



**PROGRAM OCHRONY ŚRODOWISKA PRZED HAŁASEM DLA  
TERENÓW POZA AGLOMERACJAMI POŁOŻONYCH WZDŁUŻ  
DRÓG O NATEŻENIU POWYŻEJ 3 000 000 POJAZDÓW ROCZNIE  
I LINII KOLEJOWYCH O NATEŻENIU WIĘKSZYM NIŻ 30 000  
PRZEJAZDÓW ROCZNIE DLA WOJEWÓDZTWA OPOLSKIEGO  
NA LATA 2014 – 2019**



Opracowanie zostało dofinansowane przez Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej w Opolu

Opracowanie:



45-010 Opole  
ul. Szpitalna 3/9  
[www.ecoplan.biz.pl](http://www.ecoplan.biz.pl)  
[ecoplan@ecoplan.biz.pl](mailto:ecoplan@ecoplan.biz.pl)

Nadzór nad opracowaniem:

**mgr Ryszard Kowalczyk**

Zespół autorski:

mgr inż. Jarosław Kowalczyk

mgr inż. Tomasz Malec

mgr inż. Wojciech Zapotoczny

Program powstał przy współpracy z Departamentem Ochrony Środowiska  
Urzędu Marszałkowskiego Województwa Opolskiego.

## SPIS TREŚCI

Rozdział 1	Część ogólna.....	11
1.1	Część opisowa.....	11
1.1.1	Podstawy realizacji programu.....	11
1.1.2	Cel i zakres programu.....	11
1.1.3	Podstawy prawne programu.....	12
1.1.4	Opis obszaru objętego zakresem programu.....	15
1.1.5	Podanie naruszeń dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku wraz z podaniem zakresu naruszenia.....	20
1.1.6	Wyszczególnienie podstawowych kierunków i zakresów działań niezbędnych do przywrócenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku.....	22
1.1.7	Termin i koszty realizacji programu, w tym terminy realizacji poszczególnych zadań.....	24
1.1.8	Źródła finansowania programu.....	25
1.1.9	Wskazanie rodzajów informacji i dokumentów wykorzystanych do kontroli i udokumentowania realizacji programu.....	25
1.2	Ograniczenia i obowiązki wynikające z realizacji Programu.....	25
1.2.1	Organy administracji.....	25
1.2.2	Podmioty korzystające ze środowiska i ich obowiązki.....	30
1.3	Uzasadnienie zakresu programu.....	30
1.3.1	Dane i wnioski wynikające ze sporządzonych map akustycznych.....	30
1.3.2	Ocena realizacji poprzedniego programu.....	34
1.3.3	Analiza materiałów, dokumentów i publikacji wykorzystanych w programie.....	35
1.4	Efektywność ekologiczna i ekonomiczna zadań programu we wzajemnym ich powiązaniu.....	56
1.5	Działania mające na celu zapobieganie i zmniejszanie szkodliwych oddziaływań na środowisko.....	57
Rozdział 2	Autostrada A4 na obszarze województwa opolskiego.....	58
2.1	Część opisowa.....	58
2.1.1	Opis obszaru objętego zakresem programu.....	58
2.1.2	Podanie naruszenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku wraz z podaniem zakresu naruszenia.....	58
2.1.3	Wyszczególnienie podstawowych kierunków i zakresów działań niezbędnych do przywrócenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku.....	63
2.2	Uzasadnienie zakresu określonych w programie zagadnień.....	68
2.2.1	Dane i wnioski ze sporządzonych map akustycznych.....	68
2.2.2	Analiza materiałów, dokumentów i publikacji wykorzystanych w programie.....	70

2.3	Część graficzna .....	80
2.3.1	Emisja hałasu przed i po realizacji zadań programu z uwzględnieniem liczby mieszkańców na terenie objętym programem .....	80
2.3.2	Emisja hałasu na odcinkach ze stwierdzonym przekroczeniem wskaźników oceny .....	80
Rozdział 3	Droga krajowa nr 11, powiat oleski .....	80
3.1	Część opisowa .....	80
3.1.1	Opis obszaru objętego zakresem programu .....	80
3.1.2	Podanie naruszenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku wraz z podaniem zakresu naruszenia .....	82
3.1.3	Wyszczególnienie podstawowych kierunków i zakresów działań niezbędnych do przywrócenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku .....	82
3.2	Uzasadnienie zakresu określonych w programie zagadnień .....	83
3.2.1	Dane i wnioski ze sporządzonych map akustycznych .....	83
3.2.2	Analiza materiałów, dokumentów i publikacji wykorzystanych w programie .....	84
3.3	Część graficzna .....	87
3.3.1	Emisja hałasu przed i po realizacji zadań programu z uwzględnieniem liczby mieszkańców na terenie objętym programem .....	87
3.3.2	Emisja hałasu na odcinkach ze stwierdzonym przekroczeniem wskaźników oceny .....	87
Rozdział 4	Droga krajowa nr 39, powiaty brzeski i namysłowski .....	87
4.1	Część opisowa .....	87
4.1.1	Opis obszaru objętego zakresem programu .....	87
4.1.2	Podanie naruszenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku wraz z podaniem zakresu naruszenia .....	89
4.1.3	Wyszczególnienie podstawowych kierunków i zakresów działań niezbędnych do przywrócenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku .....	90
4.2	Uzasadnienie zakresu określonych w programie zagadnień .....	92
4.2.1	Dane i wnioski ze sporządzonych map akustycznych .....	92
4.2.2	Analiza materiałów, dokumentów i publikacji wykorzystanych w programie .....	93
4.3	Część graficzna .....	98
4.3.1	Emisja hałasu przed i po realizacji zadań programu z uwzględnieniem liczby mieszkańców na terenie objętym programem .....	98
4.3.2	Emisja hałasu na odcinkach ze stwierdzonym przekroczeniem wskaźników oceny .....	98
Rozdział 5	droga krajowa nr 40, powiaty nyski, prudnicki i kędzierzyńsko – kozielski .....	98
5.1	Część opisowa .....	98
5.1.1	Opis obszaru objętego zakresem programu .....	98
5.1.2	Podanie naruszenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku wraz z podaniem zakresu naruszenia .....	100

5.1.3	Wyszczególnienie podstawowych kierunków i zakresów działań niezbędnych do przywrócenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku .....	101
5.2	Uzasadnienie zakresu określonych w programie zagadnień .....	104
5.2.1	Dane i wnioski ze sporządzonych map akustycznych .....	104
5.2.2	Analiza materiałów, dokumentów i publikacji wykorzystanych w programie .....	105
5.3	Część graficzna .....	110
5.3.1	Emisja hałasu przed i po realizacji zadań programu z uwzględnieniem liczby mieszkańców na terenie objętym programem .....	110
5.3.2	Emisja hałasu na odcinkach ze stwierdzonym przekroczeniem wskaźników oceny .....	110
Rozdział 6	Droga krajowa nr 41, powiat nyski .....	110
6.1	Część opisowa .....	110
6.1.1	Opis obszaru objętego zakresem programu .....	110
6.1.2	Podanie naruszenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku wraz z podaniem zakresu naruszenia .....	112
6.1.3	Wyszczególnienie podstawowych kierunków i zakresów działań niezbędnych do przywrócenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku .....	112
6.2	Uzasadnienie zakresu określonych w programie zagadnień .....	113
6.2.1	Dane i wnioski ze sporządzonych map akustycznych .....	113
6.2.2	Analiza materiałów, dokumentów i publikacji wykorzystanych w programie .....	115
6.3	Część graficzna .....	118
6.3.1	Emisja hałasu przed i po realizacji zadań programu z uwzględnieniem liczby mieszkańców na terenie objętym programem .....	118
6.3.2	Emisja hałasu na odcinkach ze stwierdzonym przekroczeniem wskaźników oceny .....	118
Rozdział 7	droga krajowa nr 42, powiat kluczborski .....	118
7.1	Część opisowa .....	118
7.1.1	Opis obszaru objętego zakresem programu .....	118
7.1.2	Podanie naruszenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku wraz z podaniem zakresu naruszenia .....	120
7.1.3	Wyszczególnienie podstawowych kierunków i zakresów działań niezbędnych do przywrócenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku .....	120
7.2	Uzasadnienie zakresu określonych w programie zagadnień .....	121
7.2.1	Dane i wnioski ze sporządzonych map akustycznych .....	121
7.2.2	Analiza materiałów, dokumentów i publikacji wykorzystanych w programie .....	123
7.3	Część graficzna .....	125
7.3.1	Emisja hałasu przed i po realizacji zadań programu z uwzględnieniem liczby mieszkańców na terenie objętym programem .....	125
7.3.2	Emisja hałasu na odcinkach ze stwierdzonym przekroczeniem wskaźników oceny .....	125
Rozdział 8	droga krajowa nr 45, powiaty opolski i krapkowicki .....	126

8.1	Część opisowa.....	126
8.1.1	Opis obszaru objętego zakresem programu .....	126
8.1.2	Podanie naruszenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku wraz z podaniem zakresu naruszenia .....	128
8.1.3	Wyszczególnienie podstawowych kierunków i zakresów działań niezbędnych do przywrócenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku .....	129
8.2	Uzasadnienie zakresu określonych w programie zagadnień .....	134
8.2.1	Dane i wnioski ze sporządzonych map akustycznych .....	134
8.2.2	Analiza materiałów, dokumentów i publikacji wykorzystanych w programie .....	135
8.3	Część graficzna .....	140
8.3.1	Emisja hałasu przed i po realizacji zadań programu z uwzględnieniem liczby mieszkańców na terenie objętym programem .....	140
8.3.2	Emisja hałasu na odcinkach ze stwierdzonym przekroczeniem wskaźników oceny .....	140
Rozdział 9	Droga krajowa nr 46, powiaty opolski i Nyski.....	140
9.1	Część opisowa.....	140
9.1.1	Opis obszaru objętego zakresem programu .....	140
9.1.2	Podanie naruszenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku wraz z podaniem zakresu naruszenia .....	143
9.1.3	Wyszczególnienie podstawowych kierunków i zakresów działań niezbędnych do przywrócenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku .....	146
9.2	Uzasadnienie zakresu określonych w programie zagadnień .....	157
9.2.1	Dane i wnioski ze sporządzonych map akustycznych .....	157
9.2.2	Analiza materiałów, dokumentów i publikacji wykorzystanych w programie .....	159
9.3	Część graficzna .....	168
9.3.1	Emisja hałasu przed i po realizacji zadań programu z uwzględnieniem liczby mieszkańców na terenie objętym programem .....	168
9.3.2	Emisja hałasu na odcinkach ze stwierdzonym przekroczeniem wskaźników oceny .....	168
Rozdział 10	Droga krajowa nr 94, powiaty opolski i strzelecki.....	168
10.1	Część opisowa.....	168
10.1.1	Opis obszaru objętego zakresem programu .....	168
10.1.2	Podanie naruszenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku wraz z podaniem zakresu naruszenia .....	170
10.1.3	Wyszczególnienie podstawowych kierunków i zakresów działań niezbędnych do przywrócenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku .....	170
10.2	Uzasadnienie zakresu określonych w programie zagadnień .....	175
10.2.1	Dane i wnioski ze sporządzonych map akustycznych .....	175
10.2.2	Analiza materiałów, dokumentów i publikacji wykorzystanych w programie .....	177
10.3	Część graficzna .....	182

10.3.1	Emisja hałasu przed i po realizacji zadań programu z uwzględnieniem liczby mieszkańców na terenie objętym programem .....	182
10.3.2	Emisja hałasu na odcinkach ze stwierdzonym przekroczeniem wskaźników oceny .....	182
Rozdział 11	Droga wojewódzka nr 416 na obszarze powiatu głubczyckiego .....	182
11.1	Część opisowa .....	182
11.1.1	Opis obszaru objętego zakresem programu .....	182
11.1.2	Podanie naruszenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku wraz z podaniem zakresu naruszenia .....	182
11.1.3	Wyszczególnienie podstawowych kierunków i zakresów działań niezbędnych do przywrócenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku .....	184
11.2	Uzasadnienie zakresu określonych w programie zagadnień .....	185
11.2.1	Dane i wnioski ze sporządzonych map akustycznych .....	185
11.2.2	Analiza materiałów, dokumentów i publikacji wykorzystanych w programie .....	186
11.3	Część graficzna .....	189
11.3.1	Emisja hałasu przed i po realizacji zadań programu z uwzględnieniem liczby mieszkańców na terenie objętym programem .....	189
Rozdział 12	Droga wojewódzka nr 418 na obszarze powiatu kędzierzyńsko - kozielskiego .....	189
12.1	Część opisowa .....	189
12.1.1	Opis obszaru objętego zakresem programu .....	189
12.1.2	Podanie naruszenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku wraz z podaniem zakresu naruszenia .....	191
12.1.3	Wyszczególnienie podstawowych kierunków i zakresów działań niezbędnych do przywrócenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku .....	191
12.2	Uzasadnienie zakresu określonych w programie zagadnień .....	193
12.2.1	Dane i wnioski ze sporządzonych map akustycznych .....	193
12.2.2	Analiza materiałów, dokumentów i publikacji wykorzystanych w programie .....	194
12.3	Część graficzna .....	197
12.3.1	Emisja hałasu przed i po realizacji zadań programu z uwzględnieniem liczby mieszkańców na terenie objętym programem .....	197
Rozdział 13	Droga wojewódzka nr 409 na obszarze powiatu krapkowickiego .....	197
13.1	Część opisowa .....	197
13.1.1	Opis obszaru objętego zakresem programu .....	197
13.1.2	Podanie naruszenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku wraz z podaniem zakresu naruszenia .....	197
13.1.3	Wyszczególnienie podstawowych kierunków i zakresów działań niezbędnych do przywrócenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku .....	200
13.2	Uzasadnienie zakresu określonych w programie zagadnień .....	202
13.2.1	Dane i wnioski ze sporządzonych map akustycznych .....	202
13.2.2	Analiza materiałów, dokumentów i publikacji wykorzystanych w programie .....	204

13.3	Część graficzna .....	205
13.3.1	Emisja hałasu przed i po realizacji zadań programu z uwzględnieniem liczby mieszkańców na terenie objętym programem .....	205
Rozdział 14	Droga wojewódzka nr 451 na obszarze powiatu namysłowskiego .....	206
14.1	Część opisowa .....	206
14.1.1	Opis obszaru objętego zakresem programu .....	206
14.1.2	Podanie naruszenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku wraz z podaniem zakresu naruszenia .....	208
14.1.3	Wyszczególnienie podstawowych kierunków i zakresów działań niezbędnych do przywrócenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku .....	209
14.2	Uzasadnienie zakresu określonych w programie zagadnień .....	210
14.2.1	Dane i wnioski ze sporządzonych map akustycznych .....	210
14.2.2	Analiza materiałów, dokumentów i publikacji wykorzystanych w programie .....	212
14.3	Część graficzna .....	214
14.3.1	Emisja hałasu przed i po realizacji zadań programu z uwzględnieniem liczby mieszkańców na terenie objętym programem .....	214
Rozdział 15	Droga wojewódzka nr 414 na obszarze powiatu opolskiego .....	214
15.1	Część opisowa .....	214
15.1.1	Opis obszaru objętego zakresem programu .....	214
15.1.2	Podanie naruszenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku wraz z podaniem zakresu naruszenia .....	216
15.1.3	Wyszczególnienie podstawowych kierunków i zakresów działań niezbędnych do przywrócenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku .....	216
15.2	Uzasadnienie zakresu określonych w programie zagadnień .....	218
15.2.1	Dane i wnioski ze sporządzonych map akustycznych .....	218
15.2.2	Analiza materiałów, dokumentów i publikacji wykorzystanych w programie .....	219
15.3	Część graficzna .....	221
15.3.1	Emisja hałasu przed i po realizacji zadań programu z uwzględnieniem liczby mieszkańców na terenie objętym programem .....	221
Rozdział 16	Droga wojewódzka nr 454 na obszarze powiatu opolskiego .....	221
16.1	Część opisowa .....	221
16.1.1	Opis obszaru objętego zakresem programu .....	221
16.1.2	Podanie naruszenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku wraz z podaniem zakresu naruszenia .....	223
16.1.3	Wyszczególnienie podstawowych kierunków i zakresów działań niezbędnych do przywrócenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku .....	223
16.2	Uzasadnienie zakresu określonych w programie zagadnień .....	224
16.2.1	Dane i wnioski ze sporządzonych map akustycznych .....	224
16.2.2	Analiza materiałów, dokumentów i publikacji wykorzystanych w programie .....	226
16.3	Część graficzna .....	228



16.3.1	Emisja hałasu przed i po realizacji zadań programu z uwzględnieniem liczby mieszkańców na terenie objętym programem.....	228
Rozdział 17	Droga wojewódzka nr 463 na obszarze powiatu opolskiego .....	228
17.1	Część opisowa.....	228
17.1.1	Opis obszaru objętego zakresem programu .....	228
17.1.2	Podanie naruszenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku wraz z podaniem zakresu naruszenia .....	229
17.1.3	Wyszczególnienie podstawowych kierunków i zakresów działań niezbędnych do przywrócenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku .....	229
17.2	Uzasadnienie zakresu określonych w programie zagadnień .....	230
17.2.1	Dane i wnioski ze sporządzonych map akustycznych .....	230
17.2.2	Analiza materiałów, dokumentów i publikacji wykorzystanych w programie .....	232
17.3	Część graficzna .....	234
17.3.1	Emisja hałasu przed i po realizacji zadań programu z uwzględnieniem liczby mieszkańców na terenie objętym programem.....	234
Rozdział 18	Linia kolejowa nr 132 na obszarze powiatu brzeskiego i opolskiego .....	235
18.1	Część opisowa.....	235
18.1.1	Opis obszaru objętego zakresem programu .....	235
18.1.2	Podanie naruszenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku wraz z podaniem zakresu naruszenia .....	237
18.1.3	Wyszczególnienie podstawowych kierunków i zakresów działań niezbędnych do przywrócenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku .....	239
18.2	Uzasadnienie zakresu określonych w programie zagadnień .....	241
18.2.1	Dane i wnioski ze sporządzonych map akustycznych .....	241
18.2.2	Analiza materiałów, dokumentów i publikacji wykorzystanych w programie .....	243
18.3	Część graficzna .....	245
18.3.1	Emisja hałasu przed i po realizacji zadań programu z uwzględnieniem liczby mieszkańców na terenie objętym programem.....	245
Rozdział 19	Linia kolejowa nr 136 na obszarze powiatów: opolskiego, krapkowickiego i kędzierzyńsko - Kozielskiego.....	245
19.1	Część opisowa.....	245
19.1.1	Opis obszaru objętego zakresem programu .....	245
19.1.2	Podanie naruszenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku wraz z podaniem zakresu naruszenia .....	247
19.1.3	Wyszczególnienie podstawowych kierunków i zakresów działań niezbędnych do przywrócenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku .....	247
19.2	Uzasadnienie zakresu określonych w programie zagadnień .....	248
19.2.1	Dane i wnioski ze sporządzonych map akustycznych .....	248
19.2.2	Analiza materiałów, dokumentów i publikacji wykorzystanych w programie .....	250
19.3	Część graficzna .....	252

19.3.1	Emisja hałasu przed i po realizacji zadań programu z uwzględnieniem liczby mieszkańców na terenie objętym programem .....	252
Rozdział 20	Linia kolejowa nr 137 na obszarze powiatu kędzierzyńsko - Kozielskiego .....	252
20.1	Część opisowa .....	252
20.1.1	Opis obszaru objętego zakresem programu .....	252
20.1.2	Podanie naruszenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku wraz z podaniem zakresu naruszenia .....	252
20.1.3	Wyszczególnienie podstawowych kierunków i zakresów działań niezbędnych do przywrócenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku .....	252
20.2	Uzasadnienie zakresu określonych w programie zagadnień .....	253
20.2.1	Dane i wnioski ze sporządzonych map akustycznych .....	253
20.2.2	Analiza materiałów, dokumentów i publikacji wykorzystanych w programie .....	254
20.3	Część graficzna .....	254
Rozdział 21	Streszczenie niespecjalistyczne .....	254
21.1	Cele programu ochrony środowiska przed hałasem .....	254
21.2	Podstawy prawne .....	255
21.3	Mapy akustyczne stanowiące podstawę opracowania programu ochrony środowiska przed hałasem .....	255
21.4	Obszary zidentyfikowane w mapach akustycznych jak wymagające podjęcia działań naprawczych. ....	256
21.5	Skuteczność działań naprawczych podejmowanych w ramach poprzedniego programu ochrony środowiska przed hałasem obowiązującego w latach 2008-2013 .....	261
21.6	Charakter działań naprawczych przewidzianych do realizacji w ramach niniejszego programu ochrony środowiska przed hałasem .....	262
21.7	Skuteczność planowanych w niniejszym programie ochrony środowiska przed hałasem działań naprawczych .....	264
21.8	Monitoring realizacji programu .....	265
Rozdział 22	Formularz raportowania .....	265
Rozdział 23	Literatura, akty prawne, dokumenty wykorzystane przy opracowaniu programu ochrony środowiska przed hałasem .....	265

## Rozdział 1 CZEŚĆ OGÓLNA

### 1.1 Część opisowa

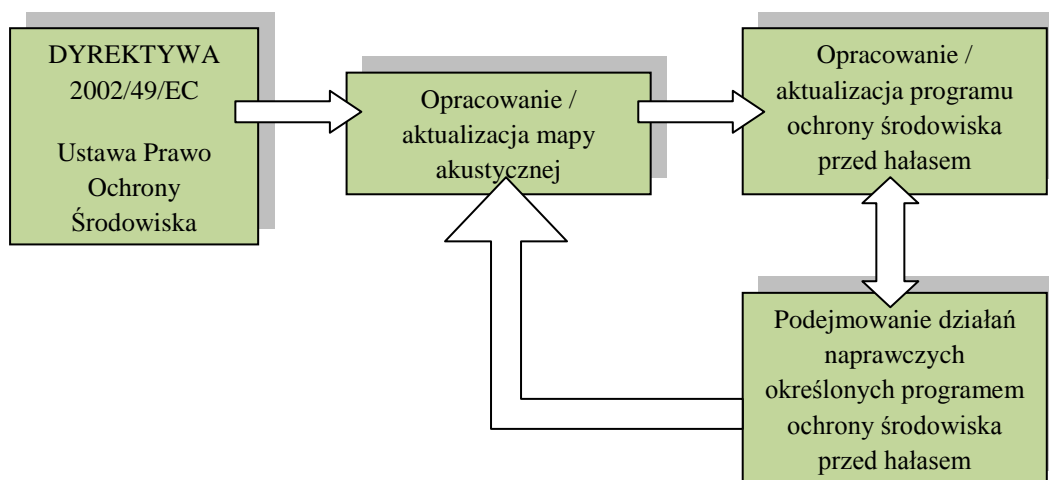
#### 1.1.1 Podstawy realizacji programu

Opracowanie realizowane jest w oparciu o umowę nr RU DOA-IV.273.30.2014 z dnia 18.03.2014 zawartą pomiędzy Urzędem Marszałkowskim Województwa Opolskiego, a konsorcjum firm **ECOPLAN** Ryszard Kowalczyk z siedzibą w Opolu, przy ul. Szpitalnej 3/9, NIP – 754 100 72 53 oraz **LEMITOR** Ochrona Środowiska Sp. z o.o. 51-162 Wrocław, ul. Jana Długosza 40, rejestr przedsiębiorców nr 0000171413, reprezentowanym przez firmę ECOPLAN Ryszard Kowalczyk

#### 1.1.2 Cel i zakres programu

Program ochrony środowiska przed hałasem stanowi kontynuację działań podjętych przez Urząd Marszałkowski Województwa Opolskiego, których celem jest poprawa warunków życia w regionie, poprzez ograniczenie hałasu powodowanego przez ruch komunikacyjny. Działania na rzecz ograniczenia hałasu podejmowane są w oparciu o przepisy Unii Europejskiej, oraz krajowe prawo ochrony środowiska.

Podstawowym celem realizacji kierunków i działań zapisanych w niniejszym programie jest ograniczenie wpływu hałasu na zdrowie oraz dobrostan ludzi poprzez ograniczenie emisji hałasu w środowisku do poziomów dopuszczalnych.



Rysunek 1-1 Pięcioletni cykl działań mających na celu zapewnienie właściwego stanu klimatu akustycznego na terenie miasta.

Zgodnie z ustawodawstwem europejskim oraz krajowym, działania na rzecz poprawy stanu klimatu akustycznego aglomeracji oraz otoczenia istotniejszych szlaków komunikacyjnych prowadzone są w cyklach 5-letnich. Cykl rozpoczyna się od opracowania mapy akustycznej, która to stanowi źródło informacji o zagrożeniach [patrz: Rysunek 1-1]. W drugiej kolejności opracowuje się program ochrony środowiska, który po uchwaleniu stanowi podstawę do realizacji działań naprawczych – staje się prawem miejscowym. Po okresie 5 lat od opracowania pierwszej mapy akustycznej istnieje obowiązek opracowania aktualizacji dokumentów. W oparciu o zaktualizowaną mapę akustyczną dokonuje się także weryfikacji zadań zawartych w programie ochrony środowiska przed hałasem i przystępuje się do ich realizacji. Procedura powtarzana jest co pięć lat, a wyniki analiz przekazywane są do Komisji Europejskiej. Program ochrony środowiska przed hałasem może podlegać aktualizacji częściej niż co 5 lat, kiedy wystąpią okoliczności uzasadniające potrzebę wprowadzenia zmiany (np. zmiana dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku).

### 1.1.3 Podstawy prawne programu

Obowiązek opracowania „Programu ochrony środowiska przed hałasem dla terenów poza aglomeracjami położonych wzdłuż dróg o natężeniu powyżej 3 000 000 pojazdów rocznie i linii kolejowych o natężeniu większym niż 30 000 przejazdów rocznie dla województwa opolskiego na lata 2014 – 2019” wynika z zapisów następujących aktów prawnych o charakterze podstawowym:

- dyrektywy 2002/49/WE Parlamentu Europejskiego oraz Rady z dnia 25 czerwca 2002 r. w sprawie oceny i kontroli hałasu w środowisku [1].
- ustawy Prawo ochrony środowiska z dnia 27 kwietnia 2001 r. (tekst jednolity Dz. U. z 2013 r. poz. 1232 z późniejszymi zmianami) [2] wraz z rozporządzeniami wykonawczymi,
- rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 października 2002r. w sprawie szczegółowych wymagań, jakim powinien odpowiadać program ochrony środowiska przed hałasem (Dz. U. nr 179 poz. 1498 z 2002 r.) [3],
- rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 10 listopada 2010 r. w sprawie sposobu ustalania wartości wskaźnika hałasu  $L_{DWN}$  (Dz. U. nr 215, poz. 1414 z 2010 r.) [4],
- rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 1 października 2007 r. w sprawie szczegółowego zakresu danych ujętych na mapach akustycznych oraz ich układu i sposobu prezentacji (Dz. U. Nr 187, poz. 1340 z 2007 r.) [5]

Dodatkowo, niniejszy program został wykonany z uwzględnieniem m.in. następujących aktów prawnych, opracowań i dokumentów:

- ustawa z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2013 r., poz. 1235) [6],
- ustawa z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. 2004 r., nr 92 poz. 880 ze zmianami) [7],
- obwieszczenie Ministra Środowiska z dnia 15 października 2013 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu rozporządzenia Ministra Środowiska w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. z 2014 r. poz. 112) [8],
- map akustycznych dla dróg krajowych, wojewódzkich oraz linii kolejowych na terenie województwa opolskiego [9, 10, 11],
- programów ochrony środowiska i planów gospodarki odpadami dla gmin, powiatów i województwa, przez teren których przebiegają analizowane odcinki dróg i linii kolejowych,
- studiów uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gmin, przez teren których przebiegają analizowane odcinki dróg i linii kolejowych,
- miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego gmin (i ich części), przez teren których przebiegają analizowane odcinki dróg,
- planów, strategii, polityk i programów opracowywanych na szczeblu krajowym i wojewódzkim.

Z pośród wyżej wymienionych dokumentów najistotniejsze scharakteryzowane zostały w kolejnych rozdziałach.

#### 1.1.3.1 Dyrektywa 2002/49/WE [1]

W roku 2002 Parlament Europejski oraz Rada przyjęły dyrektywę nr 2002/49/WE w sprawie oceny i zarządzania hałasem w środowisku. Głównym celem dyrektywy jest ujednoczenie sposobu postępowania przy ocenie i zarządzaniu problemami związanymi z hałasem występującym w środowisku. Dyrektywa kieruje się następującymi podstawowymi zasadami:

- stan klimatu akustycznego musi być monitorowany a narzędziem stosowanym do monitorowania poziomu hałasu jest mapa akustyczna,

- społeczeństwo musi być poinformowane o wynikach prac nad mapą akustyczną, oraz brać udział w konsultacjach przy określaniu działań naprawczych
- kompetentne władze, w oparciu o treść mapy akustycznej opracowują programy ochrony środowiska przed hałasem, których celem jest poprawa warunków akustycznych tam gdzie są one zdegradowane i jednocześnie nie dopuszczają do degradacji klimatu akustycznego w obszarach gdzie jest on dobry.

Dyrektywa obejmuje zakresem: infrastrukturę transportową (drogi, komunikację szynową, lotniska), oraz instalacje przemysłowe.

Zarówno wyniki prac realizowanych na etapie sporządzania mapy akustycznej, jak i działania przyjęte do realizacji w ramach programu ochrony środowiska przed hałasem są raportowane do Unii Europejskiej. Opracowanie map akustycznych i programów ochrony środowiska przed hałasem odbywa się w cyklach nie dłuższych niż 5-letnie, co pozwala programować działania naprawcze w oparciu o gromadzone na bieżąco dane o stanie klimatu akustycznego.

### 1.1.3.2 Ustawa prawo ochrony środowiska [2]

Krajowe regulacje prawne w zakresie ochrony środowiska przed hałasem, a w tym regulacje dotyczące oceny stanu akustycznego środowiska zawarte są w ustawie z dnia 27 kwietnia 2001 r. - Prawo ochrony środowiska [Dz.U.2013.1232 j.t. z późniejszymi zmianami]. Na podstawie art. 119 ust. 3 zarządza się, co następuje: „programy ochrony środowiska przed hałasem tworzy się dla terenów, na których poziom hałasu przekracza poziom dopuszczalny, celem dostosowania poziomu hałasu do dopuszczalnego”. Ustawa Prawo ochrony środowiska wymaga także, aby podczas sporządzania programu ochrony środowiska przed hałasem zapewnić możliwości udziału społeczeństwa w postępowaniu. Program opracowywany jest w okresie nie późniejszym niż rok od czasu opracowania mapy akustycznej terenu którego dotyczy, a w przypadku wystąpienia istotnych zmian w środowisku mogących wpłynąć w istotny sposób na przebieg realizacji programu, należy dokonać jego aktualizacji, nie rzadziej jednak niż co 5 lat.

### 1.1.3.3 Rozporządzenia w sprawie szczegółowych wymagań, jakim powinien odpowiadać program ochrony środowiska przed hałasem [3]

Zgodnie z zapisami art. 119 ust. 3 ustawy Prawo Ochrony Środowiska [2] Minister właściwy do spraw środowiska określił w drodze rozporządzenia szczegółowe wymagania, jakim powinien odpowiadać program ochrony środowiska przed hałasem. Określono w nim, iż każdy program powinien się składać z części:

- opisowej,
- wyszczególniającej ograniczenia i obowiązki wynikające z realizacji programu,
- uzasadnienia zakresu zagadnień.

Dla każdej z tych części opisywany akt prawny podaje szczegółowy zakres merytoryczny, którego niniejsze opracowanie jest obrazem.

Dodatkowo rozporządzenie podaje wytyczne do harmonogramu realizacji poszczególnych zadań określonych w programie, które powinny zostać zrealizowane w celu poprawy stanu klimatu akustycznego na analizowanym terenie. Zgodnie z §7 pkt. 2 kolejność realizacji zadań programu na terenach mieszkaniowych powinna być ustalona w oparciu o wskaźnik charakteryzujący wielkość przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu oraz liczbę mieszkańców na danym terenie (tzw. wskaźnik M). Zgodnie z rozporządzeniem ustala się go w następujący sposób:

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

gdzie:

- M – wartość wskaźnika,
- $\Delta L$  – wielkość przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu dB,
- m – liczba mieszkańców na terenie o przekroczonym poziomie dopuszczalnym.

W pierwszej kolejności powinny być wykonane zadania na terenach, na których wskaźnik M osiąga największe wartości.

#### 1.1.3.4 Rozporządzenia w sprawie ustalenia wartości wskaźnika LDWN [4]

Program ochrony środowiska przed hałasem oparty został o dane zawarte w przekazanych przez zarządzających mapy akustyczne dróg krajowych, wojewódzkich i linii kolejowych województwa opolskiego, a w szczególności na analizie rozkładu wskaźnika LDWN, który to odzwierciedla oddziaływanie hałasu w okresie całej doby i dodatkowo uwzględnia roczną zmienność w funkcjonowaniu źródeł hałasu. Poziom LDWN zdefiniowany jest następującym wzorem, zgodnie z rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 10 listopada 2010 r. w sprawie sposobu ustalania wartości wskaźnika hałasu LDWN [Dz. U. Nr 215 poz. 1414]:

$$L_{DWN} = 10 \cdot \lg \left[ \frac{12}{24} 10^{0,1L_D} + \frac{4}{24} 10^{0,1(L_W+5)} + \frac{8}{24} 10^{0,1(L_N+10)} \right]$$

gdzie:

- L<sub>DWN</sub> - oznacza długookresowy średni poziom dźwięku A wyrażony w decybelach (dB), wyznaczony w ciągu wszystkich dób w roku, z uwzględnieniem pory dnia (rozumianej jako przedział czasu od godz. 6<sup>00</sup> do godz. 18<sup>00</sup>), pory wieczoru (rozumianej jako przedział czasu od godz. 18<sup>00</sup> do godz. 22<sup>00</sup>) oraz pory nocy (rozumianej jako przedział czasu od godz. 22<sup>00</sup> do godz. 6<sup>00</sup>),
- L<sub>D</sub> - oznacza długookresowy średni poziom dźwięku A wyrażony w decybelach (dB), wyznaczony w ciągu wszystkich pór dnia w roku (rozumianych jako przedział czasu od godz. 600 do godz. 1800),
- L<sub>W</sub> - oznacza długookresowy średni poziom dźwięku A wyrażony w decybelach (dB), wyznaczony w ciągu wszystkich pór wieczoru w roku (rozumianych jako przedział czasu od godz. 1800 do godz. 2200),
- L<sub>N</sub> - oznacza długookresowy średni poziom dźwięku A wyrażony w decybelach (dB), wyznaczony w ciągu wszystkich pór nocy w roku (rozumianych jako przedział czasu od godz. 2200 do godz. 600),

#### 1.1.3.5 Rozporządzenia w sprawie szczegółowego zakresu danych ujętych na mapach akustycznych oraz ich układu i sposobu prezentacji [5]

W ramach rozporządzenia określa zakres danych ujętych na mapach akustycznych oraz ich układ i sposób prezentacji w celu ich wykorzystywania do tworzenia i aktualizacji programów ochrony środowiska przed hałasem. Do najważniejszych elementów mapy akustycznej wykorzystywanych w ramach programu ochrony środowiska przed hałasem, określonych zgodnie z załącznikiem nr 2 rozporządzenia o mapach akustycznych, należą:

- rozkład przestrzenny wartości wskaźnika M,
- analizy uprzednio wykonanych map akustycznych,
- efekty wynikające z podejmowanych uprzednio działań w ramach wdrożonych programów ochrony środowiska przed hałasem,
- analizę trendów zmian stanu akustycznego środowiska, o ile są dostępne materiały pozwalające na jej przeprowadzenie.

#### 1.1.3.6 Obwieszczenie w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku [8]

Obwieszczenie Ministra Środowiska z dnia 22 stycznia 2014 roku w sprawie jednolitego tekstu w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. 2014 poz. 112) określa normatywne wartości wskaźników długookresowych LDWN, oraz LN w oparciu o które opracowywana jest mapa akustyczna. Wielkość przekroczeń tych wskaźników, wraz z liczbą populacji zagrożonej

przekroczeniem w postaci wskaźnika M decyduje o priorytetach przy realizacji zadań programu ochrony środowiska przed hałasem.

Wartości dopuszczalnych poziomów dźwięku dla wskaźników długookresowych  $L_{DWN}$ , oraz  $L_N$  przedstawia tabela [patrz: Tabela 1-1].

Tabela 1-1 Dopuszczalne poziomy hałasu w środowisku powodowanego przez poszczególne grupy źródeł hałasu, z wyłączeniem hałasu powodowanego przez starty, lądowania i przeloty statków powietrznych oraz linie elektroenergetyczne.

Lp.	Rodzaj terenu	Dopuszczalny długookresowy średni poziom dźwięku A w dB			
		Drogi lub linie kolejowe		Pozostałe obiekty i działalność będąca źródłem hałasu	
		$L_{DWN}$ Przedział czasu odniesienia równy wszystkim dobom w roku	$L_N$ Przedział czasu odniesienia równy wszystkim porom nocy	$L_{DWN}$ Przedział czasu odniesienia równych wszystkim dobom w roku	$L_N$ Przedział czasu odniesienia równy wszystkim porom nocy
1	a). Strefa ochronna „A” uzdrowiska b). tereny szpitali poza miastem	50	45	45	40
2	a). Tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej b). Tereny zabudowy związanej ze stałym lub czasowym pobytem dzieci i młodzieży c) Tereny domów opieki społecznej d). Tereny szpitali w miastach	64	59	50	40
3	a). Tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej i zamieszkania zbiorowego 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

#### 1.1.4 Opis obszaru objętego zakresem programu

Województwo opolskie położone jest w południowo-zachodniej Polsce. Graniczy z Czechami oraz czterema polskimi województwami: dolnośląskim, wielkopolskim, łódzkim i śląskim. Obszar regionu to 9412 km<sup>2</sup> (3% pow. kraju), w którym mieszka około 1,010 tys. osób (co stanowi około 2,6 % ludności kraju; wg stanu na 2012 r.). Stolicą województwa jest Opole, a większe miasta to przede wszystkim stolice powiatów: Kędzierzyn-Koźle, Nysa, Brzeg, Kluczbork, Prudnik, Strzelce Opolskie, Krapkowice, Namysłów, Olesno, Głubczyce.

Przez teren województwa przebiega najważniejsza dla południowej części kraju autostrada A-4, będąca częścią III paneuropejskiego korytarz transportowego Berlin-Kijów, podobnie jak magistrała kolejowa wschód-zachód, co stwarza solidne podstawy do dynamicznego rozwoju regionu. Opolszczyzna to jeden z najlepiej rozwiniętych obszarów kraju w zakresie infrastruktury - gęstość sieci dróg o twardej nawierzchni w roku 2012 wyniosła 90,4 km/100 km<sup>2</sup>.

Niniejszy program obejmuje swym zakresem tereny poza aglomeracjami położone wzdłuż dróg o natężeniu powyżej 3 000 000 przejazdów rocznie oraz linii kolejowych o natężeniu większym niż 30 000 przejazdów rocznie zlokalizowanych w województwie opolskim. W skład programu wchodzi drogi klasy krajowej i wojewódzkiej oraz głównych linii kolejowej, dla których zarządzający musieli wykonać mapy akustyczne. Całość programu składa się z 19 rozdziałów, w ramach których opisane zostały działania dla następujących odcinków dróg i linii kolejowych:

- Rozdział 2 – Autostrada A4 (powiat: brzeski, opolski, krapkowicki, strzelecki)
- Rozdział 3 – Droga krajowa nr 11 (powiat: oleski)
- Rozdział 4 – Droga krajowa nr 39 (powiat: brzeski, namysłowski)
- Rozdział 5 – Droga krajowa nr 40 (powiat: nyski, prudnicki, kędzierzyńsko-kozielski)
- Rozdział 6 – Droga krajowa nr 41 (powiat: nyski)
- Rozdział 7 – Droga krajowa nr 42 (powiat: kluczborski)
- Rozdział 8 – Droga krajowa nr 45 (powiat: opolski, krapkowicki)
- Rozdział 9 – Droga krajowa nr 46 (powiat: opolski, nyski)
- Rozdział 10 – Droga krajowa nr 94 (powiat: opolski, strzelecki)
- Rozdział 11 – Droga wojewódzka nr 416 (powiat: głubczycki)
- Rozdział 12- Droga wojewódzka nr 418 (powiat: kędzierzyńsko-kozielski)
- Rozdział 13 – Droga wojewódzka nr 409 (powiat: krapkowicki)
- Rozdział 14 – Droga wojewódzka nr 451 (powiat: namysłowski)
- Rozdział 15 – Droga wojewódzka nr 414 (powiat: opolski)
- Rozdział 16 – Droga wojewódzka nr 454 (powiat: opolski)
- Rozdział 17 – Droga wojewódzka nr 463 (powiat: opolski)
- Rozdział 18 – Linia kolejowa nr 132 (powiat: brzeski, opolski)
- Rozdział 19 – Linia kolejowa nr 136 (powiat: opolski, krapkowicki, kędzierzyńsko-kozielski)
- Rozdział 20 – Linia kolejowa nr 137 (powiat: kędzierzyńsko-kozielski)

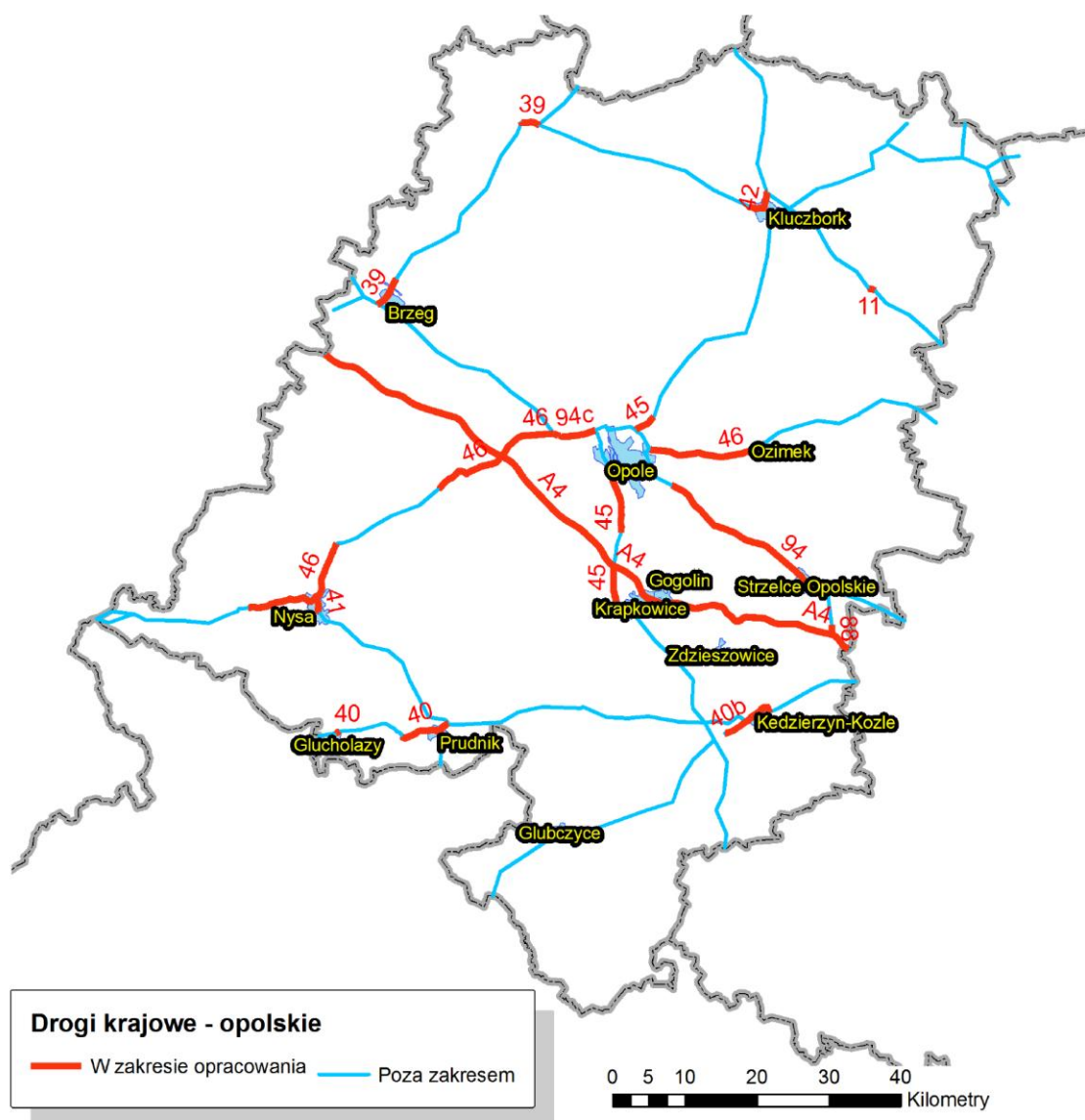
Szczegółowe zestawienie kilometrażu rozpatrywanych odcinków oraz ich lokalizacje na tle województwa przedstawiono w tabeli i na rysunkach zamieszczonych poniżej.

Tabela 1-2 Zestawienie odcinków dróg krajowych i wojewódzkich oraz linii kolejowych objętych programem ochrony środowiska przed hałasem

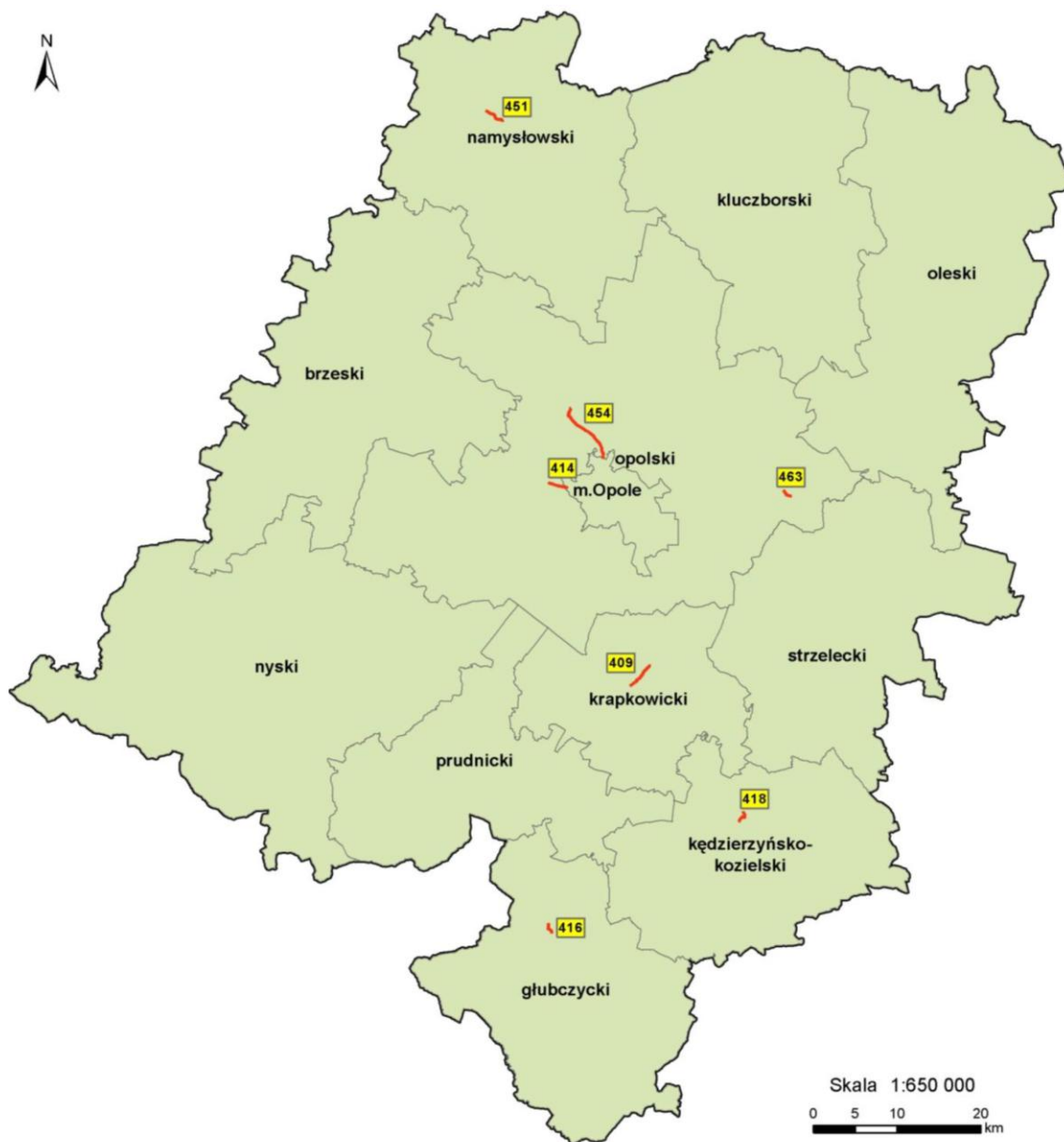
Nr drogi/linii kolejowej	Nazwa odcinka	km początku	km końca	długość odcinka [km]
<b>Drogi krajowe</b>				
A4	Zachodnia granica województwa – wschodnia granica województwa	193,6	281,7	88,1
DK 11	Olesno/Przejście/	509,2	510	0,8
DK 39	Brzeg/Przejście/	46,7	51	4,3
DK 39	Namysłów – Kamienna	81,6	84,2	2,6
DK 40	Głucholazy/Przejście/	2,8	3,2	0,4
DK 40	Prudnik/Przejście/	13,4	20,2	6,9
DK 40b	Kędzierzyn Koźle/Obwodnica 2/	1,6	4,9	3,4
DK 40	Kędzierzyn Koźle/Obwodnica/	66,2	70,6	4,4
DK 41	Nysa/Przejście/	0	2,1	2,1
DK 42	Kluczbork/Przejście/	32,5	36,7	4,2
DK 45	Krapkowice – Dąbrówka Górna	74,3	82	7,8
DK 45	Ziemnice Małe – Opole	86,8	94,8	8
DK 45	Opole – Zawada	108,3	11,2	3
DK 46	Otmuchów – Nysa - Pakosławice	43,9	66,2	22,3
DK 46	Niemodlin – Prądy - Wrzoski	79,1	98	18,9
DK 46	Opole - Ozimek	102,5	117,7	15,3
DK 94	Karczów - Wrzoski	173	173,7	0,7
DK 94c	Opole/Obwodnica/	0	5,2	5,2
DK 94	Opole – Izbicko – Strzelce Op./Przejście	192,4	219,1	26,7
<b>Drogi wojewódzkie</b>				
DW 409	DK 45 – Gogolin	16,7	20,4	3,7
DW 414	Wrzoski – Opole	0	2,4	2,4
DW 454	Opole – Borki – Dobrzeń Wielki	4,6	12,6	8



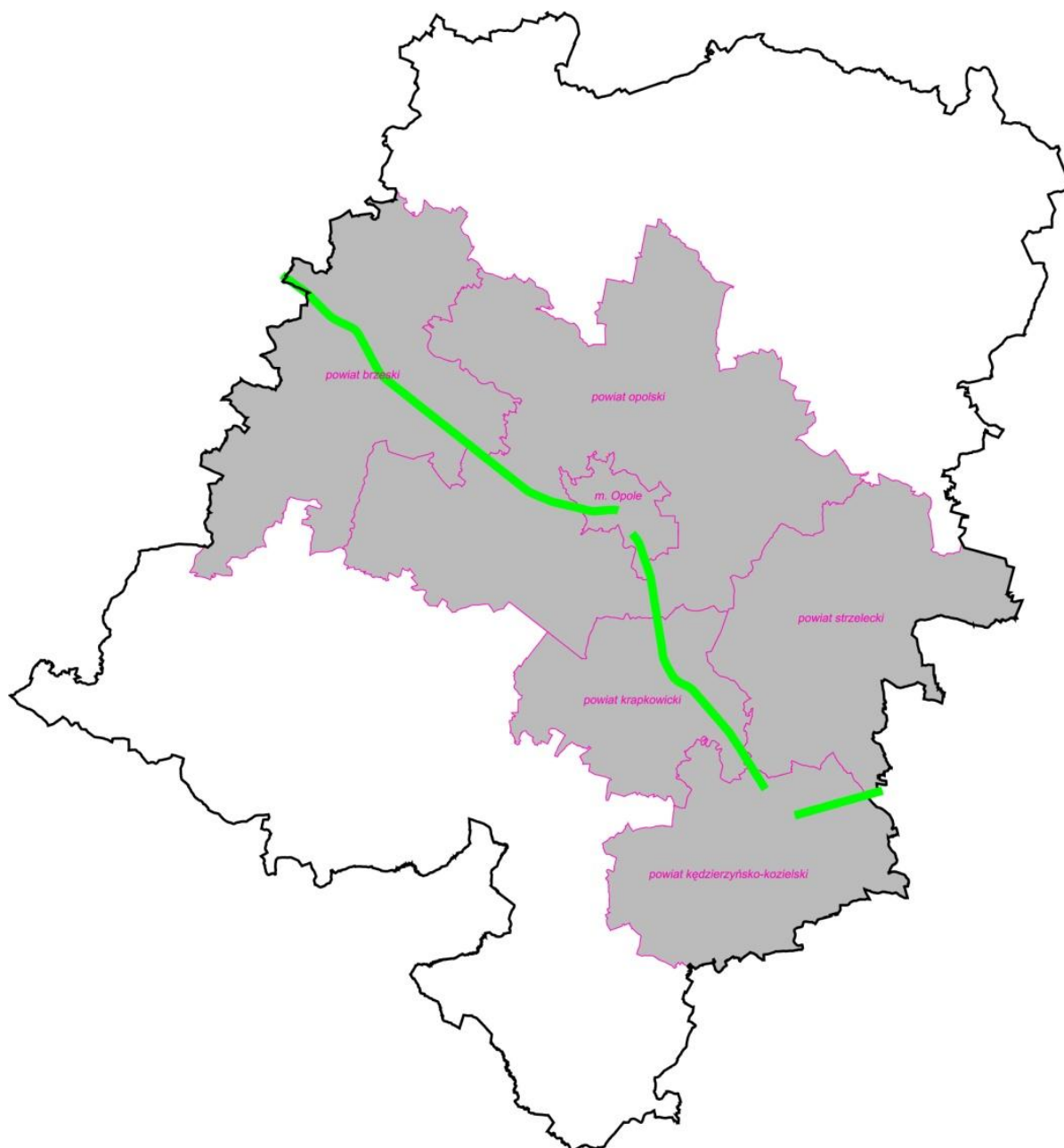
Nr drogi/linii kolejowej	Nazwa odcinka	km początku	km końca	długość odcinka [km]
DW 463	DK 46 – Ozimek	18,2	19,6	1,4
DW 416	Głubczyce – DK 40	34	35,5	1,5
DW 418	Koźle – DK 40	1,9	3,6	1,7
DW 451	Namysłów DK 42	27,3	29,9	2,6
<b>Linie kolejowe</b>				
132	Brzeg – Opole Główne	99,322	139,447	40,125
132	Święta Katarzyna – Brzeg	150,65	170,974	20,324
136	Kłodnica – Raszowa – Opole Groszowice	2,268	37,511	35,243
137	Rudziniec Gliwicki – Nowa Wieś	49,056	61,623	12,567



Rysunek 1-2 Lokalizacja dróg krajowych dla których opracowana została mapa akustyczna [źródło: Mapa akustyczna (9)]



Rysunek 1-3 Lokalizacja analizowanych dróg wojewódzkich [źródło: Mapa akustyczna (10)]



Rysunek 1-4 Lokalizacja linii kolejowych dla których opracowane zostały mapy akustyczne [źródło: Mapa akustyczna (11)]

### 1.1.5 Podanie naruszeń dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku wraz z podaniem zakresu naruszenia

Materiałem wejściowym do opracowywanego programu są sporządzone przez zarządców dróg i linii kolejowych mapy akustyczne z roku 2012 [9, 10, 11]. W ramach opracowanych map określone zostały obszary naruszeń dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku, przedstawione wielkości emisji i imisji hałasu oraz określone tereny objętą prawną ochroną przed hałasem. Dostarczana przez mapy wiedza na temat klimatu akustycznego otoczenia przedmiotowych dróg i linii kolejowych stanowi punkt wyjścia do dalszych prac i analiz.

W treści niniejszego rozdziału przedstawione zostały sumaryczne zestawienia naruszeń dopuszczalnych poziomów hałasu określone w ramach wykonywanych map akustycznych. Szczegółowa analiza, w ramach poszczególnych odcinków dróg i linii objętych zakresem niniejszego opracowania, przedstawiona została w ramach kolejnych rozdziałów programu [patrz: Rozdział 2 – 20].

Tabela 1-3 Przekroczenia wartości dopuszczalnych, wskaźnika  $L_{DWN}$ , przy drogach krajowych województwa opolskiego

Obszar województwa opolskiego	Przekroczenia wskaźnika hałasu drogowego $L_{DWN}$ w dB:				
	do 5 dB	> 5-10 dB	> 10-15dB	> 15-20dB	> 20 dB
	Stan warunków akustycznych środowiska				
	nieдобry		zły		bardzo zły
Pow. obszarów zagrożonych [km <sup>2</sup> ]	4,521	2,219	1,068	0,462	0,069
Liczba lokali mieszkalnych [tys.]	3,189	2,025	1,257	0,56	0,118
Liczba zagrożonych mieszkańców [tys.]	11,023	7,025	4,396	1,974	0,41
Liczba budynków szkolnych i przedszkolnych	26	10	8	15	3
Liczba budynków służby zdrowia, opieki społecznej i socjalnej	0	1	0	0	1
Inne obiekty budowlane istotne z punktu widzenia ochrony przed hałasem	1	5	0	0	0

Tabela 1-4 Przekroczenia wartości dopuszczalnych, wskaźnika  $L_N$ , przy drogach krajowych województwa opolskiego

Obszar województwa opolskiego	Przekroczenia wskaźnika hałasu drogowego $L_N$ w dB:				
	do 5 dB	> 5-10 dB	> 10-15 dB	> 15-20 dB	> 20 dB
	Stan warunków akustycznych środowiska				
	nieдобry		zły		bardzo zły
Pow. obszarów zagrożonych [km <sup>2</sup> ]	4,376	2,104	1,194	0,426	0,033
Liczba lokali mieszkalnych [tys.]	3,257	2,039	1,518	0,655	0,045
Liczba zagrożonych mieszkańców [tys.]	11,261	7,087	5,274	2,325	0,160
Liczba budynków szkolnych i przedszkolnych	0	0	0	0	0
Liczba budynków służby zdrowia, opieki społecznej i socjalnej	1	0	0	1	0
Inne obiekty budowlane istotne z punktu widzenia ochrony przed hałasem	1	2	2	0	0

Tabela 1-5 Przekroczenia wartości dopuszczalnych, wskaźnika  $L_{DWN}$ , przy drogach wojewódzkich województwa opolskiego

Obszar województwa opolskiego	Przekroczenia wskaźnika hałasu drogowego $L_{DWN}$ w dB:				
	do 5 dB	> 5-10 dB	> 10-15 dB	> 15-20 dB	> 20 dB
	Stan warunków akustycznych środowiska				
	nieдобry		zły		bardzo zły
Powierzchnia obszarów zagrożonych [km <sup>2</sup> ]	0,337	0,077	0,014	0,000	0,000

Obszar województwa opolskiego	Przekroczenia wskaźnika hałasu drogowego $L_{DWN}$ w dB:				
	do 5 dB	> 5-10 dB	> 10-15 dB	> 15-20 dB	> 20 dB
	Stan warunków akustycznych środowiska				
	nieдобry		zły		bardzo zły
Liczba lokali mieszkalnych [tys.]	1,26	0,437	0,142	0,000	0,000
Liczba zagrożonych mieszkańców [tys.]	3,637	1,424	0,427	0,000	0,000
Liczba budynków szkolnych i przedszkolnych	3	1	1	0	0
Liczba budynków służby zdrowia, opieki społecznej i socjalnej	1	1	0	0	0
Inne obiekty budowlane istotne z punktu widzenia ochrony przed hałasem	0	0	0	0	0

Tabela 1-6 Przekroczenia wartości dopuszczalnych, wskaźnika  $L_N$ , przy drogach wojewódzkich województwa opolskiego

Obszar województwa opolskiego	Przekroczenia wskaźnika hałasu drogowego $L_N$ w dB:				
	do 5 dB	> 5-10 dB	> 10-15 dB	> 15-20 dB	> 20 dB
	Stan warunków akustycznych środowiska				
	nieдобry		zły		bardzo zły
Powierzchnia obszarów zagrożonych [km <sup>2</sup> ]	0,319	0,073	0,007	0,000	0,000
Liczba lokali mieszkalnych [tys.]	1,203	0,322	0,117	0,000	0,000
Liczba zagrożonych mieszkańców [tys.]	3,622	0,969	0,353	0,000	0,000
Liczba budynków szkolnych i przedszkolnych	-	-	-	-	-
Liczba budynków służby zdrowia, opieki społecznej i socjalnej	1	1	0	0	0
Inne obiekty budowlane istotne z punktu widzenia ochrony przed hałasem	0	0	0	0	0

Tabela 1-7 Przekroczenia wartości dopuszczalnych, wskaźnika  $L_{DWN}$ , przy liniach kolejowych województwa opolskiego

Obszar województwa opolskiego	Przekroczenia wskaźnika hałasu kolejowego $L_{DWN}$ w dB:				
	do 5 dB	> 5-10 dB	> 10-15 dB	> 15-20 dB	> 20 dB
	Stan warunków akustycznych środowiska				
	nieдобry		zły		bardzo zły
Powierzchnia obszarów zagrożonych [km <sup>2</sup> ]	0.060	0.002	0.000	0.000	0.000
Liczba lokali mieszkalnych [tys.]	0.060	0.000	0.000	0.000	0.000
Liczba zagrożonych mieszkańców [tys.]	0.144	0.000	0.000	0.000	0.000
Liczba budynków szkolnych i przedszkolnych	0	0	0	0	0
Liczba budynków służby zdrowia, opieki społecznej i socjalnej	0	0	0	0	0
Inne obiekty budowlane istotne z punktu widzenia ochrony przed hałasem	0	0	0	0	0

Tabela 1-8 Przekroczenia wartości dopuszczalnych, wskaźnika  $L_N$ , przy liniach kolejowych województwa opolskiego

Obszar województwa opolskiego	Przekroczenia wskaźnika hałasu kolejowego $L_N$ w dB:				
	do 5 dB	> 5-10 dB	> 10-15 dB	> 15-20 dB	> 20 dB
	Stan warunków akustycznych środowiska				
	nieдобry		zły		bardzo zły
Powierzchnia obszarów zagrożonych [km <sup>2</sup> ]	0.084	0.001	0.000	0.000	0.000
Liczba lokali mieszkalnych [tys.]	0.041	0.000	0.000	0.000	0.000
Liczba zagrożonych mieszkańców [tys.]	0.101	0.000	0.000	0.000	0.000

Obszar województwa opolskiego	Przekroczenia wskaźnika hałasu kolejowego $L_N$ w dB:				
	do 5 dB	> 5-10 dB	> 10-15 dB	> 15-20 dB	> 20 dB
	Stan warunków akustycznych środowiska				
	niedobry		zły		bardzo zły
Liczba budynków szkolnych i przedszkolnych	0	0	0	0	0
Liczba budynków służby zdrowia, opieki społecznej i socjalnej	0	0	0	0	0
Inne obiekty budowlane istotne z punktu widzenia ochrony przed hałasem	0	0	0	0	0

### 1.1.6 Wyszczególnienie podstawowych kierunków i zakresów działań niezbędnych do przywrócenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku

Poprawa stanu klimatu akustycznego wokół szlaków komunikacyjnych o największym obciążeniu jest problemem trudnym, wymagającym podjęcia szeregu różnych środków zaradczych, o charakterze zarówno inwestycyjnym, jak i nieinwestycyjnym.

Podstawowymi kierunkami, umożliwiającymi redukcję hałasu, powinny być:

- możliwie największe zmniejszenie obszarów z przekroczonym poziomem dopuszczalnym hałasu,
- znacząca redukcja wskaźnika M, stanowiącego powiązanie przekroczenia z liczbą mieszkańców,
- dążenie do niepogarszania stanu klimatu akustycznego wokół istniejącej sieci transportowej,
- wyprowadzanie ruchu tranzytowego poza obszary zurbanizowane
- prowadzenie szerokiej edukacji społecznej,
- tworzenie „dobrego” prawa lokalnego, które nie generuje nowych obszarów konfliktowych.

W zakres działań niezbędnych do przywrócenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku, będących realizacją przedstawionych powyżej kierunków, wchodzić będą:

- działania inwestycyjne:
  - realizacja ekranów akustycznych – realizacja ekranów powinna być poprzedzona projektem akustycznym pozwalającym zoptymalizować rozmiar i kształt ekranu akustycznego pod kątem kosztów i sprawności tłumienia hałasu,
  - realizacja nasypów ziemnych – podobnie jak to ma miejsce w przypadku ekranów akustycznych, realizacja nasypu ziemnego powinna być poprzedzona projektem akustycznym,
  - modernizacja odcinków drogowych – działanie polegające na wymianie starej zniszczonej nawierzchni drogowej na nową,
  - uspokojenie ruchu – różnego typu działania na terenach zabudowy mieszkaniowej, poczynając od ograniczenia prędkości, po zastosowanie wszelkich dostępnych elementów małej architektury prowadzących do zmniejszenia dynamiki ruchu pojazdów na odcinku drogowym,
  - stosowanie specjalistycznych nawierzchni –propozycje cichych nawierzchni dotyczą wyłącznie odcinków drogowych gdzie auta poruszają się z stosunkowo dużymi prędkościami (powyżej 80 km/h),
  - modernizacja linii kolejowej – przez modernizację linii kolejowej rozumie się wszelkie działania pozwalające na zmniejszenie jej mocy akustycznej. Wymienić tutaj należy modernizację podtorza, wymianę szyn na bezstykowe, szlifowanie szyn, instalacje ustrojów redukujących generowanie hałasu przez szynę, itp.,
  - zmiana organizacji ruchu (np. budowa obwodnic),

- w przypadku braku technicznych możliwości ograniczenia oddziaływania hałasu pochodzącego od ruchu środków komunikacji - utworzenie obszaru ograniczonego użytkowania na terenach, które zlokalizowane są w zasięgach oddziaływania hałasu,
- działania nieinwestycyjne (niskokosztowe)
  - opracowanie koncepcji, projektów akustycznych i optymalizacja zaproponowanych do realizacji ekranów akustycznych dla dróg i linii kolejowych,
  - konsekwentna realizacja planów inwestycyjnych poszczególnych zarządców, polegających przede wszystkim na budowie obwodnicy oraz modernizacji eksploatowanych odcinków, przy czym należy przyjąć jako zasadę wykonanie skutecznych zabezpieczeń akustycznych dla nowego odcinka drogi, niedopuszczenie do jego późniejszego obudowywania obiektami mieszkalnymi (wskazanie dla prowadzonej polityki planowania przestrzennego) oraz przeprowadzenie remontu nawierzchni starych szlaków wraz z wprowadzeniem (w uzasadnionych przypadkach) elementów trwałego uspokojenia ruchu,
  - konsekwentna realizacja zapisów przeglądów ekologicznych, analiz porealizacyjnych oraz innych opracowań środowiskowych które będą wykonane dla przebudowywanych w przyszłości odcinków dróg i linii kolejowych - wykonanie niezbędnych zabezpieczeń przeciwdźwiękowych, mających na celu poprawę klimatu akustycznego w otoczeniu budynków podlegających ochronie akustycznej,
  - weryfikacja zapisów miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego pod kątem usunięcia konfliktów przestrzennych (np. likwidacja zapisów o funkcjach chronionych przed hałasem w bezpośrednim sąsiedztwie źródeł hałasu przy jednoczesnym braku zastosowania technicznych środków ochrony przed hałasem),
  - opracowanie programów mających na celu zachęcenie do korzystania z komunikacji publicznej i pozostawienie samochodów w domach,
  - podnoszenie świadomości społecznej poprzez organizowanie kampanii informacyjnych,
  - wprowadzenie oznaczeń na drogach w obszarach o zwiększonej wrażliwości akustycznej

Jednym z kierunków działań przewidywanych w ramach niniejszego Programu jest realizacja przeglądów ekologicznych na odcinkach dróg i linii kolejowych, na których w oparciu o mapę akustyczną stwierdzono możliwość występowania przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu wyrażonych wskaźnikami  $L_{DWN}$  i  $L_N$ . Realizacja przeglądu umożliwi stwierdzenie stanu faktycznego oddziaływania oraz określenie celowych środków ochrony przed hałasem, a w przypadku niemożności ich zastosowania lub wyczerpania ich możliwości ochronnych określenie zasięgu obszaru ograniczonego użytkowania wraz ze sprecyzowaniem ograniczeń dla sposobu użytkowania terenu. Obowiązek opracowania przeglądu ekologicznego w drodze decyzji nakłada organ ochrony środowiska w razie stwierdzenia okoliczności wskazujących na możliwość negatywnego oddziaływania na środowisko. Forma przeglądu ekologicznego wynika wprost z ustawy Prawo ochrony środowiska (POŚ) i opisana jest w dziale V ustawy. W przypadku inwestycji zawsze znacząco oddziaływujących na środowisk (w rozumieniu ustawy o *udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko*), w tym autostrad i dróg ekspresowych, podstawowy zakres przeglądu określony jest w art. 238 ustawy POŚ. Dodatkowo, na podstawie art. 239 POŚ, organ wydający decyzje może wskazać metody badań i studiów oraz ograniczyć zakres przedmiotowy przeglądu. Dla pozostałych inwestycji, nie będących zawsze znacząco oddziaływujących, zakres przeglądu określa organ wydający. W celu jak najlepszego wykonania przeglądu, oprócz zakresu opisanego w przepisach, zaleca się wpisywanie do decyzji następujących wymagań:

- przegląd ekologiczny dla drogi bądź linii kolejowej należy opracować posługując się wskaźnikami  $L_{DWN}$  i  $L_N$ , a model obliczeniowy rozkładu poziomego hałasu opracować w oparciu o materiały mapowe w skali nie mniejszej niż 1:1000
- wykonanie całodobowych pomiarów hałasu na obszarach z przekroczeniami dopuszczalnych poziomów hałasu wskazanymi na sporządzonych mapach akustycznych – pomiary wykonać metoda ciągłej rejestracji w pełnym czasie odniesienia, zgodnie z aktualnie obowiązującą referencyjną metodyką opisaną w rozporządzeniu Ministra Środowiska w sprawie wymagań w zakresie prowadzenia pomiarów poziomów substancji lub energii w środowisku przez zarządzającego drogą, linią kolejową [Dz. U. Nr 140 poz. 824 z 2011r.]. W oparciu o przeprowadzone pomiary należy określić wartość wskaźników  $L_{DWN}$  i  $L_N$
- przedstawienie w formie graficznej zarejestrowanych sygnałów pomiarowych – w postaci wykresów za całe 24 h z próbkowaniem co 1 sekundę (podstawa prawna: punkt C.3.1 załącznika nr 3 rozporządzenia w sprawie wymagań w zakresie prowadzenia pomiarów poziomów substancji lub energii w środowisku przez zarządzającego drogą, linią kolejową, linią tramwajową, lotniskiem lub portem) [Dz. U. Nr 140 poz. 824 z 2011r.],
- szczegółowe ustalenie obszarów objętych ochroną przed hałasem – na podstawie obowiązujących miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, a w przypadku ich braku na podstawie decyzji właściwych organów (zgodnie z art. 115 POŚ),
- wykonanie obliczeń rozkładu poziomego hałasu na całej długości analizowanego odcinka – obliczenia wykonać francuską krajową metodą obliczeń "NMPB-Routes - 96 (SETRA-CERTU-LCPC-CSTB)" zgodnie zaleceniem dyrektywy UE 2002/49/WE według której sporządzane są mapy akustyczne.
- pomiary i obliczenia wykonane powinny być przez laboratorium, posiadające akredytację zarówno na wykonywanie badań metodą pomiarową jak i obliczeniową,
- badania skuteczności istniejących ekranów akustycznych wykonać zgodnie z normą PN-ISO 10847 przez akredytowane laboratorium akustyczne,
- w przypadku stwierdzenia konieczności realizacji nowych ekranów akustycznych określenie dla nich minimalnych parametrów akustycznych umożliwiających dotrzymanie standardów akustycznych na terenach objętych ochroną,
- określenie zasadności ustanowienia obszaru ograniczonego użytkowania, a przypadku konieczności jego ustanowienia zastosowania obowiązujących w tym zakresie przepisów POŚ w celu jego określenia tj. podanie granic obszaru, ograniczeń w zakresie przeznaczenia terenu, wymagań technicznych dotyczących budynków oraz sposobu korzystania z terenów.

### 1.1.7 Termin i koszty realizacji programu, w tym terminy realizacji poszczególnych zadań

Terminy i koszty realizacji poszczególnych działań naprawczych przedstawione zostały szczegółowo w harmonogramach dla poszczególnych odcinków drogowych. Ustalając terminy realizacji poszczególnych działań autorzy programu kierowali się:

- systemem ustalania priorytetów dla niezbędnych działań naprawczych określonym rozporządzeniem Ministra Środowiska dnia 14 października 2002 r. w sprawie szczegółowych wymagań, jakim powinien odpowiadać program ochrony środowiska przed hałasem [Dz. U. z dnia 29 października 2002 r.]
- planami inwestycyjnymi jednostek zarządzających źródłami hałasu, tj. Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Opolu, Zarządu Dróg Wojewódzkich w Opolu, oraz PKP – Polskich Linii kolejowych S.A.
- rzeczywistymi czasami niezbędnymi do przeprowadzenia określonych rodzajów działań naprawczych – inwestycyjnych lub organizacyjnych

Ze względu na ograniczony do okresu 5-letniego czas realizacji programu, oraz sposób klasyfikacji wskaźnika M na etapie sporządzania map akustycznych, harmonogram planowanych kierunków i działań naprawczych został odpowiednio dostosowany do dostępnego krótkiego okresu realizacji kierunków i działań naprawczych.



### **1.1.8 Źródła finansowania programu**

Realizacja wszystkich elementów programu możliwa jest wyłącznie przy współpracy różnych organów. Jej finansowanie spoczywać będzie przede wszystkim na zarządcach infrastruktury, jakimi są:

- Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad,
- Zarząd Dróg Wojewódzkich w Opolu,
- PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Dodatkowo finansowanie może zostać wsparte ze środków unijnych (Funduszu Spójności i funduszy strukturalnych), Narodowego oraz Wojewódzkiego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej w Opolu, dotacji budżetu państwa, środków zagranicznych.

### **1.1.9 Wskazanie rodzajów informacji i dokumentów wykorzystanych do kontroli i udokumentowania realizacji programu**

Dla zapewnienia efektywnego postępu realizacji działań wyznaczonych w Programie ochrony środowiska przed hałasem, niezbędnym jest prowadzenie jego monitorowania i kontroli. Odpowiednie przeprowadzanie weryfikacji i dokumentowania postępów pozwoli na ewentualną korektę działań jak również na wykazanie skuteczności i celowości podejmowanych inwestycji. Podstawowymi elementami kontroli powinny być:

- sporządzane przez zarządców dróg i linii kolejowej i przekazywane do Marszałka Województwa Opolskiego corocznie – do końca marca za rok poprzedni raporty dotyczące postępów w realizacji działań zawartych w Programie,
- kolejny Program ochrony środowiska przed hałasem (na lata 2020 -2025), który stanowić będzie ostateczną weryfikację i podsumowanie efektów niniejszego opracowania,
- monitoring hałasu wykonywany przez zarządzających drogami w ramach Generalnego Pomiaru Hałasu oraz w postaci wrywkowych badań szczegółowych, prowadzonych w ramach przygotowywania opracowań środowiskowych dla planowanych inwestycji (np. raportów o oddziaływaniu na środowisko czy analiz porealizacyjnych).

Dla jednoznacznego wykazania celowości i skuteczności proponowanych działań zarządcy infrastruktury powinni wykonywać pomiary hałasu na wyszczególnionych w programie odcinkach dróg i linii kolejowych: przed oraz po zrealizowaniu zadań. Wyniki pomiarów będą przekazywane w rocznych sprawozdaniach do Marszałka Województwa Opolskiego.

## **1.2 Ograniczenia i obowiązki wynikające z realizacji Programu**

### **1.2.1 Organy administracji**

Do obowiązków organów administracji, w szczególności starostów powiatów, wójtów, burmistrzów lub prezydentów miast oraz Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Opolu należy przekazywanie do Sejmiku Województwa Opolskiego informacji o wydawanych decyzjach dla odcinków dróg i linii kolejowych mających wpływ na realizację niniejszego Programu, 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), rady powiatów oraz Sejmik Województwa Opolskiego (ustanawianie obszarów ograniczonego użytkowania). Koordynacja i kontrola realizacji programu należy do kompetencji samorządu Województwa Opolskiego. Funkcje kontrolne w stosunku do zarządzających drogami pełni Wojewódzki Inspektor Ochrony Środowiska w Opolu.

Organy administracji publicznej są również zobowiązane do prowadzenia odpowiedniej polityki w zakresie planowania przestrzennego. Zgodnie z art. 114, ust.1 ustawy z dnia 27.04.2001 Prawo ochrony środowiska [2] (...) Przy sporządzaniu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, różnicując tereny o różnych funkcjach lub różnych zasadach zagospodarowania, wskazuje się, które z nich należą do poszczególnych rodzajów terenów o których mowa w art. 113, ust.2 pkt 1(...) wymienionej ustawy i są to tereny przeznaczone:

- pod zabudowę mieszkaniową
- pod szpitale i domy opieki społecznej
- pod budynki związane ze stałym lub czasowym pobytem dzieci i młodzieży
- na cele uzdrowiskowe
- na cele rekreacyjno-wypoczynkowe
- na cele mieszkaniowo-usługowe

Zgodnie z art. 72, ust.1 pkt 6/ w/w ustawy w ustaleniach miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego uwzględnia się również, wśród innych, potrzeby związane z ochroną przed hałasem i wibracjami.

W ustaleniach miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego muszą być zawarte nie tylko wymagania, o których mowa w art. 114, ust.1 ustawy Prawo ochrony środowiska, ale również inne uwarunkowania związane zarówno ze stanem akustycznym środowiska na etapie opracowywania projektu planu, jak też stanem prognozowanym na etapie – po realizacji ustaleń planu.

Podstawę merytoryczną charakteryzującą jakość środowiska, w tym stopień zagrożenia hałasem, na terenie objętym projektem miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, stanowi opracowanie ekofizjograficzne, o którym mowa w art. 72 ust.4 i ust.5 ustawy Prawo ochrony środowiska. Informacja zawarta w tym opracowaniu powinna stanowić podstawę do formułowania ustaleń planu w zakresie wymagań ochrony środowiska dla poszczególnych obiektów oraz terenów – w zależności od stwierdzonego stanu zagrożenia hałasem. Ustalenia te powinny dotyczyć w szczególności:

- obowiązku zastosowania urbanistycznych środków ochrony przed hałasem jak np. wały ziemne, ekrany akustyczne itp. jako warunek umożliwiający realizację obiektów chronionych przed hałasem i wibracjami
- nieprzekraczalnej odległości pierwszej linii zabudowy od krawędzi jezdni, jeżeli realizacja urbanistycznych środków ochrony przed hałasem nie jest możliwa
- określenia wymaganej izolacyjności akustycznej całkowitej [R<sub>w</sub>, dB] przegrody zewnętrznej w przypadku gdy nie jest możliwe zastosowanie rozwiązań opisanych powyżej

Odpowiedzialnymi za realizację niniejszego Programu ochrony środowiska przed hałasem są zarządcy infrastruktury drogowej (GDDKiA, PKP PLK i ZDW w Opolu).

Od zarządców odcinków dróg i linii kolejowych objętych zakresem Programu wymagane jest sporządzanie i przedkładanie Marszałkowi Województwa Opolskiego do końca marca rocznych raportów za rok poprzedni z przebiegu prac nad realizacją Programu.

Ponadto zarządcy dróg powinni wykonywać pomiary hałasu na wyszczególnionych w programie odcinkach dróg przed podjęciem działań oraz po zrealizowaniu działań wskazanych w niniejszym Programie. Wyniki pomiarów będą przekazywane w rocznych sprawozdaniach do Marszałka Województwa Opolskiego. Służyć one będą wykazaniu celowości i skuteczności zaproponowanych metod ochrony przed hałasem.

Przekazane do Marszałka Województwa Opolskiego raporty stanowić będą podstawę do sporządzenia oceny realizacji działań zaproponowanych w ramach niniejszego opracowania przy sporządzaniu kolejnego Programu ochrony środowiska przed hałasem.

Szczegółowe obowiązki podmiotów mające na celu ograniczenie poziomu hałasu do wartości dopuszczalnych dla poszczególnych odcinków dróg i linii kolejowych określone zostały w rozdziałach opisujących poszczególne odcinki (patrz: Rozdział 1 – 19).

### 1.2.1.1 Przekazywanie organowi przyjmującemu program informacji o wydawanych decyzjach, których ustalenia zmierzają do osiągnięcia celów programu

Urzeczywistnianie celów niniejszego programu będzie realizowane poprzez ustalenia decyzji administracyjnych, a w szczególności decyzji wydawanych na podstawie przepisów z zakresu: prawa ochrony środowiska, prawa o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym i prawa budowlanego tj.:

- **decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach**, o której mowa w rozdziale 3 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* [tekst jednolity: Dz. U. poz. 1235 z 2013 r.]
- **decyzji o nałożeniu obowiązku ograniczenia oddziaływania na środowisko i jego zagrożeniu i/lub przywrócenia środowiska do stanu właściwego**, o której mowa w art. 362, ust.1 ustawy z dnia 27.04.2001 *Prawo ochrony środowiska* [tekst jednolity: Dz. U. poz. 1232, z 2013 r.]
- **decyzji nakazującej wykonanie w określonym czasie czynności zmierzających do ograniczenia negatywnego oddziaływania na środowisko**, o której mowa w art. 363 ustawy z dnia 27.04.2001 *Prawo ochrony środowiska* [tekst jednolity: Dz. U. poz. 1232, z 2013 r.]
- **decyzji o wstrzymaniu działalności powodującej pogorszenie stanu środowiska w znacznych rozmiarach lub zagrażającej życiu lub zdrowiu ludzi**, o której mowa w art. 364 ustawy z dnia 27.04.2001 *Prawo ochrony środowiska* [tekst jednolity: Dz. U. poz. 1232, z 2013 r.]
- **decyzji o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu** wydawanej na podstawie ustawy z dnia 27 marca 2003 o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym
- **decyzji o pozwoleniu na budowę, decyzji o zatwierdzeniu projektu budowlanego oraz decyzji o pozwoleniu na wznowienie robót budowlanych** – wydawanych na podstawie ustawy z dnia 7 lipca 1994 – *Prawo budowlane* [Dz. U. z 2006, nr 156, poz. 1118 z późniejszymi zmianami]

Organami administracji właściwymi do wydawania decyzji o których mowa powyżej są starostowie, wójtowie, burmistrzowie oraz Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska w Opolu.

Istotny wpływ na skuteczną realizację celów programu ochrony środowiska przed hałasem będą miały również decyzje wydawane na podstawie przepisów ustaw; o transporcie kolejowym oraz o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych.

Jednostki organizacyjne urzędów gmin właściwe w sprawach; ochrony środowiska, zagospodarowania przestrzennego oraz budownictwa, architektury i urbanistyki, powinny przygotowywać informacje o wydawanych decyzjach, których ustalenia zmierzają do osiągnięcia celów programu i które to informacje powinny być przekazane Urzędowi Marszałkowskiemu w Opolu w terminie do 30 listopada każdego roku.

Wydział Ochrony Środowiska Urzędu Marszałkowskiego Województwa Opolskiego powinien pełnić funkcję koordynującą, opracowując zbiorcze zestawienie informacji przesłanych przez w/w jednostki organizacyjne a Dyrektor Wydziału Ochrony Środowiska byłby zobowiązany do przedstawienia informacji organowi przyjmującemu program tj. Sejmikowi Województwa Opolskiego.

Przekazywana informacja powinna zawierać dane określające numer i datę wydania decyzji, adresata decyzji, miejsce lokalizacji obiektu i/lub działań służących realizacji celów programu, zwięzłą charakterystykę wymagań określonych w decyzji i zapewniających realizację celów.

Zgodnie z planami inwestycyjnymi zarządzających infrastrukturą drogową i kolejową na terenie województwa opolskiego przewiduje się realizację wielu zadań, których urzeczywistnienie

może w istotny sposób sprzyjać realizacji niniejszego programu, jak też powodować dalszy wzrost zagrożenia hałasem na terenie województwa. Z tego względu inwestycje te powinny być szczególnie monitorowane.

### 1.2.1.2 Wydawanie aktów prawa miejscowego

Podstawowym aktem prawa miejscowego, którego ustalenia mają zasadniczy wpływ na kształtowanie klimatu akustycznego, są miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego, opracowywane na podstawie ustawy z dnia 27 marca 2003 *o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym* i uchwalane przez właściwe rady gmin.

Zgodnie z art. 114, ust.1 ustawy z dnia 27.04.2001 Prawo ochrony środowiska [tekst jednolity: Dz. U. poz. 1232, z 2013 r. z późniejszymi zmianami] (...) *Przy sporządzaniu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, różnicując tereny o różnych funkcjach lub różnych zasadach zagospodarowania, wskazuje się, które z nich należą do poszczególnych rodzajów terenów o których mowa w art. 113, ust.2 pkt 1(...)* wymienionej ustawy i są to tereny przeznaczone:

- pod zabudowę mieszkaniową
- pod szpitale i domy opieki społecznej
- pod budynki związane ze stałym lub czasowym pobytem dzieci i młodzieży
- na cele uzdrowiskowe
- na cele rekreacyjno-wypoczynkowe
- na cele mieszkaniowo-usługowe

Zgodnie z art. 72, ust.1 pkt 6. w/w ustawy w ustaleniach miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego uwzględnia się również, wśród innych, potrzeby związane z ochroną przed hałasem i wibracjami.

W ustaleniach miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego muszą być zawarte nie tylko wymagania, o których mowa w art. 114, ust.1 ustawy z dnia 27.04.2001 *Prawo ochrony środowiska*, ale również inne uwarunkowania związane zarówno ze stanem akustycznym środowiska na etapie opracowywania projektu planu, jak też stanem prognozowanym na etapie – po realizacji ustaleń planu.

Podstawę merytoryczną charakteryzującą jakość środowiska, w tym stopień zagrożenia hałasem, na terenie objętym projektem miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, stanowi opracowanie ekofizjograficzne, o którym mowa w art. 72 ust.4 i ust.5 ustawy z dnia 27.04.2001 *Prawo ochrony środowiska*. Informacja zawarta w tym opracowaniu powinna stanowić podstawę do formułowania ustaleń planu w zakresie wymagań ochrony środowiska dla poszczególnych obiektów oraz terenów – w zależności od stwierdzonego stanu zagrożenia hałasem. Ustalenia te powinny dotyczyć w szczególności:

- obowiązku zastosowania urbanistycznych środków ochrony przed hałasem jak np. wały ziemne, ekrany akustyczne itp. jako warunek umożliwiający realizację obiektów chronionych przed hałasem i wibracjami
- nieprzekraczalnej odległości pierwszej linii zabudowy od krawędzi jezdni, jeżeli realizacja urbanistycznych środków ochrony przed hałasem nie jest możliwa
- określenia wymaganej izolacyjności akustycznej całkowitej [ $R_w$ , dB] przegrody zewnętrznej w przypadku gdy nie jest możliwe zastosowanie rozwiązań określonych w dwóch pierwszych punktach.

### 1.2.1.3 Monitorowanie realizacji programu

Program ochrony środowiska przed hałasem będzie uchwalony przez Sejmik Województwa Opolskiego. Departament Ochrony Środowiska Urzędu Marszałkowskiego odpowiedzialny będzie za koordynację i monitoring realizacji poszczególnych zadań określonych w niniejszym dokumencie.

Wyniki prowadzonego monitoringu będą przekazywane Marszałkowi i zainteresowanej części społeczeństwa. Monitoring realizacji programu ochrony środowiska przed hałasem będzie polegał na:

- gromadzeniu informacji dotyczących zadań które zostały już zrealizowane, a w szczególności informacji o ich skuteczności w kontekście ochrony przed hałasem,
- opracowaniu raportu z realizacji zadań przewidzianych programem dla każdego roku rozliczeniowego
- opracowaniu raportu dotyczącego zmian w infrastrukturze komunikacyjnej, mogących wpłynąć na stan klimatu akustycznego, wraz z uzasadnieniem potrzeby, lub braku potrzeby aktualizacji programu ochrony środowiska przed hałasem.

Skuteczność każdego z wykonanych w ramach niniejszego programu zadań, a w szczególności zadań inwestycyjnych wykonawcy zobowiązani są potwierdzić w drodze pomiarów poziomu hałasu w środowisku. Raporty z pomiarów powinny zawierać informacje zgodnie z wymaganiami referencyjnych metodyk pomiarowych określonych rozporządzeniami Ministra Środowiska, a ponadto muszą zawierać:

- wyniki pomiarów przeprowadzonych przed wykonaniem inwestycji
- wyniki pomiarów przeprowadzonych po wykonaniu inwestycji
- dowody pozwalające stwierdzić, iż pomiary przed i po wykonaniu inwestycji przeprowadzone były w zbliżonych warunkach, a wyliczona na ich podstawie sprawność zastosowanych rozwiązań wynika wyłącznie z skuteczności podjętych działań, a nie z powodu odmiennych warunków realizacji pomiaru (np. w istotny sposób inne warunki atmosferyczne)

Zakłada się, iż zasadnicze elementy programu o których mowa w poszczególnych rozdziałach będą realizowane jednoetapowo tj. w latach 2014-2019.

Monitorowanie realizacji Programu (...) w okresie lat 2014-2019 powinno polegać na analizie następujących wskaźników:

- określeniu [w %] uchwalonych / zmienionych w okresie roku kalendarzowego miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego zawierających ustalenia o których mowa w art. 114 ust.1 ustawy z dnia 27.04.2001 Prawo ochrony środowiska w stosunku do całkowitej ilości opracowanych i uchwalonych planów
- określeniu [w %] wykonanych w okresie roku kalendarzowego opracowań ekofizjograficznych do miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego zawierających aktualne dane o stanie zagrożenia hałasem, wynikające z pomiarów wykonanych zgodnie z obowiązującymi metodykami referencyjnymi] w stosunku do całkowitej ilości wykonanych opracowań ekofizjograficznych
- określeniu [w %] wykonanych w okresie roku kalendarzowego prognoz skutków realizacji miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego uwzględniających zagrożenia hałasem z izoliniowym ustaleniem zasięgów w stosunku do całkowitej ilości prognoz sporządzonych dla potrzeb mpzp w danym roku
- określeniu [w %] wydanych w okresie roku kalendarzowego decyzji administracyjnych tj. decyzji o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu oraz decyzji o pozwoleniu na budowę i zatwierdzeniu projektu budowlanego, zawierających wymagania dotyczące ochrony przed hałasem w stosunku do całkowitej ilości decyzji w danym roku
- określeniu [w %] nakładów finansowych przewidzianych na realizację programu w latach 2014-2019 w stosunku do nakładów faktycznie poniesionych
- określeniu [w %] ilości zadań inwestycyjnych przewidzianych do realizacji w programie na lata 2014-2019 w stosunku do zadań zrealizowanych

- określeniu [w %] nakładów finansowych przewidzianych na realizację programu w latach 2014-2019 w stosunku do nakładów faktycznie poniesionych
- określeniu [w %] ilości zadań inwestycyjnych przewidzianych do realizacji w programie na lata 2014-2019 w stosunku do zadań zrealizowanych
- określeniu [w %] ilości mieszkańców narażonych na nadmierną uciążliwość akustyczną w kolejnych edycjach mapy akustycznej z zastosowaniem przedziałów określonych w poprzedniej edycji mapy akustycznej
- określeniu [w %] powierzchni terenu narażonego na nadmierną uciążliwość akustyczną w kolejnych edycjach mapy akustycznej z zastosowaniem przedziałów określonych w poprzedniej edycji mapy akustycznej

Zarządzający źródłami hałasu oraz urzędy miast i gmin zobowiązane są do raportowania postępów w realizacji niniejszego programu z wykorzystaniem formularza którego wzór zawarto w rozdziale 22 programu.

### **1.2.2 Podmioty korzystające ze środowiska i ich obowiązki**

W kontekście ochrony przed hałasem ustawa Prawo ochrony środowiska [2] narzuca zarządzającym droga i linią kolejową następujące obowiązki:

- stosowanie zabezpieczeń akustycznych i właściwej organizacji ruchu w celu ochrony środowiska przed zanieczyszczeniem hałasem (art. 173),
- obowiązek dotrzymania standardów jakości środowiska,
- obowiązek prowadzenia okresowych lub ciągłych pomiarów wartości poziomu hałasu w środowisku (art. 175),
- obowiązek przedstawiania właściwemu organowi ochrony środowiska oraz wojewódzkiemu inspektorowi ochrony środowiska wyników wykonanych pomiarów (art. 177 ust.1),
- obowiązek sporządzania co 5 lat map akustycznych dla terenów w otoczeniu obiektów mogących negatywnie wpływać na środowisko (art. 179 ust.1 i 3),
- obowiązek niezwłocznego przedłożenia fragmentów map akustycznych obejmujących określony powiat właściwemu wojewodzie i staroście (art. 179 ust. 4 pkt 1),
- obowiązek niezwłocznego przedłożenia fragmentów map akustycznych obejmujących określone województwo właściwemu wojewódzkiemu inspektorowi ochrony środowiska (art. 179 ust. 4 pkt. 2),
- obowiązek sporządzenia po raz pierwszy mapy akustycznej 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).

## **1.3 Uzasadnienie zakresu programu**

### **1.3.1 Dane i wnioski wynikające ze sporządzonych map akustycznych**

#### **1.3.1.1 Trendy zmian klimatu akustycznego**

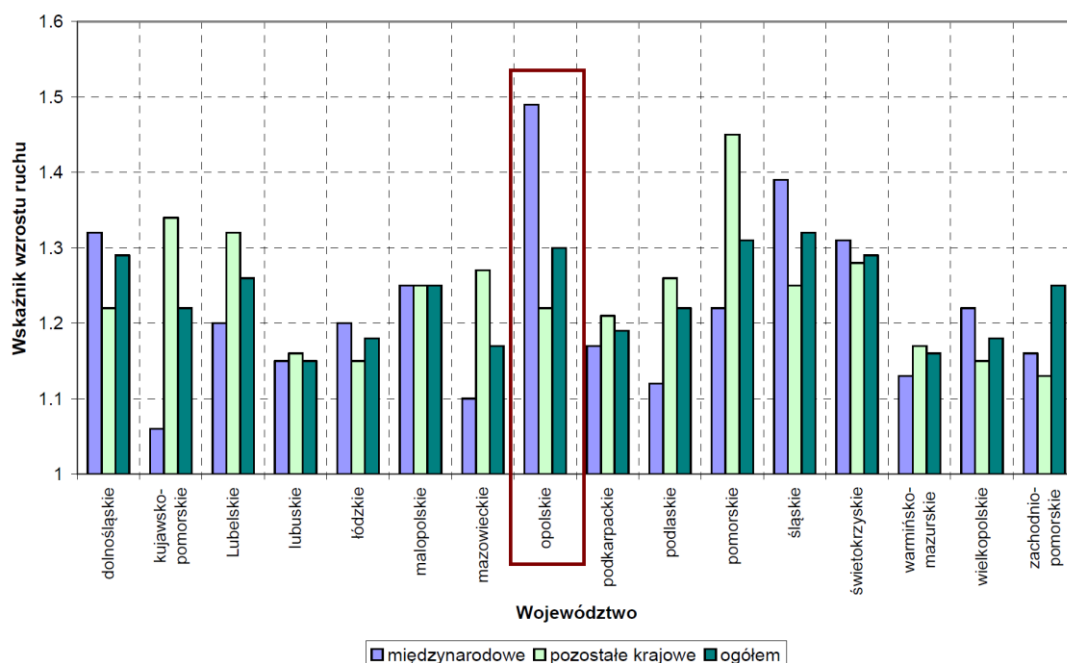
Pełna analiza trendu zmian klimatu akustycznego możliwa jest do wykonania jedynie dla autostrady A4 oraz drogi krajowej nr 40 na odcinku Kędzierzyn-Koźle, dla których wykonane zostały mapy akustyczne w ramach poprzedniej edycji map. Dla pozostałych dróg krajowych oraz wojewódzkich możliwe jest jedynie zbadanie zmian w średniej dobowej liczbie pojazdów, na podstawie wyników pomiarów natężenia ruchu z roku 2005 i 2010, która bezpośrednio przekłada się na poziom mocy akustycznej źródła hałasu. W przypadku linii kolejowej nie ma natomiast możliwości prześledzenia trendów zmian, ponieważ dla rozpatrywanych odcinków bieżące mapy akustyczne zostały wykonane po raz pierwszy. W celu zwiększenia czytelności analizowanych trendów, w ramach analizy osobno opisano drogi krajowe i wojewódzkie.

## Drogi krajowe (źródło: [9])

Przeprowadzone pomiary natężenia ruchu samochodowego (GPR) w 2005 i 2010 roku na sieci dróg krajowych, w tym również w województwie opolskim, pozwalają na określenie zmiany natężenia ruchu i w konsekwencji również spodziewanej zmiany poziomu hałasu. Syntezę wyników otrzymanych w ramach generalnego pomiaru ruchu w 2010 roku oraz analizy, których wynikiem jest ocena zmian natężenia ruchu samochodowego na tych drogach, przedstawiono w opracowaniu „Synteza wyników GPR 2010” (opr. mgr inż. Krzysztof Opoczyński, Transprojekt Warszawa Sp. z o.o.). W opracowaniu zwrócono uwagę na fakt, iż w okresie 2005-2010 długość dróg krajowych objętych pomiarami zwiększyła się o blisko 450 km. Wybudowanie i oddanie do eksploatacji nowych odcinków autostrad, dróg ekspresowych oraz obwodnic spowodowało istotne zmiany w rozkładzie ruchu drogowego. Dodatkowy wpływ na zmiany w rozkładzie i natężeniu ruchu miały występujące w 2010 roku powodzie oraz długotrwałe roboty na niektórych odcinkach dróg krajowych. Wymienione powyżej przyczyny sprawiają, że bezpośrednie porównanie natężenia ruchu w latach 2005 i 2010 jest niemiarodajne dla określenia rozwoju ruchu dla całej sieci drogowej lub jej części. Z tego powodu rozwój ruchu drogowego w latach 2005-2010 został oszacowany przez porównanie pracy przewozowej w tych latach.

Jak wynika z przywołanego powyżej opracowania średni dobowy ruch pojazdów samochodowych (SDR) w 2010 roku na sieci dróg krajowych w Polsce wynosił 9 888 poj./dobę. Obciążenie ruchem nie było równomierne dla całej sieci, lecz wzrastało ze wzrostem znaczenia dróg w układzie funkcjonalnym. Na drogach międzynarodowych SDR wynosił 16 667 poj./dobę, podczas, gdy na pozostałych drogach krajowych – 7097 poj./dobę.

Przeprowadzone analizy pokazały, że w latach 2005-2010 natężenie ruchu pojazdów na sieci dróg krajowych (średnia dla całej sieci dróg krajowych w Polsce) zwiększyło się o 22 %, przy czym na drogach międzynarodowych – 21 %, a na pozostałych drogach krajowych – 23 %. W przypadku dróg na terenie województwa opolskiego współczynnik wzrostu SDR na drogach międzynarodowych wyniósł 1,49, natomiast na pozostałych drogach krajowych – 1,22. Ogółem wskaźnik wzrostu dla województwa opolskiego wynosi 1,3 i jest jednym z największych dla wszystkich województw.



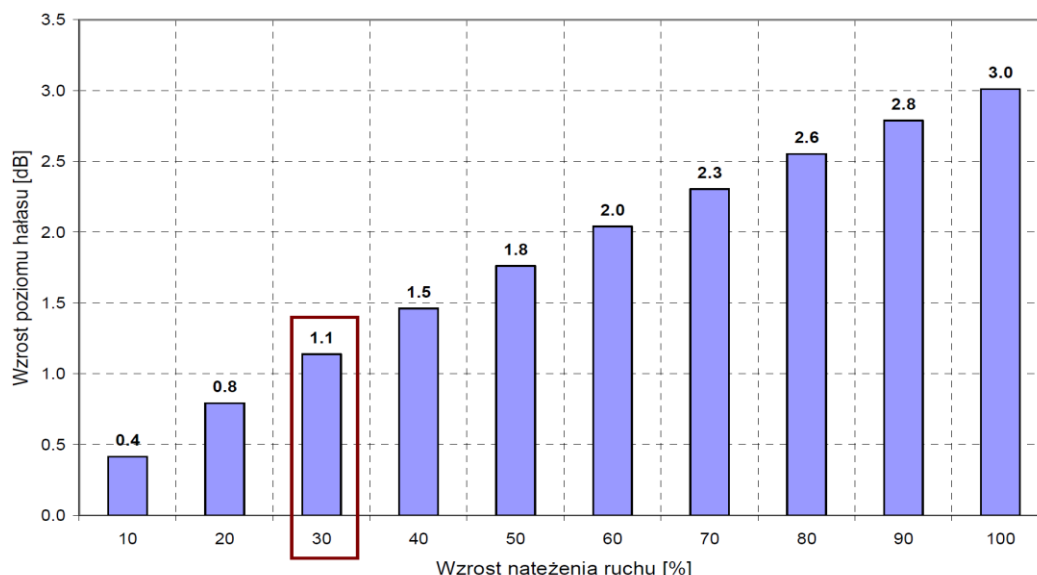
Rysunek 1-5 Wskaźnik wzrostu natężenia ruchu dla poszczególnych województw (na podstawie „Synteza wyników GPD 2012”, K. Opoczyński, Transprojekt Warszawa sp. z o.o.)

Na rysunku [patrz: Rysunek 1-6], pokazano wzrost poziomu hałasu w wyniku wzrostu natężenia ruchu pojazdów samochodowych (bez podziału na kategorie pojazdów). Jak widać, wzrost natężenia ruchu o ok. 100 % daje wzrost poziomu hałasu o 3,0 dB (przy założeniu takiej samej: prędkości pojazdów, stanu taboru i nawierzchni). Przy wzroście natężenia ruchu, który występuje na przedmiotowych obszarze, tj. ok. 30 %, wzrost poziomu hałasu na przełomie ostatnich pięciu lat (od 2005 do 2010 roku) wynosi ok. 1.1 dB. Można zatem stwierdzić, że poziom hałasu samochodowego generowany z dróg krajowych na terenie województwa opolskiego, w latach 2005 – 2010, wzrósł średnio o 1.1 dB.

Ten wzrost hałasu, powodowany wzrostem natężenia ruchu, jest kompensowany na drogach, na których nastąpiła radykalna poprawa stanu nawierzchni (z kat. D do A) zmniejszeniem poziomu emisji hałasu o porównywalnej wartości (potwierdza to np. praca H. Jonasson, S. Storeheier, „Nord 2000. New Nordic Prediction Method for Road Traffic Noise”) oraz – w mniejszym stopniu - poprzez poprawę stanu technicznego taboru samochodowego. Np. z pracy J.D. van der Toorn et al., „Sound Emission by Motor Vehicles on Motorways in The Netherlands: 1974 – 2000” (InterNoise 2001) wynika, że dla pojazdów lekkich emisja hałasu spada średnio o ok. 0.4 dB na 10 lat, natomiast dla pojazdów ciężkich, dwuosioowych – ok. 1 dB na 10 lat. Dla pojazdów ciężkich – wieloosioowych, otrzymany spadek mieścił się w granicach błędów pomiarowych.

Powyższe rozważania dotyczą ogólnej tendencji w województwie. Zmiany lokalne klimatu akustycznego otrzymane w wyniku działań przeciwhałasowych (realizacji konkretnej inwestycji), wykonanych w okresie od poprzedniej edycji map akustycznych na terenie województwa opolskiego zależą od skuteczności konkretnego działania.

Drugim kryterium wyznaczającym kierunki zmian jest porównanie zasięgu hałasu wyznaczonego na danym odcinku drogi w poprzedniej (2007 r.) i aktualnej (2011 r.) edycji mapy akustycznej. Porównanie wykonano tylko dla odcinków objętych poprzednią mapą akustyczną. Zasięg hałasu definiuje się jako odległość od drogi, w której poziom dźwięku jest równy wartości dopuszczalnej. Przyjęto wartości dopuszczalne, według starych standardów, równe  $L_{DWN}=55$  dB i  $L_N=50$  dB. W tabeli poniżej [patrz: Tabela 1-9] porównano średnie zasięgi hałasu, które wyznaczono jako iloraz powierzchni terenu objętego izoliną poziomu o wartości dopuszczalnej i długości przedmiotowego odcinka.



