

**UCHWAŁA NR XX/370/16**  
**SEJMIKU WOJEWÓDZTWA KUJAWSKO-POMORSKIEGO**  
**z dnia 23 maja 2016 r.**

**w sprawie określenia programu ochrony środowiska przed hałasem dla obszarów  
położonych w otoczeniu dróg wojewódzkich województwa kujawsko-pomorskiego,  
po których przejeżdża ponad 3 000 000 pojazdów rocznie**

Na podstawie art. 18 pkt 20 ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie województwa (Dz. U. z 2016 r. poz. 486), art. 84, art. 119 ust. 1, 2 i 2a ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2013 r. poz. 1232 z późn. zm.<sup>1</sup>) uchwała się, co następuje:

**§ 1.** Przyjmuje się program ochrony środowiska przed hałasem dla obszarów położonych w otoczeniu dróg wojewódzkich województwa kujawsko-pomorskiego, po których przejeżdża ponad 3 000 000 pojazdów rocznie.

**§ 2.** Informacje ogólne na temat obszaru objętego Programem, określa załącznik nr 1 do uchwały.

**§ 3.** Opis naruszeń dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku, określa załącznik nr 2 do uchwały.

**§ 4.** Kierunki i zakres działań niezbędne do przywrócenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku, określa załącznik nr 3 do uchwały.

**§ 5.** Harmonogram rzeczowo-finansowy realizacji programu ochrony środowiska przed hałasem, określa załącznik nr 4 do uchwały.

**§ 6.** Organy, rodzaje informacji i dokumentów wykorzystywanych do kontroli i dokumentowania realizacji programu ochrony środowiska przed hałasem, określa załącznik nr 5 do uchwały.

**§ 7.** Do obowiązków organów administracji, w szczególności starostów powiatów, wójtów, burmistrzów lub prezydentów miast oraz Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Bydgoszczy należy przekazywanie do Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego informacji o wydawanych decyzjach dla odcinków dróg wojewódzkich objętych Programem ochrony środowiska przed hałasem.

**§ 8.** Ustalone w Programie obowiązki skierowane są do organów i podmiotów zlokalizowanych na terenie strefy objętej Programem oraz zarządzającego odcinkami dróg wojewódzkich.

---

<sup>1</sup> Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w : Dz. U. z 2013 r. poz. 1238, z 2014 r. poz. 40, 47, 457, 822, 1101, 1146, 1322, 1662 z 2015 r. poz. 122, 151, 277, 478, 774, 881, 933, 1045, 1223, 1434, 1593, 1688, 1936 i 2278 oraz z 2016 r. poz. 266.

**§ 9.** Wyznacza się Wojewódzkiego Inspektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy do monitorowania realizacji Programu.

**§ 10.** Termin realizacji Programu ustala się do 30.11.2020 r.

**§ 11.** Wykonanie uchwały powierza się Zarządowi Województwa Kujawsko-Pomorskiego.

**§ 12.** Uchwała wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia w Dzienniku Urzędowym Województwa Kujawsko-Pomorskiego.

## Uzasadnienie

### 1. Przedmiot regulacji:

Przedmiotem regulacji jest uchwała określająca „Program ochrony środowiska przed hałasem dla obszarów położonych w otoczeniu dróg wojewódzkich województwa kujawsko-pomorskiego, po których przejeżdża ponad 3 000 000 pojazdów rocznie.”

### 2. Omówienie podstawy prawnej:

Na podstawie art. 18 pkt 20 ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie województwa (Dz. U. z 2016 r. poz. 486), art. 119 ust. 1, 2 i 2a ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2013 r. poz. 1232 z późn. zm) sejmik województwa jest zobowiązany do określenia w drodze uchwały programów ochrony środowiska przed hałasem. Programy ochrony środowiska przed hałasem tworzy się dla terenów, na których poziom hałasu przekracza poziom dopuszczalny.

### 3. Konsultacje wymagane przepisami prawa (łącznie z przepisami wewnętrznymi):

W postępowaniu, którego przedmiotem było określenie programu ochrony środowiska przed hałasem dla obszarów położonych w otoczeniu dróg wojewódzkich województwa kujawsko - pomorskiego, po których przejeżdża ponad 3 000 000 pojazdów rocznie– zgodnie z art. 119 ust. 2a ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2013 r. poz. 1232 z późn. zm.) zapewniony został udział społeczeństwa poprzez zamieszczenie informacji o toczącym się postępowaniu na tablicy ogłoszeń Urzędu Marszałkowskiego Województwa Kujawsko-Pomorskiego w Toruniu, ul. Targowa 13/15, 87-100 Toruń oraz o możliwości wnoszenia uwag i wniosków do dokumentacji stanowiącej podstawę do opracowania programu, w terminie 21 dni od zamieszczenia przedmiotowej informacji. Zawiadomienie umieszczono także w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie internetowej <http://bip.kujawsko-pomorskie.pl> Urzędu Marszałkowskiego Województwa Kujawsko - Pomorskiego w Toruniu. W wyznaczonym terminie nie wniesiono uwag i wniosków do dokumentacji. Projekt „Programu ochrony środowiska przed hałasem dla obszarów położonych w otoczeniu dróg wojewódzkich województwa kujawsko-pomorskiego, po których przejeżdża ponad 3 000 000 pojazdów rocznie” pozytywnie zaopiniował Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy i Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny w Bydgoszczy.

### 4. Uzasadnienie merytoryczne:

Zgodnie z art. 112 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2013 r. poz. 1232 z późn. zm.) ochrona przed hałasem polega na zapewnieniu jak najlepszego stanu akustycznego środowiska. Cel ten ma być osiągnięty poprzez utrzymanie poziomu hałasu docelowo poniżej lub na poziomie wartości dopuszczalnej, a tam, gdzie normy nie są dotrzymane dążyć do zmniejszenia hałasu, co najmniej do dopuszczalnego. W niniejszym programie, na podstawie analizy przeprowadzonej na etapie realizacji map akustycznych oraz zidentyfikowanych obszarów naruszeń poziomów dopuszczalnych hałasu, określono obszary problemowe z punktu widzenia ekspozycji na hałas oraz wyznaczono cele, w obrębie których przedstawiono działania krótkookresowe, długookresowe oraz stałe. Działania krótkookresowe obejmują obowiązek prowadzenia przez zarządzającego drogą monitoringu

hałasu komunikacyjnego we wskazanych lokalizacjach oraz przedstawienie wyników pomiaru w wersji elektronicznej i papierowej do Marszałka Województwa Kujawsko-Pomorskiego

w terminie do 31 grudnia każdego roku. W przypadku stwierdzenia przekroczeń dopuszczalnych poziomów dźwięku po okresie 3 lat monitoringu hałasu komunikacyjnego zobowiązuje się zarządzającego drogą do wykonania analizy uwzględniającej możliwe do zastosowania środki ochrony akustycznej. Do zadań długookresowych zalicza się zobowiązanie organów i podmiotów zlokalizowanych na terenie strefy objętej Programem do prowadzenia rozsądnej polityki planowania przestrzennego w obszarze oddziaływania akustycznego. Poza tym do zadań długookresowych wpisujących się w działania naprawcze niniejszego Programu jest ograniczenie emisji samego źródła hałasu poprzez środki organizacyjne. Zmniejszenie natężenia poziomu hałasu na drogach wojewódzkich jest możliwe poprzez realizację planów inwestycyjnych i polityki transportowej. Poza zadaniami krótkookresowymi i długookresowymi istnieją zadania stałe, wśród których wyróżnia się: konserwacje istniejącej infrastruktury drogowej (regularne kontrole stanu nawierzchni drogi są w stanie w szybki sposób zidentyfikować lokalizacje wad oraz po zdiagnozowaniu skali wady wskazać odpowiednie służby i środki potrzebne do ich naprawy), edukację ekologiczną (proces dydaktyczno-wychowawczy mający na celu podnoszenie świadomości ekologicznej, wskazywanie rozwiązań sprzyjających ochronie przyrody poprzez promocję proekologicznych postaw oraz inicjowanie i informowanie o formach inicjowania dialogu na temat problemów związanych z ochroną środowiska w procesach administracyjnych).

Odcinki, na których występują przekroczenia dopuszczalnego hałasu:

- a) droga wojewódzka nr 223 na odcinku Bydgoszcz - Trzciniec,
- b) droga wojewódzka nr 223 na odcinku Trzciniec – DK 10,
- c) droga wojewódzka nr 251 na odcinku Pakość /przejście/,
- d) droga wojewódzka nr 252 na odcinku Inowrocław - Dziennice,
- e) droga wojewódzka nr 254 na odcinku Mogilno /przejście/,
- f) droga wojewódzka nr 266 na odcinku Ciechocinek - Odolion,
- g) droga wojewódzka nr 266 na odcinku Odolion - Służewo,
- h) droga wojewódzka nr 534 na odcinku Wąbrzeźno - Obwodnica,
- i) droga wojewódzka nr 551 na odcinku Chełmża /przejście/,
- j) droga wojewódzka nr 552 na odcinku Łysomice – Lubicz,
- k) droga wojewódzka nr 560 na odcinku Brodnica /przejście/.

## **5. Ocena skutków regulacji:**

Program ochrony środowiska przed hałasem dla obszarów położonych w otoczeniu dróg wojewódzkich województwa kujawsko-pomorskiego, po których przejeżdża ponad 3 000 000 pojazdów rocznie ma na celu utrzymanie hałasu poniżej lub na poziomie wartości dopuszczalnej, a tam, gdzie normy nie są dotrzymane zmniejszenie hałasu, co najmniej do dopuszczalnego. Przedmiotowy program określa zakres działań prowadzących do poprawy stanu jakości środowiska.

## **Opis terenu objętego Programem**

Zakres programu ochrony środowiska przed hałasem dla województwa kujawsko-pomorskiego obejmuje analizę obszarów poza aglomeracjami, stanowiących otoczenie dróg wojewódzkich, na których przekroczone zostały dopuszczalne poziomy hałasu.

Program wykonano dla terenów otaczających odcinki dróg wojewódzkich położonych w granicach administracyjnych 7 powiatów i 13 gmin. Odcinki dróg objęte zakresem programu stanowią najbardziej obciążone ruchem ciągi dróg wojewódzkich województwa kujawsko-pomorskiego (o średnim rocznym natężeniu ruchu wynoszącym ponad 3 mln pojazdów). Należą do nich:

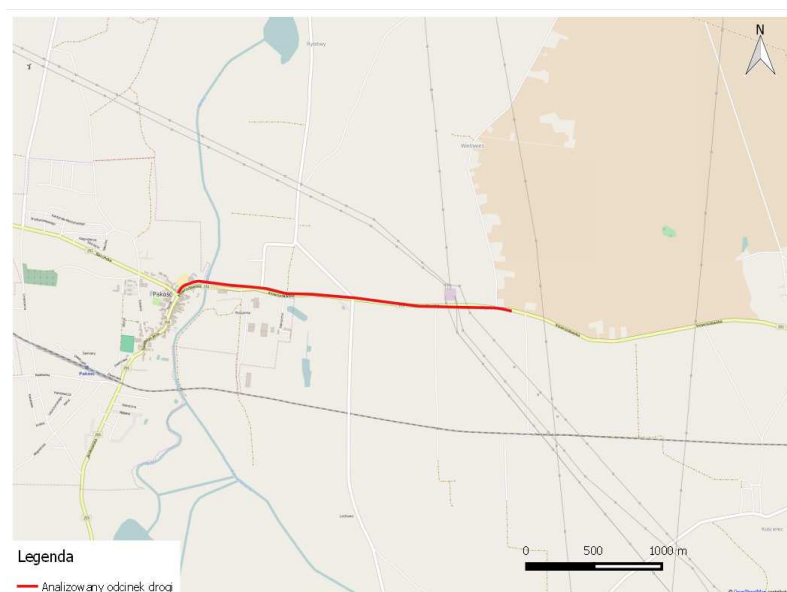
**1. Droga wojewódzka nr 223 na odcinku Bydgoszcz – Trzciniec oraz Trzciniec – DK 10** - analizowany ciąg drogi wojewódzkiej o łącznej długości 3,7 km składa się z 2 odcinków. Pierwszy z nich rozpoczyna się w km 2+800 (w mieście Bydgoszcz), a kończy w km 3+300 (w miejscowości Białe Błota). Przebiega przez miasto Bydgoszcz oraz gminę Białe Błota w powiecie bydgoskim. Drugi odcinek rozpoczyna się w km 3+300 (w miejscowości Białe Błota), a kończy się w km 6+500 (w miejscowości Białe Błota). Przebiega przez gminę Białe Błota w powiecie bydgoskim. 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 do około 170 m od krawędzi jezdni.



