



DZIENNIK URZĘDOWY WOJEWÓDZTWA ŁÓDZKIEGO

Łódź, dnia 3 lipca 2018 r.

Poz. 3321

UCHWAŁA NR LII/650/18 SEJMIKU WOJEWÓDZTWA ŁÓDZKIEGO

z dnia 29 maja 2018 r.

w sprawie określenia programu ochrony środowiska przed hałasem dla terenów poza aglomeracjami, objętych przekroczeniami dopuszczalnych poziomów hałasu, położonych wzdłuż dróg krajowych w województwie łódzkim, po których przejeżdża ponad 6 mln pojazdów rocznie

Na podstawie art. 18 pkt 20 oraz art. 89 ust. 1 ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie województwa (Dz. U. z 2017 r., poz. 2096, z 2018 r. poz. 130) w związku z art. 84 oraz 119 ust. 1, 2 i 6 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2017, poz. 519, poz. 785, poz. 898, poz. 1089, poz. 1529, poz. 1566, poz. 1888, poz. 1999, poz. 2056, poz. 2180, poz. 2290, z 2018 r. poz. 9, poz. 88) oraz art. 46 ust. 2 i art. 51 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 (Dz. U. z 2017 r. poz. 1405, poz. 1566, poz. 1999) się, co następuje:

§ 1. Określa się program ochrony środowiska przed hałasem dla terenów poza aglomeracjami, objętych przekroczeniami dopuszczalnych poziomów hałasu, położonych wzdłuż dróg krajowych w województwie łódzkim, po których przejeżdża ponad 6 mln pojazdów rocznie, zwany dalej „Programem”.

§ 2. Tereny o których mowa w § 1 Programu zlokalizowane są w otoczeniu niżej wymienionych odcinków dróg krajowych o obciążeniu powyżej 6 mln pojazdów rocznie, na terenie województwa łódzkiego:

Numer drogi	Kilometraż		Opis odcinka
	początkowy [km]	końcowy [km]	
91	335+458	340+719	Zgierz /przejście/
91	340+719	343+727	Zgierz - Łódź
1	362+927	366+948	Łódź - Rzgów
1	366+948	375+120	Rzgów - Tuszyń
1	375+120	382+333	Tuszyń – Skrzyżowanie z drogą A1
92	397+451	400+387	Łowicz /obwodnica/
A1	395+336	399+837	na odcinku od Drogi 8 – Rokoszyce
S8	324+772	326+802	na odcinku od Drogi A1 – Byki
S8	326+802	335+196	Byki – Meszcze
S8	335+196	340+421	Meszcze – Wolbórz
S8	340+421	349+083	Wolbórz – Tomaszów Mazowiecki
S8	349+083	354+379	Tomaszów Mazowiecki /obwodnica/
S8	354+379	368+932	Tomaszów Mazowiecki – Czerniewice
S8	368+932	383+662	Czerniewice – Rawa Mazowiecka
S8	383+662	385+901	Rawa Mazowiecka /obwodnica/
S8	385+901	393+058	Rawa Mazowiecka – Babsk
S8	393+058	407+277	Babsk – Huta Zawadzka
S8	407+277	408+753	Huta Zawadzka – Granica Województwa

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

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

§ 5. Organami właściwymi do przekazywania informacji o wydanych aktach prawa miejscowego oraz innych dokumentach, których ustalenia zmierzają do osiągnięcia celów programu są właściwi wójtowie gmin, burmistrzowie i prezydenci miast oraz starostowie z terenów objętych Programem, a także Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Łodzi. Zarządzający drogami przekazuje informacje dotyczące realizacji działań określonych w Załączniku Nr 2 uchwały. Komendant Wojewódzki Policji przekazuje informacje dotyczące kontroli prędkości na odcinkach dróg objętych programem.

§ 6. Informacje, o których mowa w § 5 Programu, a także dotyczące realizacji działań określonych w Załączniku Nr 2 do uchwały należy przekazywać Marszałkowi Województwa Łódzkiego, corocznie w terminie do dnia 31 stycznia za rok poprzedni w formie raportów w wersji papierowej i na elektronicznym nośniku danych.