Rysunek 1-6 Wzrost poziomu hałasu w wyniku procentowego wzrostu natężenia ruchu (źródło: „Mapa akustyczna dróg krajowych na terenie województwa opolskiego (zadanie 3)”, 2012, URS Polska Sp. z o.o.)



Tabela 1-9 Porównanie średnich zasięgów hałasu wyznaczonych w poprzedniej (2007 r.) i obecnej (2011 r.) edycji mapy akustycznej. (źródło: „Mapa akustyczna dróg krajowych na terenie województwa opolskiego (zadanie 3)”, Lipiec 2012, URS Polska Sp. z o.o. – lider konsorcjum)

Droga	Kilometraż		Nazwa odcinka	Mapa 2007 r.		Mapa 2011 r.	
	od km	do km		L <sub>DWN</sub>	L <sub>N</sub>	L <sub>DWN</sub>	L <sub>N</sub>
				55 dB	50 dB	55 dB	50 dB
40	63+000	66+200	Kędzierzyn Koźle / Przejście 1	250	175	284	172
A4	190+400	217+300	granica województwa – Prądy	460	361	615	527
A4	219+300	241+300	Prądy – Dąbrówka Górna	400	310	537	452
A4	248+300	269+900	Gogolin – Olszowa	359	278	466	396
A4	275+500	278+500	Nogawczyce – granica województwa	362	292	508	424

\* odcinek poza zakresem obecnej mapy

Jak wynika z powyższego zestawienia, zasięgi hałasu wyznaczone dla obecnej edycji map akustycznych, w zestawieniu z poprzednim mapowaniem wzrosły dla wszystkich analizowanych odcinków dróg.

Średni wzrost zasięgu hałasu wynosi ok. 30 % - dla wskaźnika L<sub>DWN</sub> oraz ok. 35 % - dla wskaźnika L<sub>N</sub> i jest spowodowany m.in. wzrostem natężenia ruchu pojazdów (z podstawowych zależności wynika, że – pomijając wpływ pochłaniania dźwięku przez powietrze – podwojenie natężenia ruchu spowodowałoby podwojenie zasięgu hałasu, przy czym zależność ta nie jest liniowa).

### Drogi wojewódzkie

W przypadku dróg wojewódzkich możliwe jest jedynie porównanie obciążenia ruchem na podstawie wyników średniego dobowego obciążenia (SDR) określonego w latach 2005 i 2010, wykonanych na zlecenie Zarząd Dróg Wojewódzkich w Opolu. Zestawienie wyników pomiarów ruchu na rozpatrywanych odcinkach dróg, wykonanych w ramach Generalnego Pomiaru Ruchu, przedstawiono w tabeli poniżej.

Tabela Zmiana średniego dobowego natężenia ruchu na drogach wojewódzkich Opolszczyzny objętych zakresem programu ochrony przed hałasem (źródło: ZDW w Opolu)

Numer drogi	Nazwa odcinak	Kilometraż		SDR [poj/24h]		Zmiana [%]
		od km	do km	2010	2005	
DW 409	DK 45 – DW 415	16,7	18	11743	11350	3,5
	DW 415 - Gogolin	18	20,4	13899	-*	-*
DW 414	Wrzoski - Opole	0	2,4	11287	-*	-*
DW 454	Opole – Borki	4,6	7,7	11648	9559	21,9
	Borki – Dobrzeń Wielki	7,7	12,6	9551	7618	25,4
DW 463	DK 46 - Ozimek	18,2	19,6	8392	-*	-*
DW 416	Głubczyce – DK 40	34	35,5	8482	-*	-*
DW 418	Koźle – DK 40	1,9	3,6	11326	-*	-*

\* odcinek poza zakresem pomiarów

Duża część dróg objętych niniejszym programem nie posiada danych o ruchu z roku 2005, dlatego w przydatku tych dróg nie możliwości oceny kierunku zmian. Trendy zmian ocenić można jedynie w przypadku drogi DW 454 oraz DW 409.

W przypadku drogi DW 454 wzrost natężenia ruchu wynosi około 24%, co jest analogiczne do zmian obserwowanych na drogach krajowych. Zmiana taka powoduje wzrost hałasu o około 1 dB.

W przypadku drogi DW 409 wzrost natężenia wynosi 3,5 %, co praktycznie nie przekłada się na wzrost poziomu hałasu, który mieści się w granicach błędu statystycznego.

### 1.3.1.2 Koncepcje działań zabezpieczających środowisko przed hałasem

W rozdziale tym opisuje się koncepcje działań naprawczych, mających na celu poprawę stanu klimatu akustycznego, przedstawione w ramach opracowanych map akustycznych będących przedmiotem oceny dróg krajowych, wojewódzkich i linii kolejowych [9, 10, 11].

W opracowanych mapach zaleca się następujące metody redukcji hałasu:

- ekrany akustyczne (przy dużych przekroczeniach wartości dopuszczalnych, powyżej 5 dB, gdy warunki terenowe umożliwiają ich wprowadzenie),
- modernizacja nawierzchni drogowych (połączona z wyrównaniem górnej warstwy nawierzchni),
- ciche nawierzchnie drogowe; redukcja hałasu do 3-4 dB, maleje z czasem, jeśli nawierzchnia nie jest regularnie konserwowana a w szczególności czyszczona, ograniczenie prędkości ruchu samochodowego, zwłaszcza w porze nocnej (przy jednoczesnej egzekucji tego ograniczenia, np. poprzez stosowanie fotoradarów), oczekiwana zmiana poziomu hałasu do ok. 2 dB, w zależności od procentu udziału pojazdów ciężkich,
- upłynnienie ruchu (ronda, wysepki drogowe),
- zmiana natężenia i struktury ruchu samochodowego, np. przez budowę obwodnic.

Dodatkowo, do miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, należy wprowadzić zapisy poświęcone ochronie przed hałasem drogowym. Należy podjąć działania, które mają na celu rozdzielenie stref oddziaływania hałasu samochodowego od terenów mieszkalnych (szczególnie dla nowo tworzonej zabudowy mieszkaniowej). W miejscach o największym oddziaływaniu ponadnormatywnego poziomu hałasu należy rozważyć możliwość tworzenia stref ograniczonego użytkowania.

### 1.3.2 Ocena realizacji poprzedniego programu

Zgodnie z §2 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 dnia 5 stycznia 2007 r.) w okresie opracowania poprzedniej edycji map akustycznych dróg i linii kolejowych, oraz programów ochrony środowiska przed hałasem, pod uwagę brano jedynie te elementy infrastruktury, gdzie wielkość natężenia ruchu był większa niż:

- 6.000.000 pojazdów rocznie w przypadku dróg,
- 60.000 pociągów rocznie w przypadku linii kolejowych.

W związku z powyższym uprzednio zrealizowany program ochrony środowiska przed hałasem obejmował wyłącznie działania związane z poprawą klimatu akustycznego dla dróg krajowych. Żadna z dróg wojewódzkich nie prowadziła ruchu większego niż 6 milionów pojazdów rocznie, podobnie jak żadna z linii kolejowych nie prowadziła ruchu większego niż 60.000 składów kolejowych rocznie.

Poprzedni program ochrony środowiska przed hałasem, zatwierdzony Uchwałą Sejmiku Województwa Opolskiego nr XLVII/495/2010 z dnia 27 lipca 2010 r. w *sprawie przyjęcia "Programu ochrony środowiska przed hałasem dla terenów poza aglomeracjami położonych wzdłuż dróg krajowych z terenu województwa opolskiego na lata 2008-2013"*, obejmował jedynie autostradę A4 oraz drogę krajową nr 40 na odcinku Kędzierzyn-Koźle. W ramach zadań dążących do poprawy stanu klimatu akustycznego przewidywał on pomiary skuteczności istniejących ekranów akustycznych,

rozbudowę istniejących urządzeń przeciwdźwiękowych, budowę nowych zabezpieczeń, budowę obwodnic oraz utworzenie obszarów ograniczonego użytkowania.

### **1.3.2.1 Zestawienie zrealizowanych zadań wraz ocena ich skuteczności i analizą poniesionych kosztów**

Analizę zrealizowanych zadań planowanych w starym programie ochrony środowiska przed hałasem opracowano w oparciu o pismo z GDDKiA O/Opole nr GDDKiA-O/OP/I-2/mmk/OŚ-OG/11/2014, w którym zestawione zostały wszystkie działania wykonane w celu poprawy klimatu akustycznego.

Zgodnie informacją przekazaną przez GDDKiA Oddział w Opolu, w ramach oceny skuteczności i rozbudowy ekranów akustycznych znajdujących się wzdłuż autostrady A4, w latach 2012-2013, podwyższono i wydłużono ekran akustyczny po północnej stronie autostrady A4 w rejonie miejscowości Malnia (km 248+400). Długość ekranu zwiększono o ok. 430 m, a wysokość zwiększono o 2 m. Pozwoliło to zwiększyć skuteczność ochrony przed hałasem o ok. 3 dB, na terenach już ekranowanych oraz o ok. 7 dB na terenach dotychczas nie ekranowanych. Koszt całego przedsięwzięcia wynosił:

- podwyższenie istniejącego ekranu – 2 600 tys. zł brutto
- wydłużenie – ekran ziemny – 974,00 tys. zł brutto

### **1.3.2.2 Analiza niezrealizowanych działań wraz z przyczynami braku realizacji**

Część zadań przewidzianych w starym programie nie została zrealizowana bądź ich realizacja została przełożona na inny termin. Głównym powodem braku realizacji było skupienie dostępnych środków finansowych na innych działaniach inwestycyjnych mających także na celu między innymi ochronę przed hałasem. Zgodnie pismem GDDKiA O/Opole cytowanym w rozdziale wcześniej, w analizowanym okresie lat 2008-2013, wykonano następujące zadania dążące do poprawy stany klimatu akustycznego:

- Budowa ekranu akustycznego w Ozimku – DK nr 46 – w roku 2010
- Podwyższeni i wydłużenie ekranu akustycznego na A-4 w rejonie m. Malnia (jezdni północna) – w latach 2012 – 2013
- Przebudowa dróg:
  - Nr 46 – na odcinku Łędziny – Dębska Kuźnia (realizacja w latach 2012 – 2013)
  - Nr 46 – na odcinku Grodziec – Myślińca (realizacja w latach 2010 – 2011)
  - Nr 46 – na odcinku Dębska Kuźnia – Schodnia (realizacja w roku 2011)
  - Nr 39 – ul. Krakusa w Brzegu (realizacja w latach 2012 – 2013)
  - Nr 39 – na odcinku Lubsza – Rogalice (realizacja w roku 2012)
  - Nr 39 – na odcinku Namysłów – Kamienna (realizacja w latach 2012 – 2013)
  - Nr 39 na odcinku Nowe Smarchowice – Smarchowice Wielkie (realizacja w latach 2012 – 2013)
  - Nr 42 – na odcinku Dębina – Praszka (w realizacji)
  - Nr 42 – na odcinku Praszka – Rudniki (realizacja w latach 2012 – 2013)
  - Nr 42 na odcinku Jaworzno – granica woj. śląskiego (realizacja w roku 2010)
  - Nr 45 – na odcinku Boguszyce – Winów (realizacja w latach 2010 – 2011)
  - Nr 45 – na odcinku węzeł „Dąbrówka” – Boguszyce (realizacja w latach 2010 – 2011)
  - Nr 41 – na odcinku Prudnik – Gr. Państwa (realizacja w roku 2011)

### **1.3.3 Analiza materiałów, dokumentów i publikacji wykorzystanych w programie**

W rozdziale tym przedstawiono problematykę hałasu ujętą w różnych materiałach opracowanych na szczeblu krajowym, wojewódzkim i miejscowym. W skład analizowanych materiałów wchodziły:

- koncepcje, plany, strategie, programy i polityki o których mowa w art. 40 ust 1 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska
- pozwolenia na emitowanie hałasu do środowiska oraz inne dokumenty i materiały wykonane dla potrzeb postępowań administracyjnych prowadzonych w stosunku do podmiotów korzystających ze środowiska, których działalność ma negatywny wpływ na stan akustyczny środowiska
- przepisy dotyczące emisji hałasu z instalacji i urządzeń, w tym pojazdów, których funkcjonowanie ma negatywny wpływ na stan klimatu akustycznego
- nowe, dostępne techniki i technologie w zakresie zwalczania hałasu

Dokumenty opracowywane na szczeblu powiatowym i gminnym przeanalizowane zostały w ramach poszczególnych rozdziałów poświęconych rozpatrywanych drogom i liniom kolejowym województwa opolskiego [patrz: Rozdziały 1-19]. W skład analizowanych materiałów wchodziły:

- istniejące powiatowe lub gminne programy ochrony środowiska
- przepisy prawa, w tym prawa miejscowego, mające wpływ na stan akustyczny środowiska

### 1.3.3.1 Polityki, strategie, plany i programy

Poszczególne dokumenty analizowano osobno na poziomie krajowym, wojewódzkim i miejscowym. Poziom krajowy akcentuje tylko kierunki, poziom wojewódzki określa strategię realizacji kierunków, natomiast na poziomie lokalnym następuje wcielanie ich w życie. Wszystkie opisane szczeble łączą się w jedną całość, przechodząc od ogółu do szczegółu. Program ochrony środowiska przed hałasem wpisuje się w ten łańcuch powiązań, stanowiąc rozwiązanie problemów lokalnych (miejscowych), z jednoczesnym uwzględnieniem kierunków ukazanych na szczeblach wyższych.

## Dokumenty krajowe

### Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030

Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 (KPZK 2030) jest najważniejszym krajowym dokumentem strategicznym dotyczącym zagospodarowania przestrzennego kraju. Została opracowana zgodnie z zapisami ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym z 27 marca 2003 roku. Zgodnie z wymogami ustawowymi określono także wynikające z KPZK 2030 ustalenia i zalecenia dla przygotowywania planów zagospodarowania przestrzennego województw (pzipw).

W dokumencie przedstawiono wizję zagospodarowania przestrzennego kraju w perspektywie najbliższych dwudziestu lat, określono cele i kierunki polityki zagospodarowania kraju służące jej urzeczywistnieniu oraz wskazano zasady oraz mechanizmy koordynacji i wdrażania publicznych polityk rozwojowych mających istotny wpływ terytorialny. Tym samym KPZK 2030 ma wiele cech strategii ogólnorozwojowej, łącząc elementy zagospodarowania przestrzennego z czynnikami rozwoju społeczno-gospodarczego.

W kontekście niniejszego Programu najistotniejszymi punktami KPZP 2030 jest:

- odniesienie się do norm prawnych regulujących podstawy kształtowania klimatu akustycznego, które trzeba uwzględnić w ramach instrumentów prawnych realizujących zapisy KPZK 2030 oraz
- zmniejszenia obciążeń środowiska, w tym hałasu wywołanego przez transport, realizowane poprzez planowanie środków ochrony hałasu przy inwestycjach infrastrukturalnych, w ramach realizacji działań z obszaru 4.6 (*Zmniejszenie obciążenia środowiska powodowanego emisjami zanieczyszczeń do wód, atmosfery i gleby*), celu 4 (*Kształtowanie struktur przestrzennych wspierających osiągnięcie i utrzymanie wysokiej jakości środowiska przyrodniczego i walorów krajobrazowych Polski*) KPZP 2030

## **Krajowa strategia rozwoju regionalnego 2010-2020: Regiony, Miasta, Obszary wiejskie**

Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2010 – 2020: Regiony, Miasta, Obszary wiejskie (KSRR) jest dokumentem określającym cele i sposób działania podmiotów publicznych, a w szczególności rządu i samorządów województw, w odniesieniu do polskiej przestrzeni dla osiągnięcia strategicznych celów rozwoju kraju. Dokument wyznacza cele polityki rozwoju regionalnego, w tym wobec obszarów wiejskich i miejskich, oraz definiuje ich relacje w odniesieniu do innych polityk publicznych o wyraźnym terytorialnym ukierunkowaniu.

Celem strategicznym polityki regionalnej, określonym w KSRR, jest efektywne wykorzystywanie specyficznych regionalnych oraz terytorialnych potencjałów rozwojowych dla osiągania celów rozwoju kraju – wzrostu, zatrudnienia i spójności w horyzoncie długookresowym. KSRR ustala trzy cele szczegółowe do 2020 roku:

1. Wspomaganie wzrostu konkurencyjności regionów,
2. Budowanie spójności terytorialnej i przeciwdziałanie procesom marginalizacji na obszarach problemowych,
3. Tworzenie warunków dla skutecznej, efektywnej i partnerskiej realizacji działań rozwojowych ukierunkowanych terytorialnie.

W ramach najważniejszych wyzwań polityki regionalnej do roku 2020, w strategicznym obszarze wyzwań nr 10 (*Zapewnienie odpowiedniej infrastruktury transportowej i teleinformatycznej do wspierania konkurencyjności i zapewniającej spójność terytorialną kraju*), zauważa się, że degradacji ulegają stosunkowo dobrze rozwinięte systemy transportu publicznego. Pomimo wzrostu długości czynnych tras komunikacji miejskiej w całym kraju o 2,8 tys. km. Transport publiczny nie stał się atrakcyjną alternatywą dla prywatnych samochodów, co skutkuje zwiększeniem zanieczyszczeń powietrza, hałasu oraz zatłoczeniem komunikacyjnym miast.

## **Polityka ekologiczna Państwa w latach 2009-2012 z perspektywą do roku 2016**

Dokument kształtuje główne kierunki działań systemowych, ochrony zasobów naturalnych oraz poprawy jakości środowiska i bezpieczeństwa ekologicznego na terenie RP.

W zakresie ochrony przed hałasem w dokumencie stwierdza się, iż dotychczasowa ochrona przed hałasem była dziedziną zaniedbaną, wymagająca w najbliższych latach sporządzenia planów ochrony przed hałasem w oparciu o mapy akustyczne. W ramach Polityki określony został stan wyjściowy oraz określone zostały kierunki działań.

Działania zmierzające do ochrony społeczeństwa przed ponadnormatywnym działaniem hałasu należą do kompetencji władz samorządowych. Jest konieczne pilne sporządzenie map akustycznych dla miast powyżej 100 tys. mieszkańców oraz dla dróg krajowych i lotnisk, a także wynikających z nich programów ochrony przed hałasem. W programach tych powinny być zawarte konkretne przedsięwzięcia techniczne i organizacyjne dla zmniejszenia poziomu hałasu tam, gdzie jest on ponadnormatywny. Szczególnie ważna jest likwidacja źródeł hałasu przez tworzenie stref wolnych od transportu, ograniczenie szybkości ruchu, wymianę taboru tramwajowego na mniej hałaśliwy, a także budowę ekranów akustycznych. Istotne też jest wykorzystywanie planowania przestrzennego dla rozdzielenia potencjalnych źródeł hałasu od terenów mieszkaniowych. Konieczny jest też rozwój systemu monitoringu hałasu.

## **Polityka Transportowa Państwa na lata 2006-2025**

Celem Polityki Transportowej Państwa jest spełnienie racjonalnych oczekiwań społeczeństwa wywołanych wzrostem mobilności, co oznacza wzrost zapotrzebowania na dostępność transportowa, uwzględniając przy tym wieloletnie niedoinwestowanie systemu transportu oraz następujące czynniki:

- tempo wzrostu gospodarczego, przekraczające obecnie 5% PKB rocznie, które spowoduje dalszy wzrost zapotrzebowania na transport,

- przekształcenia przestrzenne oraz zmiany stylu życia, które będą powodowały wydłużanie podróży,
- konieczność zmniejszania negatywnego oddziaływania transportu na środowisko przyrodnicze i warunki życia.

Ostatni z wymienionych czynników zmusza do równoczesnych działań w trzech kierunkach: (1) ograniczania tempa wzrostu ruchu i przewozów, (2) wpływania na podział zadań przewozowych między środki transportu tak, aby w możliwie dużym stopniu wykorzystywać środki transportu mniej szkodliwe dla środowiska oraz (3) stosowania rozwiązań technicznych i organizacyjnych zmniejszających niekorzystne oddziaływanie na środowisko. W ramach Polityki jednym z wskaźników realizacji zapisów jest liczba osób narażonych na nadmierny hałas transportu.

### **Strategia rozwoju transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku)**

Strategia Rozwoju Transportu (SRT) jest średniookresowym dokumentem planistycznym, który stanowi integralny element spójnego systemu zarządzania krajowymi dokumentami strategicznymi. Istotą SRT jest wskazanie celów oraz nakreślenie kierunków rozwoju transportu tak, aby etapowo do 2030r. możliwe było osiągnięcie celów założonych w Długookresowej Strategii Rozwoju Kraju (DSRK) oraz Średniookresowej Strategii Rozwoju Kraju (SRK 2020). Transport stanowi jeden z najistotniejszych czynników wpływających na rozwój gospodarczy kraju, a dobrze rozwinięta infrastruktura transportowa wzmacnia spójność społeczną, ekonomiczną i przestrzenną kraju.

Dla niniejszego programu ochrony środowiska przed hałasem najistotniejszymi częściami strategii są te opisujące oddziaływanie transportu na środowisko oraz ograniczenie negatywnego wpływu transportu na środowisko.

Negatywne oddziaływanie transportu na środowisko jest obecnie uwzględniane w rachunku kosztów ogólnych transportu (własnych oraz zewnętrznych). W Polsce koszty negatywnego oddziaływania na środowisko stanowią szacunkowo około 29% kosztów zewnętrznych transportu, w tym: koszty zanieczyszczenia powietrza 11%, koszty zmian klimatycznych 5%, koszty hałasu 11%, inne koszty środowiskowe 2%. Pozostałych 71 % kosztów zewnętrznych transportu stanowią m.in. straty ludzkie i materialne wypadków transportowych, opóźnienia użytkowników transportu z powodu zatorów komunikacyjnych, wydatki na policję i zarządzanie infrastrukturą, koszty hospitalizacji poszkodowanych w wypadkach i część wydatków na publiczną służbę zdrowia, obniżenie jakości życia. W sumie szacuje się, że koszty zewnętrzne stanowią ekwiwalent 6% PKB i powszechnie nie są one uwzględniane w rachunkowości.

Jak wynika z przeprowadzonych w ramach Prognozy oddziaływania na środowisko dla projektu SRT analiz, w procesie realizacji Strategii nie ma praktycznej możliwości uniknięcia działań, które mogą potencjalnie negatywnie wpłynąć na środowisko przyrodnicze lub pogorszyć warunki równoważenia rozwoju. Ograniczenie i/lub złagodzenie konfliktów pomiędzy wymogami ochrony środowiska, a oddziaływaniem sektora transportu będzie można osiągnąć poprzez wprowadzanie odpowiednich rozwiązań planistycznych, technologicznych i architektoniczno-krajobrazowych, jako elementów zrównoważonej gospodarki przestrzennej.

W ramach Strategii wyróżnia się kilka celów, które przyczyniać się będą do zmniejszenia oddziaływania na środowisko transportu. Wśród nich do najistotniejszych dla walki z hałasem są:

- rozwiązania organizacyjne transportu najmniej zanieczyszczające środowisko
- wdrażanie nowoczesnych technologii transportowych redukujących negatywne oddziaływanie transportu na środowisko
- działania zapobiegawcze, a w przypadku gdy określonych oddziaływań nie da się wyeliminować, minimalizujące negatywne oddziaływania, powinny być określone już na etapie planowania/projektowania zamierzeń inwestycyjnych oraz wdrażane zarówno w fazie budowy, jak i eksploatacji obiektów
- modernizacji i rozbudowy infrastruktury transportowej (liniowej i punktowej) odpowiadającej unijnym oraz krajowym standardom i wymogom ekologicznym

(m.in. poprzez uwzględnianie przepisów odnośnie ochrony obszarów cennych przyrodniczo oraz ochrony gatunkowej, w tym sieci Natura 2000, ochrony środowiska morskiego oraz nadmorskiego)

- ograniczenie do minimum spodziewanych negatywnych oddziaływań na środowisko w sytuacji braku opcji wariantowych (gdy np. inwestycje realizowane są na obiektach istniejących) wiadomy wybór wariantu najmniej kolizyjnego dla środowiska (przebiegi tras planowanych inwestycji o charakterze liniowym w jak najmniejszym stopniu ingerujące i fragmentujące obszary przyrodnicze)
- wdrożenie technicznych środków ograniczania wibracji i hałasu, wywoływanych w trakcie budowy lub modernizacji połączeń transportowych oraz w czasie eksploatacji infrastruktury przez pojazdy (np. pociągi towarowe w miastach)
- wdrażanie innowacyjnych technologii budownictwa infrastrukturalnego minimalizujących presje środowiskowe: wykorzystanie odpadów, np. zastosowanie popiołów i żużli będących ubocznymi produktami spalania, do produkcji cementu, betonu oraz kruszyw, zastępujących materiały naturalne, w projektach budowlanych, drogowych; stosowanie innowacyjnych nawierzchni drogowych pochłaniających hałas, o wzmocnionej wytrzymałości, mniej podatnych na ścieranie

### Program budowy dróg krajowych na lata 2011-2015

Program budowy dróg jest średniookresowym dokumentem programowym w sektorze infrastruktury dróg krajowych. W dokumencie tym opisane są zrealizowane inwestycje oraz przedstawione są priorytety inwestycyjne do roku 2015. W ramach dokumentu inwestycje podzielono na trzy grupy zadań, których realizacja:

- rozpocznie się do 2013 r,
- może zostać rozpoczęta do 2013 roku,
- przewidywana jest po roku 2013.

Program nie zawiera żadnych bezpośrednich odniesień do ochrony przed hałasem. Jednakże jego realizacja w sposób znaczący zmieni klimat akustyczny w obrębie planowanych inwestycji. Planowane nowe odcinki odciążą istniejącą sieć dróg, co prowadzić będzie do zmniejszenia oddziaływania akustycznego. Jednocześnie tereny wokół nowych inwestycji podlegać będą większym oddziaływaniom środowiskowym.

Z punktu widzenia opracowywanego programu ochrony przed hałasem, kluczowe są jedynie inwestycje zlokalizowane na terenie województwa opolskiego. Spis inwestycji z podziałem na wymienione grupy jest następujący:

- rozpocznie się do 2013 r.:
  - budowa obwodnicy Kędzierzyna – Koźła na DK 40 (etap I)
- może zostać rozpoczęta do 2013 r.:
  - budowa obwodnicy Kędzierzyna – Koźła na DK 40 (2 etapy) etap II
  - budowa obwodnicy Bąkowa na DK 11
  - budowa obwodnicy m. Myślina na DK 46
- przewidywana jest po roku 2013r:
  - budowa obwodnicy Nysy i Niemodlina w ciągu DK 41 i 46

W czasie obowiązywania programu podlegał on drobnym zmianom i korektom, z których dla województwa opolskiego istotna jest tylko jedna. W ramach uchwały Rady Ministrów nr 189/2013 z dnia 1 października 2013r dołączono do programu załącznik nr 6, określający listę inwestycji polegających na budowie obwodnic na drogach krajowych, dla których postępowanie przetargowe zostanie uruchomione w 2013r. Na liście tej znajduje się:

- budowa obwodnicy Nysy w ciągu DK nr 41 i 46

## Master Plan dla transportu kolejowego w Polsce do 2030 roku

W ramach Master Planu nakreślona została koncepcja rozwoju transportu kolejowego w Polsce do roku 2030 roku. Dokument niniejszy jest adresowany do wszystkich zainteresowanych: władz polskich (parlament, rząd, samorządy wszystkich szczebli), Komisji Europejskiej, podmiotów sektora transportu kolejowego w Polsce (zarządcy infrastruktury, przewoźnicy kolejowi, przemysł), klientów i użytkowników transportu, do organizacji pozarządowych.

Działania Master Planu mają służyć zmniejszeniu presji transportu kolejowego na środowisko. Jednym z działań jest opracowywanie map akustycznych oraz wdrażanie programów ograniczenia hałasu (zgodnie z harmonogramem wyszczególnionym w Dyrektywie 2002/49/WE).

W ramach Planu przewiduje się stosowanie nowoczesnych rozwiązań technicznych, w tym: konstrukcje nawierzchni ograniczające hałas i drgania (absorbery szynowe, systemy szyny w otulinie, maty antywibracyjne, nowe systemy przytwierdzeń sprężystych)

Dokument ten wśród kluczowych środowiskowych wskaźników oceny realizacji planu wymienia „Poziom narażeń na hałas pochodzący od ruchu pociągów”.

Pośród inwestycji przechodzących przez województwo opolskie znajduje się modernizacja linii kolejowej E30 w ramach wdrożenia Europejskiego Systemu Zarządzania Ruchem Kolejowym na odcinku Opole – Wrocław – Legnica. Modernizacja o znaczeniu międzynarodowym na odcinku Kędzierzyn Koźle – Chałupki na linii CE59 oraz modernizacji linii międzynarodowej E30/CE30 na odcinku Zgorzelec/Bielawa Dolna – Wrocław – Katowice – Kraków.

## Dokumenty wojewódzkie

### Plan zagospodarowania przestrzennego województwa opolskiego

Podstawowym zadaniem planu zagospodarowania przestrzennego województwa opolskiego (PZPWO) jest sformułowanie polityki przestrzennej regionu zawierającej cele, kierunki i zadania dotyczące przestrzennego rozwoju województwa – rozumianej jako celowe oddziaływanie władz województwa na rozmieszczenie funkcji i przestrzenne różnicowanie dynamiki rozwoju oraz na użytkowanie i zagospodarowanie terenów

W ramach planu opisuje się:

- związki planu z podstawowymi opracowaniami planistycznymi na poziomie krajowym, regionalnym i lokalnym, (8-27)
- uwarunkowania zagospodarowania przestrzennego woj. opolskiego, (27-78)
- politykę rozwoju przestrzennego województwa opolskiego, (78-220)
- realizację ustaleń planu zagospodarowania województwa opolskiego, (220-241)
- rekomendacje, (241-252)
- monitoring realizacji celów polityki przestrzennej woj. opolskiego. (252)

Praktycznie w każdym z wymienionych powyżej zagadnień pojawiają się treści, które bezpośrednio lub pośrednio wpływają na stan klimatu akustycznego województwa opolskiego. W ramach programu ochrony środowiska przed hałasem pokrótce scharakteryzowano wszystkie aspekty planu zagospodarowania wpływające na hałas.

W rozdziale opisującym związki planu z podstawowymi opracowaniami planistycznymi na poziomie krajowym, regionalnym i lokalnym omówiono:

- Politykę przestrzenną Państwa 14
- Strategię rozwoju województwa 23
- Strategię rozwoju pogranicza polsko-czeskiego 25
- Studia uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gmin
- Miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego



W ramach koncepcji polityki przestrzennego zagospodarowania kraju (KPPZK) wskazano przebieg przechodzącego przez woj. Opolskie III paneuropejskiego korytarza transportowego Berlin – Wrocław – Katowice – Łwów – Kijów (w szlaku autostrady A4, linii kolejowej E30 oraz Odrzańskiej Drogi Wodnej), które w sposób znaczący oddziałują na klimat akustyczny terenów w bezpośrednim sąsiedztwie korytarza. W PZPWO ustalono także, zgodnie z koncepcją, obszary poprawy standardów jakości środowiska poprzez obszary realizacji programów ochrony powietrza i ochrony przed hałasem. Pośród dróg o znaczeniu w skali kraju w PZPWO wymienia się projektowaną drogę ekspresową relacji Poznań – Bytom. Dodatkowo w zakresie komunikacji w ramach PZPWO ustala się rozmieszczenie inwestycji celu publicznego o znaczeniu ponadlokalnym w postaci drogi ekspresowej S46 relacji Kłodzko – Opole – Częstochowa (uwzględnionej w dokumencie *Ekspertyza Projekt Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju*; Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, grudzień 2008 r.) oraz linii kolejowej C-30 i CE-59, dla której przewiduje się uzyskanie prędkości do 160 km/h i 120 km/h.

W ramach Strategii rozwoju województwa (SWRO) wskazano cel strategiczny *Rozbudowa i modernizacja infrastruktury regionu*, która przyczynić się może do zmniejszenia hałasu poprzez stosowanie środków ochrony przed hałasem.

W ramach Strategii rozwoju pogranicza polsko-czeskiego, istotnymi elementami mogącymi wpłynąć na klimat akustyczny regionu jest sprawne i gęste powiązanie transportowo-drogowe w ruchu lokalnym przez granicę oraz eliminacja zagrożeń i negatywnych zjawisk, związanych z tranzytowym ruchem.

W ramach planowania miejscowego realizowanego poprzez studia uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gmin oraz miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego stwierdzono konieczność zgodności oraz uzgadniania tych dokumentów, jednocześnie podkreślając, że plan województwa nie jest dokumentem hierarchicznie nadrzędnym.

W rozdziale opisującym uwarunkowania zagospodarowania województwa opolskiego, pośród kwestii kluczowych z perspektywy opracowywanego programu wskazać można niedostateczną ilość obwodnic, która powoduje zwiększoną uciążliwość akustyczną na terenach miejskich. Pośród miast z największą z największą uciążliwością kaustyczną związaną układem komunikacyjnym PZPWO wymienia: Opole, Kędzierzyn-Koźle, Ozimek, Strzelce Opolskie, Praszka, Gorzów Śląski, Dobrodzień, Nysa, Niemodlin, Brzeg.

W ramach polityki rozwoju przestrzennego województwa opolskiego znaleźć można szereg pozycji wpisujących się w ramy programu ochrony przed hałasem województwa. We wstępie nakreślone zostały główne korytarze komunikacyjne województwa przedstawione na rysunku [patrz: Rysunek 1-7].

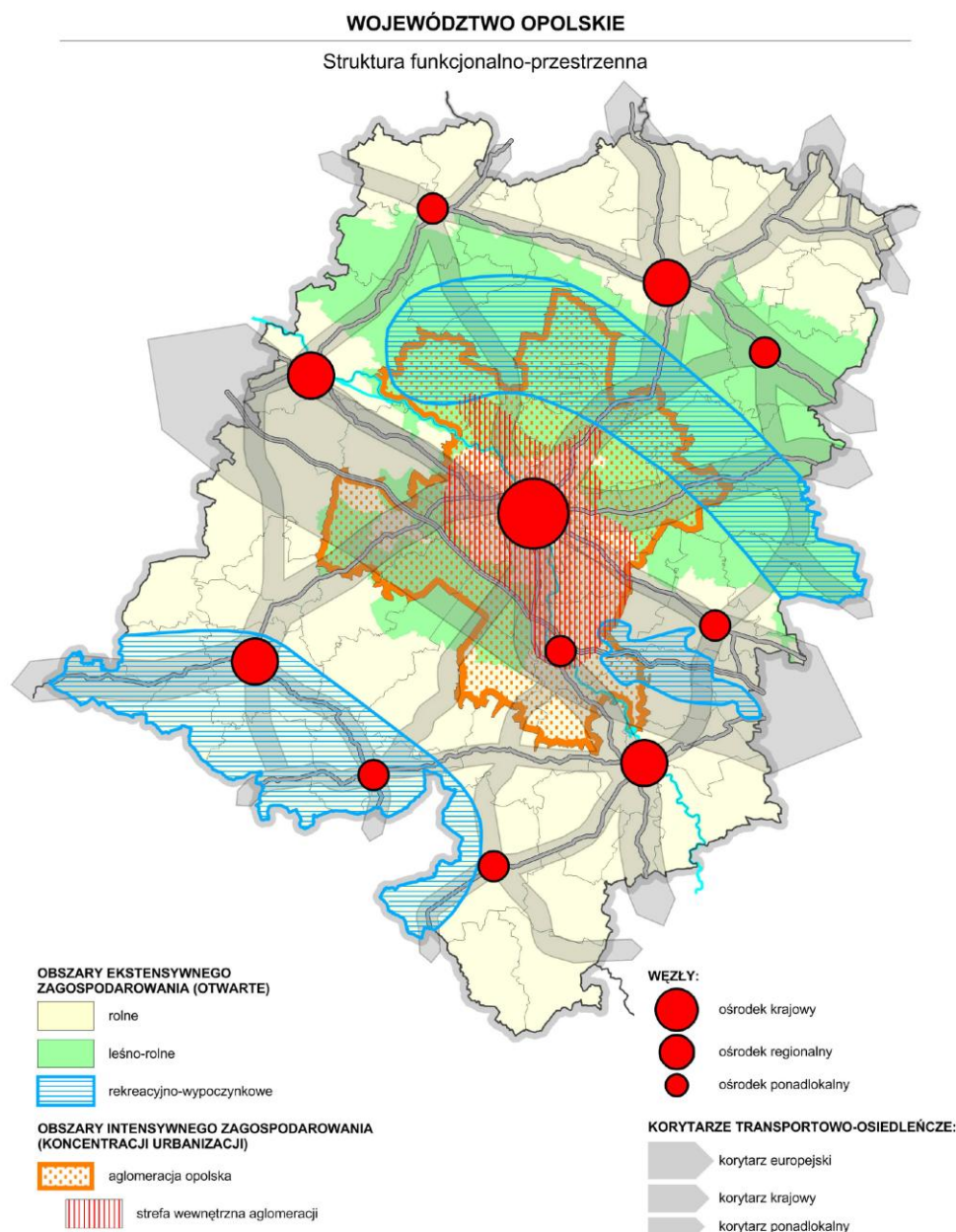
Struktury pasmowe rozwijają się w oparciu o koncentrację aktywności społeczno – gospodarczej w korytarzach infrastruktury transportowej. W województwie opolskim ukształtował się czytelny układ korytarzy transportowo-osiedleńczych. Główną osią tego układu jest międzynarodowy korytarz transportowy (III) przebiegający w poprzek regionu z zachodu na wschód. Osnową infrastrukturalną dla korytarza są: autostrada A4, magistralne linie kolejowe E-30, E-59 droga alternatywna dla autostrady oraz śródlądowa droga wodna. W pasie korytarza znajdują się tereny 6 powiatów i 25 gmin. Jest to korytarz, w którym odbywa się największy w skali regionu przepływ towarów i dóbr.

Pozostałe istotne korytarze łączą główne ośrodki osadnicze regionu na krajowych szlakach transportowych, w tym:

- na szlaku Górny Śląsk – Wielkopolska – Pomorze Zachodnie (DK 11 i magistralna linia kolejowa Kęty – Poznań),
- na szlaku „Staropolskim” łączącym aglomeracje kilku regionów Polski południowej, centralnej i wschodniej (opolską, częstochowską, kielecką, lubelską) opartym w województwie opolskim na drodze krajowej DK 46 i linii kolejowej na odcinku Opole – Fosowskie – Lubliniec,

- na szlaku północ – południe, łączącym centralną Polskę (ziemię łódzką) z Bramą Morawską (DK 45),
- na szlaku „Podsudeckim” (ciąg drogowy DK 46, 40, 41 i pierwszorzędna linia kolejowa nr 137).

Dopełnieniem sieci głównych korytarzy transportowo-osiedleńczych są korytarze o znaczeniu regionalnym, kształtujące się wzdłuż dróg wojewódzkich i niektórych dróg krajowych, wiążących ponadlokalne ośrodki osadnicze w skali regionu, w tym z aglomeracją opolską oraz z ponadlokalnymi ośrodkami regionów sąsiednich.



Rysunek 1-7 Struktura funkcjonalno-przestrzenna województwa opolskiego [źródło: PZPWO, Opole 2010r]

Do tej kategorii korytarzy należy zaliczyć ciągi transportowo-osiedleńcze wzdłuż dróg DW 401, DK 39, DW 414, DK 41, DW 416, DK 38, DW 426, DW 454, DK 42, DW 451 i linii kolejowej 143 na odcinku Kluczbork – Namysłów – Oleśnica, DW 901, DK 40.

Do głównych kierunków polityki przestrzennej, wpisujących się w działania programu ochrony środowisk przed hałasem, zaliczyć możemy działania:

- realizacja pierścieniowego układu obwodowego centrum aglomeracji,
- budowa, rozbudowa i modernizacja infrastruktury drogowej,
- modernizacja infrastruktury kolejowej,
- rozwój systemów intermodalnych,
- poprawa dostępności (modernizacja i przebudowa dróg oraz linii kolejowych) do korytarzy transportowych i ośrodków węzłowych,
- poprawa standardów jakości środowiska, w tym: klimatu akustycznego na terenach miast Opole, Kędzierzyn-Koźle, Strzelce Opolskie, Brzeg, Nysa, Praszka, Gorzów Śląski.

W celu osiągnięcia zakładanych celów Plan przewiduje także działania w kierunku osiągnięcia pożądaných standardów akustycznych na terenach chronionych poprzez :

- ograniczenie i eliminacja istniejących źródeł uciążliwości komunikacyjnych,
- modernizacja i przebudowa układów komunikacji drogowej i kolejowej

Wśród głównych obszarów poprawy jakości środowiska plan wydziela obszary wymagające poprawy klimatu akustycznego na terenach poza aglomeracjami, na odcinku drogi krajowej nr 40 w Kędzierzynie-Koźlu oraz na odcinkach autostrady A4:

- granica województwa – Prądy,
- Prąd – Dąbrówka Górna,
- Gogolin – Olszowa,
- Nogawczyce – granica województwa

Pośród obszarów likwidacji konfliktów przestrzennych plan wymienia obszary ograniczeń zabudowy mieszkaniowej na terenach o wysokiej antropopresji: z uciążliwością układu komunikacyjnego na terenie gmin Opole, Kędzierzyn-Koźle, Ozimek, Strzelce Opolskie, Praszka, Gorzów Śląski, Dobrodzień, Nysa, Niemodlin, Brzeg.

W ramach celów w obszarze komunikacji plan zakłada rozwój bardziej ekologicznych i efektywnych systemów transportowych, tj.: szynowego i zbiorowego, które powinny pociągać za sobą zmniejszenie nadmiernego ruchu samochodowego w obrębie większych miast. Przełamywanie barier i ograniczeń rozwoju w funkcjonowaniu struktur przestrzennych poprzez zapewnienie równego dostępu do sieci komunikacyjnej i doposażenie w infrastrukturę drogową (obwodnice dla wielu miast, mosty na Odrze) oraz wykorzystanie w pełni istniejącej sieci kolejowej i odrzańskiej drogi wodnej.

Pośród planów polityki przestrzennej województwa w zakresie komunikacji wydzielono kilka obszarów działań, w ramach których opisano planowane inwestycje:

- Rozbudowa systemu autostradowego i dróg ekspresowych
  - A4: pełne wyposażenie obiektów obsługi podróży; lokalizację dodatkowych węzłów autostradowych
  - Przebudowę drogi krajowej nr 11 do parametrów drogi klasy S, Obwodnice: Kostów, Gołkowice – Byczyna – Biskupice – Sarnów, Krzywizna, Gotartów, Bąków, Olesno. Olesno. W pierwszej kolejności przewiduje się realizację obwodnicy Bąkowa i Olesna
  - Budowę drogi S46 po nowym śladzie z ewentualnym wykorzystaniem istniejących odcinków drogi DK 46. W pierwszej kolejności planuje się budowę drogi na odcinku węzeł „Prądy” – Częstochowa
- Usprawnienie komunikacji drogowej aglomeracji opolskiej
  - budowę nowego węzła autostradowego pomiędzy węzłami Prądy i Dąbrówka i jego powiązanie z obwodnicą południową Opola
  - przebudowę drogi krajowej nr 45 na odcinkach Obwodnica Północna Miasta Opola – Zawada i Obwodnica Południowa „Piastowska” – węzeł

- „Dąbrówka” do parametrów drogi klasy GP o przekroju dwujezdniowym z ominięciem terenów zainwestowanych
- przebudowę drogi wojewódzkiej nr 454 na odcinku Obwodnica Północna Miasta Opola – Dobrzeń Wielki do parametrów drogi klasy G (opcjonalnie należy rozważyć zasadność budowy drogi o przekroju dwujezdniowym) z ominięciem terenów zainwestowanych
  - Poprawa powiązań na kierunku wschód-zachód
    - budowę obwodnic o parametrach technicznych klasy GP w ciągu drogi krajowej nr 94 relacji Krzywa – Balice, dla miejscowości: Łosiów, Leśniczówka, Buszyce, Skorogoszcz, Skarbiszów, Karczów, Walidrogi, Nakło, Izbicko, Sucha, Strzelce Opolskie, Warmatowice, Błotnica Strzelecka, Płużnica. W pierwszej kolejności planuje się budowę obwodnicy miasta Strzelce Opolskie.
    - W przypadku rezygnacji z działań podjętych na rzecz budowy drogi S46 po nowym śladzie planuje się przebudowę drogi krajowej nr 46 relacji Kłodzko – Szczekociny do parametrów klasy GP wraz z budową obwodnic miejscowości: Ścibórz, Nysa, Sidzina, Niemodlin, Sosnówka, Lędziny, Dębska Kuźnia, Grodziec i Myślina. Priorytetowym zadaniem jest budowa obwodnic miejscowości: Myślina, Niemodlin i Nysa
    - dostosowanie drogi krajowej nr 40 relacji granica państwa – Pyskowice do parametrów technicznych klasy G, wraz z budową obwodnic miejscowości: Głuchołazy, Łąka Prudnicka, Głogówek, Stare Kotkowice, Biedrzychowice, Zwiastowice, Twardawa, Pokrzywnica, Większyce, Kędzierzyn-Koźle, Sławęcice i Ujazd. W pierwszej kolejności planuje się budowę obwodnicy północnej (etap II) Kędzierzyna-Koźla oraz Głogówka. Realizacja pozostałych obwodnic miejscowości powinna być sukcesywnie realizowane w miarę potrzeb.
    - dostosowanie drogi krajowej nr 41 relacji Nysa – granica państwa do parametrów technicznych klasy G, wraz z budową obwodnic miejscowości: Nysa, Wierzbicice, Prudnik (III etap) i Trzebina. W pierwszej kolejności planuje się budowę obwodnicy Prudnika (III etap). Realizacja pozostałych obwodnic miejscowości powinna być sukcesywnie realizowane w miarę potrzeb
    - dostosowanie drogi krajowej nr 42 relacji Namysłów – Rudnik do parametrów technicznych klasy G, wraz z budową obwodnic miejscowości: Gręboszów, Domaszowice, Kluczbork, Wołczyn i Rudniki
    - dostosowanie drogi wojewódzkiej nr 451 relacji Oleśnica – Namysłów do parametrów technicznych klasy G, wraz z budową obwodnicy miejscowości Namysłów
  - Wzmocnienie powiązań na kierunku północ-południe
    - DK nr 45 dostosowanie do parametrów technicznych klasy:
      - GP na odcinku Kluczbork – Kędzierzyn-Koźle, wraz z budową obwodnic miejscowości: Kluczbork (II etap), Kuniów, Jasienie, Zawada, Chrzowice, Boguszyce, Żlinice, Stradunia, Mechnice, Komorno, Większyce. W pierwszej kolejności planuje się budowę obwodnicy Kluczborka (II etap). Realizacja pozostałych obwodnic miejscowości powinna być sukcesywnie realizowane w miarę potrzeb
      - G na odcinkach granica województwa – Kluczbork i Kędzierzyn-Koźle – granica województwa, wraz z budową obwodnic miejscowości: Biadacz, Gorzów Śląski, Praszka, Reńska Wieś, Długomiłowice, Polska Cerekiew
      - Trasa granica państwa – Nysa – węzeł „Przylesie” – Brzeg – Namysłów – Kępno, składająca się z dróg DW411, DK46, DW401, DW403 oraz DK39: przebudowana do parametrów klasy G wraz z obejściem miejscowości Bierzów

- DW nr 411 do parametrów technicznych klasy G, wraz z budową obwodnic miejscowości: Podkamień, Przełęk, południowo-wschodnia obwodnica Głuchołaz
- DW nr 401 do parametrów technicznych klasy G, wraz z budową obwodnic miejscowości: Kolnica, Grodków (w trakcie realizacji), Nowa Wieś Mała, Stary Grodków, Skoroszyce oraz drogi krajowej nr 39 do parametrów klasy G, wraz budową obwodnic miejscowości: Namysłów, Brzeg (razem z mostem na rzece Odrze), Lubsza, Rogalice
- Kształtowanie powiązań wewnątrzregionalnych
  - DK nr 38 relacji Kędzierzyn-Koźle – granica państwa, stanowi dogodnie połączenie wschodniej części województwa, w tym Kędzierzyna-Koźła z Ołomuńcem, a dalej z Brnem w Republice Czeskiej. Dla usprawnienia tego połączenia planuje się dostosowanie drogi do parametrów klasy G, wraz budową obwodnic miejscowości: Głubczyce, Grobniki
  - DK nr 43 relacji Wieluń – Częstochowa, przebiega na krótkim odcinku w północnowschodniej części województwa, przez co nie pełni znaczącej roli w regionalnym układzie komunikacyjnym. Dla usprawnienia tego połączenia planuje się dostosowanie drogi do parametrów klasy G, wraz budową obwodnic miejscowości: Rudniki, Jaworzno.
  - DW nr 382 relacji Stanowice – granica państwa na odcinku Paczków – granica państwa, stanowiąca bezpośrednie połączenie z Republiką Czeską. W celu usprawnienia powyższego powiązania komunikacyjnego planuje się dostosowanie drogi wojewódzkiej nr 382 do parametrów technicznych klasy G
  - DW nr 408 relacji Kędzierzyn-Koźle – Gliwice, pełniąc duże znaczenie w powiązaniu południowo-wschodniej części województwa z obszarem GOP. W celu usprawnienia funkcjonowania powyższego kierunku, planuje się dostosowanie drogi wojewódzkiej nr 408 do parametrów technicznych klasy G, wraz z budową obwodnic Kędzierzyna-Koźła i Kotlarni
  - DW nr 409 relacji Dębina – Strzelce Opolskie, o dużym znaczeniu dla połączenia Strzelec Opolskich i centralnej części pogranicza polsko-czeskiego (okolice miast Biała, Głuchołazy i Prudnik) z autostradą A4. W celu usprawnienia funkcjonowania powyższych kierunków, planuje się dostosowanie drogi wojewódzkiej nr 409 do parametrów technicznych klasy G, wraz z budową obwodnic miejscowości: Moszna, Zielina, Kujawy, Strzeleczyki, Dobra, Krapkowice (wraz z budową mostu na rzece Odrze), Gogolin. Dodatkowo pożądana jest budowa wiaduktu na skrzyżowaniu drogi wojewódzkiej nr 409 z linią E-30 w Gogolinie
  - DW nr 414 relacji Opole – Lubrza, stanowiąca najkrótsze połączenie miasta Opola z Republiką Czeską, a w przypadku realizacji węzła „Prószków” także z autostradą A4. W celu usprawnienia powyższego powiązania komunikacyjnego planuje się dostosowanie drogi wojewódzkiej nr 414 do parametrów technicznych klasy G, wraz z budową obwodnic miejscowości: Winów, Górki, Chrząszczyce, Złotniki, Prószków, Przysiecz, aleja „Lipowa” (pomiędzy Białą i Lubrzą)
  - DW nr 416 relacji Krapkowice – Racibórz, o istotnym znaczeniu dla powiązania południowo-wschodniej części województwa z autostradą A4 i miastami o dużym potencjale gospodarczym: Krapkowicami i Gogolinem. Dla usprawnienia tego połączenia planuje się dostosowanie drogi do parametrów klasy G, wraz budową obwodnic miejscowości: Żywocice, Głogówek, Tomice, Szonów, Klisino, Kietlice, Głubczyce, Boguchwałów, Sucha Psina, Nowa Cerekiew, Kietrz,
  - DW nr 423 relacji Opole – Kędzierzyn-Koźle, pełniąc rolę wspomagającą dla drogi nr 45 i ma głównie znaczenie dla wewnętrznych powiązań

komunikacyjnych w regionie. Łączy ona ośrodki o dużym potencjale przemysłowym takie jak Opole, Krapkowice i Kędzierzyn-Koźle. W celu usprawnienia połączenia przedmiotowych ośrodków miejskich z autostradą A4, planuje się dostosowanie drogi wojewódzkiej nr 423 do parametrów technicznych klasy G, wraz z budową obwodnic miejscowości: Grotowice, Przywory, Chorula, Malnia, Krapkowice, Obrowiec, Podborze, Krępna, Rozwadza, Zdieszowice, Januszkowie i Kędzierzyn-Koźle

- DW nr 426 Zawadzkie – Kędzierzyn-Koźle, pełni ważną rolę w połączeniu z autostradą Kędzierzyna-Koźla i Strzelec Opolskich – ośrodków miejskich o dużym potencjale rozwojowym (w szczególności Kędzierzyn-Koźle). W celu usprawnienia połączenia przedmiotowych ośrodków miejskich z autostradą A4, planuje się dostosowanie drogi wojewódzkiej nr 426 do parametrów technicznych klasy G, wraz z budową obwodnic miejscowości: Strzelce Opolskie, Jemielnica, Piotrówka, Wierzchlesie
- DW nr 454 relacji Opole – Namysłów. Dla usprawnienia połączenia między Opolem, a Namysłowem w tym z miejscowościami Czarnowąs, Dobrzeń Wielki i Dobrzeń Mały planuje się dostosowanie drogi do parametrów klasy G, wraz budową obwodnic miejscowości: Wróblin, Czarnowąs, Borki, Dobrzeń Mały, Dobrzeń Wielki, Kup, Zieleniec, Pokój
- DW nr 901 relacji Olesno – Gliwice o istotnym znaczeniu dla usprawnienia obsługi komunikacyjnej we wschodniej części regionu na kierunku północ – południe. Dla usprawnienia tego połączenia planuje się dostosowanie drogi do parametrów klasy G, wraz z budową obwodnic miejscowości: Dobrodzień, Zawadzkie, Żędowice, Kielcze
- DW 487 relacji Byczyna – Olesno i DW nr 494 relacji Bierdzany – Częstochowa, dla których ze względu na przebieg przez tereny o gęstej i zwartej zabudowie, nie będzie można osiągnąć parametrów technicznych klasy G. Dlatego też dla powyższych dróg planuje się osiągnięcie pełnych parametrów technicznych klasy Z, wraz z budową obwodnic miejscowości: Byczyna – na drodze nr 487, Chudoba i Wędrynia – na drodze nr 494
- Drogi wojewódzkie, które planuje się dostosować do parametrów klasy Z:
  - nr 378 relacji Biedrzychów – Grodków, wraz z budową obwodnicy miejscowości Gnojna
  - nr 382 relacji Stanowice – granica państwa na odcinku Paczków – Stanowice, wraz z budowa obwodnicy miejscowości Paczków,
  - nr 385 relacji Jaczowice – granica państwa, wraz z budowy obwodnic miejscowości: Kopice, Grodków, Wójtowice, Wierzbna, Gierów,
  - nr 396 relacji Bierutów – Strzelin, wraz z budowa obwodnicy miejscowości Przeczów,
  - nr 405 relacji Niemodlin – Korfantów, wraz z budową obwodnicy miejscowości Tułowice,
  - nr 406 relacji Nysa – Włostowa, wraz z budową obwodnicy miejscowości Wierzbie,
  - nr 407 relacji Nysa – Łącznik, wraz z budowy obwodnic miejscowości: Rynarcice, Kuropas, Korfantów, Stara Jamka, Łącznik,
  - nr 410 relacji Reńska Wieś – Brzeźce,
  - nr 413 relacji Ligota – Prószków,
  - nr 415 relacji Zimnice – Krapkowice,
  - nr 417 relacji Laskowice – Racibórz, wraz z budową obwodnic miejscowości Raclawice Śl. i Klisino,
  - nr 418 relacji droga krajowa nr 45 – Kędzierzyn-Koźle – droga nr 40,
  - nr 419 relacji Nowa Cerekiew – granica państwa, wraz z budowy obwodnic miejscowości: Nasiedle, Niekazanice, Branice, Nowa Cerekiew,
  - nr 420 relacji Kietrz – granica państwa, wraz z budowy obwodnic miejscowości: Dzierżysław, Pilszcz,

- nr 421 relacji Szczyty – Nędza,
- nr 422 relacji Błaziejowice – Dziergowice, wraz z budową obiektu mostowego na rzece Odrze,
- nr 424 relacji Rogów Op. – Gogolin,
- nr 425 relacji Bierawa – Rudy, wraz z budową obwodnic miejscowości: Bierawa, Lubieszów, Dziergowice, Solarnia,
- nr 427 relacji Zakrzów – Dzielnica,
- nr 428 relacji Dąbrówka Górna – Wybłyszczów,
- nr 429 relacji Wawelno – Prószków – droga nr 45,
- nr 435 relacji Opole – Prądy – droga nr 45,
- nr 457 relacji Brzeg – Dobrzeń Wielki, wraz z budową obwodnic miejscowości: Pisarzowice, Kościerzycy, Popielów, Stare Siołkowice, Chróścice, Dobrzeń Wielki,
- nr 458 relacji Obórki – Popielów, wraz z budową obwodnic miejscowości: Lewin Brzeski, Michałów, Jankowice Wlk., Obórki,
- nr 459 relacji Opole – Skorogoszcz,
- nr 460 relacji Kościerzycy – Kopanie,
- nr 461 relacji Kup – Jełowa,
- nr 462 relacji Stobrawa – Krzyżowice,
- nr 463 relacji Bierdzany – Ozimek – Zawadzkie, wraz z budową obwodnic miejscowości: Bierdzany, Ligota Turawska, Kadłub Turawski, Ozimek,
- nr 464 relacji Narok – Chróścice,
- nr 465 relacji Żelazna – Dobrzeń Mały.

Zgodnie z planem należy dopuścić budowę obwodnic miejscowości nie wymienionych w powyższym wykazie, w przypadku gdy zaistnieją ku temu istotne przesłanki, m.in. znaczny wzrost obciążenia ruchem lub wzrost uciążliwości akustycznej dla terenów zabudowanych.

W ramach układu kolejowego zakłada się modernizację linii kolejowych przebiegających w paneuropejskich korytarzach transportowych, objętych umowami o transporcie pasażerskim i towarowych AGC i AGTC. Dla linii objętych umową AGC (linie o preferowanym ruchu pasażerskim) przewiduje się uzyskanie prędkości do 160 km/h dla pociągów pasażerskich, natomiast umowa AGTC (linie o preferowanym ruchu towarowym) określa prędkość dla pociągów towarowych do 120 km/h. W skład III paneuropejskiego korytarza transportowego przebiegającego przez obszar województwa opolskiego, wchodzi:

- Linie AGC:
  - magistralna linia kolejowa nr 132 relacji Bytom - Wrocław na odcinku Opole - Groszowice - Wrocław, będąca fragmentem międzynarodowych tras kolejowych E30 i E59
  - magistralna linia kolejowa nr 136 relacji Opole Groszowice - Kędzierzyn - Koźle, będąca fragmentem międzynarodowych tras E30 i E59
  - magistralna linia kolejowa nr 137 relacji Katowice - Legnica na odcinku Kędzierzyn - Koźle - Sławięcice - Katowice, będąca fragmentem międzynarodowej trasy kolejowej E 30
- Linie AGTC:
  - magistralna linia kolejowa nr 132 relacji Bytom - Wrocław na odcinku Opole Groszowice - Strzelce Opolskie - Błotnica Strzelecka - Bytom, będąca fragmentem międzynarodowej trasy kolejowej C-E 30
  - pierwszorzędna linia kolejowa nr 277 relacji Opole Groszowice - Wrocław Brochów będąca fragmentem międzynarodowej trasy kolejowej C-E 30 i C-E 59

Powyższe linie kolejowe należą do najważniejszych w naszym regionie i obsługują ruch pociągów osobowych i towarowych na najbardziej obciążonym kierunku wschód – zachód łącząc nasz region z aglomeracją wrocławską i katowicką. Dodatkowo przebiegają one, bądź rozpoczynają swój

bieg w Opolu i Kędzierzynie-Koźlu, największych węzłach kolejowych w regionie. W związku z czym planuje się kompleksową przebudowę powyższych węzłów kolejowych.

### **Strategia Rozwoju Województwa Opolskiego do 2020r.**

Strategia Rozwoju Województwa Opolskiego do 2020 roku powstała z myślą o optymalnym wykorzystaniu potencjałów i szans rozwojowych regionu. Stanowi ona najważniejszy regionalny dokument strategiczny. Głównym punktem strategii jest wyznaczenie wyzwań oraz określenie strategicznych celów działań.

Celem wpisującym się w program ochrony środowisk przed hałasem jest Cel Strategiczny 6 *Dobra dostępność rynków pracy, dóbr i usług* oraz Cel 7 *Wysoka jakość środowiska*, w ramach którego wyznacza się następujące cele operacyjne:

- 6.1 Rozwój powiązań transportowych
- 6.2 Poprawa dostępności aglomeracji opolskiej
- 6.3 Integracja systemu transportu zbiorowego
- 6.4 Poprawa bezpieczeństwa na szlakach komunikacyjnych
- 7.5 Przeciwdziałanie i usuwanie skutków zagrożeń naturalnych i cywilizacyjnych

W ramach powyższych celów operacyjnych planuje się następujące działania służące ich realizacji:

- usprawnienie powiązań, likwidacja barier i ujednoczenie parametrów • transportowych z autostradą A4 – elementem III Paneuropejskiego Korytarza Transportowego poprzez:
  - powiązanie autostrady z układem dróg krajowych i wojewódzkich,
  - kontynuacja zadań inwestycyjnych na drogach wojewódzkich,
  - rozwój korytarza transportowego na osi północ – południe (Kępno – Namysłów – Opole – Prószków – Prudnik – Trzebina - Bartultovice), powiązanego z siecią TEN-T,
  - rozwój korytarza transportowego na osi wschód – zachód (Kudowa Słone-Kłodzko – Nysa – Niemodlin – Opole – Dobrodzień - Częstochowa),
- poprawa powiązań transportowych między miastami oraz obszarami funkcjonalnymi regionu:
  - poprawa parametrów technicznych dróg wojewódzkich,
  - budowa i modernizacja dróg lokalnych prowadzących do centrów miast i miejscowości, a także dróg wyższego rzędu,
  - poprawa dostępności komunikacyjnej do istniejących i projektowanych terenów inwestycyjnych,
- likwidacja „wąskich gardeł” na drodze alternatywnej do A4,
- usuwanie niedoborów przepustowości infrastruktury kolejowej,
- wspieranie wykorzystania potencjału transportowego Odry, w tym infrastruktury portowej,
- budowa nowych drogowych przepraw mostowych.

### **Program Ochrony Środowiska Województwa Opolskiego na lata 2012-15 z perspektywą do 2019r.**

Program ochrony środowiska województwa opolskiego (POŚWO) opisuje uwarunkowania wraz oceną dotychczasowej polityki ochrony środowiska, określa politykę ekologiczną województwa wyznaczając cele i zdania, określa warunki poprawy stanu środowiska oraz ustala program wykonawczy wraz z harmonogramem działań i kosztami realizacji.

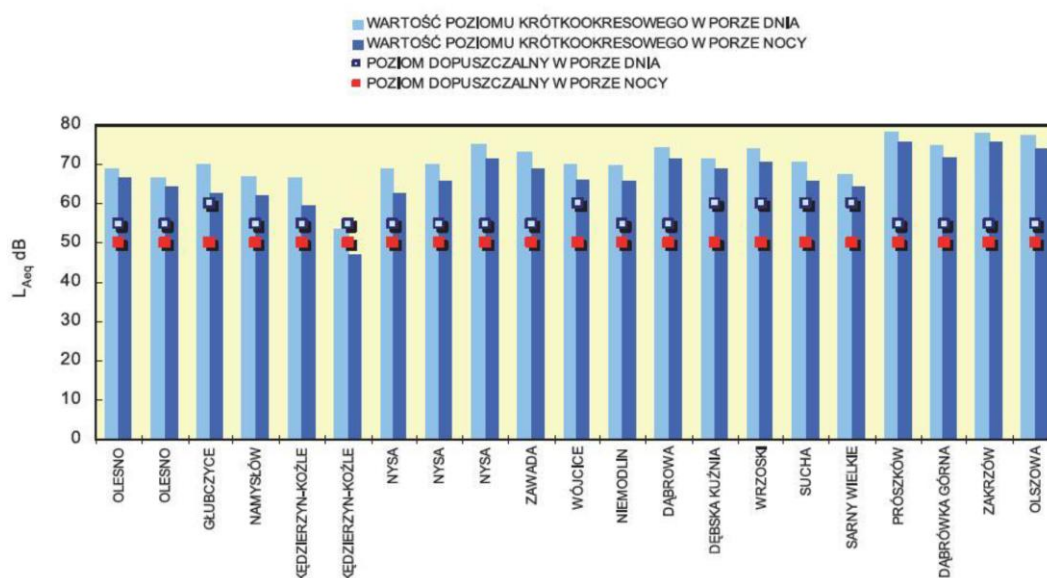
Problem ochrony przed hałasem stanowi w programie oddzielne zagadnienie, któremu poświęcono wiele uwagi. Treść programu jest spójna ze strategią rozwoju województwa opolskiego oraz jego planem zagospodarowania przestrzennego. W programie jako jeden z priorytetów ochrony środowiska wskazano *Ochrona powietrza przed zanieczyszczeniami i środowiska człowieka przed hałasem*, w ramach której zakłada się zmniejszenie emisji komunikacyjnej, zwłaszcza na obszarach



zurbanizowanych (Opole, Strzelce Opolskie, Kędzierzyn – Koźle, Nysa, Niemodlin, Praszka, Ozimek, Kluczbork, Namysłów) oraz zmniejszenie negatywnego oddziaływania hałasu na człowieka i środowisko.

W ramach rozdziałów poświęconych ochronie przed hałasem określa się stan wyjściowy, w którym stwierdza się, że hałas komunikacyjny jest jednym z podstawowych źródeł. Spowodowane jest to ciągłym wzrostem natężenia ruchu, zwłaszcza udział transportu ciężkiego, złym stanem technicznym pojazdów, stan techniczny nawierzchni dróg, jej rodzaj, organizacja ruchu drogowego oraz rodzaj zabudowy wzdłuż szlaków komunikacyjnych generujących największe stężenie hałasu.

W celu monitorowania stanu klimatu akustycznego Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska prowadzi coroczne badania hałasu komunikacyjnego. Według przeprowadzonych badań, zdecydowana większość terenów zabudowy mieszkaniowej sąsiadującej z głównymi szlakami komunikacyjnymi, na których zlokalizowano punkty pomiarowe, jest narażona na występowanie ponadnormatywnego hałasu w porze dziennej i nocnej. Na podstawie okresowych badań przeprowadzonych w 2010r. przez GDDKiA wynika, że największy zmierzony przy drogach krajowych poziom hałasu w porze dnia wystąpił w miejscowości Prószków, natomiast w porze nocnej w Prószkowie i Zakrzowie (Rysunek 1-8) W przypadku dróg wojewódzkich, największe przekroczenia w 2010r. odnotowano w porze dziennej w Jemielnicy, a w porze nocnej w miejscowości Dobrzeń Wielki (Rysunek 1-9)



Rysunek 1-8 Wartości średnie poziomów krótkookresowych L<sub>Aeq</sub> w badaniach punktowych przy drogach krajowych w województwie opolskim dla pory dnia i nocy (źródło: POŚRWO)

Strategia głównych kierunków działań w zakresie ochrony przed hałasem na terenie województwa opolskiego stanowi kontynuację ustaleń wynikających z Polityki Ekologicznej Państwa na lata 2009-2012 z perspektywą do roku 2016, dostosowanych do regionalnego poziomu zarządzania jakością środowiska w zakresie jego stanu akustycznego.

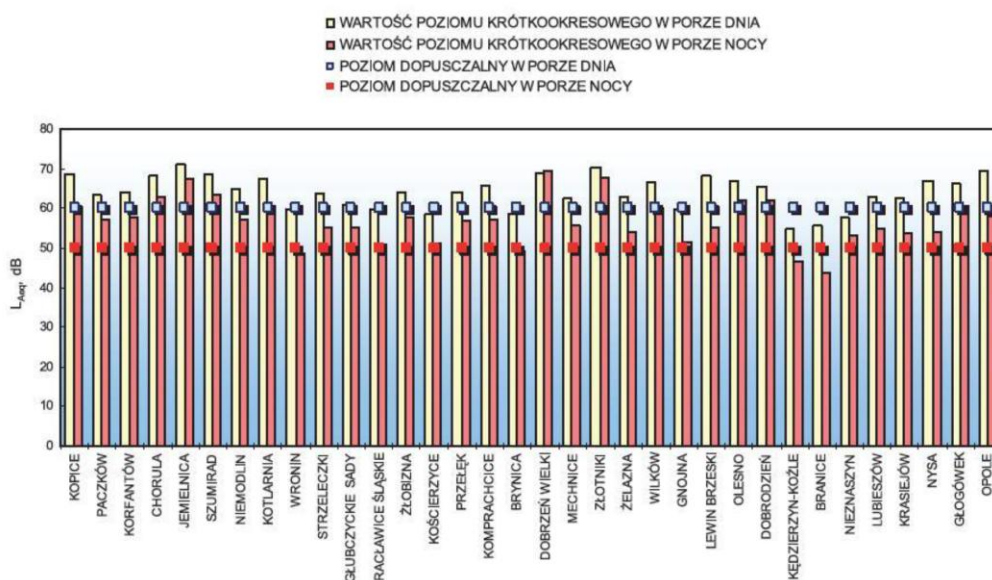
Strategicznym celem średniookresowym zawartym w polityce ekologicznej państwa jest dokonanie wiarygodnej oceny narażenia społeczeństwa na ponadnormatywny hałas i podjęcie kroków do zmniejszenia tego zagrożenia tam, gdzie jest ono największe. Podstawę dla zarządzania stanem akustycznym w środowisku stanowią będą mapy akustyczne

Strategicznym celem działań w zakresie ochrony przed hałasem na obszarze województwa opolskiego jest zmniejszenie skali uciążliwości akustycznej, na którą narażeni są mieszkańcy województwa, tam gdzie jest ona najwyższa. W głównej mierze dotyczy to narażenia mieszkańców na

ponadnormatywny poziom hałasu, o największym zasięgu przestrzennym, emitowanym przez środki transportu – głównie hałas drogowy, w mniejszym stopniu kolejowy.

Dla osiągnięcia celu strategicznego, Program określa kierunki działań, które są kontynuacją działań wskazanych w „Programie ochrony środowiska województwa opolskiego na lata 2007 – 2010 z perspektywą do roku 2014”. Są to:

- zmniejszenie narażenia mieszkańców województwa na oddziaływanie hałasu poprzez jego eliminowanie u źródła,
- wykorzystanie dostępnych technologii w pracach inżynieryjno - planistycznych, w celu zminimalizowania zanieczyszczenia hałasem środowiska, w tym zabudowa biologiczna wzdłuż dróg,
- podjęcie i systematyczne wykonywanie podstawowych badań pomiarowych,
- sporządzenie oraz systematyczna aktualizacja map akustycznych,
- określenie obszarów, w granicach terenów wypoczynkowo-rekreacyjnych, położonych poza miastami, zagrożonych ponadnormatywnym hałasem – na podstawie sporządzonych map akustycznych, określenie liczebności populacji zagrożonej ponadnormatywnym hałasem, w miejscach jej stałego pobytu [tereny mieszkalne, usługowo - oświatowe, domy opieki społecznej itp.] – na podstawie sporządzonych map akustycznych,
- likwidacja źródeł hałasu przez tworzenie stref wolnych od transportu,
- ograniczenie szybkości ruchu,
- wymianę taboru,
- przygotowywanie programów ochrony przed hałasem,
- doskonalenie istniejących i kształtowanie nowych mechanizmów i procedur administracyjnych, na poziomie lokalnym i regionalnym,
- monitorowanie zmian przestrzennych stanu zagrożenia hałasem oraz realizacji programów ochrony przed hałasem.



Rysunek 1-9 Wartości średnie poziomów krótkookresowych LAeq w badaniach punktowych przy drogach wojewódzkich w województwie opolskim dla pory dnia i nocy (źródło: POŚRWO)

Zgodnie z Programem do głównych celów średniookresowych warunkujących realizację w latach 2012 – 2015 celu strategicznego w zakresie ochrony przed hałasem na obszarze województwa opolskiego zalicza się:

- przygotowywanie i aktualizacja programów ochrony przed hałasem, jako narzędzia realizacji polityki ekologicznej w zakresie ochrony przed hałasem na poziomie regionalnym i lokalnym,
- monitoring hałasu i ocena stopnia narażenia mieszkańców województwa na ponadnormatywny hałas,
- realizacja programów ochrony przed hałasem,
- tworzenie mechanizmów formalnych i organizacyjnych, w sferze administracyjnej na poziomie regionalnym i lokalnym umożliwiających koordynację działań w procedurach podejmowania decyzji oraz minimalizacji kosztów ponoszonych ze środków publicznych na uzyskiwanie danych podstawowych o skali zagrożenia hałasem,
- przeprowadzanie systematycznych ocen stanu akustycznego środowiska dla aglomeracji, terenów wskazanych w powiatowym programie ochrony środowiska oraz dla terenów poza aglomeracjami, pozostającymi pod negatywnym wpływem akustycznym ze strony danej kategorii dróg, linii kolejowych i lotnisk,
- zapewnienie przestrzegania zasady strefowania w planowaniu przestrzennym,
- wspieranie technologii produkcji wyrobów zmniejszających emisję hałasu do środowiska

Główne działania na lata 2012-2015 realizację założeń cele przedstawiono w programie w formie tabelarycznej [patrz: Tabela 1-10].

Tabela 1-10 Działania realizujące cele w zakresie ochrony środowiska przed hałasem, wraz opisem przedsięwzięcia wpisanym do harmonogramu.

Działania	Jednostka odpowiedzialna i współpracująca	Opis przedsięwzięcia
<b>Określenie podstaw merytorycznych, służących oszacowaniu wielkości populacji zagrożonej hałasem komunikacyjnym i przemysłowym</b>		
1. Systematyczne wykonywanie podstawowych badań pomiarowych, zgodnie z obowiązującymi metodykami referencyjnymi, celem określenia stanu wyjściowego i ustalenia bezwzględnych wartości zagrożenia hałasem komunikacyjnym i przemysłowym [ $L_{eq}$ w dB(A)]	WIOS, Marszałek, Powiaty, Gminy, zarządcy dróg i linii kolejowych oraz innych obiektów	Coroczne wykonanie pomiarów natężenia hałasu według obowiązującej metodyki referencyjnej
<b>Opracowanie map akustycznych</b>		
2. Podjęcie działań organizacyjnych umożliwiających kontynuowanie wieloletnich prac nad sporządzeniem i systematyczną aktualizacją map akustycznych	Zarządcy dróg, linii kolejowych, Starosta	Opracowanie map akustycznych dla terenów aglomeracji i dróg komunikacji
<b>Przygotowywanie i aktualizacja programów ochrony przed hałasem</b>		
3. Podjęcie działań organizacyjnych umożliwiających kontynuowanie prac nad określeniem konkretnych zadań inwestycyjnych zmierzających do minimalizacji oddziaływań akustycznych, i ograniczenia wielkości populacji zagrożonej nadmiernym hałasem, a których konieczność wykonania wynika z aktualizowania i tworzenia map akustycznych.	Powiaty, Prezydent, Gminy, Marszałek	Opracowanie wynikających z map akustycznych Programów ochrony przed hałasem dla aglomeracji i dróg poza aglomeracjami  Uwzględnienie potrzeb w zakresie ochrony przed hałasem w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego (wskazanie źródeł hałasu, wyznaczenie stref o zróżnicowanej funkcji z uwzględnieniem standardów akustycznych dla poszczególnych

		terenów)
<b>Monitorowanie zmian stanu zagrożenia hałasem i realizacji programów ochrony przed hałasem</b>		
4. Monitorowanie stanu realizacji programu ochrony środowiska przed hałasem. 5. Opracowanie zbiorczych analiz i ocen charakteryzujących zmiany przestrzennego zagrożenia hałasem na terenie całego województwa i ustalanie priorytetów działań.	Zarząd województwa, Starosta, Prezydent, zarządcy dróg, linii kolejowych	Sporządzanie raportów dotyczących postępów w realizacji działań zawartych w programach ochrony środowiska przed hałasem
<b>Utworzenie programu działań w zakresie dostosowania poziomu hałasu do dopuszczalnego</b>		
6. Działania zmierzające do ograniczenia wpływu hałasu przemysłowego	Zakłady przemysłowe	Wymiana (likwidacja) kryz rozpyłowych w rurociągach z kolektora pierścieniowego do parownika kotła BP – 1150 w celu ograniczenia poziomu hałasu w kotłowni

**Program ochrony powietrza dla strefy opolskiej, ze względu na przekroczenie poziomów dopuszczalnych pyłu PM<sub>10</sub>, pyłu PM<sub>2,5</sub> oraz poziomu docelowego benzo(a)pirenu wraz z planem działań krótkoterminowych.**

Program ochrony powietrza (POP) dla strefy opolskiej, w której stwierdzone zostały ponadnormatywne poziomy pyłu zawieszonego PM<sub>10</sub>, PM<sub>2,5</sub> oraz benzo(a)piranu w powietrzu, jest dokumentem przygotowanym w celu określenia działań, których realizacja ma doprowadzić do osiągnięcia wymaganej jakości powietrza. W dokumencie identyfikuje się przyczyny występowania ponadnormatywnych stężeń poszczególnych zanieczyszczeń oraz rozważenie możliwych sposobów ograniczenia emisji ze źródeł mających największy wpływ na jakość powietrza. Warunkiem realizacji działań naprawczych są możliwości techniczne, organizacyjne i finansowe ich przeprowadzenia.

Dokument ten w małym stopniu skorelowany jest z programem środowiska przed hałasem, ponieważ głównym źródłem zanieczyszczeń powietrza na rozpatrywanym terenie jest ogrzewanie budynków (niska emisja), produkcja energii cieplnej i przemysł (emisja punktowa). Ruch komunikacyjny (emisja liniowa) jest jedynie jednym z kolejnych źródeł pochodzenia antropogenicznego.

W ramach opracowania zbadano uwarunkowania wynikające ze studiów zagospodarowania przestrzennego, programów ochrony środowisk, obszarów ograniczonego użytkowania stref przemysłowych. W przeglądzie tym uwzględniono działania mające na celu poprawę klimatu akustycznego [patrz: Tabela 1-11].

Tabela 1-11 Działania mające na celu poprawę klimatu akustycznego ujęte w programie ochrony powietrza atmosferycznego.

Jednostka terytorialna	Nr uchwały, data przyjęcia oraz organ	Główne cele, zamierzenia, strategie, zagrożenia i problemy oraz sposoby rozwiązania
Powiat Kluczborski	Uchwała Nr XLV/268/2010 Rady Powiatu w Kluczborku z dnia 26 sierpnia 2010 r. w sprawie uchwalenia „Powiatowego programu ochrony środowiska na lata 2008-2011 wraz z perspektywą do 2015r”	Cel długoterminowy: poprawa klimatu akustycznego w zwartych zabudowach na terenach miejskich Zadania krótkoterminowe 2008-2011 rok: modernizacja dróg i nawierzchni dróg na terenie powiatu, (w szczególności obwodnica Kluczborka w ciągu drogi krajowej nr 11 Kołobrzeg-Bytom; opracowanie map akustycznych i ewentualnych programów naprawczych, wzdłuż głównych dróg i linii kolejowych powiatu.

Jednostka terytorialna	Nr uchwały, data przyjęcia oraz organ	Główne cele, zamierzenia, strategie, zagrożenia i problemy oraz sposoby rozwiązania
Powiat Oleski	Uchwała nr VI/41/11 Rady Powiatu w Oleśnie w sprawie przyjęcia „Programu ochrony środowiska dla powiatu oleskiego na lata 2008-2011 wraz z perspektywą do 2015 roku”	<p>Cel długoterminowy: systematyczna poprawa jakości powietrza i klimatu akustycznego, w szczególności na terenach miejskich</p> <p>Zadania krótkoterminowe 2008-2011 rok: modernizacja dróg i nawierzchni dróg na terenie powiatu; opracowanie map akustycznych i ewentualnych programów naprawczych, wzdłuż głównych dróg i linii kolejowych powiatu,</p>
Gmina Ozimek	Uchwała nr III/11/06 Rady Miejskiej w Ozimku z dnia 20 grudnia 2006r. w sprawie uchwalenia zmiany „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gminy Ozimek”	Zgodnie z miejskim studium uwarunkowań podjęto działania do realizacji: ograniczenie uciążliwości akustycznej dróg i linii kolejowej do poziomu wymaganego normami.

### Regionalny Program Operacyjny Województwa Opolskiego 2014-2020 (projekt)

Program operacyjny województwa jest dokumentem określającym priorytetowe osie rozwoju, stworzone w oparciu o uwarunkowania społeczne, gospodarcze i przestrzenne regionu.

W ramach priorytetów inwestycyjnych związanych z poprawą klimatu akustycznego zaleca on działania promujące proekologiczny system transportu zbiorowego integrującego różne formy transportu w miastach, który powinien przyczynić się do zmniejszenia hałasu ulicznego oraz emisji spalin pochodzących ze środków transportu.

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

Zgodnie z art. 115a ust. 1 Prawa Ochrony Środowiska z dnia 27 kwietnia 2001r. (...) W przypadku stwierdzenia przez organ ochrony środowiska, na podstawie pomiarów własnych, pomiarów dokonanych przez wojewódzkiego inspektora ochrony środowiska lub pomiarów podmiotu obowiązującego do ich prowadzenia, że poza zakładem, w wyniku jego działalności, przekroczone są dopuszczalne poziomy hałasu, organ ten wydaje decyzję o dopuszczalnym poziomie hałasu (...)

Natomiast zgodnie z ust. 2 tego samego artykułu, jeżeli hałas powstaje w związku z eksploatacją dróg, linii kolejowych, (...), decyzji o której mowa w ust. 1, nie wydaje się. W związku z powyższym w zakresie opracowania nie występują źródła hałasu podlegające wydawaniu decyzji o dopuszczalnym poziomie hałasu.

W ramach innych dokumentów i materiałów dla potrzeb postępowań administracyjnych prowadzonych w stosunku do podmiotów korzystających ze środowiska, których działalność ma negatywny wpływ opisywane odcinki dróg i linii kolejowych objęte są okresowymi pomiarami poziomu hałasu w środowisku w cyklach 5 letnich, zgodnie z artykułem 3 ust 1.1) i 2 rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 16 czerwca 2011 r. w sprawie wymagań w zakresie prowadzenia pomiarów poziomów substancji lub energii w środowisku przez zarządzającego drogą, linią kolejową, linią tramwajową, lotniskiem lub portem (Dz. U. nr 140 poz. 824 z 2011r.).

Rozpatrywane odcinki dróg objęte są także, zgodnie z art. 179 ust.1 Prawa Ochrony Środowiska, obowiązkiem sporządzania map akustycznych w oparciu o które tworzy się programy ochrony środowisk przed hałasem.

### 1.3.3.3 Przepisy dotyczące emisji hałasu z instalacji i urządzeń, w tym pojazdów, których funkcjonowanie ma negatywny wpływ na stan akustyczny środowiska

Maksymalny poziom hałasu emitowanego od pojazdów drogowych oraz pociągów regulowane są zarówno polskim jak i europejskim prawem.

W przypadku pojazdów drogowych kwestie emisji hałasu reguluje rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (Dz. U. nr 32 poz. 262 z 2002r), zgodnie z którym poziom hałasu zewnętrznego od poszczególnych rodzajów pojazdów jest następujący:

Tabela 1-12 Dopuszczalny poziom hałasu pojazdów drogowych\*

L.p	Pojazd	Rodzaj silnika	
		o zapłonie iskrowym [dB(A)]	o zapłonie samoczynnym [dB(A)]
1	Motocykl z silnikiem poj. skokowej:		
	nie przekraczającej 125 cm <sup>3</sup>	94	-
	większej niż 125 cm <sup>3</sup>	96	-
2	Pojazd osobowy	93	96
3	Pojazd samochodowy o dopuszczalnej masie całkowitej nie przekraczającej 3,5t, z wyjątkiem samochodu osobowego	93	102
4	Inny pojazd samochodowy	98	108

\* zgodnie załącznikiem nr 1

Dodatkowo, w związku z akcesją Polski do Unii Europejskiej uwzględnione zostały również uwarunkowania zawarte w prawie wspólnotowym. Zagadnienia związane z hałasem podzielone zostały na cztery kategorie:

- emisje hałasu z pojazdów silnikowych: Dyrektywy 78/1015/EWG (motocykle) i 70/157/EWG wraz z zmianami (pojazdy silnikowe) wprowadzające limity poziomu natężenia dźwięku,
- emisje hałasu z samolotów: Dyrektywy 80/51/EWG (samoloty ponaddźwiękowe), 89/629/EWG (samoloty odrzutowe), 92/14/EWG (ograniczenie eksploatacji samolotów),
- sprzęt i maszyny budowlane: Dyrektywa ramowa 84/532/EWG (dopuszczalne poziomy mocy akustycznej) oraz siedem dyrektyw "córek": 84/533/EWG (sprężarki), 84/534/EWG (żurawie wieżowe), 84/535/EWG (generatory prądu), 85/537/EWG (kruszarki betonu), 85/538/EWG (kosiarki do trawy), 86/662/EWG (koparki hydrauliczne).

Kwestie hałasu kolejowego poruszone zostały natomiast w dyrektywie 2001/16/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 19 marca 2001 r. w sprawie interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych (Dz. U. L 110 z 20.4.2001), a szczegółowe wytyczne przedstawiono w decyzji Komisji z dnia 23 grudnia 2005 r. dotyczącej technicznej specyfikacji dla interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu tabor kolejowy – hałas transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych (Dz. U. L 37 z 8.2.2006)

### 1.3.3.4 Dostępne techniki i technologie w zakresie ograniczenia hałasu

Metody redukcji poziomu hałasu można podzielić na trzy główne obszary: redukcje u źródła, redukcje na drodze propagacji, redukcje w punkcie odbioru.

Z pośród trzech wymienionych obszarów, najwięcej nowych technik i technologii zaobserwować możemy przy redukcji hałasu źródła, co związane jest z największą skutecznością działań realizowanych w tym obszarze. Kluczowym elementem przy podejmowaniu działań zmniejszających hałas w obszarze samego źródła jest dokładne rozpoznanie fizyki zjawiska jego

generacji. W ramach rozpatrywanych źródeł hałasu: drogowy i kolejowy, konieczne jest ich rozdzielenie.

### Hałas drogowy

Przy hałasie drogowym wyróżnić możemy trzy główne rodzaje hałasu: 1) hałas mechaniczny (silnika), 2) hałas toczenia (na styku opon i drogi) oraz 3) hałas aerodynamiczny (związany z oporami powietrza). Każda z wymienionych składowych charakteryzuje się innym zakresem prędkości w których stanowi źródło dominujące. W zakresie małych prędkości od 0 do 30 km/h, najgłośniejszą składową jest hałas silnika ściśle związany z liczbą obrotów. W zakresie średnich prędkości od 30 do 70 km/h rolę dominującą przejmują hałas toczenia, związany z typem nawierzchni i rodzajem opony. Powyżej prędkości 70 km/h do hałasu toczenia dołącza się hałas aerodynamiczny, którego udział wzrasta liniowo ze wzrostem prędkości.

W celu redukcji hałasu drogowego u źródła Unia Europejska wprowadza rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie poziomów dźwięku pojazdów silnikowych i zamiennych układów tłumiących oraz zmieniającego dyrektywę 2007/46/WE i uchylającego dyrektywę 70/157/EWG, której celem jest stopniowe obniżanie dopuszczalnych poziomów hałasu generowanych przez wszystkie typy pojazdów drogowych. Zmienione przepisy obowiązują już od lipca roku 2016 zmniejszając w cyklach czteroletnich poziom hałasu pojazdów osobowych o 2 dB, a pojazdów ciężarowych o 1 dB. Osiągając w roku 2024 poziom 68 dB od pojazdów osobowych i 79 dB od pojazdów ciężarowych. Wejście w życie tych przepisów przyczyni się do zmian technologicznych w produkcji aut, doprowadzając do znaczącego obniżenia hałasu u źródła w długotrwałej perspektywie czasowej. Kierunek ten wpisuje się w długofalową politykę UE w zakresie redukcji hałasu w środowisku. W ramach oceny skutków wprowadzenie nowych przepisów przewiduje się długofalową redukcję poziomów  $L_{DWN}$  i  $L_N$  w zakresie od -2,6 do -4,2 dB, w zależności do typu drogi.

Drugim elementem polityki UE w walce z hałasem drogowym jest redukcja hałasu toczenia poprzez rozporządzenie określające wymagania techniczne w zakresie hałasu dla opon samochodowych (rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) Nr 661/2009 w sprawie technicznych w zakresie homologacji typu pojazdów silnikowych dotyczących ich bezpieczeństwa ogólnego, ich przyczep oraz przeznaczonych dla nich układów, części i oddzielnych zespołów technicznych z dnia 13 lipca 2009 r.)

Oba działania wymuszają ciągły rozwój metod redukcji hałasu drogowego przez producentów samochodów oraz opon, co sprzyja poszukiwaniu nowych technik i technologii redukcji.

### Hałas kolejowy

Przy hałasie kolejowym wyróżnić możemy cztery główne rodzaje hałasu: 1) hałas mechaniczny (silnika), 2) hałas toczenia (na styku szyna i koło pociągu), 3) hałas trakcji (tarcie pantografu o przewody) oraz 4) hałas aerodynamiczny (związany z oporami powietrza)

Podobnie jak przy hałasie drogowym wyróżnić możemy kilka przedziałów prędkości w których, dominującą rolę odgrywa inny rodzaj hałasu. Przy małych prędkościach, dominującym źródłem jest hałas mechaniczny (silnika), wraz ze wzrostem prędkości kluczową rolę przejmuje hałas toczenia, a przy największych prędkościach kluczową rolę odgrywa hałas aerodynamiczny.

Kwestie hałasu taboru kolejowego reguluje dyrektywa parlamentu Europejskiego i Rady 2001/166/WE z 19 marca 2001 r. w sprawie interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych oraz wydana do niej decyzja Komisji 2006/66/WE z dnia 23 grudnia 2005 r. dotycząca technicznej specyfikacji dla interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu „tabor kolejowy – hałas” transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych. W ramach decyzji określone zostały dopuszczalne wartości hałasu od poszczególnych typów składów kolejowych, które obowiązujące są dla nowych konstrukcji. W przypadku starych konstrukcji, stwierdzono natomiast, że hałas ich nie może ulegać zwiększeniu. Zapisy te pozwolą na systematyczne zmniejszanie uciążliwości akustycznej, wraz z wycofywaniem z użycia starych składów i zastępowania ich nowymi.

W pozostałych obszarach katalog działań nie ulega większym zmianom i zamyka się głównie pośród:

- redukcja na drodze propagacji:
  - ekrany akustyczne
  - zmiana organizacji ruchu
  - budowa obwodnic
  - stosowanie skrzyżowań o ruchu okrężnym
  - strefowanie zagospodarowania przestrzennego
- redukcja w punkcie odbioru
  - wymiana stolarki okiennej
  - ekrany na elewacjach budynków
  - uwzględnianie podstaw akustyki przy rozkładzie pomieszczeń w budynkach (tzn. sypialnie od strony podwórza, kuchnie i łazienki od strony drogi)
  - wykorzystywanie budynków jako naturalnych ekranów akustycznych

Skuteczność powyższych działań zależy od szeregu czynników i musi być rozpatrywana indywidualnie w ramach każdego z obszarów z przekroczeniem wartości dopuszczalnych.

#### **1.4 Efektywność ekologiczna i ekonomiczna zadań programu we wzajemnym ich powiązaniu**

Relacja kosztów do korzyści jakie dają realizowane zadania jest jednym z najistotniejszych kryteriów stosowanych podczas wyboru alternatywnego rozwiązania. Wskaźnik ten odpowiada na pytanie „W jaki sposób osiągnąć zamierzony cel przy najmniejszym nakładzie finansowym?”.

Jak wynika z dostępnych analiz i opracowań o charakterze wytycznych, oraz w oparciu o własne doświadczenia autorów opracowania można stwierdzić, iż w walce z hałasem wybór środków, zwłaszcza spośród tych dających gwarancję obniżenia poziomu hałasu w środowisku i mierzalność efektów, jest niewielki. W przypadku zadań o charakterze inwestycyjnym, jak na przykład: ekrany akustyczne, nasypy ziemne, obudowy dźwiękoizolacyjne, nie ma istotnych alternatyw. Alternatywne rozwiązania dotyczą zastosowanych materiałów budowlanych, a nie dotyczą rodzaju rozwiązań przeciwhałasowych. Stąd też w przypadku dróg ekran akustyczny jest jedynym pewnym i powszechnie stosowanym rozwiązaniem.

Pozostałe zadania o charakterze inwestycyjnym, jak na przykład modernizacja nawierzchni (usuwanie nierówności itp.), wprowadzanie ograniczeń prędkości ruchu, zwiększanie świadomości społecznej są zadaniami pomocniczymi nie zawsze wpływającymi w istotny sposób na ograniczenie emisji hałasu. Z dostępnej literatury i opracowań wynika również iż stosowanie cichych nawierzchni nie daje dobrych rezultatów w warunkach miejskich, ponieważ powierzchnie te szybko ulegają zanieczyszczeniu, a to z kolei ogranicza ich właściwości dźwiękochłonne. Można je natomiast z powodzeniem stawiać na drogach pozamiejskich, gdzie pojazdy poruszają się z większymi prędkościami i redukcja hałasu, po zastosowaniu cichej nawierzchni będzie zauważalna (rzędu 3 dB)

W wielu przypadkach, w szczególności w warunkach miejskich warunki zewnętrzne nie pozwalają także na stosowanie rozwiązań alternatywnych. Bardzo często, ze względu na bezpośrednie sąsiedztwo drogi oraz zabudowań mieszkalnych, brak jest możliwości stosowania ekranów akustycznych i jedynym rozwiązaniem pozostaje np. ograniczenie prędkości pojazdów. To z kolei także nie wydaje się być rozwiązaniem dobrym biorąc pod uwagę fakt, iż średnie prędkości pojazdów w miastach są i tak ograniczone warunkami ruchu (np. zatory komunikacyjne, postoje na światłach i skrzyżowaniach) do kilkunastu kilometrów na godzinę. Ograniczenia prędkości na szybkich i dużych arteriach komunikacyjnych spowodowałyby, iż przestałyby one pełnić swoją rolę.

Brak jest także możliwości porównania działań lokalnych o charakterze inwestycyjnym, z działaniami o charakterze strategicznym. Działania strategiczne mogą wprowadzać zmiany z lokalnego punktu widzenia małe, ale w skali województwa istotne. Ponieważ działania te uzupełniają się, należy je stosować razem, a nie dokonywać wyboru bardziej efektywnego ekonomicznie. Tym



bardziej iż w większości rozważanych przypadków zastosowanie samych ekranów akustycznych nie koniecznie pozwoli całkowicie rozwiązać problem nadmiernego hałasu.

Największą efektywność ekologiczną osiągać będą działania w odpowiednim planowaniu przestrzennym oraz wyprowadzaniu ruchu poprzez obwodnice poza obszary silnie zurbanizowane. Ekonomia tych działań jest ściśle powiązana z bieżącymi uwarunkowaniami i należy ją rozpatrywać indywidualnie w ramach każdego obszaru działań. Nie ma możliwości jednoznacznej odpowiedzi czy tańsze jest ustanawianie obszarów ograniczonego użytkowania, czy budowa obwodnicy danej miejscowości.

### **1.5 Działania mające na celu zapobieganie i zmniejszanie szkodliwych oddziaływań na środowisko**

Niniejszy program ma służyć poprawie warunków życia w regionie poprzez ograniczenie hałasu komunikacyjnego. Zaproponowane działania będą bezpośrednio lub pośrednio służyć ochronie ludzi i środowiska przed nadmiernym hałasem. Jednakże ich wdrażanie może wymagać łagodzenia potencjalnych negatywnych oddziaływań w odniesieniu do innych komponentów środowiska. Poniżej podano rozwiązania, które należy uwzględniać zarówno w okresie prowadzenia prac projektowych i budowlanych, jak i w okresie porealizacyjnym (okresie funkcjonowania zabezpieczeń):

- W przypadku kolizji projektowanych ekranów akustycznych z drzewostanem przydrożnym ewentualne usuwanie drzew należy minimalizować lub projektować ekrany w sposób umożliwiający zachowanie drzew. Z kolei w przypadku bezpośredniego sąsiedztwa z drzewostanem należy zapewnić ochronę drzew przed ewentualnym uszkodzeniem podczas prowadzenia prac budowlanych
- Budowa nowych lub rozbudowa istniejących ekranów akustycznych powinna uwzględniać rozwiązania ograniczające wpływ wizualny na krajobraz oraz uciążliwość widokową dla ludzi, np.: stosowanie obsadzania roślinnością pnącą, realizacja tzw. zielonych ekranów, realizacja ekranów w stonowanych kolorach (np. brąz, ciemna zieleń).
- Podczas rewitalizacji linii kolejowej zaleca się uwzględnienie i stosowanie rozwiązań utrzymujących obecną lub polepszających drożność dla przemieszczania się fauny. Mogą to być np.: polepszanie funkcjonalności ekologicznej przepustów i mostów, rezygnacja z realizacji tzw. korytek krakowskich stanowiących pułpkę dla drobnej fauny, w miarę możliwości zachowanie przerw między tłuczniem a szyną w celu możliwego przemieszczania płazów i gadów.
- Nie można wykluczyć występowania na drodze zaproponowanych w Programie ekranów akustycznych obiektów zabytkowych lub nie objętych ochroną obiektów kulturowych (np. przydrożne kapliczki, krzyże, figury itp.). W takich sytuacjach należy uwzględnić stosowne do sytuacji rozwiązanie eliminujące zagrożenie, np. ominięcie obiektu przez ekran, jeżeli to możliwe zmiana miejsca usytuowania obiektu kulturowego, w przypadku prowadzenia prac budowlanych, zwłaszcza ziemnych (czy to przy drogach czy też liniach kolejowych) w sąsiedztwie obiektu zabytkowego, prowadzenie prac w sposób nie powodujący zagrożenia dla obiektu.
- W przypadku realizacji działań w obrębie przyrodniczych obszarów objętych ochroną, w tym obszarów Natura 2000, należy uwzględnić zakazy i ograniczenia obowiązujące w tych obszarach, a wynikające z ustanowionych dla nich rozporządzeń, planów ochrony, a w przypadku ostoi Natura 2000 również planów zadań ochronnych (jeżeli zostaną ustanowione w przyszłości).
- W związku z faktem, iż ekrany akustyczne mogą stanowić ograniczenie w przemieszczaniu się ptaków lub zagrażać im bezpośrednio poprzez kolizje ptaków z ekranami, w przypadku ich budowy, zaleca się stosowanie ekranów nieprzezroczystych lub przezroczystych pomalowanych odpowiednio w poziome czarne pasy, przez co stają się one widoczne dla ptaków. Rozwiązania takie należy zastosować przede wszystkim w zasięgu Obszaru Chronionego Krajobrazu Bory Niemodlińskie i Obszaru Chronionego Krajobrazu Lasy Stobrawsko-Turawskie oraz w rejonach ostoi faunistycznych województwa opolskiego

W odniesieniu do dwóch ostoi Natura 2000 zaleca się stosowanie indywidualnych rozwiązań łagodzących. W przypadku OSO Grądy Odrzańskie ( PLB020002), w stosunku do których koliduje fragment drogi DK39 (Brzeg), budowę ekranów akustycznych na odcinku ok. 49+400 – 49+550

należy rozważyć wyłącznie w ostateczności, gdyż mogą one stanowić ograniczenie w przemieszczaniu się ptaków lub zagrażać im bezpośrednio (kolizje ptaków z ekranami).

W przypadku ich realizacji nie mogą to być ekrany przezroczyste, względnie przezroczyste pomalowane w poziome czarne pasy. Dla SOO Łąki w Okolicach Chrząstowic (PLH160010) zaleca się, aby budowa ekranów akustycznych była ograniczona do pasa drogowego, bez zagrożenia bezpośredniego przekształcania siedlisk łąkowych będących siedliskiem chronionych gatunków motyli.

## Rozdział 2 AUTOSTRADA A4 NA OBSZARZE WOJEWÓDZTWA OPOLSKIEGO

### 2.1 Część opisowa

#### 2.1.1 Opis obszaru objętego zakresem programu

Przedmiotowy odcinek autostrady A4 o łącznej długości 88,2 km, przecina województwo ze wschodu na zachód na kierunku Wrocław-Katowice, przechodząc przez powiat strzelecki, krapkowicki, opolski oraz brzeski. Jest on częścią najdłuższej polskiej autostrady (zbudowano 593,6 km), stanowiącej część III paneuropejskiego korytarza transportowego Berlin-Kijów oraz drogi międzynarodowej E40: Ostenda – Akwizgran – Kolonia – Erfurt – Wrocław – Katowice – Kraków – Kijów. W ramach programu analizą objęto zestawione w tabeli poniżej odcinki autostrady A4.

Tabela 2-1 Odcinki drogi objęte zakresem Programu

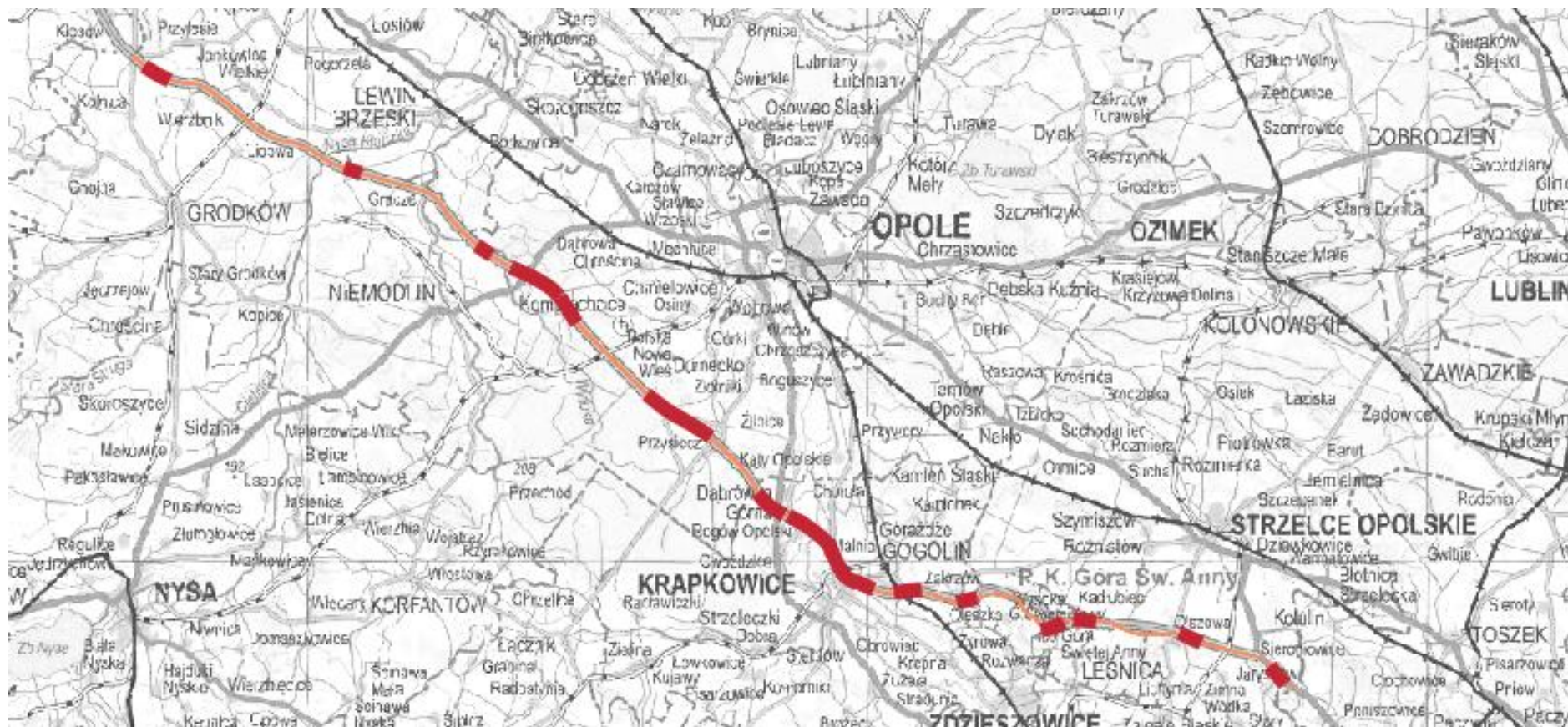
Nr drogi	Nazwa odcinka	km początku	km końca	Długość odcinka [km]
A4	Gr. Woj. – W. Przylesie	193,6	193,7	0,1
A4	W. Przylesie – Prądy	193,7	222,6	28,9
A4	Prądy – Dąbrówka Górna	222,6	244,6	22,0
A4	Dąbrówka Górna – Gogolin	244,6	251,5	7,0
A4	Gogolin – Olszowa	251,5	273,1	21,6
A4	Olszowa – Nogowczyce	273,1	278,7	5,6
A4	Nogowczyce – Gr. Woj.	278,7	281,7	3,0

Granice obszaru analizowanego w niniejszym programie stanowią izoliny dopuszczalnych poziomów dźwięku określonych wskaźnikami  $L_{DWN}$  i  $L_N$ . Granice te określono w opracowanej mapie akustycznej [9], która stanowi podstawę niniejszego programu. Sięgają one na terenach otwartych kilkudziesięciu metrów od osi drogi. Obszar, na którym występują przekroczenia dopuszczalnych poziomów dźwięku, a tym samym stanowiący zakres niniejszego Programu, ma powierzchnię około 0,16 km<sup>2</sup>.