Rys. 1. Orientacyjna lokalizacja odcinków drogi wojewódzkiej nr 223 objętych zakresem Programu ochrony środowiska przed hałasem.

**2. Droga wojewódzka nr 251 na odcinku Pakość /przejście/** - analizowany jest odcinek drogi o długości około 2,5 km. Rozpoczyna się w km 62+800 (w miejscowości Pakość), a kończy w km 65+300 (w miejscowości Wielowieś). Analizowany odcinek przebiega przez miejscowości: Pakość, Rybitwy, Wielowieś w gminie Pakość, powiecie inowrocławskim.

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 do około 130 m od krawędzi jezdni.



Rys. 2. Orientacyjna lokalizacja odcinka drogi wojewódzkiej nr 251

**3. Droga wojewódzka nr 252 na odcinku Inowrocław – Dziennice** – analizowany jest odcinek drogi o długości 0,6 km. Rozpoczyna się w km 0+000 (w mieście Inowrocław), a kończy w km 0+600 (w mieście Inowrocław). Analizowany odcinek przebiega w całości przez gminę miejską Inowrocław, w powiecie inowrocławskim. 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 do około 80 m od krawędzi jezdni.



Rys. 3. Orientacyjna lokalizacja odcinka drogi wojewódzkiej nr 252

**4. Droga wojewódzka nr 254 na odcinku Mogilno /przełazie/** - analizowany jest ciąg drogi o długości 4,0 km. Rozpoczyna się w km 46+000 (w miejscowości Wiecanowo), a kończy w km 50+000 (w miejscowości Mogilno). Odcinek przebiega w całości przez gminę Mogilno w powiecie mogileńskim. 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 do około 65 m od krawędzi jezdni.



Rys. 4. Orientacyjna lokalizacja odcinka drogi wojewódzkiej nr 254

**5. Droga wojewódzka nr 266 na odcinku Ciechocinek – Odolion - Służewo** - analizowany ciąg drogi o długości 11,9 km składa się z 2 odcinków. Pierwszy z nich rozpoczyna się w km 0+000 (w miejscowości Ciechocinek), a kończy w km 2+800 (w miejscowości Nowy Ciechocinek). Przebiega przez miejscowości Ciechocinek (gmina Ciechocinek) oraz Nowy Ciechocinek (gmina Aleksandrów Kujawski) w powiecie aleksandrowskim. Drugi odcinek rozpoczyna się w km 2+800 (w miejscowości Nowy Ciechocinek), a kończy w km 11+900 (w miejscowości Służewo). Przebiega przez miejscowości: Nowy Ciechocinek, Odolion, Stawki, Radunki, Służewo w gminie Ciechocinek oraz Aleksandrów Kujawski w gminie Aleksandrów Kujawski. W całości znajduje się w powiecie aleksandrowskim. 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 do około 80 m od krawędzi jezdni.



Rys. 5. Orientacyjna lokalizacja odcinków drogi wojewódzkiej nr 266

**6. Droga wojewódzka nr 534 na odcinku Wąbrzeźno – Obwodnica** – analizowany jest odcinek drogi o długości około 7,8 km. Jego początek znajduje się w km 0+000 w miejscowości Jarantowice (gmina wiejska Wąbrzeźno) a koniec w km 7+800 w mieście Wąbrzeźno. Przebiega przez miejscowości: Jarantowice, Cymbark, miasto Wąbrzeźno, Czystochleb, Wałycz w gminie Wąbrzeźno, w powiecie wąbrzeskim. 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 do około 130 m od krawędzi jezdni.





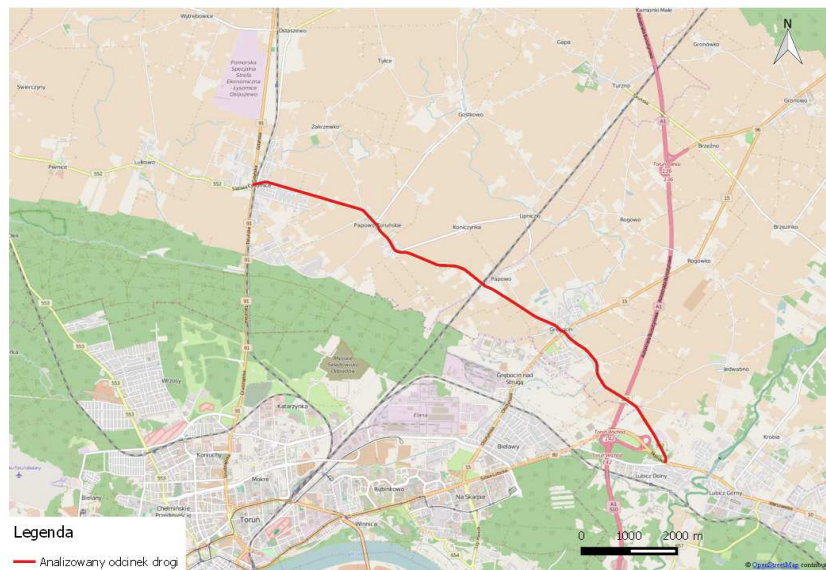
Rys. 6. Orientacyjna lokalizacja odcinka drogi wojewódzkiej nr 534

**7. Droga wojewódzka nr 551 na odcinku Chełmża /przejście/** - analizowany ciąg drogi o długości 2 km składa się z jednego odcinka. Rozpoczyna się w km 34+000, a kończy w km 36+000 i w całości przebiega przez miasto Chełmża, w gminie Chełmża (powiat toruński). Granice obszaru analizowanego w niniejszym Programie stanowią izolinie dopuszczalnych poziomów dźwięku określonych wskaźnikami LDWN i LN. Granice te określono w opracowanej mapie akustycznej, która stanowi podstawę niniejszego programu. Sięgają one na terenach otwartych do około 50 m od krawędzi jezdni.



Rys. 7. Orientacyjna lokalizacja odcinka drogi wojewódzkiej nr 551

**8. Droga wojewódzka nr 552 na odcinku Łysomice – Lubicz** – analizowany ciąg drogi o długości około 11,4 km składa się z jednego odcinka. Rozpoczyna się w km 6+000 (w miejscowości Łysomice), a kończy w km 17+400 (w miejscowości Lubicz Dolny). Odcinek przebiega przez miejscowości: Łysomice, Papowo Toruńskie, Lipniczki (gmina Łysomice) oraz Grębocin, Lubicz Dolny (gmina Lubicz) oraz miasto Toruń. Położony jest w powiecie toruńskim oraz mieście Toruń. Granice obszaru analizowanego w niniejszym Programie stanowią izolynie 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 do około 160 m od krawędzi jezdni.



Rys. 8. Orientacyjna lokalizacja odcinka drogi wojewódzkiej nr 552

**9. Droga wojewódzka nr 560 na odcinku Brodnica /przejście/** - analizowany ciąg drogi o długości 4,0 km składa się z jednego odcinka. Rozpoczyna się w km 0+000 (w mieście Brodnica), a kończy w km 4+000 (w mieście Brodnica). Przedmiotowy odcinek przebiega w całości przez gminę miejską Brodnica, w powiecie brodnickim. Granice obszaru analizowanego w niniejszym Programie stanowią izolynie 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 do około 120 m od krawędzi jezdni.



Rys. 9. Orientacyjna lokalizacja odcinka drogi wojewódzkiej nr 560

### **Naruszenia dopuszczalnych poziomów hałasu**

#### **Naruszenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku na terenach sąsiadujących z drogą wojewódzką nr 223 wraz z zakresem naruszenia:**

Na potrzeby niniejszego opracowania dokonano analizy mapy akustycznej dla dróg zlokalizowanych w granicach województwa kujawsko-pomorskiego, w ramach której opracowano rozkład przekroczeń długookresowego średniego poziomu dźwięku  $L_{DWN}$  i  $L_N$ . Następnie dokonano podziału przekroczeń poziomu dźwięku  $L_{DWN}$  i  $L_N$  na dwie grupy. Dla każdej z nich przypisano priorytet, z jakim powinny być podjęte działania mające na celu ograniczenie poziomu hałasu. Podział ten przedstawiono poniżej w tabeli.

Tab.1. Zestawienie priorytetów, z jakim powinny być podjęte działania mające na celu ograniczenie poziomu hałasu w stosunku do wartości wskaźnika  $L_{DWN}$  i  $L_N$

Priorytet działań	Wartość przekroczeń długookresowego średniego poziomu dźwięku $L_{DWN}$ i $L_N$	
	Od	Do
Wysoki	Powyżej 7	
Niski	0	7

Zakres naruszeń dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku pochodzącego od ruchu pojazdów, który odbywa się po analizowanym odcinku drogi przedstawiono poniżej w tab. 2. W tabeli tej zestawiono opis zakresu przekroczeń wartości dopuszczalnych w przyporządkowaniu do poszczególnych odcinków na podstawie Mapy akustycznej. Do każdego odcinka przypisano również priorytet narażenia na hałas, który określono na podstawie analiz przeprowadzonych w ramach Programu.

Tab. 2. Tereny zagrożone hałasem zlokalizowane w sąsiedztwie analizowanych odcinków drogi wojewódzkiej nr 223 objętych zakresem opracowania programu ochrony środowiska przed hałasem.

Lp.	Orientacyjny kilometraż		Strona drogi	Maksymalna wartość wskaźnika M		Maksymalna wartość przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu		Priorytet
	Początek	Koniec		L <sub>DWN</sub>	L <sub>N</sub>	L <sub>DWN</sub>	L <sub>N</sub>	
1	5+080	5+503	P	0	0	5	5	Niski
2	5+267	5+285	P	1	1	5	5	Niski
3	5+281	5+442	P	1	1	5	5	Niski
4	5+447	5+830	P	2	1	10	10	Niski
5	5+538	5+925	L	1	0	5	5	Niski
6	5+930	6+450	L	1	1	10	5	Niski

Naruszenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku na terenach sąsiadujących z drogą wojewódzką nr 251 wraz z zakresem naruszenia:

Tab. 3. Zestawienie priorytetów z jakim powinny być podjęte działania mające na celu ograniczenie poziomu hałasu w stosunku do wartości wskaźnika L<sub>DWN</sub> i L<sub>N</sub>

Priorytet działań	Wartość przekroczeń długookresowego średniego poziomu dźwięku L <sub>DWN</sub> i L <sub>N</sub>	
	Od	Do
Wysoki	Powyżej 7	
Niski	0	7

Zakres naruszeń dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku pochodzącego od ruchu pojazdów, który odbywa się po analizowanym odcinku drogi przedstawiono poniżej w tab.4. W tabeli tej zestawiono opis zakresu przekroczeń wartości dopuszczalnych w przyporządkowaniu do poszczególnych odcinków na podstawie Mapy akustycznej zaktualizowanej w ramach niniejszego Programu. Do każdego odcinka przypisano również priorytet narażenia na hałas, który określono na podstawie analiz przeprowadzonych w ramach Programu.