Na rysunku [patrz: Rysunek 2-1] przedstawiono orientacyjną lokalizację odcinka autostrady A4 objętego zakresem niniejszego rozdziału wraz z wskazaniem obszarów z przekroczeniem dopuszczalnych poziomów hałasu.

#### 2.1.2 Podanie naruszenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku wraz z podaniem zakresu naruszenia

Zakres naruszeń dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku pochodzącego od ruchu pojazdów odbywającego się po analizowanym odcinku autostrady A4 przedstawiono w tabeli [patrz: Tabela 2-2] W tabeli zestawiono opis zakresu przekroczeń wartości dopuszczalnych w przyporządkowaniu do poszczególnych odcinków, dla których wartość wskaźnika M jest większa/równa od 0.



Rysunek 2-1 Poglądowa lokalizacja ponadnormatywnego hałasu analizowanego odcinka autostrady A4 na tle województwa opolskiego (kolor czerwony – przekroczenia)

Tabela 2-2 Naruszenia dopuszczalnych poziomów hałasu wraz z podaniem zakresu naruszenia na opolskim odcinku autostrady A4.

Lp.	Kilometraż		Zakres naruszeń dopuszczalnych wartości poziomu hałasu wyrażonego wskaźnikiem $L_{DWN}$	Gmina	Liczba mieszkańców	Wsk. M Priorytet
	od km	do km				
1	195+100	195+200	$L_{DWN}$ : brak przekroczeń $L_N$ : przekroczenie po lewej stronie autostrady w zakresie 0-5 dB (na wysokości miejscowości Przylesie). Teren niezabudowany, bez mieszkańców. Szerokość pasa przekroczeń ok. 50m. Długość przekroczeń ok. 100m	Olszanka	0	0/Niski
2	209+400	209+500	$L_{DWN}$ i $L_N$ : przekroczenie po prawej stronie autostrady w zakresie 0-5 dB (na wysokości miejscowości Sarny Wielkie). Teren niezabudowany, bez mieszkańców. Szerokość pasa przekroczeń ok. 100m. Długość przekroczeń ok. 100m	Niemodlin	17	3,6/Niski
3	219+450	219+550	$L_{DWN}$ : przekroczenie po lewej stronie autostrady w zakresie 0-5 dB (na wysokości miejscowości Rzędziwojowice). Teren zabudowany (jeden dom), z kilkoma mieszkańcami. Szerokość pasa przekroczeń ok. 300m. Długość przekroczeń ok. 50m $L_N$ : brak przekroczeń	Niemodlin	34	7,3/Niski
4	222+000	222+300	$L_{DWN}$ i $L_N$ : przekroczenie po prawej stronie autostrady w zakresie 5-10 dB (na wysokości węzła Prądy). Teren niezabudowany, bez mieszkańców. Szerokość pasa przekroczeń ok. 240m. Długość przekroczeń ok. 250m	Dąbrowa	9	7,7/Niski
5	223+400	224+500	$L_{DWN}$ i $L_N$ : przekroczenie po prawej stronie autostrady w zakresie 5-10 dB (na wysokości węzła Prądy). Teren zabudowany oraz częściowo niezabudowany, z mieszkańcami i bez. Szerokość pasa przekroczeń ok. 150-200m. Długość przekroczeń ok. 1000m	Dąbrowa	11	3,6-9,9/Średni
6	226+000	226+300	$L_{DWN}$ : przekroczenie po lewej stronie autostrady w zakresie 0-5 dB (na wysokości miejscowości Siedliska). Teren zabudowany (zabudowa wsi), z mieszkańcami. Szerokość pasa przekroczeń ok. 100m. Długość przekroczeń ok. 600m $L_N$ : brak przekroczeń	Dąbrowa	46	9,9/Średni

Lp.	Kilometraż		Zakres naruszeń dopuszczalnych wartości poziomu hałasu wyrażonego wskaźnikiem $L_{DWN}$	Gmina	Liczba mieszkańców	Wsk. M Priorytet
	od km	do km				
7	233+900	237+500	$L_{DWN}$ i $L_N$ : przekroczenie po prawej stronie autostrady w zakresie 0-5 dB i 5-10dB (na wysokości miejscowości Jaśkowice/Prószków). Teren niezabudowany, bez mieszkańców. Szerokość pasa przekroczeń ok. 200m. Długość przekroczeń ok. 5800m	Prószków	0	0/Niski
8	243+800	244+600	$L_{DWN}$ i $L_N$ : przekroczenie po prawej stronie autostrady w zakresie 0-5 dB (na wysokości węzła Dąbrowa). Teren niezabudowany, bez mieszkańców. Szerokość pasa przekroczeń ok. 200m. Długość przekroczeń ok. 1200m	Krapkowice	0	0/Niski
9	245+900	247+100	$L_{DWN}$ i $L_N$ : przekroczenie po prawej i lewej stronie autostrady w zakresie 0-5 dB (na wysokości miejscowości Rogów Opolski). Teren zabudowany (zabudowa wsi), z mieszkańcami. Szerokość pasa przekroczeń ok. 100m. Długość przekroczeń ok. 1000m	Krapkowice	184	39,8/Wysoki
10	247+650	247+750	$L_{DWN}$ i $L_N$ : przekroczenie po lewej stronie autostrady w zakresie 0-5 dB (na wysokości miejscowości Malnia). Teren zabudowany, bez mieszkańców. Szerokość pasa przekroczeń ok. 250m. Długość przekroczeń ok. 300m	Gogolin	0	0/Niski
11	248+250	248+350	$L_{DWN}$ i $L_N$ : przekroczenie po prawej i lewej stronie autostrady w zakresie 10-15 dB i 5-10 dB (na wysokości miejscowości Odrowąż). Teren zabudowany (zabudowa wsi), z mieszkańcami. Szerokość pasa przekroczeń ok. 100m. Długość przekroczeń ok. 100m	Gogolin	10	29,7/Wysoki
12	248+550	248+650	$L_{DWN}$ : brak przekroczeń $L_N$ : przekroczenie po lewej stronie autostrady w zakresie 0-5 dB (na wysokości miejscowości Odrowąż). Teren zabudowany, bez mieszkańców. Szerokość pasa przekroczeń ok. 150m. Długość przekroczeń ok. 100m	Gogolin	0	0/Niski
13	249+700	250+800	$L_{DWN}$ i $L_N$ : przekroczenie po prawej i lewej stronie autostrady w zakresie 5-10 dB (na wysokości miejscowości Krapkowice). Teren zabudowany, z mieszkańcami i bez. Szerokość pasa przekroczeń ok. 170. Długość przekroczeń ok. 2500m	Krapkowice/ Gogolin	27	24,3/Wysoki

Lp.	Kilometraż		Zakres naruszeń dopuszczalnych wartości poziomu hałasu wyrażonego wskaźnikiem $L_{DWN}$	Gmina	Liczba mieszkańców	Wsk. M Priorytet
	od km	do km				
14	251+250	251+350	$L_{DWN}$ i $L_N$ : przekroczenie po prawej stronie autostrady w zakresie 0-5 dB (na wysokości miejscowości Krapkowice). Teren zabudowany (zabudowa jednorodzinna), z mieszkańcami. Szerokość pasa przekroczeń ok. 50. Długość przekroczeń ok. 150m	Krapkowice	194	41,9/Wysoki
15	252+220	252+400	$L_{DWN}$ i $L_N$ : przekroczenie po lewej stronie autostrady w zakresie 0-5 dB (na wysokości miejscowości Gogolin). Teren zabudowany (zabudowa jednorodzinna), z mieszkańcami. Szerokość pasa przekroczeń ok. 100. Długość przekroczeń ok. 200m	Gogolin	184	39,8/Wysoki
16	254+900	255+600	$L_{DWN}$ i $L_N$ : przekroczenie po lewej i prawej stronie autostrady w zakresie 5-10 dB i 10-15 dB (na wysokości miejscowości Gogolin). Teren zabudowany (zabudowa jednorodzinna), z mieszkańcami. Szerokość pasa przekroczeń ok. 100. Długość przekroczeń ok. 800m	Gogolin	13	40,5/Wysoki
17	259+000	259+300	$L_{DWN}$ : przekroczenie po lewej i prawej stronie autostrady w zakresie 0-5 dB (na wysokości miejscowości Zakrzów). Teren zabudowany, z mieszkańcami. Szerokość pasa przekroczeń ok. 50. Długość przekroczeń ok. 300m $L_N$ : brak przekroczeń.	Gogolin	54	11,7/Średni
18	265+450	265+750	$L_{DWN}$ i $L_N$ : przekroczenie po lewej i prawej stronie autostrady w zakresie 5-10 dB (na wysokości miejscowości Wysoka). Teren zabudowany, z mieszkańcami. Szerokość pasa przekroczeń ok. 100. Długość przekroczeń ok. 300m	Leśnica	11	9,9/Wysoki
19	267+600	267+700	$L_{DWN}$ i $L_N$ : przekroczenie po lewej stronie autostrady w zakresie 0-5 dB (na wysokości miejscowości Kadłubiec). Teren zabudowany, z mieszkańcami. Szerokość pasa przekroczeń ok. 100. Długość przekroczeń ok. 200m	Leśnica	17	3,6/Średni
20	274+500	274+700	$L_{DWN}$ i $L_N$ : przekroczenie po lewej stronie autostrady w zakresie 5-10 dB (na wysokości miejscowości Komorniki). Teren zabudowany, bez mieszkańców. Szerokość pasa przekroczeń ok. 150. Długość przekroczeń ok. 200m	Ujazd	0	0/Niski
21	280+500	280+600	$L_{DWN}$ : przekroczenie po lewej stronie autostrady w zakresie 0-5 dB (na wysokości miejscowości Nogowczyce). Teren zabudowany, z mieszkańcami. Szerokość pasa przekroczeń ok. 150. Długość przekroczeń ok. 200m $L_N$ : brak przekroczeń	Ujazd	58	12,5/Średni

### **2.1.3 Wyszczególnienie podstawowych kierunków i zakresów działań niezbędnych do przywrócenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku**

Analizowane odcinki autostrady A4 charakteryzują się dużym natężeniem ruchu oraz znacznymi prędkościami pojazdów. Te dwa parametry decydują o niekorzystnym stanie klimatu akustycznego w ich sąsiedztwie. Szczegółowy opis wielkości przekroczeń przedstawiony został w rozdziale wcześniej. Pośród katalogu środków zaradczych mających na celu eliminację przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu do najistotniejszych zaliczyć można:

- Ocenę skuteczności istniejących ekranów akustycznych (w miejscach przekroczeń),
- Wykonanie przeglądu ekologicznego w celu szczegółowego ustalenia wielkości przekroczenia oraz dookreślenia działań naprawczych,
- Zaktualizowanie warstwy wrażliwości akustycznej mapy akustycznej, w celu eliminacji obszarów nie objętych ochroną przed hałasem,
- Budowanie nowych ekranów akustycznych.

Podstawowe kierunki działań mających na celu doprowadzenie stanu klimatu akustycznego do warunków normatywnych w ramach wymienionych obszarów z przekroczeniami przedstawione zostały w tabeli [patrz: Tabela 2-3] Tabela ta stanowi także harmonogram realizacji Programu. Prezentowane działania wybrane zostały z katalogu środków prezentowanych w rozdziale 1.1.6, w ramach którego zebrano i opisano podstawowe kierunki i zakresy działań niezbędnych do przywrócenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku.

Zgodnie z planami inwestycyjnymi GDDKiA przedstawionym w piśmie nr GDDKiA-O/OP/I-22/26/mmk/OŚ-OG/10/2014 na analizowanym odcinku drogi przewiduje się wymianę warstwy ścieralnej nawierzchni, co przyczyni się do poprawy klimatu akustycznego, zwłaszcza na odcinkach z dotychczas uszkodzoną nawierzchnią. Poprawa ta zawierać się będzie w przedziale 0 – 1,5 dB, co przypadku niewielkich przekroczeń może być działaniem wystarczającym i prowadzącym do uzyskania normatywnych poziomów hałasu na terenach chronionych.

Tabela 2-3 Zestawienie kierunków i działań naprawczych niezbędnych do przywrócenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku w otoczeniu autostrady A4

Lp.	Orientacyjny kilometraż		Działania mające na celu poprawę klimatu akustycznego	Uzasadnienie planowanych działań	Szacunkowe koszty	Termin
	od km	do km				
1	195+100	195+200	Aktualizacja warstwy wrażliwości akustycznej mapy akustycznej, w celu eliminacji obszarów nie objętych ochroną przed hałasem	Rzeczywiste zagospodarowanie terenu nie podlega ochronie przed hałasem w myśl art. 113 POŚ.	10.000,00**	2019
2	209+400	209+500	Aktualizacja warstwy wrażliwości akustycznej mapy akustycznej, w celu eliminacji obszarów nie objętych ochroną przed hałasem	Przekroczenie występuje na pojedynczej niezainwestowanej działce. Rzeczywiste zagospodarowanie terenu nie podlega ochronie przed hałasem w myśl art. 113 POŚ.	-*	2016
3	219+450	219+550	Przegląd ekologiczny, w celu potwierdzenia przekroczenia.	Przekroczenie (poniżej 1 dB) w granicy błędu obliczeniowego mapy akustycznej. Ze względu na dużą odległość koszt budowy ekranu niewspółmiernie duży do ewentualnych korzyści. Realizacja przeglądu określi rzeczywiste oddziaływanie na podstawie wyników pomiaru hałasu.	-*	2016
			Podjęcie działań inwestycyjnych i organizacyjnych wynikających z przeglądu ekologicznego (patrz rozdział 1.1.6)			2019
4	222+000	222+300	Aktualizacja warstwy wrażliwości akustycznej mapy akustycznej, w celu eliminacji obszarów nie objętych ochroną przed hałasem	Przekroczenie występuje na terenach rolnych niezainwestowanych. Rzeczywiste zagospodarowanie terenu nie podlega ochronie przed hałasem w myśl art. 113 POŚ.	10.000,00**	2019
5	223+400	224+500	Aktualizacja warstwy wrażliwości akustycznej mapy akustycznej, w celu eliminacji obszarów nie objętych ochroną przed hałasem	Część przekroczeń występuje na terenach rolnych niezainwestowanych. Na terenach tych rzeczywiste zagospodarowanie terenu nie podlega ochronie przed hałasem w myśl art. 113 POŚ. Przekroczenia występują tylko na nielicznych terenach wysuniętych w stronę autostrady, a ich wielkość mieści się w granicy błędu obliczeniowego mapy akustycznej. W celu ich ochrony możliwa jest realizacja ekranu akustycznego, ale jego koszt byłby niewspółmierny do korzyści. Zaleca się realizację przeglądu w celu określenia rzeczywistego oddziaływanie na podstawie wyników pomiaru hałasu.	-*	2016
			Przegląd ekologiczny w celu określenia zakresu przekroczeń oraz niezbędnych do podjęcia działań.			2019
			Podjęcie działań inwestycyjnych i organizacyjnych wynikających z przeglądu ekologicznego (patrz rozdział 1.1.6)			2019



Lp.	Orientacyjny kilometraż		Działania mające na celu poprawę klimatu akustycznego	Uzasadnienie planowanych działań	Szacunkowe koszty	Termin
	od km	do km				
6	226+000	226+300	Przegląd ekologiczny wraz z oceną skuteczności istniejących ekranów akustycznych.	Tereny zabudowy mieszkaniowej, pomimo istniejącego ekranu akustycznego, częściowo eksponowane na podwyższony hałas. Wielkość tego przekroczenia mieści się w granicy błędu obliczeniowego mapy akustycznej. Zaleca się realizację przeglądu w celu określenia rzeczywistego oddziaływanie na podstawie wyników pomiaru hałasu oraz oceny skuteczności istniejącego ekranu.	-*	2016
			Podjęcie działań inwestycyjnych i organizacyjnych wynikających z przeglądu ekologicznego (patrz rozdział 1.1.6)			2019
7	233+900	237+500	Aktualizacja warstwy wrażliwości akustycznej mapy akustycznej, w celu eliminacji obszarów nie objętych ochroną przed hałasem	Przekroczenie na terenie zalesionym oraz rolnym, niezainwestowanym Na terenach tych rzeczywiste zagospodarowanie terenu nie podlega ochronie przed hałasem w myśl art. 113 POŚ.	10.000,00**	2019
8	243+800	244+600	Aktualizacja warstwy wrażliwości akustycznej mapy akustycznej, w celu eliminacji obszarów nie objętych ochroną przed hałasem	Przekroczenie na terenie inwestycyjnym węzła Dąbrowa. Na terenach tych rzeczywiste zagospodarowanie terenu nie podlega ochronie przed hałasem w myśl art. 113 POŚ.	10.000,00**	2019
9	245+900	247+100	Budowa nowych oraz przebudowa istniejących ekranów akustycznych.	Tereny częściowo chronione ekranami akustycznymi. Pomimo istnienia ekranów stwierdzono przekroczenia na terenach ekranowanych oraz sąsiadujących terenach bez ekranów.	-*	2016
10	247+650	247+750	Aktualizacja warstwy wrażliwości akustycznej mapy akustycznej, w celu eliminacji obszarów nie objętych ochroną przed hałasem	Przekroczenie na terenie zakładu pracy. Na terenach tych rzeczywiste zagospodarowanie terenu nie podlega ochronie przed hałasem w myśl art. 113 POŚ.	10.000,00**	2019
11	248+250	248+350	Przebudowa istniejących ekranów akustycznych.	Pomimo istniejących ekranów akustycznych część terenów objęta przekroczeniami. Konieczne jest wydłużenie i podwyższenie ekranów akustycznych	-*	2016
12	248+550	248+650	Aktualizacja warstwy wrażliwości akustycznej mapy akustycznej, w celu eliminacji obszarów nie objętych ochroną przed hałasem	Przekroczenie na terenie zakładu pracy. Na terenach tych rzeczywiste zagospodarowanie terenu nie podlega ochronie przed hałasem w myśl art. 113 POŚ.	-*	2019

Lp.	Orientacyjny kilometraż		Działania mające na celu poprawę klimatu akustycznego	Uzasadnienie planowanych działań	Szacunkowe koszty	Termin
	od km	do km				
13	249+700	250+800	Aktualizacja warstwy wrażliwości akustycznej mapy akustycznej, w celu eliminacji obszarów nie objętych ochroną przed hałasem Przegląd ekologiczny wraz z oceną skuteczności istniejących ekranów akustycznych.	Część przekroczeń na terenie zakładów pracy. Na terenach tych rzeczywiste zagospodarowanie terenu nie podlega ochronie przed hałasem w myśl art. 113 POŚ.	-*	2016
			Podjęcie działań inwestycyjnych i organizacyjnych wynikających z przeglądu ekologicznego (patrz rozdział 1.1.6)	Przekroczenia na terenach mieszkaniowych i rekreacyjnych są w granicy błędu obliczeniowego mapy akustycznej i występują na terenach częściowo chronionych przez istniejące ekrany akustyczne. W celu określenia rzeczywistego oddziaływanie na podstawie wyników pomiaru hałasu oraz oceny skuteczności istniejącego ekranu, zaleca się wykonanie przeglądu ekologicznego.		
14	251+250	251+350	Przegląd ekologiczny wraz z oceną skuteczności istniejących ekranów akustycznych.	Przekroczenie (poniżej 1 dB) w granicy błędu obliczeniowego mapy na kilku posesjach mieszkaniowych, pomimo istnienia ekranu akustycznego. Ze względu na małe przekroczenie konieczna jest realizacja przeglądu ekologicznego, który określi rzeczywiste oddziaływanie na podstawie wyników pomiaru hałasu. W przypadku potwierdzenia przekroczenie zasadna będzie przebudowa istniejącego ekranu akustycznego.	-*	2016
			Podjęcie działań inwestycyjnych i organizacyjnych wynikających z przeglądu ekologicznego (patrz rozdział 1.1.6)			
15	252+220	252+400	Przegląd ekologiczny wraz z oceną skuteczności istniejących ekranów akustycznych.	Przekroczenie na kilku posesjach mieszkaniowych pomimo istnienia ekranu akustycznego. Wyniki mapy akustycznej wykazują podwyższenie poziomu hałasu spowodowane obecnością ekranu akustycznego (zwłaszcza w porze nocy). Podjęcie dalszych kroków wymaga szczegółowego zbadania klimatu akustycznego na tym odcinku drogi i określenie roli istniejącego ekranu w jego kształtowaniu. W wyniku przeprowadzonego przeglądu należy podjąć decyzję o ewentualnej przebudowie ekranu.	-*	2016
			Podjęcie działań inwestycyjnych i organizacyjnych wynikających z przeglądu ekologicznego (patrz rozdział 1.1.6)			
16	254+900	255+600	Przegląd ekologiczny wraz z oceną skuteczności istniejących ekranów akustycznych.	Przekroczenia na terenach mieszkaniowych, częściowo chronionych przez istniejące ekrany akustyczne. Część przekroczeń mieści się w granicy błędu obliczeniowego mapy akustycznej. W celu określenia rzeczywistego oddziaływanie na podstawie pomiarów hałasu konieczne jest wykonanie przeglądu wraz z oceną skuteczności istniejących ekranów. W wyniku przeglądu należy stwierdzić konieczność przebudowy istniejących oraz budowy nowych ekranów.	-*	2016
			Podjęcie działań inwestycyjnych i organizacyjnych wynikających z przeglądu ekologicznego (patrz rozdział 1.1.6)			
17	259+000	259+300	Przegląd ekologiczny wraz z oceną skuteczności istniejących ekranów akustycznych.	Nieduże przekroczenia (<1 dB) na terenach mieszkaniowych chronionych ekranami akustycznymi. Ze względu na małe przekroczenie konieczna jest realizacja przeglądu ekologicznego, który określi rzeczywiste oddziaływanie na	-*	2016

Lp.	Orientacyjny kilometraż		Działania mające na celu poprawę klimatu akustycznego	Uzasadnienie planowanych działań	Szacunkowe koszty	Termin
	od km	do km				
			Podjęcie działań inwestycyjnych i organizacyjnych wynikających z przeglądu ekologicznego (patrz rozdział 1.1.6)	podstawie wyników pomiaru hałasu. W przypadku potwierdzenia przekroczenie zasadna będzie przebudowa istniejącego ekranu akustycznego.		2019
18	265+450	265+750	Przegląd ekologiczny wraz z oceną skuteczności istniejących ekranów akustycznych.	Przekroczenie na terenie straży pożarnej. Na terenach tych rzeczywiste zagospodarowanie terenu nie podlega ochronie przed hałasem w myśl art. 113 POŚ.	-*	2016
			Podjęcie działań inwestycyjnych i organizacyjnych wynikających z przeglądu ekologicznego (patrz rozdział 1.1.6)	Droga biegnąca w wykopie naturalnie ekranującym tereny wokół. Przekroczenie (poniżej 1 dB) w granicy błędu obliczeniowego mapy akustycznej. W celu określenia rzeczywistego oddziaływania na podstawie pomiarów hałasu konieczne jest wykonanie przeglądu wraz z oceną skuteczności istniejących ekranów. W wyniku przeglądu należy stwierdzić konieczność przebudowy istniejących oraz budowy nowych ekranów.		2019
19	267+600	267+700	Przegląd ekologiczny wraz z oceną skuteczności istniejących ekranów akustycznych.	Przekroczenia w granicy błędu obliczeniowego mapy akustycznej na jednej posesji chronionej ekranem akustycznym. W celu określenia rzeczywistego oddziaływania na podstawie pomiarów hałasu konieczne jest wykonanie przeglądu wraz z oceną skuteczności istniejących ekranów. W wyniku przeglądu należy stwierdzić konieczność przebudowy istniejącego ekranu akustycznego.	-*	2016
			Podjęcie działań inwestycyjnych i organizacyjnych wynikających z przeglądu ekologicznego (patrz rozdział 1.1.6)			2019
20	274+500	274+700	Aktualizacja warstwy wrażliwości akustycznej mapy akustycznej, w celu eliminacji obszarów nie objętych ochroną przed hałasem	Przekroczenia na terenie zakładów pracy. Na terenach tych rzeczywiste zagospodarowanie terenu nie podlega ochronie przed hałasem w myśl art. 113 POŚ.	10.000,00**	2019
21	280+500	280+600	Przegląd ekologiczny wraz z oceną skuteczności istniejących ekranów akustycznych.	Nieduże przekroczenia (<1 dB) na kilku posesjach chronionych ekranami akustycznymi. Ze względu na małe przekroczenie konieczna jest realizacja przeglądu ekologicznego, który określi rzeczywiste oddziaływanie na podstawie wyników pomiaru hałasu. W przypadku potwierdzenia przekroczenie zasadna będzie przebudowa istniejącego ekranu akustycznego.	-*	2016
			Podjęcie działań inwestycyjnych i organizacyjnych wynikających z przeglądu ekologicznego (patrz rozdział 1.1.6)			2019

\* koszt realizacji działań naprawczych uzależniony w istotny sposób od wyników prac studialnych

\*\* łączny koszt dla całego opolskiego odcinka autostrady A4

*Za realizację poszczególnych działań oraz finansowanie ich odpowiedzialny jest podmiot zarządzający danym źródłem hałasu.*

## 2.2 Uzasadnienie zakresu określonych w programie zagadnień

### 2.2.1 Dane i wnioski ze sporządzonych map akustycznych

#### 2.2.1.1 Charakterystyka obszaru objętego mapą akustyczną, w tym uwarunkowań wynikających z MPZP oraz ograniczeń związanych z występowaniem obszarów ograniczonego użytkowania

W ramach mapy akustycznej wykonanej dla dróg krajowych o ruchu powyżej 3 milionów pojazdów analizą objęto cały opolski odcinek autostrady A4. Droga ta oddziałuje na 14 gmin wchodzących w skład 4 powiatów [patrz: Tabela 2-4]

Tabela 2-4 Spis gmin i powiatów objęty zakresem oddziaływania wykazanym w mapie akustycznej – Autostrada A4

Gmina	Powiat
Grodków	brzeski
Olszanka	brzeski
Lewin Brzeski	brzeski
Niemodlin	opolski
Dąbrowa	opolski
Tułowice	opolski
Komprachcice	opolski
Prószków	opolski
Krapkowice	krapkowicki
Gogolin	krapkowicki
Zdzieszowice	krapkowicki
Strzelce Opolskie	strzelecki
Leśnica	strzelecki
Ujazd	strzelecki

W bezpośrednim sąsiedztwie analizowanego odcinka znajdują się tereny o różnych funkcjach. Na przeważającym obszarze są to tereny rolnicze oraz lasy, nie objęte ochroną przed hałasem. Jedynie na obszarach, gdzie autostrada zbliża się do terenów zurbanizowanych, wyróżnić można funkcje objęte ochroną przed hałasem, w tym:

- tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej,
- tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej i zamieszkania zbiorowego,
- tereny zabudowy zagrodowej,
- tereny rekreacyjno-wypoczynkowe,
- tereny mieszkaniowo usługowe.

Duża część terenów objętych prawną ochroną przed hałasem wyszczególniona została w ramach miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, a pozostałe ujęte są na studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego poszczególnych gmin.

Szczegółowa identyfikacja rodzajów terenów objętych ochroną przed hałasem, wraz z klasyfikacją do poszczególnych rodzajów terenu zgodnie z tabelą dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku, przedstawiona została w ramach Mapy akustycznej [9] na mapach wrażliwości hałasowej obszarów dla  $L_{DWWN}$  oraz  $L_N$ .

#### 2.2.1.2 Charakterystyka terenów objętych programem, w tym liczby mieszkańców, gęstości zaludnienia oraz zakresu przekroczeń dopuszczalnych hałasu w środowisku

Program ochrony środowiska przed hałasem skupia się na obszarach ze stwierdzonym przekroczeniem dopuszczalnych poziomów hałasu środowisku. Szczegółowy wykaz terenów objętych zakresem opracowania przedstawiony został w tabeli o naruszeniach wartości dopuszczalnych [patrz:

Tabela 2-5]. Zestawienie przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu określonych wskaźnikami  $L_{DWN}$  i  $L_N$  oraz liczby mieszkańców objętych tym przekroczeniem na analizowanym odcinku autostrady A4, określone w ramach opracowanej Mapy akustycznej [9], przedstawiono w tabelach poniżej.

Tabela 2-5 Przekroczenia wartości dopuszczalnych,  $L_{DWN}$ , przy autostradzie A4

Obszar województwa opolskiego	Przekroczenia wskaźnika hałasu drogowego $L_{DWN}$ w dB:				
	do 5 dB	> 5-10 dB	> 10-15 dB	> 15-20 dB	> 20 dB
	Stan warunków akustycznych środowiska				
	nieдобry		zły		bardzo zły
Powierzchnia obszarów zagrożonych [km <sup>2</sup> ]	1,657	0,640	0,158	0,007	0,000
Liczba lokali mieszkalnych [tys.]	0,568	0,155	0,029	0,002	0,000
Liczba zagrożonych mieszkańców [tys.]	1,974	0,533	0,098	0,007	0,000
Liczba budynków szkolnych i przedszkolnych	5	4	2	0	0
Liczba budynków służby zdrowia, opieki społecznej i socjalnej	0	0	0	0	0
Inne obiekty budowlane istotne z punktu widzenia ochrony przed hałasem	0	0	0	0	0

Tabela 2-6 Przekroczenia wartości dopuszczalnych, wskaźnika  $L_N$ , przy autostradzie A4

Obszar województwa opolskiego	Przekroczenia wskaźnika hałasu drogowego $L_N$ w dB:				
	do 5 dB	> 5-10 dB	> 10-15 dB	> 15-20 dB	> 20 dB
	Stan warunków akustycznych środowiska				
	nieдобry		zły		bardzo zły
Powierzchnia obszarów zagrożonych [km <sup>2</sup> ]	1,776	0,644	0,293	0,027	0,000
Liczba lokali mieszkalnych [tys.]	0,580	0,110	0,017	0,001	0,000
Liczba zagrożonych mieszkańców [tys.]	1,999	0,377	0,058	0,004	0,000
Liczba budynków szkolnych i przedszkolnych	0	0	0	0	0
Liczba budynków służby zdrowia, opieki społecznej i socjalnej	0	0	0	0	0
Inne obiekty budowlane istotne z punktu widzenia ochrony przed hałasem	0	0	0	0	0

### 2.2.1.3 Charakterystyka techniczno – akustyczna źródeł hałasu mających negatywny wpływ na poziom hałasu w środowisku

Podstawowe informacje z zakresu danych techniczno – akustycznych dla autostrady A4, na odcinkach objętych programem przedstawione zostały w tabeli [patrz: Tabela 2-7]. Dane poniższe stanowiły informacje wejściową opracowanej mapy akustycznej.

Tabela 2-7 Charakterystyka techniczno – akustyczna źródła– Autostrada A4

Nr drogi	Nazwa odcinka	Kilometraż		Długość odcinka [km]	Obciążenie ruchem		
		km początku	km końca		Pojazdy lekkie	Pojazdy ciężkie	SDR
A4	Gr. Woj. – W. Przylesie	193,6	193,7	0,1	21836	8899	30735
A4	W. Przylesie – Prądy	193,7	222,6	28,9	19130	9476	28606
A4	Prądy – Dąbrówka Górna	222,6	244,6	22,0	15381	7998	23379
A4	Dąbrówka Górna – Gogolin	244,6	251,5	7,0	17293	7880	25173
A4	Gogolin – Olszowa	251,5	273,1	21,6	18371	8199	26570
A4	Olszowa – Nogawczyce	273,1	278,7	5,6	18707	7826	26533
A4	Nogawczyce – Gr. Woj.	278,7	281,7	3,0	22513	9317	31830

### **2.2.2 Analiza materiałów, dokumentów i publikacji wykorzystanych w programie**

Niniejszy program ochrony środowiska przed hałasem uwzględnia postanowienia zawarte w szeregu opracowań obejmujących swym zakresem tereny, na które oddziałuje i powoduje przekroczenia dopuszczalnych standardów jakości środowiska analizowany odcinek autostrady A4.

W rozdziale tym przedstawiono problematykę hałasu ujętą w różnych materiałach opracowanych na szczeblu powiatowym i gminnym. W skład analizowanych materiałów wchodziły:

- istniejące powiatowe lub gminne programy ochrony środowiska
- przepisy prawa, w tym prawa miejscowego, mające wpływ na stan akustyczny środowiska

Dokumenty opracowywane na szczeblu krajowym i wojewódzkim przeanalizowane zostały w ramach wstępu do opracowania [patrz: Rozdział 1]. W skład analizowanych materiałów wchodziły:

- koncepcje, plany, strategie, programy i polityki o których mowa w art. 40 ust 1 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska
- pozwolenia na emitowanie hałasu do środowiska oraz inne dokumenty i materiały wykonane dla potrzeb postępowań administracyjnych prowadzonych w stosunku do podmiotów korzystających ze środowiska, których działalność ma negatywny wpływ na stan akustyczny środowiska
- przepisy dotyczące emisji hałasu z instalacji i urządzeń, w tym pojazdów, których funkcjonowanie ma negatywny wpływ na stan klimatu akustycznego
- nowe, dostępne techniki i technologie w zakresie zwalczania hałasu

### 2.2.2.1 Istniejące powiatowe lub gminne programy ochrony środowiska

Poniżej, w tabeli, przedstawiono główne ustalenia powiatowych i gminnych programów ochrony środowiska dla analizowanego odcinka autostrady A4, które mają odniesienie do niniejszego opracowania.

Tabela 2-8 Ustalenie w zakresie hałasu zawarte w powiatowych i gminnych programach ochrony środowiska

l.p.	Dokument	Ustalenia w zakresie hałasu
<b>Powiatowe</b>		
1	Aktualizacja „Programu ochrony środowiska dla powiatu brzeskiego na lata 2009-2012 z perspektywą 2013-2016”	<p><u>Cel:</u> Dokonanie wiarygodnej oceny narażania społeczeństwa na ponadnormatywny hałas i podjęcie kroków do zmniejszenia tego zagrożenia tam, gdzie jest ono największe</p> <p><u>Kierunki działań:</u> Dla zarządców dróg:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Modernizacja nawierzchni dróg</li> <li>2. Przestrzeganie zasad strefowania w planowaniu przestrzennym m.in. lokalizowania w sąsiedztwie przedsięwzięć o zbliżonej uciążliwości hałasu</li> <li>3. Wykonywanie pomiarów emisji hałasu przez określonych prawem zarządców dróg i podmioty gospodarcze oraz przekazywanie wyników pomiarów uprawnionym organom ochrony środowiska w formie ustalonej prawem (wspólnie z WIOŚ)</li> </ol> <p>Dla powiatu:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Tworzenie obszarów ograniczonego użytkowania zgodnie z wymogami obowiązujących przepisów prawnych w zakresie ochrony środowiska</li> <li>2. Tworzenie bazy danych na podstawie wyników uzyskanych: z prowadzonego monitoringu przez Opolskiego Wojewódzkiego Inspektora Ochrony Środowiska w Opolu, od zarządców dróg publicznych z pomiarów emisji oraz zgłoszeń w związku z występującą uciążliwością emisji hałasu</li> <li>3. Ustalanie i egzekwowanie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku przez właściwe organy i inspekcje ochrony środowiska</li> </ol> <p>Dodatkowo w ramach działań koordynowanych wymienia się budowę węzła autostrady A4, za którą odpowiedzialna jest Gmina Lewin Brzeski</p>
2	Program ochrony środowiska dla powiatu opolskiego na lata 2008-2011 z perspektywą do roku 2015	<p><u>Cele i kierunki działań:</u></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Przeprowadzenie oceny stanu akustycznego środowiska dla terenów pozostającymi pod negatywnym wpływem akustycznym ze strony dróg, linii kolejowych i zakładów przemysłowych</li> <li>2. Wprowadzanie zapisów do dokumentów planistycznych ujmujących konieczność ochrony przed hałasem</li> <li>3. Minimalizacja emisji hałasu komunikacyjnego przez m.in. budowę ekranów akustycznych</li> </ol>

l.p.	Dokument	Ustalenia w zakresie hałasu
3	Aktualizacja Programu ochrony środowiska dla powiatu krapkowickiego na lata 2011-2014 z perspektywą 2015-2018	<p>wzdłuż dróg gdzie występują przekroczenia standardów akustycznych</p> <p><u>Cel:</u> Dokonanie wiarygodnej oceny narażania społeczeństwa na ponadnormatywny hałas i podjęcie kroków do zmniejszenia tego zagrożenia tam, gdzie jest ono największe</p> <p><u>Kierunki działań:</u> Dla zarządców dróg:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Modernizacja nawierzchni dróg</li> <li>2. Przestrzeganie zasad strefowania w planowaniu przestrzennym m.in. lokalizowania w sąsiedztwie przedsięwzięć o zbliżonej uciążliwości hałasu</li> <li>3. Wykonywanie pomiarów emisji hałasu przez określonych prawem zarządców dróg i podmioty gospodarcze oraz przekazywanie wyników pomiarów uprawnionym organom ochrony środowiska w formie ustalonej prawem (wspólnie z WIOŚ)</li> </ol> <p>Dla powiatu:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Tworzenie obszarów ograniczonego użytkowania zgodnie z wymogami obowiązujących przepisów prawnych w zakresie ochrony środowiska</li> <li>2. Ustalanie i egzekwowanie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku przez właściwe organy i inspekcje ochrony środowiska</li> </ol> <p>Dodatkowo w ramach działań ograniczających oddziaływanie akustyczne zaleca się stosowania „cichych”, nawierzchni oraz zlecenia pomiarów, obliczeń i analiz akustycznych w celu oceny możliwości zastosowania i skuteczności przedmiotowych zabezpieczeń.</p>
4	Aktualizacja Programu ochrony środowiska dla powiatu strzeleckiego na lata 2012-2015 z perspektywą 2016-2019	<p><u>Cel:</u> Dokonanie wiarygodnej oceny narażania społeczeństwa na ponadnormatywny hałas i podjęcie kroków do zmniejszenia tego zagrożenia tam, gdzie jest ono największe</p> <p><u>Kierunki działań:</u></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Systematyczne wykonywanie podstawowych badań zgodnie z obowiązującymi metodami referencyjnymi, celem określenia stanu wyjściowego i ustalenia bezwzględnych wartości zagrożenia hałasem komunikacyjnym i przemysłowym</li> <li>2. Podjęcie działań organizacyjnych umożliwiających kontynuowanie wieloletnich prac nad sporządzeniem i systematyczną aktualizacją map akustycznych - prowadzenie bazy danych obejmującej mapy akustyczne, informacje dot. terenów zagrożonych hałasem i terenów przekroczeń dopuszczalnego hałasu</li> <li>3. Podjęcie działań organizacyjnych umożliwiających kontynuowanie prac nad określeniem konkretnych zadań inwestycyjnych zmierzających do minimalizacji oddziaływań akustycznych, i ograniczenia wielkości populacji zagrożonej nadmiernym hałasem, a których konieczność wykonania wynika z aktualizowania i tworzenia map akustycznych.</li> <li>4. Monitorowanie stanu realizacji programu ochrony środowiska przed hałasem.</li> <li>5. Przestrzeganie zasad strefowania w planowaniu przestrzennym m.in. lokalizowania w sąsiedztwie przedsięwzięć o zbliżonej uciążliwości hałasu.</li> </ol>



l.p.	Dokument	Ustalenia w zakresie hałasu
		6. Tworzenie obszarów ograniczonego użytkowania zgodnie z wymogami obowiązujących przepisów prawnych w zakresie ochrony środowiska (na wniosek) 7. Uwzględnienie w planach zagospodarowania przestrzennego wyników monitoringu środowiska, w szczególności w zakresie powietrza, wód i hałasu
<b>Gminne</b>		
1	Aktualizacja Programu ochrony środowiska dla gminy Lewin Brzeski na lata 2010-2013 z perspektywą 2014-2017 Program ochrony środowiska dla gminy Olszanka na lata 2006 – 2009 z uwzględnieniem perspektywy na lata 2010 – 2013 Aktualizacja Programu ochrony środowiska dla gminy Grodków na lata 2009-2012 z perspektywą 2013-2016 Aktualizacja Programu ochrony środowiska dla gminy Niemodlin na lata 2009-2012 z perspektywą 2013-2016 Aktualizacja Programu ochrony środowiska dla gminy Dąbrowa Program ochrony środowiska dla gminy Tułowice na lata 2013-2016 z perspektywą na lata 2017-2020 Aktualizacja Programu ochrony środowiska dla gminy Komprachcice na lata 2009-2012 z perspektywą 2013-2016 Aktualizacja Programu ochrony środowiska dla gminy Prószków na lata 2009-2012 z perspektywą 2013-2016 Aktualizacja Programu ochrony środowiska dla gminy Krapkowie Aktualizacja Programu ochrony środowiska dla gminy Gogolin Aktualizacja Programu ochrony środowiska dla gminy Zdzeszowice na lata 2009-2012 z perspektywą 2013-2016, Aktualizacja Programu ochrony środowiska dla gminy Strzelce Opolskie na lata 2010-2013 z perspektywą 2014-2017 Aktualizacja Programu ochrony środowiska dla gminy Leśnica na lata 2009-2012 z perspektywą 2013-2016, Aktualizacja Programu ochrony środowiska dla gminy Ujazd na lata 2009-2014 z perspektywą do 2018	<p><i>Wszystkie przeanalizowane gminne programy ochrony środowiska charakteryzują się podobnym zakresem działań w sferze ochrony klimatu akustycznego. Do najistotniejszych działań zaliczyć możemy wymienione poniżej kierunki.</i></p> <p><u>Kierunki działań:</u></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Przestrzeganie zasad strefowania w planowaniu przestrzennym m.in. lokalizowania w sąsiedztwie przedsięwzięć o zbliżonej uciążliwości hałasu</li> <li>2. Wykonywanie pomiarów emisji hałasu przez określonych prawem zarządców dróg i podmioty gospodarcze oraz przekazywanie wyników pomiarów uprawnionym organom ochrony środowiska w formie ustalonej prawem</li> <li>3. Tworzenie obszarów ograniczonego użytkowania zgodnie z wymogami obowiązujących przepisów prawnych w zakresie ochrony środowiska</li> <li>4. Tworzenie bazy danych na podstawie wyników uzyskanych: z prowadzonego monitoringu przez Opolskiego Wojewódzkiego Inspektora Ochrony Środowiska w Opolu, od zarządców dróg publicznych z pomiarów emisji oraz zgłoszeń w związku z występującą uciążliwością emisji hałasu</li> <li>5. Ustalanie i egzekwowanie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku przez właściwe organy i inspekcje ochrony środowiska</li> <li>6. Uwzględnienie w planach zagospodarowania przestrzennego wyników monitoringu środowiska, w szczególności w zakresie powietrza, wód i hałasu</li> <li>7. Tworzenie mechanizmów formalnych i organizacyjnych, w sferze administracyjnej na poziomie regionalnym i lokalnym umożliwiających koordynację działań w procedurach podejmowania decyzji oraz minimalizacji kosztów ponoszonych ze środków publicznych na uzyskiwanie danych podstawowych o skali zagrożenia hałasem</li> <li>8. Egzekwowanie wymagań dotyczących stanu technicznego pojazdów i przestrzegania dozwolonej prędkości ruchu</li> </ol>

### 2.2.2.2 Przepisy prawa, w tym prawa miejscowego, mające wpływ na stan akustyczny środowiska

Podstawowymi aktami prawa miejscowego określającymi warunki ochrony akustycznej dla poszczególnych kategorii użytkowania przestrzeni są miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego. Dokonano analizy zapisów miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego. Wyniki analizy zostały przedstawione w tabeli [patrz: **Błąd! Nieprawidłowy odsyłacz do zakładki: wskazuje na nią samą.**].

Tabela 2-9 Zestawienie miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego oraz studiów uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego obowiązujących na terenach sąsiadujących z autostradą A4 w granicach woj. opolskiego

Lp.	Orientacyjny kilometraż odcinka		Nazwa dokumentu	Uwarunkowania dotyczące klimatu akustycznego
	od km	do km		
1	195+100	195+200	Uchwała nr XXX/297/2002 Rady Gminy Olszanka wraz ze zmianą Uchwała nr XXVII/172/2009 Rady Gminy Olszanka z dnia 30.03.2009	Brak.
2	209+400	209+500	STUDIUM Uchwała nr XVII/110/11 Rady Miejskiej w Niemodlinie z dnia 24 listopada 2011	<u>Tereny zabudowy mieszkaniowej zagrodowej i agroturystyki (RM)</u> Nie zezwala się na lokalizację obiektów usługowych i produkcyjnych o dużej uciążliwości, stwarzających zagrożenie dla środowiska i zdrowia ludzi, ani innych inwestycji, których lokalizacja spowodowałaby przekroczenie dopuszczalnych wskaźników hałasu Rozwój mieszkalnictwa w gminie jest realizowany głównie w postaci zabudowy jednorodzinnej, zabudowy zagrodowej oraz wielorodzinnej na wydzielonych terenach, określonych następującymi symbolami: MW – zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna; MN1 – zabudowa mieszkaniowo – rekreacyjna; MN – zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna; RM – zabudowa zagrodowa i agroturystyka.
3	219+450	219+550		
4	222+000	222+300	MPZP Uchwała nr XXVI/175/05 Rady Gminy Dąbrowa z dnia 27 czerwca 2005r.  STUDIUM Uchwała nr V/21/11 Rady Gminy Dąbrowa z dnia 10 lutego 2011r.	<u>MPZP:</u> W ramach wymogów dotyczących ograniczenia skutków oddziaływania realizacji ustaleń planu na środowisko określa się: (...)w zakresie ochrony przed hałasem ustala się obowiązek utrzymania poziomu hałasu zewnętrznego mierzonego na granicy terenu przeznaczenia podstawowego objętego ochroną, wg norm określonych w przepisach odrębnych, dla terenów zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej, jako przeznaczenia towarzyszącego usługom oraz zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej z usługami i zabudowy zagrodowej poza obszarem planu, na przylegającym terenie wsi Prądy - pora nocy – 45 dB, pora dnia 55 dB, a dla zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej poza obszarem planu na przylegającym terenie wsi Prądy - pora nocy – 40 dB, pora dnia 50 dB (...) (MN) – Na planie dopuszcza się realizację pojedynczych jednorodzinnych domów mieszkalnych lub mieszkań, na nie wydzielonych działkach jako przeznaczenie towarzyszące terenom usług

Lp.	Orientacyjny kilometraż odcinka		Nazwa dokumentu	Uwarunkowania dotyczące klimatu akustycznego
	od km	do km		
5	223+400	224+500	MPZP Uchwała nr XXVI/175/05 Rady Gminy Dąbrowa z dnia 27 czerwca 2005r.  STUDIUM Uchwała nr V/21/11 Rady Gminy Dąbrowa z dnia 10 lutego 2011r.	<b>STUDIUM:</b> Ograniczenia w zainwestowaniu na terenach o przekroczonych standardach akustycznych polegają na zakazie lokalizacji obiektów mieszkalnych lub innych wymagających ochrony przed hałasem, jeżeli wcześniej nie zostaną podjęte środki ograniczające emisję fal dźwiękowych. Przy lokalizowaniu obiektów budowlanych na terenach sąsiadujących z drogami należy uwzględnić strefy ograniczonego użytkowanie terenu, to jest: <ul style="list-style-type: none"> <li>• strefę wyłączoną z wszelkiej działalności budowlanej, wyznaczoną położeniem linii zabudowy – określoną przepisami ustawy o drogach publicznych;</li> <li>• strefę uciążliwości dróg dotyczącą obiektów z pomieszczeniami na pobyt ludzi;</li> <li>• strefę uciążliwości drogi wyznaczoną położeniem linii uciążliwości drogi</li> </ul>
6	226+000	226+300	STUDIUM Uchwała nr V/21/11 Rady Gminy Dąbrowa z dnia 10 lutego 2011r.	Patrz pozycja wyżej
7	233+900	237+500	STUDIUM: Uchwała nr XXVII/193/2004 Rady Gminy w Prószkowie z dnia 30 listopada 2004r.	Dla poprawy jakości klimatu akustycznego w studium ustala się: <ul style="list-style-type: none"> <li>• dokonanie rozpoznania klimatu akustycznego ze wskazaniem terenów szczególnie narażonych na emisję hałasu,</li> <li>• wprowadzenie stref wolnych od ruchu samochodowego,</li> <li>• przestrzeganie zasad strefowania w planowaniu przestrzennym,</li> <li>• ustalanie i egzekwowanie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku przez właściwe organy i inspekcje ochrony środowiska</li> </ul>
8	243+800	244+600	MPZP Uchwała nr XI/170/2012 Rady Miejskiej w Krapkowicach z dnia 18 kwietnia 2012r.	W treści planu brak funkcji terenu objętych prawną ochroną przed hałasem W zakresie obsługi komunikacyjnej nakazuje się wprowadzenie elementów ochrony akustycznej przy autostradzie A4 oraz przy drodze krajowej nr 45 w miejscu bezpośredniego sąsiedztwa z terenami zabudowy mieszkaniowej w celu zmniejszenia uciążliwości komunikacji drogowej.
9	245+900	247+100	MPZP Uchwała nr XI/154/2012 Rady Miejskiej w Krapkowicach z dnia 15 lutego 2012r.	W planie ustala się: <ul style="list-style-type: none"> <li>• na terenach oznaczonych symbolami M i MW obowiązują dopuszczalne poziomy hałasu jak dla terenów zabudowy mieszkaniowo-usługowej;</li> <li>• na terenach oznaczonych symbolami MN obowiązują dopuszczalne poziomy hałasu jak dla terenów zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej</li> </ul>
10	247+650	247+750	MPZP Uchwała nr XXXV/266/2002 Rady Gminy w Gogolinie z dnia 26 lutego 2002r.	W treści planu ustala się dopuszczalne poziomy hałasu zgodnie z przepisami szczególnymi przyjmując: <ul style="list-style-type: none"> <li>• tereny 2MN, 1MN, MP, MU, MR i MW - za tereny zabudowy mieszkaniowej ,</li> <li>• tereny UPo i UPo(s) - za tereny zabudowy związanej z wielogodzinnym pobytem dzieci i młodzieży,</li> <li>• tereny ZP, ZP(UKr) i UKr - za tereny wypoczynkowo – rekreacyjne poza miastem.</li> </ul>

Lp.	Orientacyjny kilometraż odcinka		Nazwa dokumentu	Uwarunkowania dotyczące klimatu akustycznego
	od km	do km		
			wraz ze zmianą Uchwała nr VI/46/2007 Rady Gminy w Gogolinie z dnia 29 marca 2007r	Dopuszczalne poziomy ha <sup>3</sup> asu obowi <sup>1</sup> zuj <sup>1</sup> w granicach w/w terenów i na granicy tych terenów. Dodatkowo w ramach zmiany planu wprowadzono następujące zmiany: <ul style="list-style-type: none"> <li>• na terenach P/S/UK dopuszcza się lokalizację mieszkań właścicieli zakładów, w formie lokalu mieszkalnego wydzielonego w budynku, w którym prowadzona jest działalność gospodarcza, lub w towarzyszącym działalności gospodarczej budynku mieszkalnym jednorodzinny</li> <li>• wydziela się nowe tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej 1MN na terenach RP oraz nowy teren 1P/S/UK na terenie ZI(RL)</li> <li>• zmienia się oznaczenie przeznaczenie terenu z MR na MU</li> </ul>
11	248+250	248+350	MPZP Uchwała nr XXX/230/2001 Rady Gminy w Gogolinie z dnia 28 sierpnia 2001r. wraz ze zmianą Uchwała nr VI/47/2007 Rady Gminy w Gogolinie z dnia 29 marca 2007r	W zakresie dopuszczalnych poziomów hałasu stosuje się przepisy szczególne, przy czym za tereny zabudowy jednorodzinnej uznaje się tereny: 2 MN, za tereny zabudowy jednorodzinnej z usługami rzemieślniczymi - tereny: 1MN, MU, MR i MP. Dopuszczalny poziom ha <sup>3</sup> asu obowiązuje w granicach w/w terenów i na granicy tych terenów.  Przy przedsięwzięciach podejmowanych na terenach położonych w strefie oddziaływania autostrady należy uwzględniać ograniczenia określone w decyzji o ustanowieniu obszaru ograniczonego użytkowania. Do czasu wydania przedmiotowej decyzji na terenach tych należy przy budowie budynków zastosować środki techniczne zmniejszające hałas komunikacyjny w pomieszczeniach przeznaczonych na pobyt ludzi poniżej poziomu ustalonego w przepisach odrębnych  Dodatkowo w ramach zmiany planu wprowadzono następujące zmiany: <ul style="list-style-type: none"> <li>• wydziela się nowe tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej 1MN oraz 2MN z ciągiem pieszojezdnym KX na terenach RP i 1P/S/UK</li> </ul>
12	248+550	248+650	Uchwała nr XXXV/266/2002 Rady Gminy w Gogolinie z dnia 26 lutego 2002r. wraz ze zmianą Uchwała nr VI/46/2007 Rady Gminy w Gogolinie z dnia 29 marca 2007r Uchwała nr XXX/230/2001 Rady Gminy w Gogolinie z dnia 28 sierpnia 2001r. wraz ze zmianą Uchwała nr VI/47/2007	Patrz pozycja 10 i 11

Lp.	Orientacyjny kilometraż odcinka		Nazwa dokumentu	Uwarunkowania dotyczące klimatu akustycznego
	od km	do km		
			Rady Gminy w Gogolinie z dnia 29 marca 2007r	
13	249+700	250+800	STUDIUM: Uchwała nr XLII/356/2010 Rady Gminy w Gogolinie z dnia 28 stycznia 2010r.  Uchwała nr IX/72/2007 Rady Miejskiej w Krapkowicach z dnia 17 września 2007r.	Dla poprawy jakości klimatu akustycznego w studium ustala się: <ul style="list-style-type: none"> <li>kontrola przestrzegania i stosowania przepisów o ochronie środowiska przez podmioty prowadzące działalność gospodarczą, w szczególności w zakresie posiadania wymaganych decyzji określających warunki korzystania ze środowiska i przestrzegania tych warunków (dot. między innymi pozwoleń wodnoprawnych oraz decyzji o dopuszczalnych do wprowadzenia do powietrza rodzajów i ilości substancji zanieczyszczających) oraz w zakresie przestrzegania norm dotyczących emisji i hałasu i realizacji i przepisów regulujących gospodarkę odpadami,</li> <li>restrykcyjne przestrzeganie obowiązujących norm hałasu,</li> <li>zabudowa ciągów komunikacyjnych wysokimi pasami zieleni będącymi naturalnymi barierami akustycznymi, w szczególności przy autostradzie A-4,</li> <li>stosowanie ekranów przeciwakustycznych wzdłuż dróg, a w razie potrzeby przy zakładach produkcyjnych i usługowych</li> </ul>
14	251+250	251+350	MPZP Uchwała nr XXVI/356/05 Rady Miejskiej w Krapkowicach z dnia 26 października 2005r.	W ramach planu ustala się następujące zasady: <ul style="list-style-type: none"> <li>zakazuje się na terenie położonym w pasie 100 m od autostrady A4 (w liniach określonych na rysunku planu), pozostającym w bezpośredniej strefie oddziaływania autostrady, lokalizacji obiektów związanych ze stałym pobytem ludzi,</li> <li>dopuszczalne poziomy hałasu zewnętrznego przyjąć zgodnie z obowiązującymi przepisami szczególnymi; na terenie MZ, UH, UG jak dla zabudowy mieszkaniowej zbiorowego zamieszkania; na terenie MN jak dla zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej</li> </ul>
15	252+220	252+400	MPZP Uchwała nr XLII/357/2010 Rady Miejskiej w Gogolinie z dnia 28 stycznia 2010r.	W ramach planu ustala się następujące nakazy, zakazy i ograniczenia: <ul style="list-style-type: none"> <li>w zakresie dopuszczalnych poziomów hałasu obowiązują odpowiednio przepisy odrębne: <ul style="list-style-type: none"> <li>dla terenów MN - jak dla zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej,</li> <li>dla terenów MU - jak dla zabudowy mieszkaniowo - usługowej,</li> <li>dla terenów RM – jak dla zabudowy zagrodowej,</li> <li>dla terenów MW – jak dla zabudowy wielorodzinnej,</li> <li>dla terenów UO – jak dla zabudowy związanej ze stałym lub wielogodzinnym przebywaniem dzieci i młodzieży,</li> </ul> </li> <li>na terenach położonych przy drogach głównych (KDG) i linii kolejowej (tereny zamknięte), przy budowie nowych budynków mieszkalnych i innych z pomieszczeniami przeznaczonymi na pobyt ludzi, oraz przy przebudowie i remontach takich budynków – odpowiednio do zakresu tych prac - należy stosować rozwiązania techniczne zapewniające właściwe warunki akustyczne w budynkach - zgodnie z wymaganiami wynikającymi z warunków technicznych jakim powinny odpowiadać budynki; rozwiązania te powinny polegać na zastosowaniu odpowiednich rozwiązań dla przegród zewnętrznych i</li> </ul>

Lp.	Orientacyjny kilometraż odcinka		Nazwa dokumentu	Uwarunkowania dotyczące klimatu akustycznego
	od km	do km		
				<p>okien o wysokim wskaźniku izolacyjności akustycznej, a, w przypadku nowych budynków, także na odpowiednim usytuowaniu budynku i pomieszczeń przeznaczonych na pobyt ludzi względem źródła emisji hałasu; dopuszcza się odstępstwa w przypadku budynków zabytkowych, jeśli jest to uzasadnione względami ochrony ich walorów zabytkowych</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>zasady określone w pkt 5 należy stosować również w przypadku budowy/przebudowy budynków mieszkalnych na terenach zabudowy techniczno-produkcyjnej, na których plan dopuszcza lokalizację takich budynków</li> <li>na obszarach położonych w potencjalnym zasięgu uciążliwego oddziaływania autostrady (wyznaczonym w odległości 200m od zewnętrznej krawędzi jezdni) pozostawia się dotychczasowe przeznaczenie i sposób użytkowania terenów i obiektów z zakazem lokalizacji nowych obiektów z pomieszczeniami na pobyt ludzi</li> </ul>
16	254+900	255+600	MPZP Uchwała nr XLII/357/2010 Rady Miejskiej w Gogolinie z dnia 28.I. 2010	Patrz pozycja wyżej
17	259+000	259+300	MPZP Uchwała nr XV/167/2012 Rady Miejskiej w Gogolinie z dnia 30 stycznia 2012r.	<p>W planie ustala się następujące wymagania:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>w zakresie dopuszczalnych poziomów hałasu obowiązują odpowiednie przepisy odrębne: <ul style="list-style-type: none"> <li>dla terenów 1MN i 5MN(MW) – jak dla terenów zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej,</li> <li>dla terenów 2MN, 3MN(RM), i 4MN(RM) – jak dla terenów zabudowy mieszkaniowo-usługowej i zabudowy zagrodowej,</li> <li>dla terenu MW – jak dla terenów zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej,</li> <li>dla terenu 1 UPo – jak dla terenów zabudowy związanej ze stałym lub czasowym pobytem dzieci i młodzieży</li> </ul> </li> <li>na terenach położonych w strefie potencjalnego oddziaływania autostrady oraz terenach przyległych do drogi wojewódzkiej KDG, przy budowie, przebudowie i remontach istniejących budynków mieszkalnych i innych z pomieszczeniami przeznaczonymi na pobyt ludzi należy – odpowiednio do zakresu prac – stosować rozwiązania techniczne zapewniające właściwe warunki akustyczne, tj. zmniejszające uciążliwość spowodowane hałasem komunikacyjnym poniżej poziomu ustalonego w przepisach odrębnych, zgodnie z wymaganiami wynikającymi z warunków technicznych jakim powinny odpowiadać budynki; rozwiązania te powinny polegać na zastosowaniu odpowiednich rozwiązań dla przegród zewnętrznych i okien o wysokim wskaźniku izolacyjności akustycznej.</li> </ul>
18	265+450	265+750	MPZP Uchwała nr XXIII/114/04 Rady Miejskiej w Leśnicy z dnia 18 sierpnia 2004r.	<p>W planie ustala się następujące funkcje terenów objętych ochroną przed hałasem:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>tereny oznaczone na rysunku planu symbolami: MN, ME, MU, MR zalicza się do terenów zabudowy mieszkaniowej.</li> <li>tereny oznaczone na rysunku planu symbolem UO, US, UP zalicza się do terenów zabudowy związanej</li> </ul>

Lp.	Orientacyjny kilometraż odcinka		Nazwa dokumentu	Uwarunkowania dotyczące klimatu akustycznego
	od km	do km		
				ze stałym lub wielogodzinnym pobytem dzieci i młodzieży
19	267+600	267+700	MPZP Uchwała nr XXIII/114/04 Rady Miejskiej w Leśnicy z dnia 18 sierpnia 2004r.	Patrz pozycja wyżej
20	274+500	274+700	MPZP Uchwała nr XLIV/241/2002 Rady Miejskiej w Ujeździe z dnia 25 lutego 2002r.	W planie ustala się: <ul style="list-style-type: none"> <li>• w granicach opracowania planu zakazuje się przekraczania obowiązujących według przepisów prawnych dopuszczalnych wartości stężeń substancji zanieczyszczających w powietrzu, dopuszczalnych poziomów natężenia hałasu w środowisku oraz najwyższych dopuszczalnych stężeń i natężeń czynników szkodliwych dla zdrowia w środowisku pracy</li> <li>• na całym terenie objętym planem ustala się zakaz lokalizacji zabudowy mieszkaniowej</li> </ul>
21	280+500	280+600	MPZP Uchwała nr XLIV/100/2004 Rady Miejskiej w Ujeździe z dnia 6 lipca 2004r.	W planie ustala się dopuszczalny poziom hałasu w środowisku przyjmować zgodnie z obowiązującymi przepisami szczególnymi na terenach planu oznaczanych symbolem: <ul style="list-style-type: none"> <li>• MM – tereny zabudowy mieszkaniowej mieszanej</li> <li>• MR – tereny zabudowy mieszkaniowej zagrodowej</li> <li>• UPo - tereny usług publicznych – oświaty</li> </ul>

## 2.3 Część graficzna

### 2.3.1 Emisja hałasu przed i po realizacji zadań programu z uwzględnieniem liczby mieszkańców na terenie objętym programem

Zakres możliwych działań o charakterze technicznym (inwestycyjnym) jaki może zostać przedsięwzięty w celu ograniczenie emisji hałasu do środowiska z przedmiotowego odcinka drogowego będzie wynikał z opracowanych przeglądów ekologicznych. Jednym z działań możliwych do wykonania jest rozbudowa oraz budowa nowych ekranów akustycznych. Skuteczność działań polegających na realizacji ekranów akustycznych przedstawiono na załączniku graficznym nr **2-1**. Realizacja ekranów akustycznych w przedstawionej lokalizacji jest realna, ale jej zasadność powinna zostać potwierdzona opracowanym wcześniej przeglądem ekologicznym. W przypadku zidentyfikowania powodów dla których ekran akustyczny nie będzie mógł być zrealizowany przegląd ekologiczny stanowić będzie podstawę do ustanowienia obszaru ograniczonego użytkowania dla całego przebiegu analizowanego odcinka drogowego.

### 2.3.2 Emisja hałasu na odcinkach ze stwierdzonym przekroczeniem wskaźników oceny

Prezentacja zasięgu izofon wskaźnika  $L_{DWN}$  na obszarach ze stwierdzonym przekroczeniem dopuszczalnego poziomu hałasu przedstawiona została na załącznikach graficznych **A4-1** do **A4-4**.

## Rozdział 3 DROGA KRAJOWA NR 11, POWIAT OLESKI

### 3.1 Część opisowa

#### 3.1.1 Opis obszaru objętego zakresem programu

Przedmiotowy odcinek drogi o łącznej długości 0,8 km, przechodzi przez centrum miejscowości Olesno, w powiecie oleskim. Jest on częścią drogi krajowej nr 11 biegnącej przez województwa zachodniopomorskie, wielkopolskie, opolskie i śląskie, łącząc Śląsk z Bałtykiem.

W ramach Programu analizą objęto jeden odcinek, na którym obciążenie ruchem przekracza 3 miliony pojazdów rocznie:

Tabela 3-1 Odcinki drogi objęte zakresem Programu

Nr drogi	Nazwa odcinka	km początku	km końca	Długość odcinka [km]
DK11	Olesno /Przejście/	509,2	510,0	0,8

Granice obszaru analizowanego w niniejszym programie stanowią izolinie dopuszczalnych poziomów dźwięku określonych wskaźnikami  $L_{DWN}$  i  $L_N$ . Granice te określono w opracowanej mapie akustycznej [9], która stanowi podstawę niniejszego programu. Sięgają one na terenach otwartych kilkudziesięciu metrów od osi drogi. Na rozpatrywanym obszarze nie stwierdzono występowania przekroczenia dopuszczalnych poziomów dźwięku, tym samym zakres niniejszego Programu, ma powierzchnię 0,00 km<sup>2</sup>

Na rysunku [patrz: Rysunek 3-1] przedstawiono orientacyjną lokalizację odcinka drogi krajowej nr 11 objętej zakresem niniejszego rozdziału wraz z wskazaniem obszarów z przekroczeniem dopuszczalnych poziomów hałasu.





Rysunek 3-1 Poglądowa lokalizacja analizowanego odcinka drogi krajowej nr 11 na tle województwa opolskiego (kolor czerwony – przekroczenia)

### 3.1.2 Podanie naruszenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku wraz z podaniem zakresu naruszenia

Zakres naruszeń dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku pochodzącego od ruchu pojazdów odbywającego się po analizowanym odcinku drogi krajowej nr 11 przedstawiono w tabeli [patrz: Tabela 3-2]. W tabeli zestawiono opis zakresu przekroczeń wartości dopuszczalnych w przyporządkowaniu do poszczególnych odcinków, dla których wartość wskaźnika M jest większa/równa od 0.

Tabela 3-2 Naruszenia dopuszczalnych poziomów hałasu wraz z podaniem zakresu naruszenia na opolskim odcinku DK nr 11.

Lp.	Kilometraż		Zakres naruszeń dopuszczalnych wartości poziomu hałasu wyrażonego wskaźnikiem $L_{DWN}$	Gmina	Liczba mieszkańców	Wskaźnik M/ Priorytet
	od km	do km				
1	509+200	510+000	$L_{DWN}$ : brak przekroczeń $L_N$ : brak przekroczeń	Olesno	0	0/Brak

### 3.1.3 Wyszczególnienie podstawowych kierunków i zakresów działań niezbędnych do przywrócenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku

Na rozpatrywanym odcinku drogi krajowej nr 11 nie stwierdzono przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku, w związku z powyższym nie ma konieczności podejmowania działań naprawczych.

Podstawowe kierunki działań mających na celu utrzymanie dobrego stanu klimatu akustycznego na rozpatrywanych obszarach przedstawione zostały w tabeli [patrz: Tabela 3-3]. Tabela ta stanowi także harmonogram realizacji Programu. Prezentowane działania wybrane zostały z katalogu środków prezentowanych w rozdziale 1.1.6, w ramach którego zebrano i opisano podstawowe kierunki i zakresy działań niezbędnych do przywrócenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku.

Zgodnie z planami inwestycyjnymi GDDKiA przedstawionym w piśmie nr GDDKiA-O/OP/I-22/26/mmk/OŚ-OG/10/2014 na analizowanym odcinku drogi nie przewiduje się żadnych działań.

Tabela 3-3 Zestawienie kierunków i działań naprawczych niezbędnych do utrzymania dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku

Lp.	Orientacyjny kilometraż odcinka		Działania naprawcze	Uzasadnienie planowanych działań	Szacunkowe Koszty	Termin realizacji
	od km	do km				
1	509+200	510+000	Monitoring stanu klimatu akustycznego w ramach generalnego pomiaru hałasu przy drogach krajowych (cykle 5 letnie) oraz aktualizacji map akustycznych (cykle 5 letnie)	Na badanym odcinku drogi nie stwierdzono przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu.	4000,00	2019
Odpowiedzialny:			Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad			

## 3.2 Uzasadnienie zakresu określonych w programie zagadnień

### 3.2.1 Dane i wnioski ze sporządzonych map akustycznych

#### 3.2.1.1 Charakterystyka obszaru objętego mapą akustyczną, w tym uwarunkowań wynikających z MPZP oraz ograniczeń związanych z występowaniem obszarów ograniczonego użytkowania

W ramach mapy akustycznej wykonanej dla dróg krajowych o ruchu powyżej 3 milionów pojazdów analizą objęto ośmiuset metrowy odcinek drogi krajowej nr 11. Odcinek ten oddziałuje na 1 gminę wchodzącą w skład 1 powiatu [patrz: Tabela 3-4]

Tabela 3-4 Spis gmin i powiatów objęty zakresem oddziaływania wykazany w mapie akustycznej – Autostrada A4

Gmina	Powiat
Olesno	oleski

W bezpośrednim sąsiedztwie analizowanego odcinka znajdują się tereny o różnych funkcjach. Na przeważającym obszarze są to tereny mieszkaniowo-usługowe oraz zabudowy wielorodzinnej, objęte ochroną przed hałasem. W większej odległości od drogi wyróżnić można inne funkcje objęte ochroną przed hałasem, w tym:

- tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej,
- tereny zabudowy związanej ze stałym lub czasowym pobytem dzieci i młodzieży,
- tereny rekreacyjno-wypoczynkowe.

Duża część terenów objętych prawną ochroną przed hałasem wyszczególniona została w ramach miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, a pozostałe ujęte są na studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego poszczególnych gmin.

Szczegółowa identyfikacja rodzajów terenów objętych ochroną przed hałasem, wraz klasyfikacją do poszczególnych rodzajów terenu zgodnie z tabelą dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku, przedstawiona została w ramach Mapy akustycznej [9] na mapach wrażliwości hałasowej obszarów dla  $L_{DWN}$  oraz  $L_N$ .

#### 3.2.1.2 Charakterystyka terenów objętych programem, w tym liczby mieszkańców, gęstości zaludnienia oraz zakresu przekroczeń dopuszczalnych hałasu w środowisku

Szczegółowy wykaz terenów objętych zakresem opracowania przedstawiony został w tabeli o naruszeniach wartości dopuszczalnych [patrz: Tabela 3-2]. Zestawienie przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu określonych wskaźnikami  $L_{DWN}$  i  $L_N$  oraz liczby mieszkańców objętych tym przekroczeniem na analizowanym odcinku drogi krajowej nr 11, określone w ramach opracowanej Mapy akustycznej [9], przedstawiono w tabelach poniżej.

Tabela 3-5 Przekroczenia wartości dopuszczalnych,  $L_{DWN}$ , przy DK nr 11

Obszar województwa opolskiego	Przekroczenia wskaźnika hałasu drogowego $L_{DWN}$ w dB:				
	do 5 dB	> 5-10 dB	> 10-15 dB	> 15-20 dB	> 20 dB
	Stan warunków akustycznych środowiska				
	nieдобry		zły		bardzo zły
Powierzchnia obszarów zagrożonych [km <sup>2</sup> ]	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Liczba lokali mieszkalnych [tys.]	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Liczba zagrożonych mieszkańców [tys.]	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Liczba budynków szkolnych i przedszkolnych	0	0	0	0	0
Liczba budynków służby zdrowia, opieki społecznej i socjalnej	0	0	0	0	0
Inne obiekty budowlane istotne z punktu widzenia ochrony przed hałasem	0	0	0	0	0

Tabela 3-6 Przekroczenia wartości dopuszczalnych  $L_N$ , przy DK nr 11

Obszar województwa opolskiego	Przekroczenia wskaźnika hałasu drogowego $L_N$ w dB:				
	do 5 dB	> 5-10 dB	> 10-15 dB	> 15-20 dB	> 20 dB
	Stan warunków akustycznych środowiska				
	nieдобry		zły		bardzo zły
Powierzchnia obszarów zagrożonych [km <sup>2</sup> ]	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Liczba lokali mieszkalnych [tys.]	0,001	0,000	0,000	0,000	0,000
Liczba zagrożonych mieszkańców [tys.]	0,004	0,000	0,000	0,000	0,000
Liczba budynków szkolnych i przedszkolnych	0	0	0	0	0
Liczba budynków służby zdrowia, opieki społecznej i socjalnej	0	0	0	0	0
Inne obiekty budowlane istotne z punktu widzenia ochrony przed hałasem	0	0	0	0	0

### 3.2.1.3 Charakterystyka techniczno – akustyczna źródeł hałasu mających negatywny wpływ na poziom hałasu w środowisku

Podstawowe informacje z zakresu danych techniczno – akustycznych dla drogi krajowej nr 11, na odcinku objętym programem przedstawione zostały w tabeli [patrz: Tabela 3-7]. Dane poniższe stanowiły informacje wejściową opracowanej mapy akustycznej.

Tabela 3-7 Charakterystyka techniczno – akustyczna źródła hałasu – DK 11

Nr drogi	Nazwa odcinka	Kilometraż		Długość odcinka [km]	Obciążenie ruchem		
		km początku	km końca		Pojazdy lekkie	Pojazdy ciężkie	SDR
A4	Gr. Woj. – W. Przylesie	509,2	510,0	0,8	12790	1859	14649

### 3.2.2 Analiza materiałów, dokumentów i publikacji wykorzystanych w programie

Niniejszy program ochrony środowiska przed hałasem uwzględnia postanowienia zawarte w szeregu opracowań obejmujących swym zakresem tereny, na które oddziałuje analizowany odcinek drogi krajowej nr 11.

W rozdziale tym przedstawiono problematykę hałasu ujętą w różnych materiałach opracowanych na szczeblu powiatowym i gminnym. W skład analizowanych materiałów wchodziły:

- istniejące powiatowe lub gminne programy ochrony środowiska
- przepisy prawa, w tym prawa miejscowego, mające wpływ na stan akustyczny środowiska

Dokumenty opracowywane na szczeblu krajowym i wojewódzkim przeanalizowane zostały w ramach wstępu do opracowania [patrz: Rozdział 1]. W skład analizowanych materiałów wchodziły:

- koncepcje, plany, strategie, programy i polityki o których mowa w art. 40 ust 1 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska
- pozwolenia na emitowanie hałasu do środowiska oraz inne dokumenty i materiały wykonane dla potrzeb postępowań administracyjnych prowadzonych w stosunku do podmiotów korzystających ze środowiska, których działalność ma negatywny wpływ na stan akustyczny środowiska
- przepisy dotyczące emisji hałasu z instalacji i urządzeń, w tym pojazdów, których funkcjonowanie ma negatywny wpływ na stan klimatu akustycznego
- nowe, dostępne techniki i technologie w zakresie zwalczania hałasu

### 3.2.2.1 Istniejące powiatowe lub gminne programy ochrony środowiska

Poniżej, w tabeli, przedstawiono główne ustalenia powiatowych i gminnych programów ochrony środowiska dla analizowanego odcinka drogi krajowej nr 11, które mają odniesienie do niniejszego opracowania.

Tabela 3-8 Ustalenie w zakresie hałasu zawarte w powiatowych i gminnych programach ochrony środowiska

l.p.	Dokument	Ustalenia w zakresie hałasu
<b>Powiatowe</b>		
1	Aktualizacja Programu Ochrony Środowiska Powiatu Oleskiego na lata 2013-2016 z perspektywą 2017-2020	<p><u>Cel:</u> Ocena narażenia społeczeństwa na ponadnormatywny hałas i podjęcie kroków do zmniejszenia zagrożenia tam, gdzie jest ono największe. Ochrona mieszkańców powiatu oleskiego przed hałasem zagrażającym zdrowiu lub jakości życia.</p> <p><u>Kierunki działań:</u> Dla zarządców dróg:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Tworzenie pasów zieleni ochronnej wzdłuż dróg powiatowych</li> <li>2. Budowa ekranów akustycznych wzdłuż dróg gdzie występują przekroczenia standardów akustycznych</li> <li>3. Zmniejszanie szybkości ruchu</li> <li>4. Modernizacja nawierzchni dróg</li> <li>5. Usprawnianie organizacji ruchu drogowego</li> <li>6. Wykonywanie pomiarów emisji hałasu przez określonych prawem zarządców dróg i podmioty gospodarcze oraz przekazywanie wyników pomiarów uprawnionym organom ochrony środowiska w formie ustalonej prawem (wraz z WIOŚ)</li> </ol> <p>Dla powiatu:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Gromadzenie danych na temat zagrożenia i emisji hałasu w powiecie</li> <li>2. Tworzenie bazy danych na podstawie wyników uzyskanych: z prowadzonego monitoringu przez Opolskiego Wojewódzkiego Inspektora Ochrony Środowiska w Opolu, od zarządców dróg publicznych z pomiarów emisji oraz zgłoszeń w związku z występującą uciążliwością emisji hałasu</li> <li>3. Ustalanie i egzekwowanie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku przez właściwe organy i inspekcje ochrony środowiska</li> <li>4. Stworzenie i prowadzenie systemu monitoringu hałasu w województwie</li> </ol> <p>Dodatkowo w ramach działań gmin wymienia się: Przestrzeganie zasad strefowania w planowaniu przestrzennym m.in. lokalizowania w sąsiedztwie przedsięwzięć o zbliżonej uciążliwości hałasu</p>
<b>Gminne</b>		
1	Aktualizacja Programu Ochrony Środowiska dla Gminy Olesno na lata 2011-2014 z perspektywą do roku 2018	<p><u>Cel:</u></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Zapewnienie sprzyjającego komfortu akustycznego środowiska,</li> <li>2. Rozbudowa oraz poprawa stanu infrastruktury drogowej.</li> </ol> <p><u>Strategia realizacji celu:</u> W celu realizacji celu należy eliminować zagrożenia środowiska nadmiernym hałasem. Eliminacja ta polegać może na poprawie stanu technicznego dróg prowadzonej „na bieżąco” (obniżenie emisji komunikacyjnej), eliminacji ruchu pojazdów ciężkich z obszarów gęstej zabudowy mieszkaniowej oraz monitoringu innych źródeł hałasu występujących na terenie Gminy Olesno.</p>

### 3.2.2.2 Przepisy prawa, w tym prawa miejscowego, mające wpływ na stan akustyczny środowiska

Podstawowymi aktami prawa miejscowego określającymi warunki ochrony akustycznej dla poszczególnych kategorii użytkowania przestrzeni są miejscowe plany zagospodarowania

przestrzennego. Dokonano analizy zapisów miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego. Wyniki analizy zostały przedstawione w tabeli [patrz: Tabela 3-9].

Tabela 3-9 Zestawienie miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego oraz studiów uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego obowiązujących na terenach sąsiadujących z drogą krajową nr 11 w granicach objętych opracowaniem

Lp.	Orientacyjny kilometraż odcinka		Nazwa dokumentu	Uwarunkowania dotyczące klimatu akustycznego
	od km	do km		
1	509+200	510+000	<p>MPZP Uchwała nr XXXV/271/97 Rady Miejskiej w Oleśnie z dnia 18 czerwca 1997r.</p> <p>Uchwała nr XXXIV/336/2001 Rady Miejskiej w Oleśnie z dnia 27 czerwca 2001r</p> <p>Uchwała nr XXXIV/337/2001 Rady Miejskiej w Oleśnie z dnia 27 czerwca 2001r</p> <p>Uchwała nr XL/395/2002 Rady Miejskiej w Oleśnie z dnia 27 lutego 2002r</p> <p>Uchwała nr XLIV/463/2002 Rady Miejskiej w Oleśnie z dnia 9 października 2002r</p> <p>Uchwała nr XLII/257/09 Rady Miejskiej w Oleśnie z dnia 24 lipca 2009r</p> <p>Uchwała nr IX/58/11 Rady Miejskiej w Oleśnie z dnia 29 czerwca</p>	<p><i>Wszystkie przeanalizowane miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego gminy Olesno charakteryzują się podobnymi wskazaniami w zakresie ochrony środowiska przed hałasem. Poniżej zestawiono wszystkie zapisy zawarte w planach.</i></p> <p>W planach ustala się:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• budynki związane z wielogodzinnym pobytem dzieci i młodzieży powinny być sytuowane w odległości zapewniającej zachowanie dopuszczalnego poziomu hałasu, określonego w przepisach szczególnych w sprawie dopuszczalnego poziomu hałasu</li> <li>• w sąsiedztwie terenów zabudowy mieszkaniowej należy przewidzieć zastosowanie ekranów dźwiękochłonnych lub innych rozwiązań redukujących rozprzestrzenianie się hałasu</li> <li>• na terenach MC – teren koncentracji mieszkalnictwa i usług – dopuszczalny poziom hałasu jak dla zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej, z godnie z przepisami szczególnymi</li> <li>• na terenach UM/MU – teren usługowo-mieszkaniowy – dopuszczalny poziom hałasu jak dla zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej, z godnie z przepisami szczególnymi</li> <li>• na terenach MN<sub>r</sub>/MN – teren budownictwa mieszkaniowego jednorodzinnego u usług nieuciążliwych– dopuszczalny poziom hałasu jak dla zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej oraz terenów zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej z usługami rzemieślniczymi, z godnie z przepisami szczególnymi</li> <li>• na terenach MN<sub>r</sub> – teren budownictwa mieszkaniowego jednorodzinnego i rekreacyjnego– dopuszczalny poziom hałasu jak dla zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej, z godnie z przepisami szczególnymi</li> <li>• na terenach 1.11 – zabudowa mieszkalno-usługowa– dopuszczalny poziom hałasu w porze dnia 60 dB(A) i porze nocy 50 dB(A), z godnie z przepisami szczególnymi</li> <li>• stosownie do przepisów odrębnych w zakresie ochrony środowiska, dotyczących ochrony przed hałasem, na obszarze objętym planem wskazuje się następujące rodzaje terenów o różnych funkcjach lub różnych zasadach zagospodarowania: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ tereny oznaczone symbolem MN – zalicza się do terenów zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej,</li> <li>○ tereny oznaczone symbolami: MW, M/U – zalicza się do terenów zabudowy mieszkaniowej</li> </ul> </li> </ul>

Lp.	Orientacyjny kilometraż odcinka		Nazwa dokumentu	Uwarunkowania dotyczące klimatu akustycznego
	od km	do km		
			2011r	wielorodzinnej i zamieszkania zbiorowego oraz terenów mieszkaniowo – usługowych, <ul style="list-style-type: none"> <li>○ tereny oznaczone symbolami: MN/U, U – zalicza się do terenów mieszkaniowo – usługowych;</li> </ul>

### 3.3 Część graficzna

#### 3.3.1 Emisja hałasu przed i po realizacji zadań programu z uwzględnieniem liczby mieszkańców na terenie objętym programem

Na rozpatrywanym, odcinku drogi nie stwierdzono przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku, dlatego nie przewiduje się podejmowania działań ograniczających emisję hałasu.

#### 3.3.2 Emisja hałasu na odcinkach ze stwierdzonym przekroczeniem wskaźników oceny

Na analizowanym odcinku drogi nie stwierdzono występowania przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu, dlatego nie przedstawia się rozkładu izofon na załącznikach graficznych.

## Rozdział 4 DROGA KRAJOWA NR 39, POWIATY BRZESKI I NAMYSŁOWSKI

### 4.1 Część opisowa

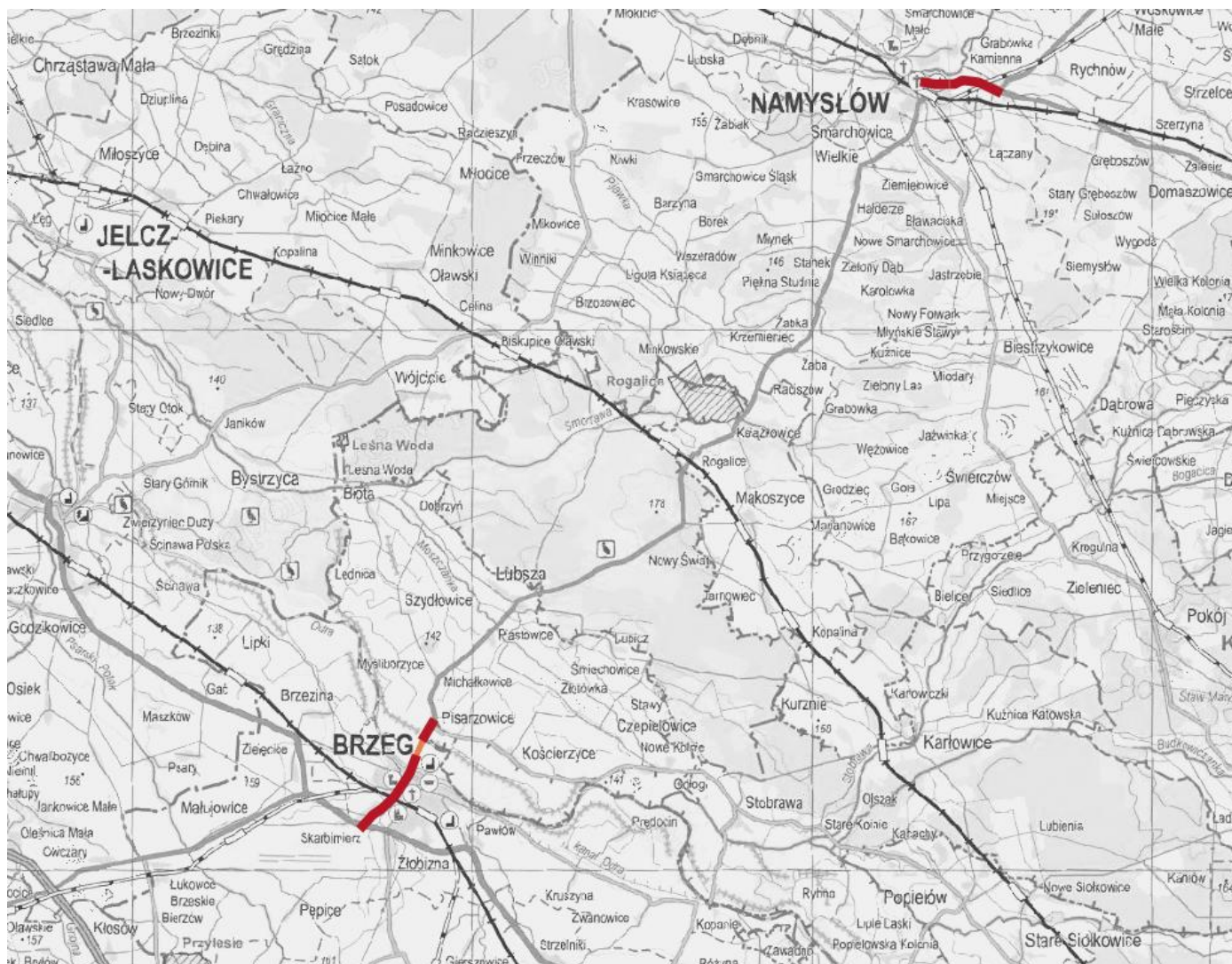
#### 4.1.1 Opis obszaru objętego zakresem programu

Droga krajowa nr 39 stanowi połączenie Łagiewnik w województwie dolnośląskim z Baranowem koło Kępna w województwie wielkopolskim. Przez obie miejscowości, które łączy DK39 przebiega także droga krajowa nr 8, z tym, że trasa DK39 omija Wrocław wraz z aglomeracją. Na odcinku przecinającym województwo opolskie, zidentyfikowano dwa fragmenty drogi, których obciążenie ruchem przekracza 3 miliony pojazdów rocznie. W ramach Programu analizą objęto oba odcinki, zgodnie z kilometrażem przedstawionym w tabeli poniżej.

Tabela 4-1 Odcinki drogi objęte zakresem Programu

Nr drogi	Nazwa odcinka	km początku	km końca	Długość odcinka [km]
DK39	Brzeg /Przejście/	46,7	51,0	4,3
DK39	Namysłów – Kamienna	81,6	84,2	2,6

Granice obszaru analizowanego w niniejszym programie stanowią izolinie dopuszczalnych poziomów dźwięku określonych wskaźnikami  $L_{DWN}$  i  $L_N$ . Granice te określono w opracowanej mapie akustycznej [9], która stanowi podstawę niniejszego programu. Sięgają one na terenach otwartych kilkudziesięciu metrów od osi drogi. Obszar, na którym występują przekroczenia dopuszczalnych poziomów dźwięku, a tym samym stanowiący zakres niniejszego Programu, ma powierzchnię około 0,93 km<sup>2</sup>



Rysunek 4-1 Poglądowa lokalizacja ponadnormatywnego hałasu analizowanego odcinka drogi krajowej nr 39 na tle województwa opolskiego (kolor czerwony – przekroczenia)



Na rysunku [patrz: Rysunek 4-1] przedstawiono orientacyjną lokalizację drogi krajowej nr 39 objętej zakresem niniejszego rozdziału wraz z wskazaniem obszarów z przekroczeniem dopuszczalnych poziomów hałasu.

#### 4.1.2 Podanie naruszenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku wraz z podaniem zakresu naruszenia

Zakres naruszeń dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku pochodzącego od ruchu pojazdów odbywającego się po analizowanym odcinku drogi krajowej nr 39 przedstawiono w tabeli [patrz: Tabela 4-2]. W tabeli zestawiono opis zakresu przekroczeń wartości dopuszczalnych w przyporządkowaniu do poszczególnych odcinków, dla których wartość wskaźnika M jest większa/równa od 0.

Tabela 4-2 Naruszenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku wraz z podaniem zakresu naruszenia na opolskim odcinku DK nr 39.

Lp.	Kilometraż		Zakres naruszeń dopuszczalnych wartości poziomu hałasu wyrażonego wskaźnikiem $L_{DWN}$	Gmina	Liczba mieszkańców	Wskaźnik M/ Priorytet
	od km	do km				
1	46+700	49+200	$L_{DWN}$ i $L_N$ : przekroczenie po obu stronach drogi w zakresie 0-5 dB. Teren zabudowany, z mieszkańcami. Szerokość pasa przekroczeń ok. 50m. Długość przekroczeń ok. 2400m	Brzeg	4395	950/Wysoki
2	49+400	49+550	$L_{DWN}$ i $L_N$ : przekroczenie po lewej stronie drogi w zakresie 0-5 dB. Teren zabudowany (jeden dom) oraz częściowo niezabudowany (park), z kilkoma mieszkańcami. Szerokość pasa przekroczeń ok. 30m. Długość przekroczeń ok. 40m	Brzeg	1919	415/Wysoki
3	50+500	50+950	$L_{DWN}$ i $L_N$ : przekroczenie po obu stronach drogi w zakresie 5-10 dB i 0-5 dB. Teren zabudowany, z mieszkańcami. Szerokość pasa przekroczeń ok. 70m. Długość przekroczeń ok. 300m	Lubsza	33	30/Średni
4	81+600	83+450	$L_{DWN}$ i $L_N$ : przekroczenie po obu stronach drogi w zakresie 5-10 dB i 0-5 dB. Teren zabudowany, z mieszkańcami. Szerokość pasa przekroczeń ok. 60m. Długość przekroczeń ok. 1900m	Namysłów	355	1087/Wysoki
5	83+600	84+160	$L_{DWN}$ i $L_N$ : przekroczenie po lewej stronie drogi w zakresie 0-5 dB. Teren zabudowany oraz częściowo niezabudowany, z mieszkańcami i bez. Szerokość pasa przekroczeń ok. 50m. Długość przekroczeń ok. 500m	Namysłów	837	181/Wysoki

#### 4.1.3 Wyszczególnienie podstawowych kierunków i zakresów działań niezbędnych do przywrócenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku

Analizowany odcinek drogi krajowej nr 39 charakteryzuje się dużym natężeniem ruchu oraz przebiegiem przez silnie zurbanizowane fragmenty miast i wsi. Te dwa parametry decydują o niekorzystnym stanie klimatu akustycznego w sąsiedztwie drogi. Szczegółowy opis wielkości przekroczeń przedstawiony został w rozdziale wcześniej. Pośród katalogu środków zaradczych mających na celu eliminację przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu do najistotniejszych zaliczyć można:

- Realizacja obwodnicy miasta Brzeg i Namysłów,
- Wykonanie przeglądu ekologicznego w celu szczegółowego ustalenie wielkości przekroczenia oraz dokładnego przeanalizowania technicznych możliwości redukcji hałasu i w konsekwencji budowa ekranów akustycznych i/lub ustanowienie obszaru ograniczonego użytkowania,
- Zaktualizowanie warstwy wrażliwości akustycznej mapy akustycznej, w celu eliminacji obszarów nie objętych ochroną przed hałasem,

Podstawowe kierunki działań mających na celu doprowadzenie stanu klimatu akustycznego do warunków normatywnych w ramach wymienionych obszarów z przekroczeniami przedstawione zostały w tabeli [patrz: Tabela 4-3]. Tabela ta stanowi także harmonogram realizacji Programu. Prezentowane działania wybrane zostały z katalogu środków prezentowanych w rozdziale 1.1.6, w ramach którego zebrano i opisano podstawowe kierunki i zakresy działań niezbędnych do przywrócenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku.

Zgodnie z planami inwestycyjnymi GDDKiA przedstawionym w piśmie nr GDDKiA-O/OP/I-22/26/mmk/OŚ-OG/10/2014 na analizowanym odcinku drogi nie przewiduje się żadnych działań.

Tabela 4-3 Zestawienie kierunków i działań naprawczych niezbędnych do przywrócenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku w otoczeniu drogi krajowej nr 39

Lp.	Orientacyjny kilometraż odcinka		Działania mające na celu poprawę klimatu akustycznego	Szacunkowe Koszty	Termin realizacji
	od	do			
1	46+700	49+200	Wykonanie przeglądu ekologicznego w celu przeanalizowania wszystkich możliwych technicznych metod redukcji hałasu (w tym budowa obwodnicy miasta) oraz określenia w większej skali wielkości przekroczenia w celu wyznaczenia granic obszarów ograniczonego użytkowania.	-*	2016
			Podjęcie działań inwestycyjnych i organizacyjnych wynikających z przeglądu ekologicznego (patrz rozdział 1.1.6), w tym uchwalenie obszarów ograniczonego użytkowania na terenach na których wyczerpane zostały techniczne środki ochrony.		2019
2	49+400	49+550	Aktualizacja warstwy wrażliwości akustycznej mapy akustycznej, w celu eliminacji obszarów nie objętych ochroną przed hałasem Wykonanie przeglądu ekologicznego w celu szczegółowego ustalenie wielkości przekroczenia oraz dokładnego przeanalizowania technicznych możliwości redukcji hałasu.	-*	2016
			Podjęcie działań inwestycyjnych i organizacyjnych wynikających z przeglądu ekologicznego (patrz rozdział 1.1.6), w tym uchwalenie obszarów ograniczonego użytkowania na terenach na których wyczerpane zostały techniczne środki ochrony.		2019

Lp.	Orientacyjny kilometraż odcinka		Działania mające na celu poprawę klimatu akustycznego	Szacunkowe Koszty	Termin realizacji
	od	do			
3	50+500	50+950	Aktualizacja warstwy wrażliwości akustycznej mapy akustycznej, w celu eliminacji obszarów nie objętych ochroną przed hałasem Wykonanie przeglądu ekologicznego w celu szczegółowego ustalenia wielkości przekroczenia oraz dokładnego przeanalizowania technicznych możliwości redukcji hałasu.	-*	2016
			Podjęcie działań inwestycyjnych i organizacyjnych wynikających z przeglądu ekologicznego (patrz rozdział 1.1.6), w tym uchwalenie obszarów ograniczonego użytkowania na terenach na których wyczerpane zostały techniczne środki ochrony.		2019
4	81+600	83+450	Wykonanie przeglądu ekologicznego w celu szczegółowego ustalenia wielkości przekroczenia oraz dokładnego przeanalizowania technicznych możliwości redukcji hałasu.	-*	2016
			Podjęcie działań inwestycyjnych i organizacyjnych wynikających z przeglądu ekologicznego (patrz rozdział 1.1.6), w tym uchwalenie obszarów ograniczonego użytkowania na terenach na których wyczerpane zostały techniczne środki ochrony.		2019
5	83+600	84+160	Aktualizacja warstwy wrażliwości akustycznej mapy akustycznej, w celu eliminacji obszarów nie objętych ochroną przed hałasem Wykonanie przeglądu ekologicznego w celu szczegółowego ustalenia wielkości przekroczenia oraz dokładnego przeanalizowania technicznych możliwości redukcji hałasu.	-*	2016
			Podjęcie działań inwestycyjnych i organizacyjnych wynikających z przeglądu ekologicznego (patrz rozdział 1.1.6), w tym uchwalenie obszarów ograniczonego użytkowania na terenach na których wyczerpane zostały techniczne środki ochrony.		2019
<b>Uzasadnienie planowanych działań</b>			<p><u>Brzeg, Lubsza, Namysłów:</u> Droga przechodzi przez tereny silnie zurbanizowane z licznymi skrzyżowaniami i włączeniami do drogi. Część przekroczeń występuje na terenach niezainwestowanych oraz istniejących zakładów pracy. Ich rzeczywiste zagospodarowanie nie podlega ochronie przed hałasem w myśl art. 113 POŚ. Realizacja ekranów akustycznych jest utrudniona z racji znaczącej redukcji ich skuteczności wynikającej z konieczności realizacji wielu przerw na wjazdy oraz wymaga dokładnego przeglądu możliwości technicznych ich posadowienia. Dodatkowo w realizacji ekranów tylko z jednej strony drogi (po której występują możliwości techniczne) może prowadzić do zwiększenia hałasu po stronie przeciwnej. Jedynym realnym działaniem technicznym dążącym do redukcji hałasu jest rozważenie zastosowania cichej nawierzchni. W przypadku wyczerpania środków technicznych, bądź nie możliwości ich zastosowania, konieczne będzie ustanowienie obszaru ograniczonego użytkowania. W celu dokładnego przeanalizowania stanu klimatu akustycznego, wraz analizą wariantową różnych rozwiązań, konieczne jest opracowanie przeglądu ekologicznego. W przypadku rozpatrywanych odcinków drogi najlepszym rozwiązaniem byłaby budowa obwodnic.</p>		

\* koszt realizacji działań naprawczych uzależniony w istotny sposób od wyników prac studialnych  
Za realizację działań oraz finansowanie ich odpowiedzialny jest podmiot zarządzający źródłem hałasu.

## 4.2 Uzasadnienie zakresu określonych w programie zagadnień

### 4.2.1 Dane i wnioski ze sporządzonych map akustycznych

#### 4.2.1.1 Charakterystyka obszaru objętego mapą akustyczną, w tym uwarunkowań wynikających z MPZP oraz ograniczeń związanych z występowaniem obszarów ograniczonego użytkowania

W ramach mapy akustycznej wykonanej dla dróg krajowych o ruchu powyżej 3 milionów pojazdów analizą objęto odcinek drogi krajowej nr 39 o długości 6,9 km. Droga ta oddziałuje na 3 gminy wchodzące w skład 2 powiatów [patrz: Tabela 4-4]

Tabela 4-4 Spis gmin i powiatów objęty zakresem oddziaływania wykazanym w mapie akustycznej – Droga krajowa nr 39

Gmina	Powiat
Brzeg	brzeski
Lubsza	brzeski
Namysłów	namysłowski

W bezpośrednim sąsiedztwie analizowanego odcinka znajdują się tereny o różnych funkcjach. Na przeważającym obszarze są to tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej i mieszkaniowo-usługowej, objęte ochroną przed hałasem. Dodatkowo wyróżnić można inne funkcje objęte ochroną przed hałasem, w tym: tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej, tereny zabudowy zagrodowej, tereny rekreacyjno-wypoczynkowe oraz tereny zabudowy związanej ze stałym lub czasowym pobytem dzieci i młodzieży. Duża część terenów objętych prawną ochroną przed hałasem wyszczególniona została w ramach miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, a pozostałe ujęte są w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego poszczególnych gmin.

Szczegółowa identyfikacja rodzajów terenów objętych ochroną przed hałasem, wraz klasyfikacją do poszczególnych rodzajów terenu zgodnie z tabelą dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku, przedstawiona została w ramach Mapy akustycznej [9] na mapach wrażliwości hałasowej obszarów dla  $L_{DWN}$  oraz  $L_N$ .

#### 4.2.1.2 Charakterystyka terenów objętych programem, w tym liczby mieszkańców, gęstości zaludnienia oraz zakresu przekroczeń dopuszczalnych hałasu w środowisku

Program ochrony środowiska przed hałasem skupia się na obszarach ze stwierdzonym przekroczeniem dopuszczalnych poziomów hałasu środowisku. Szczegółowy wykaz terenów objętych zakresem opracowania przedstawiony został w tabeli o naruszeniach wartości dopuszczalnych [patrz: Tabela 4-2]. Zestawienie przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu określonych wskaźnikami  $L_{DWN}$  i  $L_N$  oraz liczby mieszkańców objętych tym przekroczeniem na analizowanym odcinku drogi krajowej nr 39, określone w ramach opracowanej Mapy akustycznej [9], przedstawiono w tabelach poniżej.

Tabela 4-5 Przekroczenia wartości dopuszczalnych, wskaźnika  $L_{DWN}$ , przy drodze krajowej nr 39

Obszar województwa opolskiego	Przekroczenia wskaźnika hałasu drogowego $L_{DWN}$ w dB:				
	do 5 dB	> 5-10 dB	> 10-15 dB	> 15-20 dB	> 20 dB
	Stan warunków akustycznych środowiska				
	nieдобry		zły		bardzo zły
Powierzchnia obszarów zagrożonych [km <sup>2</sup> ]	0,243	0,172	0,112	0,055	0,001
Liczba lokali mieszkalnych [tys.]	0,370	0,355	0,214	0,053	0,000
Liczba zagrożonych mieszkańców [tys.]	1,395	1,345	0,807	0,204	0,000
Liczba budynków szkolnych i przedszkolnych	2	1	1	1	0

Obszar województwa opolskiego	Przekroczenia wskaźnika hałasu drogowego $L_{DWN}$ w dB:				
	do 5 dB	> 5-10 dB	> 10-15 dB	> 15-20 dB	> 20 dB
	Stan warunków akustycznych środowiska				
	nieдобry		zły		bardzo zły
Liczba budynków służby zdrowia, opieki społecznej i socjalnej	0	0	0	0	0
Inne obiekty budowlane istotne z punktu widzenia ochrony przed hałasem	0	0	0	0	0

Tabela 4-6 Przekroczenia wartości dopuszczalnych, wskaźnika  $L_N$ , przy drodze krajowej nr 39

Obszar województwa opolskiego	Przekroczenia wskaźnika hałasu drogowego $L_N$ w dB:				
	do 5 dB	> 5-10 dB	> 10-15 dB	> 15-20 dB	> 20 dB
	Stan warunków akustycznych środowiska				
	nieдобry		zły		bardzo zły
Powierzchnia obszarów zagrożonych [km <sup>2</sup> ]	0,241	0,154	0,121	0,066	0,000
Liczba lokali mieszkalnych [tys.]	0,396	0,365	0,257	0,091	0,000
Liczba zagrożonych mieszkańców [tys.]	1,509	1,398	0,963	0,351	0,000
Liczba budynków szkolnych i przedszkolnych	0	0	0	0	0
Liczba budynków służby zdrowia, opieki społecznej i socjalnej	0	0	0	0	0
Inne obiekty budowlane istotne z punktu widzenia ochrony przed hałasem	0	0	0	0	0

#### 4.2.1.3 Charakterystyka techniczno – akustyczna źródeł hałasu mających negatywny wpływ na poziom hałasu w środowisku

Podstawowe informacje z zakresu danych techniczno – akustycznych dla drogi krajowej nr 39, na odcinkach objętych programem przedstawione zostały w tabeli [patrz: Tabela 4-7]. Dane poniższe stanowiły informację wejściową opracowanej mapy akustycznej.

Tabela 4-7 Charakterystyka techniczno – akustyczna źródła hałasu – Droga krajowa nr 39

Nr drogi	Nazwa odcinka	Kilometraż		Długość odcinka [km]	Obciążenie ruchem		
		km początku	km końca		Pojazdy lekkie	Pojazdy ciężkie	SDR
DK11	Brzeg /Przejście/	46,7	51,0	4,3	10334	1854	12188
DK11	Namysłów – Kamienna	81,6	84,2	2,6	8418	1067	9485

#### 4.2.2 Analiza materiałów, dokumentów i publikacji wykorzystanych w programie

Niniejszy program ochrony środowiska przed hałasem uwzględnia postanowienia zawarte w szeregu opracowań obejmujących swym zakresem tereny, na które oddziałuje i powoduje przekroczenia dopuszczalnych standardów jakości środowiska analizowany odcinek drogi krajowej nr 39.

W rozdziale tym przedstawiono problematykę hałasu ujętą w różnych materiałach opracowanych na szczeblu powiatowym i gminnym. W skład analizowanych materiałów wchodziły:

- istniejące powiatowe lub gminne programy ochrony środowiska
- przepisy prawa, w tym prawa miejscowego, mające wpływ na stan akustyczny środowiska

Dokumenty opracowywane na szczeblu krajowym i wojewódzkim przeanalizowane zostały w ramach wstępu do opracowania [patrz: Rozdział 1]. W skład analizowanych materiałów wchodziły:

- koncepcje, plany, strategie, programy i polityki o których mowa w art. 40 ust 1 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska
- pozwolenia na emitowanie hałasu do środowiska oraz inne dokumenty i materiały wykonane dla potrzeb postępowań administracyjnych prowadzonych w stosunku do podmiotów korzystających ze środowiska, których działalność ma negatywny wpływ na stan akustyczny środowiska
- przepisy dotyczące emisji hałasu z instalacji i urządzeń, w tym pojazdów, których funkcjonowanie ma negatywny wpływ na stan klimatu akustycznego
- nowe, dostępne techniki i technologie w zakresie zwalczania hałasu

#### 4.2.2.1 Istniejące powiatowe lub gminne programy ochrony środowiska

Poniżej, w tabeli, przedstawiono główne ustalenia powiatowych i gminnych programów ochrony środowiska dla analizowanego odcinka drogi krajowej nr 39, które mają odniesienie do niniejszego opracowania.

Tabela 4-8 Ustalenie w zakresie hałasu zawarte w powiatowych i gminnych programach ochrony środowiska

Lp.	Dokument	Ustalenia w zakresie hałasu
<b>Powiatowe</b>		
1	Aktualizacja „Programu ochrony środowiska dla powiatu brzeskiego na lata 2009-2012 z perspektywą 2013-2016”	<i>Wszystkie przeanalizowane powiatowe programy ochrony środowiska charakteryzują się podobnym zakresem działań w sferze ochrony klimatu akustycznego. Do najistotniejszych działań zaliczyć możemy wymienione poniżej kierunki i cele.</i>
2	Aktualizacja Programu ochrony środowiska dla powiatu namysłowskiego na lata 2010-2013 z perspektywą 2014-2017	<p><u>Cel:</u> Dokonanie wiarygodnej oceny narażenia społeczeństwa na ponadnormatywny hałas i podjęcie kroków do zmniejszenia tego zagrożenia tam, gdzie jest ono największe</p> <p><u>Kierunki działań:</u> Dla zarządców dróg:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Modernizacja nawierzchni dróg</li> <li>2. Usprawnienie organizacji ruchu drogowego</li> <li>3. Przestrzeganie zasad strefowania w planowaniu przestrzennym m.in. lokalizowania w sąsiedztwie przedsięwzięć o zbliżonej uciążliwości hałasu</li> <li>4. Wykonywanie pomiarów emisji hałasu przez określonych prawem zarządców dróg i podmioty gospodarcze oraz przekazywanie wyników pomiarów uprawnionym organom ochrony środowiska w formie ustalonej prawem (wspólnie z WIOŚ)</li> </ol> <p>Dla powiatu:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Tworzenie obszarów ograniczonego użytkowania zgodnie z wymogami obowiązujących przepisów prawnych w zakresie ochrony środowiska</li> <li>2. Tworzenie bazy danych na podstawie wyników uzyskanych: z prowadzonego monitoringu przez Opolskiego Wojewódzkiego Inspektora Ochrony Środowiska w Opolu, od zarządców dróg publicznych z pomiarów emisji oraz zgłoszeń w związku z występującą uciążliwością emisji hałasu</li> <li>3. Ustalanie i egzekwowanie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku przez właściwe organy i inspekcje ochrony środowiska (zadanie WIOŚ)</li> </ol> <p>Dodatkowo w ramach działań koordynowanych wymienia się budowę węzła autostrady A4, za którą odpowiedzialna jest Gmina Lewin Brzeski</p>
<b>Gminne</b>		
1	Aktualizacja Programu ochrony	<i>Wszystkie przeanalizowane gminne programy ochrony środowiska</i>

l.p.	Dokument	Ustalania w zakresie hałasu
	<p>środowiska dla gminy miasta Brzegu na lata 2009-2012 z perspektywą 2013-2016</p> <p>Aktualizacja Programu ochrony środowiska dla gminy Lubsza na lata 2010-2013 z perspektywą 2014-2017</p> <p>Program ochrony środowiska i plan gospodarki odpadami dla gminy Namysłów</p>	<p><i>charakteryzują się podobnym zakresem działań w sferze ochrony klimatu akustycznego. Do najistotniejszych działań zaliczyć możemy wymienione poniżej kierunki.</i></p> <p><u>Kierunki działań:</u></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Modernizacja nawierzchni dróg</li> <li>2. Usprawnianie organizacji ruchu drogowego</li> <li>3. Przestrzeganie zasad strefowania w planowaniu przestrzennym m.in. lokalizowania w sąsiedztwie przedsięwzięć o zbliżonej uciążliwości hałasu</li> <li>4. Wykonywanie pomiarów emisji hałasu przez określonych prawem zarządców dróg i podmioty gospodarcze oraz przekazywanie wyników pomiarów uprawnionym organom ochrony środowiska w formie ustalonej prawem</li> <li>5. Tworzenie obszarów ograniczonego użytkowania zgodnie z wymogami obowiązujących przepisów prawnych w zakresie ochrony środowiska</li> <li>6. Tworzenie bazy danych na podstawie wyników uzyskanych: z prowadzonego monitoringu przez Opolskiego Wojewódzkiego Inspektora Ochrony Środowiska w Opolu, od zarządców dróg publicznych z pomiarów emisji oraz zgłoszeń w związku z występującą uciążliwością emisji hałasu</li> <li>7. Ustalanie i egzekwowanie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku przez właściwe organy i inspekcje</li> <li>8. Uwzględnienie w planach zagospodarowania przestrzennego wyników monitoringu środowiska, w szczególności w zakresie powietrza, wód i hałasu</li> </ol>

#### 4.2.2.2 Przepisy prawa, w tym prawa miejscowego, mające wpływ na stan akustyczny środowiska

Podstawowymi aktami prawa miejscowego określającymi warunki ochrony akustycznej dla poszczególnych kategorii użytkowania przestrzeni są miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego. Dokonano analizy zapisów miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego. Wyniki analizy zostały przedstawione w tabeli [patrz: Tabela 4-9].

Tabela 4-9 Zestawienie miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego oraz studiów uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego obowiązujących na terenach sąsiadujących z drogą krajową nr 39 w granicach objętych opracowaniem

Lp.	Orientacyjny kilometr odcinka		Nazwa dokumentu	Uwarunkowania dotyczące klimatu akustycznego
	od km	do km		
1	46+700	49+200	<p>MPZP Uchwała nr XVIII/142/03 Rady Miejskiej w Brzegu z dnia 19 grudnia 2003r. wraz ze zmianą Uchwała nr XLVIII/471/09 Rady Miejskiej w Brzegu z dnia 4 września 2009r</p>	<p>Dla ochrony przed hałasem, plan ustala następujące zasady, dopuszczając natężenia hałasu dla poszczególnych funkcji terenu oraz dla terenów o różnych zasadach zagospodarowania w tym:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• dla terenów zabudowy mieszkaniowej z usługami oraz zielenią w obszarze o wysokiej intensywności (MN); zabudowy mieszkaniowej ze skoncentrowanymi usługami oraz zielenią w obszarze o wysokiej intensywności (MN), terenów placów publicznych (KP),- jak dla terenów przeznaczonych na funkcje zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej i zamieszkania zbiorowego według obowiązującego rozporządzenia;</li> <li>• dla terenów zabudowy mieszkaniowej z usługami oraz</li> </ul>

Lp.	Orientacyjny kilometraż odcinka		Nazwa dokumentu	Uwarunkowania dotyczące klimatu akustycznego
	od km	do km		
			<p>Uchwała nr VII/25/11 Rady Miejskiej Brzegu z dnia 4 marca 2011r</p>	<p>zielenią w obszarze o niskiej intensywności (MN); zabudowy mieszkaniowej ze skoncentrowanymi usługami oraz zielenią, w obszarze o niskiej intensywności (MN) jak dla terenów przeznaczonych na funkcje zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej, według obowiązującego rozporządzenia ;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>dla terenów usługowych wraz z towarzyszącym mieszkalnictwem oraz zielenią (U), związanych z realizacją celu publicznego oznaczonych na rysunku planu nr 2 symbolami liczbowymi 2-5, 7, 11, 14, 15, 17, 18, 21, 24, 25, 30, 31, 33, 34, 39, 40, 41, 42, 44, 45, 48, 53, 54, 56, 57-62 - jak dla terenów przeznaczonych na funkcje zabudowy związanej ze stałym wielogodzinnym pobytem dzieci i młodzieży, domów opieki, szpitali w miastach, według obowiązującego rozporządzenia;</li> <li>dla terenów usługowych wraz z towarzyszącym mieszkalnictwem oraz zielenią w obszarze o wysokiej i niskiej intensywności (U) - jak dla terenów przeznaczonych na funkcje zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej z usługami rzemieślniczymi;</li> <li>dla terenów usług sportu i rekreacji wraz z towarzyszącym mieszkalnictwem oraz zielenią (U); dla terenów zieleni urządzonej (Z); dla terenów ogrodów działkowych (Z); dla terenów cmentarzy (Z), dla terenów zieleni leśnej wysokiej intensywności (Z)- jak dla terenów przeznaczonych na funkcje rekreacyjno – wypoczynkowe poza miastem, według obowiązującego rozporządzenia</li> <li>dla terenów zieleni izolacyjnej z towarzyszącymi urządzeniami (Z), dla terenów otwartych upraw rolnych, łąk i łęgów itp. (RP), dla terenów specjalnych, (SI), dla systemu komunikacji pieszej i ścieżek rowerowych - głównych ciągów pieszo- rowerowych (KP), dla systemu podstawowego układu drogi wodnej (KW), dla terenów wód otwartych oraz zbiorników retencyjnych (W), dla terenów przemysłowych, produkcyjnych, magazynowych, transportowych z towarzyszącą zielenią i pojedynczymi mieszkaniami (P); dla terenów elektrowni wodnych, z towarzyszącą zielenią i pojedynczymi mieszkaniami (EE); dla terenów technicznego wyposażenia miasta z towarzyszącymi urządzeniami i zielenią izolacyjną oraz pojedynczymi mieszkaniami (N); dla terenów obsługi komunikacji samochodowej stacje paliw (KS); dla terenów parkingów strategicznych (Pp); dla terenów obsługi komunikacji samochodowej –parkingi i garaże (KS) - nie określono dopuszczalnego poziomu hałasu według obowiązującego rozporządzenia;</li> </ul> <p>Przy określaniu dopuszczalnego poziomu hałasu dla poszczególnych grup terenów, należy uwzględnić ich położenie względem dróg i linii kolejowych. Zgodnie z przepisami odrębnymi, określającymi dopuszczalne poziomy hałasu, teren oznaczony symbolem:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>1MW i 2MW – jest terenem zabudowy mieszkaniowej</li> </ul>



Lp.	Orientacyjny kilometraż odcinka		Nazwa dokumentu	Uwarunkowania dotyczące klimatu akustycznego
	od km	do km		
				wielorodzinnej i zamieszkania zbiorowego; <ul style="list-style-type: none"> <li>• MU i UM – jest terenem mieszkaniowo – usługowym.</li> </ul>
2	49+400	49+550	MPZP Uchwała nr IX/55/11 Rady Miejskiej Brzegu z dnia 29 kwietnia 2011r	Zgodnie z przepisami odrębnymi, określającymi dopuszczalne poziomy hałasu, teren oznaczony symbolem: <ul style="list-style-type: none"> <li>• 1MW i 2MW – jest terenem zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej i zamieszkania zbiorowego;</li> <li>• 1UM i 2UM – jest terenem mieszkaniowo – usługowym</li> </ul> Budynki lub pomieszczenia przeznaczone na stały pobyt ludzi, podlegające ochronie na podstawie przepisów odrębnych w zakresie ochrony przed hałasem i wibracjami, usytuowane na terenach nie wymienionych powyżej oraz w odległości do 40m od linii rozgraniczającej drogi KDG, należy kształtować i zabezpieczyć przed hałasem i drganiami poprzez stosowanie skutecznych rozwiązań przestrzennych i technicznych, zapewniających właściwe warunki akustyczne w budynkach
3	50+500	50+950	STUDIUM Uchwała nr V/38/2011 Rady Gminy Lubsza z dnia 17 lutego 2011r	Brak
4	81+600	83+450	MPZP Uchwała nr XXXIII/321/09 Rady Miejskiej w Namysłowie z dnia 10 grudnia 2009r	Zaliczenie terenu lub terenów do odpowiedniego rodzaju terenu, zróżnicowanego ze względu na dopuszczalny poziom hałasu w środowisku, określony przepisami o ochronie środowiska, oznacza jednocześnie konieczność stosowania na tych terenach (w przypadku realizacji inwestycji) rozwiązań technicznych zapewniających właściwe warunki akustyczne                     Powierzchnie oznaczone symbolami: <ul style="list-style-type: none"> <li>• MU - ze względu na dopuszczalny poziom hałasu w środowisku, określony przepisami o ochronie środowiska, teren zalicza się do terenów przeznaczonych na cele mieszkaniowo-usługowe</li> <li>• MN - ze względu na dopuszczalny poziom hałasu w środowisku, określony przepisami o ochronie środowiska, tereny zalicza się do terenów przeznaczonych pod zabudowę mieszkaniową jednorodziną</li> <li>• MW - ze względu na dopuszczalny poziom hałasu w środowisku, określony przepisami o ochronie środowiska, teren zalicza się do terenów przeznaczonych pod zabudowę mieszkaniową wielorodziną</li> <li>• US - względu na dopuszczalny poziom hałasu w środowisku, określony przepisami o ochronie środowiska, tereny zalicza się do terenów przeznaczonych na cele rekreacyjno-wypoczynkowe</li> </ul>
5	83+600	84+160	MPZP Uchwała nr XXIII/340/09 Rady Miejskiej w Namysłowie z dnia 16 stycznia 2001r	Brak zapisów w zakresie hałasu komunikacyjnego.

## 4.3 Część graficzna

### 4.3.1 Emisja hałasu przed i po realizacji zadań programu z uwzględnieniem liczby mieszkańców na terenie objętym programem

Zakres możliwych działań o charakterze technicznym (inwestycyjnym) jaki może zostać przedsięwzięty w celu ograniczenia emisji hałasu do środowiska z przedmiotowego odcinka drogowego będzie wynikał z opracowanych przeglądów ekologicznych. Ze względu na lokalne uwarunkowania na odcinkach w miastach będzie to bardzo ograniczony zakres działań i należy raczej oczekiwać konieczności ustanowienia obszaru ograniczonego użytkowania. Jedynym technicznym środkiem ochrony przed hałasem w tym wypadku może być zastosowanie cichej nawierzchni. Skuteczność takiej nawierzchni (przyjęto wartość 3,0dB) przedstawiona została na załączniku graficznym nr 4-1. Na terenach poza miejskich możliwe może być też zastosowanie ekranów akustycznych.

### 4.3.2 Emisja hałasu na odcinkach ze stwierdzonym przekroczeniem wskaźników oceny

Prezentacja zasięgu izofon wskaźnika  $L_{DWN}$  na obszarach ze stwierdzonym przekroczeniem dopuszczalnego poziomu hałasu przedstawiona została na załącznikach graficznych **DK39-1**.

## Rozdział 5 DROGA KRAJOWA NR 40, POWIATY NYSKI, PRUDNICKI I KĘDZIERZYŃSKO – KOZIELSKI

### 5.1 Część opisowa

#### 5.1.1 Opis obszaru objętego zakresem programu

Droga krajowa nr 40 stanowi ważne połączenie komunikacyjne, spinające granice z Czechami w Głuchołazach z Górnośląskim Okręgiem Przemysłowym w województwie śląskim, kończąc się w miejscowości Pyskowice, gdzie krzyżuje się z drogą DK94. Na wysokości miejscowości Kędzierzyn-Koźle droga ta stanowi istotny element sieci drogowej kraju, łączący tereny silnie uprzemysłowione z resztą kraju. Na odcinku przecinającym województwo opolskie, zidentyfikowano cztery fragmenty drogi, których obciążenie ruchem przekracza 3 miliony pojazdów rocznie. W ramach Programu analizą objęto wszystkie odcinki, zgodnie z kilometrażem przedstawionym w tabeli poniżej.

Tabela 5-1 Odcinki drogi objęte zakresem Programu

Nr drogi	Nazwa odcinka	km początku	km końca	Długość odcinka [km]
DK40	Głuchołazy /Przejście/	2,8	3,2	0,4
DK40	Prudnik /Przejście/	13,4	20,2	6,9
DK40b	Kędzierzyn-Koźle /Obwodnica2/	1,6	4,9	3,4
DK40	Kędzierzyn-Koźle /Obwodnica/	66,2	70,6	4,4

Granice obszaru analizowanego w niniejszym programie stanowią izoliny dopuszczalnych poziomów dźwięku określonych wskaźnikami  $L_{DWN}$  i  $L_N$ . Granice te określono w opracowanej mapie akustycznej [9], która stanowi podstawę niniejszego programu. Sięgają one na terenach otwartych kilkudziesięciu metrów od osi drogi. Obszar, na którym występują przekroczenia dopuszczalnych poziomów dźwięku, a tym samym stanowiący zakres niniejszego Programu, ma powierzchnię około 0,69 km<sup>2</sup>

Na rysunku [patrz: Rysunek 5-1] przedstawiono orientacyjną lokalizację drogi krajowej nr 40 objętej zakresem niniejszego rozdziału wraz z wskazaniem obszarów z przekroczeniem dopuszczalnych poziomów hałasu.



Rysunek 5-1 Poglądowa lokalizacja ponadnormatywnego hałasu analizowanego odcinka drogi krajowej nr 40 na tle województwa opolskiego (kolor czerwony – przekroczenia)

### 5.1.2 Podanie naruszenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku wraz z podaniem zakresu naruszenia

Zakres naruszeń dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku pochodzącego od ruchu pojazdów odbywającego się po analizowanym odcinku drogi krajowej nr 40 przedstawiono w tabeli [patrz: Tabela 5-2]. W tabeli zestawiono opis zakresu przekroczeń wartości dopuszczalnych w przyporządkowaniu do poszczególnych odcinków, dla których wartość wskaźnika M jest większa/równa od 0.

Tabela 5-2 Naruszenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku wraz z podaniem zakresu naruszenia na opolskim odcinku DK 40.

Lp.	Kilometraż		Zakres naruszeń dopuszczalnych wartości poziomu hałasu wyrażonego wskaźnikiem $L_{DWN}$	Gmina	Liczba mieszkańców	Wskaźnik M/ Priorytet
	od km	do km				
1	2+820	3+200	$L_{DWN}$ i $L_N$ : przekroczenie po obu stronach drogi w zakresie 5-10 dB. Teren zabudowany, z mieszkańcami. Szerokość pasa przekroczeń ok. 25m. Długość przekroczeń ok. 350m	Głucholazy	1202	1082/Wysoki
2	13+450	15+700	$L_{DWN}$ i $L_N$ : przekroczenie po obu stronach drogi w zakresie 0-5 dB. Teren zabudowany częściowo niezagospodarowany (zabudowa zagrodowa), z mieszkańcami. Szerokość pasa przekroczeń ok. 30m. Długość przekroczeń ok. 2300m	Prudnik	1004	217/Wysoki
3	16+080	16+320	$L_{DWN}$ i $L_N$ : przekroczenie po obu stronach drogi w zakresie 0-5 dB. Teren zabudowany, z mieszkańcami. Szerokość pasa przekroczeń ok. 30m. Długość przekroczeń ok. 150m	Prudnik	139	30/Średni
4	16+800	20+150	$L_{DWN}$ i $L_N$ : przekroczenie po obu stronach drogi w zakresie 5-10 dB i 0-5 dB. Teren zabudowany, z mieszkańcami. Szerokość pasa przekroczeń ok. 60m. Długość przekroczeń ok. 3600m	Prudnik	1298	1168/Wysoki
5	3+750	4+100	$L_{DWN}$ i $L_N$ : przekroczenie po obu stronach drogi w zakresie 0-5 dB. Teren zabudowany oraz niezabudowany (ogródki działkowe), z mieszkańcami i bez. Szerokość pasa przekroczeń ok. 10-60m. Długość przekroczeń ok. 300m	Kędzierzyn-Koźle	17	3,7/Niski

Lp.	Kilometraż		Zakres naruszeń dopuszczalnych wartości poziomu hałasu wyrażonego wskaźnikiem $L_{DWN}$	Gmina	Liczba mieszkańców	Wskaźnik M/Priorytet
	od km	do km				
6	1+600	1+750	$L_{DWN}$ i $L_N$ : przekroczenie po lewej stronie drogi w zakresie 0-5 dB. Teren zabudowany oraz niezabudowany (ogródki działkowe), z mieszkańcami i bez. Szerokość pasa przekroczeń ok. 40m. Długość przekroczeń ok. 150m	Kędzierzyn-Koźle	28	6/Niski
7	66+200	70+150	$L_{DWN}$ i $L_N$ : przekroczenie po obu stronach drogi w zakresie 0-5 dB. Teren zabudowany oraz niezabudowany (ogródki działkowe), z mieszkańcami i bez. Szerokość pasa przekroczeń ok. 30m. Długość przekroczeń ok. 3900m	Kędzierzyn-Koźle	45	9,7/Niski

### 5.1.3 Wyszczególnienie podstawowych kierunków i zakresów działań niezbędnych do przywrócenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku

Analizowany odcinek drogi krajowej nr 40 charakteryzuje się dużym natężeniem ruchu oraz przebiegiem przez silnie zurbanizowane fragmenty miast i wsi. Dodatkowo na fragmencie przechodzącym przez Kędzierzyn-Koźle w potoku ruchu duży udział mają pojazdy przewożące ładunki niebezpieczne. Te dwa parametry decydują o niekorzystnym stanie klimatu akustycznego w bezpośrednim sąsiedztwie drogi. Szczegółowy opis wielkości przekroczeń przedstawiony został w rozdziale wcześniej. Pośród katalogu środków zaradczych mających na celu eliminację przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu do najistotniejszych zaliczyć można:

- Rozważenie realizacji obwodnicy miasta Głuchołazy, Prudnik oraz przedłużenia obwodnicy Kędzierzyn-Koźla,
- Wykonanie przeglądu ekologicznego w celu szczegółowego ustalenia wielkości przekroczenia oraz dokładnego przeanalizowania technicznych możliwości redukcji hałasu i oceny skuteczności istniejących zabezpieczeń przeciwhałasowych,
- Uchwalenie obszarów ograniczonego użytkowania na terenach na których wyczerpane zostały techniczne środki ochrony przed hałasem,
- Zaktualizowanie warstwy wrażliwości akustycznej mapy akustycznej, w celu eliminacji obszarów nie objętych ochroną przed hałasem,
- Budowanie ekranów akustycznych.

Podstawowe kierunki działań mających na celu doprowadzenie stanu klimatu akustycznego do warunków normatywnych w ramach wymienionych obszarów z przekroczeniami przedstawione zostały w tabeli [patrz: Tabela 5-3]. Tabela ta stanowi także harmonogram realizacji Programu. Prezentowane działania wybrane zostały z katalogu środków prezentowanych w rozdziale 1.1.6, w ramach którego zebrano i opisano podstawowe kierunki i zakresy działań niezbędnych do przywrócenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku.

Zgodnie z planami inwestycyjnymi GDDKiA przedstawionym w piśmie nr GDDKiA-O/OP/I-22/26/mmk/OŚ-OG/10/2014 obok analizowanego odcinka drogi przewiduje się budowę II etapu obwodnicy Kędzierzyna-Koźla, co przyczyni się do poprawy klimatu akustycznego na odcinkach które zostaną odciążone z ruchu. Planowana obwodnica zaczynać będzie się bezpośrednio za odcinkiem objętym opracowanym Programem, włączając się w niego. Wpływ tej inwestycji nie będzie bezpośrednio odczuwany na analizowanych odcinkach drogi krajowej nr 40, ponieważ nie przebiega ona w analizowanym kilometrażu.

Tabela 5-3 Zestawienie kierunków i działań naprawczych niezbędnych do przywrócenia dopuszczalnych poziomów hałasu w otoczeniu DK 40

Lp.	Orientacyjny kilometrąż		Działania mające na celu poprawę klimatu akustycznego	Koszt	Termin realizacji
	od	do			
1	2+820	3+200	Wykonanie przeglądu ekologicznego w celu szczegółowego ustalenie wielkości przekroczenia oraz dokładnego przeanalizowania technicznych możliwości redukcji hałasu.	-*	2016
			Podjęcie działań inwestycyjnych i organizacyjnych wynikających z przeglądu ekologicznego (patrz rozdział 1.1.6), w tym uchwalenie obszarów ograniczonego użytkowania na terenach na których wyczerpane zostały techniczne środki ochrony .		2019
2	13+450	15+700	Wykonanie przeglądu ekologicznego w celu szczegółowego ustalenie wielkości przekroczenia oraz dokładnego przeanalizowania technicznych możliwości redukcji hałasu , w tym zastosowania cichego asfaltu.	-*	2016
			Podjęcie działań inwestycyjnych i organizacyjnych wynikających z przeglądu ekologicznego (patrz rozdział 1.1.6), w tym uchwalenie obszarów ograniczonego użytkowania na terenach na których wyczerpane zostały techniczne środki ochrony.		2019
3	16+080	16+320	Wykonanie przeglądu ekologicznego w celu szczegółowego ustalenie wielkości przekroczenia oraz dokładnego przeanalizowania technicznych możliwości redukcji hałasu, w tym budowy obwodnicy Prudnika, zastosowania cichego asfaltu oraz budowy ekranów akustycznych.	-*	2016
			Podjęcie działań inwestycyjnych i organizacyjnych wynikających z przeglądu ekologicznego (patrz rozdział 1.1.6), w tym uchwalenie obszarów ograniczonego użytkowania na terenach na których wyczerpane zostały techniczne środki ochrony .		2019
4	16+800	20+150	Wykonanie przeglądu ekologicznego w celu szczegółowego ustalenie wielkości przekroczenia oraz dokładnego przeanalizowania technicznych możliwości redukcji hałasu, w tym zastosowania cichego asfaltu.	-*	2016
			Podjęcie działań inwestycyjnych i organizacyjnych wynikających z przeglądu ekologicznego (patrz rozdział 1.1.6), w tym uchwalenie obszarów ograniczonego użytkowania na terenach na których wyczerpane zostały techniczne środki ochrony przed hałasem.		2019
5	3+750	4+100	Aktualizacja warstwy wrażliwości akustycznej mapy akustycznej, w celu eliminacji obszarów nie objętych ochroną. Przegląd ekologiczny wraz z oceną skuteczności istniejących ekranów akustycznych.	-*	2016
			Podjęcie działań inwestycyjnych i organizacyjnych wynikających z przeglądu ekologicznego (patrz rozdział 1.1.6), a w przypadku potwierdzenia przekroczeń budowa nowych ekranów.		2019
6	1+600	1+750	Przegląd ekologiczny wraz z oceną skuteczności istniejących ekranów akustycznych.	-*	2016
			Podjęcie działań inwestycyjnych i organizacyjnych wynikających z przeglądu ekologicznego (patrz rozdział 1.1.6), a w przypadku potwierdzenia przekroczeń budowa nowych ekranów.		2019

7	66+200	70+150	Aktualizacja warstwy wrażliwości akustycznej mapy akustycznej, w celu eliminacji obszarów nie objętych ochroną przed hałasem Przeгляд ekologiczny wraz z oceną skuteczności istniejących ekranów akustycznych.	-*	2016
			Podjęcie działań inwestycyjnych i organizacyjnych wynikających z przeglądu ekologicznego (patrz rozdział 1.1.6), a w przypadku potwierdzenia przekroczeń budowa nowych ekranów.	-*	2019
<b>Uzasadnienie planowanych działań</b>			<p><u>Ogólne:</u> Droga przechodzi głównie przez tereny silnie zurbanizowane z licznymi skrzyżowaniami lub włączeniami do drogi (Głuchołazy, Łąka Prudnicka, Prudnik). Część przekroczeń występuje na terenach niezainwestowanych oraz istniejących zakładów pracy. Ich rzeczywiste zagospodarowanie nie podlega ochronie przed hałasem w myśl art. 113 POŚ. W wielu przypadkach realizacja ekranów akustycznych jest utrudniona z racji znaczącej redukcji ich skuteczności wynikającej z konieczności realizacji wielu przerw na wjazdy oraz wymaga dokładnego przeglądu możliwości technicznych ich posadowienia. Dodatkowo w realizacja ekranów tylko z jednej strony drogi (po której występują możliwości techniczne) może prowadzić do zwiększenia hałasu po stronie przeciwnej. Często jedynym realnym działaniem technicznym dążącym do redukcji hałasu jest zastosowania cichej nawierzchni. W przypadku wyczerpania środków technicznych, bądź nie możliwości ich zastosowania, konieczne będzie ustanowienie obszaru ograniczonego użytkowania. W celu dokładnego przeanalizowania stanu klimatu akustycznego, wraz analizą wariantową różnych rozwiązań, konieczne jest opracowanie przeglądu ekologicznego. W przypadku większości rozpatrywanych odcinków drogi najlepszym rozwiązaniem byłaby budowa obwodnic (Głuchołazy, Łąka Prudnicka, Prudnik).</p> <p><u>Głuchołazy i Prudnik:</u> Droga przebiega przez centrum miejscowości. Realizacja ekranów jest praktycznie niemożliwa, ze względu na brak miejsc posadowienia. Jedynym środkiem technicznym jest cicha nawierzchnia, ale jej skuteczność może być niewystarczająca. W przypadku wyczerpania technicznych środków redukcji hałasu, konieczne będzie uchwalenie obszarów ograniczonego użytkowania. Podstawa do ich uchwalenie będzie realizowany przegląd ekologiczny. W celu uniknięcia konieczności uchwalenia obszaru zasadne jest rozważenie realizacji obwodnicy miasta.</p> <p><u>Łąka Prudnicka:</u> W związku z realizacją większości wyjazdów z posesji wprost na rozpatrywany odcinek drogi krajowej, realizacja ekranów akustycznych jest nieuzasadniona ponieważ ich skuteczność byłaby znacząco zmniejszona i nie gwarantowałyby dotrzymanie dopuszczalnych poziomów. Jako środek techniczny należy rozważyć wymianę nawierzchni na cichą. W przypadku wyczerpania technicznych środków redukcji hałasu, konieczne będzie uchwalenie obszarów ograniczonego użytkowania. Podstawa do ich uchwalenie będzie realizowany przegląd ekologiczny. W celu uniknięcia konieczności uchwalenia obszaru zasadne jest rozważenie realizacji obwodnicy.</p> <p><u>Kędzierzyn-Koźle:</u> Część terenów z przeoczeniami jest niezainwestowana lub ich zagospodarowanie nie podlega ochronie przed hałasem w myśl art. 113 POŚ. W części odcinków z przekroczeniami zasadne jest zbadanie skuteczności istniejących ekranów akustycznych oraz rozważenie budowy nowych, bądź rozbudowy już istniejących. Z racji przebiegu drogi przez obszar miejski, konieczne jest przeanalizowanie technicznych możliwości posadowienia nowych ekranów. W przypadku braku możliwości ich budowy konieczne staje się rozważenie uchwalenie obszaru ograniczonego użytkowania. Analizę technicznych możliwości redukcji hałasu oraz zbadanie zasadności uchwalenia obszaru wraz z wyznaczeniem ewentualnych jego granic przeprowadzić należy w ramach przeglądu ekologicznego.</p>		

*Za realizację działań oraz finansowanie ich odpowiedzialny jest podmiot zarządzający źródłem hałasu.*

## 5.2 Uzasadnienie zakresu określonych w programie zagadnień

### 5.2.1 Dane i wnioski ze sporządzonych map akustycznych

#### 5.2.1.1 Charakterystyka obszaru objętego mapą akustyczną, w tym uwarunkowań wynikających z MPZP oraz ograniczeń związanych z występowaniem obszarów ograniczonego użytkowania

W ramach mapy akustycznej wykonanej dla dróg krajowych o ruchu powyżej 3 milionów pojazdów analizą objęto odcinek drogi krajowej nr 40 o długości 15,1 km. Droga ta oddziałuje na 3 gminy wchodzące w skład 3 powiatów [patrz: Tabela 5-4]

Tabela 5-4 Spis gmin i powiatów objęty zakresem oddziaływania wykazanym w mapie akustycznej – Droga krajowa nr 40

Gmina	Powiat
Głuchołazy	nyski
Prudnik	prudnicki
Kędzierzyn-Koźle	kędzierzyńsko-kozielski

W bezpośrednim sąsiedztwie analizowanego odcinka znajdują się tereny o różnych funkcjach. Na przeważającym obszarze są to tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej, zagrodowej i mieszkaniowo-usługowej, objęte ochroną przed hałasem. Dodatkowo wyróżnić można inne funkcje objęte ochroną przed hałasem, w tym tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej, tereny rekreacyjno-wypoczynkowe, tereny zabudowy związanej ze stałym lub czasowym pobytem dzieci i młodzieży oraz tereny szpitali w miastach.

Duża część terenów objętych prawną ochroną przed hałasem wyszczególniona została w ramach miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, a pozostałe ujęte są na studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego poszczególnych gmin.

Szczegółowa identyfikacja rodzajów terenów objętych ochroną przed hałasem, wraz klasyfikacją do poszczególnych rodzajów terenu zgodnie z tabelą dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku, przedstawiona została w ramach Mapy akustycznej [9] na mapach wrażliwości hałasowej obszarów dla  $L_{DWN}$  oraz  $L_N$ .

#### 5.2.1.2 Charakterystyka terenów objętych programem, w tym liczby mieszkańców, gęstości zaludnienia oraz zakresu przekroczeń dopuszczalnych hałasu w środowisku

Program ochrony środowiska przed hałasem skupia się na obszarach ze stwierdzonym przekroczeniem dopuszczalnych poziomów hałasu środowisku. Szczegółowy wykaz terenów objętych zakresem opracowania przedstawiony został w tabeli o naruszeniach wartości dopuszczalnych [patrz: Tabela 5-2]. Zestawienie przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu określonych wskaźnikami  $L_{DWN}$  i  $L_N$  oraz liczby mieszkańców objętych tym przekroczeniem na analizowanym odcinku drogi krajowej nr 40, określone w ramach opracowanej Mapy akustycznej [9], przedstawiono w tabelach poniżej.

Tabela 5-5 Przekroczenia wartości dopuszczalnych, wskaźnika  $L_{DWN}$ , przy drodze krajowej nr 40

Obszar województwa opolskiego	Przekroczenia wskaźnika hałasu drogowego $L_{DWN}$ w dB:				
	do 5 dB	> 5-10 dB	> 10-15 dB	> 15-20 dB	> 20 dB
	Stan warunków akustycznych środowiska				
	nieдобry		zły		bardzo zły
Powierzchnia obszarów zagrożonych [km <sup>2</sup> ]	0,397	0,209	0,099	0,037	0,001
Liczba lokali mieszkalnych [tys.]	0,490	0,356	0,223	0,96	0,002
Liczba zagrożonych mieszkańców [tys.]	1,566	1,139	0,716	0,309	0,006



Obszar województwa opolskiego	Przekroczenia wskaźnika hałasu drogowego $L_{DWN}$ w dB:				
	do 5 dB	> 5-10 dB	> 10-15 dB	> 15-20 dB	> 20 dB
	Stan warunków akustycznych środowiska				
	nieдобry		zły		bardzo zły
Liczba budynków szkolnych i przedszkolnych	4	3	3	8	0
Liczba budynków służby zdrowia, opieki społecznej i socjalnej	0	0	0	0	1
Inne obiekty budowlane istotne z punktu widzenia ochrony przed hałasem	0	2	0	0	0

Tabela 5-6 Przekroczenia wartości dopuszczalnych, wskaźnika  $L_N$ , przy drodze krajowej nr 40

Obszar województwa opolskiego	Przekroczenia wskaźnika hałasu drogowego $L_N$ w dB:				
	do 5 dB	> 5-10 dB	> 10-15 dB	> 15-20 dB	> 20 dB
	Stan warunków akustycznych środowiska				
	nieдобry		zły		bardzo zły
Powierzchnia obszarów zagrożonych [km <sup>2</sup> ]	0,365	0,187	0,083	0,006	0,000
Liczba lokali mieszkalnych [tys.]	0,442	0,351	0,252	0,077	0,000
Liczba zagrożonych mieszkańców [tys.]	1,408	1,122	0,809	0,246	0,000
Liczba budynków szkolnych i przedszkolnych	0	0	0	0	0
Liczba budynków służby zdrowia, opieki społecznej i socjalnej	0	0	0	1	0
Inne obiekty budowlane istotne z punktu widzenia ochrony przed hałasem	0	2	0	0	0

### 5.2.1.3 Charakterystyka techniczno – akustyczna źródeł hałasu mających negatywny wpływ na poziom hałasu w środowisku

Podstawowe informacje z zakresu danych techniczno – akustycznych dla drogi krajowej nr 40, na odcinkach objętych programem przedstawione zostały w tabeli [patrz: Tabela 5-7]. Dane poniższe stanowiły informację wejściową opracowanej mapy akustycznej.

Tabela 5-7 Charakterystyka techniczno – akustyczna źródła hałasu – Droga krajowa nr 40

Nr drogi	Nazwa odcinka	Kilometraż		Długość odcinka [km]	Obciążenie ruchem		
		km początku	km końca		Pojazdy lekkie	Pojazdy ciężkie	SDR
DK40	Głuchołazy /Przejście/	2,8	3,2	0,4	9592	531	10123
DK40	Prudnik /Przejście/	13,4	20,2	6,9	8480	613	9093
DK40b	Kędzierzyn-Koźle /Obwodnica2/	1,6	4,9	3,4	15324	1604	16928
DK40	Kędzierzyn-Koźle /Obwodnica/	66,2	70,6	4,4	10484	815	11299

### 5.2.2 Analiza materiałów, dokumentów i publikacji wykorzystanych w programie

Niniejszy program ochrony środowiska przed hałasem uwzględnia postanowienia zawarte w szeregu opracowań obejmujących swym zakresem tereny, na które oddziałuje i powoduje przekroczenia dopuszczalnych standardów jakości środowiska analizowany odcinek drogi krajowej nr 40.

W rozdziale tym przedstawiono problematykę hałasu ujętą w różnych materiałach opracowanych na szczeblu powiatowym i gminnym. W skład analizowanych materiałów wchodziły:

- istniejące powiatowe lub gminne programy ochrony środowiska
- przepisy prawa, w tym prawa miejscowego, mające wpływ na stan akustyczny środowiska

Dokumenty opracowywane na szczeblu krajowym i wojewódzkim przeanalizowane zostały w ramach wstępu do opracowania [patrz: Rozdział 1]. W skład analizowanych materiałów wchodziły:

- koncepcje, plany, strategie, programy i polityki o których mowa w art. 40 ust 1 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska
- pozwolenia na emitowanie hałasu do środowiska oraz inne dokumenty i materiały wykonane dla potrzeb postępowań administracyjnych prowadzonych w stosunku do podmiotów korzystających ze środowiska, których działalność ma negatywny wpływ na stan akustyczny środowiska
- przepisy dotyczące emisji hałasu z instalacji i urządzeń, w tym pojazdów, których funkcjonowanie ma negatywny wpływ na stan klimatu akustycznego
- nowe, dostępne techniki i technologie w zakresie zwalczania hałasu

### 5.2.2.1 Istniejące powiatowe lub gminne programy ochrony środowiska

Poniżej, w tabeli, przedstawiono główne ustalenia powiatowych i gminnych programów ochrony środowiska dla analizowanego odcinka drogi krajowej nr 40, które mają odniesienie do niniejszego opracowania.

Tabela 5-8 Ustalenie w zakresie hałasu zawarte w powiatowych i gminnych programach ochrony środowiska

l.p.	Dokument	Ustalenia w zakresie hałasu
<b>Powiatowe</b>		
1	Program ochrony środowiska wraz z planem gospodarki odpadami dla powiatu nyskiego	<p><i>Wszystkie przeanalizowane powiatowe programy ochrony środowiska charakteryzują się podobnym zakresem działań w sferze ochrony klimatu akustycznego. Do najistotniejszych działań zaliczyć możemy wymienione poniżej kierunki i cele.</i></p> <p><u>Cel:</u> Dokonanie wiarygodnej oceny narażania społeczeństwa na ponadnormatywny hałas i podjęcie kroków do zmniejszenia tego zagrożenia tam, gdzie jest ono największe</p> <p>Poprawa klimatu akustycznego.</p>
2	Program ochrony środowiska dla powiatu prudnickiego na lata 2008-2011 z perspektywą 2012-2015	<p><u>Kierunki działań:</u> Dla zarządców dróg:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Modernizacja nawierzchni dróg oraz utrzymywanie dróg w dobrym stanie technicznym</li> <li>2. Usprawnienie organizacji ruchu drogowego</li> <li>3. Wydzielenie stref ograniczonego ruchu w rejonie szkół przedszkoli i szpitali,</li> <li>4. ograniczenie prędkości ruchu zwłaszcza w porze nocnej,</li> <li>5. Przestrzeganie zasad strefowania w planowaniu przestrzennym m.in. lokalizowania w sąsiedztwie przedsięwzięć o zbliżonej uciążliwości hałasu</li> <li>6. Systematyczne wykonywanie podstawowych badań pomiarowych, zgodnie z obowiązującymi metodykami referencyjnymi, celem określenia stanu wyjściowego i</li> </ol>

l.p.	Dokument	Ustalenia w zakresie hałasu
3	Aktualizacja Programu ochrony środowiska dla powiatu Kędzierzyńsko-Kozielskiego na lata 2012-2015 z perspektywą na lata 2016-2019	<p>ustalenia bezwzględnych wartości zagrożenia hałasem komunikacyjnym i przemysłowym (wspólnie z WIOŚ)</p> <p>7. Tworzenie stref ciszy na terenach rekreacyjnych oraz wartościowych przyrodniczo</p> <p>Dla powiatu:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Tworzenie obszarów ograniczonego użytkowania zgodnie z wymogami obowiązujących przepisów prawnych w zakresie ochrony środowiska</li> <li>2. Ustalanie i egzekwowanie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku przez właściwe organy i inspekcje ochrony środowiska (wspólnie z WIOŚ)</li> </ol> <p>Dodatkowo w ramach działań średnioterminowych powiat nyski wpisał budowę obwodnicy miasta Głuchołazy oraz w ramach działań długoterminowych poszerzenie jezdni do 11m.</p>
<b>Gminne</b>		
1	<p>Aktualizacja Programu ochrony środowiska dla miasta i gminy Głuchołazy na lata 2010-2013 z perspektywą na lata 2014-2017</p> <p>Programu ochrony środowiska dla miasta i gminy Prudnik</p> <p>Aktualizacja Programu ochrony środowiska dla gminy Kędzierzyn-Koźle na lata 2012-2015 z perspektywą na lata 2016-2019</p>	<p><i>Wszystkie przeanalizowane gminne programy ochrony środowiska charakteryzują się podobnym zakresem działań w sferze ochrony klimatu akustycznego. Do najistotniejszych działań zaliczyć możemy wymienione poniżej kierunki.</i></p> <p><u>Kierunki działań:</u></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Modernizacja nawierzchni dróg</li> <li>2. Usprawnianie organizacji ruchu drogowego</li> <li>3. Przestrzeganie zasad strefowania w planowaniu przestrzennym m.in. lokalizowania w sąsiedztwie przedsięwzięć o zbliżonej uciążliwości hałasu</li> <li>4. Systematyczne wykonywanie podstawowych badań pomiarowych, zgodnie z obowiązującymi metodykami referencyjnymi, celem określenia stanu wyjściowego i ustalenia bezwzględnych wartości zagrożenia hałasem komunikacyjnym i przemysłowym,</li> <li>5. Monitorowanie stanu realizacji programu ochrony środowiska przed hałasem,</li> <li>6. Tworzenie obszarów ograniczonego użytkowania zgodnie z wymogami obowiązujących przepisów prawnych w zakresie ochrony środowiska</li> <li>7. Tworzenie bazy danych na podstawie wyników uzyskanych: z prowadzonego monitoringu przez Opolskiego Wojewódzkiego Inspektora Ochrony Środowiska w Opolu, od zarządców dróg publicznych z pomiarów emisji oraz zgłoszeń w związku z występującą uciążliwością emisji hałasu</li> <li>8. Ustalanie i egzekwowanie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku przez właściwe organy i inspekcje ochrony środowiska</li> <li>9. Uwzględnienie w planach zagospodarowania przestrzennego wyników monitoringu środowiska, w szczególności w zakresie powietrza, wód i hałasu</li> </ol>

### 5.2.2.2 Przepisy prawa, w tym prawa miejscowego, mające wpływ na stan akustyczny środowiska

Podstawowymi aktami prawa miejscowego określającymi warunki ochrony akustycznej dla poszczególnych kategorii użytkowania przestrzeni są miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego. Dokonano analizy zapisów miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego. Wyniki analizy zostały przedstawione w tabeli [patrz: Tabela 5-9].

Tabela 5-9 Zestawienie miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego oraz studiów uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego obowiązujących na terenach sąsiadujących z drogą krajową nr 40 w granicach objętych opracowaniem

Lp.	Orientacyjny kilometr odcinka		Nazwa dokumentu	Uwarunkowania dotyczące klimatu akustycznego
	od km	do km		
1	2+820	3+200	<p>MPZP Uchwała nr XLVII/302/98 Rady Miejskiej w Głuchołazach z dnia 16 czerwca 1998r. Uchwała nr XLVII/303/98 Rady Miejskiej w Głuchołazach z dnia 16 czerwca 1998r. Uchwała nr X/67/07 Rady Miejskiej w Głuchołazach z dnia 30 maja 2007r. Uchwała nr XXIII/181/08 Rady Miejskiej w Głuchołazach z dnia 04 lipca 2008r.</p>	<p>W części planów bark zapisów. W planie X/67/07 nakazuje się dopuszczalne poziomy hałasu zewnętrznego przyjąć zgodnie z obowiązującymi przepisami szczególnymi, na terenach: MN jak dla zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej; MW jak dla zabudowy na terenach MWU jak dla zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej. W planie XXIII/181/08 nakazuje się dopuszczalne poziomy hałasu zewnętrznego przyjąć zgodnie z obowiązującymi przepisami szczególnymi, na terenach: MN jak dla zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej; MW jak dla zabudowy na terenach MN,U i MN,UR jak dla zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej z usługami</p>
2	13+450	15+700	<p>MPZP Uchwała nr LIII/663/2006 Rady Miejskiej w Prudniku z dnia 28 września 2006r wraz ze zmianą Uchwała nr LIII/850/2010 Rady Miejskiej w Prudniku z dnia 31 marca 2010r Uchwała nr XXXVIII/660/2013 Rady Miejskiej w Prudniku z dnia 28 lutego 2013r</p>	<p>Na terenach zabudowy zagrodowej oznaczonych symbolami RM dopuszczalny poziom hałasu ustala się jak dla terenów przeznaczonych na cele mieszkaniowo-usługowe. Na terenach zabudowy jednorodzinnej oznaczonych symbolami MN dopuszczalny poziom hałasu ustala się jak dla terenów przeznaczonych na cele mieszkaniowo-usługowe. Na terenach zabudowy wielorodzinnej oznaczonych symbolami MW dopuszczalny poziom hałasu ustala się jak dla terenów przeznaczonych na cele mieszkaniowo-usługowe oraz na terenach objętych zmianą planu nakazuje się wprowadzenie urządzeń technicznych i przegród budowlanych wytwarzających właściwą ochronę akustyczną obiektów przed hałasem komunikacyjnym Na terenach zabudowy usługowej oznaczonych symbolami U1 dopuszczalny poziom hałasu ustala się jak dla terenów przeznaczonych pod budynki związane ze stałym lub czasowym pobytem dzieci i młodzieży. Na terenach usług sportu i rekreacji oznaczonych symbolami US dopuszczalny poziom hałasu ustala się jak dla terenów przeznaczonych na cele rekreacyjno-wypoczynkowe. Stosownie do przepisów odrębnych dotyczących ochrony środowiska w zakresie ochrony przed hałasem, na obszarze objętym planem wskazuje się tereny oznaczone symbolem MN – zaliczone do terenów zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej (plan XXXVIII/660/2013)</p>
3	16+080	16+320	MPZP	Dopuszczalne poziomy hałasu w środowisku przyjmować

			Uchwała nr XXVI/276/2004 Rady Miejskiej w Prudniku z dnia 23 lipca 2004r	zgodnie z przepisami szczególnymi, w tym: na terenach oznaczonych symbolem MN i MM jak dla zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej, na terenach oznaczonych symbolem MN,U jak dla zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej z usługami rzemieślniczymi, na terenach MW; MM; MW,U jak dla zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej i zamieszkania zbiorowego, na terenach UO jak dla zabudowy związanej ze stałym lub wielogodzinnym pobytem dzieci i młodzieży; na terenach UZ jak dla zabudowy szpitali w miastach, na terenach US położonych na obszarze gruntów wsi Niemysłowice jak dla terenów wypoczynkowo-rekreacyjnych poza miastem. Na terenach obiektów i urządzeń gospodarstw ogrodniczych oznaczonych symbolem RO dopuszczalne poziomy hałas przyjąć jak dla terenów zabudowy mieszkaniowej zagrodowej Na terenach obiektów i urządzeń obsługi gospodarki leśnej oznaczonych symbolem RLU dopuszczalne poziomy hałas przyjąć jak dla terenów zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej Na terenach gruntów, obiektów i urządzeń ogródków działkowych oznaczonych symbolem ZD dopuszczalne poziomy hałas przyjąć jak dla terenów wypoczynkowo-rekreacyjnych poza miastem. Na terenach obiektów i urządzeń zabudowy mieszkalnej zagrodowej oznaczonych symbolem MR dopuszczalne poziomy hałas przyjąć jak dla terenów zabudowy mieszkaniowej zagrodowej
4	16+800	20+150	MPZP Uchwała nr XXVI/276/2004 Rady Miejskiej w Prudniku z dnia 23 lipca 2004r	Patrz wyżej.
5	3+750	4+100	MPZP Uchwała nr XXIII/340/09 Rady Miejskiej w Namysłowie z dnia 16 stycznia 2001r	Brak zapisów w zakresie hałasu komunikacyjnego.
6	1+600	1+750	MPZP Uchwała nr IX/98/2003 Rady Miasta Kędzierzyn-Koźle z dnia 22 maja 2003r	W ramach urządzeń pomocniczych pośród urządzeń wyposażenia technicznego dróg wymienia się ekrany akustyczne.
7	66+200	70+150	MPZP Uchwała nr IX/98/2003 Rady Miasta Kędzierzyn-Koźle z dnia 22 maja 2003r	Patrz wyżej.

## 5.3 Część graficzna

### 5.3.1 Emisja hałasu przed i po realizacji zadań programu z uwzględnieniem liczby mieszkańców na terenie objętym programem

Zakres możliwych działań o charakterze technicznym (inwestycyjnym) jaki może zostać przedsięwzięty w celu ograniczenie emisji hałasu do środowiska z przedmiotowego odcinka drogowego będzie wynikał z opracowanych przeglądów ekologicznych. Jednym z działań możliwych do wykonania jest rozbudowa oraz budowa nowych ekranów akustycznych. Skuteczność działań polegających na realizacji ekranów akustycznych przedstawiono na załączniku graficznym nr **5-1**. Realizacja ekranów akustycznych w przedstawionej lokalizacji jest realna, ale jej zasadność powinna zostać potwierdzona opracowanym wcześniej przeglądem ekologicznym. W przypadku zidentyfikowania powodów dla których ekran akustyczny nie będzie mógł być zrealizowany przegląd ekologiczny stanowić będzie podstawę do ustanowienia obszaru ograniczonego użytkowania dla całego przebiegu analizowanego odcinka drogowego.

### 5.3.2 Emisja hałasu na odcinkach ze stwierdzonym przekroczeniem wskaźników oceny

Prezentacja zasięgu izofon wskaźnika  $L_{DWN}$  na obszarach ze stwierdzonym przekroczeniem dopuszczalnego poziomu hałasu przedstawiona została na załącznikach graficznych **DK40-1** do **DK40-2**.

## Rozdział 6 DROGA KRAJOWA NR 41, POWIAT NYSKI

### 6.1 Część opisowa

#### 6.1.1 Opis obszaru objętego zakresem programu

Droga krajowa nr 41 przebiega jedynie przez województwo opolskie łącząc Nysę z Prudnikiem oraz granicą z Czechami. Cała długość drogi wynosi ok. 33 km i jest jedną z krótszych dróg krajowych. Jej znaczna część, wraz z drogami DK 40, DK 46 oraz z drogami wojewódzkimi nr 386 i 382, stanowi ruchliwy fragment łączący południowe obszary Górnego Śląska z zagłębieniem Wałbrzyskim. Na drodze tej zidentyfikowano jeden fragment, na którym obciążenie ruchem przekracza 3 miliony pojazdów rocznie. W ramach Programu analizą objęto cały ten odcinek, zgodnie z kilometrażem przedstawionym w tabeli poniżej.

Tabela 6-1 Odcinki drogi objęte zakresem Programu

Nr drogi	Nazwa odcinka	km początku	km końca	Długość odcinka [km]
DK41	Nysa /Przejsie/	0,0	2,1	2,1

Granice obszaru analizowanego w niniejszym programie stanowią izolinie dopuszczalnych poziomów dźwięku określonych wskaźnikami  $L_{DWN}$  i  $L_N$ . Granice te określono w opracowanej mapie akustycznej [9], która stanowi podstawę niniejszego programu. Sięgają one na terenach otwartych kilkudziesięciu metrów od osi drogi. Obszar, na którym występują przekroczenia dopuszczalnych poziomów dźwięku, a tym samym stanowiący zakres niniejszego Programu, ma powierzchnię około 0,05 km<sup>2</sup>

Na Rysunek 6-1 przedstawiono orientacyjną lokalizację drogi krajowej nr 41 objętej zakresem niniejszego rozdziału wraz z wskazaniem obszarów z przekroczeniem dopuszczalnych poziomów hałasu.



Rysunek 6-1 Poglądowa lokalizacja ponadnormatywnego hałasu analizowanego odcinka drogi krajowej nr 41 na tle województwa opolskiego (kolor czerwony – przekroczenia)

### 6.1.2 Podanie naruszenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku wraz z podaniem zakresu naruszenia

Zakres naruszeń dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku pochodzącego od ruchu pojazdów odbywającego się po analizowanym odcinku drogi krajowej nr 41 przedstawiono w tabeli [patrz: Tabela 6-2]. W tabeli zestawiono opis zakresu przekroczeń wartości dopuszczalnych w przyporządkowaniu do poszczególnych odcinków, dla których wartość wskaźnika M jest większa/równa od 0.

Tabela 6-2 Naruszenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku wraz z podaniem zakresu naruszenia na opolskim odcinku DK 41.

Lp.	Kilometr		Zakres naruszeń dopuszczalnych wartości poziomu hałasu wyrażonego wskaźnikiem $L_{DWN}$	Gmina	Liczba mieszkańców	Wskaźnik M/ Priorytet
	od	do				
1	0+600	0+700	$L_{DWN}$ i $L_N$ : przekroczenie po lewej stronie drogi w zakresie 0-5 dB. Teren zabudowany, z mieszkańcami. Szerokość pasa przekroczeń ok. 20m. Długość przekroczeń ok. 80m	Nysa	148	32/Niski
2	1+150	1+250	$L_{DWN}$ i $L_N$ : przekroczenie po lewej stronie drogi w zakresie 0-5 dB. Teren częściowo zabudowany, bez mieszkańców. Szerokość pasa przekroczeń ok. 20m. Długość przekroczeń ok. 80m	Nysa	0	0/Niski
3	1+320	1+520	$L_{DWN}$ i $L_N$ : przekroczenie po prawej stronach drogi w zakresie 0-5 dB. Teren zabudowany, z mieszkańcami. Szerokość pasa przekroczeń ok. 15m. Długość przekroczeń ok. 220m	Nysa	879	190/Wysoki
4	2+000	2+100	$L_{DWN}$ i $L_N$ : przekroczenie po prawej stronie drogi w zakresie 5-10 dB i 0-5 dB. Teren zabudowany, z mieszkańcami. Szerokość pasa przekroczeń ok. 20m. Długość przekroczeń ok. 100m	Nysa	193	174/Wysoki

### 6.1.3 Wyszczególnienie podstawowych kierunków i zakresów działań niezbędnych do przywrócenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku

Analizowany odcinek drogi krajowej nr 41 charakteryzuje się dużym natężeniem ruchu z znaczącym udziałem ruchu lokalnego mieszkańców Nysy oraz przebiegiem przez silnie zurbanizowany fragment miasta. Parametry te decydują o niekorzystnym stanie klimatu akustycznego w bezpośrednim sąsiedztwie drogi. Szczegółowy opis wielkości przekroczeń przedstawiony został w rozdziale wcześniej. Pośród katalogu środków zaradczych mających na celu eliminację przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu do najistotniejszych zaliczyć można:

- realizacji obwodnicy miasta Nysy w ciągu drogi krajowej nr 41,
- wykonanie przeglądu ekologicznego w celu szczegółowego ustalenie wielkości przekroczenia oraz dokładnego przeanalizowania technicznych możliwości redukcji hałasu w tym, budowy ekranów akustycznych,
- uchwalenie obszarów ograniczonego użytkowania na terenach na których wyczerpane zostały techniczne środki ochrony przed hałasem,
- zaktualizowanie warstwy wrażliwości akustycznej mapy akustycznej, w celu eliminacji obszarów nie objętych ochroną przed hałasem,

Podstawowe kierunki działań mających na celu doprowadzenie stanu klimatu akustycznego do warunków normatywnych w ramach wymienionych obszarów z przekroczeniami przedstawione



zostały w tabeli [patrz: Tabela 6-3]. Tabela ta stanowi także harmonogram realizacji Programu. Prezentowane działania wybrane zostały z katalogu środków prezentowanych w rozdziale 1.1.6, w ramach którego zebrano i opisano podstawowe kierunki i zakresy działań niezbędnych do przywrócenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku.

Zgodnie z planami inwestycyjnymi GDDKiA przedstawionym w piśmie nr GDDKiA-O/OP/I-22/26/mmk/OŚ-OG/10/2014 na analizowanym odcinku drogi przewiduje się budowę obwodnicy Nysy, co przyczyni się do poprawy klimatu akustycznego poprzez wyprowadzenie ruchu tranzytowego. Po zrealizowaniu planowanej inwestycji na analizowanym odcinku drogi pozostanie jedynie ruch lokalny, o dużo mniejszym natężeniu. Przyczyni się to do znaczącego obniżenia emisji hałasu, dochodzącego lokalnie do 3 dB, co przypadku niewielkich przekroczeń może być działaniem wystarczającym i prowadzącym do uzyskania normatywnych poziomów hałasu na terenach chronionych.

Tabela 6-3 Zestawienie kierunków i działań naprawczych niezbędnych do przywrócenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku w otoczeniu DK 41

Lp.	Orientacyjny kilometraż odcinka		Działania mające na celu poprawę klimatu akustycznego	Uzasadnienie planowanych działań	Szacunkowe Koszty [tys. zł]	Termin realizacji
	od km	do km				
1	0+600	0+700	Budowa obwodnicy Nysy w ciągu drogi krajowej nr 41 i 46	Budowa obwodnicy znacząco obniży poziom hałasu poprzez wyprowadzenie ruchu tranzytowego z analizowanego odcinka drogi.	467 919,1	2019
2	1+150	1+250				
3	1+320	1+520				
4	2+000	2+100				

*Za realizację poszczególnych działań oraz finansowanie ich odpowiedzialny jest podmiot zarządzający danym źródłem hałasu.*

## 6.2 Uzasadnienie zakresu określonych w programie zagadnień

### 6.2.1 Dane i wnioski ze sporządzonych map akustycznych

#### 6.2.1.1 Charakterystyka obszaru objętego mapą akustyczną, w tym uwarunkowań wynikających z MPZP oraz ograniczeń związanych z występowaniem obszarów ograniczonego użytkowania

W ramach mapy akustycznej wykonanej dla dróg krajowych o ruchu powyżej 3 milionów pojazdów analizą objęto odcinek drogi krajowej nr 41 o długości 2,1 km. Droga ta oddziałuje na 1 gminę wchodzącą w skład 1 powiatu [patrz: Tabela 6-4]

Tabela 6-4 Spis gmin i powiatów objęty zakresem oddziaływania – DK 41

Gmina	Powiat
Nysa	nyski

W bezpośrednim sąsiedztwie analizowanego odcinka znajdują się tereny o różnych funkcjach. Na przeważającym obszarze są to tereny usługowe i produkcyjne, nie objęte ochroną przed hałasem. Dodatkowo w paru miejscach wyróżnić można funkcje objęte ochroną przed hałasem, w tym:

- tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej i zamieszkania zbiorowego,
- tereny mieszkaniowo-usługowe,

Duża część terenów objętych prawną ochroną przed hałasem wyszczególniona została w ramach miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, a pozostałe ujęte są na studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego poszczególnych gmin.

Szczegółowa identyfikacja rodzajów terenów objętych ochroną przed hałasem, wraz klasyfikacją do poszczególnych rodzajów terenu zgodnie z tabelą dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku, przedstawiona została w ramach Mapy akustycznej [9] na mapach wrażliwości hałasowej obszarów dla  $L_{DWN}$  oraz  $L_N$ .

### 6.2.1.2 Charakterystyka terenów objętych programem, w tym liczby mieszkańców, gęstości zaludnienia oraz zakresu przekroczeń dopuszczalnych hałasu w środowisku

Program ochrony środowiska przed hałasem skupia się na obszarach ze stwierdzonym przekroczeniem dopuszczalnych poziomów hałasu. Szczegółowy wykaz terenów objętych zakresem opracowania przedstawiony został w tabeli o naruszeniach wartości dopuszczalnych [patrz: Tabela 6-2]. Zestawienie przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu określonych wskaźnikami  $L_{DWN}$  i  $L_N$  oraz liczby mieszkańców objętych tym przekroczeniem na analizowanym odcinku drogi krajowej nr 41, określone w ramach opracowanej Mapy akustycznej [9], przedstawiono w tabelach poniżej.

Tabela 6-5 Przekroczenia wartości dopuszczalnych, wskaźnika  $L_{DWN}$ , przy drodze krajowej nr 41

Obszar województwa opolskiego	Przekroczenia wskaźnika hałasu drogowego $L_{DWN}$ w dB:				
	do 5 dB	> 5-10 dB	> 10-15 dB	> 15-20 dB	> 20 dB
	Stan warunków akustycznych środowiska				
	nieдобry		zły		bardzo zły
Powierzchnia obszarów zagrożonych [km <sup>2</sup> ]	0,026	0,013	0,004	0,001	0,000
Liczba lokali mieszkalnych [tys.]	0,199	0,129	0,017	0,000	0,000
Liczba zagrożonych mieszkańców [tys.]	0,657	0,425	0,056	0,000	0,000
Liczba budynków szkolnych i przedszkolnych	1	0	0	0	0
Liczba budynków służby zdrowia, opieki społecznej i socjalnej	0	0	0	0	0
Inne obiekty budowlane istotne z punktu widzenia ochrony przed hałasem	0	0	0	0	0

Tabela 6-6 Przekroczenia wartości dopuszczalnych, wskaźnika  $L_N$ , przy drodze krajowej nr 41

Obszar województwa opolskiego	Przekroczenia wskaźnika hałasu drogowego $L_N$ w dB:				
	do 5 dB	> 5-10 dB	> 10-15 dB	> 15-20 dB	> 20 dB
	Stan warunków akustycznych środowiska				
	nieдобry		zły		bardzo zły
Powierzchnia obszarów zagrożonych [km <sup>2</sup> ]	0,032	0,019	0,007	0,001	0,000
Liczba lokali mieszkalnych [tys.]	0,245	0,112	0,041	0,000	0,000
Liczba zagrożonych mieszkańców [tys.]	0,808	0,371	0,136	0,000	0,000
Liczba budynków szkolnych i przedszkolnych	0	0	0	0	0
Liczba budynków służby zdrowia, opieki społecznej i socjalnej	0	0	0	0	0
Inne obiekty budowlane istotne z punktu widzenia ochrony przed hałasem	0	0	0	0	0

### 6.2.1.3 Charakterystyka techniczno – akustyczna źródeł hałasu mających negatywny wpływ na poziom hałasu w środowisku

Podstawowe informacje z zakresu danych techniczno – akustycznych dla drogi krajowej nr 41, na odcinkach objętych programem przedstawione zostały w tabeli [patrz: Tabela 6-7]. Dane poniższe stanowiły informacje wejściową opracowanej mapy akustycznej.

Tabela 6-7 Charakterystyka techniczno – akustyczna źródła hałasu – Droga krajowa nr 41

Nr drogi	Nazwa odcinka	Kilometraż		Długość odcinka [km]	Obciążenie ruchem		
		km początku	km końca		Pojazdy lekkie	Pojazdy ciężkie	SDR
DK41	Nysa /Przejsieć/	0,0	2,1	2,1	15014	1343	16357

### 6.2.2 Analiza materiałów, dokumentów i publikacji wykorzystanych w programie

Niniejszy program ochrony środowiska przed hałasem uwzględnia postanowienia zawarte w szeregu opracowań obejmujących swym zakresem tereny, na które oddziałuje i powoduje przekroczenia dopuszczalnych standardów jakości środowiska analizowany odcinek drogi krajowej nr 41.

W rozdziale tym przedstawiono problematykę hałasu ujętą w różnych materiałach opracowanych na szczeblu powiatowym i gminnym. W skład analizowanych materiałów wchodziły:

- istniejące powiatowe lub gminne programy ochrony środowiska
- przepisy prawa, w tym prawa miejscowego, mające wpływ na stan akustyczny środowiska

Dokumenty opracowywane na szczeblu krajowym i wojewódzkim przeanalizowane zostały w ramach wstępu do opracowania [patrz: Rozdział 1]. W skład analizowanych materiałów wchodziły:

- koncepcje, plany, strategie, programy i polityki o których mowa w art. 40 ust 1 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska
- pozwolenia na emitowanie hałasu do środowiska oraz inne dokumenty i materiały wykonane dla potrzeb postępowań administracyjnych prowadzonych w stosunku do podmiotów korzystających ze środowiska, których działalność ma negatywny wpływ na stan akustyczny środowiska
- przepisy dotyczące emisji hałasu z instalacji i urządzeń, w tym pojazdów, których funkcjonowanie ma negatywny wpływ na stan klimatu akustycznego
- nowe, dostępne techniki i technologie w zakresie zwalczania hałasu

#### 6.2.2.1 Istniejące powiatowe lub gminne programy ochrony środowiska

Poniżej, w tabeli, przedstawiono główne ustalenia powiatowych i gminnych programów ochrony środowiska dla analizowanego odcinka drogi krajowej nr 41, które mają odniesienie do niniejszego opracowania.

Tabela 6-8 Ustalenie w zakresie hałasu zawarte w powiatowych i gminnych programach ochrony środowiska

l.p.	Dokument	Ustalenia w zakresie hałasu
<b>Powiatowe</b>		
1	Program ochrony środowiska wraz z planem gospodarki odpadami dla powiatu nyskiego	<p><u>Cel:</u> Poprawa klimatu akustycznego.</p> <p><u>Kierunki działań:</u></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Utrzymywanie dróg w dobrym stanie technicznym</li> <li>2. Wydzielenie stref ograniczonego ruchu w rejonie szkół przedszkoli i szpitali,</li> <li>3. Ograniczenie prędkości ruchu zwłaszcza w porze nocnej,</li> <li>4. Przestrzeganie zasad strefowania w planowaniu przestrzennym m.in. lokalizowania w sąsiedztwie przedsięwzięć o zbliżonej uciążliwości hałasu</li> </ol> <p>Dodatkowo w ramach działań średnioterminowych powiat nyski wpisał wzmocnienie nawierzchni na istniejącej szerokości jezdni oraz poszerzenie jezdni do 11m na drodze DK41</p>
<b>Gminne</b>		
1	Programu ochrony środowiska dla gminy Nysa na lata 2004-2010	<p><u>Cel:</u> Zmniejszenie skali narażenia mieszkańców na nadmierny, zwłaszcza ponadnormatywny poziom hałasu, przede wszystkim, mający największy zasięg przestrzenny, hałas emitowany przez środki transportu – głównie drogowy i kolejowy</p> <p><u>Kierunki działań:</u></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Realizacja obejść drogowych miasta w ciągu drogi krajowej nr 46 i 41 oraz wojewódzkiej 411, 407</li> <li>2. Ograniczenie hałasu poprzez zastosowanie ekranów akustycznych oraz pasów zieleni wzdłuż uciążliwych odcinków dróg</li> <li>3. Wprowadzanie ciągów (tras) rowerowych</li> <li>4. Uwzględnianie na etapach studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego oraz w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego wpływu lokalizacji przedsięwzięć uciążliwych dla środowiska</li> <li>5. stworzenie podstaw merytorycznych, do określenia populacji zagrożonej hałasem, oraz powierzchni terenów przeznaczonych na cele rekreacyjne – objętych nadmierną uciążliwością akustyczną</li> <li>6. tworzenie mechanizmów formalnych i organizacyjnych, w sferze administracyjnej na poziomie regionalnym i lokalnym umożliwiających koordynację działań w procedurach podejmowania decyzji oraz minimalizacji kosztów ponoszonych ze środków publicznych na uzyskiwanie danych podstawowych o skali zagrożenia hałasem</li> <li>7. opracowanie map akustycznych dla określenia obszarów, w granicach terenów wypoczynkowo-rekreacyjnych położonych poza miastami, zagrożonych ponadnormatywnym hałasem</li> <li>8. przygotowywanie programów ochrony przed hałasem, jako narzędzia realizacji polityki ekologicznej w zakresie ochrony przed hałasem na poziomie regionalnym i lokalnym</li> <li>9. doskonalenie istniejących i kształtowanie nowych mechanizmów i procedur administracyjnych, na poziomie lokalnym i regionalnym, umożliwiających zapobieganie rozszerzaniu obszarów i powiększaniu wielkości populacji zagrożonych hałasem</li> <li>10. monitorowanie zmian przestrzennych stanu zagrożenia hałasem i realizacji programów ochrony przed hałasem</li> </ol>

### 6.2.2.2 Przepisy prawa, w tym prawa miejscowego, mające wpływ na stan akustyczny środowiska

Podstawowymi aktami prawa miejscowego określającymi warunki ochrony akustycznej dla poszczególnych kategorii użytkowania przestrzeni są miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego. Dokonano analizy zapisów miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego. Wyniki analizy zostały przedstawione w tabeli [patrz: Tabela 6-9].

Tabela 6-9 Zestawienie miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego oraz studiów uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego obowiązujących na terenach sąsiadujących z drogą krajową nr 41 w granicach objętych opracowaniem

Lp.	Orientacyjny kilometraż		Nazwa dokumentu	Uwarunkowania dotyczące klimatu akustycznego
	od km	do km		
1	0+600	0+700	Uchwała nr LVI/678/2002 Rady Miejskiej w Nysie z dnia 26 kwietnia 2006r. wraz ze zmianą Uchwała nr XXXIX/616/09 Rady Miejskiej w Nysie z dnia 27 listopada 2009r.	Na terenach przeznaczonych pod niską zabudowę mieszkalną wielorodzinną oznaczone symbolem D10hMS dopuszczalne natężenie hałasu przyjąć jak dla zabudowy mieszkalnej wielorodzinnej.
2	1+150	1+250	Uchwała nr LVI/678/2002 Rady Miejskiej w Nysie z dnia 26 kwietnia 2006r. wraz ze zmianą Uchwała nr XXXIX/616/09 Rady Miejskiej w Nysie z dnia 27 listopada 2009r.	Patrz wyżej.
3	1+320	1+520	MPZP Uchwała nr XLV/672/10 Rady Miejskiej w Nysie z dnia 31 marca 2010r	Nakazuje się dopuszczalne poziomy hałasu zewnętrznego przyjąć zgodnie z obowiązującymi przepisami szczególnymi: na terenach MN jak dla zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej, na terenach MW i MZ jak dla zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej i zbiorowego zamieszkania, na terenach MN z dopuszczonymi usługami jak dla zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej z usługami rzemieślniczymi, na terenach UZ – szpitala jak dla terenów szpitali w mieście, dla terenu parku miejskiego (6ZP, 7ZP, 8ZP) jak dla terenów rekreacyjno-wypoczynkowych poza miastem, na terenach usług oświaty UO jak dla obiektów z wielogodzinnym pobytem dzieci i młodzieży
4	2+000	2+100	Uchwała nr LIII/799/10 Rady Miejskiej w Nysie z dnia 10 listopada 2010r	Jako tereny podlegające ochronie przed hałasem, zgodnie z przepisami odrębnymi, wskazuje się tereny oznaczone symbolami: MW - jako tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej, MN - jako tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej, MW/U, U/MN - jako tereny mieszkaniowo – usługowe, U15 - jako tereny domów opieki społecznej.

## 6.3 Część graficzna

### 6.3.1 Emisja hałasu przed i po realizacji zadań programu z uwzględnieniem liczby mieszkańców na terenie objętym programem

Załącznik graficzny **6-1** prezentuje stan klimatu akustycznego po oddaniu do użytkowania obwodnicy miasta. W analizie założono spadek mocy akustycznej drogi o 3dB(A), co odpowiada zmniejszeniu natężenia ruchu o połowę.

### 6.3.2 Emisja hałasu na odcinkach ze stwierdzonym przekroczeniem wskaźników oceny

Prezentacja zasięgu izofon wskaźnika  $L_{DWN}$  na obszarach ze stwierdzonym przekroczeniem dopuszczalnego poziomu hałasu przedstawiona została na załącznikach graficznych **DK41-1**.

## Rozdział 7 DROGA KRAJOWA NR 42, POWIAT KLUCZBORSKI

### 7.1 Część opisowa

#### 7.1.1 Opis obszaru objętego zakresem programu

Droga krajowa nr 42 stanowi połączenie komunikacyjne przebiegające przez województwa opolskie, śląski, łódzkie oraz świętokrzyskie, łącząc miejscowość Kamienną koło Namysłowa z Rudnikami koło Starachowic. Na odcinku przecinającym województwo opolskie, zidentyfikowano jeden fragment drogi, którego obciążenie ruchem przekracza 3 miliony pojazdów rocznie. W ramach Programu analizą objęto cały ten odcinek, zgodnie z kilometrażem przedstawionym w tabeli poniżej

Tabela 7-1 Odcinki drogi objęte zakresem Programu

Nr drogi	Nazwa odcinka	km początku	km końca	Długość odcinka [km]
DK42	Kluczbork /Przejście/	32,5	36,7	4,2

Granice obszaru analizowanego w niniejszym programie stanowią izoliny dopuszczalnych poziomów dźwięku określonych wskaźnikami  $L_{DWN}$  i  $L_N$ . Granice te określono w opracowanej mapie akustycznej [9], która stanowi podstawę niniejszego programu. Sięgają one na terenach otwartych kilkudziesięciu metrów od osi drogi. Obszar, na którym występują przekroczenia dopuszczalnych poziomów dźwięku, a tym samym stanowiący zakres niniejszego Programu, ma powierzchnię około 0,35 km<sup>2</sup>

Na rysunku [patrz: Rysunek 7-1] przedstawiono orientacyjną lokalizację drogi krajowej nr 42 objętej zakresem niniejszego rozdziału wraz z wskazaniem obszarów z przekroczeniem dopuszczalnych poziomów hałasu.



Rysunek 7-1 Poglądowa lokalizacja ponadnormatywnego hałasu analizowanego odcinka drogi krajowej nr 42 na tle województwa opolskiego (kolor czerwony – przekroczenia)

### 7.1.2 Podanie naruszenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku wraz z podaniem zakresu naruszenia

Zakres naruszeń dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku pochodzącego od ruchu pojazdów odbywającego się po analizowanym odcinku drogi krajowej nr 42 przedstawiono w tabeli [patrz: Tabela 7-2]. W tabeli zestawiono opis zakresu przekroczeń wartości dopuszczalnych w przyporządkowaniu do poszczególnych odcinków, dla których wartość wskaźnika M jest większa/równa od 0.

Tabela 7-2 Naruszenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku wraz z podaniem zakresu naruszenia na opolskim odcinku drogi krajowej nr 42.

Lp.	Kilometraż		Zakres naruszeń dopuszczalnych wartości poziomu hałasu wyrażonego wskaźnikiem $L_{DWN}$	Gmina	Liczba mieszkańców	Wskaźnik M/ Priorytet
	od km	do km				
1	33+000	33+900	$L_{DWN}$ i $L_N$ : przekroczenie po obu stronach drogi w zakresie 5-10 dB i 0-5 dB. Teren zabudowany, z mieszkańcami. Szerokość pasa przekroczeń ok. 40m. Długość przekroczeń ok. 900m	Kluczbork	312	281/Wysoki
2	34+450	36+450	$L_{DWN}$ i $L_N$ : przekroczenie po obu stronach drogi w zakresie 5-10 dB i 0-5 dB. Teren zabudowany, z mieszkańcami. Szerokość pasa przekroczeń ok. 40m. Długość przekroczeń ok. 2000m	Kluczbork	347	312/Wysoki

### 7.1.3 Wyszczególnienie podstawowych kierunków i zakresów działań niezbędnych do przywrócenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku

Analizowany odcinek drogi krajowej nr 42 charakteryzuje się dużym natężeniem ruchu z znaczącym udziałem ruchu lokalnego mieszkańców Kluczborka oraz przebiegiem przez silnie zurbanizowany fragment miasta. Parametry te decydują o niekorzystnym stanie klimatu akustycznego w bezpośrednim sąsiedztwie drogi. Szczegółowy opis wielkości przekroczeń przedstawiony został w rozdziale wcześniej. Pośród katalogu środków zaradczych mających na celu eliminację przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu do najistotniejszych zaliczyć można:

- rozważenie realizacji obwodnicy miasta Kluczbork w ciągu drogi krajowej nr 42,
- wykonanie przeglądu ekologicznego w celu szczegółowego ustalenie wielkości przekroczenia oraz dokładnego przeanalizowania technicznych możliwości redukcji hałasu w tym, zastosowania cichej nawierzchni,
- uchwalenie obszarów ograniczonego użytkowania na terenach na których wyczerpane zostały techniczne środki ochrony przed hałasem,

Podstawowe kierunki działań mających na celu doprowadzenie stanu klimatu akustycznego do warunków normatywnych w ramach wymienionych obszarów z przekroczeniami przedstawione zostały w tabeli [patrz: Tabela 7-3]. Tabela ta stanowi także harmonogram realizacji Programu. Prezentowane działania wybrane zostały z katalogu środków prezentowanych w rozdziale 1.1.6, w ramach którego zebrano i opisano podstawowe kierunki i zakresy działań niezbędnych do przywrócenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku.

Zgodnie z planami inwestycyjnymi GDDKiA przedstawionym w piśmie nr GDDKiA-O/OP/I-22/26/mmk/OŚ-OG/10/2014 na analizowanym odcinku drogi nie przewiduje się żadnych działań.



Tabela 7-3 Zestawienie kierunków i działań naprawczych niezbędnych do przywrócenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku w otoczeniu drogi krajowej nr 42

Lp.	Orientacyjny kilometr odcinka		Działania mające na celu poprawę klimatu akustycznego	Szacunkowe Koszty [tys. zł]	Termin realizacji
	od km	do km			
1	33+000	33+900	Wykonanie przeglądu ekologicznego w celu szczegółowego ustalenia wielkości przekroczenia oraz dokładnego przeanalizowania technicznych możliwości redukcji hałasu, w tym rozważenie możliwości zastosowania cichej nawierzchni.	-*	2016
2	34+450	36+450	Podjęcie działań inwestycyjnych i organizacyjnych wynikających z przeglądu ekologicznego (patrz rozdział 1.1.6), w tym uchwalenie obszarów ograniczonego użytkowania na terenach na których wyczerpane zostały techniczne środki ochrony przed hałasem.		2019
<b>Uzasadnienie planowanych działań</b>			<p>Droga przebiega przez tereny silnie zurbanizowane z licznymi skrzyżowaniami lub włączeniami do drogi.</p> <p>Realizacja ekranów akustycznych jest utrudniona z racji znaczącej redukcji ich skuteczności wynikającej z konieczności realizacji wielu przerw na wjazdy oraz wymaga dokładnego przeglądu możliwości technicznych ich posadowienia. Dodatkowo w realizacji ekranów tylko z jednej strony drogi (po której występują możliwości techniczne) może prowadzić do zwiększenia hałasu po stronie przeciwnej.</p> <p>Jedynym realnym działaniem technicznym dążącym do redukcji hałasu jest rozważenie zastosowania cichej nawierzchni. W przypadku wyczerpania środków technicznych, bądź nie możliwości ich zastosowania, konieczne będzie ustanowienie obszaru ograniczonego użytkowania.</p> <p>W celu dokładnego przeanalizowania stanu klimatu akustycznego, wraz analizą wariantową różnych rozwiązań, konieczne jest opracowanie przeglądu ekologicznego.</p> <p>W przypadku rozpatrywanych odcinków drogi najlepszym rozwiązaniem byłaby budowa obwodnicy.</p>		

*Za realizację poszczególnych działań oraz finansowanie ich odpowiedzialny jest podmiot zarządzający danym źródłem hałasu.*

## 7.2 Uzasadnienie zakresu określonych w programie zagadnień

### 7.2.1 Dane i wnioski ze sporządzonych map akustycznych

#### 7.2.1.1 Charakterystyka obszaru objętego mapą akustyczną, w tym uwarunkowań wynikających z MPZP oraz ograniczeń związanych z występowaniem obszarów ograniczonego użytkowania

W ramach mapy akustycznej wykonanej dla dróg krajowych o ruchu powyżej 3 milionów pojazdów analizą objęto odcinek drogi krajowej nr 42 o długości 4,2 km. Droga ta oddziałuje na 1 gminę wchodzącą w skład 1 powiatu [patrz: Tabela 7-4]

Tabela 7-4 Spis gmin i powiatów objęty zakresem oddziaływania wykazanym w mapie akustycznej – Droga krajowa nr 42

Gmina	Powiat
Kluczbork	kluczborski

W bezpośrednim sąsiedztwie analizowanego odcinka znajdują się tereny o różnych funkcjach. Na przeważającym obszarze są to tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej, objęte ochroną przed hałasem. Dodatkowo wyróżnić można inne funkcje objęte ochroną przed hałasem, w tym: tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej i zamieszkania zbiorowego, tereny zabudowy związanej ze stałym lub czasowym pobytem dzieci i młodzieży, tereny zabudowy zagrodowej, tereny mieszkaniowo-usługowe oraz tereny domów opieki społecznej.

Duża część terenów objętych prawną ochroną przed hałasem wyszczególniona została w ramach miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, a pozostałe ujęte są na studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego poszczególnych gmin.

Szczegółowa identyfikacja rodzajów terenów objętych ochroną przed hałasem, wraz klasyfikacją do poszczególnych rodzajów terenu zgodnie z tabelą dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku, przedstawiona została w ramach Mapy akustycznej [9] na mapach wrażliwości hałasowej obszarów dla  $L_{DWN}$  oraz  $L_N$ .

#### 7.2.1.2 Charakterystyka terenów objętych programem, w tym liczby mieszkańców, gęstości zaludnienia oraz zakresu przekroczeń dopuszczalnych hałasu w środowisku

Program ochrony środowiska przed hałasem skupia się na obszarach ze stwierdzonym przekroczeniem dopuszczalnych poziomów hałasu środowisku. Szczegółowy wykaz terenów objętych zakresem opracowania przedstawiony został w tabeli o naruszeniach wartości dopuszczalnych [patrz: Tabela 7-2]. Zestawienie przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu określonych wskaźnikami  $L_{DWN}$  i  $L_N$  oraz liczby mieszkańców objętych tym przekroczeniem na analizowanym odcinku drogi krajowej nr 42, określone w ramach opracowanej Mapy akustycznej [9], przedstawiono w tabelach poniżej.

Tabela 7-5 Przekroczenia wartości dopuszczalnych, wskaźnika  $L_{DWN}$ , przy drodze krajowej nr 42

Obszar województwa opolskiego	Przekroczenia wskaźnika hałasu drogowego $L_{DWN}$ w dB:				
	do 5 dB	> 5-10 dB	> 10-15 dB	> 15-20 dB	> 20 dB
	Stan warunków akustycznych środowiska				
	nieдобry		zły		bardzo zły
Powierzchnia obszarów zagrożonych [km <sup>2</sup> ]	0,207	0,103	0,059	0,044	0,000
Liczba lokali mieszkalnych [tys.]	0,132	0,099	0,096	0,030	0,000
Liczba zagrożonych mieszkańców [tys.]	0,434	0,325	0,316	0,098	0,000
Liczba budynków szkolnych i przedszkolnych	1	0	0	2	0
Liczba budynków służby zdrowia, opieki społecznej i socjalnej	0	1	0	0	0
Inne obiekty budowlane istotne z punktu widzenia ochrony przed hałasem	0	0	0	0	0

Tabela 7-6 Przekroczenia wartości dopuszczalnych, wskaźnika  $L_N$ , przy drodze krajowej nr 42

Obszar województwa opolskiego	Przekroczenia wskaźnika hałasu drogowego $L_N$ w dB:				
	do 5 dB	> 5-10 dB	> 10-15 dB	> 15-20 dB	> 20 dB
	Stan warunków akustycznych środowiska				
	nieдобry		zły		bardzo zły
Powierzchnia obszarów zagrożonych [km <sup>2</sup> ]	0,149	0,065	0,063	0,003	0,000
Liczba lokali mieszkalnych [tys.]	0,139	0,114	0,122	0,000	0,000

Obszar województwa opolskiego	Przekroczenia wskaźnika hałasu drogowego $L_N$ w dB:				
	do 5 dB	> 5-10 dB	> 10-15 dB	> 15-20 dB	> 20 dB
	Stan warunków akustycznych środowiska				
	nieodby		zły		bardzo zły
Liczba zagrożonych mieszkańców [tys.]	0,459	0,376	0,402	0,000	0,000
Liczba budynków szkolnych i przedszkolnych	0	0	0	0	0
Liczba budynków służby zdrowia, opieki społecznej i socjalnej	1	0	0	0	0
Inne obiekty budowlane istotne z punktu widzenia ochrony przed hałasem	0	0	0	0	0

### 7.2.1.3 Charakterystyka techniczno – akustyczna źródeł hałasu mających negatywny wpływ na poziom hałasu w środowisku

Podstawowe informacje z zakresu danych techniczno – akustycznych dla drogi krajowej nr 42, na odcinkach objętych programem przedstawione zostały w tabeli [patrz: Tabela 7-7]. Dane poniższe stanowiły informacje wejściową opracowanej mapy akustycznej.

Tabela 7-7 Charakterystyka techniczno – akustyczna źródła hałasu – Droga krajowa nr 42

Nr drogi	Nazwa odcinka	Kilometraż		Długość odcinka [km]	Obciążenie ruchem		
		km początku	km końca		Pojazdy lekkie	Pojazdy ciężkie	SDR
DK42	Kluczbork /Przeście/	32,5	36,7	4,2	8578	676	9254

### 7.2.2 Analiza materiałów, dokumentów i publikacji wykorzystanych w programie

Niniejszy program ochrony środowiska przed hałasem uwzględnia postanowienia zawarte w szeregu opracowań obejmujących swym zakresem tereny, na które oddziałuje i powoduje przekroczenia dopuszczalnych standardów jakości środowiska analizowany odcinek drogi krajowej nr 42.

W rozdziale tym przedstawiono problematykę hałasu ujętą w różnych materiałach opracowanych na szczeblu powiatowym i gminnym. W skład analizowanych materiałów wchodziły:

- istniejące powiatowe lub gminne programy ochrony środowiska
- przepisy prawa, w tym prawa miejscowego, mające wpływ na stan akustyczny środowiska

Dokumenty opracowywane na szczeblu krajowym i wojewódzkim przeanalizowane zostały w ramach wstępu do opracowania [patrz: Rozdział 1]. W skład analizowanych materiałów wchodziły:

- koncepcje, plany, strategie, programy i polityki o których mowa w art. 40 ust 1 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska
- pozwolenia na emitowanie hałasu do środowiska oraz inne dokumenty i materiały wykonane dla potrzeb postępowań administracyjnych prowadzonych w stosunku do podmiotów korzystających ze środowiska, których działalność ma negatywny wpływ na stan akustyczny środowiska
- przepisy dotyczące emisji hałasu z instalacji i urządzeń, w tym pojazdów, których funkcjonowanie ma negatywny wpływ na stan klimatu akustycznego
- nowe, dostępne techniki i technologie w zakresie zwalczania hałasu

#### 7.2.2.1 Istniejące powiatowe lub gminne programy ochrony środowiska

Poniżej, w tabeli, przedstawiono główne ustalenia powiatowych i gminnych programów ochrony środowiska dla analizowanego odcinka drogi krajowej nr 42, które mają odniesienie do niniejszego opracowania.

Tabela 7-8 Ustalenie w zakresie hałasu zawarte w powiatowych i gminnych programach ochrony środowiska

l.p.	Dokument	Ustalania w zakresie hałasu
<b>Powiatowe</b>		
1	Program ochrony środowiska dla powiatu kluczborskiego na lata 2008-2011 wraz z perspektywą do 2015 roku	<u>Cel i Kierunki działań:</u> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Poprawa klimatu akustycznego w zwartych zabudowach na terenach miejskich</li> <li>2. Modernizacja dróg i nawierzchni dróg na terenie powiatu, (w szczególności obwodnica Kluczborka w ciągu drogi krajowej nr 11 Kołobrzeg – Bytom,</li> <li>3. Opracowanie map akustycznych i ewentualnych programów naprawczych, wzdłuż</li> <li>4. Głównych dróg i linii kolejowych powiatu</li> </ol>
<b>Gminne</b>		
1	Aktualizacja Programu ochrony środowiska dla gminy Kluczbork na lata 2009-2012 z perspektywą 2013-2016	<u>Cel:</u> Dokonanie wiarygodnej oceny narażenia społeczeństwa na ponadnormatywny hałas i podjęcie kroków do zmniejszenia tego zagrożenia tam, gdzie jest ono największe <u>Kierunki działań:</u> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Przestrzeganie zasad strefowania w planowaniu przestrzennym m.in. lokalizowania w sąsiedztwie przedsięwzięć o zbliżonej uciążliwości hałasu.</li> <li>2. Tworzenie obszarów ograniczonego użytkowania zgodnie z wymogami obowiązujących przepisów prawnych w zakresie ochrony środowiska,</li> <li>3. Modernizacja nawierzchni dróg,</li> <li>4. Wykonywanie pomiarów emisji hałasu przez określonych prawem zarządców dróg i podmioty gospodarcze oraz przekazywanie wyników pomiarów uprawnionym organom ochrony środowiska w formie ustalonej prawem</li> <li>5. Tworzenie bazy danych na podstawie wyników uzyskanych: z prowadzonego monitoringu przez Opolskiego Wojewódzkiego Inspektora Ochrony Środowiska w Opolu, od zarządców dróg publicznych z pomiarów emisji oraz zgłoszeń w związku z występującą uciążliwością emisji hałasu</li> <li>6. Ustalanie i egzekwowanie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku przez właściwe organy i inspekcje ochrony środowiska</li> <li>7. Uwzględnienie w planach zagospodarowania przestrzennego wyników monitoringu środowiska, w szczególności w zakresie powietrza, wód i hałasu</li> </ol>

### 7.2.2.2 Przepisy prawa, w tym prawa miejscowego, mające wpływ na stan akustyczny środowiska

Podstawowymi aktami prawa miejscowego określającymi warunki ochrony akustycznej dla poszczególnych kategorii użytkowania przestrzeni są miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego. Dokonano analizy zapisów miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego. Wyniki analizy zostały przedstawione w tabeli [patrz: Tabela 7-9].

Tabela 7-9 Zestawienie miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego oraz studiów uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego obowiązujących na terenach sąsiadujących z drogą krajową nr 42 w granicach objętych opracowaniem

Lp.	Orientacyjny kilometraż odcinka		Nazwa dokumentu	Uwarunkowania dotyczące klimatu akustycznego
	od km	do km		
1	33+000	33+900	MPZP Uchwała nr XXVII/348/08 Rady Miejskiej w Kluczborku z dnia 30 września 2008r.  Uchwała nr XXXVI/470/09 Rady Miejskiej w Kluczborku z dnia 7 kwietnia 2009r.	Na terenach położonych w odległości do 50m od linii kolejowej oraz przy drogach krajowych (KDG i KDGp), przy budowie nowych budynków oraz przebudowie, remontach i wymianie istniejącej zabudowy, należy w pomieszczeniach przeznaczonych na stały pobyt ludzi zastosować rozwiązania techniczne eliminujące stwierdzony ponadnormatywny hałas komunikacyjny. W zakresie dopuszczalnych poziomów hałasu obowiązują odpowiednio przepisy odrębne: <ul style="list-style-type: none"> <li>dla terenów MN - jak dla zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej,</li> <li>dla terenów MNU, MWU – jak dla zabudowy mieszkaniowo - usługowej,</li> <li>dla terenów RM – jak dla zabudowy zagrodowej,</li> <li>dla terenu MW i MNW – jak dla zabudowy wielorodzinnej i zamieszkania zbiorowego,</li> <li>dla terenów UO – jak dla zabudowy związanej ze stałym lub wielogodzinnym przebywaniem dzieci i młodzieży;</li> <li>dla terenów UZ – jak dla terenów domów opieki społecznej</li> </ul> Na terenie 2ZI wymagana dodatkowo budowa ekranu akustycznego dla wyeliminowania ponadnormatywnego hałasu na granicy z terenami zabudowy mieszkaniowej
2	34+450	36+450		

### 7.3 Część graficzna

#### 7.3.1 Emisja hałasu przed i po realizacji zadań programu z uwzględnieniem liczby mieszkańców na terenie objętym programem

Zakres możliwych działań o charakterze technicznym (inwestycyjnym) jaki może zostać przedsięwzięty w celu ograniczenie emisji hałasu do środowiska z przedmiotowego odcinka drogowego będzie wynikał z opracowanych przeglądów ekologicznych. Ze względu na lokalne uwarunkowania na odcinkach w miastach będzie to bardzo ograniczony zakres działań i należy raczej oczekiwać konieczności ustanowienia obszaru ograniczonego użytkowania. Jedynym technicznym środkiem ochrony przed hałasem w tym wypadku może być zastosowanie cichej nawierzchni. Skuteczność takiej nawierzchni (przyjęto wartość 3,0dB) przedstawiona została na załączniku graficznym nr **7-1**.

#### 7.3.2 Emisja hałasu na odcinkach ze stwierdzonym przekroczeniem wskaźników oceny

Prezentacja zasięgu izofon wskaźnika  $L_{DWN}$  na obszarach ze stwierdzonym przekroczeniem dopuszczalnego poziomu hałasu przedstawiona została na załącznikach graficznych **DK42-1**.

## Rozdział 8 DROGA KRAJOWA NR 45, POWIATY OPOLSKI I KRAPKOWICKI

### 8.1 Część opisowa

#### 8.1.1 Opis obszaru objętego zakresem programu

Droga krajowa nr 45 przechodzi przez województwo łódzkie, śląskie i opolskie. Jej główną zaletą jest szybkie połączenie z granicą z Czechami w Chałupkach omijające GOP oraz ROW od strony zachodniej, jednak z możliwością bezproblemowego przejazdu do tych dwóch aglomeracji. Na swojej trasie krzyżuje się ona z drogami nr 14, 8, 43, 42, 11, 46, 94, A4, 40, 38, 78 gwarantując miejscowościom leżącym na trasie drogi 45, połączenie z prawie całą siecią polskich dróg krajowych.

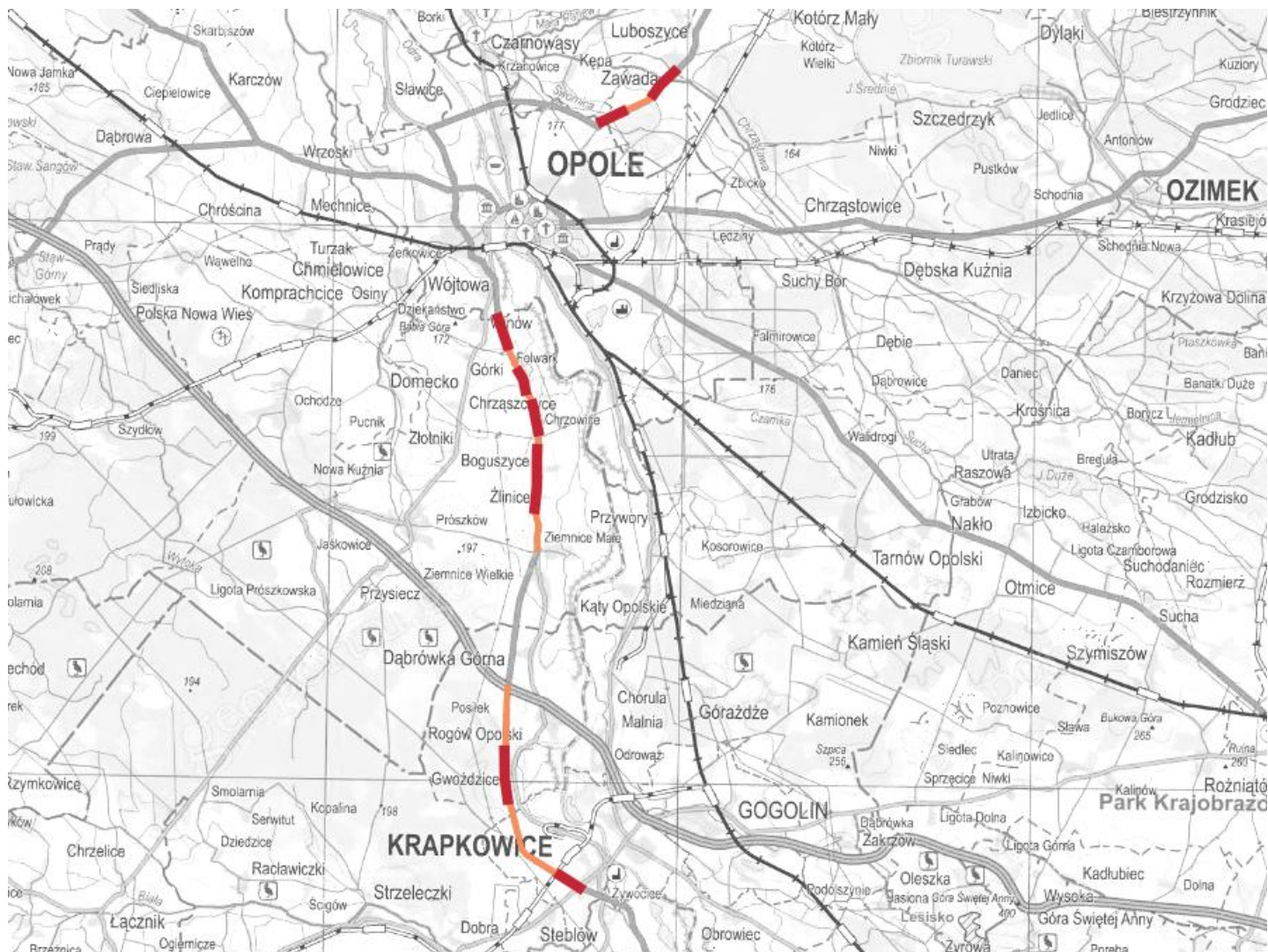
Na odcinku przecinającym województwo opolskie, zidentyfikowano trzy fragmenty drogi, których obciążenie ruchem przekracza 3 miliony pojazdów rocznie. W ramach Programu analizą objęto wszystkie odcinki, zgodnie z kilometrażem przedstawionym w tabeli poniżej.

Tabela 8-1 Odcinki drogi objęte zakresem Programu

Nr drogi	Nazwa odcinka	km początku	km końca	Długość odcinka [km]
DK45	Krapkowice – Dąbrówka Górna	74,3	82,0	7,8
DK45	Ziemnice Małe – Opole	86,8	94,8	8,0
DK45	Opole – Zawada	108,3	111,2	3,0

Granice obszaru analizowanego w niniejszym programie stanowią izolinie dopuszczalnych poziomów dźwięku określonych wskaźnikami  $L_{DWN}$  i  $L_N$ . Granice te określono w opracowanej mapie akustycznej [9], która stanowi podstawę niniejszego programu. Sięgają one na terenach otwartych kilkudziesięciu metrów od osi drogi. Obszar, na którym występują przekroczenia dopuszczalnych poziomów dźwięku, a tym samym stanowiący zakres niniejszego Programu, ma powierzchnię około 0,60 km<sup>2</sup>

Na rysunku [patrz: Rysunek 8-1] przedstawiono orientacyjną lokalizację drogi krajowej nr 45 objętej zakresem niniejszego rozdziału wraz z wskazaniem obszarów z przekroczeniem dopuszczalnych poziomów hałasu.



Rysunek 8-1 Poglądowa lokalizacja ponadnormatywnego hałasu analizowanego odcinka drogi krajowej nr 45 na tle województwa opolskiego (kolor czerwony – przekroczenia)

### 8.1.2 Podanie naruszenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku wraz z podaniem zakresu naruszenia

Zakres naruszeń dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku pochodzącego od ruchu pojazdów odbywającego się po analizowanym odcinku drogi krajowej nr 45 przedstawiono w tabeli [patrz: Tabela 8-2]. W tabeli zestawiono opis zakresu przekroczeń wartości dopuszczalnych w przyporządkowaniu do poszczególnych odcinków, dla których wartość wskaźnika M jest większa/równa od 0.

Tabela 8-2 Naruszenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku wraz z podaniem zakresu naruszenia na opolskim odcinku DK nr 45.

Lp.	Kilometraż		Zakres naruszeń dopuszczalnych wartości poziomu hałasu wyrażonego wskaźnikiem $L_{DWN}$	Gmina	Liczba mieszkańców	Wskaźnik M/ Priorytet
	od km	do km				
1	74+250	74+300	$L_{DWN}$ : przekroczenie po lewej stronie drogi w zakresie 0-5 dB. Teren zabudowany, z mieszkańcami. Szerokość pasa przekroczeń ok. 25m. Długość przekroczeń ok. 30m $L_N$ : brak przekroczeń	Krapkowice	0	0/Niski
2	78+800	79+700	$L_{DWN}$ i $L_N$ : przekroczenie po prawej stronie drogi w zakresie 5-10 dB. Teren zabudowany częściowo niezagospodarowany (zabudowa zagrodowa), z mieszkańcami. Szerokość pasa przekroczeń ok. 100m. Długość przekroczeń ok. 900m	Krapkowice	41	37/Średni
3	88+200	90+150	$L_{DWN}$ i $L_N$ : przekroczenie po obu stronach drogi w zakresie 5-10 dB. Teren zabudowany, z mieszkańcami. Szerokość pasa przekroczeń ok. 60m. Długość przekroczeń ok. 1950m	Prószków	180	162/Średni
4	90+900	91+600	$L_{DWN}$ i $L_N$ : przekroczenie po obu stronach drogi w zakresie 5-10 dB. Teren zabudowany, z mieszkańcami. Szerokość pasa przekroczeń ok. 50m. Długość przekroczeń ok. 700m	Prószków	88	79/Średni
5	92+300	92+450	$L_{DWN}$ i $L_N$ : przekroczenie po obu stronach drogi w zakresie 5-10 dB. Teren zabudowany, z mieszkańcami. Szerokość pasa przekroczeń ok. 50m. Długość przekroczeń ok. 150m	Prószków	78	70/Średni
6	92+500	92+900	$L_{DWN}$ i $L_N$ : przekroczenie po obu stronach drogi w zakresie 5-10 dB. Teren zabudowany, z mieszkańcami. Szerokość pasa przekroczeń ok. 40m. Długość przekroczeń ok. 400m	Prószków	297	267/Średni
7	93+950	94+800	$L_{DWN}$ i $L_N$ : przekroczenie po obu stronach drogi w zakresie 5-10 dB. Teren zabudowany, z mieszkańcami. Szerokość pasa przekroczeń ok. 60m. Długość przekroczeń ok. 500m	Prószków	80	72/Średni



Lp.	Kilometraż		Zakres naruszeń dopuszczalnych wartości poziomu hałasu wyrażonego wskaźnikiem $L_{DWN}$	Gmina	Liczba mieszkańców	Wskaźnik M/ Priorytet
	od km	do km				
8	108+300	108 +800	$L_{DWN}$ i $L_N$ : przekroczenie po lewej stronie drogi w zakresie 5-10 dB. Teren zabudowany, z mieszkańcami. Szerokość pasa przekroczeń ok. 80m. Długość przekroczeń ok. 150m	Turawa	60	54/Średni
9	110+400	111 +200	$L_{DWN}$ i $L_N$ : przekroczenie po obu stronach drogi w zakresie 5-10 dB. Teren zabudowany, z mieszkańcami. Szerokość pasa przekroczeń ok. 80m. Długość przekroczeń ok. 800m	Turawa	2881	2593/ Wysoki

### 8.1.3 Wyszczególnienie podstawowych kierunków i zakresów działań niezbędnych do przywrócenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku

Analizowany odcinek drogi krajowej nr 45 charakteryzuje się dużym natężeniem ruchu, szczególnie w rejonie miasta Opole, gdzie przebiegiem przez tereny wiosek ze zwartą zabudową. Parametry te decydują o niekorzystnym stanie klimatu akustycznego w bezpośrednim sąsiedztwie drogi. Szczegółowy opis wielkości przekroczeń przedstawiony został w rozdziale wcześniej. Pośród katalogu środków zaradczych mających na celu eliminację przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu do najistotniejszych zaliczyć można:

- wykonanie przeglądu ekologicznego w celu szczegółowego ustalenie wielkości przekroczenia oraz dokładnego przeanalizowania technicznych możliwości redukcji hałasu, w tym analiza możliwości realizacji obwodnicy Zawady
- uchwalenie obszarów ograniczonego użytkowania na terenach na których wyczerpane zostały techniczne środki ochrony przed hałasem,
- zaktualizowanie warstwy wrażliwości akustycznej mapy akustycznej, w celu eliminacji obszarów nie objętych ochroną przed hałasem,
- budowa ekranów akustycznych.