Tab. 4. Tereny zagrożone hałasem zlokalizowane w sąsiedztwie analizowanych odcinków drogi wojewódzkiej nr 251 objętych zakresem opracowania programu ochrony środowiska przed hałasem.

Lp.	Orientacyjny kilometraż		Strona drogi	Maksymalna wartość wskaźnika M		Maksymalna wartość przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu		Priorytet
	Początek	Koniec		L <sub>DWN</sub>	L <sub>N</sub>	L <sub>DWN</sub>	L <sub>N</sub>	
1	62+800	63+020	L	4	8	10	15	Wysoki
2	62+900	63+000	P	2	4	10	10	Niski
3	63+100	63+250	L	0	1	5	5	Niski
4	63+100	63+200	P	4	7	10	10	Niski
5	63+300	63+650	P	1	2	10	10	Niski
6	63+360	63+450	L	0	1	5	10	Niski
7	64+050	64+110	P	0	0	0	5	Niski
8	64+120	64+200	L	0	0	0	5	Niski
9	64+700	64+900	L	1	1	5	5	Niski
10	64+940	65+000	P	1	1	5	10	Niski
11	65+050	65+090	P	1	1	5	5	Niski

Naruszenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku na terenach sąsiadujących z drogą wojewódzką nr 252 wraz z zakresem naruszenia:

Tab. 5. Zestawienie priorytetów z jakim powinny być podjęte działania mające na celu ograniczenie poziomu hałasu w stosunku do wartości wskaźnika L<sub>DWN</sub> i L<sub>N</sub>

Priorytet działań	Wartość przekroczeń długookresowego średniego poziomu dźwięku L <sub>DWN</sub> i L <sub>N</sub>	
	Od	Do
Wysoki	Powyżej 7	
Niski	0	7

Zakres naruszeń dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku pochodzącego od ruchu pojazdów, który odbywa się po analizowanym odcinku drogi przedstawiono poniżej

w tab. 6. W tabeli tej zestawiono opis zakresu przekroczeń wartości dopuszczalnych w przyporządkowaniu do poszczególnych odcinków na podstawie Mapy akustycznej zaktualizowanej w ramach niniejszego Programu. Do każdego odcinka przypisano również priorytet narażenia na hałas, który określono na podstawie analiz przeprowadzonych w ramach Programu.

Tab. 6. Tereny zagrożone hałasem zlokalizowane w sąsiedztwie analizowanych odcinków drogi wojewódzkiej nr 252 objętych zakresem opracowania programu ochrony środowiska przed hałasem.

Lp.	Orientacyjny kilometraż		Strona drogi	Maksymalna wartość wskaźnika M		Maksymalna wartość przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu		Priorytet
	Początek	Koniec		L <sub>DWN</sub>	L <sub>N</sub>	L <sub>DWN</sub>	L <sub>N</sub>	
1	0+000	0+120	L	9	5	15	10	Wysoki
2	0+000	0+350	P	1	3	5	10	Niski
3	0+150	0+340	L	1	1	10	10	Niski
4	0+350	0+470	P	0	1	5	10	Niski
5	0+350	0+480	L	2	5	10	10	Niski
6	0+470	0+600	P	1	2	5	10	Niski
7	0+500	0+600	L	1	2	10	10	Niski

Naruszenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku na terenach sąsiadujących z drogą wojewódzką nr 254 wraz z zakresem naruszenia:

Tab. 7. Zestawienie priorytetów z jakim powinny być podjęte działania mające na celu ograniczenie poziomu hałasu w stosunku do wartości wskaźnika L<sub>DWN</sub> i L<sub>N</sub>

Priorytet działań	Wartość przekroczeń długookresowego średniego poziomu dźwięku L <sub>DWN</sub> i L <sub>N</sub>	
	Od	Do
Wysoki	Powyżej 7	
Niski	0	7

Zakres naruszeń dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku pochodzącego od ruchu pojazdów, który odbywa się po analizowanym odcinku drogi przedstawiono poniżej w tab. 8. W tabeli tej zestawiono opis zakresu przekroczeń wartości dopuszczalnych

w przyporządkowaniu do poszczególnych odcinków na podstawie Mapy akustycznej zaktualizowanej w ramach niniejszego Programu. Do każdego odcinka przypisano również priorytet narażenia na hałas, który określono na podstawie analiz przeprowadzonych w ramach Programu.

Tab. 8. Tereny zagrożone hałasem zlokalizowane w sąsiedztwie analizowanych odcinków drogi wojewódzkiej Nr 254 objętych zakresem opracowania programu ochrony środowiska przed hałasem.

Lp.	Orientacyjny kilometraż		Strona drogi	Maksymalna wartość wskaźnika M		Maksymalna wartość przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu		Priorytet
	Początek	Koniec		L <sub>DWN</sub>	L <sub>N</sub>	L <sub>DWN</sub>	L <sub>N</sub>	
1	47+600	47+700	P	0	1	5	5	Niski
2	47+600	47+930	L	0	1	5	5	Niski
3	47+700	47+860	P	0	1	5	5	Niski
4	47+930	48+010	P	0	0	5	5	Niski
5	47+930	48+000	L	0	0	0	5	Niski
6	48+000	48+100	L	0	1	5	5	Niski
7	48+040	48+150	P	0	0	5	5	Niski
8	48+150	48+160	P	1	1	5	5	Niski
9	48+130	48+150	L	0	0	0	5	Niski
10	48+170	48+310	P	0	0	0	5	Niski
11	48+170	48+380	L	0	0	5	5	Niski
12	48+350	48+500	P	0	1	5	5	Niski
13	48+400	48+550	L	1	1	5	5	Niski
14	48+550	48+600	P	0	0	0	5	Niski
15	48+550	48+850	L	0	1	0	5	Niski
16	48+620	48+770	P	0	0	0	5	Niski
17	48+840	48+900	L	1	1	5	5	Niski



Lp.	Orientacyjny kilometraż		Strona drogi	Maksymalna wartość wskaźnika M		Maksymalna wartość przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu		Priorytet
18	48+850	48+920	L	0	1	5	5	Niski
19	48+900	49+010	L	1	1	5	5	Niski
20	48+950	49+000	P	0	1	0	5	Niski
21	49+000	49+050	L	0	1	0	5	Niski
22	49+100	49+330	L	0	1	5	5	Niski
23	49+410	49+510	P	1	1	5	5	Niski
24	49+420	49+480	L	1	1	5	5	Niski
25	49+510	49+560	L	1	1	5	5	Niski

Naruszenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku na terenach sąsiadujących z drogą wojewódzką nr 266 wraz z zakresem naruszenia:

Tab. 9. Zestawienie priorytetów z jakim powinny być podjęte działania mające na celu ograniczenie poziomu hałasu w stosunku do wartości wskaźnika  $L_{DWN}$  i  $L_N$

Priorytet działań	Wartość przekroczeń długookresowego średniego poziomu dźwięku $L_{DWN}$ i $L_N$	
	Od	Do
Wysoki	Powyżej 7	
Niski	0	7

Zakres naruszeń dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku pochodzącego od ruchu pojazdów, który odbywa się po analizowanym odcinku drogi przedstawiono poniżej w tab. 10. W tabeli tej zestawiono opis zakresu przekroczeń wartości dopuszczalnych w przyporządkowaniu do poszczególnych odcinków na podstawie Mapy akustycznej zaktualizowanej w ramach niniejszego Programu. Do każdego odcinka przypisano również priorytet narażenia na hałas, który określono na podstawie analiz przeprowadzonych w ramach Programu.

Tab. 10. Tereny zagrożone hałasem zlokalizowane w sąsiedztwie analizowanych odcinków drogi wojewódzkiej Nr 266 objętych zakresem opracowania programu ochrony środowiska przed hałasem.

Lp.	Orientacyjny kilometraż		Strona drogi	Maksymalna wartość wskaźnika M		Maksymalna wartość przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu		Priorytet
	Początek	Koniec		L <sub>DWN</sub>	L <sub>N</sub>	L <sub>DWN</sub>	L <sub>N</sub>	
1	0+000	0+450	L,P	>10	>10	15	10	Wysoki
2	0+420	0+530	P	0	1	0	5	Niski
3	0+750	0+850	P	0	1	0	5	Niski
4	0+800	1+200	P	1	1	5	5	Niski
5	0+880	1+000	L	1	0	5	0	Niski
6	1+040	1+060	L	1	0	5	0	Niski
7	1+200	1+340	L	1	1	5	5	Niski
8	3+150	3+360	L	0	1	0	5	Niski
9	4+600	4+840	L	1	1	5	10	Niski
10	4+840	4+970	L	1	1	10	5	Niski
11	6+450	6+800	L	1	1	5	5	Niski
12	6+800	7+190	L	1	1	5	5	Niski
13	7+250	7+470	P	4	6	10	10	Niski
14	7+290	7+500	L	1	2	5	5	Niski
15	7+470	7+570	P	4	2	10	10	Niski
16	7+510	7+650	L	1	1	5	5	Niski
17	7+650	7+900	L	1	1	5	5	Niski
18	7+900	8+050	P	3	4	10	10	Niski
19	7+980	8+040	L	0	0	5	10	Niski
20	8+050	8+090	L	0	0	5	10	Niski

Lp.	Orientacyjny kilometraż		Strona drogi	Maksymalna wartość wskaźnika M		Maksymalna wartość przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu		Priorytet
21	8+060	8+110	P	1	1	5	10	Niski
22	8+100	8+270	L	4	6	10	10	Niski
23	8+180	8+230	P	1	2	5	10	Niski
24	8+240	8+350	P	4	1	10	5	Niski
25	8+260	8+350	L	1	2	10	10	Niski
26	8+350	8+390	L	1	1	5	5	Niski
27	8+390	8+460	L	0	0	5	10	Niski
28	8+550	8+750	L	2	1	10	5	Niski
30	8+940	9+200	P	0	1	0	5	Niski
31	9+300	9+350	L	0	1	0	5	Niski
32	9+360	9+450	L	0	1	0	5	Niski
33	9+450	9+790	L	0	1	0	5	Niski
34	10+370	10+580	L	0	1	0	5	Niski
35	11+690	11+920	P	0	0	5	5	Niski
36	12+000	12+360	L	1	1	5	5	Niski
37	12+000	12+250	P	1	1	5	5	Niski
38	12+250	12+420	P	0	1	0	5	Niski
39	12+420	12+540	P	5	2	10	10	Niski
40	12+540	12+650	P	0	1	5	5	Niski

Naruszenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku na terenach sąsiadujących z drogą wojewódzką nr 534 wraz z zakresem naruszenia:

Tab. 11. Zestawienie priorytetów z jakim powinny być podjęte działania mające na celu ograniczenie poziomu hałasu w stosunku do wartości wskaźnika  $L_{DWN}$  i  $L_N$

Priorytet działań	Wartość przekroczeń długookresowego średniego poziomu dźwięku $L_{DWN}$ i $L_N$	
	Od	Do
Wysoki	powyżej 7	
Niski	0	7

Zakres naruszeń dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku pochodzącego od ruchu pojazdów, który odbywa się po analizowanym odcinku drogi przedstawiono poniżej w tab. 12. W tabeli tej zestawiono opis zakresu przekroczeń wartości dopuszczalnych w przyporządkowaniu do poszczególnych odcinków na podstawie Mapy akustycznej zaktualizowanej w ramach niniejszego Programu. Do każdego odcinka przypisano również priorytet narażenia na hałas, który określono na podstawie analiz przeprowadzonych w ramach Programu.