Podstawowe kierunki działań mających na celu doprowadzenie stanu klimatu akustycznego do warunków normatywnych w ramach wymienionych obszarów z przekroczeniami przedstawione zostały w tabeli [patrz: Tabela 9-3]. Tabela ta stanowi także harmonogram realizacji Programu. Prezentowane działania wybrane zostały z katalogu środków prezentowanych w rozdziale 1.1.6, w ramach którego zebrano i opisano podstawowe kierunki i zakresy działań niezbędnych do przywrócenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku.

Zgodnie z planami inwestycyjnymi GDDKiA przedstawionym w piśmie nr GDDKiA-O/OP/I-22/26/mmk/OŚ-OG/10/2014 na analizowanym odcinku drogi nie przewiduje się żadnych działań.

Tabela 8-3 Zestawienie kierunków i działań naprawczych niezbędnych do przywrócenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku w otoczeniu drogi krajowej nr 45

Lp.	Orientacyjny kilometraż odcinka		Działania mające na celu poprawę klimatu akustycznego	Uzasadnienie planowanych działań	Szacunkowe Koszty	Termin realizacji
	od km	do km				
1	74+250	74+300	Aktualizacja warstwy wrażliwości akustycznej mapy akustycznej, w celu eliminacji obszarów nie objętych ochroną przed hałasem	Przekroczenie występuje na terenach zakładów pracy. Rzeczywiste zagospodarowanie terenu nie podlega ochronie przed hałasem w myśl art. 113 POŚ.	-*	2016
			Wykonanie przeglądu ekologicznego w celu szczegółowego ustalenia wielkości przekroczenia oraz dokładnego przeanalizowania technicznych możliwości redukcji hałasu, w tym rozważenie możliwości budowy ekranów akustycznych.	Na wysokości ronda przekroczenie na kilku posesjach mieszkalnych. Wielkość przekroczenia w granicy błędów obliczeniowych mapy. Realizacja przeglądu określi rzeczywiste oddziaływanie na podstawie wyników pomiaru hałasu oraz pozwoli zdefiniować działania naprawcze.		2016
			Podjęcie działań inwestycyjnych i organizacyjnych wynikających z przeglądu ekologicznego (patrz rozdział 1.1.6)			2019
2	78+800	79+700	Wykonanie przeglądu ekologicznego w celu szczegółowego ustalenia wielkości przekroczenia oraz dokładnego przeanalizowania technicznych możliwości redukcji hałasu, w tym rozważenie możliwości budowy ekranów akustycznych.	Przekroczenia występują tylko w pierwszej linii zabudowy, zlokalizowanej blisko drogi. Wielkość przekroczenia mieści się w granicy błędów obliczeniowych mapy akustycznej. W celu ich ochrony możliwa jest realizacja ekranu akustycznego, ale określenie jego dokładnej długości wymaga dokładniejszych badań. Zaleca się realizację przeglądu w celu określenia rzeczywistego oddziaływania na podstawie wyników pomiaru hałasu i określenia szczegółowych parametrów akustycznych ekranów akustycznych.	-*	2016
			Podjęcie działań inwestycyjnych i organizacyjnych wynikających z przeglądu ekologicznego (patrz rozdział 1.1.6)			2019

Lp.	Orientacyjny kilometraż odcinka		Działania mające na celu poprawę klimatu akustycznego	Uzasadnienie planowanych działań	Szacunkowe Koszty	Termin realizacji
	od km	do km				
3	88+200	90+150	Wykonanie przeglądu ekologicznego w celu szczegółowego ustalenia wielkości przekroczenia oraz dokładnego przeanalizowania technicznych możliwości redukcji hałasu, w tym rozważenie możliwości zastosowania cichej nawierzchni.	Zabudowa miejscowości Żlinice znajduje się bezpośrednio przy drodze i większości przypadków posiada wjazdy włączone do drogi krajowej. Realizacja ekranów akustycznych w takim środowisku nie zapewni dostatecznej ich skuteczności. Jedynym technicznym środkiem redukcji hałasu może być cicha nawierzchnia, jednak jej skuteczność ma ograniczoną wartość. W przypadku wyczerpania technicznych środków redukcji hałasu konieczne będzie utworzenie obszarów ograniczonego użytkowania. W tym celu zaleca się wykonanie przeglądu ekologicznego, w ramach którego przeanalizowane zostaną techniczne możliwości redukcji hałasu, a w przypadku ich wyczerpania określone zostaną granice obszaru.	-*	2016
			Podjęcie działań inwestycyjnych i organizacyjnych wynikających z przeglądu ekologicznego (patrz rozdział 1.1.6), w tym uchwalenie obszarów ograniczonego użytkowania na terenach na których wyczerpane zostały techniczne środki ochrony przed hałasem.			2019
4	90+900	91+600	Wykonanie przeglądu ekologicznego w celu szczegółowego ustalenia wielkości przekroczenia oraz dokładnego przeanalizowania technicznych możliwości redukcji hałasu, w tym rozważenie możliwości zastosowania cichej nawierzchni.	Sytuacja analogiczna do miejscowości Żlinice. Zaleca się wykonanie przeglądu ekologicznego, w ramach którego przeanalizowane zostaną techniczne możliwości redukcji hałasu, a w przypadku ich wyczerpania określone zostaną granice obszaru.	-*	2016
			Podjęcie działań inwestycyjnych i organizacyjnych wynikających z przeglądu ekologicznego (patrz rozdział 1.1.6), w tym uchwalenie obszarów ograniczonego użytkowania na terenach na których wyczerpane zostały techniczne środki ochrony przed hałasem.			2019

Lp.	Orientacyjny kilometraż odcinka		Działania mające na celu poprawę klimatu akustycznego	Uzasadnienie planowanych działań	Szacunkowe Koszty	Termin realizacji
	od km	do km				
5	92+300	92+450	Wykonanie przeglądu ekologicznego w celu szczegółowego ustalenia wielkości przekroczenia oraz dokładnego przeanalizowania technicznych możliwości redukcji hałasu, w tym rozważenie możliwości zastosowania cichej nawierzchni.	W miejscowości Folwark liczba domów przy ulicy jest nieduża, Niestety większość z nich posiada wyjazdy na drogę krajową. Tak samo jak w Żlincach, realizacja ekranów akustycznych zostanie zmniejszona koniecznością sytuowania wjazdów. Zaleca się wykonanie przeglądu ekologicznego, w ramach którego przeanalizowane zostaną techniczne możliwości redukcji hałasu, a w przypadku ich wyczerpania określone zostaną granice obszaru.	-*	2016
			Podjęcie działań inwestycyjnych i organizacyjnych wynikających z przeglądu ekologicznego (patrz rozdział 1.1.6), w tym uchwalenie obszarów ograniczonego użytkowania na terenach na których wyczerpane zostały techniczne środki ochrony przed hałasem.			2019
6	92+500	92+900	Wykonanie przeglądu ekologicznego w celu szczegółowego ustalenia wielkości przekroczenia oraz dokładnego przeanalizowania technicznych możliwości redukcji hałasu, w tym rozważenie możliwości zastosowania cichej nawierzchni.		-*	2016
			Podjęcie działań inwestycyjnych i organizacyjnych wynikających z przeglądu ekologicznego (patrz rozdział 1.1.6), w tym uchwalenie obszarów ograniczonego użytkowania na terenach na których wyczerpane zostały techniczne środki ochrony przed hałasem.			2019
7	93+950	94+800	Wykonanie przeglądu ekologicznego w celu szczegółowego ustalenia wielkości przekroczenia oraz dokładnego przeanalizowania technicznych możliwości redukcji hałasu, w tym rozważenie możliwości zastosowania cichej nawierzchni.	W miejscowości Winów przekroczenie występują tylko na wysokości ulicy Szkolnej i Polnej. Wzdłuż części obszarów z przekroczeniem możliwe jest rozważenie posadowienia ekranów akustycznych, Na pozostałych konieczne może być uchwalenie obszarów ograniczonego użytkowania. Zaleca się wykonanie przeglądu ekologicznego, w ramach którego	-*	2016

Lp.	Orientacyjny kilometraż odcinka		Działania mające na celu poprawę klimatu akustycznego	Uzasadnienie planowanych działań	Szacunkowe Koszty	Termin realizacji
	od km	do km				
			Podjęcie działań inwestycyjnych i organizacyjnych wynikających z przeglądu ekologicznego (patrz rozdział 1.1.6), w tym uchwalenie obszarów ograniczonego użytkowania na terenach na których wyczerpane zostały techniczne środki ochrony przed hałasem.	przeanalizowane zostaną techniczne możliwości redukcji hałasu, a w przypadku ich wyczerpania określone zostaną granice obszaru.		2019
8	108+300	108+800	Wykonanie przeglądu ekologicznego w celu szczegółowego ustalenia wielkości przekroczenia oraz dokładnego przeanalizowania technicznych możliwości redukcji hałasu, w tym rozważenie możliwości budowy ekranów akustycznych.	Ochroną objęty teren w dużej części niezainwestowany. Dodatkowo wjazd na teren włączony jest w drogę krajową. Zaleca się realizację przeglądu w celu określenia rzeczywistego oddziaływanie na podstawie wyników pomiaru hałasu i określenia szczegółowych parametrów akustycznych ekranów akustycznych.	-*	2016
			Podjęcie działań inwestycyjnych i organizacyjnych wynikających z przeglądu ekologicznego (patrz rozdział 1.1.6) w tym budowa ekranu akustycznego			2019
9	110+400	111+200	Rozważenie budowy obwodnicy Zawady. Wykonanie przeglądu ekologicznego w celu szczegółowego ustalenia wielkości przekroczenia oraz dokładnego przeanalizowania technicznych możliwości redukcji hałasu, w tym rozważenie możliwości zastosowania cichej nawierzchni.	Droga przebiega przez tereny zurbanizowane z licznymi włączeniami do drogi oraz skrzyżowaniami z ulicami miejscowości Zawada. Realizacja ekranów akustycznych w takim środowisku nie zapewni dostatecznej ich skuteczności. Jedynym technicznym środkiem redukcji hałasu może być cicha nawierzchnia, jednak jej skuteczność ma ograniczoną wartość. W przypadku wyczerpania technicznych środków redukcji hałasu konieczne będzie utworzenie obszarów ograniczonego użytkowania. W tym celu zaleca się wykonanie przeglądu ekologicznego, w ramach którego przeanalizowane zostaną techniczne możliwości redukcji hałasu, a w przypadku ich wyczerpania określone zostaną granice obszaru. W przypadku Zawady najlepszym rozwiązaniem byłaby budowa obwodnicy.	-*	2016
			Podjęcie działań inwestycyjnych i organizacyjnych wynikających z przeglądu ekologicznego (patrz rozdział 1.1.6), w tym uchwalenie obszarów ograniczonego użytkowania na terenach na których wyczerpane zostały techniczne środki ochrony przed hałasem.			2019

*Za realizację poszczególnych działań oraz finansowanie ich odpowiedzialny jest podmiot zarządzający danym źródłem hałasu.*

## 8.2 Uzasadnienie zakresu określonych w programie zagadnień

### 8.2.1 Dane i wnioski ze sporządzonych map akustycznych

#### 8.2.1.1 Charakterystyka obszaru objętego mapą akustyczną, w tym uwarunkowań wynikających z MPZP oraz ograniczeń związanych z występowaniem obszarów ograniczonego użytkowania

W ramach mapy akustycznej wykonanej dla dróg krajowych o ruchu powyżej 3 milionów pojazdów analizą objęto odcinek drogi krajowej nr 45 o długości 18,8 km. Droga ta oddziałuje na 3 gminy wchodzące w skład 2 powiatów [patrz: Tabela 8-4]

Tabela 8-4 Spis gmin i powiatów objęty zakresem oddziaływania wykazany w mapie akustycznej – Droga krajowa nr 45

Gmina	Powiat
Krapkowice	krapkowicki
Prószków	opolski
Turawa	opolski

W bezpośrednim sąsiedztwie analizowanego odcinka znajdują się tereny o różnych funkcjach. Na przeważającym obszarze są to tereny zabudowy mieszkaniowej zagrodowej i jednorodzinnej, objęte ochroną przed hałasem. Dodatkowo wyróżnić można inne funkcje objęte ochroną przed hałasem, w tym: tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej, tereny mieszkaniowo-usługowe, oraz tereny zabudowy związanej ze stałym lub czasowym pobytem dzieci i młodzieży,

Duża część terenów objętych prawną ochroną przed hałasem wyszczególniona została w ramach miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, a pozostałe ujęte są na studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego poszczególnych gmin.

Szczegółowa identyfikacja rodzajów terenów objętych ochroną przed hałasem, wraz z klasyfikacją do poszczególnych rodzajów terenu zgodnie z tabelą dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku, przedstawiona została w ramach Mapy akustycznej [9] na mapach wrażliwości hałasowej obszarów dla  $L_{DWWN}$  oraz  $L_N$ .

#### 8.2.1.2 Charakterystyka terenów objętych programem, w tym liczby mieszkańców, gęstości zaludnienia oraz zakresu przekroczeń dopuszczalnych hałasu w środowisku

Program ochrony środowiska przed hałasem skupia się na obszarach ze stwierdzonym przekroczeniem dopuszczalnych poziomów hałasu środowisku. Szczegółowy wykaz terenów objętych zakresem opracowania przedstawiony został w tabeli o naruszeniach wartości dopuszczalnych [patrz: Tabela 8-2]. Zestawienie przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu określonych wskaźnikami  $L_{DWN}$  i  $L_N$  oraz liczby mieszkańców objętych tym przekroczeniem na analizowanym odcinku drogi krajowej nr 45, określone w ramach opracowanej Mapy akustycznej [9], przedstawiono w tabelach poniżej.

Tabela 8-5 Przekroczenia wartości dopuszczalnych, wskaźnika  $L_{DWN}$ , przy drodze krajowej nr 45

Obszar województwa opolskiego	Przekroczenia wskaźnika hałasu drogowego $L_{DWN}$ w dB:				
	do 5 dB	> 5-10 dB	> 10-15 dB	> 15-20 dB	> 20 dB
	Stan warunków akustycznych środowiska				
	nieдобry		zły		bardzo zły
Powierzchnia obszarów zagrożonych [km <sup>2</sup> ]	0,360	0,179	0,087	0,038	0,012
Liczba lokali mieszkalnych [tys.]	0,124	0,061	0,078	0,051	0,023
Liczba zagrożonych mieszkańców [tys.]	0,441	0,219	0,292	0,187	0,081

Obszar województwa opolskiego	Przekroczenia wskaźnika hałasu drogowego $L_{DWN}$ w dB:				
	do 5 dB	> 5-10 dB	> 10-15 dB	> 15-20 dB	> 20 dB
	Stan warunków akustycznych środowiska				
	nieдобry		zły		bardzo zły
Liczba budynków szkolnych i przedszkolnych	4	1	0	2	0
Liczba budynków służby zdrowia, opieki społecznej i socjalnej	0	0	0	0	0
Inne obiekty budowlane istotne z punktu widzenia ochrony przed hałasem	0	0	0	0	0

Tabela 8-6 Przekroczenia wartości dopuszczalnych, wskaźnika  $L_N$ , przy drodze krajowej nr 45

Obszar województwa opolskiego	Przekroczenia wskaźnika hałasu drogowego $L_N$ w dB:				
	do 5 dB	> 5-10 dB	> 10-15 dB	> 15-20 dB	> 20 dB
	Stan warunków akustycznych środowiska				
	nieдобry		zły		bardzo zły
Powierzchnia obszarów zagrożonych [km <sup>2</sup> ]	0,308	0,144	0,086	0,028	0,004
Liczba lokali mieszkalnych [tys.]	0,084	0,064	0,077	0,045	0,008
Liczba zagrożonych mieszkańców [tys.]	0,301	0,234	0,289	0,162	0,028
Liczba budynków szkolnych i przedszkolnych	0	0	0	0	0
Liczba budynków służby zdrowia, opieki społecznej i socjalnej	0	0	0	0	0
Inne obiekty budowlane istotne z punktu widzenia ochrony przed hałasem	0	0	0	0	0

### 8.2.1.3 Charakterystyka techniczno – akustyczna źródeł hałasu mających negatywny wpływ na poziom hałasu w środowisku

Podstawowe informacje z zakresu danych techniczno – akustycznych dla drogi krajowej nr 45, na odcinkach objętych programem przedstawione zostały w tabeli [patrz: Tabela 8-7]. Dane poniższe stanowiły informację wejściową opracowanej mapy akustycznej.

Tabela 8-7 Charakterystyka techniczno – akustyczna źródła hałasu – Droga krajowa nr 45

Nr drogi	Nazwa odcinka	Kilometraż		Długość odcinka [km]	Obciążenie ruchem		
		km początku	km końca		Pojazdy lekkie	Pojazdy ciężkie	SDR
DK45	Krapkowice – Dąbrówka Górna	74,3	82,0	7,8	6995	1340	8335
DK45	Ziemnice Małe – Opole	86,8	94,8	8,0	7924	595	8519
DK45	Opole – Zawada	108,3	111,2	3,0	10996	1860	12856

### 8.2.2 Analiza materiałów, dokumentów i publikacji wykorzystanych w programie

Niniejszy program ochrony środowiska przed hałasem uwzględnia postanowienia zawarte w szeregu opracowań obejmujących swym zakresem tereny, na które oddziałuje i powoduje przekroczenia dopuszczalnych standardów jakości środowiska analizowany odcinek drogi krajowej nr 45.

W rozdziale tym przedstawiono problematykę hałasu ujętą w różnych materiałach opracowanych na szczeblu powiatowym i gminnym. W skład analizowanych materiałów wchodziły:

- istniejące powiatowe lub gminne programy ochrony środowiska

- przepisy prawa, w tym prawa miejscowego, mające wpływ na stan akustyczny środowiska

Dokumenty opracowywane na szczeblu krajowym i wojewódzkim przeanalizowane zostały w ramach wstępu do opracowania [patrz: Rozdział 1]. W skład analizowanych materiałów wchodziły:

- koncepcje, plany, strategie, programy i polityki o których mowa w art. 40 ust 1 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska
- pozwolenia na emitowanie hałasu do środowiska oraz inne dokumenty i materiały wykonane dla potrzeb postępowań administracyjnych prowadzonych w stosunku do podmiotów korzystających ze środowiska, których działalność ma negatywny wpływ na stan akustyczny środowiska
- przepisy dotyczące emisji hałasu z instalacji i urządzeń, w tym pojazdów, których funkcjonowanie ma negatywny wpływ na stan klimatu akustycznego
- nowe, dostępne techniki i technologie w zakresie zwalczania hałasu

### 8.2.2.1 Istniejące powiatowe lub gminne programy ochrony środowiska

Poniżej, w tabeli, przedstawiono główne ustalenia powiatowych i gminnych programów ochrony środowiska dla analizowanego odcinka drogi krajowej nr 45, które mają odniesienie do niniejszego opracowania.

Tabela 8-8 Ustalenie w zakresie hałasu zawarte w powiatowych i gminnych programach ochrony środowiska

l.p.	Dokument	Ustalenia w zakresie hałasu
		Powiatowe
1	Program ochrony środowiska dla powiatu opolskiego na lata 2008-2011 z perspektywą do roku 2015	<p><u>Cele i kierunki działań:</u></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>4. Przeprowadzenie oceny stanu akustycznego środowiska dla terenów pozostającymi pod negatywnym wpływem akustycznym ze strony dróg, linii kolejowych i zakładów przemysłowych</li> <li>5. Wprowadzanie zapisów do dokumentów planistycznych ujmujących konieczność ochrony przed hałasem</li> <li>6. Minimalizacja emisji hałasu komunikacyjnego przez m.in. budowę ekranów akustycznych wzdłuż dróg gdzie występują przekroczenia standardów akustycznych</li> </ol>
2	Aktualizacja Programu ochrony środowiska dla powiatu krapkowickiego na lata 2011-2014 z perspektywą 2015-2018	<p><u>Cel:</u> Dokonanie wiarygodnej oceny narażania społeczeństwa na ponadnormatywny hałas i podjęcie kroków do zmniejszenia tego zagrożenia tam, gdzie jest ono największe</p> <p><u>Kierunki działań:</u> Dla zarządców dróg:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Modernizacja nawierzchni dróg</li> <li>2. Przestrzeganie zasad strefowania w planowaniu przestrzennym m.in. lokalizowania w sąsiedztwie przedsięwzięć o zbliżonej uciążliwości hałasu</li> <li>3. Wykonywanie pomiarów emisji hałasu przez określonych prawem zarządców dróg i podmioty gospodarcze oraz przekazywanie wyników pomiarów uprawnionym organom ochrony środowiska w formie ustalonej prawem (wspólnie z WIOŚ)</li> </ol> <p>Dla powiatu:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>3. Tworzenie obszarów ograniczonego użytkowania zgodnie z wymogami obowiązujących przepisów prawnych w zakresie ochrony środowiska</li> <li>4. Ustalanie i egzekwowanie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku przez właściwe organy i inspekcje ochrony środowiska</li> </ol>



Lp.	Dokument	Ustalenia w zakresie hałasu
		Dodatkowo w ramach działań ograniczających oddziaływanie akustyczne zaleca się stosowania „cichych”, nawierzchni oraz zlecenia pomiarów, obliczeń i analiz akustycznych w celu oceny możliwości zastosowania i skuteczności przedmiotowych zabezpieczeń.
<b>Gminne</b>		
1	<p>Aktualizacja Programu ochrony środowiska dla gminy Krapkowice</p> <p>Aktualizacja Programu ochrony środowiska dla gminy Prószków na lata 2009-2012 z perspektywą 2013-2016</p> <p>Aktualizacja „Programu Ochrony Środowiska dla Gminy Turawa na lata 2004-2008 z uwzględnieniem perspektywy na lata 2009-2012”</p>	<p><i>Wszystkie przeanalizowane gminne programy ochrony środowiska charakteryzują się podobnym zakresem działań w sferze ochrony klimatu akustycznego. Do najistotniejszych działań zaliczyć możemy wymienione poniżej kierunki.</i></p> <p><u>Kierunki działań:</u></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Przestrzeganie zasad strefowania w planowaniu przestrzennym m.in. lokalizowania w sąsiedztwie przedsięwzięć o zbliżonej uciążliwości hałasu</li> <li>2. Wykonywanie pomiarów emisji hałasu przez określonych prawem zarządców dróg i podmioty gospodarcze oraz przekazywanie wyników pomiarów uprawnionym organom ochrony środowiska w formie ustalonej prawem</li> <li>3. Tworzenie obszarów ograniczonego użytkowania zgodnie z wymogami obowiązujących przepisów prawnych w zakresie ochrony środowiska</li> <li>4. Tworzenie bazy danych na podstawie wyników uzyskanych: z prowadzonego monitoringu przez Opolskiego Wojewódzkiego Inspektora Ochrony Środowiska w Opolu, od zarządców dróg publicznych z pomiarów emisji oraz zgłoszeń w związku z występującą uciążliwością emisji hałasu</li> <li>5. Ustalanie i egzekwowanie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku przez właściwe organy i inspekcje ochrony środowiska</li> <li>6. Uwzględnienie w planach zagospodarowania przestrzennego wyników monitoringu środowiska, w szczególności w zakresie powietrza, wód i hałasu</li> <li>7. Tworzenie mechanizmów formalnych i organizacyjnych, w sferze administracyjnej na poziomie regionalnym i lokalnym umożliwiających koordynację działań w procedurach podejmowania decyzji oraz minimalizacji kosztów ponoszonych ze środków publicznych na uzyskiwanie danych podstawowych o skali zagrożenia hałasem</li> <li>8. Egzekwowanie wymagań dotyczących stanu technicznego pojazdów i przestrzegania dozwolonej prędkości ruchu</li> </ol>

### 8.2.2.2 Przepisy prawa, w tym prawa miejscowego, mające wpływ na stan akustyczny środowiska

Podstawowymi aktami prawa miejscowego określającymi warunki ochrony akustycznej dla poszczególnych kategorii użytkowania przestrzeni są miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego. Dokonano analizy zapisów miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego. Wyniki analizy zostały przedstawione w tabeli [patrz: Tabela 8-9].

Tabela 8-9 Zestawienie MPZP oraz studiów uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego obowiązujących na terenach sąsiadujących z drogą krajową nr 45 w granicach opracowania

Lp.	Orientacyjny kilometraż odcinka		Nazwa dokumentu	Uwarunkowania dotyczące klimatu akustycznego
	od km	do km		
1	74+250	74+300	MPZP Uchwała nr	Na terenie 40MNp i 42MNp dopuszczalne poziomy hałasu w środowisku przyjąć jak dla „terenów zabudowy

			VIII/109/03 Rady Miejskiej w Krapkowicach z dnia 15 września 2003r. STUIDUM Uchwała nr X/72/2007 Rady Miejskiej w Krapkowicach z dnia 17 września 2007r.	mieszkaniowej jednorodzinnej z usługami rzemieślniczymi, na pozostałych terenach dopuszczalne poziomy hałasu w środowisku przyjąć jak dla „terenów zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej” zgodnie z obowiązującymi przepisami w tym zakresie” W ramach studium dodatkowo przewiduje się restrykcyjne przestrzeganie obowiązujących norm hałasu.
2	78+800	79+700	MPZP Uchwała nr XXXII/391/98 Rady Miejskiej w Krapkowicach z dnia 17 sierpnia 1998r.  STUIDUM Uchwała nr X/72/2007 Rady Miejskiej w Krapkowicach z dnia 17 września 2007r	Budownictwo mieszkaniowe jednorodzinne i zagrodowe z dopuszczeniem usług nieuciążliwych W ramach studium dodatkowo przewiduje się restrykcyjne przestrzeganie obowiązujących norm hałasu.
3	88+200	90+150	MPZP Uchwała nr XVIII/134/2012 Rady Miejskiej w Krapkowicach z dnia 24 maja 2012r.	Wprowadza się obowiązek zachowania poziomów hałasu w środowisku określonych w przepisach odrębnych, dla następujących terenów oznaczonych na rysunku planu symbolami : a) 1 RM - 29 RM, 1 MN – 48 MN – jak dla terenów zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej, b) 1 MNU – 11 MNU, 1 RMU – 5 RMU - jak dla zabudowy mieszkaniowej z usługami rzemieślniczymi, c) 1 PU na granicy z terenami chronionymi akustycznie (zabudowa mieszkaniowa wsi Żlinice) - jak dla terenów zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej, d) 1 UP, 2 UP – jak dla terenu zabudowy związanej ze stałym lub wielogodzinnym pobytem dzieci i młodzieży
4	90+900	91+600	MPZP Uchwała nr XVII/119/2004 Rady Miejskiej w Prószkowie z dnia 17 lutego 2004r.	Na wyznaczonych w planie terenach zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej, oznaczonych symbolem MN oraz na terenach zabudowy zagrodowej, oznaczonych symbolem MR obowiązują dopuszczalne poziomy hałasu, określone w przepisie szczególnym dla terenów przeznaczonych pod zabudowę mieszkaniową.
5	92+300	92+450	MPZP Uchwała nr XVII/119/2004 Rady Miejskiej w Prószkowie z dnia 17 lutego 2004r.	Patrz wyżej.
6	92+500	92+900	MPZP Uchwała nr XLI/362/2002 Rady Miejskiej w Prószkowie	Brak

			z dnia 24 czerwca 2002r.	
7	93+950	94+800	MPZP Uchwała nr XXXI/290/2001 Rady Miejskiej w Prószkowie z dnia 24 września 2001r.	Ustala się dopuszczalne poziomy hałasu w środowisku powodowane przez poszczególne grupy źródeł hałasu, w tym drogowego, z wyłączeniem hałasu powodowanego przez linie elektroenergetyczne, wyrażone równoważnym poziomem dźwięku A w dB na granicy działek terenów zabudowy chronionej z mocy przepisów szczególnych: 1) dla terenów MN, 1MN, MM, UP: a) od źródeł komunikacji drogowej: Leq dla dnia [ 6° - 22° ] - 55 dB(A) Leq dla nocy [ 22° - 6° ] - 45 dB(A) b) od pozostałych obiektów i grup źródeł hałasu: Leq dla dnia [ 6° - 22° ] - 45 dB(A) Leq dla nocy [ 22° - 6° ] - 40 dB(A), 2) dla terenów MR, 1MR: a) od źródeł komunikacji drogowej: Leq dla dnia [ 6° - 22° ] - 60 dB(A) Leq dla nocy [ 22° - 6° ] - 50 dB(A) b) od pozostałych obiektów i grup źródeł hałasu: Leq dla dnia [ 6° - 22° ] - 50 dB(A) Leq dla nocy [ 22° - 6° ] - 40 dB(A). Normy określone powyżej ulegają zmianie w przypadku zmiany wartości dopuszczalnych stężeń tych substancji na mocy przepisów szczególnych i obowiązują wówczas wartości określone w przepisach szczególnych
8	108+300	108+800	MPZP Uchwała nr XVII/107/2012 Rady Gminy Turawa z dnia 26 lipca 2012r.	Zakazuje się lokalizacji mieszkań funkcyjnych, w strefie o szerokości do 100,0 m od zewnętrznej krawędzi jezdni drogi krajowej nr 45, z wyjątkiem wyposażonych w budowlane elementy ochrony akustycznej, ze względu na przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu oraz wibracji od ruchu pojazdów samochodowych Ustala się dla ochrony istniejącej zabudowy mieszkaniowej przed nadmiernym hałasem komunikacyjnym, drogi krajowej nr 45, uwzględnianie przy przebudowie i remoncie budynków mieszkalnych wyposażenie ich w elementy tłumiące hałas i zapewniające właściwe warunki akustyczne w budynkach, w szczególności szczelne akustycznie okna, drzwi i wyciszone ściany, a także dokonywanie nasadzeń zieleni izolacyjnej wysokiej i średniowysokiej – staraniem właścicieli gruntów na własnej działce
9	110+400	111+200	MPZP Uchwała nr XXIV/271/2001 Rady Gminy Turawa z dnia 20 kwiecień 2001r.  Uchwała nr XX/125/2012 Rady Gminy Turawa z dnia 7 grudnia 2012r.  Uchwała nr XXII/138/2012 Rady Gminy Turawa	Na terenach mieszkaniowych ustala się dopuszczalne poziomy hałasu, wyrażone równoważnym poziomem dźwięku od źródeł hałasu komunikacyjnego: - w porze dnia 60 dB(A) w przedziale czasu odniesienia równym 16 godzinom - w porze nocy 50 dB(A) w przedziale czasu odniesienia równym 8 godzinom Zakazuje się lokalizacji mieszkań funkcyjnych i usług wymagających ochrony akustycznej: w strefie o szerokości do 100,0 m od zewnętrznej krawędzi jezdni istniejącej i planowanej (obwodnica) trasy drogi krajowej nr 45 oraz w strefie o szerokości 50,0 m od zewnętrznej krawędzi jezdni trasy drogi powiatowej nr O1705, z wyjątkiem mieszkań wyposażonych w budowlane elementy ochrony akustycznej, wykonane staraniem i na koszt właścicieli nieruchomości N terenach oznaczonych symbolem MN ustala się obowiązek utrzymania poziomu hałasu dopuszczalnego, określonego w przepisach odrębnych, jak dla terenów zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej.

			z dnia 7 lutego 2012r.	Na terenach oznaczonych symbolem U ustala się dla terenu przedszkola obowiązek utrzymania hałasu dopuszczalnego jak dla zabudowy związanej ze stałym lub czasowym pobytem dzieci i młodzieży. Na terenach oznaczonych symbolem UMN ustala się obowiązek utrzymania poziomu hałasu dopuszczalnego, określonego w przepisach odrębnych, jak dla terenów zabudowy mieszkaniowo – usługowej
--	--	--	------------------------	--

### 8.3 Część graficzna

#### 8.3.1 Emisja hałasu przed i po realizacji zadań programu z uwzględnieniem liczby mieszkańców na terenie objętym programem

Zakres możliwych działań o charakterze technicznym (inwestycyjnym) jaki może zostać przedsięwzięty w celu ograniczenie emisji hałasu do środowiska z przedmiotowego odcinka drogowego będzie wynikał z opracowanych przeglądów ekologicznych. Jednym z działań możliwych do wykonania jest rozbudowa oraz budowa nowych ekranów akustycznych. Skuteczność działań polegających na realizacji ekranów akustycznych przedstawiono na załączniku graficznym nr **8-1**. Realizacja ekranów akustycznych w przedstawionej lokalizacji jest realna, ale jej zasadność powinna zostać potwierdzona opracowanym wcześniej przeglądem ekologicznym. W przypadku zidentyfikowania powodów dla których ekran akustyczny nie będzie mógł być zrealizowany przegląd ekologiczny stanowić będzie podstawę do ustanowienia obszaru ograniczonego użytkowania dla całego przebiegu analizowanego odcinka drogowego.

#### 8.3.2 Emisja hałasu na odcinkach ze stwierdzonym przekroczeniem wskaźników oceny

Prezentacja zasięgu izofon wskaźnika  $L_{DWN}$  na obszarach ze stwierdzonym przekroczeniem dopuszczalnego poziomu hałasu przedstawiona została na załącznikach graficznych **DK45-1** do **DK45-2**.

## Rozdział 9 DROGA KRAJOWA NR 46, POWIATY OPOLSKI I NYSKI

### 9.1 Część opisowa

#### 9.1.1 Opis obszaru objętego zakresem programu

Droga krajowa nr 46 przechodzi przez województwo dolnośląskie, opolskie i śląskie, łącząc Kotlinę Kłodzką i południowo-zachodnią część województwa opolskiego z Opolem i dalej z Lublińcem i Częstochową. Na swojej trasie krzyżuje się ona z wieloma drogami krajowymi w tym DK nr: 33, 41, A4, 94, 45, 11, 43, 91, 78, wpisując się w szlak staropolski łączący granice Czech z wschodnią granicą Polski na wysokości Włodawy.

Na odcinku przecinającym województwo opolskie, zidentyfikowano siedem fragmentów drogi, których obciążenie ruchem przekracza 3 miliony pojazdów rocznie. W ramach Programu analizą objęto wszystkie odcinki, zgodnie z kilometrażem przedstawionym w tabeli poniżej.

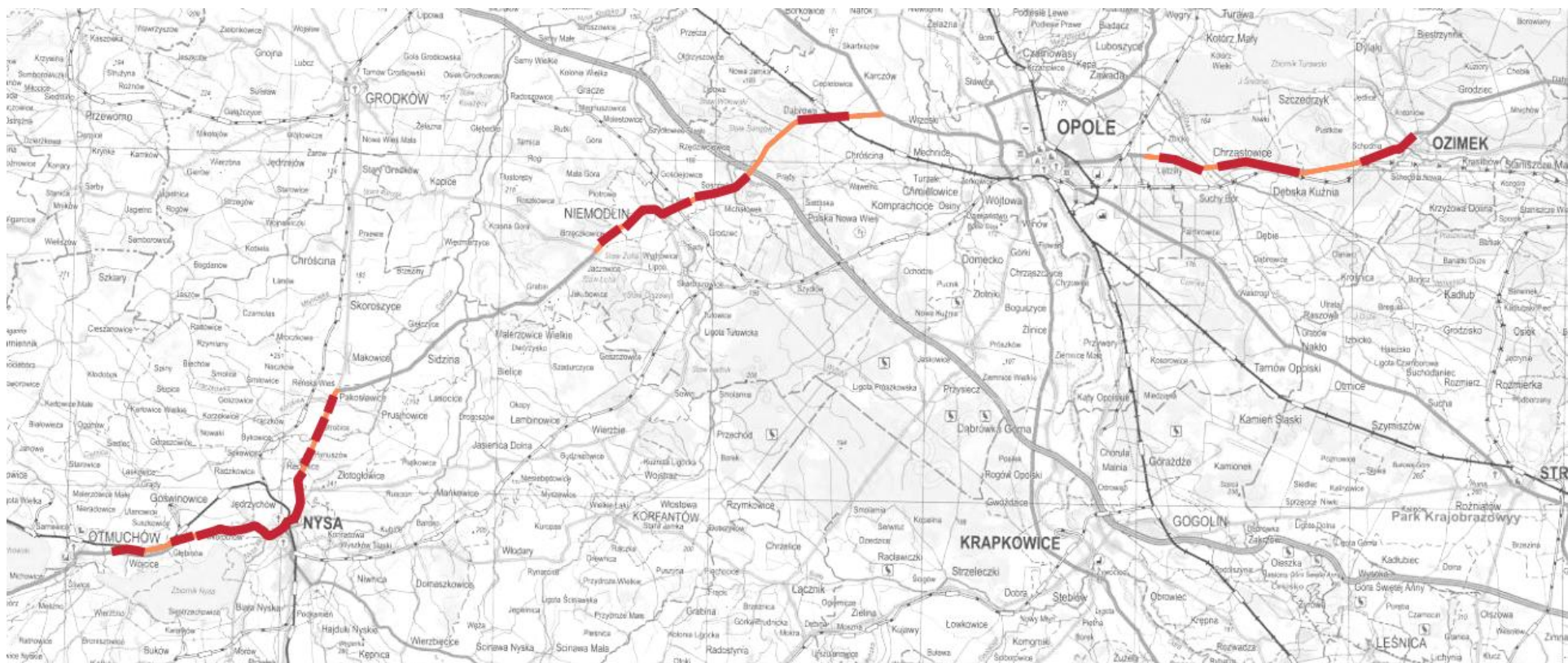
Tabela 9-1 Odcinki drogi objęte zakresem Programu

Nr drogi	Nazwa odcinka	km początku	km końca	Długość odcinka [km]
DK46	Otmuchów - Nysa	43,9	47,9	4,0
DK46	Nysa /Przejście/	47,9	53,7	5,8
DK46	Nysa – Pakosławice	53,7	62,2	8,4
DK46	Niemodlin /Przejście/	79,1	83,8	4,7
DK46	Niemodlin – Prądy	83,8	89,5	5,6
DK46	Prądy – Wrzoski	89,5	98,0	8,5

<b>Nr drogi</b>	<b>Nazwa odcinka</b>	<b>km początku</b>	<b>km końca</b>	<b>Długość odcinka [km]</b>
DK46	Opole - Ozimek	102,5	117,7	15,3

Granice obszaru analizowanego w niniejszym programie stanowią izolinie dopuszczalnych poziomów dźwięku określonych wskaźnikami  $L_{DWN}$  i  $L_N$ . Granice te określono w opracowanej mapie akustycznej [9], która stanowi podstawę niniejszego programu. Sięgają one na terenach otwartych kilkudziesięciu metrów od osi drogi. Obszar, na którym występują przekroczenia dopuszczalnych poziomów dźwięku, a tym samym stanowiący zakres niniejszego Programu, ma powierzchnię około 3,01 km<sup>2</sup>

Na rysunku [patrz: Rysunek 9-1] przedstawiono orientacyjną lokalizację drogi krajowej nr 46 objętej zakresem niniejszego rozdziału wraz z wskazaniem obszarów z przekroczeniem dopuszczalnych poziomów hałasu.



Rysunek 9-1 Poglądowa lokalizacja ponadnormatywnego hałasu analizowanego odcinka drogi krajowej nr 46 na tle województwa opolskiego (kolor czerwony – przekroczenia)

### 9.1.2 Podanie naruszenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku wraz z podaniem zakresu naruszenia

Zakres naruszeń dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku pochodzącego od ruchu pojazdów odbywającego się po analizowanym odcinku drogi krajowej nr 46 przedstawiono w tabeli [patrz: Tabela 9-2]. W tabeli zestawiono opis zakresu przekroczeń wartości dopuszczalnych w przyporządkowaniu do poszczególnych odcinków, dla których wartość wskaźnika M jest większa/równa od 0.

Tabela 9-2 Naruszenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku wraz z podaniem zakresu naruszenia na opolskim odcinku drogi krajowej nr 40.

Lp.	Kilometraż		Zakres naruszeń dopuszczalnych wartości poziomu hałasu wyrażonego wskaźnikiem $L_{DWN}$	Gmina	Liczba mieszkańców	Wskaźnik M/ Priorytet
	od km	do km				
1	44+200	45+120	$L_{DWN}$ i $L_N$ : przekroczenie po obu stronach drogi w zakresie 10-15 dB i 5-10dB. Teren zabudowany, z mieszkańcami. Szerokość pasa przekroczeń ok. 100m. Długość przekroczeń ok. 900m	Otmuchów	40	121/Średni
2	47+400	47+900	$L_{DWN}$ i $L_N$ : przekroczenie po lewej stronie drogi w zakresie 5-10 dB. Teren zabudowany, z mieszkańcami i bez. Szerokość pasa przekroczeń ok. 50m. Długość przekroczeń ok. 500m	Nysa	260	234/Średni
3	48+750	49+100	$L_{DWN}$ i $L_N$ : przekroczenie po prawej stronie drogi w zakresie 0-5 dB. Teren nie zabudowany, bez mieszkańców. Szerokość pasa przekroczeń ok. 80m. Długość przekroczeń ok. 300m	Nysa	28	6/Niski
4	49+620	49+800	$L_{DWN}$ i $L_N$ : przekroczenie po prawej stronie drogi w zakresie 5-10 dB. Teren nie zabudowany, bez mieszkańców. Szerokość pasa przekroczeń ok. 70m. Długość przekroczeń ok. 180m	Nysa	4	3,7/Niski
5	50+050	50+200	$L_{DWN}$ i $L_N$ : przekroczenie po prawej stronie drogi w zakresie 5-10 dB. Teren zabudowany, z mieszkańcami. Szerokość pasa przekroczeń ok. 80m. Długość przekroczeń ok. 150m	Nysa	44	40/Średni
6	50+700	53+200	$L_{DWN}$ i $L_N$ : przekroczenie po obu stronach drogi w zakresie 5-10 dB. Teren zabudowany, z mieszkańcami i bez. Szerokość pasa przekroczeń ok. 120m. Długość przekroczeń ok. 2500m	Nysa	1343	1209/Wysoki

Lp.	Kilometraż		Zakres naruszeń dopuszczalnych wartości poziomu hałasu wyrażonego wskaźnikiem $L_{DWN}$	Gmina	Liczba mieszkańców	Wskaźnik M/ Priorytet
	od km	do km				
7	53+900	57+000	$L_{DWN}$ i $L_N$ : przekroczenie po obu stronach drogi w zakresie 5-10 dB. Teren zabudowany, z mieszkańcami i bez. Szerokość pasa przekroczeń ok. 90m. Długość przekroczeń ok. 3100m	Nysa	1462	1316/Wysoki
8	58+000	58+300	$L_{DWN}$ i $L_N$ : przekroczenie po obu stronach drogi w zakresie 5-10 dB. Teren zabudowany, z mieszkańcami. Szerokość pasa przekroczeń ok. 70m. Długość przekroczeń ok. 300m	Nysa	104	94/Średni
9	59+400	60+200	$L_{DWN}$ i $L_N$ : przekroczenie po obu stronach drogi w zakresie 5-10 dB. Teren zabudowany, z mieszkańcami. Szerokość pasa przekroczeń ok. 100m. Długość przekroczeń ok. 800m	Pakosławice	244	220/Wysoki
10	61+300	61+450	$L_{DWN}$ i $L_N$ : przekroczenie po lewej stronie drogi w zakresie 5-10 dB. Teren zabudowany, z mieszkańcami. Szerokość pasa przekroczeń ok. 100m. Długość przekroczeń ok. 150m	Pakosławice	104	94/Średni
11	80+000	80+300	$L_{DWN}$ i $L_N$ : przekroczenie po obu stronach drogi w zakresie 5-10 dB. Teren zabudowany, z mieszkańcami. Szerokość pasa przekroczeń ok. 50m. Długość przekroczeń ok. 300m	Niemodlin	88	79/Średni
12	81+450	85+150	$L_{DWN}$ i $L_N$ : przekroczenie po obu stronach drogi w zakresie 5-10 dB. Teren zabudowany i niezabudowany, z mieszkańcami i bez. Szerokość pasa przekroczeń ok. 70m. Długość przekroczeń ok. 3700m	Niemodlin	847	762/Średni
13	86+250	86+500	$L_{DWN}$ i $L_N$ : przekroczenie po prawej stronie drogi w zakresie 0-5 dB. Teren niezabudowany, bez mieszkańców. Szerokość pasa przekroczeń ok. 70m. Długość przekroczeń ok. 250m	Niemodlin	32	7/Niski
14	86+780	86+860	$L_{DWN}$ i $L_N$ : przekroczenie po lewej stronie drogi w zakresie 10-15 dB i 5-10 dB. Teren zabudowany, z mieszkańcami. Szerokość pasa przekroczeń ok. 40m. Długość przekroczeń ok. 80m	Niemodlin	13	39/Niski
15	87+320	88+100	$L_{DWN}$ i $L_N$ : przekroczenie po obu stronach drogi w zakresie 10-15 dB i 5-10 dB. Teren zabudowany i niezabudowany, z mieszkańcami i bez. Szerokość pasa przekroczeń ok. 60m. Długość przekroczeń ok. 780m	Niemodlin	196	599/Wysoki



Lp.	Kilometraż		Zakres naruszeń dopuszczalnych wartości poziomu hałasu wyrażonego wskaźnikiem $L_{DWN}$	Gmina	Liczba mieszkańców	Wskaźnik M/ Priorytet
	od km	do km				
16	88+700	88+800	$L_{DWN}$ i $L_N$ : przekroczenie po prawej stronie drogi w zakresie 0-5 dB. Teren niezabudowany, bez mieszkańców. Szerokość pasa przekroczeń ok. 40m. Długość przekroczeń ok. 100m	Dąbrowa	0	0/Niski
17	91+690	91+720	$L_{DWN}$ i $L_N$ : przekroczenie po lewej stronie drogi w zakresie 0-5 dB. Teren niezabudowany, bez mieszkańców. Szerokość pasa przekroczeń ok. 30m. Długość przekroczeń ok. 30m	Niemodlin	0	0/Niski
18	93+700	94+100	$L_{DWN}$ i $L_N$ : przekroczenie po prawej stronie drogi w zakresie 0-5 dB. Teren zabudowany, bez mieszkańców. Szerokość pasa przekroczeń ok. 150m. Długość przekroczeń ok. 400m	Dąbrowa	244	220/Średni
19	94+420	94+500	$L_{DWN}$ i $L_N$ : przekroczenie po lewej stronie drogi w zakresie 10-15 dB i 5-10 dB. Teren zabudowany, z mieszkańcami. Szerokość pasa przekroczeń ok. 50m. Długość przekroczeń ok. 80m	Dąbrowa	41	126/Średni
20	94+750	95+400	$L_{DWN}$ i $L_N$ : przekroczenie po obu stronach drogi w zakresie 10-15 dB. Teren zabudowany, z mieszkańcami i bez. Szerokość pasa przekroczeń ok. 100m. Długość przekroczeń ok. 650m	Dąbrowa	41	126/Średni
21	95+600	95+700	$L_{DWN}$ i $L_N$ : przekroczenie po lewej stronie drogi w zakresie 5-10 dB. Teren zabudowany, bez mieszkańców. Szerokość pasa przekroczeń ok. 100m. Długość przekroczeń ok. 100m	Dąbrowa	143	126/Średni
22	103+600	105+020	$L_{DWN}$ i $L_N$ : przekroczenie po obu stronach drogi w zakresie 10-15 dB. Teren zabudowany, z mieszkańcami. Szerokość pasa przekroczeń ok. 70m. Długość przekroczeń ok. 420m	Chrzastowice	226	693/Średni
23	106+900	109+200	$L_{DWN}$ i $L_N$ : przekroczenie po obu stronach drogi w zakresie 5-10 dB. Teren zabudowany i niezabudowany, z mieszkańcami i bez. Szerokość pasa przekroczeń ok. 70m. Długość przekroczeń ok. 2300m	Chrzastowice	274	247/Średni
24	109+300	110+800	$L_{DWN}$ i $L_N$ : przekroczenie po obu stronach drogi w zakresie 5-10 dB. Teren zabudowany i niezabudowany, z mieszkańcami i bez. Szerokość pasa przekroczeń ok. 70m. Długość przekroczeń ok. 1500m	Chrzastowice	274	247/Średni

Lp.	Kilometraż		Zakres naruszeń dopuszczalnych wartości poziomu hałasu wyrażonego wskaźnikiem $L_{DWN}$	Gmina	Liczba mieszkańców	Wskaźnik M/Priorytet
	od km	do km				
25	115+100	116+200	$L_{DWN}$ i $L_N$ : przekroczenie po obu stronach drogi w zakresie 5-10 dB. Teren zabudowany, z mieszkańcami i bez. Szerokość pasa przekroczeń ok. 70m. Długość przekroczeń ok. 1100m	Ozimek	280	252/Średni
26	116+650	116+950	$L_{DWN}$ i $L_N$ : przekroczenie po obu stronach drogi w zakresie 5-10 dB. Teren zabudowany, z mieszkańcami i bez. Szerokość pasa przekroczeń ok. 50m. Długość przekroczeń ok. 300m	Ozimek	209	188/Średni
27	117+400	117+700	$L_{DWN}$ i $L_N$ : przekroczenie po obu stronach drogi w zakresie 5-10 dB. Teren zabudowany, z mieszkańcami i bez. Szerokość pasa przekroczeń ok. 100m. Długość przekroczeń ok. 300m	Ozimek	68	61/Niski

### 9.1.3 Wyszczególnienie podstawowych kierunków i zakresów działań niezbędnych do przywrócenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku

Analizowany odcinek drogi krajowej nr 46 charakteryzuje się dużym natężeniem ruchu, szczególnie w rejonie miasta Nysa i Niemodlin, gdzie przebiega przez tereny ze zwartą zabudową. Ponadto droga DK46 przecina kilka mniejszych miejscowości, znacząco pogarszając ich klimat akustyczny. Szczegółowy opis wielkości przekroczeń przedstawiony został w rozdziale wcześniej. Pośród katalogu środków zaradczych mających na celu eliminację przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu do najistotniejszych zaliczyć można:

- budowa obwodnicy Nysy,
- rozważenie realizacji obwodnicy Niemodlin,
- wykonanie przeglądu ekologicznego w celu szczegółowego ustalenie wielkości przekroczenia oraz dokładnego przeanalizowania technicznych możliwości redukcji hałasu,
- uchwalenie obszarów ograniczonego użytkowania na terenach na których wyczerpane zostały techniczne środki ochrony przed hałasem,
- zaktualizowanie warstwy wrażliwości akustycznej mapy akustycznej, w celu eliminacji obszarów nie objętych ochroną przed hałasem,
- budowa ekranów akustycznych.

Podstawowe kierunki działań mających na celu doprowadzenie stanu klimatu akustycznego do warunków normatywnych w ramach wymienionych obszarów z przekroczeniami przedstawione zostały w tabeli [patrz: Tabela 9-3]. Tabela ta stanowi także harmonogram realizacji Programu. Prezentowane działania wybrane zostały z katalogu środków prezentowanych w rozdziale 1.1.6, w ramach którego zebrano i opisano podstawowe kierunki i zakresy działań niezbędnych do przywrócenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku.

Zgodnie z planami inwestycyjnymi GDDKiA przedstawionym w piśmie nr GDDKiA-O/OP/I-22/26/mmk/OŚ-OG/10/2014 na analizowanym odcinku drogi przewiduje się budowę obwodnicy Nysy oraz Niemodlina, co przyczyni się do poprawy klimatu akustycznego poprzez wyprowadzenie ruchu tranzytowego. Po zrealizowaniu planowanej inwestycji na odcinkach drogi przebiegających przez Nysę i Niemodlin pozostanie jedynie ruch lokalny, o dużo mniejszym natężeniu. Przyczyni się to do znaczącego obniżenia emisji hałasu, dochodzącego lokalnie do 3 dB, co przypadku niewielkich

przekroczeń może być działaniem wystarczającym i prowadzącym do uzyskania normatywnych poziomów hałasu na terenach chronionych.

Tabela 9-3 Zestawienie kierunków i działań naprawczych niezbędnych do przywrócenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku w otoczeniu drogi krajowej nr 46

Lp.	Orientacyjny kilometraż odcinka		Działania mające na celu poprawę klimatu akustycznego	Uzasadnienie planowanych działań	Szacunkowe koszty	Termin realizacji
	od km	do km				
1	44+200	45+120	Wykonanie przeglądu ekologicznego w celu szczegółowego ustalenie wielkości przekroczenia oraz dokładnego przeanalizowania technicznych możliwości redukcji hałasu, w tym rozważenie możliwości zastosowanie cichej nawierzchni.	Przekroczenia występując jedynie posesjach położonych bezpośrednio przy drodze. Część z nich posiada wyjazdy włączone w drogę krajową. Realizacja technicznych metod redukcji hałasu (np. ekranów) wymaga przeprowadzenia szczegółowej analizy możliwości technicznych. Zaleca się wykonanie przeglądu ekologicznego, w ramach którego przeanalizowane zostaną techniczne możliwości redukcji hałasu, a w przypadku ich wyczerpania określone zostaną granice obszaru.	-*	2016
			Podjęcie działań inwestycyjnych i organizacyjnych wynikających z przeglądu ekologicznego (patrz rozdział 1.1.6), w tym uchwalenie obszarów ograniczonego użytkowania na terenach na których wyczerpane zostały techniczne środki ochrony przed hałasem.			2019

Lp.	Orientacyjny kilometraż odcinka		Działania mające na celu poprawę klimatu akustycznego	Uzasadnienie planowanych działań	Szacunkowe koszty	Termin realizacji
	od km	do km				
2	47+400	47+900	<p>Aktualizacja warstwy wrażliwości akustycznej mapy akustycznej, w celu eliminacji obszarów nie objętych ochroną przed hałasem. Wykonanie przeglądu ekologicznego w celu szczegółowego ustalenie wielkości przekroczenia oraz dokładnego przeanalizowania technicznych możliwości redukcji hałasu, w tym rozważenie możliwości zastosowanie cichej nawierzchni.</p>	<p>Część przekroczeń występuje na terenach zakładów pracy oraz terenach niezamieszkałych. Rzeczywiste zagospodarowanie terenu nie podlega ochronie przed hałasem w myśl art. 113 POŚ.</p> <p>Zabudowa z przekroczeniami z wjazdami włączonymi w drogę krajową, co uniemożliwia budowę efektywnych ekranów akustycznych. Rozważyć należy zastosowanie cichej nawierzchni, a przypadku wyczerpania technicznych metod redukcji hałasu uchwalić obszar ograniczonego użytkowania. W tym celu zaleca się przeprowadzenie przeglądu ekologicznego.</p>	-*	2016
			<p>Podjęcie działań inwestycyjnych i organizacyjnych wynikających z przeglądu ekologicznego (patrz rozdział 1.1.6), w tym uchwalenie obszarów ograniczonego użytkowania na terenach na których wyczerpane zostały techniczne środki ochrony przed hałasem.</p>			
3	48+750	49+100	Budowa obwodnicy Nysy	<p>Część przekroczenie występuje na terenach zakładów pracy.</p>	-*	2019
4	49+620	49+800	Budowa obwodnicy Nysy.	<p>Rzeczywiste zagospodarowanie terenu nie podlega ochronie przed hałasem w myśl art. 113 POŚ.</p>	-*	2019

Lp.	Orientacyjny kilometraż odcinka		Działania mające na celu poprawę klimatu akustycznego	Uzasadnienie planowanych działań	Szacunkowe koszty	Termin realizacji
	od km	do km				
5	50+050	50+200	Budowa obwodnicy Nysy	Budowa obwodnicy znacząco obniży poziom hałasu poprzez wyprowadzenie ruchu tranzytowego z analizowanego odcinka drogi.	-*	2019
6	50+700	53+200	Aktualizacja warstwy wrażliwości akustycznej mapy akustycznej, w celu eliminacji obszarów nie objętych ochroną przed hałasem. Budowa obwodnicy Nysy		-*	2019
7	53+900	57+000	Aktualizacja warstwy wrażliwości akustycznej mapy akustycznej, w celu eliminacji obszarów nie objętych ochroną przed hałasem. Budowa obwodnicy Nysy		-*	2019
8	58+000	58+300	Wykonanie przeglądu ekologicznego w celu szczegółowego ustalenia wielkości przekroczenia oraz dokładnego przeanalizowania technicznych możliwości redukcji hałasu, w tym rozważenie możliwości budowy ekranów akustycznych i zastosowanie cichej nawierzchni.		Część przekroczeń na terenach niezabudowanych. Na terenach zabudowanych przekroczenia znajdują się tylko w pierwszej linii. Możliwe zastosowanie ekranów akustycznych. Z racji nie dużych przekroczeń zaleca się realizację przeglądu w celu określenia rzeczywistego oddziaływanie na podstawie wyników pomiaru hałasu i określenia szczegółowych parametrów akustycznych ekranów akustycznych. W przypadku wyczerpania możliwości technicznych określone zostaną granice obszaru ograniczonego użytkowania.	-*

Lp.	Orientacyjny kilometraż odcinka		Działania mające na celu poprawę klimatu akustycznego	Uzasadnienie planowanych działań	Szacunkowe koszty	Termin realizacji
	od km	do km				
			Podjęcie działań inwestycyjnych i organizacyjnych wynikających z przeglądu ekologicznego (patrz rozdział 1.1.6) w tym budowa ekranu akustycznego			2019
9	59+400	60+200	Wykonanie przeglądu ekologicznego w celu szczegółowego ustalenie wielkości przekroczenia oraz dokładnego przeanalizowania technicznych możliwości redukcji hałasu, w tym rozważenie możliwości budowy ekranów akustycznych i zastosowanie cichej nawierzchni.		-*	2016
			Uchwalenie obszarów ograniczonego użytkowania na terenach na których wyczerpane zostały techniczne środki ochrony przed hałasem			2019

Lp.	Orientacyjny kilometraż odcinka		Działania mające na celu poprawę klimatu akustycznego	Uzasadnienie planowanych działań	Szacunkowe koszty	Termin realizacji
	od km	do km				
10	61+300	61+450	Wykonanie przeglądu ekologicznego w celu szczegółowego ustalenie wielkości przekroczenia oraz dokładnego przeanalizowania technicznych możliwości redukcji hałasu, w tym rozważenie możliwości budowy ekranów akustycznych i zastosowanie cichej nawierzchni.		-*	2016
			Uchwalenie obszarów ograniczonego użytkowania na terenach na których wyczerpane zostały techniczne środki ochrony przed hałasem			2019
11	80+000	80+300	Budowa obwodnicy Niemodlina	Budowa obwodnicy znacząco obniży poziom hałasu poprzez wyprowadzenie ruchu tranzytowego z analizowanego odcinka drogi.	-*	2019
12	81+450	85+150	Budowa obwodnicy Niemodlina		-*	2019
13	86+250	86+500	Budowa obwodnicy Niemodlina		-*	2019
14	86+780	86+860	Budowa obwodnicy Niemodlina		-*	2019
15	87+320	88+100	Budowa obwodnicy Niemodlina		-*	2019

Lp.	Orientacyjny kilometraż odcinka		Działania mające na celu poprawę klimatu akustycznego	Uzasadnienie planowanych działań	Szacunkowe koszty	Termin realizacji
	od km	do km				
16	88+700	88+800	Aktualizacja warstwy wrażliwości akustycznej mapy akustycznej, w celu eliminacji obszarów nie objętych ochroną przed hałasem.	Część przekroczenie występuje na terenach usługowych, leśnych oraz zakładów pracy. Rzeczywiste zagospodarowanie terenu nie podlega ochronie przed hałasem w myśl art. 113 POŚ.	-*	2016
17	91+690	91+720	Aktualizacja warstwy wrażliwości akustycznej mapy akustycznej, w celu eliminacji obszarów nie objętych ochroną przed hałasem.		-*	2016
18	93+700	94+100	Aktualizacja warstwy wrażliwości akustycznej mapy akustycznej, w celu eliminacji obszarów nie objętych ochroną przed hałasem.		-*	2016
19	94+420	94+500	Wykonanie przeglądu ekologicznego w celu szczegółowego ustalenie wielkości przekroczenia oraz dokładnego przeanalizowania technicznych możliwości redukcji hałasu, w tym rozważenie możliwości budowy ekranów akustycznych.		Przekroczenie na pojedynczej posesji z wjazdem w drogę krajową. Ewentualna budowa ekranu akustycznego wymagać będzie zrobienia przerwy na wjazd, co znacząco obniży skuteczność ekranowania, Ekran akustyczny może nie mieć uzasadnienia ekonomicznego. Konieczne może być uchwalenie obszaru ograniczonego użytkowania. W celu rozpatrzenia wszystkich możliwości konieczne jest przeprowadzenie przeglądu ekologicznego.	-*



Lp.	Orientacyjny kilometraż odcinka		Działania mające na celu poprawę klimatu akustycznego	Uzasadnienie planowanych działań	Szacunkowe koszty	Termin realizacji
	od km	do km				
			Podjęcie działań inwestycyjnych i organizacyjnych wynikających z przeglądu ekologicznego (patrz rozdział 1.1.6),			2019
20	94+750	95+400	Wykonanie przeglądu ekologicznego w celu szczegółowego ustalenie wielkości przekroczenia oraz dokładnego przeanalizowania technicznych możliwości redukcji hałasu, w tym rozważenie możliwości budowy ekranów akustycznych i zastosowanie cichej nawierzchni.	Konieczne wykonanie przeglądu ekologicznego. W chwili obecnej droga posiada ograniczenie prędkości oraz nową sygnalizację świetlną. W celu oceny faktycznego stanu klimatu akustycznego konieczne jest wykonanie przeglądu ekologicznego.	-*	2016
			Podjęcie działań inwestycyjnych i organizacyjnych wynikających z przeglądu ekologicznego (patrz rozdział 1.1.6),			2016
21	95+600	95+700	Aktualizacja warstwy wrażliwości akustycznej mapy akustycznej, w celu eliminacji obszarów nie objętych ochroną przed hałasem.	Przekroczenie występuje na terenie zakładu pracy. Rzeczywiste zagospodarowanie terenu nie podlega ochronie przed hałasem w myśl art. 113 POŚ.	-*	2016

Lp.	Orientacyjny kilometraż odcinka		Działania mające na celu poprawę klimatu akustycznego	Uzasadnienie planowanych działań	Szacunkowe koszty	Termin realizacji
	od km	do km				
22	103+600	105+020	<p>Rozważenie budowy obwodnicy Łędzin. Wykonanie przeglądu ekologicznego w celu szczegółowego ustalenie wielkości przekroczenia oraz dokładnego przeanalizowania technicznych możliwości redukcji hałasu, w tym rozważenie możliwości budowy ekranów akustycznych i zastosowanie cichej nawierzchni.</p>	<p>Droga przebiega przez tereny zurbanizowane z licznymi włączeniami do drogi oraz skrzyżowaniami z ulicami miejscowości Łędziny. Realizacja ekranów akustycznych w takim środowisku nie zapewni dostatecznej ich skuteczności. Jednym z technicznych środków redukcji hałasu może być cicha nawierzchnia, jednak jej skuteczność ma ograniczona wartość. W przypadku wyczerpania technicznych środków redukcji hałasu konieczne będzie utworzenie obszarów ograniczonego użytkowania. W tym celu zaleca się wykonanie przeglądu ekologicznego, w ramach którego przeanalizowane zostaną techniczne możliwości redukcji hałasu, a w przypadku ich wyczerpania określone zostaną granice obszaru.</p>	-*	2016
			<p>Podjęcie działań inwestycyjnych i organizacyjnych wynikających z przeglądu ekologicznego (patrz rozdział 1.1.6), w tym uchwalenie obszarów ograniczonego użytkowania na terenach na których wyczerpane zostały techniczne środki ochrony przed hałasem.</p>	<p>W przypadku Łędzin najlepszym rozwiązaniem byłaby budowa obwodnicy.</p>		2019

Lp.	Orientacyjny kilometraż odcinka		Działania mające na celu poprawę klimatu akustycznego	Uzasadnienie planowanych działań	Szacunkowe koszty	Termin realizacji
	od km	do km				
23	106+900	109+200	Droga świeżo zmodernizowana. Wykonanie analizy porealizacyjnej w celu szczegółowego ustalenia oddziaływania akustycznego oraz dokładnego przeanalizowania technicznych możliwości redukcji hałasu.	Oddziaływanie akustyczne przedstawione na mapie akustycznej przedstawia stan przed remontem drogi. Ocena oddziaływania akustycznego na badanym odcinku należy przeprowadzić w oparciu o analizę porealizacyjną. W przypadku wyczerpani technicznych możliwości redukcji hałasu należy uchwalić obszar ograniczonego użytkowania.	-*	2016
			Podjęcie działań inwestycyjnych i organizacyjnych wynikających z analizy porealizacyjnej.			2019
24	109+300	110+800	Droga świeżo zmodernizowana. Wykonanie analizy porealizacyjnej w celu szczegółowego ustalenia oddziaływania akustycznego oraz dokładnego przeanalizowania technicznych możliwości redukcji hałasu.		-*	2016
			Podjęcie działań inwestycyjnych i organizacyjnych wynikających z analizy porealizacyjnej.			2019

Lp.	Orientacyjny kilometraż odcinka		Działania mające na celu poprawę klimatu akustycznego	Uzasadnienie planowanych działań	Szacunkowe koszty	Termin realizacji
	od km	do km				
25	115+100	116+200	Wykonanie przeglądu ekologicznego w celu szczegółowego ustalenie wielkości przekroczenia oraz dokładnego przeanalizowania technicznych możliwości redukcji hałasu, w tym rozważenie możliwości budowy ekranów akustycznych i zastosowanie cichej nawierzchni.	Droga po remoncie. Miejscowość Schodnia w sąsiedztwie pasa drogowego charakteryzuje się rozproszona zabudowa, z czego kilka posesji znajduje się bezpośrednio przy drodze. Dodatkowo niektóre posesje posiadają wjazd włączony w drogę krajową. Wszystkie te elementy sprawiają, że w celu określenie możliwych do zastosowania środków ochrony przed hałasem, konieczne jest wykonanie przeglądu ekologicznego. W ramach przeglądu opisane zostaną wszystkie możliwe działania inwestycyjno-organizacyjne, a w przypadku ich wyczerpania określone zostaną granic obszaru ograniczonego użytkowania.	-*	2016
			Podjęcie działań inwestycyjnych i organizacyjnych wynikających z przeglądu ekologicznego (patrz rozdział 1.1.6),			2019
26	116+650	116+950	Wykonanie przeglądu ekologicznego w celu szczegółowego ustalenie wielkości przekroczenia oraz dokładnego przeanalizowania technicznych możliwości redukcji hałasu, w tym rozważenie możliwości budowy ekranów akustycznych i zastosowanie cichej nawierzchni.		-*	2016

Lp.	Orientacyjny kilometraż odcinka		Działania mające na celu poprawę klimatu akustycznego	Uzasadnienie planowanych działań	Szacunkowe koszty	Termin realizacji
	od km	do km				
			Podjęcie działań inwestycyjnych i organizacyjnych wynikających z przeglądu ekologicznego (patrz rozdział 1.1.6).			2019
27	117+400	117+700	Aktualizacja warstwy wrażliwości akustycznej mapy akustycznej, w celu eliminacji obszarów nie objętych ochroną przed hałasem.	Przekroczenie występuje na terenie ogródków działkowych. Rzeczywiste zagospodarowanie terenu nie podlega ochronie przed hałasem w myśl art. 113 POŚ.	-*	2016
			Wykonanie przegląd ekologicznego wraz z oceną skuteczności istniejących ekranów akustycznych. W przypadku potwierdzenia przekroczeń budowa nowych ekranów.	Na końcach ekranów stwierdzono występowanie niedużych przekroczeń. Mogą one wynikać ze skali opracowania mapy akustycznej. W celu dokładnego opisu stanu klimatu akustycznego oraz oceny skuteczności istniejących ekranów akustycznych zaleca się realizację przeglądu ekologicznego.		2019

*Za realizację poszczególnych działań oraz finansowanie ich odpowiedzialny jest podmiot zarządzający danym źródłem hałasu.*

## 9.2 Uzasadnienie zakresu określonych w programie zagadnień

### 9.2.1 Dane i wnioski ze sporządzonych map akustycznych

#### 9.2.1.1 Charakterystyka obszaru objętego mapą akustyczną, w tym uwarunkowań wynikających z MPZP oraz ograniczeń związanych z występowaniem obszarów ograniczonego użytkowania

W ramach mapy akustycznej wykonanej dla dróg krajowych o ruchu powyżej 3 milionów pojazdów analizą objęto odcinek drogi krajowej nr 46 o długości 52,3 km. Droga ta oddziałuje na 7 gminy wchodzące w skład 2 powiatów [patrz: Tabela 9-4]

Tabela 9-4 Spis gmin i powiatów objęty zakresem oddziaływania wykazanym w mapie akustycznej – Droga krajowa nr 46

Gmina	Powiat
Otmuchów	nyski
Nysa	nyski
Pakosławice	nyski

Niemodlin	opolski
Dąbrowa	opolski
Chrzastowice	opolski
Ozimek	opolski

W bezpośrednim sąsiedztwie analizowanego odcinka znajdują się tereny o różnych funkcjach. Na przeważającym obszarze są to tereny zabudowy mieszkaniowej zagrodowej, jednorodzinnej oraz wielorodzinnej, objęte ochroną przed hałasem. Dodatkowo wyróżnić można inne funkcje objęte ochroną przed hałasem, w tym: tereny mieszkaniowo-usługowe, tereny zabudowy związanej ze stałym lub czasowym pobytem dzieci i młodzieży oraz tereny rekreacyjno-wypoczynkowe.

Duża część terenów objętych prawną ochroną przed hałasem wyszczególniona została w ramach miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, a pozostałe ujęte są na studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego poszczególnych gmin.

Szczegółowa identyfikacja rodzajów terenów objętych ochroną przed hałasem, wraz z klasyfikacją do poszczególnych rodzajów terenu zgodnie z tabelą dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku, przedstawiona została w ramach Mapy akustycznej [9] na mapach wrażliwości hałasowej obszarów dla  $L_{DWN}$  oraz  $L_N$ .

### 9.2.1.2 Charakterystyka terenów objętych programem, w tym liczby mieszkańców, gęstości zaludnienia oraz zakresu przekroczeń dopuszczalnych hałasu w środowisku

Program ochrony środowiska przed hałasem skupia się na obszarach ze stwierdzonym przekroczeniem dopuszczalnych poziomów hałasu środowiska. Szczegółowy wykaz terenów objętych zakresem opracowania przedstawiony został w tabeli o naruszeniach wartości dopuszczalnych [patrz: Tabela 9-2]. Zestawienie przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu określonych wskaźnikami  $L_{DWN}$  i  $L_N$  oraz liczby mieszkańców objętych tym przekroczeniem na analizowanym odcinku drogi krajowej nr 46, określone w ramach opracowanej Mapy akustycznej [9], przedstawiono w tabelach poniżej.

Tabela 9-5 Przekroczenia wartości dopuszczalnych, wskaźnika  $L_{DWN}$ , przy DK 46

Obszar województwa opolskiego	Przekroczenia wskaźnika hałasu drogowego $L_{DWN}$ w dB:				
	do 5 dB	> 5-10 dB	> 10-15 dB	> 15-20 dB	> 20 dB
	Stan warunków akustycznych środowiska				
	nieдобry		zły		bardzo zły
Powierzchnia obszarów zagrożonych [km <sup>2</sup> ]	1,191	0,717	0,424	0,222	0,048
Liczba lokali mieszkalnych [tys.]	1,028	0,687	0,389	0,236	0,092
Liczba zagrożonych mieszkańców [tys.]	3,533	2,349	1,345	0,831	0,323
Liczba budynków szkolnych i przedszkolnych	9	1	1	2	2
Liczba budynków służby zdrowia, opieki społecznej i socjalnej	0	0	0	0	0
Inne obiekty budowlane istotne z punktu widzenia ochrony przed hałasem	1	3	0	0	0

Tabela 9-6 Przekroczenia wartości dopuszczalnych, wskaźnika  $L_N$ , przy DK 46

Obszar województwa opolskiego	Przekroczenia wskaźnika hałasu drogowego $L_N$ w dB:				
	do 5 dB	> 5-10 dB	> 10-15 dB	> 15-20 dB	> 20 dB
	Stan warunków akustycznych środowiska				
	nieдобry		zły		bardzo zły
Powierzchnia obszarów zagrożonych [km <sup>2</sup> ]	1,155	0,689	0,403	0,227	0,028
Liczba lokali mieszkalnych [tys.]	1,050	0,704	0,512	0,315	0,038
Liczba zagrożonych mieszkańców [tys.]	3,596	2,417	1,754	1,112	0,132
Liczba budynków szkolnych i przedszkolnych	0	0	0	0	0

Liczba budynków służby zdrowia, opieki społecznej i socjalnej	0	0	0	0	0
Inne obiekty budowlane istotne z punktu widzenia ochrony przed hałasem	1	0	2	0	0

### 9.2.1.3 Charakterystyka techniczno – akustyczna źródeł hałasu mających negatywny wpływ na poziom hałasu w środowisku

Podstawowe informacje z zakresu danych techniczno – akustycznych dla drogi krajowej nr 46, na odcinkach objętych programem przedstawione zostały w tabeli [patrz: Tabela 9-7]. Dane poniższe stanowiły informacje wejściową opracowanej mapy akustycznej.

Tabela 9-7 Charakterystyka techniczno – akustyczna źródła hałasu – DK 46

Nr drogi	Nazwa odcinka	Kilometraż		Długość odcinka [km]	Obciążenie ruchem		
		km początku	km końca		Pojazdy lekkie	Pojazdy ciężkie	SDR
DK46	Otmuchów - Nysa	43,9	47,9	4,0	8159	2016	10175
DK46	Nysa /Przejście/	47,9	53,7	5,8	14534	2291	16825
DK46	Nysa – Pakosławice	53,7	62,2	8,4	12486	2523	15009
DK46	Niemodlin /Przejście/	79,1	83,8	4,7	9841	2557	12398
DK46	Niemodlin – Prądy	83,8	89,5	5,6	11620	2598	14218
DK46	Prądy – Wrzoski	89,5	98,0	8,5	12264	3392	15656
DK46	Opole - Ozimek	102,5	117,7	15,3	7922	2044	9966

### 9.2.2 Analiza materiałów, dokumentów i publikacji wykorzystanych w programie

Niniejszy program ochrony środowiska przed hałasem uwzględnia postanowienia zawarte w szeregu opracowań obejmujących swym zakresem tereny, na które oddziałuje i powoduje przekroczenia dopuszczalnych standardów jakości środowiska analizowany odcinek drogi krajowej nr 46.

W rozdziale tym przedstawiono problematykę hałasu ujętą w różnych materiałach opracowanych na szczeblu powiatowym i gminnym. W skład analizowanych materiałów wchodziły:

- istniejące powiatowe lub gminne programy ochrony środowiska
- przepisy prawa, w tym prawa miejscowego, mające wpływ na stan akustyczny środowiska

Dokumenty opracowywane na szczeblu krajowym i wojewódzkim przeanalizowane zostały w ramach wstępu do opracowania [patrz: Rozdział 1]. W skład analizowanych materiałów wchodziły:

- koncepcje, plany, strategie, programy i polityki o których mowa w art. 40 ust 1 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska
- pozwolenia na emitowanie hałasu do środowiska oraz inne dokumenty i materiały wykonane dla potrzeb postępowań administracyjnych prowadzonych w stosunku do podmiotów korzystających ze środowiska, których działalność ma negatywny wpływ na stan akustyczny środowiska
- przepisy dotyczące emisji hałasu z instalacji i urządzeń, w tym pojazdów, których funkcjonowanie ma negatywny wpływ na stan klimatu akustycznego
- nowe, dostępne techniki i technologie w zakresie zwalczania hałasu

#### 9.2.2.1 Istniejące powiatowe lub gminne programy ochrony środowiska

Poniżej, w tabeli, przedstawiono główne ustalenia powiatowych i gminnych programów ochrony środowiska dla analizowanego odcinka drogi krajowej nr 46, które mają odniesienie do niniejszego opracowania.

Tabela 9-8 Ustalenie w zakresie hałasu zawarte w powiatowych i gminnych programach ochrony środowiska

l.p.	Dokument	Ustalenia w zakresie hałasu
<b>Powiatowe</b>		
1	Program ochrony środowiska dla powiatu opolskiego na lata 2008-2011 z perspektywą do roku 2015	<p><u>Cele i kierunki działań:</u></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>7. Przeprowadzenie oceny stanu akustycznego środowiska dla terenów pozostającymi pod negatywnym wpływem akustycznym ze strony dróg, linii kolejowych i zakładów przemysłowych</li> <li>8. Wprowadzanie zapisów do dokumentów planistycznych ujmujących konieczność ochrony przed hałasem</li> <li>9. Minimalizacja emisji hałasu komunikacyjnego przez m.in. budowę ekranów akustycznych wzdłuż dróg gdzie występują przekroczenia standardów akustycznych</li> </ol>
2	Program ochrony środowiska wraz z planem gospodarki odpadami dla powiatu nyskiego	<p><u>Cel:</u> Poprawa klimatu akustycznego.</p> <p><u>Kierunki działań:</u></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Utrzymywanie dróg w dobrym stanie technicznym</li> <li>2. Wydzielenie stref ograniczonego ruchu w rejonie szkół przedszkoli i szpitali,</li> <li>3. Ograniczenie prędkości ruchu zwłaszcza w porze nocnej,</li> <li>4. Przestrzeganie zasad strefowania w planowaniu przestrzennym m.in. lokalizowania w sąsiedztwie przedsięwzięć o zbliżonej uciążliwości hałasu</li> </ol>
<b>Gminne</b>		
1	<p>Program ochrony środowiska dla gminy Otmuchów na lata 2012-2015 z perspektywą do roku 2019</p> <p>Programu ochrony środowiska dla gminy Nysa na lata 2004-2010</p> <p>Aktualizacja Programu ochrony środowiska dla gminy Niemodlin na lata 2009-2012 z perspektywą 2013-2016</p> <p>Aktualizacja Programu ochrony środowiska dla gminy Dąbrowa</p> <p>Projekt „Aktualizacji Programu Ochrony Środowiska dla Gminy Chrzastowice na lata 2014-2017”</p> <p>Program ochrony środowiska wraz planem gospodarki odpadami dla Gminy Ozimek</p>	<p><i>Wszystkie przeanalizowane gminne programy ochrony środowiska charakteryzują się podobnym zakresem działań w sferze ochrony klimatu akustycznego. Do najistotniejszych działań zaliczyć możemy wymienione poniżej kierunki.</i></p> <p><u>Kierunki działań:</u></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Ograniczenie uciążliwości akustycznej dróg i tras kolejowych do poziomu wymaganego przepisami</li> <li>2. Realizacja obejść drogowych miasta w ciągu drogi krajowej nr 46 i 41 oraz wojewódzkiej 411, 407</li> <li>3. Ograniczenie hałasu poprzez zastosowanie ekranów akustycznych oraz pasów zieleni wzdłuż uciążliwych odcinków dróg</li> <li>4. Wprowadzanie ciągów (tras) rowerowych</li> <li>5. Uwzględnianie na etapach studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego oraz w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego wpływu lokalizacji przedsięwzięć uciążliwych dla środowiska</li> <li>6. Stworzenie podstaw merytorycznych, do określenia wielkości populacji zagrożonej hałasem komunikacyjnym i przemysłowym, oraz powierzchni terenów przeznaczonych na cele rekreacyjne – objętych nadmierną uciążliwością akustyczną</li> <li>7. Tworzenie mechanizmów formalnych i organizacyjnych, w sferze administracyjnej na poziomie regionalnym i lokalnym [województwo / starostwo / gmina] umożliwiających koordynację działań w procedurach podejmowania decyzji oraz minimalizacji kosztów ponoszonych ze środków publicznych na uzyskiwanie danych podstawowych o skali zagrożenia hałasem</li> <li>8. Opracowanie map akustycznych dla określenia obszarów, w granicach terenów wypoczynkowo-rekreacyjnych położonych poza miastami, zagrożonych ponadnormatywnym hałasem</li> <li>9. Przygotowywanie programów ochrony przed hałasem, jako narzędzia realizacji polityki ekologicznej w zakresie ochrony przed hałasem na poziomie regionalnym i lokalnym</li> <li>10. Doskonalenie istniejących i kształtowanie nowych mechanizmów i procedur administracyjnych, na poziomie lokalnym i regionalnym, umożliwiających zapobieganie rozszerzaniu obszarów i powiększaniu</li> </ol>



l.p.	Dokument	Ustalenia w zakresie hałasu
		<p>wielkości populacji zagrożonych hałasem</p> <p>11. Monitorowanie zmian przestrzennych stanu zagrożenia hałasem i realizacji programów ochrony przed hałasem</p> <p>12. Uwzględnianie w ewentualnych zmianach miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego dopuszczalnych wartości poziomu dźwięku w środowisku dla poszczególnych jednostek strukturalnych</p> <p>13. Przestrzeganie zasad strefowania w planowaniu przestrzennym m.in. lokalizowania w sąsiedztwie przedsięwzięć o zbliżonej uciążliwości hałasu</p> <p>14. Wykonywanie pomiarów emisji hałasu przez określonych prawem zarządców dróg i podmioty gospodarcze oraz przekazywanie wyników pomiarów uprawnionym organom ochrony środowiska w formie ustalonej prawem</p> <p>15. Tworzenie obszarów ograniczonego użytkowania zgodnie z wymogami obowiązujących przepisów prawnych w zakresie ochrony środowiska</p> <p>16. Tworzenie bazy danych na podstawie wyników uzyskanych: z prowadzonego monitoringu przez Opolskiego Wojewódzkiego Inspektora Ochrony Środowiska w Opolu, od zarządców dróg publicznych z pomiarów emisji oraz zgłoszeń w związku z występującą uciążliwością emisji hałasu</p> <p>17. Ustalanie i egzekwowanie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku przez właściwe organy i inspekcje ochrony środowiska</p> <p>18. Uwzględnienie w planach zagospodarowania przestrzennego wyników monitoringu środowiska, w szczególności w zakresie powietrza, wód i hałasu</p> <p>19. Tworzenie mechanizmów formalnych i organizacyjnych, w sferze administracyjnej na poziomie regionalnym i lokalnym umożliwiających koordynację działań w procedurach podejmowania decyzji oraz minimalizacji kosztów ponoszonych ze środków publicznych na uzyskiwanie danych podstawowych o skali zagrożenia hałasem</p> <p>20. Egzekwowanie wymagań dotyczących stanu technicznego pojazdów i przestrzegania dozwolonej prędkości ruchu</p>

### 9.2.2.2 Przepisy prawa, w tym prawa miejscowego, mające wpływ na stan akustyczny środowiska

Podstawowymi aktami prawa miejscowego określającymi warunki ochrony akustycznej dla poszczególnych kategorii użytkowania przestrzeni są miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego. Dokonano analizy zapisów miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego. Wyniki analizy zostały przedstawione w tabeli [patrz: Tabela 9-9].

Tabela 9-9 Zestawienie miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego oraz studiów uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego obowiązujących na terenach sąsiadujących z drogą krajową nr 46 w granicach objętych opracowaniem

Lp.	Kilometraż		Nazwa dokumentu	Uwarunkowania dotyczące klimatu akustycznego
	od	do		
1	44+20 0	45+120	STUDIUM Uchwała nr XXXII/274/2006 Rady Miejskiej w Otmuchowie z dnia 21 kwietnia 2006r.	Brak

Lp.	Kilometraż		Nazwa dokumentu	Uwarunkowania dotyczące klimatu akustycznego
	od	do		
2	47+40 0	47+900	STUDIUM Uchwała nr XXXV/531/09 Rady Miejskiej w Nysie z dnia 26 sierpnia 2009r.	Ograniczenia w zainwestowaniu na terenach o przekroczonych standardach akustycznych polegają na zakazie lokalizacji obiektów mieszkalnych lub innych wymagających ochrony przed hałasem, jeżeli wcześniej nie zostaną podjęte środki ograniczające emisję fal dźwiękowych. Przy lokalizowaniu obiektów budowlanych na terenach sąsiadujących z drogami należy uwzględnić strefy ograniczonego użytkowanie terenu. Dodatkowo studium określa minimalne odległości zabudowy od dróg (30 m dla zabudowy jednorodzinnej; 40 metrów dla zabudowy wielorodzinnej; 130 metrów dla szpitali i budynków wymagających szczególnej ochrony)
3	48+75 0	49+100	MPZP Uchwała nr XIX/277/08 Rady Miejskiej w Nysie z dnia 31 marca 2008r.	Poziom hałasu zewnętrznego przyjęć zgodnie z obowiązującymi przepisami szczególnymi, na wszystkich terenach z symbolami MN i ML wraz z numerem porządkowym jak dla zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej; na terenach z symbolami MNO, MZb, MC (pensjonaty, schroniska, motele) jak dla zabudowy zbiorowego zamieszkania
4	49+62 0	49+800		
5	50+05 0	50+200	STUDIUM Uchwała nr XXXV/531/09 Rady Miejskiej w Nysie z dnia 26 sierpnia 2009r.	Ograniczenia w zainwestowaniu na terenach o przekroczonych standardach akustycznych polegają na zakazie lokalizacji obiektów mieszkalnych lub innych wymagających ochrony przed hałasem, jeżeli wcześniej nie zostaną podjęte środki ograniczające emisję fal dźwiękowych. Przy lokalizowaniu obiektów budowlanych na terenach sąsiadujących z drogami należy uwzględnić strefy ograniczonego użytkowanie terenu. Dodatkowo studium określa minimalne odległości zabudowy od dróg (30 m dla zabudowy jednorodzinnej; 40 metrów dla zabudowy wielorodzinnej; 130 metrów dla szpitali i budynków wymagających szczególnej ochrony)
6	50+70 0	53+200	MPZP Uchwała nr LIV/881/06 Rady Miejskiej w Nysie z dnia 29 sierpnia 2006r. wraz ze zmianą uchwałą nr XXXVII/567/09 Rady Miejskiej w Nysie z dnia 12 października 2009r.  STUDIUM Uchwała nr XXXV/531/09 Rady Miejskiej w Nysie z dnia 26 sierpnia 2009r.	Nakazuje się dopuszczalne poziomy hałasu zewnętrznego przyjęć zgodnie z obowiązującymi przepisami szczególnymi, na terenach 16MN jak dla zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej; 9MW(U); 19MW; 22aMW(U) jak dla zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej; na terenie 11UO jak dla obiektów z wielogodzinnym pobytem dzieci i młodzieży, na terenach 1MZ(UKs); 8MZ; 9MZ; 20MZ(UKs) jak dla zabudowy zbiorowego zamieszkania  Ograniczenia w zainwestowaniu na terenach o przekroczonych standardach akustycznych polegają na zakazie lokalizacji obiektów mieszkalnych lub innych wymagających ochrony przed hałasem, jeżeli wcześniej nie zostaną podjęte środki ograniczające emisję fal dźwiękowych. Przy lokalizowaniu obiektów budowlanych na terenach sąsiadujących z drogami należy uwzględnić strefy ograniczonego użytkowanie terenu. Dodatkowo studium określa minimalne odległości zabudowy od dróg (30 m dla zabudowy jednorodzinnej; 40 metrów dla zabudowy wielorodzinnej; 130 metrów dla szpitali i budynków wymagających szczególnej ochrony)

Lp.	Kilometraż		Nazwa dokumentu	Uwarunkowania dotyczące klimatu akustycznego
	od	do		
7	53+90 0	57+000	<p>MPZP Uchwała nr LIV/881/06 Rady Miejskiej w Nysie z dnia 29 sierpnia 2006r. wraz ze zmianą uchwałą nr XXXVII/567/09 Rady Miejskiej w Nysie z dnia 12 października 2009r.</p> <p>Uchwała nr LIII/534/98 Rady Miejskiej w Nysie z dnia 18 czerwca 1998r.</p> <p>Uchwała nr XIV/216/03 Rady Miejskiej w Nysie z dnia 29 września 2003r. wraz ze zmianą uchwałą nr XXXII/475/09 Rady Miejskiej w Nysie z dnia 29 kwietnia 2009r.</p> <p>Uchwała nr XLIV/463/2001 Rady Miejskiej w Nysie z dnia 30 maja 2001r.</p> <p>STUDIUM Uchwała nr XXXV/531/09 Rady Miejskiej w Nysie z dnia 26 sierpnia 2009r.</p>	<p>Nakazuje się dopuszczalne poziomy hałasu zewnętrznego przyjąć zgodnie z obowiązującymi przepisami szczególnymi, na terenach 16MN jak dla zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej; 9MW(U); 19MW; 22aMW(U) jak dla zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej; na terenie 11UO jak dla obiektów z wielogodzinnym pobytem dzieci i młodzieży, na terenach 1MZ(UKs); 8MZ; 9MZ; 20MZ(UKs) jak dla zabudowy zbiorowego zamieszkania</p> <p>Definiuje dopuszczalne normy hałasu (DNH).</p> <p>Na terenach oznaczonych symbolem 2Ups,UCt dopuszczalne poziomy hałasu przyjąć jak dla terenów zabudowy zbiorowego zamieszkania.</p> <p>Na terenach oznaczonych symbolem 5UPo 8UPs dopuszczalne poziomy hałasu przyjąć jak dla terenów zabudowy związanej ze stałym lub wielogodzinnym pobytem dzieci i młodzieży.</p> <p>Na terenach oznaczonych symbolem 5aMW1 i 14MW1 dopuszczalne poziomy hałasu przyjąć jak dla terenów zabudowy zbiorowego zamieszkania.</p> <p>Na terenach oznaczonych symbolem 092b-MW.MS.MN dopuszczalne poziomy hałasu przyjąć jak dla terenów zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej.</p> <p>Ograniczenia w zainwestowaniu na terenach o przekroczonych standardach akustycznych polegają na zakazie lokalizacji obiektów mieszkalnych lub innych wymagających ochrony przed hałasem, jeżeli wcześniej nie zostaną podjęte środki ograniczające emisję fal dźwiękowych. Przy lokalizowaniu obiektów budowlanych na terenach sąsiadujących z drogami należy uwzględnić strefy ograniczonego użytkowanie terenu.</p> <p>Dodatkowo studium określa minimalne odległości zabudowy od dróg (30 m dla zabudowy jednorodzinnej; 40 metrów dla zabudowy wielorodzinnej; 130 metrów dla szpitali i budynków wymagających szczególnej ochrony)</p>
8	58+00 0	58+300	<p>STUDIUM Uchwała nr XXXV/531/09 Rady Miejskiej w Nysie z dnia 26 sierpnia 2009r.</p>	<p>Ograniczenia w zainwestowaniu na terenach o przekroczonych standardach akustycznych polegają na zakazie lokalizacji obiektów mieszkalnych lub innych wymagających ochrony przed hałasem, jeżeli wcześniej nie zostaną podjęte środki ograniczające emisję fal dźwiękowych. Przy lokalizowaniu obiektów budowlanych na terenach sąsiadujących z drogami należy uwzględnić strefy ograniczonego użytkowanie terenu.</p> <p>Dodatkowo studium określa minimalne odległości zabudowy od dróg (30 m dla zabudowy jednorodzinnej; 40 metrów dla zabudowy wielorodzinnej; 130 metrów dla szpitali i budynków wymagających szczególnej ochrony)</p>

Lp.	Kilometraż		Nazwa dokumentu	Uwarunkowania dotyczące klimatu akustycznego
	od	do		
9	59+40 0	60+200	MPZP Uchwała nr XXV/90/05 Rady Gminy Pakosławice z dnia 30 marca 2005r.	Wyznacza się wymóg zachowania poziomów hałasu poniżej dopuszczalnego lub na poziomie określonym w przepisach od-rębnych, na terenach oznaczonych na rysunku planu symbolami: <ul style="list-style-type: none"> <li>• MN, MW - jak pod zabudowę mieszkaniową,</li> <li>• UPo – jak pod budynki związane ze stałym lub wielogodzinnym pobytem dzieci i młodzieży</li> </ul>
10	61+30 0	61+450	Uchwała nr XXX/241/13 Rady Gminy Pakosławice z dnia 12 września 2013r.	Nakazuje się dopuszczalne poziomy hałasu zewnętrznego przyjąć zgodnie z obowiązującymi przepisami szczególnymi, na terenach MN i MU jak dla zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej, na terenach MW jak dla zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej i zamieszkania zbiorowego, na terenach UPo jak dla zabudowy związanej ze stałym i czasowym pobytem dzieci i młodzieży
11	80+00 0	80+300	STUDIUM Uchwała nr XVII/110/11 Rady Miejskiej w Niemodlinie z dnia 24 listopada 2011r.	Nowoprojektowane obiekty budowlane lokalizowane przy istniejącej oraz projektowanej drodze nr 46 powinny znajdować się w odległości nie mniejszej niż 25 m od linii rozgraniczających. Zaleca się aby nie lokalizować obszarów zabudowy mieszkaniowej w paśmie co najmniej 50 m od linii rozgraniczających planowanej obwodnicy w ciągu drogi krajowej nr 46 ze względu na możliwe w przyszłości negatywne oddziaływanie hałasu komunikacyjnego. Ochrona akustyczna powinna być wymagana przez właściwy organ w ramach wydawania pozwoleń na budowę, koszt ochrony akustycznej powinien ponosić inwestor.
12	81+45 0	85+150	MPZP Uchwała nr XII/96/99 Rady Miejskiej Niemodlina z dnia 30 września 1999r.  Uchwałą nr XLVII/349/2002 Rady Miejskiej Niemodlina z dnia 21 lutego 2002r	Brak  Plan ustala następujące dopuszczalne poziomy hałasu w środowisku powodowane przez różne źródła: a) dla terenów MW, MN - od źródeł komunikacji drogowej Leq dla dnia ( 600 – 2200 ) – 55 dB ( A ) Leq dla nocy ( 2200 – 600 ) – 45 dB ( A ) b) dla terenów MR - od źródeł komunikacji drogowej Leq dla dnia ( 600 – 2200 ) – 60 dB ( A ) Leq dla nocy ( 2200 – 600 ) – 50 dB ( A )
13	86+25 0	86+500	Uchwałą nr XLVII/349/2002 Rady Miejskiej Niemodlina z dnia 21 lutego 2002r	Plan ustala następujące dopuszczalne poziomy hałasu w środowisku powodowane przez różne źródła: a) dla terenów MW, MN - od źródeł komunikacji drogowej Leq dla dnia ( 600 – 2200 ) – 55 dB ( A ) Leq dla nocy ( 2200 – 600 ) – 45 dB ( A ) b) dla terenów MR - od źródeł komunikacji drogowej Leq dla dnia ( 600 – 2200 ) – 60 dB ( A ) Leq dla nocy ( 2200 – 600 ) – 50 dB ( A )

Lp.	Kilometraż		Nazwa dokumentu	Uwarunkowania dotyczące klimatu akustycznego
	od	do		
14	86+78 0	86+860	STUDIUM Uchwała nr XVII/110/11 Rady Miejskiej w Niemodlinie z dnia 24 listopada 2011r.	Nowoprojektowane obiekty budowlane lokalizowane przy istniejącej oraz projektowanej drodze nr 46 powinny znajdować się w odległości nie mniejszej niż 25 m od linii rozgraniczających. Zaleca się aby nie lokalizować obszarów zabudowy mieszkaniowej w paśmie co najmniej 50 m od linii rozgraniczających planowanej obwodnicy w ciągu drogi krajowej nr 46 ze względu na możliwe w przyszłości negatywne oddziaływanie hałasu komunikacyjnego. Ochrona akustyczna powinna być wymagana przez właściwy organ w ramach wydawania pozwoleń na budowę, koszt ochrony akustycznej powinien ponosić inwestor.
15	87+32 0	88+100	MPZP Uchwała nr XIX/103/96 Rady Miejskiej w Niemodlinie  STUDIUM Uchwała nr XVII/110/11 Rady Miejskiej w Niemodlinie z dnia 24 listopada 2011r.	Tereny zabudowy jednorodzinnej. Nowoprojektowane obiekty budowlane lokalizowane przy istniejącej oraz projektowanej drodze nr 46 powinny znajdować się w odległości nie mniejszej niż 25 m od linii rozgraniczających. Zaleca się aby nie lokalizować obszarów zabudowy mieszkaniowej w paśmie co najmniej 50 m od linii rozgraniczających planowanej obwodnicy w ciągu drogi krajowej nr 46 ze względu na możliwe w przyszłości negatywne oddziaływanie hałasu komunikacyjnego. Ochrona akustyczna powinna być wymagana przez właściwy organ w ramach wydawania pozwoleń na budowę, koszt ochrony akustycznej powinien ponosić inwestor.
16	88+70 0	88+800	MPZP Uchwała nr XXVI/175/05 Rady Gminy Dąbrowa z dnia 27 czerwca 2005r.	W zakresie ochrony przed hałasem ustala się obowiązek utrzymania poziomu hałasu zewnętrznego mierzonego na granicy terenu przeznaczenia podstawowego objętego ochroną, wg norm określonych w przepisach odrębnych, dla terenów zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej, jako przeznaczenia towarzyszącego usługom oraz zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej z usługami i zabudowy zagrodowej poza obszarem planu, na przylegającym terenie wsi Prądy - pora nocy – 45 dB, pora dnia 55 dB, a dla zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej poza obszarem planu na przylegającym terenie wsi Prądy - pora nocy – 40 dB, pora dnia 50 dB.
17	91+69 0	91+720	STUDIUM Uchwała nr XVII/110/11 Rady Miejskiej w Niemodlinie z dnia 24 listopada 2011r.	Nowoprojektowane obiekty budowlane lokalizowane przy istniejącej oraz projektowanej drodze nr 46 powinny znajdować się w odległości nie mniejszej niż 25 m od linii rozgraniczających. Zaleca się aby nie lokalizować obszarów zabudowy mieszkaniowej w paśmie co najmniej 50 m od linii rozgraniczających planowanej obwodnicy w ciągu drogi krajowej nr 46 ze względu na możliwe w przyszłości negatywne oddziaływanie hałasu komunikacyjnego. Ochrona akustyczna powinna być wymagana przez właściwy organ w ramach wydawania pozwoleń na budowę, koszt ochrony akustycznej powinien ponosić inwestor.
18	93+70 0	94+100	STUDIUM Uchwała nr V/21/11 Rady Gminy Dąbrowa z dnia 10 lutego 2011r.	Ograniczenia w zainwestowaniu na terenach o przekroczonych standardach akustycznych polegają na zakazie lokalizacji obiektów mieszkalnych lub innych wymagających ochrony przed hałasem, jeżeli wcześniej nie zostaną podjęte środki ograniczające emisję fal dźwiękowych. Przy lokalizowaniu obiektów budowlanych na terenach sąsiadujących z drogami należy uwzględnić strefy ograniczonego użytkowanie terenu, to jest: - strefę wyłączoną z wszelkiej działalności budowlanej,

Lp.	Kilometraż		Nazwa dokumentu	Uwarunkowania dotyczące klimatu akustycznego
	od	do		
19	94+42 0	94+500		<p>wyznaczoną położeniem linii zabudowy – określoną przepisami ustawy o drogach publicznych;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- strefę uciążliwości dróg dotyczącą obiektów z pomieszczeniami na pobyt ludzi;</li> <li>- strefę uciążliwości drogi wyznaczoną położeniem linii uciążliwości drogi.</li> </ul> <p>Zmniejszenie uciążliwości hałasu dla mieszkańców gminy powinno się odbywać poprzez:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- utrzymanie aktualnego poziomu hałasu w obszarach, gdzie sytuacja akustyczna jest korzystna;</li> <li>- ograniczenie poziomu hałasu emitowanego przez środki transportu w obszarach wiejskich i wzdłuż głównych dróg;</li> <li>- wyeliminowanie z użytkowania środków transportu, maszyn i urządzeń, z których emisja hałasu nie odpowiada przyjętym standardom;</li> <li>- poprawienie organizacji ruchu ułatwiającą płynność jazdy;</li> <li>- poprawę stanu nawierzchni ulic;</li> <li>- rozbudowę ścieżek rowerowych;</li> <li>- budowę ekranów akustycznych;</li> <li>- zwiększenie ilości izolacyjnych pasów zieleni;</li> <li>- właściwe kształtowanie linii zabudowy i brył powstających budynków w celu zminimalizowania wpływu hałasu drogowego;</li> <li>- działania ograniczające hałas przemysłowy, w tym zwłaszcza przez obowiązek wprowadzania pasów zieleni izolacyjnej.</li> </ul> <p>Szczególną ochroną przed hałasem należy również objąć tereny położone wzdłuż dróg krajowych i wojewódzkich. Ochrona ta powinna polegać przede wszystkim na:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ograniczeniu lokalizacji zabudowy mieszkaniowej i innych obiektów objętych ochroną w strefie do 50m od drogi;</li> <li>- w przypadku istniejącej zabudowy należy zapewnić warunki dla zlokalizowania obiektów ochrony czynnej (zielen izolacyjna, ekrany akustyczne).</li> </ul>
20	94+75 0	95+400		
21	95+60 0	95+700		
22	103+6 00	105+02 0	MPZP Uchwała nr XXXIV/238/2006 Rady Gminy Chrzastowice z dnia 15 marca 2006r.	Brak zapisów w zakresie hałasu komunikacyjnego

Lp.	Kilometraż		Nazwa dokumentu	Uwarunkowania dotyczące klimatu akustycznego
	od	do		
23	106+900	109+200	<p>MPZP Uchwała nr XIII/94/2003 Rady Gminy Chrzastowice z dnia 15 grudnia 2003r.</p> <p>Uchwała nr XXXII/175/2001 Rady Gminy Chrzastowice z dnia 27 lutego 2001r.</p>	<p>Na terenach oznaczonych symbolem MN, MU dopuszczalne wartości progowe poziomów hałasu zgodnie z przepisami szczególnymi: od dróg i linii kolejowych – 75 dB pora dnia, 67 dB pora nocy.</p> <p>Na terenach oznaczonych symbolem UO dopuszczalne wartości progowe poziomów hałasu zgodnie z przepisami szczególnymi: od dróg i linii kolejowych – 65 dB pora dnia, 60 dB pora nocy.</p> <p>Ustala się strefę uciążliwości o szerokości 30 m od linii rozgraniczających drogę krajową także planowane odcinki obwodnic w ciągu drogi krajowej Nr 46. W wyznaczonej strefie należy dążyć do ograniczenia poziomu hałasu i drgań wynikających z ruchu pojazdów do poziomu dopuszczalnego zgodnie z przepisami szczególnymi.</p> <p>Lokalizacja zabudowy mieszkaniowej, usługowej oraz innych funkcji zgodnie z ustaleniami planu w strefie bądź na terenach przyległych jest uzależniona od nie przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu określonego w przepisach szczególnych dla poszczególnych rodzajów terenów</p> <p>W planie z 2001 r. brak zapisów w zakresie hałasu komunikacyjnego</p>
24	109+300	110+800	<p>STUDIUM Uchwała nr XXX/220/2014 Rady Gminy Chrzastowice z dnia 5 lutego 2014r.</p>	<p>W planowaniu przestrzennym ochrona przed hałasem powinna obejmować przede wszystkim działania prewencyjne polegające na niedopuszczaniu nowej zabudowy chronionej akustycznie w zasięgu uciążliwego hałasu w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego.</p>
25	115+100	116+200	<p>STUDIUM Uchwała nr III/11/06 Rady Miejskiej w Ozimku z dnia 20.12. 2006r.</p>	Brak.
26	116+650	116+950	<p>Uchwała nr XXXVIII/245/01 Rady Miejskiej w Ozimku z dnia 28.09 2001r.</p> <p>STUDIUM Uchwała nr III/11/06 Rady Miejskiej w Ozimku z dnia 20.12.2006r.</p>	<p>Zakazuje się w pasie terenu 50m od skrajnej krawędzi jezdni realizacji lub przebudowy budynków przeznaczonych na stały pobyt ludzi, do czasu wzniesienia zabezpieczeń akustycznych w ich liniach rozgraniczenia.</p>
27	117+400	117+700	<p>Uchwała nr XXXVIII/245/01 Rady Miejskiej w Ozimku z dnia 28.09 2001r.</p>	<p>Zakazuje się w pasie terenu 50m od skrajnej krawędzi jezdni realizacji lub przebudowy budynków przeznaczonych na stały pobyt ludzi, do czasu wzniesienia zabezpieczeń akustycznych w ich liniach rozgraniczenia.</p>

### 9.3 Część graficzna

#### 9.3.1 Emisja hałasu przed i po realizacji zadań programu z uwzględnieniem liczby mieszkańców na terenie objętym programem

Załącznik graficzny **9-1** prezentuje stan klimatu akustycznego po oddaniu do użytkowania obwodnicy miasta Nysa. W analizie założono spadek mocy akustycznej drogi o 3dB(A), co odpowiada zmniejszeniu natężenia ruchu o połowę.