Tab. 12. Tereny zagrożone hałasem zlokalizowane w sąsiedztwie analizowanego odcinka drogi wojewódzkiej Nr 534 objętego zakresem opracowania programu ochrony środowiska przed hałasem

Lp.	Orientacyjny kilometraż		Strona drogi	Maksymalna wartość wskaźnika M		Maksymalna wartość przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu		Priorytet
	Początek	Koniec		$L_{DWN}$	$L_N$	$L_{DWN}$	$L_N$	
1	2+800	2+950	P	1	0	10	5	Niski
2	2+800	3+020	L	1	0	5	5	Niski
3	3+200	3+370	L	0	0	5	5	Niski
4	3+790	3+810	L	0	1	0	5	Niski
5	4+050	4+120	P	0	0	0	5	Niski
6	4+900	4+950	L	1	1	5	5	Niski
7	5+900	6+040	L	0	1	0	5	Niski
8	6+610	6+650	P	1	0	5	0	Niski

Lp.	Orientacyjny kilometraż		Strona drogi	Maksymalna wartość wskaźnika M		Maksymalna wartość przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu		Priorytet
9	7+410	7+450	P	0	0	5	5	Niski

Naruszenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku na terenach sąsiadujących z drogą wojewódzką nr 551 wraz z zakresem naruszenia:

Tab. 13. Zestawienie priorytetów z jakim powinny być podjęte działania mające na celu ograniczenie poziomu hałasu w stosunku do wartości wskaźnika  $L_{DWN}$  i  $L_N$

Priorytet działań	Wartość przekroczeń długookresowego średniego poziomu dźwięku $L_{DWN}$ i $L_N$	
	Od	Do
Wysoki	Powyżej 7	
Niski	0	7

Zakres naruszeń dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku pochodzącego od ruchu pojazdów, który odbywa się po analizowanym odcinku drogi przedstawiono poniżej w tab. 14. W tabeli tej zestawiono opis zakresu przekroczeń wartości dopuszczalnych w przyporządkowaniu do poszczególnych odcinków na podstawie Mapy akustycznej zaktualizowanej w ramach niniejszego Programu. Do każdego odcinka przypisano również priorytet narażenia na hałas, który określono na podstawie analiz przeprowadzonych w ramach Programu.

Tab. 14. Tereny zagrożone hałasem zlokalizowane w sąsiedztwie analizowanego odcinka drogi wojewódzkiej Nr 551 objętego zakresem opracowania programu ochrony środowiska przed hałasem

Lp.	Orientacyjny kilometraż		Strona drogi	Maksymalna wartość wskaźnika M		Maksymalna wartość przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu		Priorytet
	Początek	Koniec		$L_{DWN}$	$L_N$	$L_{DWN}$	$L_N$	
1	34+050	34+280	P	1	1	5	5	Niski
2	34+200	24+350	L	1	1	5	5	Niski
3	34+210	34+320	P	2	3	5	10	Niski
4	34+330	34+560	P	1	1	5	5	Niski

Lp.	Orientacyjny kilometraż		Strona drogi	Maksymalna wartość wskaźnika M		Maksymalna wartość przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu		Priorytet
5	34+590	34+670	P	1	0	10	5	Niski
6	34+680	34+760	P	1	1	5	5	Niski
7	34+680	34+930	L	0	0	5	5	Niski
8	34+800	34+930	P	0	0	5	5	Niski
9	34+940	35+150	P	0	1	5	5	Niski
10	35+270	35+500	L	0	1	5	5	Niski
11	35+350	35+510	P	0	0	5	5	Niski

Naruszenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku na terenach sąsiadujących z drogą wojewódzką nr 552 wraz z zakresem naruszenia:

Tab. 15. Zestawienie priorytetów z jakim powinny być podjęte działania mające na celu ograniczenie poziomu hałasu w stosunku do wartości wskaźnika  $L_{DWN}$  i  $L_N$

Priorytet działań	Wartość przekroczeń długookresowego średniego poziomu dźwięku $L_{DWN}$ i $L_N$	
	Od	Do
Wysoki	Powyżej 7	
Niski	0	7

Zakres naruszeń dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku pochodzącego od ruchu pojazdów, który odbywa się po analizowanym odcinku drogi przedstawiono poniżej w tab. 16. W tabeli tej zestawiono opis zakresu przekroczeń wartości dopuszczalnych w przyporządkowaniu do poszczególnych odcinków na podstawie Mapy akustycznej zaktualizowanej w ramach niniejszego Programu. Do każdego odcinka przypisano również priorytet narażenia na hałas, który określono na podstawie analiz przeprowadzonych w ramach Programu.

Tab. 16. Tereny zagrożone hałasem zlokalizowane w sąsiedztwie analizowanego odcinka drogi wojewódzkiej nr 552 objętego zakresem opracowania programu ochrony środowiska przed hałasem

Lp.	Orientacyjny kilometraż		Strona drogi	Maksymalna wartość wskaźnika M		Maksymalna wartość przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu		Priorytet
	Początek	Koniec		L <sub>DWN</sub>	L <sub>N</sub>	L <sub>DWN</sub>	L <sub>N</sub>	
1	6+050	6+200	P	>10	10	15	15	Wysoki
2	6+100	6+300	L	7	>10	10	15	Wysoki
3	6+220	6+300	P	1	2	10	10	Niski
4	6+310	6+650	L	9	>10	10	15	Wysoki
5	6+320	6+500	P	3	6	10	10	Niski
6	6+520	6+600	P	2	3	10	15	Niski
7	6+650	6+700	P	1	1	5	10	Niski
8	6+700	6+800	P	1	2	10	10	Niski
9	6+720	6+960	L	2	5	10	10	Niski
10	6+840	6+860	P	0	1	0	5	Niski
11	6+900	6+950	P	1	1	5	5	Niski
12	7+000	7+250	P	1	3	5	10	Niski
13	7+050	7+200	L	4	>10	10	10	Wysoki
14	7+390	7+450	L	0	1	0	5	Niski
15	7+640	7+680	L	1	1	5	10	Niski
16	7+680	7+720	P	2	3	15	15	Niski
17	7+810	7+860	P	2	3	10	15	Niski
18	7+840	7+880	L	1	1	5	10	Niski
19	7+900	7+930	P	1	1	10	15	Niski
20	8+050	8+150	L	1	3	10	10	Niski

Lp.	Orientacyjny kilometraż		Strona drogi	Maksymalna wartość wskaźnika M		Maksymalna wartość przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu		Priorytet
21	8+050	8+120	P	2	5	10	15	Niski
22	8+360	8+400	L	1	1	10	10	Niski
23	8+390	8+470	P	1	2	10	15	Niski
24	8+400	8+750	L	>10	>10	15	20	Wysoki
25	8+540	8+620	P	2	4	10	15	Niski
26	8+620	8+660	P	1	1	10	5	Niski
27	8+690	8+800	P	3	6	15	15	Niski
28	8+750	8+800	L	1	3	10	15	Niski
29	8+840	8+870	L	2	4	10	15	Niski
30	8+875	9+020	P	2	6	10	15	Niski
31	8+900	9+250	L	5	>10	10	10	Wysoki
32	9+015	9+150	P	2	3	10	15	Niski
33	9+250	9+360	P	1	2	10	10	Niski
34	9+280	9+495	L	4	8	10	10	Wysoki
35	9+365	9+515	P	3	7	10	10	Niski
36	9+525	9+700	L	1	1	5	10	Niski
37	9+730	9+740	L	1	1	5	5	Niski
38	9+985	10+265	P	3	1	10	5	Niski
39	10+615	10+910	P	6	3	15	10	Niski
40	11+030	11+305	P	10	6	10	10	Wysoki
41	11+430	11+485	P	1	2	10	10	Niski
42	11+580	11+595	P	4	2	15	15	Niski
43	11+580	11+595	L	3	3	10	10	Niski



Lp.	Orientacyjny kilometraż		Strona drogi	Maksymalna wartość wskaźnika M		Maksymalna wartość przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu		Priorytet
44	11+645	11+690	L	4	3	15	15	Niski
45	11+645	11+690	P	1	2	10	10	Niski
46	11+780	11+915	P	1	2	5	10	Niski
45	11+855	11+910	L	3	2	10	10	Niski
46	12+050	12+215	P	1	2	5	10	Niski
47	12+150	12+250	L	2	5	10	15	Niski
48	12+895	13+365	L	>10	>10	15	15	Wysoki
49	12+985	13+410	P	>10	>10	15	10	Wysoki
50	13+390	13+415	L	3	2	10	10	Niski
51	13+400	13+625	L	>10	>10	15	15	Wysoki
52	13+490	13+600	P	2	4	10	15	Niski
53	13+695	13+850	P	5	>10	10	15	Wysoki
54	13+850	14+260	L	>10	>10	10	15	Wysoki
55	14+460	14+510	L	4	7	10	15	Niski
56	14+550	14+585	L	0	1	5	5	Niski
57	14+720	15+060	L	1	2	10	10	Niski
58	15+000	15+050	P	1	2	10	10	Niski
59	15+140	15+180	P	1	1	5	5	Niski
60	15+190	15+240	P	1	3	10	10	Niski
61	15+250	15+310	L	1	2	10	10	Niski
62	15+290	15+320	P	1	1	5	10	Niski
63	15+540	15+590	P	1	2	10	15	Niski
64	15+750	15+860	L	1	1	10	10	Niski

Lp.	Orientacyjny kilometraż		Strona drogi	Maksymalna wartość wskaźnika M		Maksymalna wartość przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu		Priorytet
65	15+795	15+825	P	1	2	10	10	Niski
66	16+000	16+040	P	1	1	10	10	Niski
67	16+180	16+250	P	0	0	5	0	Niski
68	16+310	16+405	L	2	4	10	10	Niski
69	16+715	16+890	P	4	2	10	10	Niski
70	16+905	17+200	P	>10	10	15	15	Wysoki
71	17+110	17+220	L	1	2	10	10	Niski

Naruszenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku na terenach sąsiadujących z drogą wojewódzką nr 560 wraz z zakresem naruszenia:

Tab. 17. Zestawienie priorytetów, z jakim powinny być podjęte działania mające na celu ograniczenie poziomu hałasu w stosunku do wartości wskaźnika  $L_{DWN}$  i  $L_N$

Priorytet działań	Wartość przekroczeń długookresowego średniego poziomu dźwięku $L_{DWN}$ i $L_N$	
	Od	Do
Wysoki	Powyżej 7	
Niski	0	7

Zakres naruszeń dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku pochodzącego od ruchu pojazdów, który odbywa się po analizowanym odcinku drogi przedstawiono poniżej w tab. 18. W tabeli tej zestawiono opis zakresu przekroczeń wartości dopuszczalnych w przyporządkowaniu do poszczególnych odcinków na podstawie Mapy akustycznej zaktualizowanej w ramach niniejszego Programu. Do każdego odcinka przypisano również priorytet narażenia na hałas, który określono na podstawie analiz przeprowadzonych w ramach Programu.

Tab. 18. Tereny zagrożone hałasem zlokalizowane w sąsiedztwie analizowanych odcinków drogi wojewódzkiej nr 560 objętych zakresem opracowania programu ochrony środowiska przed hałasem.

Lp.	Orientacyjny kilometraż		Strona drogi	Maksymalna wartość wskaźnika M		Maksymalna wartość przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu		Priorytet
	Początek	Koniec		L <sub>DWN</sub>	L <sub>N</sub>	L <sub>DWN</sub>	L <sub>N</sub>	
1	0+470	0+505	P	1	1	10	10	Niski
2	0+515	0+595	P	2	4	10	10	Niski
3	0+605	0+645	P	1	1	5	10	Niski
4	0+680	0+800	P	3	4	10	15	Niski
5	0+695	0+795	L	8	>10	10	10	Wysoki
6	0+800	0+990	P	>10	>10	10	15	Wysoki
7	0+800	1+190	L	>10	>10	10	15	Wysoki
8	0+995	1+050	P	4	7	10	10	Niski
9	1+080	1+140	P	4	1	10	5	Niski
10	1+135	1+480	L	3	5	10	10	Niski
11	1+280	1+610	P	>10	>10	10	15	Wysoki
12	1+340	1+390	L	2	3	10	15	Niski
13	1+480	1+580	L	>10	>10	15	15	Wysoki
14	1+560	1+800	L	4	6	15	15	Niski
15	1+695	1+840	L	3	3	10	10	Niski
15	1+770	1+880	L	3	4	10	10	Niski
16	1+830	2+230	P	3	4	5	10	Niski
17	1+950	2+220	L	3	4	10	10	Niski
18	2+220	2+230	L	3	1	5	10	Niski
19	2+450	2+490	P	1	1	5	5	Niski

Lp.	Orientacyjny kilometraż		Strona drogi	Maksymalna wartość wskaźnika M		Maksymalna wartość przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu		Priorytet
20	2+590	2+680	P	1	1	5	5	Niski
21	2+770	2+880	P	1	1	5	5	Niski
22	2+800	2+820	L	1	1	5	5	Niski
23	2+895	2+910	P	0	0	0	5	Niski
23	3+020	3+040	L	1	1	5	5	Niski
24	3+120	3+180	L	1	1	5	5	Niski
25	3+150	3+370	L	1	1	5	5	Niski
26	3+490	3+800	L	0	1	0	5	Niski
27	3+720	3+990	L	0	1	5	5	Niski

## **Kierunki i zakres działań niezbędne do przywrócenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku**

W celu ograniczenia równoważnego poziomu dźwięku do wartości nieprzekraczających poziomów dopuszczalnych, w otoczeniu analizowanych odcinków dróg wojewódzkich jest w świetle istniejącego poziomu natężenia ruchu oraz lokalizacji tych odcinków w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowy mieszkaniowej niezwykle trudne, a w niektórych przypadkach wręcz nierealne. Zadaniem służb ochrony środowiska oraz administratora sieci drogowej jest jednak podejmowanie wszelkich działań mających na celu poprawę klimatu akustycznego w sąsiedztwie dróg wojewódzkich w takim stopniu, w jakim jest to tylko możliwe. W ramach opracowywania niniejszego Programu przeanalizowano wyniki modelowania klimatu akustycznego przedstawione w opracowanych Mapach akustycznych oraz zaproponowano działania, których realizacja powinna doprowadzić do poprawy stanu akustycznego w otoczeniu problemowych odcinków dróg wojewódzkich.

Podzielono je na następujące grupy:

- I. Działania krótkookresowe (w ramach strategii krótkookresowej), stanowiące podstawowy zakres niniejszego Programu ochrony środowiska przed hałasem.
- II. Działania długookresowe (w ramach polityki długookresowej), których realizacja przewidywana jest w horyzoncie czasowym dłuższym niż czas obowiązywania niniejszego Programu (w ramach niniejszego Programu oraz sporządzonego po upływie 5 lat kolejnego programu ochrony środowiska przed hałasem),
- III. Działania związane z edukacją społeczną, które powinny być prowadzone w sposób ciągły, zarówno w zakresie działań długookresowych (pkt II powyżej), jak i krótkookresowych (pkt I powyżej).

### **Strategia krótkookresowa**

Strategia krótkookresowa stanowi faktyczny zakres niniejszego Programu. W jej ramach zawarte są działania, których celem jest spowodowanie poprawy klimatu akustycznego w tych miejscach, gdzie przekroczenia dopuszczalnych wartości hałasu w środowisku są w chwili obecnej największe oraz tam gdzie na oddziaływanie hałasu narażona jest największa liczba osób. W celu wyselekcjonowania takich obszarów posłużono się wskaźnikiem M, którego wielkość uzależniona jest od dwóch wyżej wymienionych parametrów. Zgodnie z powyższym rozporządzeniem w pierwszej kolejności powinny być wykonane działania mające na celu redukcję poziomu dźwięku na obszarach, dla których wskaźnik M posiada najwyższą wartość. W tym celu na potrzeby niniejszego opracowania dokonano analizy map akustycznych, w ramach których opracowano rozkład wskaźnika M

na terenach sąsiadujących z odcinkami dróg wojewódzkich, będących przedmiotem niniejszego programu. Na podstawie tej analizy każdemu odcinkowi nadano odpowiednie priorytety w zależności od wielkości wskaźnika M oraz wielkości przekroczeń poziomu hałasu. Priorytety te określają, na których z analizowanych odcinków działania mające na celu poprawę stanu klimatu akustycznego powinny zostać wykonane w pierwszej kolejności. Na potrzeby niniejszego Programu dokonano podziału wskaźnika M na dwie grupy, agregujące węższe klasy jego wartości. Dla każdej z nich przypisano priorytet, z jakim powinny być podjęte działania mające na celu ograniczenie poziomu hałasu. Podział ten przedstawiono poniżej w tab. 1.

Tab. 1. Zestawienie priorytetów, z jakim powinny być podjęte działania mające na celu ograniczenie poziomu hałasu w stosunku do wartości wskaźnika M

Priorytet działań	Wartość wskaźnika M	
	Od	Do
Wysoki	Powyżej 7	
Niski	1	7

W ramach priorytetu wysokiego znalazły się tereny położone w sąsiedztwie odcinków dróg wojewódzkich o długości około 3,6 km. Na obszarach sąsiadujących z nimi należy w pierwszej kolejności podjąć działania, które będą miały na celu redukcję poziomu hałasu. Orientacyjną lokalizację odcinków w podziale na poszczególne priorytety przedstawiono w tabelach osobno dla każdego analizowanego ciągu w kolejnych tomach opracowania. W ramach strategii krótkookresowej zakłada się spełnienie następującego celu kierunkowego niniejszego programu:

**Ograniczenie liczby i zasięgu „gorących obszarów” uciążliwości akustycznych reprezentowanych w niniejszym programie w postaci odcinków dróg wojewódzkich o priorytecie wysokim (obniżenie wartości przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu na przedmiotowych obszarach do poziomu, co najmniej niskiego priorytetu ochrony akustycznej – tj. osiągnięcia w ich otoczeniu wartości wskaźnika M niższej niż 7**

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

- konsekwentna realizacja planów inwestycyjnych Zarządu Dróg Wojewódzkich. Należy przy tym przyjąć jako zasadę wykonanie skutecznych zabezpieczeń akustycznych nowych i rozbudowywanych odcinków dróg wojewódzkich, niedopuszczenie do ich późniejszego obudowywania obiektami mieszkalnymi (wskazanie dla prowadzonej polityki planowania przestrzennego) oraz przeprowadzenie remontu nawierzchni dotychczasowych odcinków,
- konsekwentna realizacja zapisów raportów oddziaływania na środowisko, analiz porealizacyjnych oraz innych opracowań środowiskowych, które będą wykonane dla przebudowywanych w przyszłości odcinków dróg wojewódzkich - wykonanie niezbędnych zabezpieczeń przeciwdźwiękowych, mających na celu poprawę klimatu akustycznego w otoczeniu budynków podlegających ochronie akustycznej,

- ograniczenie uciążliwości akustycznej aktualnie funkcjonujących odcinków analizowanych dróg wojewódzkich poprzez zastosowanie odpowiednich działań naprawczych dla odcinków posiadających priorytet wysoki.

Poniżej przedstawiono natomiast zestawienie działań technicznych, które możliwe są do wykonania w ramach strategii krótkookresowej:

### **Bariery akustyczne (ekrany/wały)**

Zabezpieczenie w postaci ekranów akustycznych proponuje się wyłącznie w miejscach, gdzie ich budowa nie spowoduje pogorszenia warunków bezpieczeństwa ruchu drogowego. W ramach Programu ochrony środowiska przed hałasem wskazuje się jedynie miejsca gdzie należy je zastosować, bez szczegółowego określenia parametrów akustycznych (długość, wysokość, rodzaj wypełnienia) oraz dokładnej lokalizacji. Ustalenie tych parametrów powinno nastąpić w projektach opracowywanych osobno dla każdego odcinka trasy komunikacyjnej.

### **Nawierzchnie o zredukowanej hałaśliwości**

Są to zarówno tzw. nawierzchnie porowate, jak i nawierzchnie drobnoziarniste. Ich zastosowanie powoduje ograniczenie tzw. hałasu toczenia generowanego na styku kół pojazdów i nawierzchni jezdni. Najwyższą skuteczność akustyczną osiąga się po zastosowaniu nawierzchni redukujących hałas na odcinkach dróg o dużym natężeniu ruchu oraz dużych prędkościach (większych niż 50 km/h).

### **Uspokojenie ruchu drogowego**

Uspokojenie ruchu polega na takim kształtowaniu środowiska drogowego za pomocą środków planistycznych i inżynierskich, które pozwoli na osiągnięcie kompleksowego efektu poprawy bezpieczeństwa ruchu użytkowników dróg, zmniejszenia uciążliwości transportu i polepszenia funkcjonowania przestrzeni publicznej w obszarach zabudowanych. Zasadniczym i podstawowym sposobem na poprawę bezpieczeństwa jest zapewnienie odpowiednio niskiej prędkości ruchu pojazdów. Należy zwrócić uwagę, że w większości przypadków rozwiązania te mają na celu przede wszystkim doprowadzenie prędkości pojazdów do wartości zgodnej z ograniczeniami obowiązującymi na danym odcinku drogi, ulicy lub na danym obszarze. Drugim ważnym elementem uspokojenia ruchu jest poprawa płynności ruchu. Polega ona na stworzeniu warunków umożliwiających utrzymanie w miarę jednostajnej, bezpiecznej prędkości jazdy, dzięki zmniejszeniu liczby spowolnień i przyspieszeń pojazdu. Działania te są ukierunkowane na zmniejszenie zagrożenia wszystkich uczestników ruchu, a jednocześnie na ograniczenie oddziaływań środowiskowych i w efekcie na poprawę jakości życia ludzi.

### **Polityka długookresowa**

Podstawowym działaniem, jakie powinno być realizowane w ramach polityki długookresowej, jest właściwe planowanie przestrzenne związane z nowymi inwestycjami prowadzonymi przez Zarządcę dróg wojewódzkich. Istotnym jest, aby te inwestycje nie pogarszały stanu klimatu akustycznego na terenach podlegających ochronie.

Kolejnym elementem polityki długookresowej jest konieczność spełniania prawa w zakresie ochrony przed hałasem w przypadku nowych inwestycji. Planowanie nowych odcinków dróg wojewódzkich powinno być realizowane w taki sposób, aby przebiegały one (o ile tylko jest to możliwe) przez tereny niepodlegające ochronie akustycznej w jak największej odległości od budynków mieszkalnych. W przypadku braku możliwości spełnienia tego warunku, budynki podlegające ochronie akustycznej powinny być zabezpieczone przed oddziaływaniem ruchu pojazdów przez zastosowanie odpowiednich urządzeń ochrony środowiska. Jeżeli natomiast ich zastosowanie jest niemożliwe np. z uwagi na bezpieczeństwo ruchu drogowego, powinno się dążyć do zmiany funkcji lub wykupu przez Zarządcę dróg wojewódzkich budynków, których nie można zabezpieczyć przed działaniem hałasu o poziomie przekraczającym wartości dopuszczalne. Należy zaznaczyć, że wykupy nieruchomości są praktykowane tylko i wyłącznie na wniosek strony po decyzji sądu.

Jednym z najważniejszych aspektów polityki długookresowej jest właściwe planowanie przestrzenne w sąsiedztwie dróg wojewódzkich. Nie należy zezwalać na budowanie nowych budynków, których funkcja wymagałaby ochrony przed hałasem w strefie oddziaływania hałasu o poziomie przekraczającym wartości dopuszczalne pochodzącego od ruchu pojazdów. Właściwe pod względem akustycznym planowanie przestrzenne powinno się również charakteryzować lokalizowaniem nowych odcinków dróg na terenach nieobjętych ochroną akustyczną, o czym wspomniano już wcześniej.