#### 9.3.2 Emisja hałasu na odcinkach ze stwierdzonym przekroczeniem wskaźników oceny

Prezentacja zasięgu izofon wskaźnika  $L_{DWN}$  na obszarach ze stwierdzonym przekroczeniem dopuszczalnego poziomu hałasu przedstawiona została na załącznikach graficznych **DK46-1** do **DK46-4**.

## Rozdział 10 DROGA KRAJOWA NR 94, POWIATY OPOLSKI I STRZELECKI

### 10.1 Część opisowa

#### 10.1.1 Opis obszaru objętego zakresem programu

Droga krajowa nr 94 przechodzi przez województwo dolnośląskie, opolskie, śląskie i małopolskie, tworząc bezpłatną alternatywę dla autostrady A4. Biegając równoległe do autostrady, droga ta pełni funkcję trasy zapasowej i ma drugorzędne znaczenie w skali kraju.

Na odcinku przecinającym województwo opolskiego, zidentyfikowano pięć fragmentów drogi, których obciążenie ruchem przekracza 3 miliony pojazdów rocznie. W ramach Programu analizą objęto wszystkie odcinki, zgodnie z kilometrażem przedstawionym w tabeli poniżej.

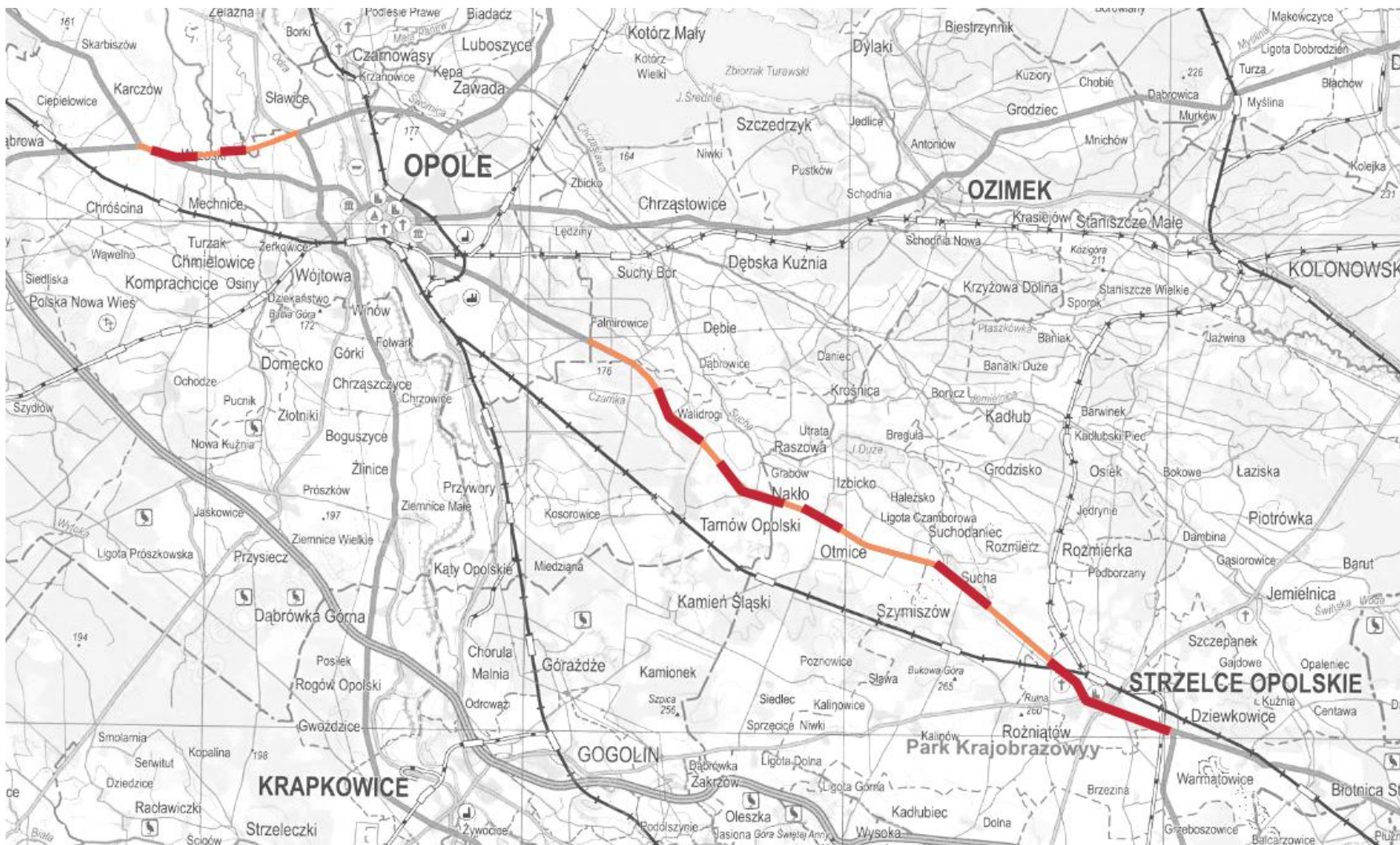
Tabela 10-1 Odcinki drogi objęte zakresem Programu

Nr drogi	Nazwa odcinka	km początku	km końca	Długość odcinka [km]
DK94	Karczów – Wrzoski	173,0	173,7	0,7
DK94	Opole /Obwodnica/	0,0	5,2	5,2
DK94c	Opole – Izbicko	192,4	203,7	11,2
DK94	Izbicko – Strzelce Opolskie	203,7	214,2	10,5
DK94	Strzelce Opolskie /Przejście/	214,2	219,1	4,9

Granice obszaru analizowanego w niniejszym programie stanowią izolinie dopuszczalnych poziomów dźwięku określonych wskaźnikami  $L_{DWN}$  i  $L_N$ . Granice te określono w opracowanej mapie akustycznej [9], która stanowi podstawę niniejszego programu. Sięgają one na terenach otwartych kilkudziesięciu metrów od osi drogi. Obszar, na którym występują przekroczenia dopuszczalnych poziomów dźwięku, a tym samym stanowiący zakres niniejszego Programu, ma powierzchnię około 1,05 km<sup>2</sup>.

Na Rysunek 10-1 przedstawiono orientacyjną lokalizację drogi krajowej nr 94 objętej zakresem niniejszego rozdziału wraz z wskazaniem obszarów z przekroczeniem dopuszczalnych poziomów hałasu.





Rysunek 10-1 Poglądowa lokalizacja ponadnormatywnego hałasu analizowanego odcinka drogi krajowej nr 94 na tle województwa opolskiego

### 10.1.2 Podanie naruszenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku wraz z podaniem zakresu naruszenia

Zakres naruszeń dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku pochodzącego od ruchu pojazdów odbywającego się po analizowanym odcinku drogi krajowej nr 94 przedstawiono w tabeli [patrz: Tabela 10-2]. W tabeli zestawiono opis zakresu przekroczeń wartości dopuszczalnych w przyporządkowaniu do poszczególnych odcinków, dla których wartość wskaźnika M jest większa/równa od 0.

Tabela 10-2 Naruszenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku wraz z podaniem zakresu naruszenia na opolskim odcinku DK 40.

Lp.	Kilometraż		Zakres naruszeń dopuszczalnych wartości poziomu hałasu wyrażonego wskaźnikiem $L_{DWN}$	Gmina	Liczba mieszkańców	Wskaźnik M/ Priorytet
	od km	do km				
1	0+350	1+100	$L_{DWN}$ i $L_N$ : przekroczenie po prawej stronie drogi w zakresie 10-15 dB. Teren zabudowany, z mieszkańcami. Szerokość pasa przekroczeń ok. 100m. Długość przekroczeń ok. 750m	Dąbrowa	31	28/Niski
2	195+900	197+700	$L_{DWN}$ i $L_N$ : przekroczenie po prawej stronie drogi w zakresie 10-15 dB i 5-10 dB. Teren zabudowany, z mieszkańcami. Szerokość pasa przekroczeń ok. 50m. Długość przekroczeń ok. 800m	Tarnów Opolski	180	162/Średni
3	199+500	201+700	$L_{DWN}$ i $L_N$ : przekroczenie po obu stronach drogi w zakresie 10-15 dB. Teren zabudowany, z mieszkańcami. Szerokość pasa przekroczeń ok. 60m. Długość przekroczeń ok. 1200m	Tarnów Opolski	167	150/Średni
4	203+000	204+000	$L_{DWN}$ i $L_N$ : przekroczenie po obu stronach drogi w zakresie 10-15 dB. Teren zabudowany, z mieszkańcami. Szerokość pasa przekroczeń ok. 50m. Długość przekroczeń ok. 1000m	Izbicko	591	532/Wysoki
5	208+550	209+750	$L_{DWN}$ i $L_N$ : przekroczenie po obu stronach drogi w zakresie 10-15 dB. Teren zabudowany, z mieszkańcami. Szerokość pasa przekroczeń ok. 50m. Długość przekroczeń ok. 1200m	Strzelce Opolskie	198	178/Średni
6	214+300	215+100	$L_{DWN}$ i $L_N$ : przekroczenie po obu stronach drogi w zakresie 10-15 dB. Teren zabudowany, z mieszkańcami. Szerokość pasa przekroczeń ok. 50m. Długość przekroczeń ok. 800m	Strzelce Opolskie	230	207/Średni
7	215+900	218+700	$L_{DWN}$ i $L_N$ : przekroczenie po obu stronach drogi w zakresie 10-15 dB. Teren zabudowany, z mieszkańcami. Szerokość pasa przekroczeń ok. 50m. Długość przekroczeń ok. 800m	Strzelce Opolskie	1341	1207/Wysoki

### 10.1.3 Wyszczególnienie podstawowych kierunków i zakresów działań niezbędnych do przywrócenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku

Analizowany odcinek drogi krajowej nr 94 charakteryzuje się dużym natężeniem ruchu, szczególnie w rejonie miasta Opole i Strzelce Opolskie, gdzie zbliża się i przebiega przez tereny ze

zwartą zabudową. Ponadto droga DK92 przechodzi przez kilka mniejszych miejscowości, znacząco pogarszając ich klimat akustyczny. Szczegółowy opis wielkości przekroczeń przedstawiony został w rozdziale wcześniej. Pośród katalogu środków zaradczych mających na celu eliminację przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu do najistotniejszych zaliczyć można:

- wykonanie przeglądu ekologicznego w celu szczegółowego ustalenia wielkości przekroczenia oraz dokładnego przeanalizowania technicznych możliwości redukcji hałasu, w tym możliwości realizacji obwodnic Strzelec Opolskich i Nakła,
- uchwalenie obszarów ograniczonego użytkowania na terenach na których wyczerpane zostały techniczne środki ochrony przed hałasem,
- zaktualizowanie warstwy wrażliwości akustycznej mapy akustycznej, w celu eliminacji obszarów nie objętych ochroną przed hałasem,
- budowa ekranów akustycznych.

Podstawowe kierunki działań mających na celu doprowadzenie stanu klimatu akustycznego do warunków normatywnych w ramach wymienionych obszarów z przekroczeniami przedstawione zostały w tabeli [patrz: Tabela 10-3] Tabela ta stanowi także harmonogram realizacji Programu. Prezentowane działania wybrane zostały z katalogu środków prezentowanych w rozdziale 1.1.6, w ramach którego zebrano i opisano podstawowe kierunki i zakresy działań niezbędnych do przywrócenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku.

Zgodnie z planami inwestycyjnymi GDDKiA przedstawionym w piśmie nr GDDKiA-O/OP/I-22/26/mmk/OŚ-OG/10/2014 na analizowanym odcinku drogi nie przewiduje się żadnych działań.

Tabela 10-3 Zestawienie kierunków i działań naprawczych niezbędnych do przywrócenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku w otoczeniu drogi krajowej nr 94

Lp.	Orientacyjny kilometraż odcinka		Działania mające na celu poprawę klimatu akustycznego	Uzasadnienie planowanych działań	Szacunkowe Koszty	Termin realizacji
	od km	do km				
1	0+350	1+100	<p>Aktualizacja warstwy wrażliwości akustycznej mapy akustycznej, w celu eliminacji obszarów nie objętych ochroną przed hałasem.</p> <p>Wykonanie przeglądu ekologicznego w celu szczegółowego ustalenia wielkości przekroczenia oraz dokładnego przeanalizowania technicznych możliwości redukcji hałasu, w tym rozważenie możliwości budowy ekranów akustycznych.</p> <p>Podjęcie działań inwestycyjnych i organizacyjnych wynikających z przeglądu</p>	<p>Część przekroczeń występuje na terenach zakładów pracy.</p> <p>Rzeczywiste zagospodarowanie terenu nie podlega ochronie przed hałasem w myśl art. 113 POŚ.</p> <p>Przekroczenie w granicy błędu obliczeniowego mapy akustycznej. Użytkowania, na terenach oddalonych od drogi ok. 80 m i więcej. Można wybudować ekran akustyczny. W celu określenia dokładnych parametrów akustycznych ekranów należy wykonać przegląd ekologiczny.</p>	-*	2019

Lp.	Orientacyjny kilometraż odcinka		Działania mające na celu poprawę klimatu akustycznego	Uzasadnienie planowanych działań	Szacunkowe Koszty	Termin realizacji
	od km	do km				
			ekologicznego (patrz rozdział 1.1.6) w tym budowa ekranu akustycznego			
2	195+900	197+700	Wykonanie przeglądu ekologicznego w celu szczegółowego ustalenie wielkości przekroczenia oraz dokładnego przeanalizowania technicznych możliwości redukcji hałasu, w tym rozważenie możliwości budowy ekranów akustycznych i zastosowanie cichej nawierzchni.	Wszystkie posesje z przekroczeniami posiadają wjazdy włączone w drogę krajową. Uniemożliwia to budowę efektywnych ekranów akustycznych. Rozważyć należy zastosowanie cichej nawierzchni, a przypadku wyczerpania technicznych metod redukcji hałasu uchwalić obszar ograniczonego użytkowania. W tym celu zaleca się przeprowadzenie przeglądu ekologicznego.	-*	2019
			Podjęcie działań inwestycyjnych i organizacyjnych wynikających z przeglądu ekologicznego (patrz rozdział 1.1.6), w tym uchwalenie obszarów ograniczonego użytkowania na terenach na których wyczerpane zostały techniczne środki ochrony przed hałasem.			
3	199+500	201+700	Rozważenie budowy obwodnicy miejscowości Nakło. Wykonanie przeglądu ekologicznego w celu szczegółowego ustalenie wielkości przekroczenia oraz dokładnego przeanalizowania technicznych możliwości redukcji hałasu, w tym rozważenie możliwości budowy ekranów akustycznych i zastosowanie cichej nawierzchni.	Droga przebiega przez tereny zurbanizowane z licznymi włączeniami do drogi oraz skrzyżowaniami z ulicami miejscowości Nakło. Realizacja ekranów akustycznych w takim środowisku nie zapewni dostatecznej ich skuteczności, a w wielu przypadkach brak jest możliwości technicznych ich posadowienia.. Jednym z technicznych środków redukcji hałasu może być cicha nawierzchnia, jednak jej skuteczność ma ograniczona wartość. W przypadku wyczerpania technicznych środków redukcji hałasu konieczne będzie utworzenie	-*	2019
			Podjęcie działań inwestycyjnych i organizacyjnych wynikających z			

Lp.	Orientacyjny kilometraż odcinka		Działania mające na celu poprawę klimatu akustycznego	Uzasadnienie planowanych działań	Szacunkowe Koszty	Termin realizacji
	od km	do km				
			przeglądu ekologicznego (patrz rozdział 1.1.6), w tym uchwalenie obszarów ograniczonego użytkowania na terenach na których wyczerpane zostały techniczne środki ochrony przed hałasem.	obszarów ograniczonego użytkowania. W tym celu zaleca się wykonanie przeglądu ekologicznego, w ramach którego przeanalizowane zostaną techniczne możliwości redukcji hałasu, a w przypadku ich wyczerpania określone zostaną granice obszaru. W przypadku Nakło najlepszym rozwiązaniem byłaby budowa obwodnicy.		
4	203+000	204+000	Wykonanie przeglądu ekologicznego w celu szczegółowego ustalenie wielkości przekroczenia oraz dokładnego przeanalizowania technicznych możliwości redukcji hałasu, w tym rozważenie możliwości budowy ekranów akustycznych i zastosowanie cichej nawierzchni. Podjęcie działań inwestycyjnych i organizacyjnych wynikających z przeglądu ekologicznego (patrz rozdział 1.1.6), w tym uchwalenie obszarów ograniczonego użytkowania na terenach na których wyczerpane zostały techniczne środki ochrony przed hałasem	Droga przebiega przez tereny zabudowane miejscowości Izbicko. Duża część zabudowy posiada wjazdy włączone w drogę krajową. Ochrona przed hałasem posiada problemy analogiczne do prezentowanych pozycje wyżej. Zaleca się realizację przeglądu ekologicznego, który w sposób szczegółowy opisz klimat akustyczny oraz przeanalizuje wszystkie możliwe środki redukcji hałasu, wraz rozpatrzeniem zasadności ustanowienia obszaru ograniczonego użytkowania.	-*	2019
5	208+550	209+750	Wykonanie przeglądu ekologicznego w celu szczegółowego ustalenie wielkości przekroczenia oraz dokładnego przeanalizowania technicznych możliwości redukcji hałasu, w tym rozważenie możliwości budowy ekranów akustycznych i	Wsztskei przekroczenia występują na posesjach z wjazdem włączonym w drogę krajową. Ochrona przed hałasem posiada problemy analogiczne do prezentowanych pozycje wyżej. Zaleca się realizację przeglądu ekologicznego, który w sposób szczegółowy opisz klimat akustyczny oraz przeanalizuje wszystkie	-*	2019

Lp.	Orientacyjny kilometraż odcinka		Działania mające na celu poprawę klimatu akustycznego	Uzasadnienie planowanych działań	Szacunkowe Koszty	Termin realizacji
	od km	do km				
			<p>zastosowanie cichej nawierzchni.</p> <p>Podjęcie działań inwestycyjnych i organizacyjnych wynikających z przeglądu ekologicznego (patrz rozdział 1.1.6), w tym uchwalenie obszarów ograniczonego użytkowania na terenach na których wyczerpane zostały techniczne środki ochrony przed hałasem</p>	<p>możliwe środki redukcji hałasu, wraz rozpatrzeniem zasadności ustanowienia obszaru ograniczonego użytkowania.</p>		
6	214+300	215+100	<p>Wykonanie przeglądu ekologicznego w celu szczegółowego ustalenie wielkości przekroczenia oraz dokładnego przeanalizowania technicznych możliwości redukcji hałasu, w tym rozważenie możliwości budowy ekranów akustycznych i zastosowanie cichej nawierzchni.</p> <p>Podjęcie działań inwestycyjnych i organizacyjnych wynikających z przeglądu ekologicznego (patrz rozdział 1.1.6), w tym uchwalenie obszarów ograniczonego użytkowania na terenach na których wyczerpane zostały techniczne środki ochrony przed hałasem</p>	<p>Droga przebiega przez tereny zurbanizowane z licznymi włączeniami do drogi oraz skrzyżowaniami z ulicami miejscowości Strzelce Opolskie. Budowa ekranów jest mocno ograniczona z racji na możliwości techniczne ich posadowienia oraz możliwości wystąpienia odbić dźwięku. Dodatkowo realizacja ekranów akustycznych w takim środowisku często nie zapewnia dostatecznej ich skuteczności. Jednym z technicznych środków redukcji hałasu może być cicha nawierzchnia, jednak jej skuteczność ma ograniczoną wartość. W przypadku wyczerpania technicznych środków redukcji hałasu konieczne będzie utworzenie obszarów ograniczonego użytkowania. W tym celu zaleca się wykonanie przeglądu ekologicznego,</p>	-*	2019
7	215+900	218+700	<p>Wykonanie przeglądu ekologicznego w celu szczegółowego ustalenie wielkości przekroczenia oraz dokładnego przeanalizowania</p>	<p>w ramach którego przeanalizowane zostaną techniczne możliwości redukcji hałasu, a w przypadku ich wyczerpania określone zostaną granice</p>	-*	2019

Lp.	Orientacyjny kilometraż odcinka		Działania mające na celu poprawę klimatu akustycznego	Uzasadnienie planowanych działań	Szacunkowe Koszty	Termin realizacji
	od km	do km				
			<p>technicznych możliwości redukcji hałasu, w tym rozważenie możliwości budowy ekranów akustycznych i zastosowanie cichej nawierzchni.</p> <p>Podjęcie działań inwestycyjnych i organizacyjnych wynikających z przeglądu ekologicznego (patrz rozdział 1.1.6), w tym uchwalenie obszarów ograniczonego użytkowania na terenach na których wyczerpane zostały techniczne środki ochrony przed hałasem.</p>	obszaru.		

*Za realizację poszczególnych działań oraz finansowanie ich odpowiedzialny jest podmiot zarządzający danym źródłem hałasu.*

## 10.2 Uzasadnienie zakresu określonych w programie zagadnień

### 10.2.1 Dane i wnioski ze sporządzonych map akustycznych

#### 10.2.1.1 Charakterystyka obszaru objętego mapą akustyczną, w tym uwarunkowań wynikających z MPZP oraz ograniczeń związanych z występowaniem obszarów ograniczonego użytkowania

W ramach mapy akustycznej wykonanej dla dróg krajowych o ruchu powyżej 3 milionów pojazdów analizą objęto odcinek drogi krajowej nr 94 o długości 32,5 km. Droga ta oddziałuje na 4 gminy wchodzące w skład 2 powiatów [patrz: Tabela 10-4]

Tabela 10-4 Spis gmin i powiatów objęty zakresem oddziaływania wykazanym w mapie akustycznej – Droga krajowa nr 94

Gmina	Powiat
Dąbrowa	opolski
Tarnów Opolski	opolski
Izbicko	strzelecki
Strzelce Opolskie	strzelecki

W bezpośrednim sąsiedztwie analizowanego odcinka znajdują się tereny o różnych funkcjach. Na przeważającym obszarze są to tereny rolnicze oraz lasy, nie objęte ochroną przed hałasem. Jedynie na obszarach, gdzie droga zbliża się, bądź przebiega przez tereny zurbanizowane, wyróżnić można funkcje objęte ochroną przed hałasem, w tym: tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej, tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej i zamieszkania zbiorowego, tereny zabudowy zagrodowej, tereny rekreacyjno-wypoczynkowe, tereny mieszkaniowo usługowe.

Duża część terenów objętych prawną ochroną przed hałasem wyszczególniona została w ramach miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, a pozostałe ujęte są na studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego poszczególnych gmin.

Szczegółowa identyfikacja rodzajów terenów objętych ochroną przed hałasem, wraz klasyfikacją do poszczególnych rodzajów terenu zgodnie z tabelą dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku, przedstawiona została w ramach Mapy akustycznej [9] na mapach wrażliwości hałasowej obszarów dla  $L_{DWN}$  oraz  $L_N$ .

### 10.2.1.2 Charakterystyka terenów objętych programem, w tym liczby mieszkańców, gęstości zaludnienia oraz zakresu przekroczeń dopuszczalnych hałasu w środowisku

Program ochrony środowiska przed hałasem skupia się na obszarach ze stwierdzonym przekroczeniem dopuszczalnych poziomów hałasu środowisku. Szczegółowy wykaz terenów objętych zakresem opracowania przedstawiony został w tabeli o naruszeniach wartości dopuszczalnych [patrz: Tabela 10-2]. Zestawienie przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu określonych wskaźnikami  $L_{DWN}$  i  $L_N$  oraz liczby mieszkańców objętych tym przekroczeniem na analizowanym odcinku drogi krajowej nr 94, określone w ramach opracowanej Mapy akustycznej [9], przedstawiono w tabelach poniżej.

Tabela 10-5 Przekroczenia wartości dopuszczalnych, wskaźnika  $L_{DWN}$ , przy drodze krajowej nr 94

Obszar województwa opolskiego	Przekroczenia wskaźnika hałasu drogowego $L_{DWN}$ w dB:				
	do 5 dB	> 5-10 dB	> 10-15 dB	> 15-20 dB	> 20 dB
	Stan warunków akustycznych środowiska				
	nieдобry		zły		bardzo zły
Powierzchnia obszarów zagrożonych [km <sup>2</sup> ]	0,543	0,245	0,136	0,059	0,007
Liczba lokali mieszkalnych [tys.]	0,372	0,311	0,234	0,093	0,001
Liczba zagrożonych mieszkańców [tys.]	1,334	1,114	0,837	0,337	0,004
Liczba budynków szkolnych i przedszkolnych	1	0	1	0	1
Liczba budynków służby zdrowia, opieki społecznej i socjalnej	0	0	0	0	0
Inne obiekty budowlane istotne z punktu widzenia ochrony przed hałasem	0	0	0	0	0

Tabela 10-6 Przekroczenia wartości dopuszczalnych, wskaźnika  $L_N$ , przy drodze krajowej nr 94

Obszar województwa opolskiego	Przekroczenia wskaźnika hałasu drogowego $L_N$ w dB:				
	do 5 dB	> 5-10 dB	> 10-15 dB	> 15-20 dB	> 20 dB
	Stan warunków akustycznych środowiska				
	nieдобry		zły		bardzo zły
Powierzchnia obszarów zagrożonych [km <sup>2</sup> ]	0,455	0,232	0,156	0,077	0,000
Liczba lokali mieszkalnych [tys.]	0,400	0,265	0,285	0,126	0,000
Liczba zagrożonych mieszkańców [tys.]	1,445	0,953	1,020	0,452	0,000
Liczba budynków szkolnych i przedszkolnych	0	0	0	0	0
Liczba budynków służby zdrowia, opieki społecznej i socjalnej	0	0	0	0	0
Inne obiekty budowlane istotne z punktu widzenia ochrony przed hałasem	0	0	0	0	0



### 10.2.1.3 Charakterystyka techniczno – akustyczna źródeł hałasu mających negatywny wpływ na poziom hałasu w środowisku

Podstawowe informacje z zakresu danych techniczno – akustycznych dla drogi krajowej nr 94, na odcinkach objętych programem przedstawione zostały w tabeli [patrz: Tabela 10-7]. Dane poniższe stanowiły informacje wejściową opracowanej mapy akustycznej.

Tabela 10-7 Charakterystyka techniczno – akustyczna źródła hałasu – Droga krajowa nr 94

Nr drogi	Nazwa odcinka	Kilometraż		Długość odcinka [km]	Obciążenie ruchem		
		km początku	km końca		Pojazdy lekkie	Pojazdy ciężkie	SDR
DK94	Karczów – Wrzoski	173,0	173,7	0,7	17636	3826	21462
DK94	Opole /Obwodnica/	0,0	5,2	5,2	8742	2900	11542
DK94c	Opole – Izbicko	192,4	203,7	11,2	7109	1273	8382
DK94	Izbicko – Strzelce Opolskie	203,7	214,2	10,5	7759	1363	9122
DK94	Strzelce Opolskie /Przejście/	214,2	219,1	4,9	7211	1276	8487

### 10.2.2 Analiza materiałów, dokumentów i publikacji wykorzystanych w programie

Niniejszy program ochrony środowiska przed hałasem uwzględnia postanowienia zawarte w szeregu opracowań obejmujących swym zakresem tereny, na które oddziałuje i powoduje przekroczenia dopuszczalnych standardów jakości środowiska analizowany odcinek drogi krajowej nr 94.

W rozdziale tym przedstawiono problematykę hałasu ujętą w różnych materiałach opracowanych na szczeblu powiatowym i gminnym. W skład analizowanych materiałów wchodziły:

- istniejące powiatowe lub gminne programy ochrony środowiska
- przepisy prawa, w tym prawa miejscowego, mające wpływ na stan akustyczny środowiska

Dokumenty opracowywane na szczeblu krajowym i wojewódzkim przeanalizowane zostały w ramach wstępu do opracowania [patrz: Rozdział 1]. W skład analizowanych materiałów wchodziły:

- koncepcje, plany, strategie, programy i polityki o których mowa w art. 40 ust 1 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska
- pozwolenia na emitowanie hałasu do środowiska oraz inne dokumenty i materiały wykonane dla potrzeb postępowań administracyjnych prowadzonych w stosunku do podmiotów korzystających ze środowiska, których działalność ma negatywny wpływ na stan akustyczny środowiska
- przepisy dotyczące emisji hałasu z instalacji i urządzeń, w tym pojazdów, których funkcjonowanie ma negatywny wpływ na stan klimatu akustycznego
- nowe, dostępne techniki i technologie w zakresie zwalczania hałasu

#### 10.2.2.1 Istniejące powiatowe lub gminne programy ochrony środowiska

Poniżej, w tabeli, przedstawiono główne ustalenia powiatowych i gminnych programów ochrony środowiska dla analizowanego odcinka drogi krajowej nr 94, które mają odniesienie do niniejszego opracowania.

Tabela 10-8 Ustalenie w zakresie hałasu zawarte w powiatowych i gminnych programach ochrony środowiska

l.p.	Dokument	Ustalenia w zakresie hałasu
		Powiatowe
1	Program ochrony	Cele i kierunki działań:

l.p.	Dokument	Ustalenia w zakresie hałasu
	środowiska dla powiatu opolskiego na lata 2008-2011 z perspektywą do roku 2015	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Przeprowadzenie oceny stanu akustycznego środowiska dla terenów pozostającymi pod negatywnym wpływem akustycznym ze strony dróg, linii kolejowych i zakładów przemysłowych</li> <li>2. Wprowadzanie zapisów do dokumentów planistycznych ujmujących konieczność ochrony przed hałasem</li> <li>3. Minimalizacja emisji hałasu komunikacyjnego przez m.in. budowę ekranów akustycznych wzdłuż dróg gdzie występują przekroczenia standardów akustycznych</li> </ol>
2	Aktualizacja Programu ochrony środowiska dla powiatu strzeleckiego na lata 2012-2015 z perspektywą 2016-2019	<p><u>Cel:</u> Dokonanie wiarygodnej oceny narażania społeczeństwa na ponadnormatywny hałas i podjęcie kroków do zmniejszenia tego zagrożenia tam, gdzie jest ono największe</p> <p><u>Kierunki działań:</u></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Systematyczne wykonywanie podstawowych badań zgodnie z obowiązującymi metodami referencyjnymi, celem określenia stanu wyjściowego i ustalenia bezwzględnych wartości zagrożenia hałasem komunikacyjnym i przemysłowym</li> <li>2. Podjęcie działań organizacyjnych umożliwiających kontynuowanie wieloletnich prac nad sporządzeniem i systematyczną aktualizacją map akustycznych - prowadzenie bazy danych obejmującej mapy akustyczne, informacje dot. terenów zagrożonych hałasem i terenów przekroczeń dopuszczalnego hałasu</li> <li>3. Podjęcie działań organizacyjnych umożliwiających kontynuowanie prac nad określeniem konkretnych zadań inwestycyjnych zmierzających do minimalizacji oddziaływań akustycznych, i ograniczenia wielkości populacji zagrożonej nadmiernym hałasem, a których konieczność wykonania wynika z aktualizowania i tworzenia map akustycznych.</li> <li>4. Monitorowanie stanu realizacji programu ochrony środowiska przed hałasem.</li> <li>5. Przestrzeganie zasad strefowania w planowaniu przestrzennym m.in. lokalizowania w sąsiedztwie przedsięwzięć o zbliżonej uciążliwości hałasu.</li> <li>6. Tworzenie obszarów ograniczonego użytkowania zgodnie z wymogami obowiązujących przepisów prawnych w zakresie ochrony środowiska (na wnioski)</li> <li>7. Uwzględnienie w planach zagospodarowania przestrzennego wyników monitoringu środowiska, w szczególności w zakresie powietrza, wód i hałasu</li> </ol>
<b>Gminne</b>		
1	<p>Aktualizacja Programu ochrony środowiska dla gminy Dąbrowa</p> <p>Aktualizacja Programu ochrony środowiska dla gminy Tarnów Opolski na lata 2009-2012 z perspektywą 2013-2016</p> <p>Aktualizacja Programu ochrony środowiska dla gminy Izbicko</p> <p>Aktualizacja Programu ochrony środowiska dla gminy Strzelce Opolskie na lata 2010-2013 z perspektywą 2014-2017</p>	<p><i>Wszystkie przeanalizowane gminne programy ochrony środowiska charakteryzują się podobnym zakresem działań w sferze ochrony klimatu akustycznego. Do najistotniejszych działań zaliczyć możemy wymienione poniżej kierunki.</i></p> <p><u>Kierunki działań:</u></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Przestrzeganie zasad strefowania w planowaniu przestrzennym m.in. lokalizowania w sąsiedztwie przedsięwzięć o zbliżonej uciążliwości hałasu</li> <li>2. Wykonywanie pomiarów emisji hałasu przez określonych prawem zarządców dróg i podmioty gospodarcze oraz przekazywanie wyników pomiarów uprawnionym organom ochrony środowiska w formie ustalonej prawem</li> <li>3. Tworzenie obszarów ograniczonego użytkowania zgodnie z wymogami obowiązujących przepisów prawnych w zakresie ochrony środowiska</li> <li>4. Tworzenie bazy danych na podstawie wyników uzyskanych: z prowadzonego monitoringu przez Opolskiego Wojewódzkiego Inspektora Ochrony Środowiska w Opolu, od zarządców dróg publicznych z pomiarów emisji oraz zgłoszeń w związku z</li> </ol>

l.p.	Dokument	Ustalenia w zakresie hałasu
		<p>występującą uciążliwością emisji hałasu</p> <p>5. Ustalanie i egzekwowanie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku przez właściwe organy i inspekcje ochrony środowiska</p> <p>6. Ograniczenie uciążliwości akustycznej dróg i tras kolejowych do poziomu wymaganego przepisami, stosowanie od strony drogi i torów kolejowych okien o zwiększonej izolacyjności akustycznej, lokalizacja ochronnych pasów zieleni</p> <p>7. Uwzględnianie w ewentualnych zmianach miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego dopuszczalnych wartości poziomu dźwięku w środowisku dla poszczególnych jednostek strukturalnych</p> <p>8. Uwzględnienie w planach zagospodarowania przestrzennego wyników monitoringu środowiska, w szczególności w zakresie powietrza, wód i hałasu</p>

### 10.2.2.2 Przepisy prawa, w tym prawa miejscowego, mające wpływ na stan akustyczny środowiska

Podstawowymi aktami prawa miejscowego określającymi warunki ochrony akustycznej dla poszczególnych kategorii użytkowania przestrzeni są miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego. Dokonano analizy zapisów miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego. Wyniki analizy zostały przedstawione w tabeli [patrz: Tabela 10-9].

Tabela 10-9 Zestawienie dokumentów planistycznych obowiązujących na terenach sąsiadujących z DK 40 w granicach objętych opracowaniem.

Lp.	Orientacyjny kilometraż		Nazwa dokumentu	Uwarunkowania dotyczące klimatu akustycznego
	od km	do km		
1	0+350	1+100	<p>MPZP Uchwała nr XII/88/03 Rady Gminy Dąbrowa z dnia 8 grudnia 2003r.</p> <p>STUDIUM Uchwała nr V/21/11 Rady Gminy Dąbrowa z dnia 10 lutego 2011r.</p>	<p><u>MPZP:</u> Brak</p> <p><u>STUDIUM:</u> Ograniczenia w zainwestowaniu na terenach o przekroczonych standardach akustycznych polegają na zakazie lokalizacji obiektów mieszkalnych lub innych wymagających ochrony przed hałasem, jeżeli wcześniej nie zostaną podjęte środki ograniczające emisję fal dźwiękowych. Przy lokalizowaniu obiektów budowlanych na terenach sąsiadujących z drogami należy uwzględnić strefy ograniczonego użytkowanie terenu, to jest:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• strefę wyłączoną z wszelkiej działalności budowlanej, wyznaczoną położeniem linii zabudowy – określoną przepisami ustawy o drogach publicznych;</li> <li>• strefę uciążliwości dróg dotyczącą obiektów z pomieszczeniami na pobyt ludzi;</li> </ul> <p>strefę uciążliwości drogi wyznaczoną położeniem linii uciążliwości drogi</p>
2	195+900	197+700	<p>MPZP Uchwała nr XIII/88/07 Rady Gminy Tarnów Opolski z dnia 29 listopada 2007r</p>	<p>Na terenach oznaczonych symbolem MW dopuszczalne poziomy hałasu w środowisku przyjmować jak dla terenów zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej, zgodnie z obowiązującymi przepisami odrębnymi.</p> <p>Na terenach oznaczonych symbolem MN dopuszczalne poziomy hałasu w środowisku przyjmować jak dla terenów zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej, zgodnie z obowiązującymi przepisami odrębnymi.</p> <p>Na terenach oznaczonych symbolem MM dopuszczalne</p>

Lp.	Orientacyjny kilometraż		Nazwa dokumentu	Uwarunkowania dotyczące klimatu akustycznego
	od km	do km		
3	199+500	201+700		<p>poziomy hałasu w środowisku przyjmować jak dla terenów zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej z usługami rzemieślniczymi, zgodnie z obowiązującymi przepisami odrębnymi.</p> <p>Na terenach oznaczonych symbolem MR dopuszczalne poziomy hałasu w środowisku przyjmować jak dla terenów zabudowy zagrodowej, zgodnie z obowiązującymi przepisami odrębnymi.</p> <p>Na terenach oznaczonych symbolem UPo dopuszczalne poziomy hałasu w środowisku przyjmować jak dla terenów związanych ze stałym lub wielogodzinnym pobytem dzieci i młodzieży, zgodnie z obowiązującymi przepisami odrębnymi.</p>
4	203+000	204+000	MPZP Uchwała nr XXXIV/172/05 Rady Gminy Izbicko z dnia 17 stycznia 2005r	<p>Ustala się tereny na których przyjmuje się dopuszczalne, zróżnicowane poziomy hałasu, normowane w przepisie szczególnym :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• na terenach zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej (MN) i terenach zabudowy zagrodowej (MR) – obowiązują dopuszczalne poziomy hałasu przewidziane dla terenów przeznaczonych pod zabudowę mieszkaniową</li> <li>• na terenach usług oświaty (szkoła podstawowa z gimnazjum, przedszkole) – obowiązują dopuszczalne poziomy hałasu przewidziane dla terenów przeznaczonych pod budynki związane ze stałym lub wielogodzinnym pobytem dzieci i młodzieży</li> <li>• na terenach zieleni urządzonej (ZP), ogrodów działkowych (ZD) i terenach sportu i rekreacji US-2 – obowiązują dopuszczalne poziomy hałasu przewidziane dla terenów przeznaczonych na cele rekreacyjno-wypoczynkowe poza miastem.</li> </ul>
5	208+550	209+750	MPZP Uchwała nr LVI/695/2002 RM w St. Opolskich z dnia 19 czerwca 2002r	<p>W zakresie ochrony przed hałasem ustala się obowiązek zachowania poziomu hałasu zewnętrznego na terenach przeznaczenia podstawowego, mierzonego na granicy własności wg dopuszczalnych norm, określonych w przepisach szczególnych.</p>
6	214+300	215+100	MPZP Uchwała nr X/139/03 Rady Miejskiej w Strzelcach Opolskich z dnia 28 maja 2003r  Uchwała nr XXXVII/311/2008 Rady Miejskiej w Strzelcach Opolskich z dnia 9 listopada 2005r	<p>W pasie drogowym ulicy KGPK (istniejącym lub przyszłym) należy ustawić ekrany akustyczne na granicy z terenami 1MW i 1MU, jeśli z przeglądu ekologicznego wynika, że występują przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu.</p> <p>Ustala się dopuszczalne poziomy hałasu, określone w przepisach szczególnych przyjmując wartości:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• dla terenów 1MN, 2MN – jak dla terenów zabudowy jednorodzinnej,</li> <li>• dla terenów 1MW, 2MW, 1MU, 1Ukhi(MN,MW) – jak dla terenów zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej,</li> <li>• dla terenów 2-5MU – jak dla terenów zabudowy jednorodzinnej z rzemiosłem,</li> <li>• dla terenu UPo – jak dla terenów zabudowy związanej ze stałym lub wielogodzinnym pobytem dzieci i młodzieży</li> </ul> <p>Ochrona przed hałasem – obowiązują dopuszczalne poziomy hałasu określone w przepisach szczególnych dla</p>

Lp.	Orientacyjny kilometraż		Nazwa dokumentu	Uwarunkowania dotyczące klimatu akustycznego
	od km	do km		
				terenów oznaczonych symbolem: MN1 – MN5 jak dla terenów zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej, a dla terenów oznaczonych symbolami MN6 i MN7 jak dla terenów zabudowy mieszkaniowej z usługami rzemieślniczymi.
7	215+900	218+700	<p>MPZP Uchwała nr LVI/348/98 Rady Miejskiej w Strzelcach Opolskich z dnia 28 maja 1998r</p> <p>Uchwała nr XII/148/03 Rady Miejskiej w Strzelcach Opolskich z dnia 23 lipca 2003r</p> <p>Uchwała nr XXXV/318/05 Rady Miejskiej w Strzelcach Opolskich z dnia 1 czerwca 2005r</p> <p>Uchwała nr XLVIII/419/06 Rady Miejskiej w Strzelcach Opolskich z dnia 30 sierpnia 2006r</p> <p>Uchwała nr L/439/06 Rady Miejskiej w Strzelcach Opolskich z dnia 25 października 2006r</p> <p>Uchwała nr IV/20/07 Rady Miejskiej w Strzelcach Opolskich z dnia 31 stycznia 2007r</p> <p>Uchwała nr IV/21/07 Rady Miejskiej w Strzelcach Opolskich</p>	<p>Brak zapisów w zakresie hałasu komunikacyjnego</p> <p>Ustala się następujące zasady ochrony przed hałasem zgodnie z przepisami szczególnymi: na terenie oznaczonym na rysunku planu symbolem UC obowiązują poziomy hałasu dopuszczalne dla zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej z usługami rzemieślniczymi, zgodnie z przepisami szczególnymi.</p> <p>Wyznacza się wymóg zachowania poziomów hałasu na poziomie nie wyższym niż określonym w przepisach odrębnych, na terenach oznaczonych na rysunku planu symbolami:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• MN, MN, MW – jak pod zabudowę mieszkaniową,</li> <li>• UP1, UP2, UP3 – jak pod budynki związane ze stałym lub wielogodzinnym pobytem dzieci i młodzieży oraz dla zabudowy szpitalnej i domów opieki społecznej.</li> </ul> <p>Brak zapisów w zakresie hałasu komunikacyjnego</p> <p>W zakresie dopuszczalnych poziomów hałasu obowiązują przepisy odrębne, odpowiednio:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• dla terenów 4 i 5 MN – jak dla zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej,</li> <li>• dla terenów 1, 2, 3 MN – jak dla zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej z usługami rzemieślniczymi,</li> <li>• dla terenów RM – jak dla zabudowy zagrodowej,</li> <li>• dla terenu MW – jak dla zabudowy wielorodzinnej,</li> <li>• dla terenów 1Uo – jak dla zabudowy związanej ze stałym lub wielogodzinnym przebywaniem dzieci i młodzieży.</li> </ul> <p>Na terenach zabudowy jednorodzinnej oraz wielorodzinnej oznaczonych symbolem MN-1 do MN-11, MW-1 do MW-14, obowiązuje utrzymanie poziomu hałasu poniżej dopuszczalnego lub na poziomie określonym w przepisach odrębnych – jak dla terenów przeznaczonych pod zabudowę mieszkaniową.</p> <p>Na terenach usług publicznych oznaczonych symbolem UP, obowiązuje zasady ochrony przed hałasem i wibracjami – jak dla terenów zabudowy związanej ze stałym lub i wielogodzinnym pobytem dzieci i młodzieży, w przypadku utrzymania na tym terenie istniejącej funkcji oświatowej.</p> <p>W zakresie dopuszczalnych poziomów hałasu obowiązują odpowiednie przepisy odrębne:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• dla terenów 1-4MN - jak dla zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej,</li> <li>• dla terenów 7-10MN oraz 11,12MN(U) . jak dla zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej z usługami</li> <li>• rzemieślniczymi,</li> </ul>

Lp.	Orientacyjny kilometraż		Nazwa dokumentu	Uwarunkowania dotyczące klimatu akustycznego
	od km	do km		
			z dnia 31 stycznia 2007r	<ul style="list-style-type: none"> <li>dla terenów 1RM/MN(U), 2RM/U, 3RM . jak dla zabudowy zagrodowej,</li> <li>dla terenów 1-4,9MW/U, 6,7,8MW, 5,6 MN/MW . jak dla zabudowy wielorodzinnej,</li> <li>dla terenów 1,2Uo . jak dla zabudowy związanej ze stałym lub wielogodzinnym przebywaniem dzieci i młodzieży.</li> </ul>

### 10.3 Część graficzna

#### 10.3.1 Emisja hałasu przed i po realizacji zadań programu z uwzględnieniem liczby mieszkańców na terenie objętym programem

Zakres możliwych działań o charakterze technicznym (inwestycyjnym) jaki może zostać przedsięwzięty w celu ograniczenie emisji hałasu do środowiska z przedmiotowego odcinka drogowego będzie wynikał z opracowanych przeglądów ekologicznych. Jednym z działań możliwych do wykonania jest rozbudowa oraz budowa nowych ekranów akustycznych. Skuteczność działań polegających na realizacji ekranów akustycznych przedstawiono na załączniku graficznym nr **9-1**. Realizacja ekranów akustycznych w przedstawionej lokalizacji jest realna, ale jej zasadność powinna zostać potwierdzona opracowanym wcześniej przeglądem ekologicznym. W przypadku zidentyfikowania powodów dla których ekran akustyczny nie będzie mógł być zrealizowany przegląd ekologiczny stanowić będzie podstawę do ustanowienia obszaru ograniczonego użytkowania dla całego przebiegu analizowanego odcinka drogowego.

#### 10.3.2 Emisja hałasu na odcinkach ze stwierdzonym przekroczeniem wskaźników oceny

Prezentacja zasięgu izofon wskaźnika  $L_{DWN}$  na obszarach ze stwierdzonym przekroczeniem dopuszczalnego poziomu hałasu przedstawiona została na załącznikach graficznych **DK94-1** do **DK94-2**.

## Rozdział 11 DROGA WOJEWÓDZKA NR 416 NA OBSZARZE POWIATU GŁUBCZYCKIEGO

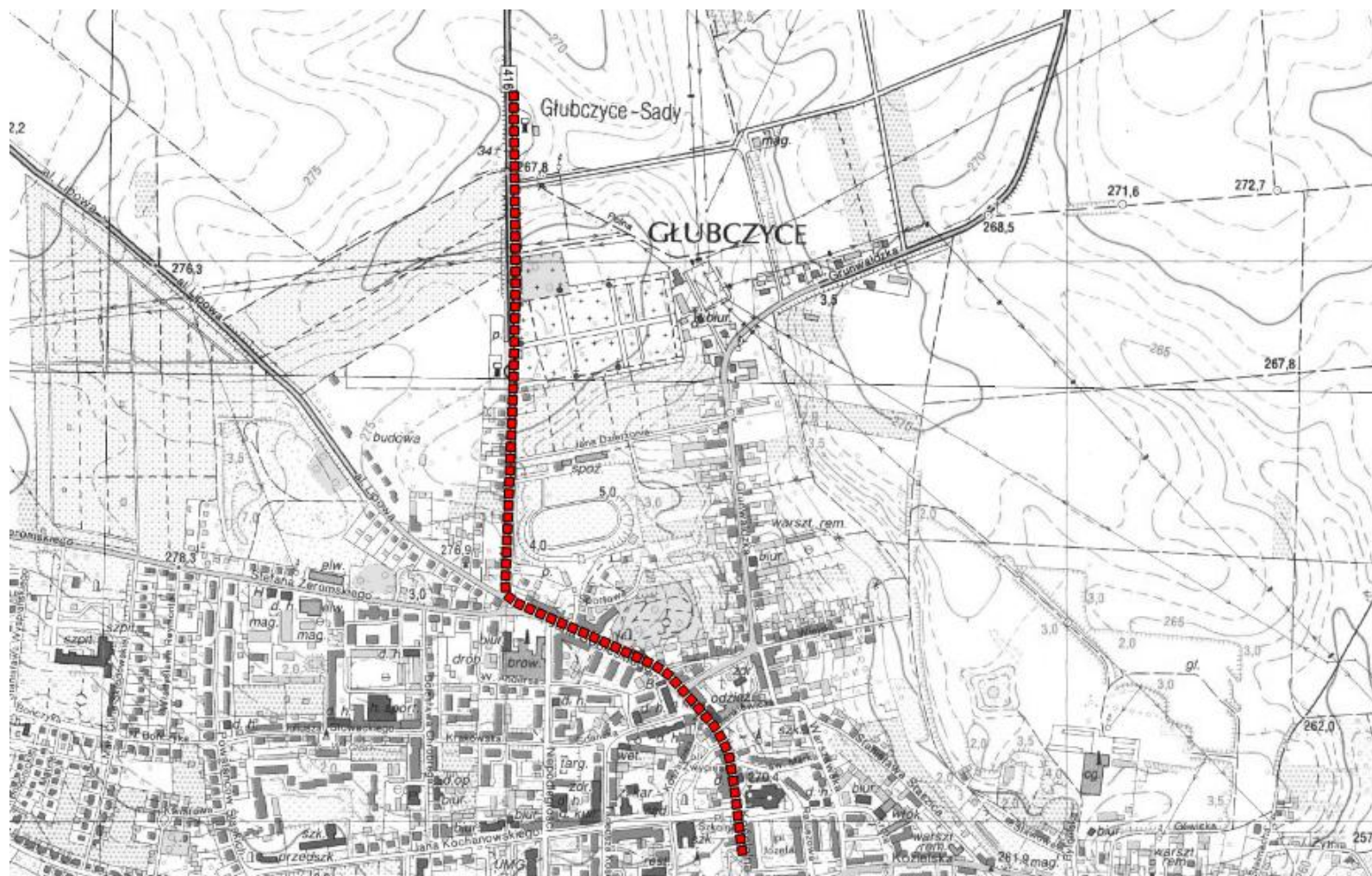
### 11.1 Część opisowa

#### 11.1.1 Opis obszaru objętego zakresem programu

Przedmiotowy odcinek drogi wojewódzkiej nr 416 o długości 1500m, rozpoczyna się w km 34+000 (północna granica miasta) a kończy w km 35+500 (poblize drogi krajowej nr 38), w całości znajdując się na terenie miasta Głubczyce. Jest to ważny szlak komunikacyjny łączący miasta Krapkowice – Głogówek – Głubczyce – Kietrz – Racibórz. Granice obszaru analizowanego w niniejszym Programie stanowią izolinie dopuszczalnych poziomów dźwięku określonych wskaźnikami  $L_{DWN}$  i  $L_N$ . Granice te określono w opracowanej mapie akustycznej [8], która stanowi podstawę niniejszego programu. Na rysunku [patrz: Rysunek 11-1] przedstawiono lokalizację odcinka drogi wojewódzkiej nr 416, objętego zakresem opracowania.

#### 11.1.2 Podanie naruszenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku wraz z podaniem zakresu naruszenia

Zakres naruszeń dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku pochodzącego od ruchu pojazdów odbywającego się po analizowanym odcinku DW 416 przedstawiono w tabelach [patrz: Tabela 11-1, Tabela 11-2]. W tabeli zestawiono opis zakresu przekroczeń wartości dopuszczalnych w przyporządkowaniu do poszczególnych odcinków, dla których wartość wskaźnika  $M > 0$ .



Rysunek 11-1 Lokalizacja odcinka drogi wojewódzkiej nr 416 od granicy administracyjnej miasta Głubczyce do skrzyżowania z DK nr 38

Tabela 11-1 Zakres wartości wskaźnika  $M_{L_{DWN}}$  dla drogi wojewódzkiej nr 416 powiatu głubczyckiego

Nr drogi wojewódzkiej	M min	M max
416	75,48	154,92

Tabela 11-2 Zakres wartości wskaźnika  $M_{L_N}$  dla drogi wojewódzkiej nr 416 powiatu głubczyckiego

Nr drogi wojewódzkiej	M min	M max
416	37,25	79,61

Tabela 11-3 Naruszenia dopuszczalnych poziomów hałasu wraz z podaniem zakresu naruszenia dla drogi nr 416 g miejscowości Głubczyce

Lp.	Kilometraż	Zakres naruszeń dopuszczalnych wartości poziomu hałasu wyrażonego wskaźnikiem $L_{DWN}$ $L_N$	Gmina	Liczba mieszkańców	Wskaźnik M/Priorytet
1	Głubczyce 34+000 - 35+500	Przekroczenie na całym odcinku poziomu dopuszczalnego $L_{DWN}$ o 0-5dB(A), oraz w przypadku bezpośredniego sąsiedztwa budynku z pasem drogowym 5-10dB(A) W okresie nocy, przekroczenia wskaźnika $L_N$ na poziomie 0-5dB(A) na całej długości odcinka na terenach chronionych	Głubczyce	1 tys.	75-154 / Średni

### 11.1.3 Wyszczególnienie podstawowych kierunków i zakresów działań niezbędnych do przywrócenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku

Ze względu na wielkość wskaźnika M obliczonego w ramach mapy akustycznej dla sąsiedztwa drogi wojewódzkiej 416 priorytet działania w tym obszarze należy przyjąć jako średni.

Obecnie, od listopada 2013 roku, prowadzone są prace budowlane przy obwodnicy miasta Głubczyce. Dzięki nowej obwodnicy natężenie ruchu na przedmiotowych odcinkach ulic powinno zostać w znaczący sposób zredukowane. Większa redukcja ilości pojazdów występować będzie głównie na odcinku od granicy miasta do skrzyżowania ulic Wrocławskiej i Jana III Sobieskiego. W ciągu ulicy Jana III Sobieskiego spadek ilości pojazdów będzie mniejszy niż w pierwszym przypadku ze względu na obecny tutaj w większym stopniu ruch wewnętrzny (gospodarczy) miasta.

W sytuacji kiedy realizowane są działania mogące doprowadzić do znaczącej poprawy stanu klimatu akustycznego na przedmiotowym odcinku drogowym, nie zaleca się podejmowania dodatkowych działań mających na celu w dalszym stopniu ograniczyć emisję hałasu z drogi.

Należy także stwierdzić, iż w obecnych warunkach (zwarta zabudowa w ciągu ul. Jana III Sobieskiego) realizacja obejścia miasta wydaje się być rozwiązaniem zdecydowanie lepszym, niż realizacja ekranów akustycznych w zainwestowanej części miasta.

Planowane zakończenie prac związanych z budową obwodnicy Głubczyc przewidywane jest w jesieni 2014 roku.

Weryfikacja skuteczności obwodnicy miasta Głubczyce jako metody na obniżenie poziomu hałasu przy drodze wojewódzkiej 416 nastąpi w ramach kolejnego mapowania akustycznego, które powinno odbyć się w roku 2017, o ile wielkość ruchu na analizowanym odcinku drogowym pozwoli zakwalifikować go do takiego mapowania.



## **11.2 Uzasadnienie zakresu określonych w programie zagadnień**

### **11.2.1 Dane i wnioski ze sporządzonych map akustycznych**

#### **11.2.1.1 Charakterystyka obszaru objętego mapą akustyczną, w tym uwarunkowań wynikających z MPZP oraz ograniczeń związanych z występowaniem obszarów ograniczonego użytkowania**

Mapa akustyczną objęto obszar od północnych granic miasta do rejonu głubczyckiego rynku. W przeważającej mierze w otoczeniu drogi występuje zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna, mieszkaniowo usługowa, wielorodzinna, oraz na niektórych odcinkach tereny usługowe nie chronione przed hałasem, cmentarz, stadion miejski oraz kościół.

Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego uchwalony uchwałą Uchwała Nr XXXVI/443/2006 Rady Miejskiej w Głubczycach z dnia 17 października 2006 roku w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego miasta Głubczyce jest jedynym przepisem prawa obejmującym swoim zasięgiem tereny oddziaływania drogi wojewódzkiej nr 416. W planie, różnicując tereny o różnych funkcjach i różnych zasadach zagospodarowania, nie wskazano, które z nich należą do poszczególnych rodzajów terenów, o których mowa w art. 113 ust. 2 pkt 1 ustawy Prawo ochrony środowiska.

W granicach obszaru objętego mapą akustyczną nie zidentyfikowano obszarów ograniczonego użytkowania których uchwalenie byłoby podyktowane ponadnormatywnym oddziaływaniem akustycznym obiektów komunikacyjnych ani przemysłowych.

#### **11.2.1.2 Charakterystyka terenów objętych programem, w tym liczby mieszkańców, gęstości zaludnienia oraz zakresu przekroczeń dopuszczalnych hałasu w środowisku**

Zgodnie z artykułem 119 ustawy Prawo ochrony środowiska, program ochrony środowiska tworzy się dla terenów na których poziom hałasu przekracza poziom dopuszczalny. W niniejszym rozdziale zawarto charakterystykę terenów objętych programem w zakresie liczby mieszkańców, gęstości zaludnienia, oraz zakresu przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu. Informacje przedstawiono w formie tabelarycznej [patrz: Tabele 11-5 i 11-6].

Tabela 11-4 Przekroczenia wartości dopuszczalnych, wskaźnika  $L_{DWN}$ , przy drodze wojewódzkiej DW 416

Obszar województwa opolskiego	Przekroczenia wskaźnika hałasu drogowego $L_{DWN}$ w dB:				
	do 5 dB	> 5-10 dB	> 10-15 dB	> 15-20 dB	> 20 dB
	Stan warunków akustycznych środowiska				
	nieдобry		zły		bardzo zły
Powierzchnia obszarów zagrożonych [km <sup>2</sup> ]	0,015	0,002	0,000	0,000	0,000
Liczba lokali mieszkalnych [tys.]	0,251	0,079	0,000	0,000	0,000
Liczba zagrożonych mieszkańców [tys.]	0,739	0,232	0,000	0,000	0,000
Liczba budynków szkolnych i przedszk.	0	0	0	0	0
Liczba budynków służby zdrowia, opieki społecznej i socjalnej	0	0	0	0	0
Inne obiekty budowlane istotne z punktu widzenia ochrony przed hałasem	0	0	0	0	0

Tabela 11-5 Przekroczenia wartości dopuszczalnych, wskaźnika  $L_N$ , przy drodze wojewódzkiej DW 416

Obszar województwa opolskiego	Przekroczenia wskaźnika hałasu drogowego $L_{DWN}$ w dB:				
	do 5 dB	> 5-10 dB	> 10-15 dB	> 15-20 dB	> 20 dB
	Stan warunków akustycznych środowiska				
	nieдобry		zły		bardzo zły
Powierzchnia obszarów zagrożonych [km <sup>2</sup> ]	0,080	0,001	0,000	0,000	0,000
Liczba lokali mieszkalnych w zakresie [tys.]	0,303	0,005	0,000	0,000	0,000
Liczba zagrożonych mieszkańców [tys.]	0,892	0,015	0,000	0,000	0,000
Liczba budynków szkolnych i przedszk.	-	-	-	-	-
Liczba budynków służby zdrowia, opieki społecznej i socjalnej	0	0	0	0	0
Inne obiekty budowlane istotne z punktu widzenia ochrony przed hałasem	0	0	0	0	0

### 11.2.1.3 Charakterystyka techniczno – akustyczna źródeł hałasu mających negatywny wpływ na poziom hałasu w środowisku

Podstawowe informacje z zakresu danych techniczno – akustycznych dla drogi wojewódzkiej DW 416, na odcinku objętym programem przedstawione zostały w tabeli [patrz: Tabela 11-6]. Dane poniższe stanowiły informację wejściową opracowanej mapy akustycznej.

Tabela 11-6 Charakterystyka techniczno – akustyczna źródła hałasu

Nr drogi	Nazwa odcinka	Pojazdy silnikowe ogółem	Rodzajowa struktura ruchu pojazdów silnikowych						
			M	SO	SD	SC		A	Rol.
						bez p.	z p.		
DW 416	Głubczyce (przejście)	8482	144	7507	492	136	110	59	34

## 11.2.2 Analiza materiałów, dokumentów i publikacji wykorzystanych w programie

### 11.2.2.1 Istniejące powiatowe lub gminne programy ochrony środowiska

Tabela 11-7 Ustalenie w zakresie hałasu zawarte w powiatowych i gminnych programach ochrony środowiska

l.p.	Dokument	Ustalenia w zakresie hałasu	
		Powiatowe	
1	Aktualizacja „Programu ochrony środowiska dla powiatu	<u>Cel:</u>	Ochrona mieszkańców powiatu głubczyckiego przed hałasem

l.p.	Dokument	Ustalenia w zakresie hałasu
	głubczyckiego na lata 2008-2011 z perspektywą 2012-2015”	<p>zagrożającym zdrowiu lub jakości życia</p> <p><u>Kierunki działań:</u></p> <p>Nie przewidziano działań związanych bezpośrednio z ponadnormatywnym oddziaływaniem drogi wojewódzkiej 416 na przedmiotowym odcinku drogowym.</p> <p>Przewidziano działania o charakterze ogólnym, których realizacja może wpłynąć pozytywnie na stan klimatu akustycznego na terenie powiatu:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• tworzenie obszarów ograniczonego użytkowania zgodnie z wymogami obowiązujących przepisów prawnych w zakresie ochrony środowiska</li> <li>• wspieranie budowy ścieżek rowerowych</li> <li>• tworzenie bazy danych na podstawie wyników uzyskanych: z prowadzonego monitoringu przez Opolskiego Wojewódzkiego Inspektora Ochrony Środowiska w Opolu, od zarządców dróg publicznych z pomiarów emisji oraz zgłoszeń w związku z występującą uciążliwością emisji hałasu</li> <li>• ustalanie i egzekwowanie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku przez właściwe organy i inspekcje ochrony środowiska</li> <li>• wnikliwe prowadzenie postępowań w sprawie oceny oddziaływania na środowisko planowanych przedsięwzięć</li> <li>• wprowadzanie stref wolnych od ruchu samochodowego</li> <li>• zmniejszanie szybkości ruchu</li> <li>• modernizacja nawierzchni dróg</li> <li>• usprawnianie organizacji ruchu drogowego</li> <li>• przestrzeganie zasad strefowania w planowaniu przestrzennym m.in. lokalizowania w sąsiedztwie przedsięwzięć o zbliżonej uciążliwości hałasu</li> <li>• wykonywanie pomiarów emisji hałasu przez określonych prawem zarządców dróg i podmioty gospodarcze oraz przekazywanie wyników pomiarów uprawnionym organom ochrony środowiska w formie ustalonej prawem</li> </ul>
<b>Gminne</b>		
2.	Aktualizacja Programu Ochrony Środowiska dla Gminy Głubczyce na lata 2009-2012 z perspektywą na lata 2013-2016	<p><u>Cel:</u></p> <p>Ochrona mieszkańców powiatu głubczyckiego przed hałasem zagrożającym zdrowiu lub jakości życia</p> <p><u>Kierunki działań:</u></p> <p>Zasadniczym elementem ochrony środowiska przed hałasem przewidzianym w gminnym programie ochrony środowiska jest „Dotacja do Urzędu Marszałkowskiego na dofinansowanie projektu budowy obwodnicy Głubczyc”</p> <p>Przewidziano także działania o charakterze ogólnym, których realizacja może wpłynąć pozytywnie na stan klimatu akustycznego na terenie gminy:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• tworzenie obszarów ograniczonego użytkowania zgodnie z wymogami obowiązujących przepisów prawnych w zakresie ochrony środowiska</li> <li>• wspieranie budowy ścieżek rowerowych</li> <li>• tworzenie bazy danych na podstawie wyników uzyskanych: z prowadzonego monitoringu przez Opolskiego Wojewódzkiego Inspektora Ochrony Środowiska w Opolu, od zarządców dróg publicznych z pomiarów emisji oraz zgłoszeń w związku z występującą uciążliwością emisji hałasu</li> <li>• ustalanie i egzekwowanie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku przez właściwe organy i inspekcje ochrony</li> </ul>

Lp.	Dokument	Ustalania w zakresie hałasu
		<p>środowiska</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• wnikliwe prowadzenie postępowań w sprawie oceny oddziaływania na środowisko planowanych przedsięwzięć</li> <li>• wprowadzanie stref wolnych od ruchu samochodowego</li> <li>• zmniejszanie szybkości ruchu</li> <li>• modernizacja nawierzchni dróg</li> <li>• usprawnianie organizacji ruchu drogowego</li> <li>• wykonywanie pomiarów emisji hałasu przez określonych prawem zarządców dróg i podmioty gospodarcze oraz przekazywanie wyników pomiarów uprawnionym organom ochrony środowiska w formie ustalonej prawem</li> </ul>

### 11.2.2.2 Przepisy prawa, w tym prawa miejscowego, mające wpływ na stan akustyczny środowiska

Podstawowymi aktami prawa miejscowego określającymi warunki ochrony akustycznej dla poszczególnych kategorii użytkowania przestrzeni są miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego. Dokonano analizy zapisów miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego. Wyniki analizy zostały przedstawione w tabeli [patrz: Tabela 11-8].

Tabela 11-8 Zestawienie dokumentów planistycznych obowiązujących na terenach sąsiadujących z drogą wojewódzką 416

Lp.	Orientacyjny kilometraż odcinka		Nazwa dokumentu	Uwarunkowania dotyczące klimatu akustycznego
	od km	do km		
1	34+000 (północna granica miasta)	35+500	<p>Uchwała Nr XXXVI/443/2006 Rady Miejskiej w Głubczycach z dnia 17 października 2006 roku w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego miasta Głubczyce</p>	<p>Rozdział 4, Zasady ochrony środowiska, przyrody i krajobrazu kulturowego, § 11: 13. W zakresie ochrony przed hałasem komunikacyjnym i przemysłowym:</p> <p>1) zakazuje się lokalizacji obiektów budowlanych i urządzeń przekraczających wymogi w zakresie dopuszczalnych wartości poziomu dźwięku, w szczególności w stosunku do istniejącej i projektowanej zabudowy mieszkaniowej i usługowej;</p> <p>2) zachowanie wymogów w zakresie hałasu emitowanego w trakcie robót budowlanych i transportowych;</p> <p>20. Przy realizacji obwodnicy zewnętrznej należy uwzględnić budowę ekranów akustycznych oraz nasadzenie roślinności stanowiącej barierę ochronną przed hałasem i zanieczyszczeniem a jednocześnie zapewniającą bioróżnorodność tego terenu.</p> <p>W planie, różnicując tereny o różnych funkcjach i różnych zasadach zagospodarowania, nie wskazano, które z nich należą do poszczególnych rodzajów terenów, o których mowa w art. 113 ust. 2 pkt 1 ustawy Prawo ochrony środowiska.</p>

### 11.3 Część graficzna

#### 11.3.1 Emisja hałasu przed i po realizacji zadań programu z uwzględnieniem liczby mieszkańców na terenie objętym programem

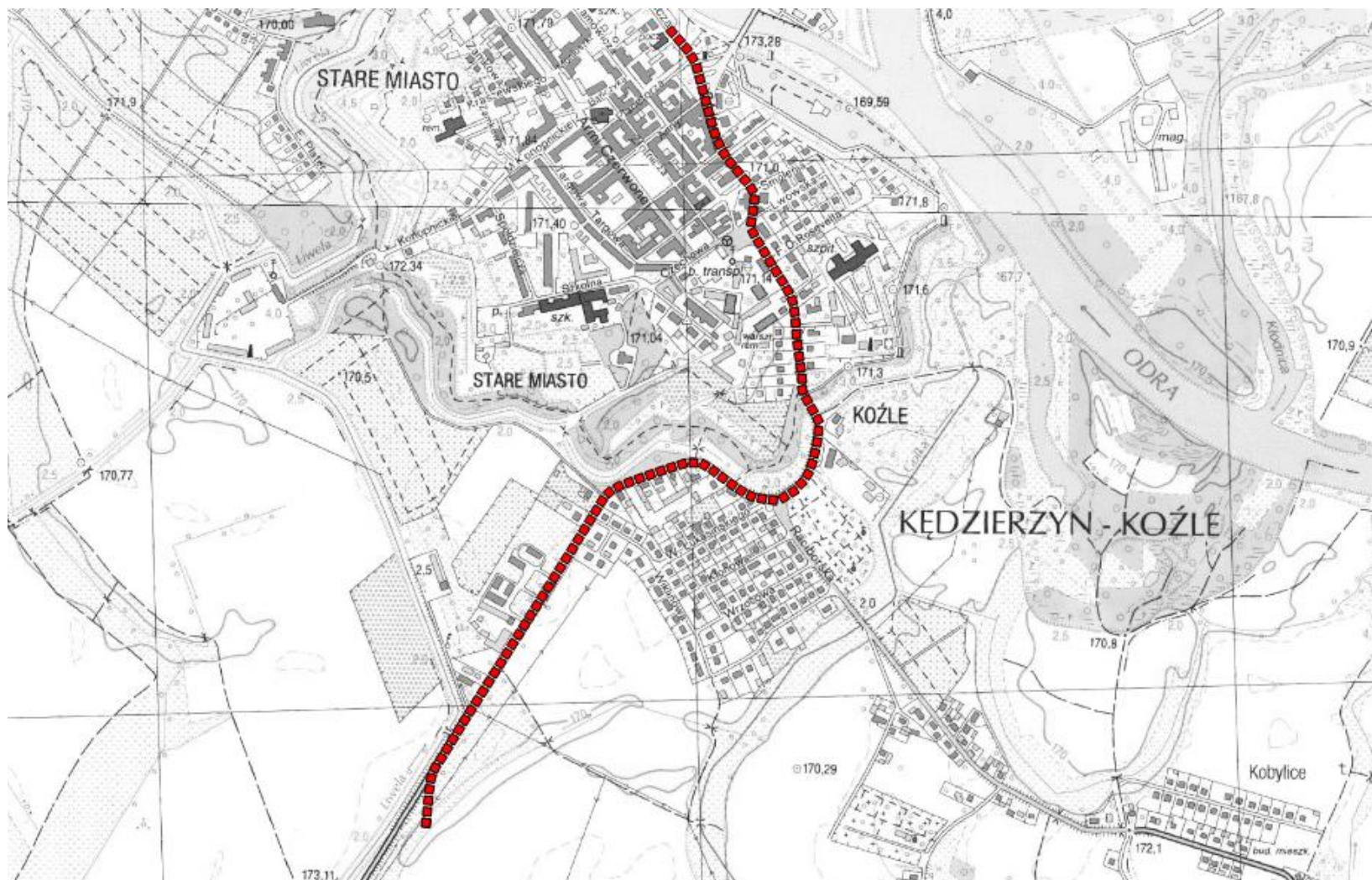
Załącznik graficzny **11.1** prezentuje stan klimatu akustycznego po oddaniu do użytkowania obwodnicy miasta. W analizie założono spadek mocy akustycznej drogi o 6dB(A) na odcinku od granicy miasta do skrzyżowania z ulicą Żeromskiego. Na pozostałym odcinku, bardziej śródmiejskim założono spadek poziomu hałasu o 3dB (A). Mniejszy spadek poziomu hałasu podyktowany jest obecnością ruchu o charakterze gospodarczym.

## Rozdział 12 DROGA WOJEWÓDZKA NR 418 NA OBSZARZE POWIATU KĘDZIERZYŃSKO - KOZIELSKIEGO

### 12.1 Część opisowa

#### 12.1.1 Opis obszaru objętego zakresem programu

Przedmiotowy odcinek drogi wojewódzkiej nr 418 o długości 1700m, rozpoczyna się w km 1+900 a kończy w km 3+600. Wymieniony odcinek znajduje się w większości na terenie miejscowości Kędzierzyn-Koźle oraz w mniejszym stopniu na obszarze Reńskiej Wsi. Granice obszaru analizowanego w niniejszym programie stanowią izolinie dopuszczalnych poziomów dźwięku określonych wskaźnikami  $L_{DWN}$  i  $L_N$ . Granice te określono w opracowanej mapie akustycznej [8], która stanowi podstawę niniejszego programu. Na rysunku [patrz: Rysunek 12-1] przedstawiono lokalizację odcinka drogi wojewódzkiej nr 418, objętego zakresem opracowania.



Rysunek 12-1 Lokalizacja odcinka drogi wojewódzkiej nr 418

### 12.1.2 Podanie naruszenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku wraz z podaniem zakresu naruszenia

Zakres naruszeń dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku pochodzącego od ruchu pojazdów odbywającego się po analizowanym odcinku DW 418 przedstawiono w tabelach [patrz: Tabela 12-1, Tabela 12-2]. W tabeli zestawiono opis zakresu przekroczeń wartości dopuszczalnych w przyporządkowaniu do poszczególnych odcinków, dla których wartość wskaźnika  $M > 0$ .

Tabela 12-1 Zakres wartości wskaźnika  $M_{L_{DWN}}$  dla drogi wojewódzkiej nr 418 dla powiatu kędzierzyńsko - kozielskiego

Nr drogi wojewódzkiej	M min	M max
418	33,90	178,75

Tabela 12-2 Zakres wartości wskaźnika  $M_{L_N}$  dla drogi wojewódzkiej nr 418 powiatu kędzierzyńsko - kozielskiego

Nr drogi wojewódzkiej	M min	M max
418	22,76	189,28

Tabela 12-3 Naruszenia dopuszczalnych poziomów hałasu wraz z podaniem zakresu naruszenia dla drogi wojewódzkiej nr 418 na obszarze powiatu kędzierzyńsko - kozielskiego.

Lp.	Kilometraż	Zakres naruszeń dopuszczalnych wartości poziomu hałasu wyrażonego wskaźnikiem $L_{DWN} L_N$	Gmina	Liczba mieszkańców	Wskaźnik M/Priorytet
1	Kędzierzyn - Koźle 1+900 - 3+600	Przekroczenie na całym odcinku ul. Głubczyckiej poziomu dopuszczalnego $L_{DWN}$ o 10-15dB(A), oraz 5-10dB(A) na odcinku ulic Raławickiej i 24 Kwietnia. Przekroczenie na całym odcinku ul. Głubczyckiej poziomu dopuszczalnego $L_{DWN}$ o 10-15dB(A), oraz 10-15dB(A) na odcinku ulic Raławickiej i 24 Kwietnia.	Kędzierzyn - Koźle	560	33 - 178 / Wysoki

### 12.1.3 Wyszczególnienie podstawowych kierunków i zakresów działań niezbędnych do przywrócenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku

Ze względu na wielkość wskaźnika  $M$  obliczonego w ramach mapy akustycznej dla sąsiedztwa drogi wojewódzkiej 418 priorytet działania w tym obszarze należy przyjąć jako wysoki.

Zgodnie z informacją przekazaną przez Wojewódzki Zarząd Dróg w Opolu, na przedmiotowym odcinku drogi wojewódzkiej nr 418 nie są w najbliższych latach (2014-2019) planowane działania inwestycyjne, które mogłyby w sposób zauważalny wpłynąć na poprawę stanu klimatu akustycznego w otoczeniu drogi. Planuje się wyłącznie prowadzenie prac związanych z bieżącym utrzymaniem stanu nawierzchni drogowej.

Należy także zwrócić uwagę na fakt, iż na znaczące części odcinka drogowego ruch pojazdów ma charakter gospodarczy (lokalny) i nawet w przypadku możliwości wyprowadzenia stąd części ruchu samochodowego, spadek poziomu hałasu będzie znikomy w stosunku do zidentyfikowanych przekroczeń poziomów dopuszczalnych.

Podczas analizy mapy akustycznej, oraz miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego i rzeczywistego sposobu użytkowania terenów przy drodze stwierdzono, iż zmianie uległa klasyfikacja niektórych terenów i nie jest ona spójna z danymi zawartymi w mapie akustycznej.

Ze względu na powyższe, zasadnym jest podjęcie działań mających na celu doprowadzenie do spójności pomiędzy rzeczywistym i planowanym zagospodarowaniem terenu, a kryteriami oceny hałasu zawartymi w mapie akustycznej, między innymi poprzez realizację wymagania zawartego w artykułe 115 ustawy Prawo ochrony środowiska. Działania te należy zrealizować w ramach przeglądu ekologicznego, który będzie ponadto stanowił dla zarządzającego drogą podstawę do wyboru najbardziej korzystnego środka ochrony przed hałasem, a z drugiej strony podstawę do ewentualnego stwierdzenia konieczności ustanowienia obszaru ograniczonego użytkowania zgodnie z artykułem 135 ustawy Prawo ochrony środowiska.

Tabela 12-4 Kierunki i zakres działań naprawczych niezbędnych do przywrócenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku. Harmonogram realizacji programu dla drogi wojewódzkiej nr 418

Lp.	Orientacyjny kilometraż odcinka	Działania mające na celu poprawę klimatu akustycznego	Uzasadnienie planowanych działań	Szacunkowe Koszty	Termin realizacji
1	1+900 - 3+600	Realizacja ekranów akustycznych, bądź ustanowienie obszaru ograniczonego użytkowania poprzedzone opracowaniem przeglądu ekologicznego. Szczegółowy zakres przeglądu ekologicznego omówiony został w rozdziale 1.1.6 W przeglądzie ekologicznym należy dokonać klasyfikacji terenów pod kątem standardów akustycznych uwzględniając wymaganie zawarte w art. 115 ustawy Prawo ochrony środowiska.	Patrz: rozdział 12.1.3	- (koszty działań uzależnione od wyników przeglądu ekologicznego)	2018
Odpowiedzialny:		Zarząd Dróg Wojewódzkich w Opolu			
2	1+900 - 3+600	Uwzględnienie w zapisach miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego miasta ograniczeń w zakresie sposobu korzystania z nieruchomości w związku z ochroną środowiska przed hałasem, w szczególności jeżeli w konsekwencji opracowania przeglądu ekologicznego o którym mowa w punkcie 1 niniejszej tabeli, utworzony zostanie obszar ograniczonego użytkowania.		10.000,00	2019
Odpowiedzialny:		Urząd Miasta Kędzierzyn - Koźle			



## 12.2 Uzasadnienie zakresu określonych w programie zagadnień

### 12.2.1 Dane i wnioski ze sporządzonych map akustycznych

#### 12.2.1.1 Charakterystyka obszaru objętego mapą akustyczną, w tym uwarunkowań wynikających z MPZP oraz ograniczeń związanych z występowaniem obszarów ograniczonego użytkowania

Analizowany odcinek drogi 418 znajduje się na obszarze miasta Kędzierzyn-Koźle. Początek odcinka znajduje się wśród zwartej zabudowy śródmieścia Koźla i biegnie na odcinku około 500m w kierunku południowym wśród zabudowy o mieszanym charakterze, ale w przewadze są to tereny chronione – zarówno zabudowa jednorodzinna jak i wielorodzinna. Z pasem drogi graniczy tutaj także kozielski szpital. Na odcinku kolejnych 250m droga biegnie terenami niezabudowanymi, ale w znacznej części przeznaczonymi pod funkcje chronione przed hałasem. Na kolejnych 450 metrach droga (ul. Głębczycka) przebiega w sąsiedztwie osiedla zabudowy jednorodzinnej, gdzie stwierdzono największe przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku.

Terenie oddziaływania ponadnormatywnego drogi objęty jest trzema miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego uchwalonymi:

- uchwałą nr IX/98/2003 Rady Miasta Kędzierzyn-Koźle z dnia 22 maja 2003 r. w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego miasta Kędzierzyn-Koźle.
- uchwałą nr XXIII/241/08 Rady Miasta Kędzierzyn-Koźle z dnia 29 lutego 2008 r. w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego miasta Kędzierzyn-Koźle.
- uchwałą nr XXIII/243/2000 Rady Miasta Kędzierzyn-Koźle z dnia 27 stycznia 2000 r. w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego miasta Kędzierzyn-Koźle.

Fragment odcinka znajdują się także na obszarze wsi Reńska Wieś, na terenie której zagospodarowanie przestrzenne zostało określone na podstawie Studium Zagospodarowania Przestrzennego Gminy:

- Uchwała nr V/23/11 Rady Gminy Reńska Wieś z dnia 11 lutego 2011 r. w sprawie studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Reńska Wieś.

Wymienione dokumenty planistyczne nie zawierają szczególnych ustaleń w zakresie ochrony środowiska przed hałasem komunikacyjnym od przedmiotowego odcinka drogowego. W dokumentach nie zrealizowano także wymagania określonego artykułem 114 ustawy Prawo ochrony środowiska.

W granicach obszaru objętego mapą akustyczną nie zidentyfikowano obszarów ograniczonego użytkowania, których uchwalenie byłoby podyktowane ponadnormatywnym oddziaływaniem akustycznym obiektów komunikacyjnych ani przemysłowych.

#### 12.2.1.2 Charakterystyka terenów objętych programem, w tym liczby mieszkańców, gęstości zaludnienia oraz zakresu przekroczeń dopuszczalnych hałasu w środowisku

Zgodnie z artykułem 119 ustawy Prawo ochrony środowiska, program ochrony środowiska tworzy się dla terenów na których poziom hałasu przekracza poziom dopuszczalny. W niniejszym rozdziale zawarto charakterystykę terenów objętych programem w zakresie liczby mieszkańców, gęstości zaludnienia, oraz zakresu przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu. Informacje przedstawiono w formie tabelarycznej [patrz: Tabela 1.2 3].

Tabela 12-5 Charakterystyka zagrożenia hałasem terenów objętych programem ochrony środowiska przed hałasem w oparciu o wskaźnik  $L_{DWN}$

Obszar województwa opolskiego	Przekroczenia wskaźnika hałasu drogowego $L_{DWN}$ [dB]				
	$\leq 5$ dB	> 5-10	> 10-15	> 15-20	> 20
	Stan warunków akustycznych środowiska				
	niedobry	zły		bardzo zły	
Pow. obszarów zagrożonych [km <sup>2</sup> ]	0,091	0,014	0,009	0,000	0,000
Liczba lokali mieszkalnych [tys.]	0,071	0,057	0,071	0,000	0,000
Liczba zagrożonych mieszkańców [tys.]	0,200	0,161	0,200	0,000	0,000
Liczba budynków szkolnych i przedszk.	0	0	0	0	0
Liczba budynków służby zdrowia, opieki społecznej i socjalnej	0	0	0	0	0
Inne obiekty budowlane istotne z punktu widzenia ochrony przed hałasem	0	0	0	0	0

Tabela 12-6 Charakterystyka terenów objętych programem ochrony środowiska przed hałasem w oparciu o wskaźnik  $L_N$

Obszar województwa opolskiego	Przekroczenia wskaźnika hałasu drogowego $L_N$ [dB]				
	$\leq 5$ dB	> 5-10	> 10-15	> 15-20	> 20
	Stan warunków akustycznych środowiska				
	niedobry	zły		bardzo zły	
Pow. obszarów zagrożonych [km <sup>2</sup> ]	0,080	0,007	0,006	0,000	0,000
Liczba lokali mieszkalnych [tys.]	0,069	0,055	0,077	0,000	0,000
Liczba zagrożonych mieszkańców [tys.]	0,193	0,154	0,215	0,000	0,000
Liczba budynków szkolnych i przedszk.	0	0	0	0	0
Liczba budynków służby zdrowia, opieki społecznej i socjalnej	0	0	0	0	0
Inne obiekty budowlane istotne z punktu widzenia ochrony przed hałasem	0	0	0	0	0

### 12.2.1.3 Charakterystyka techniczno – akustyczna źródeł hałasu mających negatywny wpływ na poziom hałasu w środowisku

Podstawowe informacje z zakresu danych techniczno – akustycznych dla drogi wojewódzkiej DW 416, na odcinku objętym programem przedstawione zostały w tabeli [patrz: Tabela 11-6]. Dane poniższe stanowiły informacje wejściową opracowanej mapy akustycznej.

Tabela 12-7 Charakterystyka techniczno – akustyczna źródła hałasu

Nr drogi	Nazwa odcinka	Pojazdy silnikowe ogółem	Rodzajowa struktura ruchu pojazdów						
			M	SO	SD	SC		A	Rol.
						bez p.	z p.		
DW 418	Kędzierzyn - Koźle	11326	136	9491	861	283	170	362	23

## 12.2.2 Analiza materiałów, dokumentów i publikacji wykorzystanych w programie

### 12.2.2.1 Istniejące powiatowe lub gminne programy ochrony środowiska

W poniższej tabeli [patrz: Tabela 12-8] dokonano analizy zapisów zawartych w powiatowych i gminnych programach ochrony środowiska pod kątem powiązań z niniejszym dokumentem.

Tabela 12-8 Ustalenie w zakresie hałasu zawarte w powiatowych i gminnych programach ochrony środowiska

l.p.	Dokument	Ustalenia w zakresie hałasu	
		Powiatowe	
1	„Aktualizacja programu ochrony środowiska dla	Cel: Opracowanie miejscowych planów zagospodarowania	

l.p.	Dokument	Ustalania w zakresie hałasu
	powiatu kędzierzyńsko - kozielskiego na lata 2012-2015 z perspektywą na lata 2016-2019”	<p>przestrzennego, biorących pod uwagę długofalowe potrzeby zrównoważonego rozwoju oraz uwzględniających treść opracowań ekofizjograficznych i programów ochrony środowiska o zasięgu regionalnym i lokalnym</p> <p><u>Kierunki działań:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Uwzględnianie w planach zagospodarowania przestrzennego wymagań ochrony środowiska i gospodarki wodnej, w szczególności wynikających z obowiązujących przepisów prawnych, strategii, polityk, planów i programów, w tym programów ochrony środowiska, a przede wszystkim treści opracowań ekofizjograficznych</li> <li>• Uwzględnienie w planach zagospodarowania przestrzennego wyników monitoringu środowiska, w szczególności w zakresie powietrza, wód i hałasu</li> </ul> <p><u>Cel:</u> Dokonanie wiarygodnej oceny narażenia społeczeństwa na ponadnormatywny hałas i podjęcie kroków do zmniejszenia tego zagrożenia tam, gdzie jest ono największe.</p> <p><u>Kierunki działań:</u> Aktualizacja programu przeprowadzona została przed opracowaniem map akustycznych dla przedmiotowego odcinka drogowego, nie przewidziano zatem działań związanych bezpośrednio z ponadnormatywnym oddziaływaniem drogi wojewódzkiej 416. Przewidziano działania o charakterze ogólnym, których realizacja może wpłynąć pozytywnie na stan klimatu akustycznego na terenie powiatu:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Systematyczne wykonywanie podstawowych badań pomiarowych, zgodnie z obowiązującymi metodykami referencyjnymi, celem określenia stanu wyjściowego i ustalenia bezwzględnych wartości zagrożenia hałasem komunikacyjnym i przemysłowym</li> <li>• Monitorowanie stanu realizacji programu ochrony środowiska przed hałasem.</li> <li>• Działania zmierzające do ograniczenia wpływu hałasu przemysłowego</li> <li>• Modernizacja nawierzchni dróg</li> <li>• Usprawnianie organizacji ruchu drogowego</li> <li>• Przestrzeganie zasad strefowania w planowaniu przestrzennym m.in. lokalizowania w sąsiedztwie przedsięwzięć o zbliżonej uciążliwości hałasu</li> <li>• Tworzenie obszarów ograniczonego użytkowania zgodnie z wymogami obowiązujących przepisów prawnych w zakresie ochrony środowiska</li> <li>• Budowa ścieżek rowerowych</li> <li>• Wprowadzanie stref wolnych od ruchu samochodowego</li> </ul>
<b>Gminne</b>		
2	Aktualizacja	<u>Cel:</u>

l.p.	Dokument	Ustalania w zakresie hałasu
	Programu ochrony środowiska dla gminy Kędzierzyn-Koźle na lata 2012-2015 z perspektywą na lata 2016-2019	<p>Dokonanie wiarygodnej oceny narażenia społeczeństwa na ponadnormatywny hałas i podjęcie kroków do zmniejszenia tego zagrożenia tam, gdzie jest ono największe.</p> <p><u>Kierunki działań:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Systematyczne wykonywanie podstawowych badań pomiarowych, zgodnie z obowiązującymi metodykami referencyjnymi, celem określenia stanu wyjściowego i ustalenia bezwzględnych wartości zagrożenia hałasem komunikacyjnym i przemysłowym</li> <li>• Monitorowanie stanu realizacji programu ochrony środowiska przed hałasem.</li> <li>• Działania zmierzające do ograniczenia wpływu hałasu przemysłowego</li> <li>• Modernizacja nawierzchni dróg</li> <li>• Usprawnianie organizacji ruchu drogowego</li> <li>• Przestrzeganie zasad strefowania w planowaniu przestrzennym m.in. lokalizowania w sąsiedztwie przedsięwzięć o zbliżonej uciążliwości hałasu</li> <li>• Tworzenie obszarów ograniczonego użytkowania zgodnie z wymogami obowiązujących przepisów prawnych w zakresie ochrony środowiska</li> <li>• Budowa ścieżek rowerowych</li> </ul>

#### 12.2.2.2 Przepisy prawa, w tym prawa miejscowego, mające wpływ na stan akustyczny środowiska

Podstawowymi aktami prawa miejscowego określającymi warunki ochrony akustycznej dla poszczególnych kategorii użytkowania przestrzeni są miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego. Dokonano analizy zapisów miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego. Wyniki analizy zostały przedstawione w tabeli [patrz: Tabela 12-9].

Tabela 12-9 Zestawienie dokumentów planistycznych obowiązujących na terenach sąsiadujących z drogą wojewódzką 418

Lp.	Orientacyjny kilometraż		Nazwa dokumentu	Uwarunkowania dotyczące klimatu akustycznego
	od km	do km		
1	1+900	3+600	<p>Uchwała nr IX/98/2003 Rady Miasta Kędzierzyn-Koźle z dnia 22 maja 2003 r. w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego miasta Kędzierzyn-Koźle.</p> <p>Uchwał nr XXIII/241/08 Rady Miasta Kędzierzyn-Koźle z dnia 29 lutego 2008 r. w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego miasta Kędzierzyn-Koźle.</p> <p>Uchwała nr XXIII/243/2000 Rady Miasta Kędzierzyn-Koźle z dnia 27 stycznia 2000 r. w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego miasta Kędzierzyn-Koźle.</p>	<p>Wymienione dokumenty planistyczne nie zawierają szczególnych ustaleń w zakresie ochrony środowiska przed hałasem komunikacyjnym od przedmiotowego odcinka drogowego. W dokumentach nie zrealizowano także wymagania określonego artykułem 114 ustawy Prawo ochrony środowiska</p>

## 12.3 Część graficzna

### 12.3.1 Emisja hałasu przed i po realizacji zadań programu z uwzględnieniem liczby mieszkańców na terenie objętym programem

Droga 418 na terenie Kędzierzyna – Koźła przebiega na znacznym odcinku przez tereny zwartej zabudowy miejskiej, gdzie zastosowanie ekranów akustycznych jest praktycznie niemożliwe. Zaproponowane w programie działanie mające na celu uregulowanie stanu klimatu akustycznego z bardzo dużym prawdopodobieństwem prowadzić będzie do uchwalenia obszaru ograniczonego użytkowania. Uchwalenie obszaru ograniczonego użytkowania nie będzie miało wpływu na spadek poziomu hałasu w środowisku, stąd też nie ma możliwości przedstawienie skuteczności podejmowanych działań naprawczych w formie mapy. Rozkład poziomu hałasu dla stanu istniejącego przedstawiony został na mapie **12-1**.

## Rozdział 13 DROGA WOJEWÓDZKA NR 409 NA OBSZARZE POWIATU KRAPKOWICKIEGO

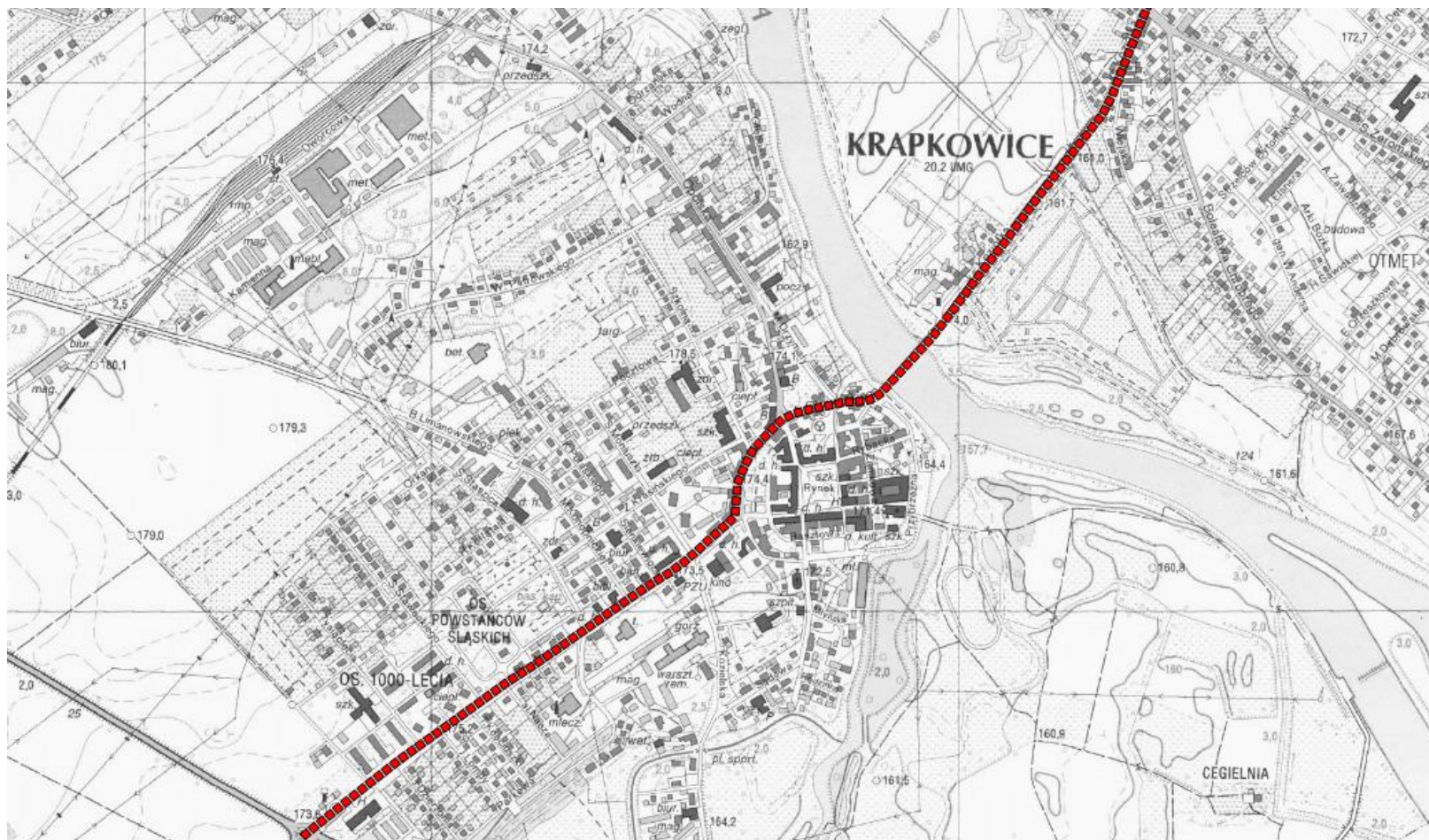
### 13.1 Część opisowa

#### 13.1.1 Opis obszaru objętego zakresem programu

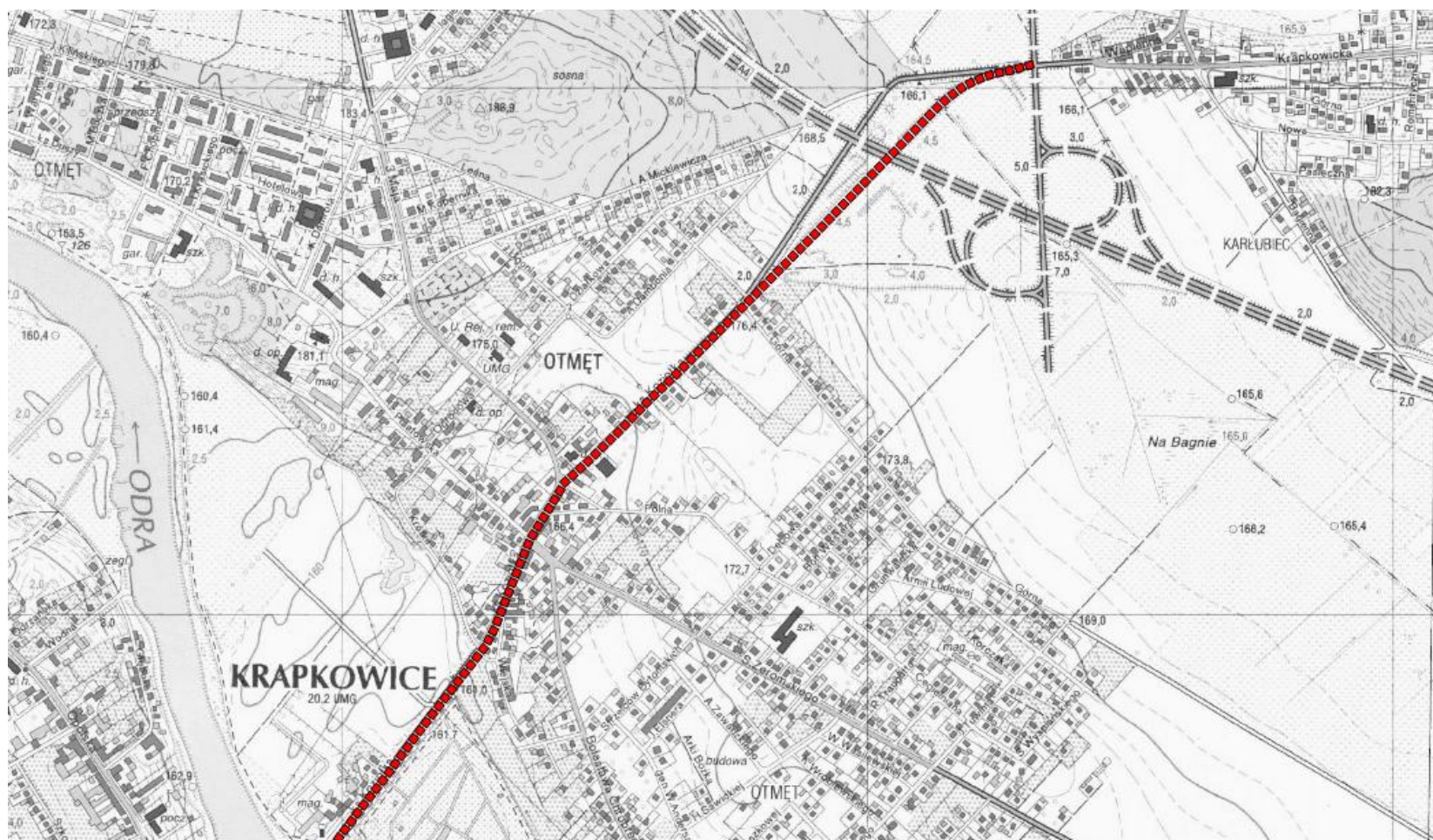
Przedmiotowy odcinek drogi wojewódzkiej nr 409 o długości 3700m, rozpoczyna się w km 16+700 a kończy w km 20+400. Wymieniony odcinek znajduje się w większości na terenie miejscowości Krapkowice oraz w mniejszym stopniu na terenie miejscowości Gogolin. Droga wojewódzka nr 409 jest szlakiem komunikacyjnym o długości 43,5km, przebiegającym przez powiaty prudnicki, krapkowicki i strzelecki. Granice obszaru analizowanego w niniejszym programie stanowią izolinie dopuszczalnych poziomów dźwięku określonych wskaźnikami  $L_{DWN}$  i  $L_N$ . Granice te określono w opracowanej mapie akustycznej [8], która stanowi podstawę niniejszego programu. Na rysunku [patrz: Rysunek 13-1] przedstawiono lokalizację odcinka drogi wojewódzkiej nr 409, objętego zakresem opracowania.

#### 13.1.2 Podanie naruszenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku wraz z podaniem zakresu naruszenia

Zakres naruszeń dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku pochodzącego od ruchu pojazdów odbywającego się po analizowanym odcinku DW 409 przedstawiono w tabelach [patrz: Tabela 13-1, Tabela 13-2] W tabeli zestawiono opis zakresu przekroczeń wartości dopuszczalnych w przyporządkowaniu do poszczególnych odcinków, dla których wartość wskaźnika  $M > 0$



Rysunek 13-1 Lokalizacja odcinka drogi wojewódzkiej nr 409, na terenie miasta Krapkowice (odcinek południowy)



Rysunek 13-2 Lokalizacja odcinka drogi wojewódzkiej nr 409, na terenie miasta Krapkowice (odcinek północny)

Tabela 13-1 Zakres wartości wskaźnika  $M_{L_{DWN}}$  dla drogi wojewódzkiej nr 409

Nr drogi wojewódzkiej	M min	M max
409	0	188,68

Tabela 13-2 Zakres wartości wskaźnika  $M_{L_N}$  dla drogi wojewódzkiej nr 409

Nr drogi wojewódzkiej	M min	M max
409	0	49,85

Tabela Naruszenia dopuszczalnych poziomów hałasu wraz z podaniem zakresu naruszenia dla drogi wojewódzkiej nr 409 na obszarze powiatu krapkowskiego

Lp.	Kilometraż	Zakres naruszeń dopuszczalnych wartości poziomu hałasu wyrażonego wskaźnikiem $L_{DWN}$ $L_N$	Gmina	Liczba mieszkańców	Wskaźnik M/ Priorytet
1	Krapkowice 16+700- 18+000	Przekroczenie na całym odcinku ul. Prudnickiej i 1-Maja poziomu dopuszczalnego $L_{DWN}$ o 0-5dB(A), oraz w przypadku ul. Prudnickiej po stronie południowej 5-10dB(A). Na odcinku ul. Koziółka przekroczenia 10-15dB W okresie nocy, przekroczenia wskaźnika $L_N$ na poziomie 0-5dB(A) na całej długości odcinka na terenach chronionych	Krapkowice/ Gogolin	900	0-188 / Wysoki

### 13.1.3 Wyszczególnienie podstawowych kierunków i zakresów działań niezbędnych do przywrócenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku

Ze względu na wielkość wskaźnika M obliczonego w ramach mapy akustycznej dla sąsiedztwa drogi wojewódzkiej 416 priorytet działania w tym obszarze należy przyjąć jako wysoki.

Zgodnie z informacją przekazaną przez Wojewódzki Zarząd Dróg w Opolu, na przedmiotowym odcinku drogi wojewódzkiej nr 409 nie są w najbliższych latach (2014-2019) planowane działania inwestycyjne, które mogłyby w sposób zauważalny wpłynąć na poprawę stanu klimatu akustycznego w otoczeniu drogi. Planuje się wyłącznie prowadzenie prac związanych z bieżącym utrzymaniem stanu nawierzchni drogowej.

Analiza stanu klimatu akustycznego w otoczeniu drogi, oraz przeprowadzona wizja lokalna pozwalają stwierdzić, iż w ciągu ulicy Prudnickiej występują przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu nie większe niż 5dB(A) po stronie północnej i 5-10 dB(A) po stronie południowej. Większe przekroczenia występują w ciągu ulic 1-Maja i Księdza Koziółka, ale wynika to z bezpośredniego sąsiedztwa zabudowy mieszkaniowej i pasa drogowego.