W ramach strategii długoterminowej zawierają się również techniczne działania, mające na celu poprawę klimatu akustycznego w sąsiedztwie odcinków dróg wojewódzkich, objętych zakresem Programu, które miałyby być realizowane w ramach kolejnych Programów ochrony środowiska przed hałasem. W zakresie tego elementu polityki długookresowej należy na etapie kolejnego Programu ponownie przeanalizować stan klimatu akustycznego i w przypadku konieczności podjąć działania naprawcze, dla terenów którym w ramach niniejszego opracowania przypisano priorytet niski (ze względów ekonomicznych zdecydowano, że działania naprawcze na tych terenach będą musiały być zrealizowane w późniejszym czasie). Możliwe jest natomiast nakładanie na Zarządcę (w ramach przeglądów ekologicznych lub analiz porealizacyjnych) obowiązku tworzenia obszarów ograniczonego użytkowania w przypadku braku możliwości zastosowania innych form ochrony akustycznej dla odcinków dróg wojewódzkich posiadających niski priorytet.

W ramach strategii długoterminowej zawiera się również ocena niniejszego Programu ochrony środowiska przed hałasem oraz realizacja zmian wynikających ze zmiany stanu akustycznego w sąsiedztwie analizowanych odcinków dróg w czasie obowiązywania niniejszego programu.

### **Edukacja społeczna**

Prowadzenie systematycznych i skoordynowanych działań edukacyjnych w realiach niniejszego Programu powinno przynieść bardzo wymierny efekt. Źródłem takiego stwierdzenia jest fakt, iż analizowane w ramach Programu odcinki dróg wojewódzkich stanowią m.in. przejścia przez miasta (np. Pakość, Mogilno, Chełmża, Brodnica) bądź odcinki dojazdowe (np. do Bydgoszczy), w obrębie których znaczący udział w potoku ruchu przypada na ruch lokalny, związany z codzienną aktywnością mieszkańców terenów otaczających



analizowane odcinki dróg, w tym na dojazdy do pracy o charakterze ruchu wahadłowego. W ramach edukacji należy zatem zwrócić szczególną uwagę na:

- propagację komunikacji zbiorowej, która jest alternatywą formą podróży dla osób korzystających z samochodów,
- promocję właściwego planowania przestrzennego, uwzględniającego zagrożenia hałasem, w tym m.in. strefowanie funkcji zabudowy i ograniczenie możliwości obudowy nowych odcinków dróg terenami „wrażliwymi” akustycznie (w tym m.in. o funkcji mieszkaniowej, rekreacyjnej, edukacyjnej czy związanymi z ochroną zdrowia),
- upowszechnianie innych metod ochrony przed hałasem niż ekrany akustyczne (np. ograniczenie prędkości, zapewnienie płynności ruchu),
- promocję pojazdów „cichych” zarówno hybrydowych/elektrycznych jak i tych spełniających najnowsze normy emisji hałasu.

Działania te powinny być skoordynowane i finansowane zarówno ze środków Zarządcy analizowanych odcinków dróg – Zarząd Dróg Wojewódzkich, jak i jednostek samorządów terytorialnych oraz organizacji pozarządowych, których statut określa prowadzenie działań edukacyjnych w zakresie ochrony środowiska. Dodatkowo środki na edukację społeczeństwa w zakresie oddziaływania hałasu można pozyskiwać poprzez programy finansowe UE oraz z pomocą sponsorów i mediów. Efekty działań związanych z edukacją społeczeństwa są w chwili obecnej bardzo trudne do oszacowania, jednak przy systematycznym i skoordynowanym działaniu mogą one być znaczące.

### **1) Podstawowe kierunki i zakres działań niezbędnych do przywrócenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku na terenach sąsiadujących z drogą wojewódzką nr 223**

Wskaźnik M na terenach podlegających ochronie akustycznej, zlokalizowanych w sąsiedztwie analizowanych odcinków drogi wojewódzkiej nr 223 przyjmuje wartości większe od zera. W ramach analizowanego ciągu drogi znajdują się tereny o zróżnicowanym stopniu narażenia na hałas. Budynki mieszkalne zlokalizowane w pobliżu analizowanego odcinka pozostają w zasięgu oddziaływania hałasu o poziomie przekraczającym wartości dopuszczalne, jednak żadnemu z analizowanych odcinków nie przypisano wysokiego priorytetu narażenia na hałas (nie występuje wskaźnik M większy od 7).

W związku z powyższym, zgodnie z założeniami określonymi w Programie (w części ogólnej), dla odcinków dróg posiadających niski priorytet narażenia na hałas w czasie obowiązywania niniejszego opracowania powinny być realizowane działania zawierające się w ramach strategii długoterminowej oraz edukacji społecznej.

Bardzo ważnym elementem działań zawierających się w ramach polityki długookresowej jest w tym przypadku właściwe planowanie przestrzenne. Ze względów akustycznych polega ono przede wszystkim na zakazie lokalizacji budynków podlegających ochronie akustycznej na terenach, które znajdują się w zasięgach oddziaływania hałasu o poziomie przekraczającym wartości dopuszczalne. Realizowanie właściwej polityki związanej z planowaniem przestrzennym powinno ograniczyć powstawanie nowych odcinków, dla których wskaźnik M będzie przyjmował wysokie wartości i dla których konieczne będzie

podejmowanie działań naprawczych polegających np. na budowie dodatkowych ekranów akustycznych.

Istotne również będzie podejmowanie w tym przypadku działań związanych z edukacją społeczną, które prowadzone w sposób konsekwentny i systematyczny mogą wpłynąć na poprawę stanu klimatu akustycznego na analizowanych terenach. Należy zwrócić szczególną uwagę na promocję właściwego planowania przestrzennego uwzględniającego zagrożenia hałasem, o czym wspomniano powyżej.

Działania te powinny być skoordynowane i finansowane przede wszystkim ze środków zarządcy drogi – Zarządu Dróg Wojewódzkich w Bydgoszczy oraz jednostek samorządów terytorialnych i organizacji pozarządowych, których statut określa prowadzenie działań edukacyjnych w zakresie ochrony środowiska. Dodatkowo środki na edukację społeczeństwa w zakresie oddziaływania hałasu można pozyskiwać poprzez programy finansowe UE oraz z pomocą sponsorów i mediów.

## **2) Podstawowe kierunki i zakres działań niezbędnych do przywrócenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku na terenach sąsiadujących z drogą wojewódzką nr 251**

Wskaźnik M na terenach podlegających ochronie akustycznej, zlokalizowanych w sąsiedztwie analizowanego ciągu drogi wojewódzkiej nr 251 przyjmuje wartości większe od zera. W ramach analizowanego ciągu drogi znajdują się tereny o zróżnicowanym stopniu narażenia na hałas. Budynki mieszkalne zlokalizowane w pobliżu analizowanego odcinka pozostają w zasięgu oddziaływania hałasu o poziomie przekraczającym wartości dopuszczalne. Jednemu z analizowanych odcinków przypisano wysoki priorytet narażenia na hałas (km 62+800 – 63+020) z uwagi na wysoką wartość wskaźnika M (większą od 7).

Dla odcinków o wysokim priorytecie narażenia na hałas zaproponowano w ramach niniejszego opracowania działania naprawcze, które należy zrealizować w czasie trwania Programu. W przypadku analizowanej drogi wojewódzkiej nr 251 działania te polegały na zastosowaniu nawierzchni o zredukowanej hałaśliwości, tzw. „cichej nawierzchni”, której zastosowanie niweluje hałas o około 3-5dB. Dodatkowo zaleca się działania informacyjne, ponieważ redukcja hałasu wynikająca z zastosowania cichej nawierzchni mieści się w granicach, które mogą zostać nie zauważone przez mieszkańców.

## **3) Podstawowe kierunki i zakres działań niezbędnych do przywrócenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku na terenach sąsiadujących z drogą wojewódzką nr 252**

Wskaźnik M na terenach podlegających ochronie akustycznej, zlokalizowanych w sąsiedztwie analizowanego ciągu drogi wojewódzkiej nr 252 przyjmuje wartości większe od zera. W ramach analizowanego ciągu drogi znajdują się tereny o zróżnicowanym stopniu narażenia na hałas. Budynki mieszkalne zlokalizowane w pobliżu analizowanego odcinka pozostają w zasięgu oddziaływania hałasu o poziomie przekraczającym wartości dopuszczalne. Jednemu z analizowanych odcinków przypisano wysoki priorytet narażenia

na hałas (od km 0,000 do 0+120) z uwagi na wysoką wartość wskaźnika M (większą od 7).

Dla odcinków o wysokim priorytecie narażenia na hałas zaproponowano w ramach niniejszego opracowania działania naprawcze, które należy zrealizować w czasie trwania Programu. W przypadku analizowanej drogi wojewódzkiej nr 252 działania te polegały na zastosowaniu ekranu akustycznego, odbijającego, przezroczystego o wysokości 4m. Nie bez znaczenia jest tutaj przejrzystość ekranu, ponieważ eliminuje to ograniczenie widoczności z budynków przyległych oraz drogi. Należy jednak podkreślić, że podany koszt budowy ekranu akustycznego jest ceną netto i powinien być traktowany orientacyjnie, ze względu na konieczność uwzględnienia w kosztorysach specyficznych uwarunkowań miejscowych, warunków geologicznych, ilości sieci uzbrojenia i koniecznego zakresu ich przebudowy lub zabezpieczenia. Także wykonywane podczas opracowania projektów budowlanych i wykonawczych szczegółowe badania i analizy mogą wpłynąć znacząco na zakres zarówno projektów jak i realizowanych na ich podstawie zabezpieczeń. Dodatkowo należy wspomnieć o potencjalnej konieczności wykupu gruntów przez Zarządcę analizowanego odcinka drogi w celu uzyskania miejsca na budowę urządzeń przeciwdźwiękowych. Tych kosztów na etapie wykonywania Programu ochrony środowiska przed hałasem nie można oszacować.

#### **4) Podstawowe kierunki i zakres działań niezbędnych do przywrócenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku na terenach sąsiadujących z drogą wojewódzką nr 254**

Wskaźnik M na terenach podlegających ochronie akustycznej, zlokalizowanych w sąsiedztwie analizowanego ciągu drogi wojewódzkiej Nr 254 przyjmuje wartości większe od zera. W ramach analizowanego ciągu drogi znajdują się tereny o zróżnicowanym stopniu narażenia na hałas. Budynki mieszkalne zlokalizowane w pobliżu analizowanego odcinka pozostają w zasięgu oddziaływania hałasu o poziomie przekraczającym wartości dopuszczalne. Żadnemu z terenów nie przypisano wysokiego priorytetu narażenia na hałas z uwagi na wysoką wartość wskaźnika M (większą od 7).

W związku z powyższym, zgodnie z założeniami określonymi w Programie (w części ogólnej), dla odcinków dróg posiadających niski priorytet narażenia na hałas w czasie obowiązywania niniejszego opracowania powinny być realizowane działania zawierające się w ramach strategii długoterminowej oraz edukacji społecznej.

Bardzo ważnym elementem działań zawierających się w ramach polityki długookresowej jest w tym przypadku właściwe planowanie przestrzenne. Ze względów akustycznych polega ono przede wszystkim na zakazie lokalizacji budynków podlegających ochronie akustycznej na terenach, które znajdują się w zasięgach oddziaływania hałasu o poziomie przekraczającym wartości dopuszczalne. Realizowanie właściwej polityki związanej z planowaniem przestrzennym powinno ograniczyć powstawanie nowych odcinków, dla których wskaźnik M będzie przyjmował wysokie wartości i dla których konieczne będzie podejmowanie działań naprawczych polegających np. na budowie dodatkowych ekranów akustycznych.

Istotne również będzie podejmowanie w tym przypadku działań związanych z edukacją społeczną, które prowadzone w sposób konsekwentny i systematyczny mogą wpłynąć na poprawę stanu klimatu akustycznego na analizowanych terenach. Należy zwrócić

szczególną uwagę na promocję właściwego planowania przestrzennego uwzględniającego zagrożenia hałasem, o czym wspomniano powyżej.

Działania te powinny być skoordynowane i finansowane przede wszystkim ze środków zarządcy drogi oraz jednostek samorządów terytorialnych i organizacji pozarządowych, których statut określa prowadzenie działań edukacyjnych w zakresie ochrony środowiska. Dodatkowo środki na edukację społeczeństwa w zakresie oddziaływania hałasu można pozyskiwać poprzez programy finansowe UE oraz z pomocą sponsorów i mediów.

## **5) Podstawowe kierunki i zakres działań niezbędnych do przywrócenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku na terenach sąsiadujących z drogą wojewódzką nr 266**

Wskaźnik M na terenach podlegających ochronie akustycznej, zlokalizowanych w sąsiedztwie analizowanego ciągu drogi wojewódzkiej Nr 266 przyjmuje wartości większe od zera. W ramach analizowanego ciągu drogi znajdują się tereny o zróżnicowanym stopniu narażenia na hałas. Budynki mieszkalne zlokalizowane w pobliżu analizowanego odcinka pozostają w zasięgu oddziaływania hałasu o poziomie przekraczającym wartości dopuszczalne. Jednemu z analizowanych odcinków przypisano wysoki priorytet narażenia na hałas (od km 0,000 do 0+450) z uwagi na wysoką wartość wskaźnika M (większą od 7).

Dla odcinków o wysokim priorytecie narażenia na hałas zaproponowano w ramach niniejszego opracowania działania naprawcze, które należy zrealizować w czasie trwania Programu. W przypadku analizowanej drogi wojewódzkiej nr 266 działania te polegały na zastosowaniu elementów trwałego uspokojenia ruchu, które pomogą obniżyć hałas o około 3 dB. Uspokojenie ruchu polega na takim kształtowaniu środowiska drogowego za pomocą środków planistycznych i inżynierskich, które pozwoli na osiągnięcie kompleksowego efektu poprawy bezpieczeństwa ruchu użytkowników dróg, zmniejszenia uciążliwości transportu i polepszenia funkcjonowania przestrzeni publicznej w obszarach zabudowanych. Zasadniczym i podstawowym sposobem na poprawę bezpieczeństwa jest zapewnienie odpowiednio niskiej prędkości ruchu pojazdów. Należy zwrócić uwagę, że w większości przypadków rozwiązania te mają na celu przede wszystkim doprowadzenie prędkości pojazdów do wartości zgodnej z ograniczeniami obowiązującymi na danym odcinku drogi, ulicy lub na danym obszarze. Drugim ważnym elementem uspokojenia ruchu jest poprawa płynności ruchu. Polega ona na stworzeniu warunków umożliwiających utrzymanie w miarę jednostajnej, bezpiecznej prędkości jazdy, dzięki zmniejszeniu liczby spowolnień i przyspieszeń pojazdu. Działania te są ukierunkowane na zmniejszenie zagrożenia wszystkich uczestników ruchu, a jednocześnie na ograniczenie oddziaływań środowiskowych i w efekcie na poprawę jakości życia ludzi.

## **6) Podstawowe kierunki i zakres działań niezbędnych do przywrócenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku na terenach sąsiadujących z drogą wojewódzką nr 534**

Wskaźnik M na terenach podlegających ochronie akustycznej, zlokalizowanych w sąsiedztwie analizowanego ciągu drogi wojewódzkiej Nr 534 przyjmuje wartości większe od zera. W ramach analizowanego ciągu drogi znajdują się tereny o zróżnicowanym stopniu narażenia na hałas. Budynki mieszkalne zlokalizowane w pobliżu analizowanego odcinka pozostają w zasięgu oddziaływania hałasu o poziomie przekraczającym wartości dopuszczalne. Budynki mieszkalne zlokalizowane w pobliżu analizowanego odcinka pozostają w zasięgu oddziaływania hałasu o poziomie przekraczającym wartości dopuszczalne, jednak żadnemu z analizowanych odcinków nie przypisano wysokiego priorytetu narażenia na hałas (nie występuje wskaźnik M większy od 7).

W związku z powyższym, zgodnie z założeniami określonymi w Programie (w części ogólnej), dla odcinków dróg posiadających niski priorytet narażenia na hałas w czasie obowiązywania niniejszego opracowania powinny być realizowane działania zawierające się w ramach strategii długoterminowej oraz edukacji społecznej.

Bardzo ważnym elementem działań zawierających się w ramach polityki długookresowej jest w tym przypadku właściwe planowanie przestrzenne. Ze względów akustycznych polega ono przede wszystkim na zakazie lokalizacji budynków podlegających ochronie akustycznej na terenach, które znajdują się w zasięgach oddziaływania hałasu o poziomie przekraczającym wartości dopuszczalne. Realizowanie właściwej polityki związanej z planowaniem przestrzennym powinno ograniczyć powstawanie nowych odcinków, dla których wskaźnik M będzie przyjmował wysokie wartości i dla których konieczne będzie podejmowanie działań naprawczych polegających np. na budowie dodatkowych ekranów akustycznych.

Istotne również będzie podejmowanie w tym przypadku działań związanych z edukacją społeczną, które prowadzone w sposób konsekwentny i systematyczny mogą wpłynąć na poprawę stanu klimatu akustycznego na analizowanych terenach. Należy zwrócić szczególną uwagę na promocję właściwego planowania przestrzennego uwzględniającego zagrożenia hałasem, o czym wspomniano powyżej.

Działania te powinny być skoordynowane i finansowane przede wszystkim ze środków zarządcy dróg oraz jednostek samorządów terytorialnych i organizacji pozarządowych, których statut określa prowadzenie działań edukacyjnych w zakresie ochrony środowiska. Dodatkowo środki na edukację społeczeństwa w zakresie oddziaływania hałasu można pozyskiwać poprzez programy finansowe UE oraz z pomocą sponsorów i mediów.

## **7) Podstawowe kierunki i zakres działań niezbędnych do przywrócenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku na terenach sąsiadujących z drogą wojewódzką nr 551**

Wskaźnik M na terenach podlegających ochronie akustycznej, zlokalizowanych w sąsiedztwie analizowanego ciągu drogi wojewódzkiej Nr 551 przyjmuje wartości większe od zera. Budynki mieszkalne zlokalizowane w pobliżu analizowanego odcinka pozostają

w zasięgu oddziaływania hałasu o poziomie przekraczającym wartości dopuszczalne, jednak żadnemu z analizowanych odcinków nie przypisano wysokiego priorytetu narażenia na hałas (nie występuje wskaźnik M większy od 7).

W związku z powyższym, zgodnie z założeniami określonymi w Programie (w części ogólnej), dla odcinków dróg posiadających niski priorytet narażenia na hałas w czasie obowiązywania niniejszego opracowania powinny być realizowane działania zawierające się w ramach strategii długoterminowej oraz edukacji społecznej.

Bardzo ważnym elementem działań zawierających się w ramach polityki długookresowej jest w tym przypadku właściwe planowanie przestrzenne. Ze względów akustycznych polega ono przede wszystkim na zakazie lokalizacji budynków podlegających ochronie akustycznej na terenach, które znajdują się w zasięgach oddziaływania hałasu o poziomie przekraczającym wartości dopuszczalne. Realizowanie właściwej polityki związanej z planowaniem przestrzennym powinno ograniczyć powstawanie nowych odcinków, dla których wskaźnik M będzie przyjmował wysokie wartości i dla których konieczne będzie podejmowanie działań naprawczych polegających np. na budowie dodatkowych ekranów akustycznych.

Istotne również będzie podejmowanie w tym przypadku działań związanych z edukacją społeczną, które prowadzone w sposób konsekwentny i systematyczny mogą wpłynąć na poprawę stanu klimatu akustycznego na analizowanych terenach. Należy zwrócić szczególną uwagę na promocję właściwego planowania przestrzennego uwzględniającego zagrożenia hałasem, o czym wspomniano powyżej.

Działania te powinny być skoordynowane i finansowane przede wszystkim ze środków zarządcy drogi oraz jednostek samorządów terytorialnych i organizacji pozarządowych, których statut określa prowadzenie działań edukacyjnych w zakresie ochrony środowiska. Dodatkowo środki na edukację społeczeństwa w zakresie oddziaływania hałasu można pozyskiwać poprzez programy finansowe UE oraz z pomocą sponsorów i mediów.

## **8) Podstawowe kierunki i zakres działań niezbędnych do przywrócenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku na terenach sąsiadujących z drogą wojewódzką nr 552**

Wskaźnik M na terenach podlegających ochronie akustycznej, zlokalizowanych w sąsiedztwie analizowanego ciągu drogi wojewódzkiej nr 552 przyjmuje wartości większe od zera. W ramach analizowanego ciągu drogi znajdują się tereny o zróżnicowanym stopniu narażenia na hałas. Budynki mieszkalne zlokalizowane w pobliżu analizowanego odcinka pozostają w zasięgu oddziaływania hałasu o poziomie przekraczającym wartości dopuszczalne. Czternastu z analizowanych odcinków przypisano wysoki priorytet narażenia na hałas (km 6+050 – 6+200, km 6+100 – 6+300, km 6+310 – 6+650, km 7+050 – 7+200, km 8+400 – 8+750, km 8+900 – 9+250, km 9+280 – 9+495, km 11+030 – 11+305, km 12+985 – 13+410, km 13+695 – 13+850, km 13+850 – 14+260, km 16+905 – 17+200) z uwagi na wysoką wartość wskaźnika M (większą od 7).

Dla odcinków o wysokim priorytecie narażenia na hałas zaproponowano w ramach niniejszego opracowania działania naprawcze, które należy zrealizować w czasie trwania Programu. W przypadku analizowanej drogi wojewódzkiej nr 552 działania te polegały

na zmianie nawierzchni a najlepiej na zastosowaniu nawierzchni o zredukowanej hałaśliwości, tzw. „cichej nawierzchni”, której zastosowanie niweluje hałas o około 3-5dB. Dodatkowo zaleca się działania informacyjne, ponieważ redukcja hałasu wynikająca z zastosowania nowej nawierzchni mieści się w granicach, które mogą zostać nie zauważone przez mieszkańców.

#### **9) Podstawowe kierunki i zakres działań niezbędnych do przywrócenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku na terenach sąsiadujących z drogą wojewódzka nr 560**

Wskaźnik M na terenach podlegających ochronie akustycznej, zlokalizowanych w sąsiedztwie analizowanego ciągu drogi wojewódzkiej nr 560 przyjmuje wartości większe od zera. W ramach analizowanego ciągu drogi znajdują się tereny o zróżnicowanym stopniu narażenia na hałas. Budynek mieszkalne zlokalizowane w pobliżu analizowanego odcinka pozostają w zasięgu oddziaływania hałasu o poziomie przekraczającym wartości dopuszczalne. Pięciu z analizowanych odcinków przypisano wysoki priorytet narażenia na hałas (km 0+695 – 0+795, km 0+800 – 0+990, km 0+800 – 1+190, km 1+280 – 1+610, km 1+480 – 1+580) z uwagi na wysoką wartość wskaźnika M (większą od 7).

Dla odcinków o wysokim priorytecie narażenia na hałas zaproponowano w ramach niniejszego opracowania działania naprawcze, które należy zrealizować w czasie trwania Programu. W przypadku analizowanej drogi wojewódzkiej nr 560 działania te polegały na zastosowaniu ograniczenia prędkości – do 50km/h w porze dnia oraz 60km/h w porze nocy. Dodatkowo zaleca się egzekwowanie ograniczenia prędkości poprzez zastosowanie znaków pionowych oraz foto- lub wideo radarów połączonych z odpowiednim oznakowaniem.