Wielkość przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku może uprawniać do zaproponowania realizacji ekranów akustycznych, które są jedynym środkiem pozwalającym na zauważalne zmniejszenie poziomu hałasu na terenie chronionym. Jednakże analiza otoczenia drogi (liczne wjazdy z posesji mieszkalnych na drogę, niewielka przestrzeń pomiędzy jezdnią a budynkami chronionymi, część budynków wielopiętrowych, itp.) budzi wątpliwości co do możliwości uzyskania odpowiedniej skuteczności ekranów. Ekranu przerywane wjazdami na teren posesji mają minimalną skuteczność. Ekranu realizowane po jednej stronie drogi pogarszają warunki akustyczne po stronie drugiej.



Biorąc pod uwagę lokalne uwarunkowania, uregulowanie kwestii ponadnormatywnego oddziaływania drogi powinno polegać na ustanowieniu obszaru ograniczonego użytkowania. Ponieważ obszar może zostać utworzony jedynie w przypadku braku możliwości zastosowania technicznych i organizacyjnych środków ochrony przed hałasem, a podstawą jego utworzenia może być w obecnej sytuacji jedynie przegląd ekologiczny, przyjęto odpowiednie działania naprawcze przedstawione w tabeli poniżej.

Z proponowanego przeglądu ekologicznego nie wyłącza się z góry analizy zasadności budowy ekranów akustycznych na niektórych odcinkach. Ponieważ przegląd ekologiczny jest opracowywany w większej skali niż mapa akustyczna, należy dołożyć starań mających na celu zidentyfikowanie ewentualnych obszarów wzdłuż analizowanego odcinka drogowego, w których realizacja ekranu akustycznego może przynieść uzasadnione ekonomicznie pozytywne skutki, a ponadto będzie zaaprobowana przez mieszkańców okolicznych domów.

Tabela 13-3 Kierunki i zakres działań naprawczych niezbędnych do przywrócenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku. Harmonogram działań dla drogi wojewódzkiej nr 409 na terenie miasta Krapkowice i Gminy Gogolin

Lp.	Odcinek	Działania mające na celu poprawę klimatu akustycznego	Uzasadnienie planowanych działań	Szacunkowe Koszty	Termin realizacji
1	Miasto Krapkowice / Gmina Gogolin	opracowaniem przeglądu ekologicznego. Szczegółowy zakres przeglądu ekologicznego omówiony został w rozdziale 1.1.6	Patrz: rozdział 13.1.3	40.000,00	2016
2		Realizacja ekranów akustycznych bądź podjęcie innych działań technicznych wynikających z ustaleń zawartych w przeglądzie ekologicznym, bądź ustanowienie obszaru ograniczonego użytkowania.		(koszty działań uzależnione od wyników przeglądu ekologicznego)	2019
Odpowiedzialny:		Zarząd Dróg Wojewódzkich w Opolu			
3	Miasto Krapkowice/ Gmina Gogolin	Uwzględnienie w zapisach miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego miasta ograniczeń w zakresie sposobu korzystania z nieruchomości w związku z ochroną środowiska przed hałasem, w szczególności jeżeli w konsekwencji opracowania przeglądu ekologicznego o którym mowa w punkcie 1 niniejszej tabeli, utworzony zostanie obszar ograniczonego użytkowania.	Ustanowienie obszaru ograniczonego użytkowania wymaga uwzględnienia związanych z tym ograniczeń w zapisach miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego.	10.000,00	2017
Odpowiedzialny:		Urząd Miasta Krapkowice / Gmina Gogolin			

## 13.2 Uzasadnienie zakresu określonych w programie zagadnień

### 13.2.1 Dane i wnioski ze sporządzonych map akustycznych

#### 13.2.1.1 Charakterystyka obszaru objętego mapą akustyczną, w tym uwarunkowań wynikających z MPZP oraz ograniczeń związanych z występowaniem obszarów ograniczonego użytkowania

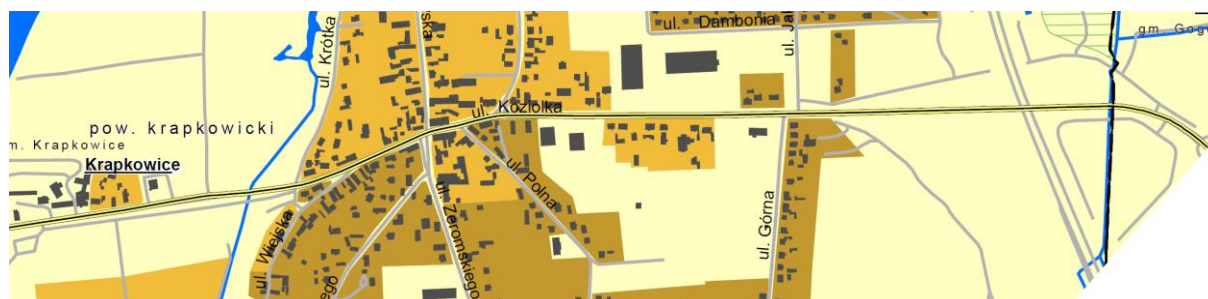
Obszar objęty mapą akustyczną obejmuje pas i sąsiedztwo drogi wojewódzkiej nr 409 na odcinku od ronda – skrzyżowania drogi krajowej 45 i przedmiotowej drogi po południowo – zachodniej stronie miasta, aż do ronda – skrzyżowania DW 423 i 424 w miejscowości Gogolin. Łączna długość drogi objętej mapą akustyczną wynosi 3,6km i składa się ona z dwóch odcinków od km 16,7 do 18,0 i 18,0 do 20,4km.

Obszar oddziaływania drogi wojewódzkiej nr 409 na terenie miasta Krapkowice znajduje się częściowo w zasięgu granic miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego uchwalonego Uchwałą nr XIV/161/08 Rady Miasta w Krapkowicach z dnia 25 czerwca 2008 r. w sprawie zmiany miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego terenów przemysłowo – składowo - usługowych w rejonie ulicy Prudnickiej w Krapkowicach. Dla pozostałego obszaru rodzaje zagospodarowania tereny w ramach mapy akustycznej określono na podstawie informacji przesłanych z Urzędu Miejskiego w Krapkowicach (pismo znak GKI.7226.50.2012 z dnia 13.08.2012 r.)



Rysunek 13-3 Uwarunkowania akustyczne wynikające z zapisów zawartych w dokumentach planistycznych i dokumentach UM w Krapkowicach.

Obszar oddziaływania drogi nr 409 na terenie Gogolina znajduje się w całości w zasięgu granic miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego uchwalonego Uchwałą nr XLII/357/2010 Rady Miejskiej w Gogolinie z dnia 28 stycznia 2010 r. w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego miasta Gogolin.



Rysunek 13-4 Uwarunkowania akustyczne wynikające z zapisów zawartych w dokumentach planistycznych gminy Gogolin.

W granicach obszaru objętego mapą akustyczną nie zidentyfikowano obszarów ograniczonego użytkowania których uchwalenie byłoby podyktowane ponadnormatywnym oddziaływaniem akustycznym obiektów komunikacyjnych ani przemysłowych.

### 13.2.1.2 Charakterystyka terenów objętych programem, w tym liczby mieszkańców, gęstości zaludnienia oraz zakresu przekroczeń dopuszczalnych hałasu w środowisku

Zgodnie z artykułem 119 ustawy Prawo ochrony środowiska, program ochrony środowiska tworzy się dla terenów na których poziom hałasu przekracza poziom dopuszczalny. W niniejszym rozdziale zawarto charakterystykę terenów objętych programem w zakresie liczby mieszkańców, gęstości zaludnienia, oraz zakresu przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu. Informacje przedstawiono w formie tabelarycznej [patrz: Tabela 13-4].

Tabela 13-4 Charakterystyka zagrożenia hałasem terenów objętych programem ochrony środowiska przed hałasem w oparciu o wskaźnik  $L_{DWN}$

Obszar województwa opolskiego	Przekroczenia wskaźnika hałasu drogowego $L_{DWN}$ [dB]				
	<= 5 dB	> 5-10	> 10-15	> 15-20	> 20
	Stan warunków akustycznych środowiska				
	niedobry	zły		bardzo zły	
Powierzchnia obszarów zagrożonych [km <sup>2</sup> ]	0,091	0,014	0.001	0.000	0.000
Liczba lokali mieszkalnych [tys.]	0,272	0,109	0.043	0.000	0.000
Liczba zagrożonych mieszkańców [tys.]	0,881	0,353	0.139	0.000	0.000
Liczba budynków szkolnych i przedszkolnych	0	0	0	0	0
Liczba budynków służby zdrowia, opieki społecznej i socjalnej	0	0	0	0	0
Inne obiekty budowlane istotne z punktu widzenia ochrony przed hałasem	0	0	0	0	0

Tabela 13-5 Charakterystyka terenów objętych programem ochrony środowiska przed hałasem w oparciu o wskaźnik  $L_N$

Obszar województwa opolskiego	Przekroczenia wskaźnika hałasu drogowego $L_N$ [dB]				
	<= 5 dB	> 5-10	> 10-15	> 15-20	> 20
	Stan warunków akustycznych środowiska				
	niedobry	zły		bardzo zły	
Pow. obszarów zagrożonych [km <sup>2</sup> ]	0.080	0.001	0.000	0.000	0.000
Liczba lokali mieszkalnych [tys.]	0.243	0.038	0.000	0.000	0.000
Liczba zagrożonych mieszkańców [tys.]	0.786	0.124	0.000	0.000	0.000
Liczba budynków szkolnych i przedszkolnych	0	0	0	0	0
Liczba budynków służby zdrowia, opieki społecznej i socjalnej	0	0	0	0	0
Inne obiekty budowlane istotne z punktu widzenia ochrony przed hałasem	0	0	0	0	0

### 13.2.1.3 Charakterystyka techniczno – akustyczna źródeł hałasu mających negatywny wpływ na poziom hałasu w środowisku

Podstawowe informacje z zakresu danych techniczno – akustycznych dla drogi wojewódzkiej DW 409, na odcinku objętym programem przedstawione zostały w tabeli [patrz: Tabela 13-6]. Dane poniższe stanowiły informację wejściową opracowanej mapy akustycznej.

Tabela 13-6 Charakterystyka techniczno – akustyczna źródła hałasu

Nr drogi	Nazwa odcinka	Pojazdy silnikowe ogółem	Rodzajowa struktura ruchu pojazdów silnikowych						
			M	SO	SD	SC		A	Rol.
						bez p.	z p.		
DW 409	DK 45-DW 415	11743	129	9935	975	247	317	117	23
	DW 415 - Gogolin	13899	125	12190	834	236	347	139	28

### 13.2.2 Analiza materiałów, dokumentów i publikacji wykorzystanych w programie

#### 13.2.2.1 Istniejące powiatowe lub gminne programy ochrony środowiska

W poniższej tabeli [patrz: Tabela 13-7] dokonano analizy zapisów zawartych w powiatowych i gminnych programach ochrony środowiska pod kątem powiązań z niniejszym dokumentem.

Tabela 13-7 Ustalenie w zakresie hałasu zawarte w powiatowych i gminnych programach ochrony środowiska

l.p.	Dokument	Ustalenia w zakresie hałasu
<b>Powiatowe</b>		
1	„Aktualizacja programu ochrony środowiska dla powiatu krapkowickiego na lata 2011-2014 z perspektywą na lata 2015-2018”	<p><u>Diagnoza stanu środowiska</u> Aktualizacja programu ochrony środowiska dla powiatu krapkowickiego zawiera szerokie omówienie problemu hałasu występującego w otoczeniu drogi wojewódzkiej 409, między innymi na terenie miasta Krapkowice. W ramach generalnego pomiaru hałasu z 2010 roku stwierdzono przekroczenia poziomów dopuszczalnych w granicach kilku dB(A) w odległości 10m od jezdni. W odległościach mniejszych wielkość przekroczeń była większa i sięgała kilkunastu dB(A). Stwierdzono, że ze względu na uwarunkowania przestrzenne zarządzający drogą nie ma możliwości eliminacji występujących przekroczeń z wykorzystaniem takich środków jak ekrany akustyczne czy też pasy zieleni izolacyjnej. Z tego względu jedynym środkiem może być wymiana nawierzchni na taką która cechuje się mniejszą emisją hałasu.</p> <p><u>Cel:</u> Dokonanie wiarygodnej oceny narażenia społeczeństwa na ponadnormatywny hałas i podjęcie kroków do zmniejszenia tego zagrożenia tam, gdzie jest ono największe.</p> <p><u>Kierunki działań:</u> Aktualizacja programu przeprowadzona została przed opracowaniem map akustycznych dla przedmiotowego odcinka drogowego, nie przewidziano zatem działań związanych bezpośrednio z ponadnormatywnym oddziaływaniem drogi wojewódzkiej 409. Przewidziano działania o charakterze ogólnym, których realizacja może wpłynąć pozytywnie na stan klimatu akustycznego na terenie powiatu:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• modernizacja nawierzchni dróg</li> <li>• usprawnianie organizacji ruchu drogowego</li> <li>• przestrzeganie zasad strefowania w planowaniu przestrzennym m.in. lokalizowania w sąsiedztwie przedsięwzięć o zbliżonej uciążliwości hałasu</li> <li>• tworzenie obszarów ograniczonego użytkowania</li> </ul>

l.p.	Dokument	Ustalenia w zakresie hałasu
		<ul style="list-style-type: none"> <li>• obowiązujących przepisów w zakresie ochrony środowiska</li> <li>• wykonywanie pomiarów hałasu przez określonych prawem zarządców dróg i podmioty gospodarcze oraz przekazywanie wyników pomiarów uprawnionym organom ochrony środowiska w formie ustalonej prawem</li> <li>• ustalanie i egzekwowanie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku przez właściwe organy i inspekcje ochrony środowiska</li> <li>• budowa ścieżek rowerowych</li> <li>• wprowadzanie stref wolnych od ruchu samochodowego</li> </ul>
<b>Gminne</b>		
2	Aktualizacja programu ochrony środowiska dla Gminy Krapkowice	<p>W programie ochrony środowiska dla gminy Krapkowice nie przewidziano działań celowych związanych z ochroną środowiska przed hałasem dla drogi wojewódzkiej nr 409 na terenie miasta Krapkowice i Gogolin.</p> <p>Program zakłada natomiast realizację ogólnych działań (jako działania koordynowane) mających na celu poprawę warunków akustycznych na terenie gminy w latach 2009-2012 poprzez „Ograniczenie uciążliwości akustycznej dróg i tras kolejowych do poziomu wymaganego normami, budowa ekranów dźwiękochłonnych, stosowanie od strony drogi i torów kolejowych okien o zwiększonej izolacyjności akustycznej, lokalizacja ochronnych pasów zieleni”</p>

### 13.2.2.2 Przepisy prawa, w tym prawa miejscowego, mające wpływ na stan akustyczny środowiska

Podstawowymi aktami prawa miejscowego określającymi warunki ochrony akustycznej dla poszczególnych kategorii użytkowania przestrzeni są miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego. Dokonano analizy zapisów miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego. Wyniki analizy zostały przedstawione w tabeli [patrz: Tabela 13-8].

Tabela 13-8 Zestawienie dokumentów planistycznych obowiązujących na terenach sąsiadujących z drogą wojewódzką 418

Lp.	Orientacyjny kilometraż odcinka		Nazwa dokumentu	Uwarunkowania dotyczące klimatu akustycznego
	od km	do km		
1	16+700	20+400	<p>Uchwałą nr XIV/161/08 Rady Miasta w Krapkowicach z dnia 25 czerwca 2008 r. w sprawie zmiany miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego terenów przemysłowo – składowo - usługowych w rejonie ulicy Prudnickiej w Krapkowicach</p> <p>Uchwałą nr XLII/357/2010 Rady Miejskiej w Gogolinie z dnia 28 stycznia 2010 r. w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego miasta Gogolin</p>	-

## 13.3 Część graficzna

### 13.3.1 Emisja hałasu przed i po realizacji zadań programu z uwzględnieniem liczby mieszkańców na terenie objętym programem

Zakres możliwych działań o charakterze technicznym (inwestycyjnym) jaki może zostać przedsięwzięty w celu ograniczenie emisji hałasu do środowiska z przedmiotowego odcinka

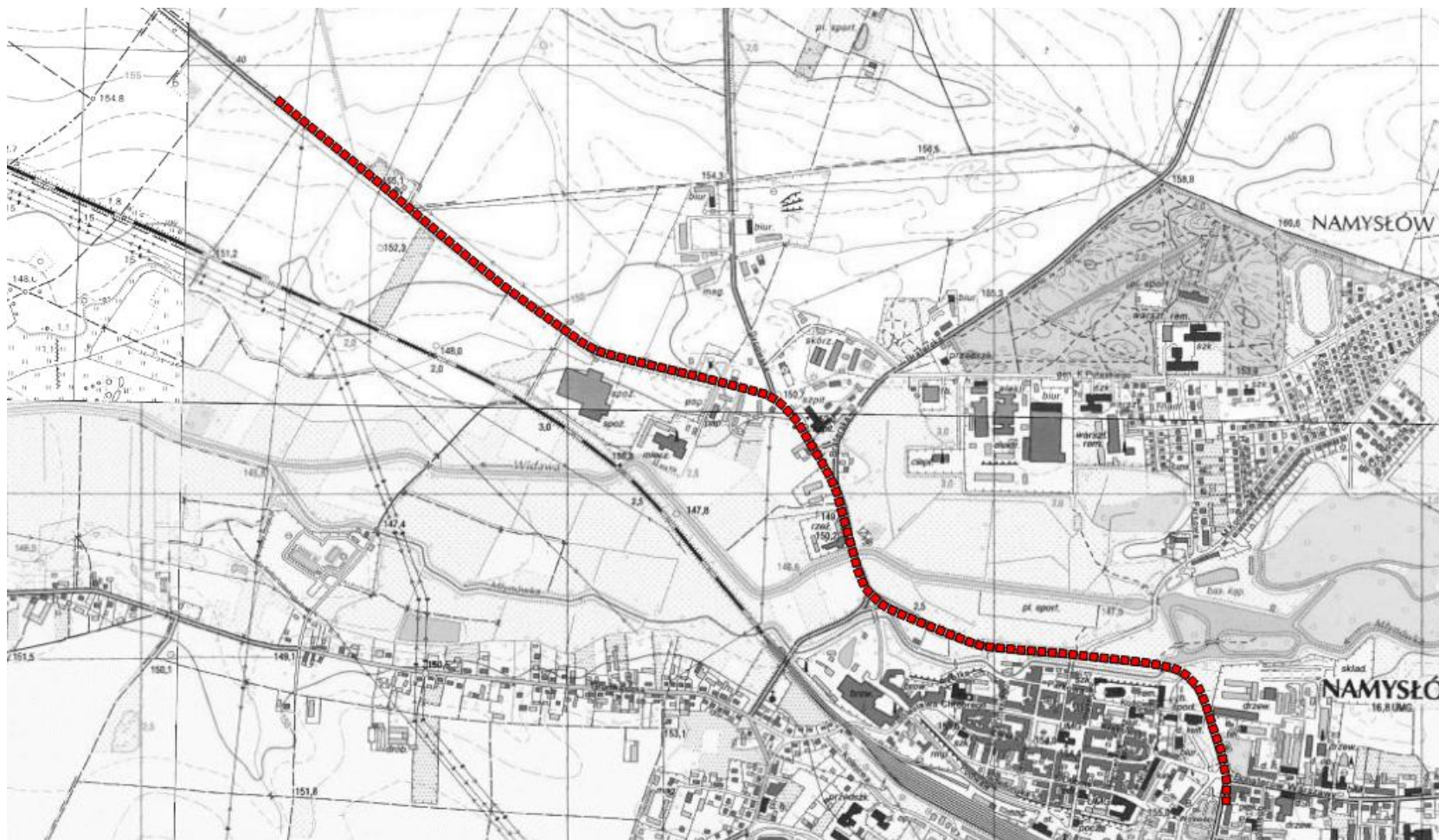
drogowego będzie wynikał z opracowanego przeglądu ekologicznego. Ze względu na lokalne uwarunkowania będzie to bardzo ograniczony zakres działań i należy raczej oczekiwać konieczności ustanowienia obszaru ograniczonego użytkowania, w szczególności na odcinkach gdzie pomiędzy pasem drogowym a elewacją budynku znajduje się niewielka 1-3 metrowa przestrzeń. W sąsiedztwie początkowego i końcowego odcinka (ul. Prudnicka, ul. Księdza Koziółka), ze względu na większe prędkości pojazdów i płynniejszy ruch nie można wykluczyć możliwości skutecznego zastosowania cichej nawierzchni. Skuteczność takiej nawierzchni (przyjęto wartość 3,0dB) przedstawiona została na załączniku graficznym nr **13-1**. Na wybranych odcinkach drogi może także zaistnieć możliwość realizacji ekranów akustycznych, co także zostało pokazane na mapie **13-1**. W przypadku odcinka północnego (DW415-Gogolin) obecny stan zagrożenia hałasem przedstawiono na załączniku graficznym nr **13-2**.

## **Rozdział 14 DROGA WOJEWÓDZKA NR 451 NA OBSZARZE POWIATU NAMYSŁOWSKIEGO**

### **14.1 Część opisowa**

#### **14.1.1 Opis obszaru objętego zakresem programu**

Przedmiotowy odcinek drogi wojewódzkiej nr 451 o długości 2600m, rozpoczyna się w km 27+300 a kończy w km 29+900. Wymieniony odcinek znajduje się na terenie miasta Namysłów. Droga wojewódzka nr 451 jest szlakiem komunikacyjnym o łącznej długości 32km, przebiegającym przez powiaty oleśnicki i namysłowski oraz łączącym drogę S8 pod Oleśnicą z drogą krajową nr 39 w Namysłowie. Granice obszaru analizowanego w niniejszym programie stanowią izolinie dopuszczalnych poziomów dźwięku określonych wskaźnikami  $L_{DWN}$  i  $L_N$ . Granice te określono w opracowanej mapie akustycznej, która stanowi podstawę niniejszego programu. Na rysunku [patrz: Rysunek 14-1] przedstawiono lokalizację odcinka drogi wojewódzkiej nr 451, objętego zakresem opracowania.



Rysunek 14-1 Lokalizacja odcinka drogi wojewódzkiej nr 451, na terenie miasta Namysłów

### 14.1.2 Podanie naruszenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku wraz z podaniem zakresu naruszenia

Zakres naruszeń dopuszczalnych poziomów hałasu pochodzącego od ruchu pojazdów odbywającego się po analizowanym odcinku DW 451 przedstawiono w tabelach [patrz: Tabela 14-1, Tabela 14-2]. W tabelach zestawiono opis przekroczeń wartości dopuszczalnych w przyporządkowaniu do poszczególnych odcinków, dla których wartość M jest większa od 0.

Tabela 14-1 Zakres wartości wskaźnika M  $L_{DWN}$  dla drogi DW 451

Nr drogi wojewódzkiej	M min	M max
451	0	24,30

Tabela 14-2 Zakres wartości wskaźnika M  $L_N$  dla drogi wojewódzkiej nr 451

Nr drogi wojewódzkiej	M min	M max
451	0	40,56

Tabela 14-3 Naruszenia dopuszczalnych poziomów hałasu komunikacyjnego w środowisku w otoczeniu drogi DW 451.

Lp.	Odcinek	Zakres naruszeń dopuszczalnych wartości poziomu hałasu $L_{DWN}/L_N$	Gmina	Liczba mieszkańców	Wskaźnik M/ Priorytet
1	DK 451, Namysłów, pomiędzy skrzyżowaniami z ulicami Sycowską i Braterską	Przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu określonego zarówno wskaźnikiem $L_{DWN}$ w granicach do 15dB na odcinku występowania terenów zakwalifikowanych jako tereny szpitala i do 10dB po południowej stronie drogi na terenach zabudowy mieszkaniowej  Szerokość pasa przekroczeń ~50-60m dla $L_{DWN}$ na terenie szpitala i 20-30m dla $L_{DWN}$ na terenie zabudowy mieszkaniowej	Namysłów	100	$L_{DWN}$ : M=20-40 dla terenu po południowej stronie drogi i M=0-10 dla terenu po stronie północnej  Analogiczne wartości M dla wskaźnika $L_N$  Priorytet: niski



Lp.	Odcinek	Zakres naruszeń dopuszczalnych wartości poziomu hałasu $L_{DWN}/L_N$	Gmina	Liczba mieszkańców	Wskaźnik M/ Priorytet
2	DK 451, Namysłów, na odcinku występowania terenów zakwalifikowanych jako mieszkaniowe na wysokości ul. Piastowskiej w Namysłowie i w rejonie ronda przy sklepie Kaufland.	Przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu określonego wskaźnikiem $L_{DWN}$ w granicach do 5dB na wysokości ul. Piastowskiej i do 10dB na wysokości sklepu Kaufland  Szerokość pasa przekroczeń ~0-10m dla $L_{DWN}$ .	Namysłów		Wartość wskaźnika M na poziomie 0-10 i od 10 do 20 odpowiednio dla północnej i południowej strony drogi.  Analogiczne wartości dla pory nocnej i wskaźnika $L_N$  Priorytet: niski

#### 14.1.3 Wyszczególnienie podstawowych kierunków i zakresów działań niezbędnych do przywrócenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku

Zgodnie z informacją przekazaną przez Wojewódzki Zarząd Dróg w Opolu, na przedmiotowym odcinku drogi wojewódzkiej nr 409 nie są w najbliższych latach (2014-2019) planowane działania inwestycyjne, które mogłyby w sposób zauważalny wpłynąć na poprawę stanu klimatu akustycznego w otoczeniu drogi. Planuje się wyłącznie prowadzenie prac związanych z bieżącym utrzymaniem stanu nawierzchni drogowej.

Warunki przestrzenne przy odcinkach drogi przy których występują przekroczenia poziomów dopuszczalnych nie dają możliwości łatwego i bezkonfliktowego zastosowania ekranów akustycznych, które w przypadku szpitala miejskiego dawałyby szansę na uzyskanie poziomów dopuszczalnych. Analogiczna sytuacja występuje w przypadku pojedynczych budynków mieszkalnych znajdujących się naprzeciw szpitala. Nieco dogodniejsza sytuacja występuje przy drodze 451 na długości ul. Piastowskiej, przy czym tutaj istotnym ograniczeniem może się okazać występujący drzewostan, oraz ograniczenia związane z ochroną zabytków, a w szczególności koniecznością przesłonięcia zabytkowego muru obronnego miasta.

W przypadku przekroczeń występujących na wysokości sklepu Kaufland wskazanym jest zweryfikowanie wymagań ochrony tego terenu przed hałasem, ze względu na pełnioną przez niego funkcję użytkową.

Ze względu na powyższe uwarunkowania proponuje się podjęcie działań mających na celu zapewnienie stanu klimatu akustycznego zgodnego z wymaganiami standardów akustycznych określonymi w przepisach prawa lokalnego w zakresie określonym w tabeli [patrz: Tabela 14-4]

Tabela 14-4 Kierunki i zakres działań naprawczych niezbędnych do przywrócenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku w otoczeniu drogi wojewódzkiej DW 451. Harmonogram realizacji programu.

Lp.	Orientacyjny kilometraż odcinka	Działania mające na celu poprawę klimatu akustycznego	Szacunkowe Koszty	Termin realizacji
1	27+300 - 29+900	Aktualizacja mapy akustycznej dla przedmiotowego odcinka drogowego w związku z zmianami w sposobie użytkowania terenu w otoczeniu drogi.	3.000,00 zł	2015

Odpowiedzialny:		Zarząd Dróg Wojewódzkich w Opolu			
2	27+300 29+900	-	Opracowanie przeglądu ekologicznego dla przedmiotowego odcinka drogowego. Szczegółowy zakres przeglądu ekologicznego omówiony został w rozdziale 1.1.6. W przeglądzie ekologicznym należy dokonać klasyfikacji terenów pod kątem standardów akustycznych uwzględniając wymaganie zawarte w art. 115 ustawy Prawo ochrony środowiska w szczególności dla terenu sklepu Kaufland)	40.000,00zł	2015
Odpowiedzialny:		Zarząd Dróg Wojewódzkich w Opolu			
3	27+300 29+900	-	Realizacja ekranów akustycznych, ustanowienie obszaru ograniczonego użytkowania, bądź realizacja innych działań wynikających z przeglądu ekologicznego.	(koszty działań uzależnione od wyników przeglądu ekologicznego)	2019
Odpowiedzialny:		Zarząd Dróg Wojewódzkich w Opolu			
4	27+300 29+900	-	Aktualizacja opracowania ekofizjograficznego gminy Namysłów w zakresie wprowadzenia informacji o potencjalnych strefach oddziaływania ponadnormatywnego infrastruktury komunikacyjnej.	25.000,00zł	2016
Odpowiedzialny:		Urząd Miejski w Namysłowie			
5	27+300 29+900	-	Uwzględnienie w zapisach miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego miasta ograniczeń w zakresie sposobu korzystania z nieruchomości w związku z ochroną środowiska przed hałasem, w szczególności jeżeli w konsekwencji opracowania przeglądu ekologicznego o którym mowa w punkcie 1 niniejszej tabeli, jeżeli utworzony zostanie obszar ograniczonego użytkowania.	10.000,00 zł	2016
Odpowiedzialny:		Urząd Miejski w Namysłowie			

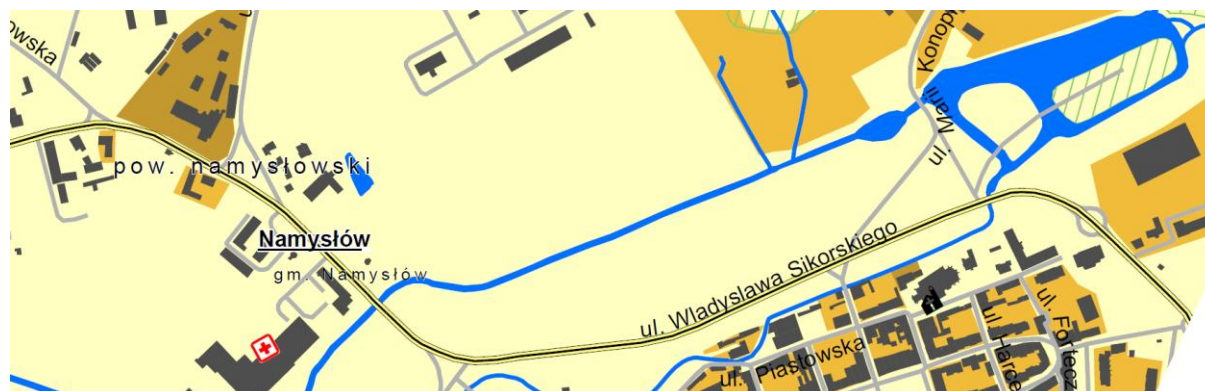
## 14.2 Uzasadnienie zakresu określonych w programie zagadnień

### 14.2.1 Dane i wnioski ze sporządzonych map akustycznych

#### 14.2.1.1 Charakterystyka obszaru objętego mapą akustyczną, w tym uwarunkowań wynikających z MPZP oraz ograniczeń związanych z występowaniem obszarów ograniczonego użytkowania

Przedmiotowy odcinek drogi wojewódzkiej znajduje się w północno-zachodniej części miasta Namysłowa, a tereny na jakie oddziałuje znajdują się w granicach miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego uchwalonego Uchwałą nr XXXIII/321/09 Rady Miasta Namysłów z dnia 10 grudnia 2009 r., w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego miasta Namysłów.

Droga przebiega przez tereny stosunkowo mało zainwestowane, stąd też skala jej ponadnormatywnego oddziaływania jest stosunkowo mała. Zasięgi terenów chronionych przed hałasem przedstawione zostały na rysunku [patrz: Rysunek 14-2].



Rysunek 14-2 Zasięgi terenów chronionych przed hałasem określone na podstawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego miasta Namysłowa

W granicach obszaru objętego mapą akustyczną nie zidentyfikowano obszarów ograniczonego użytkowania których uchwalenie byłoby podyktowane ponadnormatywnym oddziaływaniem akustycznym obiektów komunikacyjnych ani przemysłowych.

#### 14.2.1.2 Charakterystyka terenów objętych programem, w tym liczby mieszkańców, gęstości zaludnienia oraz zakresu przekroczeń dopuszczalnych hałasu w środowisku

Zgodnie z artykułem 119 ustawy Prawo ochrony środowiska, program ochrony środowiska tworzy się dla terenów na których poziom hałasu przekracza poziom dopuszczalny. W niniejszym rozdziale zawarto charakterystykę terenów objętych programem w zakresie liczby mieszkańców, gęstości zaludnienia, oraz zakresu przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu. Informacje przedstawiono w formie tabelarycznej [patrz: Tabela 14-5].

Tabela 14-5 Charakterystyka zagrożenia hałasem terenów objętych programem ochrony środowiska przed hałasem w oparciu o wskaźnik  $L_{DWN}$

Obszar województwa opolskiego	Przekroczenia wskaźnika hałasu drogowego $L_{DWN}$ [dB]				
	$\leq 5$ dB	> 5-10	> 10-15	> 15-20	> 20
	Stan warunków akustycznych środowiska				
	niedobry	zły		bardzo zły	
Pow. obszarów zagrożonych [km <sup>2</sup> ]	0,008	0,003	0,001	0,000	0,000
Liczba lokali mieszkalnych [tys.]	0,020	0,013	0,000	0,000	0,000
Liczba zagrożonych mieszkańców [tys.]	0,061	0,040	0,000	0,000	0,000
Liczba budynków szkolnych i przedszkolnych	0	0	0	0	0
Liczba budynków służby zdrowia, opieki społecznej i socjalnej	0	0	0	0	0
Inne obiekty budowlane istotne z punktu widzenia ochrony przed hałasem	0	0	0	0	0

Tabela 14-6 Charakterystyka terenów objętych programem ochrony środowiska przed hałasem w oparciu o wskaźnik  $L_N$

Obszar województwa opolskiego	Przekroczenia wskaźnika hałasu drogowego $L_N$ [dB]				
	$\leq 5$ dB	> 5-10	> 10-15	> 15-20	> 20
	Stan warunków akustycznych środowiska				
	niedobry	zły		bardzo zły	
Powierzchnia obszarów zagrożonych [km <sup>2</sup> ]	0,014	0,004	0,001	0,000	0,000

Liczba lokali mieszkalnych [tys.]	0,045	0,003	0,011	0,000	0,000
Liczba zagrożonych mieszkańców [tys.]	0,144	0,010	0,035	0,000	0,000
Liczba budynków szkolnych i przedszkolnych	0	0	0	0	0
Liczba budynków służby zdrowia, opieki społecznej i socjalnej	0	0	0	0	0
Inne obiekty budowlane istotne z punktu widzenia ochrony przed hałasem	0	0	0	0	0

#### 14.2.1.3 Charakterystyka techniczno – akustyczna źródeł hałasu mających negatywny wpływ na poziom hałasu w środowisku

Podstawowe informacje z zakresu danych techniczno – akustycznych dla drogi wojewódzkiej DW 409, na odcinku objętym programem przedstawione zostały w tabeli [patrz: Tabela 11-6]. Dane poniższe stanowiły informację wejściową opracowanej mapy akustycznej.

Tabela 14-7 Charakterystyka techniczno – akustyczna źródła hałasu

Nr drogi	Nazwa odcinka	Pojazdy silnikowe ogółem	Rodzajowa struktura ruchu pojazdów silnikowych						
			M	SO	SD	SC		A	Rol.
						bez p.	z p.		
DW 451	Namysłów – DK 42	9143	82	7571	677	320	393	73	27

#### 14.2.2 Analiza materiałów, dokumentów i publikacji wykorzystanych w programie

##### 14.2.2.1 Istniejące powiatowe lub gminne programy ochrony środowiska

Przegląd zapisów zawartych w powiatowym i gminnych programach ochrony środowiska, których realizacja przyczyniłaby się przynajmniej do częściowej poprawy stanu klimatu akustycznego przy przedmiotowym odcinku drogi wojewódzkiej 451, zawarto w tabeli [patrz: Tabela 14-8].

Tabela 14-8 Działania przewidziane powiatowym i gminnymi programami ochrony środowiska.

I.p.	Dokument	Ustalenia w zakresie hałasu
<b>Powiatowe</b>		
1	„Aktualizacja programu ochrony środowiska dla powiatu namysłowskiego na lata 2010-2013 z perspektywą na lata 2014-2017”	<p><u>Diagnoza stanu środowiska</u></p> <p>Aktualizacja programu ochrony środowiska dla powiatu namysłowskiego nie identyfikuje wprost drogi 451 jako źródła hałasu powodującego naruszenia standardów klimatu akustycznego. Nie mniej jednak w programie stwierdzono iż drogi krajowe, wojewódzkie i powiatowe mogą być źródłem przekroczeń poziomów dopuszczalnych. Z tego też względu w programie przyjęto odpowiednie cele i kierunki działań.</p> <p><u>Cel:</u> Dokonanie wiarygodnej oceny narażenia społeczeństwa na ponadnormatywny hałas i podjęcie kroków do zmniejszenia tego zagrożenia tam, gdzie jest ono największe.</p> <p><u>Kierunki działań:</u> Aktualizacja programu przeprowadzona została przed opracowaniem map akustycznych dla przedmiotowego odcinka drogowego, nie przewidziano zatem działań związanych bezpośrednio z ponadnormatywnym oddziaływaniem drogi wojewódzkiej 451. Przewidziano działania o charakterze ogólnym, których realizacja może wpłynąć pozytywnie na stan klimatu akustycznego na terenie powiatu:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• modernizacja nawierzchni dróg</li> </ul>

l.p.	Dokument	Ustalenia w zakresie hałasu
		<ul style="list-style-type: none"> <li>• usprawnianie organizacji ruchu drogowego</li> <li>• przestrzeganie zasad strefowania w planowaniu przestrzennym m.in. lokalizowania w sąsiedztwie przedsięwzięć o zbliżonej uciążliwości hałasu</li> <li>• tworzenie obszarów ograniczonego użytkowania zgodnie z wymogami obowiązujących przepisów prawnych w zakresie ochrony środowiska</li> <li>• wykonywanie pomiarów emisji hałasu przez określonych prawem zarządców dróg i podmioty gospodarcze oraz przekazywanie wyników pomiarów uprawnionym organom ochrony środowiska w formie ustalonej prawem</li> <li>• ustalanie i egzekwowanie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku przez właściwe organy i inspekcje ochrony środowiska</li> <li>• budowa ścieżek rowerowych</li> <li>• wprowadzanie stref wolnych od ruchu samochodowego</li> </ul>
<b>Gminne</b>		
2	Aktualizacja Programu Ochrony Środowiska na lata 2013-2016 z perspektywą na lata 2017 – 2020 dla Gminy Namysłów	<p><u>Cel strategiczny:</u> Ograniczenie uciążliwości hałasu na terenie Gminy</p> <p><u>Cele krótkookresowe:</u> Ograniczenie emisji hałasu do środowiska.</p> <p><u>Cele długookresowe do roku 2020:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Utrzymanie aktualnego poziomu hałasu w obszarach w których sytuacja akustyczna jest korzystna</li> <li>• Ograniczenie poziomu hałasu emitowanego przez środki transportu w obszarach wzdłuż głównych dróg</li> <li>• Wyeliminowanie z użytkowania środków transportu, maszyn i urządzeń których hałaśliwość nie odpowiada normom</li> </ul> <p><u>W programie przewidziano następujące działania które mogą mieć wpływ na stan zagrożenia hałasem w otoczeniu przedmiotowego odcinka drogowego:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Wprowadzanie inwentaryzacji źródeł uciążliwości akustycznej</li> <li>• Wymiana stolarki okiennej w budynkach narażonych na ponadnormatywny hałas</li> <li>• Budowa obwodnicy Namysłowa</li> </ul>

#### 14.2.2.2 Przepisy prawa, w tym prawa miejscowego, mające wpływ na stan akustyczny środowiska

W tabeli [patrz: Tabela 14-9] dokonano zestawienia obowiązujących miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, oraz innych dokumentów prawa miejscowego, których zapisy mają wpływ na stan klimatu akustycznego w otoczeniu przedmiotowego odcinka drogowego.

Tabela 14-9 Przegląd przepisów prawa, w tym prawa miejscowego, mających wpływ na stan akustyczny środowiska.

Lp.	Orientacyjny kilometr odcinka		Nazwa dokumentu	Uwarunkowania dotyczące klimatu akustycznego
	od km	do km		
1	27+300	29+900	Uchwała nr XXXIII/321/09 Rady Miasta Namysłów z dnia 10 grudnia 2009 r., w sprawie miejscowego	W treści miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego różnicując tereny o różnych funkcjach lub różnych zasadach zagospodarowania, wskazano, które z nich należą do poszczególnych rodzajów terenów, o których mowa w art. 113 ust. 2 pkt 1 ustawy

			planu zagospodarowania przestrzennego miasta Namysłów	POŚ. W treści planu nie stwierdzono innych zapisów pozwalających na prowadzenie takiej gospodarki przestrzeni, która pozwoliłaby minimalizować oddziaływanie akustyczne drogi wojewódzkiej 451.
--	--	--	---	---

### 14.3 Część graficzna

#### 14.3.1 Emisja hałasu przed i po realizacji zadań programu z uwzględnieniem liczby mieszkańców na terenie objętym programem.

Ze względu na zmiany w rzeczywistym sposobie zagospodarowania terenu w niektórych lokalizacjach (np. rejon sklepu Kaufland) można oczekiwać, iż po zaktualizowaniu mapy akustycznej dla tego odcinka drogowego, przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu w środowisku nie będą tutaj występować. Nie dotyczy to oczywiście całego analizowanego przebiegu drogi, nie mniej jednak podejmowanie działań naprawczych przed zaktualizowaniem mapy akustycznej mogłoby wiązać się z ponoszeniem niepotrzebnych kosztów przez zarządzającego drogą.

W przypadku identyfikacji odcinków drogi, gdzie zasadnym będzie realizacja ekranów akustycznych należy oczekiwać spadku poziomu hałasu o kilka do kilkunastu dB(A), natomiast w przypadku uchwalenia obszaru ograniczonego użytkowania stan klimatu akustycznego nie ulegnie poprawie, jednakże zostanie prawnie uregulowany.

Proponowana lokalizacja ekranów akustycznych została przedstawiona na załączniku graficznym nr **14-1**, pokazującym także skuteczność proponowanego rozwiązania. Należy podkreślić iż ostateczny kształt środków ochrony przed hałasem powinien wynikać z uwzględnionego w niniejszym programie przeglądu ekologicznego.

## Rozdział 15 DROGA WOJEWÓDZKA NR 414 NA OBSZARZE POWIATU OPOLSKIEGO

### 15.1 Część opisowa

#### 15.1.1 Opis obszaru objętego zakresem programu

Przedmiotowy odcinek drogi wojewódzkiej nr 414 o długości 2400m, rozpoczyna się w km 0+000 a kończy w km 2+400. Wymieniony odcinek znajduje się na terenie miejscowości Wrzoski, w gminie Dąbrowa. Droga wojewódzka 414 jest szlakiem komunikacyjnym łączącym miejscowości Prudnik z obwodnicą Opola, w miejscowości Wrzoski. Granice obszaru analizowanego w niniejszym Programie stanowią izoliny dopuszczalnych poziomów dźwięku określonych wskaźnikami  $L_{DWN}$  i  $L_N$ . Granice te określono w opracowanej mapie akustycznej [8], która stanowi podstawę niniejszego programu. Na rysunku [patrz: Rysunek 15-1] przedstawiono lokalizację odcinka drogi wojewódzkiej nr 414, objętego zakresem opracowania.



Rysunek 15-1 Lokalizacja odcinka drogi wojewódzkiej nr 414, na terenie gminy Dąbrowa

### 15.1.2 Podanie naruszenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku wraz z podaniem zakresu naruszenia

Zakres naruszeń dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku pochodzącego od ruchu pojazdów odbywającego się po analizowanym odcinku DW 414 przedstawiono w tabelach [patrz: Tabela 15-1, Tabela 15-2]. W tabeli zestawiono opis zakresu przekroczeń wartości dopuszczalnych w przyporządkowaniu do poszczególnych odcinków, dla których wartość wskaźnika  $M > 0$ .

Tabela 15-1 Zakres wartości wskaźnika  $M_{L_{DWN}}$  dla drogi wojewódzkiej nr 414

Nr drogi wojewódzkiej	M min	M max
414	0	49,86

Tabela 15-2 Zakres wartości wskaźnika  $M_{L_N}$  dla drogi wojewódzkiej nr 414

Nr drogi wojewódzkiej	M min	M max
414	0	11,45

W poniższej tabeli podano szczegółowe zestawienie obszarów przekroczeń występujących w ciągu analizowanego odcinka drogowego.

Tabela 15-3 Naruszenia dopuszczalnych poziomów hałasu wraz z podaniem zakresu naruszenia dla drogi wojewódzkiej nr 414 na obszarze powiatu opolskiego

Lp.	Odcinek	Zakres naruszeń dopuszczalnych wartości poziomu hałasu wyrażonego wskaźnikiem $L_{DWN}$ $L_N$	Gmina	Liczba mieszkańców	Wskaźnik M/ Priorytet
1	DK 414, Wrzoski	Przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu określonego wskaźnikiem $L_{DWN}$ w granicach do 5-6dB na odcinku występowania terenów zakwalifikowanych jako tereny zabudowy mieszkaniowej z usługami Szerokość pasa przekroczeń ~10-40m dla wskaźnika $L_{DWN}$ . W okresie nocy (wskaźnik $L_N$ ) wielkość przekroczeń nie jest większa niż 5dB(A).	Dąbrowa	400	$L_{DWN}$ : M=40-80 (SW część wsi) M=20-40 (NW część wsi) M=10-20 (SE część wsi) M=0-10 (NE część wsi) Priorytet: niski

### 15.1.3 Wyszczególnienie podstawowych kierunków i zakresów działań niezbędnych do przywrócenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku

Zgodnie z informacją przekazaną przez Wojewódzki Zarząd Dróg w Opolu, na przedmiotowym odcinku drogi wojewódzkiej nr 414 nie są w najbliższych latach (2014-2019) planowane działania inwestycyjne, które mogłyby w sposób zauważalny wpłynąć na poprawę stanu klimatu akustycznego w otoczeniu drogi. Planuje się wyłącznie prowadzenie prac związanych z bieżącym utrzymaniem stanu nawierzchni drogowej.



Warunki przestrzenne przy drodze 414 na terenie miejscowości Wrzoski przy których występują przekroczenia poziomów dopuszczalnych nie dają możliwości łatwego i bezkonfliktowego zastosowania ekranów akustycznych, które dawałyby szansę na uzyskanie poziomów dopuszczalnych hałasu w środowisku. Realizacja ekranów akustycznych stanowi w tym przypadku rozwiązanie częściowe problemu jedynie na niewielkich odcinkach drogi.

Ponadto, ze względu na ograniczenie prędkości ruchu jak na terenie zabudowanym, wymiana nawierzchni na cichą, także nie przyniesie oczekiwanych rezultatów i w okresie dla którego wyliczany jest wskaźnik  $L_{DWN}$  poziom hałasu nie osiągnie wartości dopuszczalnych.

Ze względu na powyższe uwarunkowania proponuje się podjęcie działań mających na celu zapewnienie stanu klimatu akustycznego zgodnego z wymaganiami standardów akustycznych określonymi w przepisach prawa lokalnego w zakresie określonym w tabeli [patrz: Tabela 14-4]

Tabela 15-4 Kierunki i zakres działań naprawczych mające na celu uregulowanie stanu klimatu akustycznego w otoczeniu drogi wojewódzkiej DW 414 na terenie powiatu opolskiego. Harmonogram realizacji programu.

Lp.	Orientacyjny kilometraż odcinka	Działania mające na celu poprawę klimatu akustycznego	Szacunkowe Koszty	Termin realizacji
1	0+000 – 2+400	Opracowanie przeglądu ekologicznego. Szczegółowy zakres przeglądu ekologicznego omówiony został w rozdziale 1.1.6	40.000,00	2016
Odpowiedzialny:		Zarząd Dróg Wojewódzkich		
2	0+000 – 2+400	Realizacja ekranów akustycznych, albo też innych działań na jakie pozwalają będą uwarunkowania techniczne przeanalizowane w ramach przeglądu ekologicznego. Utworzenie obszaru ograniczonego użytkowania w przypadku braku możliwości realizacji działań technicznych / inwestycyjnych.	(koszty działań uzależnione od wyników przeglądu ekologicznego)	2019
Odpowiedzialny:		Zarząd Dróg Wojewódzkich		
3	0+000 – 2+400	Aktualizacja treści opracowania ekofizjograficznego, oraz studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Dąbrowa o informacje o strefach oddziaływania ponadnormatywnego infrastruktury komunikacyjnej.  Uwzględnienie w zapisach miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego uwarunkowań wynikających z ustanowienia obszaru ograniczonego użytkowania (o ile obszar taki zostanie utworzony w ramach pozycji 1) niniejszego harmonogramu)	10.000,00zł  10.000,00zł	2016
Odpowiedzialny:		Urząd Gminy Dąbrowa		

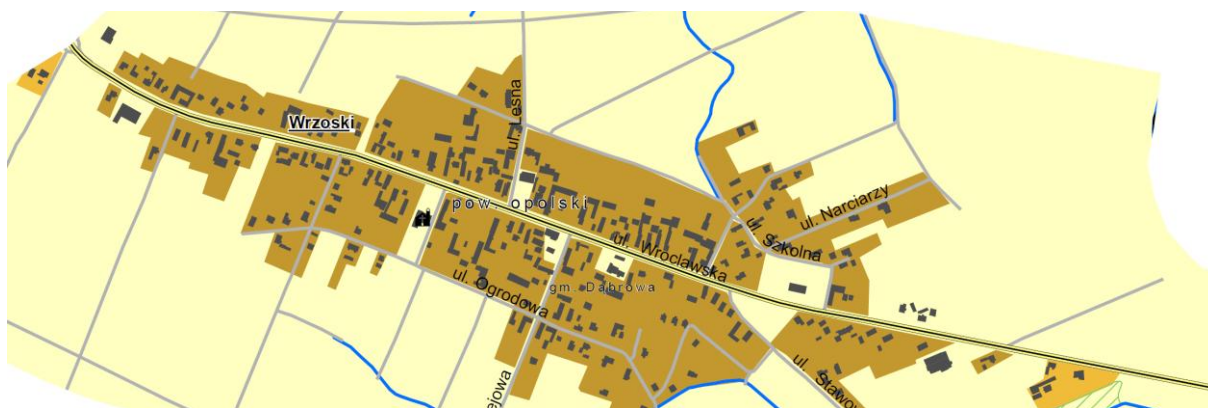
## 15.2 Uzasadnienie zakresu określonych w programie zagadnień

### 15.2.1 Dane i wnioski ze sporządzonych map akustycznych

#### 15.2.1.1 Charakterystyka obszaru objętego mapą akustyczną, w tym uwarunkowań wynikających z MPZP oraz ograniczeń związanych z występowaniem obszarów ograniczonego użytkowania

Przedmiotowy odcinek drogi wojewódzkiej znajduje się we wschodniej części gminy Dąbrowa (m. Wrzoski), a tereny na jakie oddziałuje znajdują się poza granicami obowiązujących obecnie miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego.

Droga przebiega przez tereny zainwestowane, stąd też skala jej ponadnormatywnego oddziaływania jest stosunkowo duża. Zasięgi terenów chronionych przed hałasem przedstawione zostały na rysunku [patrz: Rysunek 14-2]. Kolorem brązowym oznaczono tereny mieszkaniowe z usługami. Tereny chronione występują praktycznie na całym odcinku miejscowości Wrzoski.



Rysunek 15-2 Zasięgi terenów chronionych przed hałasem określone na podstawie pisma Wójta gminy Dąbrowa

W granicach obszaru objętego mapą akustyczną nie zidentyfikowano obszarów ograniczonego użytkowania których uchwalenie byłoby podyktowane ponadnormatywnym oddziaływaniem akustycznym obiektów komunikacyjnych ani przemysłowych.

#### 15.2.1.2 Charakterystyka terenów objętych programem, w tym liczby mieszkańców, gęstości zaludnienia oraz zakresu przekroczeń dopuszczalnych hałasu w środowisku

Zgodnie z artykułem 119 ustawy Prawo ochrony środowiska, program ochrony środowiska tworzy się dla terenów na których poziom hałasu przekracza poziom dopuszczalny. W niniejszym rozdziale zawarto charakterystykę terenów objętych programem w zakresie liczby mieszkańców, gęstości zaludnienia, oraz zakresu przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu. Informacje przedstawiono w formie tabelarycznej [patrz: Tabela 14-5].

Tabela 15-5 Charakterystyka zagrożenia hałasem terenów objętych programem ochrony środowiska przed hałasem w oparciu o wskaźnik  $L_{DWN}$

Obszar województwa opolskiego	Przekroczenia wskaźnika hałasu drogowego $L_{DWN}$ [dB]				
	<= 5 dB	> 5-10	> 10-15	> 15-20	> 20
	Stan warunków akustycznych środowiska				
	nieдобry		zły		bardzo zły
Pow. obszarów zagrożonych [km <sup>2</sup> ]	0,235	0,077	0,014	0,000	0,000
Liczba lokali mieszkalnych [tys.]	0,526	0,191	0,128	0,000	0,000
Liczba zagrożonych mieszkańców [tys.]	1,756	0,638	0,427	0,000	0,000
Liczba budynków szkolnych i	0	0	0	0	0

przedszkolnych					
Liczba budynków służby zdrowia, opieki społecznej i socjalnej	0	0	0	0	0
Inne obiekty budowlane istotne z punktu widzenia ochrony przed hałasem	0	0	0	0	0

Tabela 15-6 Charakterystyka terenów objętych programem ochrony środowiska przed hałasem w oparciu o wskaźnik  $L_N$

Obszar województwa opolskiego	Przekroczenia wskaźnika hałasu drogowego $L_N$ [dB]				
	<= 5 dB	> 5-10	> 10-15	> 15-20	> 20
	Stan warunków akustycznych środowiska				
	nieдобry		zły		bardzo zły
Pow. obszarów zagrożonych [km <sup>2</sup> ]	0,231	0,050	0,007	0,000	0,000
Liczba lokali mieszkalnych [tys.]	0,481	0,199	0,106	0,000	0,000
Liczba zagrożonych mieszkańców [tys.]	1,607	0,666	0,353	0,000	0,000
Liczba budynków szkolnych i przedszkolnych	0	0	0	0	0
Liczba budynków służby zdrowia, opieki społecznej i socjalnej	0	0	0	0	0
Inne obiekty budowlane istotne z punktu widzenia ochrony przed hałasem	0	0	0	0	0

### 15.2.1.3 Charakterystyka techniczno – akustyczna źródeł hałasu mających negatywny wpływ na poziom hałasu w środowisku

Podstawowe informacje z zakresu danych techniczno – akustycznych dla drogi wojewódzkiej DW 141, na odcinku objętym programem przedstawione zostały w tabeli [patrz: Tabela 11-6]. Dane poniżej stanowiły informacje wejściową opracowanej mapy akustycznej.

Tabela 15-7 Charakterystyka techniczno – akustyczna źródła hałasu

Nr drogi	Nazwa odcinka	Pojazdy silnikowe ogółem	Rodzajowa struktura ruchu pojazdów						
			M	SO	SD	SC		A	Rol.
						bez p.	z p.		
DW 414	Wrzoski - Opole	11287	56	10215	474	158	260	113	11

## 15.2.2 Analiza materiałów, dokumentów i publikacji wykorzystanych w programie

### 15.2.2.1 Istniejące powiatowe lub gminne programy ochrony środowiska

Tabela 15-8 Działania przewidziane powiatowym i gminnymi programami ochrony środowiska.

Lp.	Dokument	Ustalenia w zakresie hałasu
<b>Powiatowe</b>		
1	Program Ochrony Środowiska dla Powiatu Opolskiego na lata 2008-2011 z perspektywą do roku 2015	Strategicznym celem działań w zakresie ochrony przed hałasem na obszarze województwa opolskiego jest zmniejszenie skali uciążliwości akustycznej, na którą narażeni są mieszkańcy województwa.  Do głównych celów warunkujących realizację celu strategicznego w zakresie ochrony przed hałasem na obszarze powiatu opolskiego zalicza się: <ul style="list-style-type: none"> <li>przeprowadzenie oceny stanu akustycznego środowiska dla terenów pozostającymi pod negatywnym wpływem akustycznym ze strony dróg, linii kolejowych i zakładów przemysłowych;</li> </ul>

		<ul style="list-style-type: none"> <li>• wspieranie technologii w zakładach produkcyjnych zmniejszających emisję hałasu do środowiska,</li> <li>• Wprowadzanie zapisów do dokumentów planistycznych ujmujących konieczność ochrony przed hałasem</li> </ul> <p>Zgodnie z programem „Priorytetem w zakresie poprawy stanu środowiska w tym poprawy klimatu akustycznego na terenie powiatu powinny być przede wszystkim:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• zapewnienie mieszkańcom dobrego klimatu akustycznego, głównie przez polepszenie stanu technicznego dróg oraz skoordynowanie wszystkich dokumentów planistycznych i strategicznych na poziomie powiatu.</li> </ul> <p>W ramach programu przewidziano następujące zadania własne powiatu:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Aktualizowanie bazy danych o obiektach stwarzających zagrożenie akustyczne dla środowiska, zagrożenia hałasem komunikacyjnym i przemysłowym,</li> <li>• Dalsza modernizacja dróg powiatowych</li> <li>• Opracowanie programów ochrony przed hałasem – jeżeli zaistnieje taka konieczność, po opracowaniu map akustycznych</li> </ul> <p>Oraz działania koordynowane</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Minimalizacja emisji hałasu komunikacyjnego przez m.in. budowę ekranów akustycznych wzdłuż dróg gdzie występują przekroczenia standardów akustycznych</li> <li>• Uwzględnienie potrzeb w zakresie ochrony przed hałasem w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gmin oraz miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego</li> </ul>
<b>Gminne</b>		
2	Program ochrony środowiska dla gminy Dąbrowa na lata	<p>Celem strategii długoterminowej (do roku 2014) jest zmniejszenie uciążliwości hałasu dla mieszkańców i środowiska, przez obniżenie jego natężenia do poziomu obowiązujących standardów.</p> <p>Kierunek realizacji zadań:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• wzmocnienie kontroli jednostek gospodarczych, w zakresie ich wpływu na poziom hałasu w otoczeniu,</li> <li>• opracowanie planów zagospodarowania przestrzennego z uwzględnieniem poziomu hałasu, szczególnie przy lokalizacji nowych dróg lub budownictwa mieszkaniowego, w sąsiedztwie już istniejących tras komunikacyjnych,</li> <li>• zastosowanie ekranów przeciwhałasowych i nasadzeń izolacyjnych wzdłuż autostrady;</li> <li>• opracowanie mapy terenów zagrożonych hałasem,</li> <li>• rozbudowanie systemu monitorowania hałasu drogowego,</li> <li>• wymiana okien na dźwiękoszczelne,</li> <li>• sprawny oraz wewnętrznie i zewnętrznie zintegrowany system transportowo-komunikacyjny,</li> <li>• uwolnienie centrów miejscowości z ruchu tranzytowego,</li> <li>• polepszenie stanu technicznego dróg,</li> <li>• szeroko pojęta edukacja ekologiczna oraz działalność promocyjna na rzecz ekologii,</li> <li>• koordynacja dokumentów planistycznych i strategicznych na wszystkich szczeblach administracji</li> </ul> <p>Działania w krótkiej perspektywie czasowej (do roku 2006)</p> <p>Zadania ograniczające poziom hałasu polegają na:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Kontroli jednostek emitujących hałas i egzekwowanie przestrzegania dopuszczalnego poziomu hałasu w środowisku</li> <li>• Rozpoznanie klimatu akustycznego w wybranych punktach, w których może występować zagrożenie hałasem</li> </ul>

		<ul style="list-style-type: none"><li>• Zastosowanie ekranów przeciwhałasowych i nasadzeń zielenią izolacyjną wzdłuż autostrady A-4 nasadzenia ograniczają również rozprzestrzenienie się zanieczyszczeń komunikacyjnych</li><li>• Działania dotyczące usprawnienia ruchu drogowego</li><li>• Wymianę okien na dźwiękoszczelne, zwłaszcza wzdłuż głównych dróg komunikacyjnych</li><li>• Wprowadzenie do planów zagospodarowania przestrzennego zapisów odnośnie standardów akustycznych dla poszczególnych terenów w aspekcie rozwoju turystyki /głównie weekendowej, ale i agroturystycznej/</li></ul>
--	--	--

### 15.2.2.2 Przepisy prawa, w tym prawa miejscowego, mające wpływ na stan akustyczny środowiska

Obszar oddziaływania drogi krajowej 414 na odcinku miejscowości Wrzoski nie jest objęty żadnym z obowiązujących miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego.

## 15.3 Część graficzna

### 15.3.1 Emisja hałasu przed i po realizacji zadań programu z uwzględnieniem liczby mieszkańców na terenie objętym programem

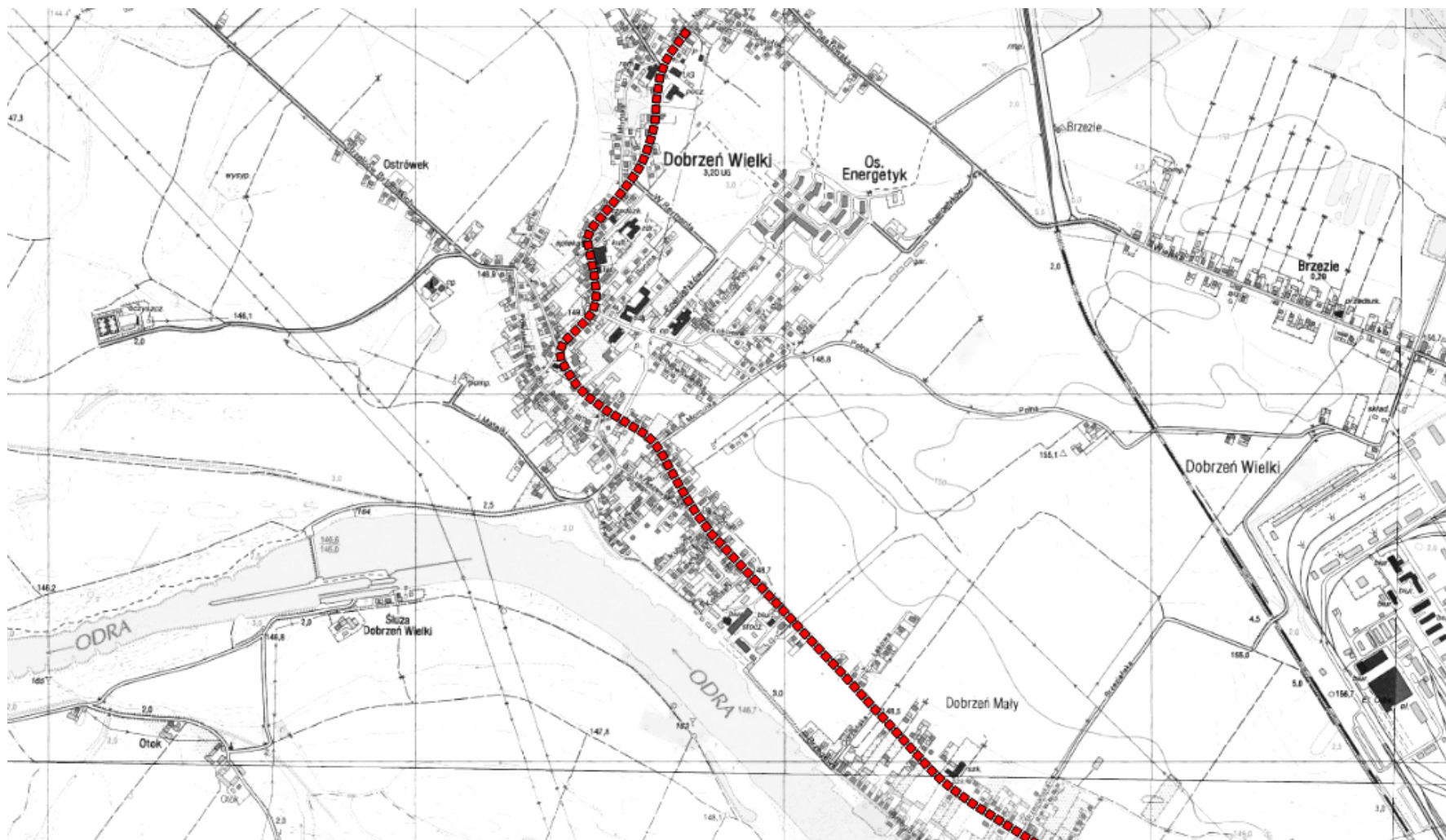
Dla obszaru nie przewiduje się podejmowania działań ograniczających emisję hałasu do środowiska. Przegląd ekologiczny wskazany w programie stanowić będzie podstawę do ustanowienia obszaru ograniczonego użytkowania. Stan zagrożenia hałasem dla stanu obecnego przedstawiono na załączniku graficznym nr **12-1**.

## Rozdział 16 DROGA WOJEWÓDZKA NR 454 NA OBSZARZE POWIATU OPOLSKIEGO

### 16.1 Część opisowa

#### 16.1.1 Opis obszaru objętego zakresem programu

Przedmiotowy odcinek drogi wojewódzkiej nr 454 o długości 6000m, rozpoczyna się w km 4+600 a kończy w km 12+600. Wymieniony odcinek położony jest w gminie Dobrzeń Wielki, na terenie miejscowości Dobrzeń Wielki oraz Dobrzeń Mały. Droga wojewódzka nr 454 jest szlakiem komunikacyjnym o długości 51km, przebiegającym przez powiaty opolski oraz namysłowski, łączącym miasto Opole z Namysłowem oraz drogami krajowymi DK45, DK46 oraz DK94. Granice obszaru analizowanego w niniejszym programie stanowią izoliny dopuszczalnych poziomów dźwięku określonych wskaźnikami  $L_{DWN}$  i  $L_N$ . Granice te określono w opracowanej mapie akustycznej, która stanowi podstawę niniejszego programu. Na rysunku [patrz: Rysunek 16-1] przedstawiono lokalizację odcinka drogi wojewódzkiej nr 454, objętego zakresem opracowania.



Rysunek 16-1 Lokalizacja odcinka drogi wojewódzkiej nr 454, na terenie powiatu opolskiego, miejscowość Dobrzeń Wielki

### 16.1.2 Podanie naruszenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku wraz z podaniem zakresu naruszenia

Zakres naruszeń dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku pochodzącego od ruchu pojazdów odbywającego się po analizowanym odcinku DW 454 przedstawiono w tabelach [patrz: Tabela 16-1, Tabela 16-2]. W tabeli zestawiono opis zakresu przekroczeń wartości dopuszczalnych w przyporządkowaniu do poszczególnych odcinków, dla których wartość wskaźnika M jest większa od 0.

Tabela 16-1 Zakres wartości wskaźnika M  $L_{DWN}$  dla drogi wojewódzkiej nr 454

Nr drogi wojewódzkiej	M min	M max
454	7,04	144,72

Tabela 16-2 Zakres wartości wskaźnika M  $L_N$  dla drogi wojewódzkiej nr 454

Nr drogi wojewódzkiej	M min	M max
454	11,41	107,65

W poniższej tabeli podano szczegółowe zestawienie obszarów przekroczeń występujących w ciągu analizowanego odcinka drogowego.

Tabela 16-3 Naruszenia dopuszczalnych poziomów hałasu wraz z podaniem zakresu naruszenia dla drogi wojewódzkiej nr 454 na terenie powiatu opolskiego

Lp.	Odcinek	Zakres naruszeń dopuszczalnych wartości poziomu hałasu wyrażonego wskaźnikiem $L_{DWN}$ $L_N$	Gmina	Liczba mieszkańców	Wskaźnik M/ Priorytet
1	DK 454, Dobrzeń Mały, Czarnowąsy, Borki	Przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu określonego wskaźnikiem $L_{DWN}$ w granicach do 5-6dB na odcinku występowania terenów zakwalifikowanych jako tereny zabudowy mieszkaniowej z usługami. Tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej występują w sąsiedztwie pasa drogowego sporadycznie.	Dobrzeń Wielki	1350	$L_{DWN}$ : M=0-10 M=10-20 M=20-40  Priorytet: średni
2	DK 454 Dobrzeń Wielki	Szerokość pasa przekroczeń ~10-40m dla wskaźnika $L_{DWN}$ .  W okresie nocy (wskaźnik $L_N$ ) wielkość przekroczeń nie jest większa niż 5dB(A).	Dobrzeń Wielki		$L_{DWN}$ : M=80-160  Priorytet: średni

### 16.1.3 Wyszczególnienie podstawowych kierunków i zakresów działań niezbędnych do przywrócenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku

Zgodnie z informacją przekazaną przez Wojewódzki Zarząd Dróg w Opolu, na przedmiotowym odcinku drogi wojewódzkiej nr 454 są w najbliższych latach (2014-2019) planowane działania inwestycyjne, które wpłyną w sposób zauważalny na poprawę stanu klimatu akustycznego w otoczeniu drogi.

Ze względu na powyższe uwarunkowania proponuje się podjęcie działań mających na celu zapewnienie stanu klimatu akustycznego zgodnego z wymaganiami standardów akustycznych określonymi w przepisach prawa lokalnego w zakresie określonym w tabeli [patrz: Tabela 14-4]

Tabela 16-4 Działania mające na celu uregulowanie stanu klimatu akustycznego w otoczeniu drogi wojewódzkiej DW 414. Harmonogram realizacji programu.

Lp.	Orientacyjny kilometraż odcinka	Działania mające na celu poprawę klimatu akustycznego	Szacunkowe Koszty	Termin realizacji
1	4+600 - 12+600	Budowa obwodnicy miejscowości Czarnowąsy do połączenia z infrastrukturą komunikacyjną miasta Opole	b. d.	2019
2		Rozpoczęcie prac związanych z budową obwodnicy miejscowości Dobrzeń Wielki, Dobrzeń Mały i Borki	b. d.	2019
3	4+600 - 12+600	Wykonanie analizy porealizacyjnej dla nowo zrealizowanej obwodnicy miejscowości Czarnowąsy w zakresie oddziaływania akustycznego i weryfikacji zastosowanych środków ochrony przed hałasem.	40.000,00zł	2019
Odpowiedzialny:		Zarząd Dróg Wojewódzkich w Opolu		

## 16.2 Uzasadnienie zakresu określonych w programie zagadnień

### 16.2.1 Dane i wnioski ze sporządzonych map akustycznych

#### 16.2.1.1 Charakterystyka obszaru objętego mapą akustyczną, w tym uwarunkowań wynikających z MPZP oraz ograniczeń związanych z występowaniem obszarów ograniczonego użytkowania

Przedmiotowy odcinek drogi wojewódzkiej znajduje się w gminie Dobrzeń Wielki, a tereny na jakie oddziałuje znajdują się w granicy obowiązujących miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego. Droga przebiega przez tereny zainwestowane, stąd też skala jej ponadnormatywnego oddziaływania jest stosunkowo duża. Zasięgi terenów chronionych przed hałasem przedstawione zostały na rysunku [patrz: Rysunek 14-2]. Kolorem jasno-brązowym oznaczono tereny mieszkaniowe z usługami, natomiast kolorem brązowym tereny dla których dopuszczalne poziomy hałasu w środowisku są ostrzejsze (np. tereny zabudowy jednorodzinnej). Tereny chronione występują praktycznie na całym odcinku miejscowości Dobrzeń Wielki.







Tabela 16-5 Zasięgi terenów chronionych przed hałasem określone na podstawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego gminy Dobrzeń Wielki

### 16.2.1.2 Charakterystyka terenów objętych programem, w tym liczby mieszkańców, gęstości zaludnienia oraz zakresu przekroczeń dopuszczalnych hałasu w środowisku

Zgodnie z artykułem 119 ustawy Prawo ochrony środowiska, program ochrony środowiska tworzy się dla terenów na których poziom hałasu przekracza poziom dopuszczalny. W niniejszym rozdziale zawarto charakterystykę terenów objętych programem w zakresie liczby mieszkańców, gęstości zaludnienia, oraz zakresu przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu. Informacje przedstawiono w formie tabelarycznej [patrz: Tabela 14-5].

Tabela 16-6 Charakterystyka zagrożenia hałasem terenów objętych programem ochrony środowiska przed hałasem w oparciu o wskaźnik  $L_{DWN}$

Obszar województwa opolskiego	Przekroczenia wskaźnika hałasu drogowego $L_{DWN}$ [dB]				
	<= 5 dB	> 5-10	> 10-15	> 15-20	> 20
	Stan warunków akustycznych środowiska				
	niedobry	zły		bardzo zły	
Pow. obszarów zagrożonych [km <sup>2</sup> ]	0,235	0,077	0,014	0,000	0,000
Liczba lokali mieszkalnych [tys.]	0,526	0,191	0,128	0,000	0,000
Liczba zagrożonych mieszkańców [tys.]	1,756	0,638	0,427	0,000	0,000
Liczba budynków szkolnych i przedszkolnych	0	0	0	0	0
Liczba budynków służby zdrowia, opieki społecznej i socjalnej	0	0	0	0	0
Inne obiekty budowlane istotne z punktu widzenia ochrony przed hałasem	0	0	0	0	0

Tabela 16-7 Charakterystyka terenów objętych programem ochrony środowiska przed hałasem w oparciu o wskaźnik  $L_N$

Obszar województwa opolskiego	Przekroczenia wskaźnika hałasu drogowego $L_N$ [dB]				
	<= 5 dB	> 5-10	> 10-15	> 15-20	> 20
	Stan warunków akustycznych środowiska				
	niedobry	zły		bardzo zły	
Pow. obszarów zagrożonych [km <sup>2</sup> ]	0,231	0,050	0,007	0,000	0,000
Liczba lokali mieszkalnych [tys.]	0,481	0,199	0,106	0,000	0,000
Liczba zagrożonych mieszkańców [tys.]	1,607	0,666	0,353	0,000	0,000
Liczba budynków szkolnych i przedszkolnych	0	0	0	0	0
Liczba budynków służby zdrowia, opieki społecznej i socjalnej	0	0	0	0	0
Inne obiekty budowlane istotne z punktu widzenia ochrony przed hałasem	0	0	0	0	0

### 16.2.1.3 Charakterystyka techniczno – akustyczna źródeł hałasu mających negatywny wpływ na poziom hałasu w środowisku

Podstawowe informacje z zakresu danych techniczno – akustycznych dla drogi wojewódzkiej DW 454, na odcinku objętym programem przedstawione zostały w tabeli [patrz: Tabela 11-6]. Dane poniższe stanowiły informacje wejściową opracowanej mapy akustycznej.

Tabela 16-8 Charakterystyka techniczno – akustyczna źródła hałasu

Nr drogi	Nazwa odcinka	Pojazdy silnikowe ogółem	Rodzajowa struktura ruchu pojazdów						
			M	SO	SD	SC		A	Rol.
						bez p.	z p.		
DW 454	Opole – Borki	11648	105	9715	827	291	582	116	12
	Borki – Dobrzeń Wlk.	9551	85	8233	630	181	315	96	10

### 16.2.2 Analiza materiałów, dokumentów i publikacji wykorzystanych w programie

#### 16.2.2.1 Istniejące powiatowe lub gminne programy ochrony środowiska

Tabela 16-9 Działania przewidziane powiatowym i gminnymi programami ochrony środowiska.

l.p.	Dokument	Ustalenia w zakresie hałasu
		Powiatowe
1	Program Ochrony Środowiska dla Powiatu Opolskiego na lata 2008-2011 z perspektywą do roku 2015	<p>Strategicznym celem działań w zakresie ochrony przed hałasem na obszarze województwa opolskiego jest zmniejszenie skali uciążliwości akustycznej, na którą narażeni są mieszkańcy województwa.</p> <p>Do głównych celów warunkujących realizację celu strategicznego w zakresie ochrony przed hałasem na obszarze powiatu opolskiego zalicza się:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• przeprowadzenie oceny stanu akustycznego środowiska dla terenów pozostających pod negatywnym wpływem akustycznym ze strony dróg, linii kolejowych i zakładów przemysłowych;</li> <li>• wspieranie technologii w zakładach produkcyjnych zmniejszających emisję hałasu do środowiska,</li> <li>• Wprowadzanie zapisów do dokumentów planistycznych ujmujących konieczność ochrony przed hałasem</li> </ul> <p>Zgodnie z programem „Priorytetem w zakresie poprawy stanu środowiska w tym poprawy klimatu akustycznego na terenie powiatu powinny być przede wszystkim:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• zapewnienie mieszkańcom dobrego klimatu akustycznego, głównie przez polepszenie stanu technicznego dróg oraz skoordynowanie wszystkich dokumentów planistycznych i strategicznych na poziomie powiatu.</li> </ul> <p>W ramach programu przewidziano następujące zadania własne powiatu:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Aktualizowanie bazy danych o obiektach stwarzających zagrożenie akustyczne dla środowiska, zagrożenia hałasem komunikacyjnym i przemysłowym,</li> <li>• Dalsza modernizacja dróg powiatowych</li> <li>• Opracowanie programów ochrony przed hałasem – jeżeli zaistnieje taka konieczność, po opracowaniu map akustycznych</li> </ul> <p>Oraz działania koordynowane</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Minimalizacja emisji hałasu komunikacyjnego przez m.in. budowę ekranów akustycznych wzdłuż dróg gdzie występują</li> </ul>

<b>l.p.</b>	<b>Dokument</b>	<b>Ustalenia w zakresie hałasu</b>
<b>Powiatowe</b>		
		przekroczenia standardów akustycznych <ul style="list-style-type: none"> <li>• Uwzględnienie potrzeb w zakresie ochrony przed hałasem w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gmin oraz miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego</li> </ul>
<b>Gminne</b>		
1	Program Ochrony Środowiska wraz z Planem Gospodarki Odpadami dla Gminy Dobrzeń Wielki na lata 2005 – 2008 z uwzględnieniem perspektywy na lata 2009 - 2012	Cele krótkoterminowe (do roku 2008) w zakresie ochrony przed hałasem obejmują stworzenie i aktualizację bazy danych o obiektach przemysłowych stwarzających zagrożenie akustyczne dla środowiska. Cele długoterminowe obejmują następujące działania: <ul style="list-style-type: none"> <li>• prowadzenie bieżących remontów dróg gminnych,</li> <li>• pozyskiwanie danych o skali zagrożenia hałasem,</li> <li>• ograniczenie uciążliwości akustycznej dróg i tras kolejowych do poziomu, wymaganego normami, budowa ekranów dźwiękochłonnych, stosowanie od strony drogi i torów kolejowych okien o zwiększonej izolacyjności akustycznej, lokalizacja ochronnych pasów zieleni,</li> <li>• egzekwowanie wymagań dotyczących stanu technicznego pojazdów i przestrzegania dozwolonej prędkości ruchu,</li> <li>• uwzględnianie w ewentualnych zamianach miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego dopuszczalnych wartości poziomu dźwięku w środowisku dla poszczególnych jednostek strukturalnych.</li> </ul>

#### 16.2.2.2 Przepisy prawa, w tym prawa miejscowego, mające wpływ na stan akustyczny środowiska

W tabeli [patrz: Tabela 14-9] dokonano zestawienia obowiązujących miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, oraz innych dokumentów prawa miejscowego, których zapisy mają wpływ na stan klimatu akustycznego w otoczeniu przedmiotowego odcinka drogowego.

Tabela 16-10 Przegląd przepisów prawa, w tym prawa miejscowego, mających wpływ na stan akustyczny środowiska.

<b>Lp.</b>	<b>Orientacyjny kilometr</b>		<b>Nazwa dokumentu</b>	<b>Uwarunkowania dotyczące klimatu akustycznego</b>
	<b>od km</b>	<b>do km</b>		
1	4+600	12+600	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Uchwała nr XXX/206/2009 RG Dobrzeń Wielki z dnia 12 lutego w sprawie MPZP na obszarze wsi Czarnowąsy.</li> <li>• Uchwała nr XXI/241/2000 Rady Gminy Dobrzeń Wielki z dnia 14 lutego 2000 r. w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla wsi Borki.</li> <li>• Uchw. nr XIII/1-4/99 RG Dobrzeń Wielki z dnia 29 XII 1999 r. w sprawie MPZP Centrum–Dobrzeń Wlk.</li> <li>• Uchwała nr XII/132/2003 Rady Gminy w Dobrzenu Wielkim z dnia 18 grudnia 2003 r. w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego na obszarze wsi Dobrzeń Wielki.</li> <li>• Uchwała nr XXIV/286/2001 RG Dobrzeń Wielki z dnia 22 marca 2001 r. w sprawie MPZP na obszarze wsi Dobrzeń Mały.</li> </ul> Pozostały obszar obejmujący analizowany odcinek zakwalifikowano na podstawie MPZP dla budowy nadbrzeża przeładunkowego oraz na podstawie pisma UG Dobrzeń Wielki (znak Nr An.7021.114.2012 z dn. 10.07 2012 r.)	

## 16.3 Część graficzna

### 16.3.1 Emisja hałasu przed i po realizacji zadań programu z uwzględnieniem liczby mieszkańców na terenie objętym programem

Analiza skuteczności podjętych działań naprawczych przeprowadzona została przy założeniu, iż spadek poziomu hałasu przy drodze 454 na terenie Dobrzonia Wielkiego, Dobrzonia Małego, Czarnowas i Borek kształtować się będzie w granicach 6dB(A). Taki spadek poziomu hałasu jest podyktowany prognozą redukcji ilości pojazdów do 25% wielkości obecnej, oraz wzrostem płynności ruchu pojazdów. Wyniki przeprowadzonej analizy przedstawione zostały na załącznikach graficznych nr **16-1 i 16-2**.

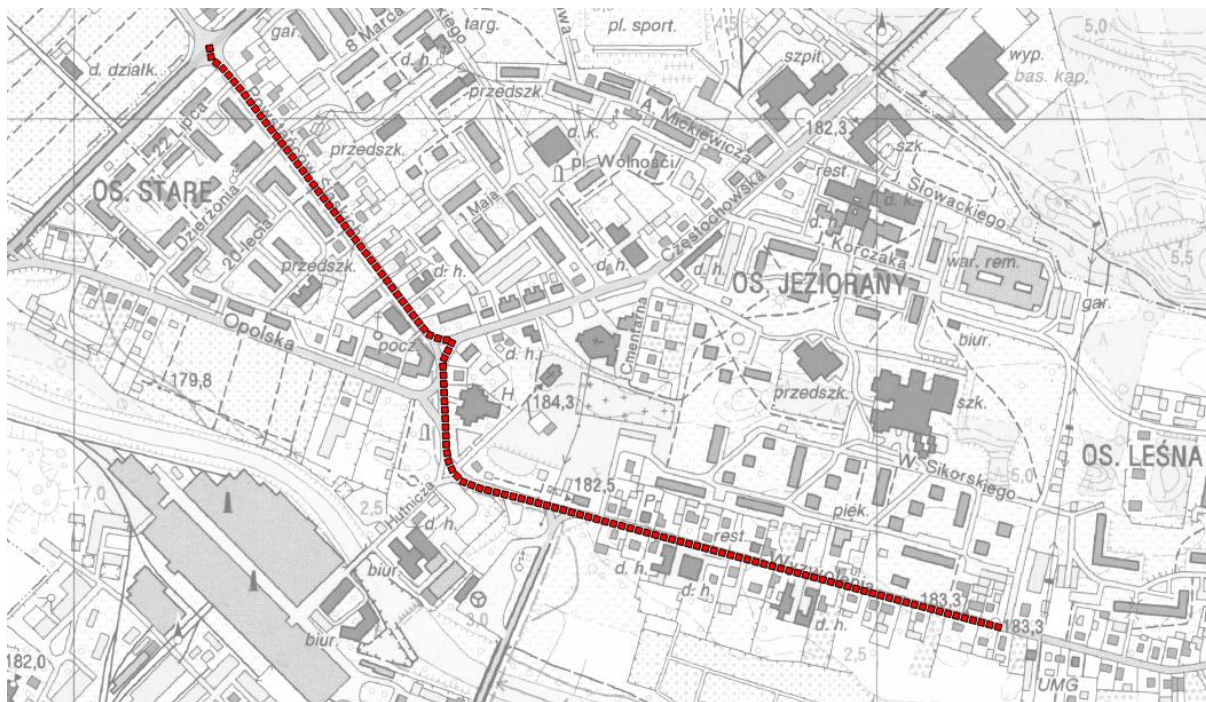
Można oczekiwać, iż przy takim stopniu redukcji emisji hałasu, w otoczeniu drogi nie powinny docelowo, w perspektywie 2019 roku występować przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku na większości odcinków analizowanej drogi.

## Rozdział 17 DROGA WOJEWÓDZKA NR 463 NA OBSZARZE POWIATU OPOLSKIEGO

### 17.1 Część opisowa

#### 17.1.1 Opis obszaru objętego zakresem programu

Droga wojewódzka nr 463 jest szlakiem komunikacyjnym o łącznej długości 38km, przebiegającym przez powiaty strzelecki i opolski. Przedmiotowy odcinek o długości 1400m, rozpoczyna się w km 18+200 a kończy w km 19+600 na terenie miasta Ozimek. Granice obszaru analizowanego w niniejszym programie stanowią izoliny dopuszczalnych poziomów dźwięku określonych wskaźnikami  $L_{DWN}$  i  $L_N$ . Granice te określono w opracowanej mapie akustycznej, która stanowi podstawę niniejszego programu. Na rysunku [patrz: Rysunek 17-1] przedstawiono lokalizację odcinka drogi wojewódzkiej nr 463, objętego zakresem opracowania.



Rysunek 17-1 Lokalizacja odcinka drogi wojewódzkiej nr 463, na terenie miasta Ozimek

### 17.1.2 Podanie naruszenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku wraz z podaniem zakresu naruszenia

Zakres naruszeń dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku pochodzącego od ruchu pojazdów odbywającego się po analizowanym odcinku DW 463 przedstawiono w tabelach [patrz: Tabela 17-1, Tabela 17-2 oraz Tabela 17-3]. W tabelach zestawiono opis zakresu przekroczeń wartości dopuszczalnych w przyporządkowaniu do poszczególnych odcinków, dla których wartość wskaźnika M jest większa od 0.

Tabela 17-1 Zakres wartości wskaźnika M  $L_{DWN}$  dla drogi wojewódzkiej nr 463

Nr drogi wojewódzkiej	M min	M max
463	42,72	33,65

Tabela 17-2 Zakres wartości wskaźnika M  $L_N$  dla drogi wojewódzkiej nr 463

Nr drogi wojewódzkiej	M min	M max
463	30,88	49,89

Tabela 17-3 Naruszenia dopuszczalnych poziomów hałasu wraz z podaniem zakresu naruszenia dla drogi wojewódzkiej nr 463 na obszarze powiatu opolskiego.

Lp.	Odcinek	Zakres naruszeń dopuszczalnych wartości poziomu hałasu wyrażonego wskaźnikami $L_{DWN}$ $L_N$	Gmina	Liczba mieszkańców	Wskaźnik M/ Priorytet
1	DK 463, Ozimek	Przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu określonego wskaźnikiem $L_{DWN}$ w granicach do 5-6dB na odcinku występowania terenów zakwalifikowanych jako tereny zabudowy mieszkaniowej z usługami. Tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej występują w sąsiedztwie pasa drogowego sporadycznie.  Szerokość pasa przekroczeń ~10-40m dla wskaźnika $L_{DWN}$ .  W okresie nocy (wskaźnik $L_N$ ) wielkość przekroczeń nie jest większa niż 5dB(A).	Ozimek	240	$L_{DWN}$ : M=20-40 M=40-80  Priorytet: niski

### 17.1.3 Wyszczególnienie podstawowych kierunków i zakresów działań niezbędnych do przywrócenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku

Zgodnie z informacją przekazaną przez Wojewódzki Zarząd Dróg w Opolu, na przedmiotowym odcinku drogi wojewódzkiej nr 463 nie są w najbliższych latach (2014-2019) planowane działania inwestycyjne, które mogłyby wpłynąć w sposób zauważalny na poprawę stanu klimatu akustycznego w otoczeniu drogi.

W rejonie północnej części odcinka drogowego (pomiędzy skrzyżowaniem z drogą krajową 46 a ul. Wyzwolenia), zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna znajduje się w znacznej odległości od jezdni, dzięki czemu istnieje na niektórych odcinkach możliwość zastosowania ekranu akustycznego. Są tutaj jednakże odcinki, gdzie budowa ekranu wiązałaby się z koniecznością usunięcia drzew znajdujących się w poboczu drogi, likwidacji fragmentów chodników i likwidacji żywopłotów. Wadą takiego rozwiązania będą niewątpliwie odbicia fali akustycznej i pogorszenie warunków akustycznych po przeciwnej stronie drogi, gdzie także występuje zabudowa mieszkaniowa.

Ze względu na stosunkowo małe prędkości pojazdów na tym odcinku, oraz małą płynność ruchu, poprawa klimatu akustycznego nie nastąpi w przypadku zastosowania cichych nawierzchni, albo też dalszego ograniczania prędkości ruchu pojazdów. Środki te należy z góry wykluczyć.

W przypadku południowego fragmentu odcinka drogowego możliwości wykorzystania ekranów akustycznych są bardzo ograniczone, podobnie jak zastosowanie innych działań o charakterze nieinwestycyjnym.

Ze względu na powyższe uwarunkowania proponuje się podjęcie działań mających na celu zapewnienie stanu klimatu akustycznego zgodnego z wymaganiami standardów akustycznych określonymi w przepisach prawa lokalnego w zakresie określonym w tabeli [patrz: Tabela 14-4]

Tabela 17-4 Kierunki i zakres działań naprawczych niezbędnych do przywrócenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku w otoczeniu drogi wojewódzkiej DW 463. Harmonogram działań naprawczych.

Lp.	Orientacyjny kilometraż odcinka	Działania mające na celu poprawę klimatu akustycznego	Szacunkowe Koszty	Termin realizacji
1	18+200 - 19+600	Opracowanie przeglądu ekologicznego dla przedmiotowego odcinka drogowego. Szczegółowy zakres przeglądu ekologicznego omówiony został w rozdziale 1.1.6	40.000,00	2017
2		Realizacja ekranów akustycznych lub innych działań technicznych wynikających z ustaleń zawartych w przeglądzie ekologicznym, lub/i ustanowienie obszaru ograniczonego użytkowania.	(koszty działań uzależnione od wyników przeglądu ekologicznego)	2019
Odpowiedzialny:		Zarząd Dróg Wojewódzkich w Opolu		
2	18+200 - 19+600	Wprowadzenie do treści opracowania ekofizjograficznego, oraz studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Ozimek informacji o strefach oddziaływania ponadnormatywnego infrastruktury komunikacyjnej.  Uwzględnienie w zapisach miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego miasta ograniczeń w zakresie sposobu korzystania z nieruchomości w związku z ochroną środowiska przed hałasem, w szczególności, jeżeli w konsekwencji opracowania przeglądu ekologicznego o którym mowa w punkcie 1 niniejszej tabeli, utworzony zostanie obszar ograniczonego użytkowania.	30.000,00	2018
Odpowiedzialny:		Urząd Miasta i Gminy Ozimek		

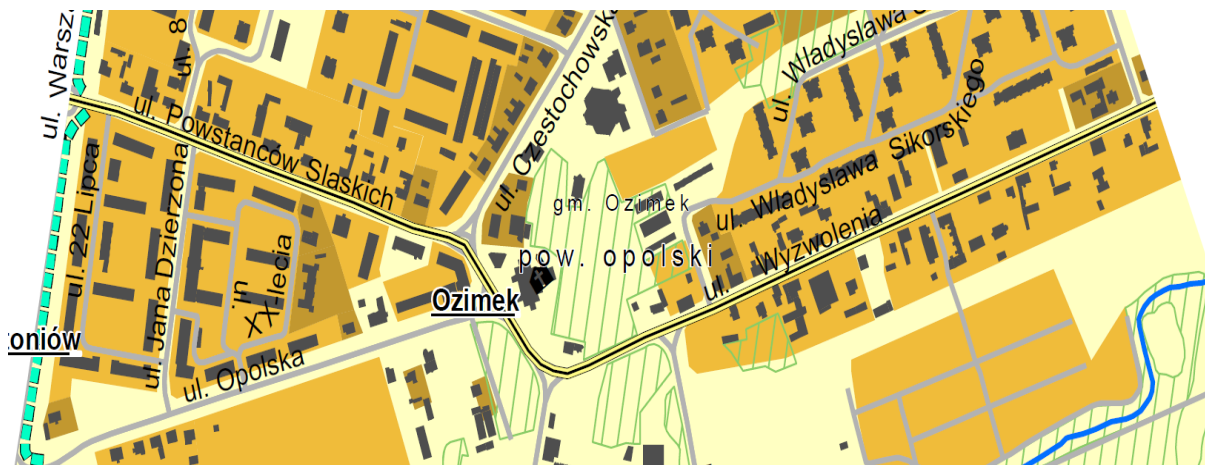
## 17.2 Uzasadnienie zakresu określonych w programie zagadnień

### 17.2.1 Dane i wnioski ze sporządzonych map akustycznych

#### 17.2.1.1 Charakterystyka obszaru objętego mapą akustyczną, w tym uwarunkowań wynikających z MPZP oraz ograniczeń związanych z występowaniem obszarów ograniczonego użytkowania

Przedmiotowy odcinek drogi wojewódzkiej znajduje się w Ozimek, a tereny na jakie oddziałuje znajdują się poza granicami obowiązujących obecnie miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego.

Droga przebiega przez tereny zainwestowane, stąd też skala jej ponadnormatywnego oddziaływania jest stosunkowo duża. Zasięgi terenów chronionych przed hałasem przedstawione zostały na rysunku [patrz: Rysunek 14-2]. Kolorem jasno brązowym oznaczono tereny mieszkaniowe z usługami. Tereny chronione występują praktycznie na całym odcinku miejscowości Wrzoski.



Rysunek 17-2 Zasięgi terenów chronionych przed hałasem określone na podstawie pisma Wójta gminy Dąbrowa

W granicach obszaru objętego mapą akustyczną nie zidentyfikowano obszarów ograniczonego użytkowania których uchwalenie byłoby podyktowane ponadnormatywnym oddziaływaniem akustycznym obiektów komunikacyjnych ani przemysłowych.

#### 17.2.1.2 Charakterystyka terenów objętych programem, w tym liczby mieszkańców, gęstości zaludnienia oraz zakresu przekroczeń dopuszczalnych hałasu w środowisku

Zgodnie z artykułem 119 ustawy Prawo ochrony środowiska, program ochrony środowiska tworzy się dla terenów na których poziom hałasu przekracza poziom dopuszczalny. W niniejszym rozdziale zawarto charakterystykę terenów objętych programem w zakresie liczby mieszkańców, gęstości zaludnienia, oraz zakresu przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu. Informacje przedstawiono w formie tabelarycznej [patrz: Tabela 14-5].

Tabela 17-5 Charakterystyka zagrożenia hałasem terenów objętych programem ochrony środowiska przed hałasem w oparciu o wskaźnik  $L_{DWN}$

Obszar województwa opolskiego	Przekroczenia wskaźnika hałasu drogowego $L_{DWN}$ [dB]				
	<= 5 dB	> 5-10	> 10-15	> 15-20	> 20
	Stan warunków akustycznych środowiska				
	niedobry	zły		bardzo zły	
Pow. obszarów zagrożonych [km <sup>2</sup> ]	0,235	0,077	0,014	0,000	0,000
Liczba lokali mieszkalnych [tys.]	0,526	0,191	0,128	0,000	0,000
Liczba zagrożonych mieszkańców [tys.]	1,756	0,638	0,427	0,000	0,000
Liczba budynków szkolnych i przedszkolnych	0	0	0	0	0
Liczba budynków służby zdrowia, opieki społecznej i socjalnej	0	0	0	0	0
Inne obiekty budowlane istotne z punktu widzenia ochrony przed hałasem	0	0	0	0	0

Tabela 17-6 Charakterystyka terenów objętych programem ochrony środowiska przed hałasem w oparciu o wskaźnik  $L_N$

Obszar województwa opolskiego	Przekroczenia wskaźnika hałasu drogowego $L_N$ [dB]				
	<= 5 dB	> 5-10	> 10-15	> 15-20	> 20
	Stan warunków akustycznych środowiska				
	niedobry		zły		bardzo zły
Pow. obszarów zagrożonych [km <sup>2</sup> ]	0,231	0,050	0,007	0,000	0,000
Liczba lokali mieszkalnych [tys.]	0,481	0,199	0,106	0,000	0,000
Liczba zagrożonych mieszkańców [tys.]	1,607	0,666	0,353	0,000	0,000
Liczba budynków szkolnych i przedszkolnych	0	0	0	0	0
Liczba budynków służby zdrowia, opieki społecznej i socjalnej	0	0	0	0	0
Inne obiekty budowlane istotne z punktu widzenia ochrony przed hałasem	0	0	0	0	0

### 17.2.1.3 Charakterystyka techniczno – akustyczna źródeł hałasu mających negatywny wpływ na poziom hałasu w środowisku

Podstawowe informacje z zakresu danych techniczno – akustycznych dla drogi wojewódzkiej DW 545, na odcinku objętym programem przedstawione zostały w tabeli [patrz: Tabela 11-6]. Dane poniżej stanowiły informacje wejściową opracowanej mapy akustycznej.

Tabela 17-7 Charakterystyka techniczno – akustyczna źródła hałasu

Nr drogi	Nazwa odcinka	Pojazdy silnikowe ogółem	Rodzajowa struktura ruchu pojazdów silnikowych						
			M	SO	SD	SC		A	Rol.
						bez p.	z p.		
DW 463	DK 46-Ozimek	8392	126	7587	394	101	67	117	0

## 17.2.2 Analiza materiałów, dokumentów i publikacji wykorzystanych w programie

### 17.2.2.1 Istniejące powiatowe lub gminne programy ochrony środowiska

Tabela 17-8 Działania przewidziane powiatowym i gminnymi programami ochrony środowiska.

lp.	Dokument	Ustalenia w zakresie hałasu
<b>Powiatowe</b>		
1	Program Ochrony Środowiska dla Powiatu Opolskiego na lata 2008-2011 z perspektywą do roku 2015	<p>Strategicznym celem działań w zakresie ochrony przed hałasem na obszarze województwa opolskiego jest zmniejszenie skali uciążliwości akustycznej, na którą narażeni są mieszkańcy województwa.</p> <p>Do głównych celów warunkujących realizację celu strategicznego w zakresie ochrony przed hałasem na obszarze powiatu opolskiego zalicza się:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• przeprowadzenie oceny stanu akustycznego środowiska dla terenów pozostającymi pod negatywnym wpływem akustycznym ze strony dróg, linii kolejowych i zakładów przemysłowych;</li> <li>• wspieranie technologii w zakładach produkcyjnych zmniejszających emisję hałasu do środowiska,</li> <li>• wprowadzanie zapisów do dokumentów planistycznych</li> </ul>



l.p.	Dokument	Ustalenia w zakresie hałasu
		<p>ujmujących konieczność ochrony przed hałasem</p> <p>Zgodnie z programem „Priorytetem w zakresie poprawy stanu środowiska w tym poprawy klimatu akustycznego na terenie powiatu powinny być przede wszystkim:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• zapewnienie mieszkańcom dobrego klimatu akustycznego, głównie przez polepszenie stanu technicznego dróg oraz skoordynowanie wszystkich dokumentów planistycznych i strategicznych na poziomie powiatu.</li> </ul> <p>W ramach programu przewidziano następujące zadania własne powiatu:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Aktualizowanie bazy danych o obiektach stwarzających zagrożenie akustyczne dla środowiska, zagrożenia hałasem komunikacyjnym i przemysłowym,</li> <li>• Dalsza modernizacja dróg powiatowych</li> <li>• Opracowanie programów ochrony przed hałasem – jeżeli zaistnieje taka konieczność, po opracowaniu map akustycznych</li> </ul> <p>Oraz działania koordynowane</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Minimalizacja emisji hałasu komunikacyjnego przez m.in. budowę ekranów akustycznych wzdłuż dróg gdzie występują przekroczenia standardów akustycznych</li> <li>• Uwzględnienie potrzeb w zakresie ochrony przed hałasem w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gmin oraz miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego</li> </ul>
<b>Gminne</b>		
2	<p>AKTUALIZACJA PROGRAMU OCHRONY ŚRODOWISKA dla Gminy Ozimek</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Cele krótkoterminowe w zakresie ochrony przed hałasem obejmują stworzenie i aktualizację bazy danych o źródłach uciążliwości akustycznej dla środowiska.</li> </ul> <p>Cele średniookresowe obejmują następujące działania:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• prowadzenie bieżących remontów dróg gminnych,</li> <li>• identyfikacja źródeł uciążliwości akustycznych oraz podejmowanie działań</li> <li>• administracyjnych w celu ograniczenia uciążliwości,</li> <li>• ograniczenie uciążliwości akustycznej dróg i tras kolejowych do poziomu wymaganego</li> <li>• przepisami, stosowanie od strony drogi i torów kolejowych okien</li> <li>• o zwiększonej izolacyjności akustycznej, lokalizacja ochronnych pasów zieleni,</li> <li>• uwzględnianie w ewentualnych zamianach miejscowych planów zagospodarowania</li> <li>• przestrzennego dopuszczalnych wartości poziomu dźwięku w środowisku dla</li> <li>• poszczególnych jednostek strukturalnych.</li> </ul> <p>Zadania własne gminy</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Prowadzenie bieżących remontów dróg gminnych</li> <li>• Identyfikacja obiektów stwarzających zagrożenie akustyczne dla środowiska oraz prowadzenie działań na rzecz zmniejszenia ich uciążliwości</li> <li>• Uwzględnianie w zmianach miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego dopuszczalnych</li> <li>• wartości poziomu dźwięku w środowisku</li> </ul> <p>Zadania koordynowane</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Pozyskiwanie danych o skali zagrożenia hałasem</li> <li>• Ograniczenie uciążliwości akustycznej dróg i tras kolejowych do poziomu wymaganego normami, budowa</li> </ul>

Lp.	Dokument	Ustalania w zakresie hałasu
		<ul style="list-style-type: none"> <li>• ekranów dźwiękochłonnych, stosowanie od strony drogi i</li> <li>• torów kolejowych okien o zwiększonej izolacyjności</li> <li>• akustycznej, lokalizacja ochronnych pasów zieleni</li> <li>• Egzekwowanie wymagań dotyczących stanu technicznego</li> <li>• pojazdów i przestrzegania dozwolonej prędkości ruchu</li> </ul>

### 17.2.2.2 Przepisy prawa, w tym prawa miejscowego, mające wpływ na stan akustyczny środowiska

W tabeli [patrz: Tabela 14-9] dokonano zestawienia obowiązujących miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, oraz innych dokumentów prawa miejscowego, których zapisy mają wpływ na stan klimatu akustycznego w otoczeniu przedmiotowego odcinka drogowego.

Tabela 17-9 Przegląd przepisów prawa, w tym prawa miejscowego, mających wpływ na stan akustyczny środowiska.

Lp.	Orientacyjny kilometraż odcinka		Nazwa dokumentu	Uwarunkowania dotyczące klimatu akustycznego
	od km	do km		
1	4+600	12+600	Uchwała nr XXXVIII/245/01 Rady Miejskiej w Ozimku z dnia 28 września 2001 roku w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla miasta Ozimek – Schodnia Nowa, część wsi Schodnia Stara oraz część wsi Antoniów po wschodniej i zachodniej stronie ulicy Powstańców Śląskich do skrzyżowania z ulicą Dylakowską.	<p>Ustala się odległości i strefy ograniczeń zabudowy terenu wynikające z uciążliwości akustycznej ruchu komunikacyjnego mierzone od krawędzi jezdni</p> <p>Ustala się dopuszczalne poziomy hałasu zewnętrznego na terenach przeznaczenia podstawowego mierzone na granicy własności określone w przepisach szczególnych</p>

## 17.3 Część graficzna

### 17.3.1 Emisja hałasu przed i po realizacji zadań programu z uwzględnieniem liczby mieszkańców na terenie objętym programem

Skuteczność działań polegających na realizacji ekranów akustycznych przedstawiono na załączniku graficznym nr **17-1**. Realizacja ekranów akustycznych w przedstawionych lokalizacjach jest realna, ale jej zasadność powinna zostać potwierdzona opracowanym wcześniej przeglądem ekologicznym. W przypadku zidentyfikowania powodów dla których ekran akustyczny nie będzie mógł być zrealizowany przegląd ekologiczny stanowi będzie podstawę do ustanowienia obszaru ograniczonego użytkowania dla całego przebiegu analizowanego odcinka drogowego.

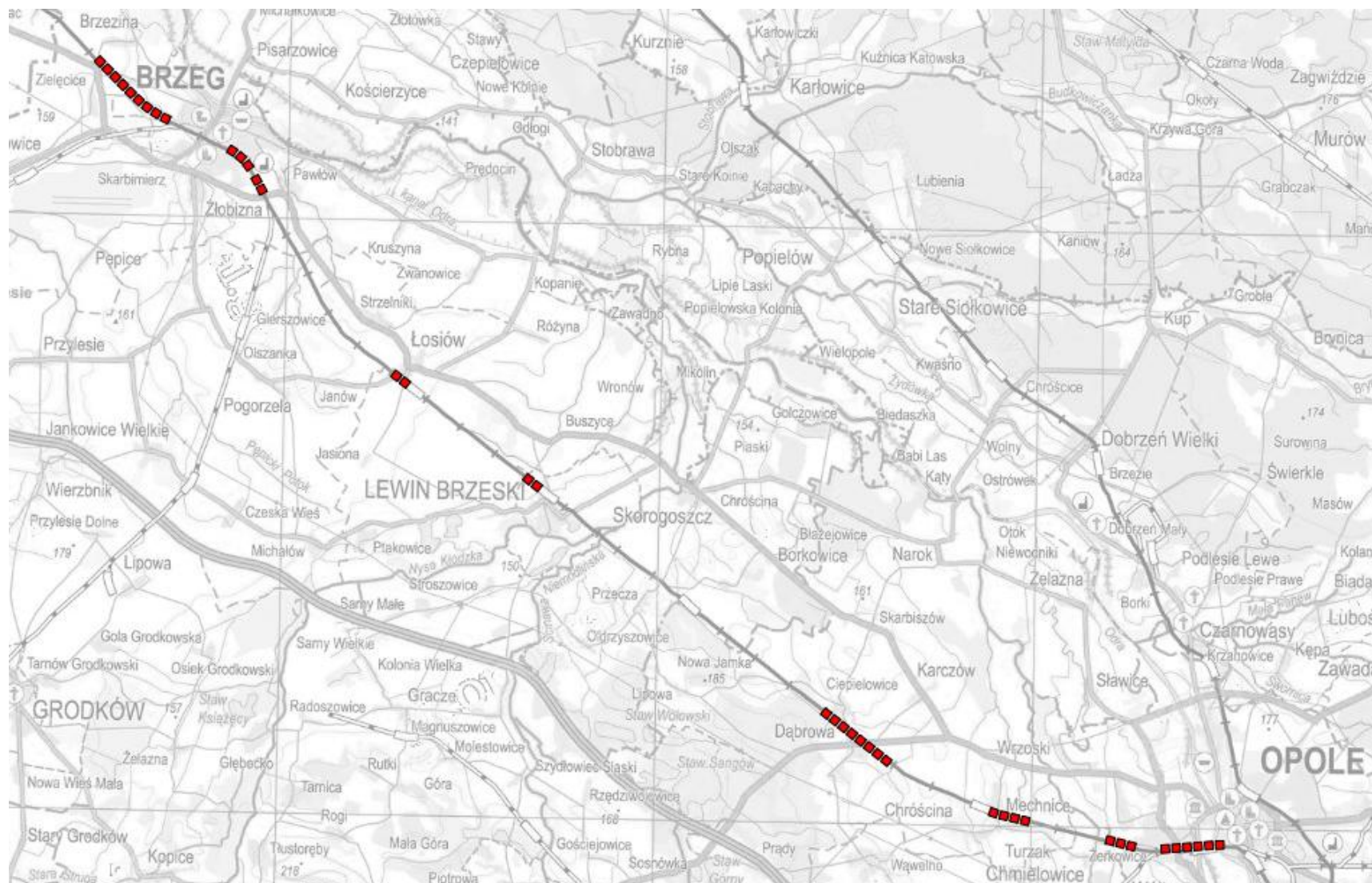
## **Rozdział 18 LINIA KOLEJOWA NR 132 NA OBSZARZE POWIATU BRZESKIEGO I OPOLSKIEGO**

### **18.1 Część opisowa**

#### **18.1.1 Opis obszaru objętego zakresem programu**

Przedmiotowy odcinek linii kolejowej 132 o długości 45 km (poza granicami miasta Opola) rozpoczyna się w km 99+300 (stacja Opole Główne) a kończy w km 170+900 (granica województwa). Jest on częścią linii kolejowej 132 relacji Bytom (woj. śląskie) – Wrocław (woj. dolnośląskie), stanowiącej ważny szlak komunikacyjny, będący między innymi elementami linii kolejowych E-30 i CE-30. Analizowany odcinek przebiega przez powiaty brzeski i opolski. Granice obszaru analizowanego w niniejszym programie stanowią izoliny dopuszczalnych poziomów dźwięku określonych wskaźnikami  $L_{DWN}$  i  $L_N$ . Granice te określono w opracowanej mapie akustycznej, która stanowi podstawę niniejszego programu. Sięgają one na terenach otwartych kilkudziesięciu metrów od osi linii kolejowej. Obszar, na którym występują przekroczenia dopuszczalnych poziomów dźwięku, a tym samym stanowiący zakres niniejszego programu, ma powierzchnię około 58 km<sup>2</sup>.

Na rysunku [patrz: Rysunek 18-1] przedstawiono orientacyjną lokalizację odcinków linii kolejowej 132 objętych zakresem niniejszego rozdziału.



Rysunek 18-1 Lokalizacja odcinków linii kolejowej nr 132 na terenie powiatów brzeskiego i opolskiego, w otoczeniu których mapa akustyczna zidentyfikowała przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku.

### 18.1.2 Podanie naruszenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku wraz z podaniem zakresu naruszenia

Zakres naruszeń dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku pochodzącego od ruchu składów kolejowych odbywającego się po analizowanym odcinku linii kolejowej 132 przedstawiono w tabeli [Tabela 18-1]. W tabeli zestawiono opis zakresu przekroczeń wartości dopuszczalnych w przyporządkowaniu do poszczególnych odcinków, dla których występują przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu.

Tabela 18-1 Naruszenia dopuszczalnych poziomów hałasu wraz z podaniem zakresu naruszenia dla linii kolejowej 132 na obszarze powiatów brzeskiego i opolskiego.

Lp.	Kilometraż / Stacja kolejowa	Zakres naruszeń dopuszczalnych wartości poziomu hałasu wyrażonego wskaźnikiem $L_{DWN}$ $L_N$	Gmina	Ludność zagrożona	Wskaźnik M/Priorytet
1	Brzeg (zachodnia część miasta) 141+400- 143+900	Przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu określonego zarówno wskaźnikiem $L_{DWN}$ jak i $L_N$ w granicach 0-5dB na odcinkach występowania terenów zakwalifikowanych jako rekreacyjno-wypoczynkowe Przekroczenia (z przerwami) występują na całym odcinku po obu stronach linii kolejowej. Szerokość pasa przekroczeń ~7m dla $L_{DWN}$ i 14m dla $L_N$	Brzeg	0	0 / Niski
2	Brzeg (wschodnia część miasta) 139+050 – 138+600	Przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu określonego wskaźnikami $L_{DWN}$ i $L_N$ w granicach 0-5dB na odcinkach występowania terenów zakwalifikowanych jako rekreacyjno-wypoczynkowe Przekroczenia występują na całym odcinku po prawej stronie linii kolejowej. Szerokość pasa przekroczeń ~4m dla $L_{DWN}$ i do 14m dla $L_N$	Brzeg	0	0 / Niski
3	Brzeg (wschodnia część miasta) 137+500- 138+150	Przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu określonego wskaźnikami $L_{DWN}$ i $L_N$ w granicach 0-5dB na odcinkach występowania terenów zakwalifikowanych jako rekreacyjno-wypoczynkowe Przekroczenia występują na całym odcinku po prawej stronie linii kolejowej. Szerokość pasa przekroczeń ~4m dla $L_{DWN}$ i 10m dla $L_N$	Brzeg	0	0 / Niski
4	Stacja kolejowa Łosiów	Przekroczenie dopuszczalnego poziomu hałasu określonego wskaźnikami $L_{DWN}$ i $L_N$ w granicach 0-5dB(A). Obszary przekroczenia zidentyfikowano w granicach terenu do którego zarządzający źródłem hałasu posiada tytuł prawny.	Lewin Brzeski	0	0 / Niski

Lp.	Kilometraż / Stacja kolejowa	Zakres naruszeń dopuszczalnych wartości poziomu hałasu wyrażonego wskaźnikiem $L_{DWN} L_N$	Gmina	Ludność zagrożona	Wskaźnik M/Prioritet
5	Lewin Brzeski 124+900	Przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu określonego wskaźnikiem $L_N$ w granicach 0-5dB na odcinkach występowania terenów zakwalifikowanych jako rekreacyjno-wypoczynkowe Przekroczenia występują na całym odcinku po lewej stronie linii kolejowej. Szerokość pasa przekroczeń ~4m	Lewin Brzeski	0	0 / Niski
6	Dąbrowa / Ciepiewice 113+150	Przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu określonego wskaźnikiem $L_{DWN}$ w granicach 0-5dB na odcinku pojedynczego budynku mieszkalnego. Przekroczenia występują na odcinku 14m po prawej stronie linii kolejowej. Szerokość pasa przekroczeń ~7m	Dąbrowa	0	0 / Niski
7	Dąbrowa / Ciepiewice 112+400- 112+500	Przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu określonego wskaźnikiem $L_{DWN}$ w granicach 0-5dB. Przekroczenia występują na dwóch odcinkach o łącznej długości 100m po prawej stronie linii kolejowej. Szerokość pasa przekroczeń ~5m	Dąbrowa	0	0-10 / Niski
8	Dąbrowa / Ciepiewice 112+000	Przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu określonego wskaźnikiem $L_{DWN}$ w granicach 0-5dB. Przekroczenia występują na odcinku o łącznej długości 20m po lewej stronie linii kolejowej. (przystanek kolejowy) Szerokość pasa przekroczeń ~5m	Dąbrowa	0	0 / Niski
9	Dąbrowa / Ciepiewice 111+800	Przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu określonego wskaźnikiem $L_{DWN}$ w granicach 0-5dB. Przekroczenia występują na odcinku o łącznej długości 40m po lewej stronie linii kolejowej. Szerokość pasa przekroczeń ~5m	Dąbrowa	0	0 / Niski
10	Dąbrowa / Ciepiewice 111+700- 111+500	Przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu określonego wskaźnikiem $L_{DWN}$ w granicach 0-5dB. Przekroczenia występują na odcinku o łącznej długości 200m po lewej stronie linii kolejowej. Szerokość pasa przekroczeń ~16m	Dąbrowa	0	0 / Niski
11	Chróścina/Mechnice 107+000	Przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu określonego wskaźnikami $L_{DWN}$ i $L_N$ w granicach 0-5dB. Przekroczenia występują na odcinku o łącznej długości 30m po lewej stronie linii kolejowej i 50m po stronie prawej. Szerokość pasów przekroczeń ~2-15m	Dąbrowa	Do 25	0 – 10 / Niski

Lp.	Kilometraż / Stacja kolejowa	Zakres naruszeń dopuszczalnych wartości poziomu hałasu wyrażonego wskaźnikiem $L_{DWN}$ $L_N$	Gmina	Ludność zagrożona	Wskaźnik M/Prioritet
12	Chróstcina/Mechnice 106+800- 106+530	Przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu określonego wskaźnikami $L_{DWN}$ i $L_N$ w granicach 5dB. Przekroczenia występują na odcinku o łącznej długości 230m po prawej stronie linii kolejowej. Szerokość pasa przekroczeń ~6-7m Obszar przekroczeń dla $L_{DWN}$ wyznaczony został w pasie lokalnej drogi.	Dąbrowa	Do 25	0-10 / Niski
13	Chróstcina/Mechnice 106+530 – 106+220	Przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu określonego wskaźnikami $L_{DWN}$ i $L_N$ w granicach 5dB. Przekroczenia występują na odcinku o łącznej długości 310m po lewej stronie linii kolejowej i na nieznacznym odcinku po stronie prawej Szerokość pasa przekroczeń ~6-7m Niektóre obszary przekroczeń dla $L_{DWN}$ wyznaczone zostały w pasie lokalnej drogi.	Dąbrowa	Do 25	0-10 / Niski
14	Chróstcina/Mechnice 105+950	Przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu określonego wskaźnikami $L_{DWN}$ i $L_N$ w granicach 5dB. Przekroczenia występują na odcinku o łącznej długości 35m po prawej stronie linii kolejowej Obszar przekroczeń dla $L_{DWN}$ na znacznej powierzchni wyznaczony został w pasie lokalnej drogi.	Dąbrowa	Do 25	0 – 10 / Niski

### 18.1.3 Wyszczególnienie podstawowych kierunków i zakresów działań niezbędnych do przywrócenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku

Linia kolejowa 132 na odcinku granica województwa – miasto Opole na przestrzeni ostatnich kilku lat została gruntownie przebudowana, dzięki czemu jej oddziaływanie akustyczne uległo znaczącej redukcji. Z przeprowadzonych w ramach opracowania mapy akustycznej [11] pomiarów, oraz obliczeń wynika jednakże, iż na odcinku miejscowości Brzeg, Chróstcina i Mechnice występują nieznaczne przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu kolejowego w środowisku. Ponieważ wielkość przekroczeń poziomów dopuszczalnych jest stosunkowo niewielka (0-5dB), a ponadto są to wartości uzyskane w drodze obliczeniowej, zasadnym jest szczegółowe zweryfikowanie potrzeby rozbudowy istniejących ekranów akustycznych. Należy też zwrócić uwagę na fakt, iż na etapie przebudowy linii kolejowej obowiązywały inne metody pomiaru hałasu komunikacyjnego w środowisku, natomiast inne metody pomiarowe stosowane są przy opracowaniu mapy akustycznej, co może skutkować stwierdzeniem przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu.

Istotną przesłanką do weryfikacji konieczności podejmowania działań inwestycyjnych w zakresie ochrony przed hałasem jest fakt, iż niektóre obszary z przekroczeniami dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku wyznaczone zostały na terenach do których tytuł prawny posiada zarządzający linia kolejową, tj. PKP - PLK S.A., albo też są to obszary lokalnych dróg (np. Łosiów, Lewin Brzeski). W takim przypadku zasadnym wydaje się zweryfikowanie zapisów zawartych w mapie akustycznej dla tych odcinków, a w szczególności aktualność mapy wrażliwości akustycznej.

Przy stwierdzonych w drodze obliczeniowej niewielkich przekroczeniach, stwierdzenie konieczności rozbudowy ekranów akustycznych byłoby zaleceniem przedwczesnym. Kierując się tą zasadą proponuje się podjęcie działań przedstawionych w tabeli [Tabela 18-2].

Tabela 18-2 Podstawowe kierunki i zakresy działań naprawczych niezbędnych do przywrócenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku w otoczeniu linii kolejowej nr 132. Harmonogram działań naprawczych.

Lp.	Orientacyjny kilometraż odcinka	Działania mające na celu poprawę klimatu akustycznego	Koszty	Termin realizacji
1	Brzeg (w granicach miasta)	Opracowanie przeglądu ekologicznego Szczegółowy zakres przeglądu ekologicznego omówiony został w rozdziale 1.1.6	40.000,00	2015
1a		Rozbudowa istniejących ekranów akustycznych, realizacja innych działań technicznych i organizacyjnych, lub/i ustanowienie obszaru ograniczonego użytkowania zgodnie z wnioskami wynikającymi z przeglądu ekologicznego opracowanego w ramach punktu 1).	(w zależności od wniosków zawartych w przeglądzie ekologicznym)	2019
Odpowiedzialny:		Polskie Linie Kolejowe S.A.		
2	Brzeg (w granicach miasta)	Aktualizacja opracowania ekofizjograficznego gminy miejskiej Brzeg w zakresie wprowadzenia informacji o potencjalnych strefach oddziaływania ponadnormatywnego infrastruktury komunikacyjnej, oraz przegląd i zmiany dokumentów planistycznych w zakresie ustaleń sprzyjających w chwili obecnej tworzeniu konfliktu przestrzennego w zakresie ponadnormatywnego oddziaływania akustycznego linii kolejowej. W przypadku uchwalenie obszaru ograniczonego użytkowania, uwzględnienie w treści miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego ograniczeń wynikających z funkcjonowania obszaru ograniczonego użytkowania.	10.000,00	2015
Odpowiedzialny:		Urząd Miasta Brzeg		
3	Łosiów	Aktualizacja mapy akustycznej dla linii kolejowej 132 na odcinku województwa opolskiego, w szczególności w zakresie mapy wrażliwości akustycznej.	10.000,00	2015
4	Lewin Brzeski			
Odpowiedzialny:		Polskie Linie Kolejowe S.A.		
6	Dąbrowa /Ciepielowice Chróścina/Mechnice	Opracowanie przeglądu ekologicznego. Szczegółowy zakres przeglądu ekologicznego omówiony został w rozdziale 1.1.6	40.000,00	2015



Lp.	Orientacyjny kilometraż odcinka	Działania mające na celu poprawę klimatu akustycznego	Koszty	Termin realizacji
6a	107+000 Chróścina/Mechnice 106+800-106+530 Chróścina/Mechnice 106+530 – 106+220 Chróścina/Mechnice 105+950	Realizacja ekranów akustycznych, lub/i ustanowienie obszaru ograniczonego użytkowania poprzedzone opracowaniem przeglądu ekologicznego.	(w zależności od wniosków zawartych w przeglądzie ekologicznym)	2019r.
Odpowiedzialny		Polskie Linie Kolejowe S.A.		
7	Dąbrowa /Ciepielowice Chróścina/Mechnice 107+000 Chróścina/Mechnice 106+800-106+530 Chróścina/Mechnice 106+530 – 106+220 Chróścina/Mechnice 105+950	Aktualizacja opracowania ekofizjograficznego gminy Dąbrowa w zakresie wprowadzenia informacji o potencjalnych strefach oddziaływania ponadnormatywnego infrastruktury komunikacyjnej, oraz przegląd i zmiany dokumentów planistycznych w zakresie ustaleń sprzyjających w chwili obecnej tworzenie konfliktu przestrzennego w zakresie ponadnormatywnego oddziaływania akustycznego linii kolejowej. W przypadku uchwalenie obszaru ograniczonego użytkowania, uwzględnienie w treści miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego ograniczeń wynikających z funkcjonowania obszaru ograniczonego użytkowania.	10.000,00	2015r.
Odpowiedzialny		Urząd Gminy Dąbrowa		

## 18.2 Uzasadnienie zakresu określonych w programie zagadnień

### 18.2.1 Dane i wnioski ze sporządzonych map akustycznych

#### 18.2.1.1 Charakterystyka obszaru objętego mapą akustyczną, w tym uwarunkowań wynikających z MPZP oraz ograniczeń związanych z występowaniem obszarów ograniczonego użytkowania

W ramach opracowania mapy akustycznej, pozyskano z gmin znajdujących się w analizowanym buforze linii kolejowej informacje z zakresu:

- obowiązujących planów zagospodarowania przestrzennego obszarów w gminie;
- studiów uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gmin,
- w przypadku braku aktualnych dokumentów planistycznych – określenie istniejącego zagospodarowania w terenie, na podkładach mapowych.

W dokumentach planistycznych udostępnionych przez gminy nie podano szczegółowych wartości poziomów hałasu dla poszczególnych rodzajów zabudowy, lecz ustalenia dotyczące ochrony przed hałasem odniesiono do wartości określonych w aktualnie obowiązujących aktach prawnych z zakresu ochrony środowiska. W czasie opracowywania aktualizacji mapy akustycznej obowiązywało rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku zmienione rozporządzeniem z dnia 1 października 2012 r.

Analiza mapy wrażliwości akustycznej pozwala stwierdzić iż w ciągu linii kolejowej nr 132 na terenie powiatów brzeskiego i opolskiego powierzchnia i struktura terenów chronionych przed hałasem przedstawia się w sposób zilustrowany w poniższej tabeli [patrz: Tabela 18-3]

Tabela 18-3 Struktura terenów chronionych przed hałasem na odcinku linii kolejowej 132 w województwie opolskim

Standard akustyczny $L_{DWN}$ [dB]	Powierzchnia terenu przy linii 132 [ha]	Powierzchnia terenu przy liniach kolejowych woj. opolskiego [ha]
64	96	272
68	256	394
teren nie chroniony (w pasie 600 metrowym)	2934	6495

W ramach mapy akustycznej linii kolejowych dla województwa opolskiego analizowano obszary o strukturze użytkowania przedstawionej w tabeli [patrz: Tabela 18-4]

Tabela 18-4 Struktura użytkowania terenów w otoczeniu linii kolejowych na terenie woj. opolskiego

Rodzaj terenu	Powierzchnia [km <sup>2</sup> ]	Udział w powierzchni
<b>Województwo opolskie</b>		
tereny rolnicze	30.02	39.09%
tereny mieszkaniowe	5.03	6.55%
tereny komunikacyjne	10.88	14.16%
tereny przemysłowe	4.91	6.39%
tereny usługowe	1.13	1.48%
tereny zieleni	24.84	32.34%
<b>Suma</b>	<b>76.82</b>	<b>100.00%</b>

W obszarze oddziaływania linii kolejowej na etapie opracowania mapy akustycznej nie zidentyfikowano obszarów ograniczonego użytkowania uchwalonych w oparciu o przepisy rozdziału 3 ustawy Prawo ochrony środowiska z dnia 27 kwietnia 2001 roku.

#### 18.2.1.2 Charakterystyka terenów objętych programem, w tym liczby mieszkańców, gęstości zaludnienia oraz zakresu przekroczeń dopuszczalnych hałasu w środowisku

Zgodnie z artykułem 119 ustawy Prawo ochrony środowiska, program ochrony środowiska tworzy się dla terenów na których poziom hałasu przekracza poziom dopuszczalny. W niniejszym rozdziale zawarto charakterystykę terenów objętych programem w zakresie liczby mieszkańców, gęstości zaludnienia, oraz zakresu przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu. Informacje przedstawiono w formie tabelarycznej [patrz: Tabela 18-5].

Tabela 18-5 Charakterystyka zagrożenia hałasem terenów objętych programem ochrony środowiska przed hałasem w oparciu o wskaźnik  $L_{DWN}$

Obszar województwa opolskiego	Przekroczenia wskaźnika hałasu drogowego $L_{DWN}$ [dB]				
	<= 5 dB	> 5-10	> 10-15	> 15-20	> 20
	Stan warunków akustycznych środowiska				
	niedobry	zły		bardzo zły	
Pow. obszarów zagrożonych [km <sup>2</sup> ]	0.060	0.002	0.000	0.000	0.000
Liczba lokali mieszkalnych [tys.]	0.060	0.000	0.000	0.000	0.000
Liczba zagrożonych mieszkańców [tys.]	0.144	0.000	0.000	0.000	0.000
Liczba budynków szkolnych i	0	0	0	0	0

przedszkolnych					
Liczba budynków służby zdrowia, opieki społecznej i socjalnej	0	0	0	0	0
Inne obiekty budowlane istotne z punktu widzenia ochrony przed hałasem	0	0	0	0	0

Tabela 18-6 Charakterystyka terenów objętych programem ochrony środowiska przed hałasem w oparciu o wskaźnik  $L_N$

Obszar województwa opolskiego	Przekroczenia wskaźnika hałasu drogowego $L_N$ [dB]				
	<= 5 dB	> 5-10	> 10-15	> 15-20	> 20
	Stan warunków akustycznych środowiska				
	nieдобry		zły		bardzo zły
Pow. obszarów zagrożonych [km <sup>2</sup> ]	0.084	0.001	0.000	0.000	0.000
Liczba lokali mieszkalnych [tys.]	0.041	0.000	0.000	0.000	0.000
Liczba zagrożonych mieszkańców [tys.]	0.101	0.000	0.000	0.000	0.000
Liczba budynków szkolnych i przedszkolnych	0	0	0	0	0
Liczba budynków służby zdrowia, opieki społecznej i socjalnej	0	0	0	0	0
Inne obiekty budowlane istotne z punktu widzenia ochrony przed hałasem	0	0	0	0	0

### 18.2.1.3 Charakterystyka techniczno – akustyczna źródeł hałasu mających negatywny wpływ na poziom hałasu w środowisku

Charakterystyka parametrów mających istotny wpływ na poziom hałasu generowany przez linię kolejową na przedmiotowym odcinku przedstawiona została w ujęciu tabelarycznym [patrz: Tabela 18-7]

Tabela 18-7 Charakterystyka techniczno – akustyczna źródła hałasu – linii kolejowej nr 132

Linia kolejowa	Odcinek	Kod IZ	Kilometraż		Długość odcinka [km]	Roczna obciążenie ruchem kolejowym		
			Od	Do		Pasażerskie	Towarowe	Ogółem
132	Opole Gł. – Opole Zach.	15	99.322	101.535	2.213	36 599	6 252	42 851
132	Opole Zach. – Brzeg	15	101.535	139.447	37.912	35 077	4 409	39 486
132	Brzeg – Święta Katarzyna	14	150.650	170.974	20.324	28 977	4 442	33 419

## 18.2.2 Analiza materiałów, dokumentów i publikacji wykorzystanych w programie

### 18.2.2.1 Istniejące powiatowe lub gminne programy ochrony środowiska

Poniżej przedstawiono główne ustalenia powiatowych i gminnych programów ochrony środowiska dla analizowanego odcinka linii kolejowej 132, które mają odniesienie do niniejszego opracowania: Program Ochrony Środowiska dla Powiatu Opolskiego na lata 2008-2011 z perspektywą do roku 2015, Aktualizacja „Programu ochrony środowiska dla Powiatu Brzeskiego na lata 2009 – 2012 z perspektywą 2013-2016” oraz Aktualizacja programu ochrony środowiska dla gminy Lewin Brzeski na lata 2010 – 2013 z perspektywą na lata 2014-2017

W granicach powiatu opolskiego znajdują się obecnie dwie lokalizacja gdzie ruch kolejowy na linii 132 narusza standardy jakości klimatu akustycznego: Dąbrowa / Ciepiewice i Mechnice / Chróścina. W programie ochrony środowiska powiatu opracowanym przed realizacją obowiązku opracowania map akustycznych dla linii kolejowych, stwierdzono możliwość występowania przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu w pasie o szerokości 80m w otoczeniu linii kolejowych. W przypadku hałasu kolejowego na terenie powiatu, w programie przewidziano możliwość realizacji działań polegających na budowie ekranów akustycznych w miejscach gdzie taka konieczność zaistnieje.

W granicach powiatu brzeskiego znajdują się obecnie następujące lokalizacje gdzie ruch kolejowy na linii 132 narusza standardy jakości klimatu akustycznego: Brzeg, Łosiów i Lewin Brzeski. W programie opracowanym przed realizacją obowiązku opracowania map akustycznych dla linii kolejowych, stwierdzono brak istniejących badań hałasu kolejowego dla linii kolejowej 132. Stwierdzono natomiast możliwość występowania przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu w pasie o szerokości około 150m w otoczeniu linii kolejowej. W harmonogramie programu nie przewidziano działań mających na celu monitorowanie stanu klimatu akustycznego środowiska w otoczeniu linii kolejowej, ani też podejmowania działań naprawczych w celu likwidacji ewentualnych naruszeń w zakresie klimatu akustycznego środowiska.

W ramach aktualizacji programu gminnego Lewina Brzeskiego przewidziano do roku 2017 uwzględnienie w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego wyników monitoringu hałasu.

#### 18.2.2.2 Przepisy prawa, w tym prawa miejscowego, mające wpływ na stan akustyczny środowiska

Podstawowymi aktami prawa miejscowego określającymi warunki ochrony akustycznej są miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego. Dokonano analizy zapisów miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego. Wyniki analizy zostały przedstawione w tabeli [patrz: Tabela 18-8].

Tabela 18-8 Zestawienie dokumentów planistycznych obowiązujących na terenach sąsiadujących z linią kolejową 132 w granicach województwa.

L.p.	Obszar	Nazwa dokumentu	Uwarunkowania dotyczące klimatu akustycznego
1.	Brzeg	Uchwała nr xviii/142/03 Rady Miejskiej w Brzegu z dnia 19 grudnia 2003: w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego miasta Brzeg.	W §14, punkt 9 wprowadzono zapis: „9. Plan ustala jako podstawowy układ kolejowy linie nr 132 relacji Bytom-Wrocław Główny (magistrala zelektryfikowana, dwutorowa modernizowana jako E-30 z przystosowaniem do V=160 km/h), nr 288 relacji Nysa- Brzeg (drugorzędna, nieelektryfikowana, jednotorowa) i linia nr 304 relacji Brzeg – Strzelin. Nową zabudowę przy terenach kolejowych, należy lokalizować przy uwzględnieniu zachowania norm dopuszczalnego natężenia hałasu i wibracji. Orientacyjnie odległość projektowanej zabudowy nie powinna być mniejsza niż 10 m od granicy terenów kolejowych, przy użyciu ekranów akustycznych i innych zabezpieczeń np. zieleni izolacyjnej.”
2.	Łosiów	Uchwała Nr XXI/195/2004 Rady Miejskiej w Lewinie Brzeskim z dnia 29 grudnia 2004 roku w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego wsi Łosiów	Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego dokonuje klasyfikacji funkcji chronionych przed hałasem, do których zalicza obszary oznaczone symbolami: MN, RM, MW. Ponadto, zgodnie z §10 „7) ze względu na hałas i wibracje wywołane ruchem pociągów istniejące i projektowane obiekty wymagają zabezpieczenia konstrukcji przed wibracjami i drganiami od przejeżdżających pociągów oraz wyciszenia pomieszczeń, w których przebywają ludzie”

3.	Lewin Brzeski	Uchwała Nr XXIII/173/2008 Rady Miejskiej w Lewinie Brzeskim z dnia 14 lipca 2008 r. w sprawie uchwalenia zmiany miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego miasta Lewin Brzeski	Zgodnie z § 78 punkt 10 uchwały, tereny oznaczone symbolem ZD na jakich mapa akustyczna identyfikuje przekroczenie dopuszczalnego poziomu hałasu, nie posiadają określonych dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku. Ponadto w uchwale w § 96 punkt 3 zawarto zapis „ <i>Ustala się potencjalny zasięg uciążliwego oddziaływania terenu komunikacji kolejowej KK wielkości 150m od jego linii rozgraniczających – w budynkach mieszkalnych należy stosować rozwiązania techniczne zabezpieczające przed oddziaływaniem hałasu i wibracji; [...]</i> ”
----	---------------	--	---

### 18.3 Część graficzna

#### 18.3.1 Emisja hałasu przed i po realizacji zadań programu z uwzględnieniem liczby mieszkańców na terenie objętym programem

Analizowany odcinek linii kolejowej, począwszy od granicy województwa a skończywszy na granicy miasta Opola został w minionych latach gruntownie zmodernizowany, a w ramach prowadzonych prac zrealizowano także szereg inwestycyjnych środków ochrony przed hałasem.

W związku z powyższym przewidziane niniejszym programem (...) działania, mają na celu w przeważającej mierze wprowadzenie organizacyjnych środków ochrony przed hałasem na linii kolejowej 132 pomiędzy granicą województwa, a granicą miasta Opola. Taki kierunek działań został podyktowany także zidentyfikowanymi zmianami w dokumentach prawa lokalnego w stosunku do założeń przyjętych w mapie akustycznej.

Przeprowadzenie działań przewidzianych programem może w konsekwencji zidentyfikować obszary, gdzie ostatecznie będzie istniała konieczność realizacji działań o charakterze inwestycyjnym – tj. np. budowa albo rozbudowa istniejących ekranów akustycznych. Biorąc jednakże pod uwagę fakt, iż linia kolejowa na tym odcinku posiada już szereg zabezpieczeń, bardziej prawdopodobne jest iż jedynymi pozostałymi środkami ochronnymi jakie zostaną zidentyfikowane w ramach przeglądów ekologicznych, będzie konieczność utworzenia obszarów ograniczonego użytkowania.

Istniejące zagrożenie hałasem dla przedmiotowych odcinków linii kolejowej przedstawione zostało na załącznikach graficznych nr **18-1** i **18-2**.

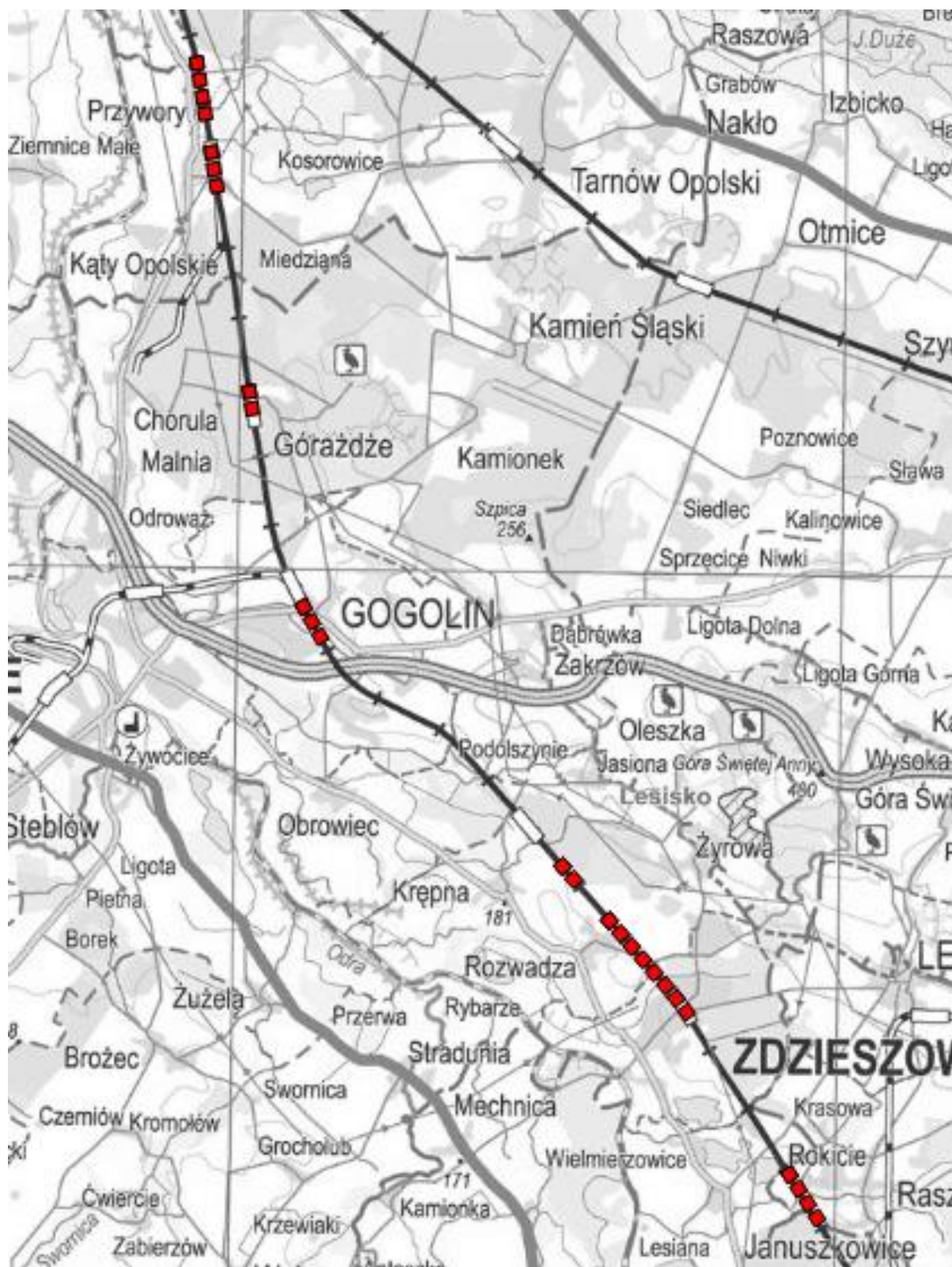
## Rozdział 19 LINIA KOLEJOWA NR 136 NA OBSZARZE POWIATÓW: OPOLSKIEGO, KRAPKOWICKIEGO I KĘDZIERZYŃSKO - KOZIELSKIEGO

### 19.1 Część opisowa

#### 19.1.1 Opis obszaru objętego zakresem programu

Przedmiotowy odcinek linii kolejowej 136 o długości 45 km (poza granicami miasta Opola) rozpoczyna się w km 99+300 (stacja Opole Główne) a kończy w km 170+900 (granica województwa). Jest on częścią linii kolejowej 132 relacji Bytom (woj. śląskie) – Wrocław (woj. dolnośląskie), stanowiącej ważny szlak komunikacyjny, będący między innymi elementami linii kolejowych E-30 i CE-30. Analizowany odcinek przebiega przez powiaty brzeski i opolski. Granice obszaru analizowanego w niniejszym programie stanowią izoliny dopuszczalnych poziomów dźwięku określonych wskaźnikami  $L_{DWN}$  i  $L_N$ . Granice te określono w opracowanej mapie akustycznej [11], która stanowi podstawę niniejszego programu. Sięgają one na terenach otwartych kilkudziesięciu metrów od osi linii kolejowej. Obszar, na którym występują przekroczenia dopuszczalnych poziomów dźwięku, a tym samym stanowiący zakres niniejszego Programu, ma powierzchnię około 58 km<sup>2</sup>.

Na rysunku przedstawiono orientacyjną lokalizację odcinków linii kolejowej 136 objętych zakresem niniejszego rozdziału.



Rysunek 19-1 Poglądowa lokalizacja odcinków linii kolejowej 136 na tle województwa opolskiego

### 19.1.2 Podanie naruszenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku wraz z podaniem zakresu naruszenia

Zakres naruszeń dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku pochodzącego od ruchu składów kolejowych odbywającego się po analizowanym odcinku linii kolejowej 132 przedstawiono w tabeli [patrz: Tabela 19-2]. W tabeli zestawiono opis zakresu przekroczeń wartości dopuszczalnych w przyporządkowaniu do poszczególnych odcinków, dla których wartość M jest większa od 0.

Tabela 19-1 Naruszenia dopuszczalnych poziomów hałasu wraz z podaniem zakresu naruszenia dla linii kolejowej 136 na obszarze powiatów opolskiego, krapkowickiego i kędzierzyńsko - kozielskiego.

Lp.	Kilometraż lub nazwa odcinka linii kolejowej	Zakres naruszeń dopuszczalnych wartości poziomu hałasu wyrażonego wskaźnikiem $L_{DWN}$	Liczba ludności	Wskaźnik M/ Priorytet
1	Przywory	Przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu określonego wskaźnikiem $L_{DWN}$ w granicach 0-10dB. Przekroczenia występują w północnej i południowej części miejscowości na krótkich odcinkach o łącznej długości 370m po prawej i lewej stronie linii kolejowej. Szerokość pasa przekroczeń do 25m	Do 25	0 – 10 / Niski
2	Góraźdze	Przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu określonego wskaźnikiem $L_{DWN}$ w granicach 0-5dB. Przekroczenia występują na krótkim odcinku o łącznej długości 180m po lewej stronie linii kolejowej. Szerokość przekroczeń -15m	0	0-10 / Niski
3	Gogolin	Przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu określonego wskaźnikiem $L_{DWN}$ w granicach 0-5dB. Przekroczenia występują na odcinku o łącznej długości 400m po prawej i lewej stronie linii kolejowej w rejonie pomiędzy ulicami Kościelną a Krapkowicką. Szerokość pasa przekroczeń do 15m	Do 50	0-10 / Niski
4	Krępna	Przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu określonego wskaźnikiem $L_{DWN}$ w granicach 0-5dB. Przekroczenia występują na odcinku o łącznej długości 100m po lewej stronie linii kolejowej. Szerokość pasa przekroczeń do 18m	0	0 / Niski
5	Rozwadza	Przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu określonego wskaźnikiem $L_{DWN}$ w granicach 0-5dB w środkowej części miejscowości na odcinku o długości 75m po lewej stronie linii kolejowej. Szerokość pasa przekroczeń do 10m W południowej części miejscowości przekroczenia 0-10dB na odcinku o długości ok. 350m, w pasie szerokości 20m	Do 25	0-10 / Niski
6	Zdzieszowice	Przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu określonego wskaźnikiem $L_{DWN}$ w granicach 0-5dB w środkowej części Zdzieszowic na odcinku o długości 550m po prawej stronie linii kolejowej. Szerokość pasa przekroczeń do 20m W południowej części miejscowości przekroczenia 0-5dB na odcinkach o łącznej długości ok. 100m, w pasie szerokości 10m	0	0 / Niski

### 19.1.3 Wyszczególnienie podstawowych kierunków i zakresów działań niezbędnych do przywrócenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku

Podstawowe kierunki działań mających na celu doprowadzenie stanu klimatu akustycznego do warunków normatywnych przedstawione zostały w tabeli [patrz: Tabela 19-2].

Zgodnie z planami inwestycyjnymi PKP-PLK SA., o których informacja została przekazana autorom programu w piśmie IOS7-443-16.1/14 z dnia 27 maja 2014 roku, przedmiotowy odcinek linii kolejowej Opole – Kędzierzyn – Koźle będzie rewitalizowany w latach 2014-2019. W ramach opracowywanych studiów przedinwestycyjnych, a także na późniejszych etapach prac (w szczególności na etapie opracowania raportów środowiskowych), przeprowadzona zostanie weryfikacja skuteczności działań przeciwhałasowych zakładanych w projektach budowlanych.

W przypadku starszych (co ma miejsce w niniejszym przypadku), przewidzianych do modernizacji linii kolejowych i jednocześnie w warunkach niewielkich przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu kształtujących się w przedziale 0-5dB(A) realizacja ekranów akustycznych może być działaniem nieekonomicznym. Należy mieć na uwadze fakt, iż sama modernizacja linii kolejowej, wymiana torów na bezстыkowe, poprawa podtorza i rozjazdów, modernizacja przejazdów kolejowych itp. mogą w istotny sposób poprawić warunki akustyczne występujące w otoczeniu linii kolejowej. Przy niewielkich przekroczeniach mogą to być działania wystarczające do uzyskania normatywnych poziomów hałasu na terenach chronionych.

Tabela 19-2 Podstawowe kierunki i zakresy działań naprawczych niezbędnych do przywrócenia dopuszczalnych poziomów hałasu w otoczeniu linii kolejowej nr 132. Harmonogram realizacji programu.

Lp.	Odcinek linii kolejowej	Działania mające na celu poprawę klimatu akustycznego	Szacunkowe koszty	Termin realizacji
1.	Przywory Góraźdże Gogolin Rozwadza	Rewitalizacja linii kolejowej na odcinkach obejmujących między innymi strefy występowania przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku zgodnie z planami PKP-PLK S.A.	Brak możliwości oszacowania kosztów na obecnym etapie.	2019 r.
Odpowiedzialny:		Polskie Linie Kolejowe S.A.		

## 19.2 Uzasadnienie zakresu określonych w programie zagadnień

### 19.2.1 Dane i wnioski ze sporządzonych map akustycznych

#### 19.2.1.1 Charakterystyka obszaru objętego mapą akustyczną, w tym uwarunkowań wynikających z MPZP oraz ograniczeń związanych z występowaniem obszarów ograniczonego użytkowania

W ramach opracowania mapy akustycznej, pozyskano z gmin znajdujących się w analizowanym buforze linii kolejowej informacje z zakresu:

- obowiązujących planów zagospodarowania przestrzennego obszarów w gminie;
- studiów uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gmin,
- w przypadku braku aktualnych dokumentów planistycznych – określenie istniejącego zagospodarowania w terenie, na podkładach mapowych.

W dokumentach planistycznych udostępnionych przez gminy nie podano szczegółowych wartości poziomów hałasu dla poszczególnych rodzajów zabudowy, lecz ustalenia dotyczące ochrony przed hałasem odniesiono do wartości określonych w aktualnie obowiązujących aktach prawnych z zakresu ochrony środowiska. W czasie opracowywania aktualizacji mapy akustycznej obowiązywało rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku zmienione rozporządzeniem z dnia 1 października 2012 r.

Analiza mapy wrażliwości akustycznej pozwala stwierdzić iż w ciągu linii kolejowej nr 136 na terenie powiatów opolskiego, krapkowickiego i kędzierzyńsko-kozielskiego powierzchnia i struktura terenów chronionych przed hałasem przedstawia się w sposób zilustrowany w poniższej tabeli [patrz: Tabela 19-3]



Tabela 19-3 Struktura terenów chronionych przed hałasem na odcinku linii kolejowej 132 w województwie opolskim

Standard akustyczny $L_{DWN}$	Powierzchnia terenu przy linii 136 [ha]	Powierzchnia terenu przy liniach kolejowych [ha]
64 dB	93	272
68 dB	56	394
teren nie chroniony (pas 600m)	2110	6495

W ramach mapy akustycznej linii kolejowych dla województwa opolskiego analizowano obszary o strukturze użytkowania przedstawionej w tabeli [patrz: Tabela 19-4]

Tabela 19-4 Struktura użytkowania terenów w otoczeniu linii kolejowych na terenie woj. opolskiego

Rodzaj terenu	Powierzchnia [km <sup>2</sup> ]	Udział w powierzchni
<b>Województwo opolskie</b>		
tereny rolnicze	30.02	39.09%
tereny mieszkaniowe	5.03	6.55%
tereny komunikacyjne	10.88	14.16%
tereny przemysłowe	4.91	6.39%
tereny usługowe	1.13	1.48%
tereny zieleni	24.84	32.34%
<b>Suma</b>	<b>76.82</b>	<b>100.00%</b>

W obszarze oddziaływania linii kolejowej na etapie opracowania mapy akustycznej nie zidentyfikowano obszarów ograniczonego użytkowania uchwalonych w oparciu o przepisy rozdziału 3 ustawy Prawo ochrony środowiska z dnia 27 kwietnia 2001 roku.

#### 19.2.1.2 Charakterystyka terenów objętych programem, w tym liczby mieszkańców, gęstości zaludnienia oraz zakresu przekroczeń dopuszczalnych hałasu w środowisku

Zgodnie z artykułem 119 ustawy Prawo ochrony środowiska, program ochrony środowiska przed hałasem tworzy się dla terenów na których poziom hałasu przekracza poziom dopuszczalny. W niniejszym rozdziale zawarto charakterystykę terenów objętych programem w zakresie liczby mieszkańców, gęstości zaludnienia, oraz zakresu przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu. Informacje przedstawiono w formie tabelarycznej [patrz: Tabela 18-5].

Tabela 19-5 Charakterystyka zagrożenia hałasem terenów objętych programem ochrony środowiska przed hałasem w oparciu o wskaźnik  $L_{DWN}$

Obszar województwa opolskiego	Przekroczenia wskaźnika hałasu drogowego $L_{DWN}$ [dB]				
	<= 5 dB	> 5-10	> 10-15	> 15-20	> 20
	Stan warunków akustycznych środowiska				
	niedobry		zły		bardzo zły
Pow. obszarów zagrożonych [km <sup>2</sup> ]	0.060	0.002	0.000	0.000	0.000
Liczba lokali mieszkalnych [tys.]	0.060	0.000	0.000	0.000	0.000
Liczba zagrożonych mieszkańców [tys.]	0.144	0.000	0.000	0.000	0.000
Liczba budynków szkolnych i przedszkolnych, służby zdrowia, opieki społecznej i socjalnej i innych obiektów istotnych z punktu widzenia ochrony przed hałasem	0	0	0	0	0

Tabela 19-6 Charakterystyka terenów objętych programem ochrony środowiska przed hałasem w oparciu o wskaźnik  $L_N$

Obszar województwa opolskiego	Przekroczenia wskaźnika hałasu drogowego $L_N$ [dB]				
	<= 5 dB	> 5-10	> 10-15	> 15-20	> 20
	Stan warunków akustycznych środowiska				
	nieдобry		zły		bardzo zły
Pow. obszarów zagrożonych [km <sup>2</sup> ]	0.084	0.001	0.000	0.000	0.000
Liczba lokali mieszkalnych [tys.]	0.041	0.000	0.000	0.000	0.000
Liczba zagrożonych mieszkańców [tys.]	0.101	0.000	0.000	0.000	0.000
Liczba budynków szkolnych i przedszkolnych, służby zdrowia, opieki społecznej i socjalnej i innych obiektów istotnych z punktu widzenia ochrony przed hałasem	0	0	0	0	0

### 19.2.1.3 Charakterystyka techniczno – akustyczna źródeł hałasu mających negatywny wpływ na poziom hałasu w środowisku

Podstawowe informacje z zakresu danych techniczno – akustycznych dla linii kolejowej nr 136, na odcinkach objętych programem przedstawione zostały w tabeli [patrz: Tabela 19-7]. Ponadto należy wspomnieć o fakcie, mającym wpływ na sposób interpretacji wyników mapy akustycznej w oparciu o którą opracowywany jest program ochrony środowiska przed hałasem: W okresie realizacji niniejszego programu, linia kolejowa 136 była obciążona szczególnie dużym ruchem kolejowym, związanym z istnieniem objazdu kolejowego i skierowaniem dodatkowego ruchu na tę linię. Objazd generuje ruch, który zgodnie z danymi PKP-PLK S.A. jest większy o około 30% w stosunku do typowej sytuacji jaka na co dzień na tej linii występuje.

Tabela 19-7 Charakterystyka techniczno – akustyczna źródła hałasu – linii kolejowej nr 136

Linia kolejowa	Odcinek	Kod IZ	Kilometraż		Długość odcinka	Obciążenie ruchem kolejowym		
			Od	Do		Pasażerskie	Towarowe	Ogółem
136	Kłodnica - Raszowa	9	2.268	6.444	4.176	24 316	18 597	42 913
136	Raszowa - Opole Groszowice	15	12.200	37.511	25.311	24 316	12 764	37 080
136	Raszowa - Opole - Groszowice	9	6.444	12.200	5.756	24 316	11 665	35 982

## 19.2.2 Analiza materiałów, dokumentów i publikacji wykorzystanych w programie

Niniejszy program ochrony środowiska przed hałasem uwzględnia postanowienia zawarte w szeregu opracowań obejmujących swym zakresem tereny, na które oddziałuje i powoduje przekroczenia dopuszczalnych standardów jakości środowiska analizowany odcinek linii kolejowej 136.

### 19.2.2.1 Istniejące powiatowe lub gminne programy ochrony środowiska

Poniżej przedstawiono główne ustalenia powiatowych i gminnych programów ochrony środowiska dla analizowanego odcinka linii kolejowej 136, które mają odniesienie do niniejszego opracowania:

- Program Ochrony Środowiska dla Powiatu Opolskiego na lata 2008-2011 z perspektywą do roku 2015

- Program Ochrony Środowiska dla Powiatu Krapkowickiego na lata 2011-2014 z perspektywą na lata 2015-2018
- Aktualizacja „Programu ochrony środowiska dla gminy Tarnów Opolski na lata 2009 – 2012 z perspektywą 2013-2016”, lipiec 2009
- Aktualizacja „Programu ochrony środowiska dla gminy Zdieszowice na lata 2009 – 2012 z perspektywą 2013-2016”

W granicach powiatu opolskiego znajduje się obecnie jedna lokalizacja gdzie ruch kolejowy narusza standardy jakości klimatu akustycznego: Przywory Opolskie. W programie ochrony środowiska powiatu opracowanym przed realizacją obowiązku opracowania map akustycznych dla linii kolejowych, stwierdzono możliwość występowania przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu w pasie o szerokości 80m w otoczeniu linii kolejowych. W przypadku hałasu kolejowego na terenie powiatu, w programie przewidziano możliwość realizacji działań polegających na budowie ekranów akustycznych w miejscach gdzie taka konieczność zaistnieje.

W granicach powiatu krapkowickiego znajdują się obecnie następujące lokalizacje gdzie ruch kolejowy narusza standardy jakości klimatu akustycznego: Zdieszowice, Rozwadza, Gogolin oraz Góraźdze. W programie ochrony środowiska powiatu opracowanym przed realizacją obowiązku opracowania map akustycznych dla linii kolejowych, stwierdzono brak istniejących badań hałasu kolejowego dla linii kolejowej 136, ale stwierdzono możliwość występowania przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu w pasie o szerokości około 150m w otoczeniu linii kolejowej. W programie nie przewidziano działań mających na celu monitorowanie stanu klimatu akustycznego środowiska w otoczeniu linii kolejowej, ani też podejmowania działań naprawczych w celu likwidacji ewentualnych naruszeń w zakresie klimatu akustycznego środowiska. Analogicznie wnioski dotyczące hałasu kolejowego zawarto w programie ochrony środowiska dla gmin Tarnów Opolski i Zdieszowice.

#### 19.2.2.2 Przepisy prawa, w tym prawa miejscowego, mające wpływ na stan akustyczny środowiska

Podstawowymi aktami prawa miejscowego określającymi warunki ochrony akustycznej dla poszczególnych kategorii użytkowania przestrzeni są miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego. Dokonano analizy zapisów miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego. Wyniki analizy zostały przedstawione w tabeli [patrz: Tabela 19-8].

Tabela 19-8 Zestawienie miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego oraz studiów uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego na terenach sąsiadujących z linią kolejową 136

L.p.	Obszar przekroczeń	Nazwa dokumentu	Uwarunkowania dotyczące klimatu akustycznego
1.	Przywory Opolskie	Uchwała nr VI/32/03 Rady Gminy Tarnów Opolski z dnia 27 marca 2003 roku w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego	Zgodnie z treścią rozdziału „Komunikacja kolejowa”, §12, na terenach oznaczonych symbolem KK dozwolone kierunki działań to między innymi: d). wykonanie niezbędnych zabezpieczeń przeciwhałasowych i wibracyjnych na odcinkach terenów zabudowanych.  Ponadto w rozdziale 5 „Ochrona środowiska przyrodniczego, zasady zagospodarowania terenów i obiektów podlegających ochronie”, §15, punkt 5: „W granicach planu nakazuje się stosowanie rozwiązań minimalizujących oddziaływanie na otoczenie w zakresie hałasu i wibracji [...]” oraz punkt 6:

L.p.	Obszar przekroczeń	Nazwa dokumentu	Uwarunkowania dotyczące klimatu akustycznego
			„Ustala się dopuszczalne poziomy hałas w środowisku powodowane przez poszczególne grupy źródeł hałasu [...]
2.	Rozwadza		Brak odniesień

### 19.3 Część graficzna

#### 19.3.1 Emisja hałasu przed i po realizacji zadań programu z uwzględnieniem liczby mieszkańców na terenie objętym programem

Jak wspomniano w treści rozdziału, przedmiotowy odcinek linii kolejowej będzie na przestrzeni kolejnych kilku lat podlegał rewitalizacji. Biorąc pod uwagę niewielkie przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu kolejowego w środowisku, można zakładać iż rewitalizacja linii do roku 2019 pozwoli na eliminację wszelkich naruszeń standardów jakości środowiska. Biorąc pod uwagę zakres planowanej modernizacji, nie można wykluczyć, iż poziomy dopuszczalne zostaną osiągnięte już po wymianie szyn i zmianie technologii ich łączenia.

Nie można także wykluczyć konieczności realizacji ekranów akustycznych w ciągu linii kolejowej na odcinku miejscowości Przywory, Górażdże, Gogolin, oraz Rozwadza. Skuteczność ekranów akustycznych które mogłyby być zrealizowane w ramach modernizacji linii kolejowej przedstawiono na mapach **19-1** do **19-4**.

## Rozdział 20 LINIA KOLEJOWA NR 137 NA OBSZARZE POWIATU KĘDZIERZYŃSKO - KOZIELSKIEGO

### 20.1 Część opisowa

#### 20.1.1 Opis obszaru objętego zakresem programu

Przedmiotowy odcinek linii kolejowej 137 o długości 12,6 km rozpoczyna się w km 49+056 a kończy w km 61+623. Jest on częścią linii kolejowej relacji Katowice (woj. śląskie) – Legnica (woj. dolnośląskie). Analizowany odcinek przebiega wyłącznie przez powiat kędzierzyński – kozielski. Granice obszaru analizowanego w niniejszym programie stanowią izolinie dopuszczalnych poziomów dźwięku określonych wskaźnikami  $L_{DWN}$  i  $L_N$ . Granice te określono w opracowanej mapie akustycznej [11], która stanowi podstawę niniejszego programu. Sięgają one na terenach otwartych kilkudziesięciu metrów od osi linii kolejowej. Obszar, na którym występują przekroczenia dopuszczalnych poziomów dźwięku, zarówno określonych wskaźnikiem  $L_{DWN}$  jak i  $L_N$  nie występuje – głównie ze względu na brak w sąsiedztwie linii terenów chronionych przed hałasem.

#### 20.1.2 Podanie naruszenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku wraz z podaniem zakresu naruszenia

Jak już wspomniano na wstępie, funkcjonowanie linii kolejowej nr 137 na odcinku granica województwa – Nowa Wieś nie narusza standardów jakości środowiska w zakresie klimatu akustycznego.

#### 20.1.3 Wyszczególnienie podstawowych kierunków i zakresów działań niezbędnych do przywrócenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku

Ze względu na brak ponadnormatywnego oddziaływania akustycznego linii kolejowej nr 137 nie proponuje się podejmowania jakichkolwiek działań naprawczych.

## 20.2 Uzasadnienie zakresu określonych w programie zagadnień

### 20.2.1 Dane i wnioski ze sporządzonych map akustycznych

#### 20.2.1.1 Charakterystyka obszaru objętego mapą akustyczną, w tym uwarunkowań wynikających z MPZP oraz ograniczeń związanych z występowaniem obszarów ograniczonego użytkowania

W ramach opracowania mapy akustycznej, pozyskano z gmin znajdujących się w analizowanym buforze linii kolejowej nr 137 informacje z zakresu:

- obowiązujących planów zagospodarowania przestrzennego obszarów w gminie;
- studiów uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gmin,
- w przypadku braku aktualnych dokumentów planistycznych – określenie istniejącego zagospodarowania w terenie, na podkładach mapowych.

W dokumentach planistycznych udostępnionych przez gminy nie podano szczegółowych wartości poziomów hałasu dla poszczególnych rodzajów zabudowy, dlatego też ustalenia dotyczące ochrony przed hałasem odniesiono do wartości określonych w aktualnie obowiązujących aktach prawnych z zakresu ochrony środowiska. W czasie opracowywania aktualizacji mapy akustycznej obowiązywało rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku zmienione rozporządzeniem z dnia 1 października 2012 r.

Analiza mapy wrażliwości akustycznej pozwala stwierdzić iż w ciągu linii kolejowej nr 137 na terenie powiatu kędzierzyńsko-kozielskiego powierzchnia i struktura terenów chronionych przed hałasem przedstawia się w sposób zilustrowany w poniższej tabeli [patrz: Tabela 20-1]

Tabela 20-1 Struktura terenów chronionych przed hałasem na odcinku linii kolejowej 137 w województwie opolskim

Standard akustyczny $L_{DWN}$ [dB]	Powierzchnia terenu przy linii 132 [ha]	Powierzchnia terenu przy liniach kolejowych woj. opolskiego [ha]
64	0	272
68	0	394
teren nie chroniony (w pasie 600 metrowym)	754	6495

W ramach mapy akustycznej linii kolejowych dla województwa opolskiego analizowano obszary o strukturze użytkowania. Wyniki analizy przedstawiono w tabeli [patrz: Tabela 18-4]

Tabela 20-2 Struktura użytkowania terenów w otoczeniu linii kolejowych na terenie woj. opolskiego

Rodzaj terenu	Powierzchnia [km <sup>2</sup> ]	Udział w powierzchni
<b>Województwo opolskie</b>		
tereny rolnicze	30.02	39.09%
tereny mieszkaniowe	5.03	6.55%
tereny komunikacyjne	10.88	14.16%
tereny przemysłowe	4.91	6.39%
tereny usługowe	1.13	1.48%
tereny zieleni	24.84	32.34%
Suma	76.82	100.00%

W obszarze oddziaływania linii kolejowej nr 137 na etapie opracowania mapy akustycznej nie zidentyfikowano obszarów ograniczonego użytkowania uchwalonych w oparciu o przepisy rozdziału 3 ustawy Prawo ochrony środowiska z dnia 27 kwietnia 2001 roku.

### 20.2.1.2 Charakterystyka terenów objętych programem, w tym liczby mieszkańców, gęstości zaludnienia oraz zakresu przekroczeń dopuszczalnych hałasu w środowisku

Ze względu na brak obszarów ponadnormatywnego oddziaływania akustycznego linii kolejowej nr 137 nie dokonuje się charakterystyki obszarów objętych programem, ponieważ obszary takie nie występują.

### 20.2.1.3 Charakterystyka techniczno – akustyczna źródeł hałasu mających negatywny wpływ na poziom hałasu w środowisku

Podstawowe informacje z zakresu danych techniczno – akustycznych dla linii kolejowej nr 136, na odcinkach objętych programem przedstawione zostały w tabeli [patrz: Tabela 20-3]. Ponadto należy wspomnieć o fakcie, mającym wpływ na sposób interpretacji wyników mapy akustycznej w oparciu o którą opracowywany jest program ochrony środowiska przed hałasem: W okresie realizacji niniejszego programu, linia kolejowa 136 była obciążona szczególnie dużym ruchem kolejowym, związanym z istnieniem objazdu kolejowego i skierowaniem dodatkowego ruchu na tę linię. Objazd generuje ruch, który zgodnie z danymi PKP-PLK S.A. jest większy o około 30% w stosunku do typowej sytuacji jaka na co dzień na tej linii występuje.

Tabela 20-3 Charakterystyka techniczno – akustyczna źródła hałasu – linii kolejowej nr 136

Linia kolejowa	Odcinek	Kod IZ	Kilometraż		Długość odcinka	Obciążenie ruchem kolejowym		
			Od	Do		Pasażerskie	Towarowe	Ogółem
137	Rudziniec Gliwicki – Nowa Wieś	9	49.056	61.623	12.567	19 491	17 038	36 529

### 20.2.2 Analiza materiałów, dokumentów i publikacji wykorzystanych w programie

Ze względu na brak obszarów ponadnormatywnego oddziaływania akustycznego linii kolejowej nr 137 nie prowadzono analiz materiałów, dokumentów i publikacji których zapisy mogłyby mieć wpływ na kształt niniejszego programu.

## 20.3 Część graficzna

Ze względu na brak obszarów ponadnormatywnego oddziaływania akustycznego linii kolejowej nr 137 nie prowadzono analiz obliczeniowych skuteczności środków naprawczych.

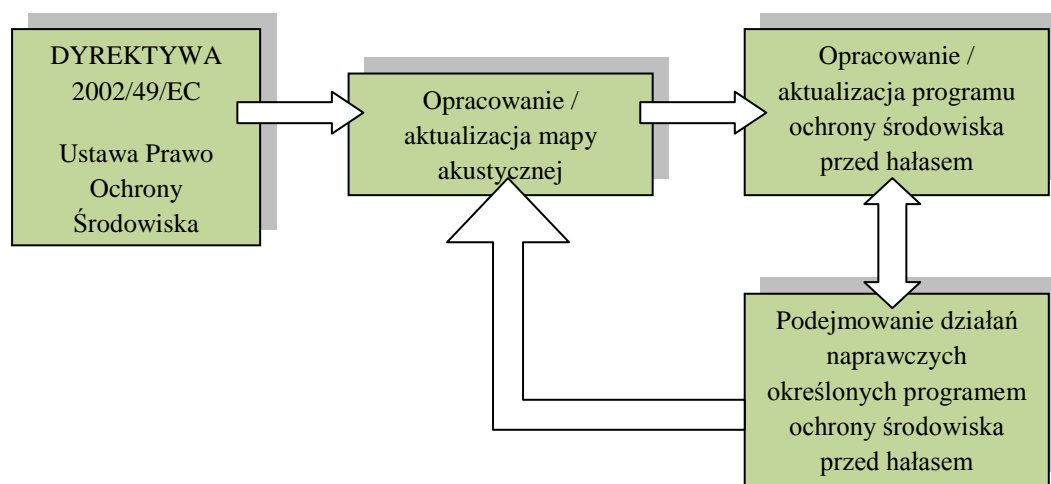
## Rozdział 21 STRESZCZENIE NIESPECJALISTYCZNE

### 21.1 Cele programu ochrony środowiska przed hałasem

Program ochrony środowiska przed hałasem stanowi kontynuację działań podjętych przez Urząd Marszałkowski Województwa Opolskiego, których celem jest poprawa warunków życia w regionie, poprzez ograniczenie hałasu powodowanego przez ruch komunikacyjny jaki ma miejsce na drogach o natężeniu ruchu powyżej 3 milionów pojazdów i 30 tysięcy składów kolejowych w skali roku.

## 21.2 Podstawy prawne

Ochrona środowiska przed hałasem opiera się w dużej mierze o wymagania przetransponowane do polskiego prawa z Dyrektywy Parlamentu Europejskiego w sprawie oceny i kontroli hałasu w środowisku. Zgodnie z ustawodawstwem europejskim oraz krajowym, działania na rzecz poprawy stanu klimatu akustycznego aglomeracji oraz otoczenia istotniejszych szlaków komunikacyjnych prowadzone są w cyklach 5-letnich. Cykl rozpoczyna się od opracowania mapy akustycznej, która to stanowi źródło informacji o zagrożeniach [patrz: Rysunek 21-1]. W drugiej kolejności opracowuje się program ochrony środowiska, który po uchwaleniu stanowi podstawę do realizacji działań naprawczych – staje się prawem miejscowym. Po okresie 5 lat od opracowania pierwszej mapy akustycznej istnieje obowiązek opracowania aktualizacji dokumentów. W oparciu o zaktualizowaną mapę akustyczną dokonuje się także weryfikacji zadań zawartych w programie ochrony środowiska przed hałasem i przystępuje się do ich realizacji. Procedura powtarzana jest co pięć lat, a wyniki analiz przekazywane są do Komisji Europejskiej. Program ochrony środowiska przed hałasem może podlegać aktualizacji częściej niż co 5 lat, kiedy wystąpią okoliczności uzasadniające potrzebę wprowadzenia zmiany (np. zmiana dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku).



Rysunek 21-1 Pięcioletni cykl działań mających na celu zapewnienie właściwego stanu klimatu akustycznego na terenie miasta.

## 21.3 Mapy akustyczne stanowiące podstawę opracowania programu ochrony środowiska przed hałasem.

Podstawą do opracowania niniejszego programu były mapy akustyczne sporządzone przez zarządzających drogami oraz liniami kolejowymi na terenie województwa opolskiego. W ramach programu analizowano następujące mapy akustyczne:

- Mapa akustyczna dróg krajowych na terenie województwa opolskiego (zadanie 3 – sporządzenie map akustycznych dla dróg krajowych o ruchu powyżej 3 000 000 pojazdów – 9 zadań – o łącznej długości 7 709,814 km), Konsorcjum z liderem URS Polska Sp. z o.o., Poznań, Lipiec 2012 r.
- Mapy akustyczne dla dróg, po których przejeżdża ponad 3 000 000 pojazdów rocznie, podległych Zarządowi Dróg Wojewódzkich w Opolu, opracowane dla potrzeb państwowego monitoringu środowiska, EKKOM Sp. z o.o., Opole, 2012 r.
- Mapa akustyczna dla odcinków linii kolejowych, po których przejeżdża ponad 30 000 pociągów rocznie, opracowana dla potrzeb programów ochrony środowiska przed hałasem – województwo opolskie, EKKOM Sp. z o.o., Opole 2012 r.

Mapy te obejmuje swym zakresem tereny poza aglomeracjami położone wzdłuż dróg o natężeniu powyżej 3 000 000 przejazdów rocznie oraz linii kolejowych o natężeniu większym niż 30 000 przejazdów rocznie zlokalizowanych w województwie opolskim. Na mapach zidentyfikowane

zostały obszary gdzie hałas powodowany przez przejeżdżające samochody lub składy kolejowe przekracza wartości dopuszczalne.

#### 21.4 Obszary zidentyfikowane w mapach akustycznych jak wymagające podjęcia działań naprawczych.

Opracowując niniejszy program ochrony środowiska przed hałasem, zgodnie z wymaganiami ustawy Prawo ochrony środowiska, ograniczono się do tych terenów gdzie przekroczenia zostały zidentyfikowane i gdzie należy przeprowadzić działania mające na celu ich wyeliminowanie. W skład programu wchodzi drogi klasy krajowej i wojewódzkiej oraz główne linie kolejowej, dla których zarządzający zobowiązani byli wykonać mapy akustyczne. Całość programu składa się z 19 rozdziałów, w ramach których opisane zostały działania naprawcze dla następujących odcinków dróg i linii kolejowych:

- Rozdział 2 – Autostrada A4 (powiat: brzeski, opolski, krapkowicki, strzelecki)
- Rozdział 3 – Droga krajowa nr 11 (powiat: oleski)
- Rozdział 4 – Droga krajowa nr 39 (powiat: brzeski, namysłowski)
- Rozdział 5 – Droga krajowa nr 40 (powiat: nyski, prudnicki, kędzierzyńsko-kozielski)
- Rozdział 6 – Droga krajowa nr 41 (powiat: nyski)
- Rozdział 7 – Droga krajowa nr 42 (powiat: kluczborski)
- Rozdział 8 – Droga krajowa nr 45 (powiat: opolski, krapkowicki)
- Rozdział 9 – Droga krajowa nr 46 (powiat: opolski, nyski)
- Rozdział 10 – Droga krajowa nr 94 (powiat: opolski, strzelecki)
- Rozdział 11 – Droga wojewódzka nr 416 (powiat: głubczycki)
- Rozdział 12 – Droga wojewódzka nr 418 (powiat: kędzierzyńsko-kozielski)
- Rozdział 13 – Droga wojewódzka nr 409 (powiat: krapkowicki)
- Rozdział 14 – Droga wojewódzka nr 451 (powiat: namysłowski)
- Rozdział 15 – Droga wojewódzka nr 414 (powiat: opolski)
- Rozdział 16 – Droga wojewódzka nr 454 (powiat: opolski)
- Rozdział 17 – Droga wojewódzka nr 463 (powiat: opolski)
- Rozdział 18 – Linia kolejowa nr 132 (powiat: brzeski, opolski)
- Rozdział 19 – Linia kolejowa nr 136 (powiat: opolski, krapkowicki, kędzierzyńsko-kozielski)
- Rozdział 20 – Linia kolejowa nr 137 (powiat: kędzierzyńsko-kozielski)

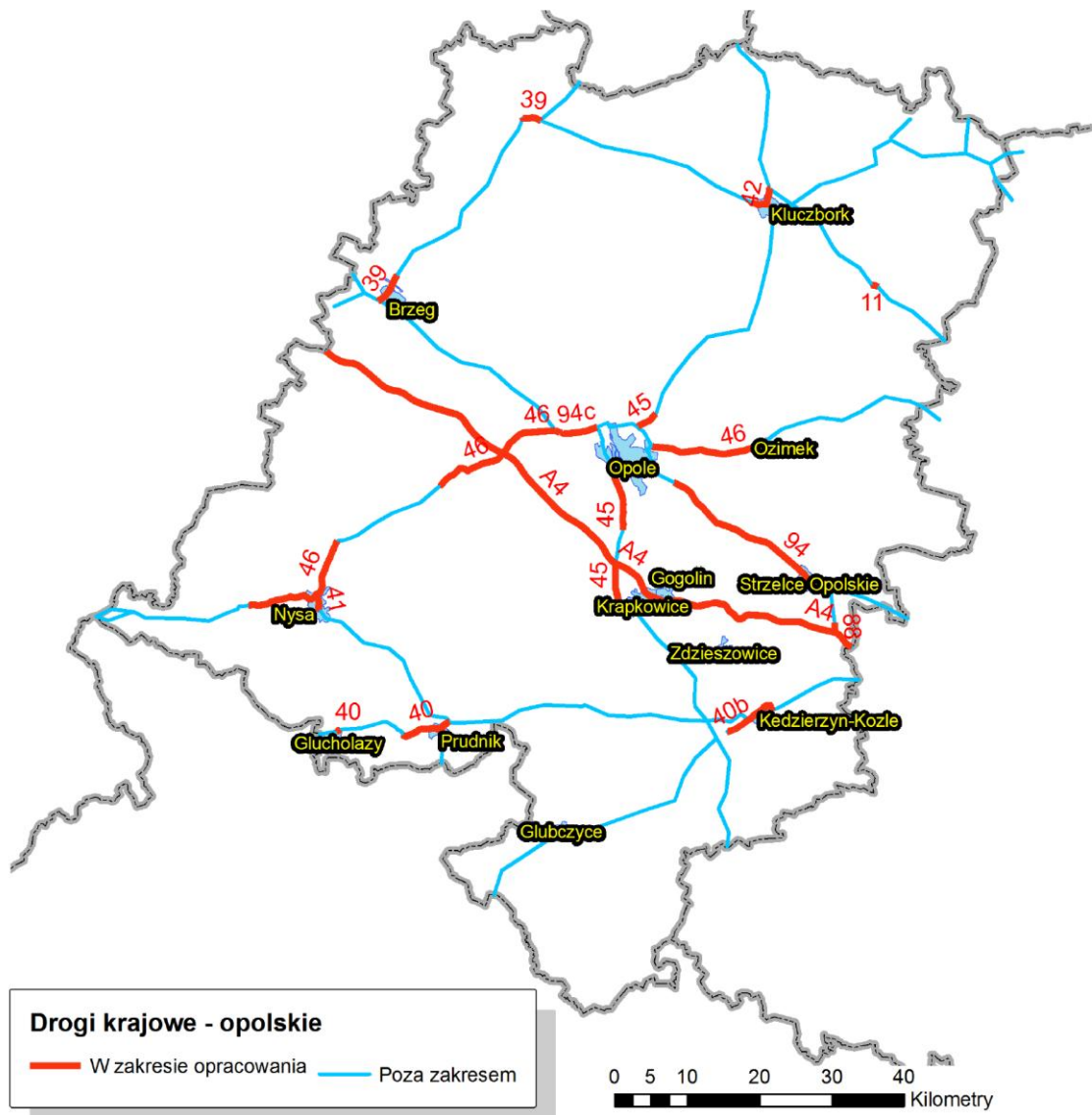
Szczegółowe zestawienie kilometrażu rozpatrywanych odcinków oraz ich lokalizacje na tle województwa przedstawiono w tabeli i na rysunkach zamieszczonych poniżej.

Tabela 21-1 Zestawienie odcinków dróg krajowych i wojewódzkich oraz linii kolejowych objętych programem ochrony środowiska przed hałasem

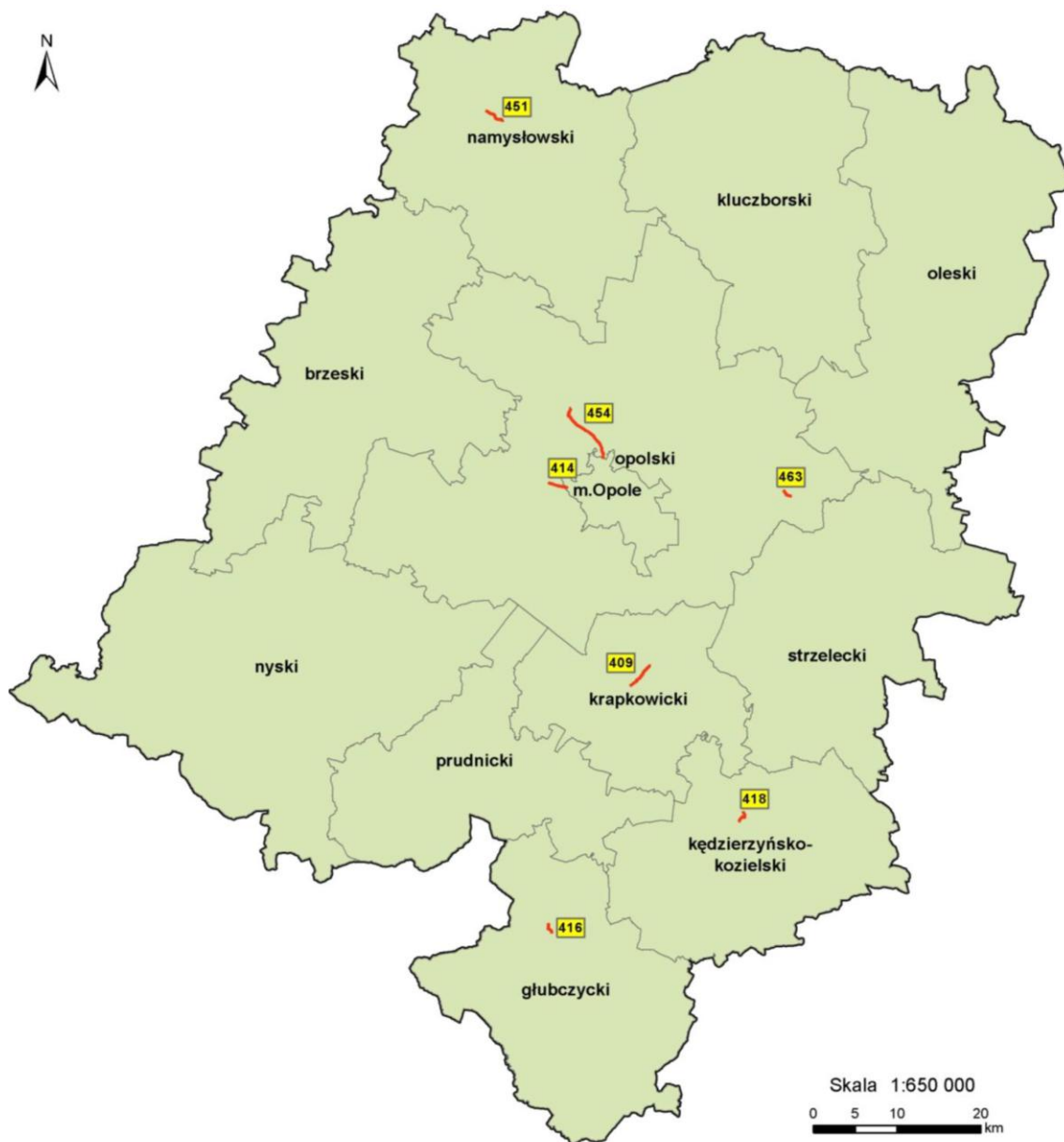
Nr drogi/linii kolejowej	Nazwa odcinka	Początek [km]	Koniec [km]	Długość odcinka [km]	Długość przekroczeń [km]
<b>Drogi krajowe – zarządzający: Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad</b>					
A4	Zachodnia granica województwa – wschodnia granica województwa	193,6	281,7	88,1	11,0
DK 11	Olesno/Przejście/	509,2	510	0,8	0,0
DK 39	Brzeg/Przejście/	46,7	51	4,3	5,51
DK 39	Namysłów – Kamienna	81,6	84,2	2,6	
DK 40	Głuchołazy/Przejście/	2,8	3,2	0,4	10,7
DK 40	Prudnik/Przejście/	13,4	20,2	6,9	
DK 40b	Kędzierzyn Koźle/Obwodnica 2/	1,6	4,9	3,4	
DK 40	Kędzierzyn Koźle/Obwodnica/	66,2	70,6	4,4	



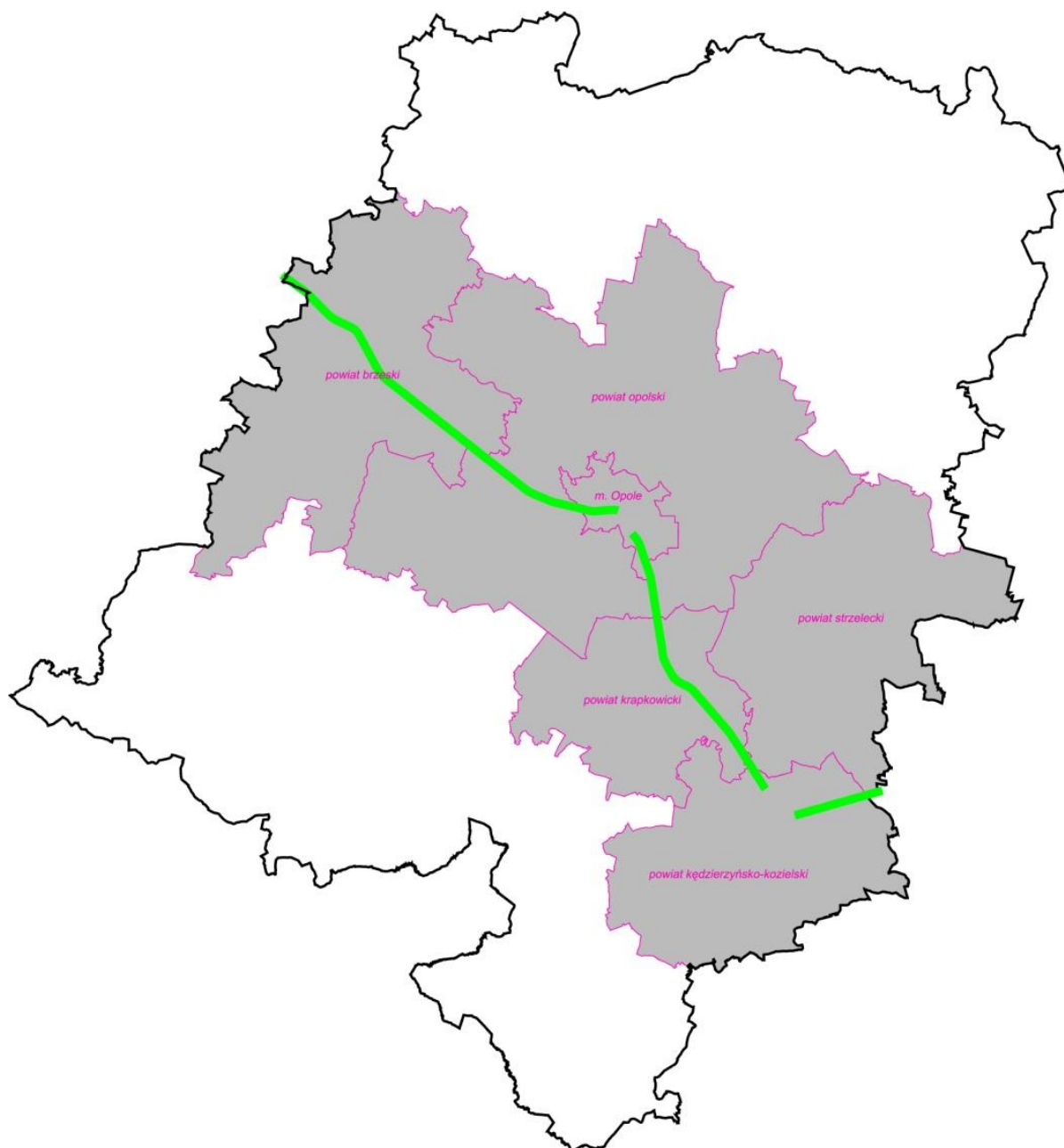
Nr drogi/linii kolejowej	Nazwa odcinka	Początek [km]	Koniec [km]	Długość odcinka [km]	Długość przekroczeń [km]
DK 41	Nysa/Przejście/	0	2,1	2,1	0,4
DK 42	Kluczbork/Przejście/	32,5	36,7	4,2	2,9
DK 45	Krapkowice – Dąbrówka Górna	74,3	82	7,8	6,3
DK 45	Ziemnice Małe – Opole	86,8	94,8	8	
DK 45	Opole – Zawada	108,3	11,2	3	
DK 46	Otmuchów – Nysa - Pakosławice	43,9	66,2	22,3	22,3
DK 46	Niemodlin – Prądy - Wrzoski	79,1	98	18,9	
DK 46	Opole - Ozimek	102,5	117,7	15,3	
DK 94	Karczów - Wrzoski	173	173,7	0,7	10,6
DK 94c	Opole/Obwodnica/	0	5,2	5,2	
DK 94	Opole – Izbicko – Strzelce Op./Przejście	192,4	219,1	26,7	
<b>Drogi wojewódzkie – zarządzający: Zarząd Dróg Wojewódzkich w Opolu</b>					
DW 409	DK 45 – Gogolin	16,7	20,4	3,7	1,3
DW 414	Wrzoski – Opole	0	2,4	2,4	2,4
DW 454	Opole – Borki – Dobrzeń Wielki	4,6	12,6	8	8,0
DW 463	DK 46 – Ozimek	18,2	19,6	1,4	1,4
DW 416	Głubczyce – DK 40	34	35,5	1,5	1,5
DW 418	Koźle – DK 40	1,9	3,6	1,7	1,7
DW 451	Namysłów DK 42	27,3	29,9	2,6	2,6
<b>Linie kolejowe – zarządzający: PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.</b>					
132	Brzeg – Opole Główne	99,322	139,447	40,125	3,8
132	Święta Katarzyna – Brzeg	150,65	170,974	20,324	
136	Kłodnica – Raszowa – Opole Groszowice	2,268	37,511	35,243	3,4
137	Rudziniec Gliwicki – Nowa Wieś	49,056	61,623	12,567	0,0



Rysunek 21-2 Lokalizacja dróg krajowych dla których opracowana została mapa akustyczna [źródło: Mapa akustyczna (9)]



Rysunek 21-3 Lokalizacja analizowanych dróg wojewódzkich [źródło: Mapa akustyczna (10)]



Rysunek 21-4 Lokalizacja linii kolejowych dla których opracowane zostały mapy akustyczne [źródło: Mapa akustyczna (11)]

Analizowane odcinki dróg i linii kolejowych przechodząc przez województwo opolskie przecinają tereny wielu gmin i powiatów. Zestawienie obszarów administracyjnych objętych niniejszym programem wraz klasyfikacją rozpatrywanych na nich źródeł hałasu przedstawiono w tabeli poniżej.

Tabela 21-2 Zestawienie obszarów administracyjnych wraz klasyfikacją źródeł hałasu objętych Programem.

Powiat	Gmina	Nr drogi / linii kolejowej objętej Programem
brzeski	Grodków	A4
	Olszanka	A4
	Lewin Brzeski	A4
	Brzeg	DK39, LK132
	Lubsza	DK39
	Lewin Brzeski	LK132
namysłowski	Namysłów	DK39, DW451
opolski	Niemodlin	A4, DK46
	Dąbrowa	A4, DK46, DK94, DW414, LK132
	Tułowice	A4
	Komprachcice	A4
	Prószków	A4, DK45
	Turawa	DK45
	Chrzastowice	DK46
	Ozimek	DK46, DW463
	Tarnów Opolski	DK94, LK136
	Dobrzeń Wielki	DW454
krapkowicki	Krapkowice	A4, DK45, DW409
	Gogolin	A4, DW409, LK136
	Zdzieszowice	A4, LK136
strzelecki	Strzelce Opolskie	A4
	Leśnica	A4
	Ujazd	A4
	Izbicko	DK94
	Strzelce Opolskie	DK94
oleski	Olesno	DK11
nyski	Głucholazy	DK40
	Nysa	DK41, DK46
	Otmuchów	DK46
	Pakosławice	DK46
prudnicki	Prudnik	DK40
kędzierzyńsko-kozielski	Kędzierzyn Koźle	DK40, DW418, LK137
kluczborski	Kluczbork	DK42
głubczycki	Głubczyce	DW416

## 21.5 Skuteczność działań naprawczych podejmowanych w ramach poprzedniego programu ochrony środowiska przed hałasem obowiązującego w latach 2008-2013

Niniejszy program nie jest pierwszym opracowaniem tego typu sporządzonym dla województwa opolskiego. W roku 2008 opracowany został program ochrony środowiska przed hałasem na lata 2008 – 2013, jednakże ze względu na okres przejściowy obejmował on wyłącznie część dróg i linii kolejowych spośród tych, które przeanalizowano w niniejszym programie. Trudno też odnosić się do ustaleń programu z roku 2008, ponieważ w międzyczasie zmieniono wartości dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku i tym samym nie ma możliwości przeprowadzenia spójnego porównania wniosków zawartych w obu opracowaniach.

Pomimo bardzo znaczącego złagodzenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (4-krotnemu), są one wciąż naruszane na znaczących odcinkach dróg i w mniejszym stopniu na niektórych nieremontowanych odcinkach linii kolejowych. W większości przypadków przekroczenia przy liniach kolejowych wynoszą od 0 do 5dB(A), natomiast w przypadku dróg często sięgają 5-10dB(A). Jest to związane między innymi z faktem, że drogi bardzo często przebiegają w bezpośrednim sąsiedztwie terenów mieszkaniowych, często samych budynków mieszkalnych. W przypadku linii kolejowych znajdują się one z reguły dalej od zabudowań.

Na przestrzeni minionych lat, zarówno zarządzającymi drogami jak i liniami kolejowymi przeprowadzili szereg inwestycji, które miały między innymi na celu poprawę warunków akustycznych na terenach sąsiadujących z infrastrukturą komunikacyjną. Obecnie realizowana jest między innymi obwodnica Głubczyc, która będzie miała istotne pozytywne znaczenie dla poziomu hałasu przy drogach wewnętrznych. Zrealizowano także, albo rozbudowano ekrany akustyczne na autostradzie A4. Nie można zapomnieć także o bieżących działaniach polegających na utrzymaniu właściwego stanu technicznego nawierzchni (zarówno dróg jak i linii kolejowych) co odgrywa także pewną rolę w poprawie stanu klimatu akustycznego.

## 21.6 Charakter działań naprawczych przewidzianych do realizacji w ramach niniejszego programu ochrony środowiska przed hałasem.

Przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku zidentyfikowane w ramach najnowszych map akustycznych powodują że także i w niniejszym programie przewidziano szereg działań mających na celu dalszą oprawę stanu klimatu akustycznego na terenie województwa opolskiego. Działania te mają różnorodny charakter, począwszy od zadań o charakterze organizacyjnym, do kosztownych działań inwestycyjnych.

Działania organizacyjne są to działania, najtańsze w realizacji, ale jednocześnie bardzo często bardziej skuteczne niż działania inwestycyjne. Obejmują one zarówno np. ograniczenia prędkości ruchu na wybranych odcinkach dróg, ale także działania planistyczne, które pozwalają unikać sytuacji w której zezwala się na realizację zabudowy mieszkaniowej w sąsiedztwie autostrady albo linii kolejowej. Do działań organizacyjnych zalicza się także ustanowienie obszaru ograniczonego użytkowania. Z kolei działania inwestycyjne polegają między innymi na budowie ekranów akustycznych albo innych obiektów ekranujących, wymianie nawierzchni drogi na cichą czy też budowie obwodnic.

Na terenie województwa opolskiego w najbliższych latach zostaną zrealizowane, albo są w trakcie realizacji obwodnice Głubczyc, Czarnowas i Dobrzemia Wielkiego. Przeniesienie ruchu drogowego pozwoli zredukować poziom hałasu w przy dotychczasowych drogach tranzytowych na terenie tych miejscowości o 3-6dB.

W wielu przypadkach na terenie województwa, w szczególności przy odcinkach dróg, nie ma technicznych możliwości zastosowania środków ochrony przed hałasem. Ponadto w programie przewidziano możliwość działań alternatywnych polegających na inwestycyjnej albo organizacyjnej ochronie przed hałasem.

Zestawienie charakteru rozpatrywanych rodzajów działań naprawczych wraz z podaniem łącznej długości obszarów objętych danym działaniem przedstawiono w tabeli [patrz: Tabela 21-3].

Tabela 21-3 Zestawienie działań przewidzianych w Programie wraz długością odcinków nimi objętych.

Działanie przewidziane w programie	Długość odcinków objętych działaniem [km]
Aktualizacja warstwy wrażliwości akustycznej mapy akustycznej, w celu eliminacji obszarów nie objętych ochroną przed hałasem	24,19
Wykonanie analiz porealizacyjnych	11,8
Budowa nowych lub rozbudowa istniejących ekranów	7,8

Działanie przewidziane w programie	Długość odcinków objętych działaniem [km]
Budowa obwodnic	21,3
Wykonanie przeglądu ekologicznego	60,2
Ustanowienie obszarów ograniczonego użytkowania (na podstawie przeglądów ekologicznych)	18,3
Ocena skuteczności istniejących ekranów akustycznych	3,33
Rewitalizacji linii kolejowej	71,6
Wykonanie badań hałasu	8,0
Wprowadzenie do treści opracowania ekofizjograficznego, oraz studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy informacji o strefach oddziaływania ponadnormatywnego infrastruktury komunikacyjnej.	11,9
Uwzględnienie w zapisach miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego miasta ograniczeń w zakresie sposobu korzystania z nieruchomości w związku z ochroną środowiska przed hałasem, w szczególności, jeżeli w konsekwencji opracowania przeglądu ekologicznego o którym mowa w niniejszej tabeli, utworzony zostanie obszar ograniczonego użytkowania.	25,1

Na odcinkach dróg, na których stwierdzono występowanie przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu i jednocześnie

- stwierdzono warunki uniemożliwiające, albo znacząco utrudniające zastosowanie technicznych środków ochrony przed hałasem
- stwierdzono zmiany w uwarunkowaniach planistycznych w stosunku do tych istniejących w okresie opracowania map akustycznych
- stwierdzono inne rzeczywiste zagospodarowanie terenu niż by to wynikało z zapisów miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego i map wrażliwości akustycznej opracowanych w ramach map akustycznych,
- stwierdzono brak możliwości technicznych, albo też brak możliwości zastosowania środków technicznych bez naruszania zasad bezpieczeństwa ruchu drogowego, wymagań widoczności na drodze itp.
- stwierdzono konieczność ustanowienia obszaru ograniczonego użytkowania ze względu na niedostateczną skuteczność ewentualnych działań technicznych bądź organizacyjnych

wskazano konieczność opracowania przeglądów ekologicznych.

Realizacja przeglądu ekologicznego umożliwia nie tylko potwierdzenie faktycznego oddziaływania źródła hałasu, ale co najważniejsze w niniejszym przypadku, pozwala na przeanalizowanie możliwych do zastosowania środków ochrony przed hałasem w większej skali i przy uwzględnieniu większej liczby uwarunkowań niż opracowane dotychczas mapy akustyczne. Jednocześnie w przypadku niemożności zastosowania lub wyczerpania możliwości ochrony z wykorzystaniem środków technicznych i organizacyjnych, jest podstawą wniosku o określenie zasięgu obszaru ograniczonego użytkowania. Forma przeglądu ekologicznego wynika z ustawy Prawo ochrony środowiska (POŚ). Szczegółowe wymagania odnośnie zakresu przeglądu zawarto także w treści niniejszego programu.

Podczas przeglądu obszarów z przekroczeniami stwierdzono, że wiele z nich znajduje się na terenach niezainwestowanych lub zagospodarowanych w sposób nie podlegający ochronie w myśl art. 113 POŚ. W celu eliminacji takich sytuacji konieczne będzie przeprowadzenie aktualizacji warstw wrażliwości akustycznej opracowanych na potrzeby map akustycznych. Podstawą do określenia funkcji terenu oraz jego klasyfikacji akustycznej są ustalenia zwarte w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego. W przypadku braku planu klasyfikacji, na wniosek zarządzającego źródłem hałasu, przeprowadzić może jednostka administracyjna odpowiedzialna za wydanie planu (w rozpatrywanych przypadkach Gmina) [zgodnie z art. 115 POŚ].

W przypadku kilku rozpatrywanych dróg stwierdzono prowadzenie prac budowlanych dla których podstawę do oceny hałasu stanowić będą analizy porealizacyjne, w ramach których wykonane

zostaną nowe badania akustyczne. Podobnie sytuacja prezentuje się w przypadku budowy nowych obwodnic, dla których również podstawę oceny klimatu akustycznego stanowią będą wyniki analiz porealizacyjnych. Należy podkreślić, że budowa obwodnic w przypadku dróg przebiegających dotychczas przez tereny silnie zurbanizowane, pozwoli znacząco zredukować hałas na tych terenach oraz wykluczy konieczność uchwalania obszarów ograniczonego użytkowania.

W ramach prac nad Programem oraz analizą map akustycznych stwierdzono także występowanie przekroczeń wzdłuż istniejących ekranów akustycznych. Przekroczenia te często były znikome, dlatego w celu weryfikacji wyników map akustycznych, które stanowią opracowanie w skali ogólnej (1:10 000), konieczne jest przeprowadzenie szczegółowych ocen skuteczności ekranów, na podstawie których podjęte zostaną dalsze decyzje.

Dla wielu rozpatrywanych źródeł hałasu jedynym środkiem ochrony przed hałasem może być obszar ograniczonego użytkowania. Podstawą do jego wyznaczenia będą realizowane w ramach Programu przeglądy ekologiczne. W ramach przeglądów, w przypadku wyczerpania wszystkich technicznych środków redukcji hałasu, określa się granice obszarów oraz definiuje się wytyczne i zalecenia do dokumentów planistycznych, które umożliwią ograniczenie do minimum ponadnormatywnych poziomów hałasu.

W przypadku wyznaczenia obszarów ograniczonego użytkowania, konieczne będzie zaktualizowanie istniejących opracowań planistycznych oraz ekofizjograficznych. Dodatkowo informacja o poziomie hałasu wzdłuż najintensywniej użytkowanych szlaków komunikacyjnych województwa powinna mieć swoje odzwierciedlenie w ramach opracowanych przez gminy studiach uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego, w postaci stref o ponadnormatywnym oddziaływaniu.

## **21.7 Skuteczność planowanych w niniejszym programie ochrony środowiska przed hałasem działań naprawczych**

Konieczny charakter działań naprawczych proponowanych w niniejszym programie, który wynika najczęściej z uwarunkowań lokalnych w obszarach wymagających interwencji, oraz wielkość występujących przekroczeń poziomów dopuszczalnych, pozwalają prognozować potencjalną dużą skuteczność proponowanych działań.

W większości przypadków dostępne i zaproponowane działania pozwalają na wyeliminowanie przekroczeń dopuszczalnego poziomu hałasu w środowisku, natomiast tam gdzie nie jest to możliwe zaproponowane środki pozwalają na prawne uregulowanie występujących naruszeń standardów akustycznych (np. w postaci obszarów ograniczonego użytkowania).

W przypadku hałasu kolejowego, w programie nie stwierdzono wysokich naruszeń standardów akustycznych, a ponadto tam gdzie naruszenia zostały zidentyfikowane, zarządzający t. j. PKP-PLK S.A. przewiduje do roku 2019 realizację inwestycji polegających na modernizacji linii kolejowej. Dotyczy to w szczególności możliwości podjęcia działań naprawczych w granicach miejscowości położonych przy linii kolejowej 136 (np. Gogolin) gdzie możliwa będzie np. realizacja ekranów akustycznych. Przy niewielkich przekroczeniach, działania te pozwolą na ograniczenie emisji hałasu do poziomów dopuszczalnych. W przypadku pozostałych obszarów (linia 132 na odcinku Brzeg-Mechnice) ewentualne działania naprawcze inwestycyjne będą poprzedzone dodatkową analizą zasadności takich działań. Ze względu na charakter źródła hałasu, w przypadku linii kolejowych praktycznie zawsze można uzyskać w drodze działań inwestycyjnych właściwe warunki akustyczne.

Skuteczność działań w przypadku dróg, zarówno krajowych jak i wojewódzkich, jest dużo trudniejsza do oszacowania na etapie opracowania programu. Wynika to z faktu, że w większości rozpatrywanych przypadków drogi przebiegają przez tereny zwartej zabudowy, co w istotny sposób ogranicza możliwość podejmowania skutecznych działań naprawczych. W konsekwencji w większości przypadków jedynym możliwym działaniem jest obszar ograniczonego użytkowania. Ustanowienie takiego obszaru nie wpływa pozytywnie na stan klimatu akustycznego, ale daje możliwość uregulowania problemu przekroczeń z wykorzystaniem narzędzi prawnych. Podstawą ustanowienia obszaru ograniczonego użytkowania jest przegląd ekologiczny w przypadku dróg



istniejących. W programie niniejszym wskazano obszary, dla których przegląd ekologiczny zostanie wykonany, a w oparciu o jego wyniki podjęte zostaną decyzje co do zasięgu koniecznych do ustanowienia obszarów ograniczonego użytkowania. Nie wykluczono także możliwości podjęcia działań inwestycyjnych (np. ekrany akustyczne, nasypy ziemne, ciche nawierzchnie) o ile z przeprowadzonego przeglądu ekologicznego wynikać będzie uzasadniona ekonomiczna możliwość ich realizacji.

Kwestią kluczową pozostaje jedynie dostęp do środków finansowych, który zapewni możliwość realizacji zaproponowanych działań, oraz wywiązywanie się ze obowiązków określonych niniejszym programem przez zarządzających drogami, liniami kolejowymi oraz urzędów miast i gmin województwa opolskiego.

## **21.8 Monitoring realizacji programu**

Kluczowym elementem programu jest monitoring postępów jego realizacji. Większość działań naprawczych przewidzianych programem jest ze sobą ściśle powiązana i wymaga koordynacji. Koordynacja i nadzór nad realizacją programu będzie realizowany przez Departament Ochrony Środowiska Urzędu Marszałkowskiego Województwa Opolskiego.

Działania prowadzone będą głównie poprzez gromadzenie i analizowanie informacji, do udostępniania której zobowiązania zostali niniejszym programem zarządzający źródłami hałasu, albo też tworzący dokumenty planistyczne zawierające ustalenia istotne z punktu widzenia ochrony przed hałasem (Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, Zarząd Dróg Wojewódzkich, PKP - PLK S.A., urzędy miast i gmin).

Sprawozdania z prowadzonego monitoringu prezentowane będą na Sejmiku Województwa w postaci rocznych raportów z realizacji niniejszego programu. Dostęp do sprawozdań dostępny będzie także poprzez stronę internetową Urzędu Marszałkowskiego.

Monitoring realizacji programu, a w szczególności dane zgromadzone w procesie monitorowania, których zakres określony został w rozdziale 22 niniejszego programu w ramach wzoru formularza raportowania, są kluczowe dla późniejszej możliwości dokonania oceny realizacji programu i uwzględnienia podjętych działań przy opracowaniu kolejnej edycji map akustycznych.

## **Rozdział 22 FORMULARZ RAPORTOWANIA**

Integralną częścią programu jest załączony formularz "RAPORTU Z REALIZACJI PROGRAMU OCHRONY ŚRODOWISKA PRZED HAŁASEM DLA TERENÓW POZA AGLOMERACJAMI POŁOŻONYCH WZDŁUŻ DRÓG O NATĘŻENIU POWYŻEJ 3 000 000 POJAZDÓW ROCZNIE I LINII KOLEJOWYCH O NATĘŻENIU WIĘKSZYM NIŻ 30 000 PRZEJAZDÓW ROCZNIE DLA WOJEWÓDZTWA OPOLSKIEGO NA LATA 2014 – 2019". Formularz ma być wykorzystywany do raportowania postępów realizacji zadań zawartych w niniejszym programie Departamentowi Ochrony Środowiska Urzędu Marszałkowskiego Województwa Opolskiego. Do raportowania zobowiązani są zarządzający źródłami hałasu (Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, Zarząd Dróg Wojewódzkich w Opolu, Polskie Linie Kolejowe S.A. oraz władze gmin i miast.

## **Rozdział 23 LITERATURA, AKTY PRAWNE, DOKUMENTY WYKORZYSTANE PRZY OPRACOWANIU PROGRAMU OCHRONY ŚRODOWISKA PRZED HAŁASEM**

- 1 Dyrektywa 2002/49/WE parlamentu Europejskiego oraz Rady z dnia 25 czerwca 2002 r. w sprawie oceny i kontroli hałasu w środowisku
- 2 Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2013 poz. 1232)

- 3 Rozporządzenie ministra środowiska z dnia 14 października 2002 r. w sprawie szczegółowych wymagań jakim powinien odpowiadać program ochrony środowisk przed hałasem (Dz. U. nr 179, poz. 1498)
- 4 Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 10 listopada 2010 r. w sprawie sposobu ustalania wartości wskaźnika hałasu LDWN (Dz. U. nr 215, poz. 1414 z 2010 r.)
- 5 Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 1 października 2007 r. w sprawie szczegółowego zakresu danych ujętych na mapach akustycznych oraz ich układu i sposobu prezentacji (Dz. U. Nr 187, poz. 1340)
- 6 Ustawa z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2013 r., poz. 1235)
- 7 Ustawa z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. 2004 r., nr 92 poz. 880 ze zmianami)
- 8 Obwieszczenie Ministra Środowiska z dnia 15 października 2013 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu rozporządzenia Ministra Środowiska w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. z 2014 r. poz. 112)
- 9 Mapa akustyczna dróg krajowych na terenie województwa opolskiego (zadanie 3 – sporządzenie map akustycznych dla dróg krajowych o ruchu powyżej 3 000 000 pojazdów – 9 zadań – o łącznej długości 7 709,814 km), Konsorcjum z liderem URS Polska Sp. z o.o., Poznań, Lipiec 2012 r.
- 10 Mapy akustyczne dla dróg, po których przejeżdża ponad 3 000 000 pojazdów rocznie, podległych Zarządowi Dróg Wojewódzkich w Opolu, opracowane dla potrzeb państwowego monitoringu środowiska, EKKOM Sp. z o.o., Opole, 2012 r.
- 11 Mapa akustyczna dla odcinków linii kolejowych, po których przejeżdża ponad 30 000 pociągów rocznie, opracowana dla potrzeb programów ochrony środowiska przed hałasem – województwo opolskie, EKKOM Sp. z o.o., Opole 2012 r.