Załącznik Nr 4  
do Uchwały  
Nr XX/370/16  
Sejmiku Województwa  
Kujawsko-Pomorskiego  
z dnia 23 maja 2016 r.

**Harmonogram rzeczowo – finansowy realizacji programu ochrony środowiska przed hałasem**

Na etapie wykonywania niniejszego Programu nie jest możliwe określenie kosztów działań zawierających się w strategii długookresowej oraz edukacji społecznej. Działania zawarte w strategii długookresowej będą wykonywane w czasie trwania niniejszego oraz kolejnych Programów ochrony środowiska przed hałasem (po roku 2020). Działania zawierające się w ramach edukacji społecznej powinny być wykonywane w sposób ciągły - tylko wtedy przyniosą zamierzony efekt. Jest zatem niemożliwe precyzyjne określenie ich kosztów.

Realizacja wszystkich elementów Programu ochrony środowiska przed hałasem dla województwa kujawsko-pomorskiego możliwa jest wyłącznie przy współpracy różnych organów. Jej finansowanie spoczywać będzie przede wszystkim na zarządcy dróg wojewódzkich. Dodatkowo finansowanie może zostać wsparte ze środków unijnych (Funduszu Spójności i funduszy strukturalnych), Narodowego oraz Wojewódzkiego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej, dotacji budżetu państwa, środków zagranicznych niepodlegających zwrotowi oraz nadwyżki operacyjnej.

**1) Harmonogram działań naprawczych do wykonania w celu poprawy klimatu akustycznego dla drogi wojewódzkiej nr 251 na odcinku Pakość (Przejście)**

Lp.	Orientacyjny kilometraż odcinka		Działania mające na celu poprawę klimatu akustycznego	Szacunkowe koszty	Termin realizacji
	Od	Do			
1.	62+800	63+020	Zastosowanie nawierzchni o zredukowanej hałaśliwości	180 000 zł	2016-2019 r.



**2) Harmonogram działań naprawczych do wykonania w celu poprawy klimatu akustycznego dla drogi wojewódzkiej nr 252 na odcinku Inowrocław – Dziennice**

Lp.	Orientacyjny kilometraż odcinka		Działania mające na celu poprawę klimatu akustycznego	Szacunkowe koszty	Termin realizacji
	Od	Do			
1	0+000	0+120	Budowa ekranów akustycznych na odcinku sąsiadującym z zagrożonym obszarem	250 000 zł	2016-2019 r.

**3) Harmonogram działań naprawczych do wykonania w celu poprawy klimatu akustycznego dla drogi wojewódzkiej nr 266 na odcinku Ciechocinek – Odolion – Służewo**

Lp.	Orientacyjny kilometraż odcinka		Działania mające na celu poprawę klimatu akustycznego	Szacunkowe koszty	Termin realizacji
	Od	Do			
1.	0+000	0+450	Utworzenie strefy ruchu uspokojonego, egzekwowanie ograniczenia prędkości	675 000 zł	2016-2019 r.

**4) Harmonogram działań naprawczych do wykonania w celu poprawy klimatu akustycznego dla drogi wojewódzkiej nr 552 na odcinku Łysomice – Lubicz**

Lp.	Orientacyjny kilometraż odcinka		Działania mające na celu poprawę klimatu akustycznego	Szacunkowe koszty	Termin realizacji
	Od	Do			
1.	6+050	6+650	Wymiana nawierzchni (zaleca się zastosowanie nawierzchni o zredukowanej hałaśliwości)	1 200 000 zł	2015 - 2020r.

**5) Harmonogram działań naprawczych do wykonania w celu poprawy klimatu akustycznego dla drogi wojewódzkiej nr 560 na odcinku Brodnica (Przejście)**

Lp.	Orientacyjny kilometraż odcinka		Działania mające na celu poprawę klimatu akustycznego	Szacunkowe koszty	Termin realizacji
	Od	Do			
1.	0+695	1+610	Ograniczenie prędkości oraz egzekwowanie ograniczenia prędkości	100 000 zł	2015-2018 r.

Załącznik Nr 5  
do Uchwały  
Nr XX/370/16  
Sejmiku Województwa  
Kujawsko-Pomorskiego  
z dnia 23 maja 2016 r.

### **Organy, rodzaje informacji i dokumentów wykorzystywanych do kontroli i dokumentowania 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 Zarządcę i przekazywane do Marszałka Województwa Kujawsko-Pomorskiego corocznie – do końca marca za rok poprzedni raporty dotyczące postępów w realizacji działań zawartych w Programie; raporty te, wykonane w wersji papierowej i elektronicznej, powinny zawierać nazwę jednostki odpowiedzialnej za realizację i nadzór działania, rodzaj lub zakres działania, lokalizację lub obszar działania, harmonogram realizacji działania, przewidywany efekt rzeczowy i ekologiczny (jeśli tego dotyczy),
- kolejny Program ochrony środowiska przed hałasem (na lata 2020 - 2025), który stanowić będzie ostateczną weryfikację i podsumowanie efektów niniejszego opracowania,
- monitoring hałasu wykonywany przez Zarządcę w ramach wrywkowych badań szczegółowych, prowadzonych w zakresie przygotowywania opracowań środowiskowych dla inwestycji drogowych (np. raportów o oddziaływaniu na środowisko czy analiz porealizacyjnych).

Dla jednoznacznego wykazania celowości i skuteczności proponowanych działań Zarządca powinien wykonywać pomiary hałasu na wyszczególnionych w Programie odcinkach dróg wojewódzkich: przed podjęciem działań oraz po zrealizowaniu wszystkich wskazanych zadań dla danych odcinków dróg. Wyniki pomiarów będą przekazywane w rocznych sprawozdaniach do Marszałka Województwa Kujawsko-Pomorskiego.

### **Ograniczenia i obowiązki podmiotów uczestniczących w realizacji Programu**

Do obowiązków organów administracji, w szczególności starostów powiatów, wójtów, burmistrzów lub prezydentów miast oraz Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Bydgoszczy należy przekazywanie do Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego informacji o wydawanych decyzjach dla odcinków dróg wojewódzkich objętych Programem, mających wpływ na realizację niniejszego Programu, przede wszystkim na emisję hałasu do środowiska. W/w informacje powinny być przekazywane w wersji papierowej i elektronicznej

w formie raportów zawierających dane: nazwę jednostki odpowiedzialnej za realizację i nadzór działania, rodzaj lub zakres działania, lokalizację lub obszar działania, harmonogram realizacji działania, przewidywany efekt rzeczowy i ekologiczny (jeśli tego dotyczą). Raporty te należy przekazywać corocznie do końca marca za rok poprzedni.

Organami administracji odpowiedzialnymi za wydawanie aktów prawa miejscowego w zakresie związanym z realizacją Programu są: rady gmin w obszarze, na którym położone są tereny objęte zakresem Programu (miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego), rady powiatów oraz Sejmik Województwa Kujawsko-Pomorskiego (ustanawianie obszarów ograniczonego użytkowania). Koordynacja i kontrola realizacji Programu należy do kompetencji Samorządu Województwa Kujawsko-Pomorskiego. Funkcje kontrolne w stosunku do zarządzającego drogami wojewódzkimi pełni Wojewódzki Inspektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy.

Odpowiedzialnym za realizację niniejszego Programu ochrony środowiska przed hałasem jest Zarządca infrastruktury drogowej (obecnie Zarząd Dróg Wojewódzkich).

Od zarządcy odcinków objętych zakresem Programu wymaga się sporządzania i przedkładania Marszałkowi Województwa Kujawsko-Pomorskiego do końca marca rocznych raportów za rok poprzedni z przebiegu prac nad realizacją Programu. Raporty te, wykonane w wersji papierowej i elektronicznej, powinny zawierać nazwę jednostki odpowiedzialnej za realizację i nadzór działania, rodzaj lub zakres działania, lokalizację lub obszar działania, harmonogram wykonania działania, przewidywany efekt rzeczowy i ekologiczny (jeśli tego dotyczą).

Ponadto zarządca odcinków dróg powinien wykonywać pomiary hałasu na wyszczególnionych w Programie odcinkach przed podjęciem działań oraz po zrealizowaniu działań wskazanych w niniejszym Programie. Wyniki pomiarów będą przekazywane w rocznych sprawozdaniach do Marszałka Województwa Kujawsko-Pomorskiego. Służyć one będą wykazaniu celowości i skuteczności zaproponowanych metod ochrony przed hałasem.

Przekazane do Marszałka Województwa Kujawsko-Pomorskiego raporty stanowiąc 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 zostały określone w kolejnych tomach opracowania.

### **Podmioty korzystające ze środowiska i ich obowiązki wynikające z ustawy Prawo ochrony środowiska**

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

- 1) art. 141, stanowiące o obowiązku dotrzymania standardów emisji hałasu,
- 2) art. 144, nakładające obowiązek takiego użytkowania urządzeń, które nie będą powodować przekroczeń w zakresie standardów jakości środowiska,

3) art. 147, nakładające obowiązek prowadzenia okresowych (ust. 1) lub ciągłych (ust. 2) pomiarów wartości hałasu, przy zastrzeżeniu, że pomiary te powinny być prowadzone przez odpowiednio przygotowane laboratoria (art. 147a), a wyniki pomiarów winny być ewidencjonowane i przechowywane przez okres co najmniej 5 lat (ust. 6),

4) art. 149 ust. 1, określające obowiązek przedstawienia wyników przeprowadzonych pomiarów właściwemu organowi ochrony środowiska oraz wojewódzkiemu inspektoratowi ochrony środowiska,

5) art. 152, stwierdzające obowiązek zgłoszenia do eksploatacji inwestycji niewymagającej pozwolenia, mogącej jednak negatywnie oddziaływać na środowisko.

Przestrzeganie wymogów ochrony środowiska w odniesieniu do obiektów infrastruktury drogowej spoczywa na zarządzających tymi obiektami (art. 139 ustawy Prawo ochrony środowiska). Do obowiązków tych zarządców należy:

- stosowanie zabezpieczeń akustycznych i właściwej organizacji ruchu w celu ochrony środowiska przed zanieczyszczeniem hałasem (art. 173),

- dotrzymanie standardów jakości środowiska, tj. dopuszczalnych poziomów hałasu (art. 174), prowadzenie okresowych lub ciągłych pomiarów hałasu (art. 175) oraz przedstawienia wyników przeprowadzonych pomiarów właściwemu organowi ochrony środowiska i wojewódzkiemu inspektorowi ochrony środowiska (art. 177 ust.1),

- sporządzanie co 5 lat map akustycznych dla terenów położonych w otoczeniu obiektów mogących negatywnie wpływać na środowisko (art. 179 ust. 1 i 3), przy czym obowiązek sporządzenia mapy akustycznej po raz pierwszy winien zostać zrealizowany w terminie 1 roku od dnia, w którym obiekt został zaliczony do obiektów, których eksploatacja może powodować negatywne oddziaływanie akustyczne na znacznych obszarach (art. 179 ust. 5), obowiązek niezwłocznego przedłożenia fragmentów map akustycznych obejmujących określony powiat właściwemu marszałkowi województwa i staroście, oraz fragmentów obejmujących określone województwo właściwemu wojewódzkiemu inspektorowi ochrony środowiska (art. 179 ust. 4).

Zgodnie z wyżej przytoczonymi zapisami ustawy Prawo ochrony środowiska przyjmuje się, że realizacja zadań składających się na niniejszy Program ochrony środowiska przed hałasem spoczywać będzie w okresie jego realizacji na Zarządcy odcinków objętych zakresem Programu, którym w chwili obecnej jest Zarząd Dróg Wojewódzkich.