I. Raporty sporządzane przez wójtów, burmistrzów, prezydentów, starostów, a także Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi powinny zawierać następujące dane:

- 1) informacje o wydanych decyzjach, aktach prawa miejscowego, bądź ich zmianach, mających wpływ na klimat akustyczny otoczenia dróg w szczególności o miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego, a także obszarach ograniczonego użytkowania dla terenów zlokalizowanych w pobliżu odcinków dróg objętych programem wraz z podaniem lokalizacji (kilometraż) oraz numeru drogi.

II. Raporty sporządzane przez zarządzających drogami powinny zawierać następujące dane:

- 1) nazwę jednostki odpowiedzialnej za realizację zadań ujętych w programie;
- 2) rodzaj podejmowanych działań wraz z podaniem dokładnej lokalizacji (kilometraż) oraz numeru drogi.

III. Raporty sporządzane przez Komendanta Wojewódzkiego Policji powinny zawierać następujące dane:

- 1) informacje o ilości kontroli prędkości przeprowadzonych na odcinkach dróg objętych programem wraz z podaniem lokalizacji (kilometrażu) oraz numeru drogi, a także średnią wielkość przekroczeń dopuszczalnej prędkości pojazdów odnotowaną podczas prowadzonych kontroli.

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

§ 8. Uzasadnienie do Programu obejmujące zakres określonych i ocenionych zagadnień oraz streszczenie w języku niespecjalistycznym stanowi Załącznik Nr 3 do niniejszej uchwały. Uzasadnienie zawierające informacje o udziale społeczeństwa w postępowaniu oraz o tym, w jaki sposób zostały wzięte pod uwagę i w jakim zakresie zostały uwzględnione uwagi i wnioski zgłoszone w związku z udziałem społeczeństwa stanowi Załącznik Nr 4 do niniejszej uchwały. Załącznik Nr 5 do niniejszej uchwały stanowi prognoza oddziaływania na środowisko sporządzona dla Programu. Załącznik Nr 6 do uchwały stanowi pisemne podsumowanie, o jakim mowa w art. 55 ust. 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 (Dz. U. z 2017 r., poz. 1405 ze zm.).

§ 9. Termin realizacji Programu, o którym mowa w § 1 ustala się na rok 2020, w zakresie zadań krótkoterminowych. Zadania długoterminowe należy realizować stale, tj. w okresie obowiązywania przedmiotowego programu oraz po roku 2020.

§ 10. Wykonanie uchwały powierza się Zarządowi Województwa Łódzkiego.

§ 11. Uchwała wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

Przewodniczący Sejmiku

Marek Mazur

Załącznik nr 1
do uchwały Nr LII/650/18
Sejmiku Województwa Łódzkiego
z dnia 29 maja 2018 r.

**NARUSZENIA DOPUSZCZALNYCH POZIOMÓW HAŁASU W OTOCZENIU DRÓG
KRAJOWYCH O OBCIĄŻENIU RUCHEM PONAD 6 000 000 POJAZDÓW ROCZNIE
Z TERENU WOJEWÓDZTWA ŁÓDZKIEGO**

Tabela 1. Zakres przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu.

Numer drogi	Kilometraż		Opis odcinka	Wielkość przekroczeń [dB]		Wielkość wskaźnika M	
	początkowy	końcowy		Wskaźnik L _{DWN}	Wskaźnik L _N	Wskaźnik L _{DWN}	Wskaźnik L _N
	[km]	[km]					
91	335+458	340+719	Zgierz /przejście/	0-15	0-10*	0-60	0-30
91	340+719	343+727	Zgierz - Łódź	0-15	0-10*	0-65	0-65
1	362+927	366+948	Łódź - Rzgów	0-5	0-5	0-2	0-2
1	366+948	375+120	Rzgów - Tuszyn	0-10	0-10	0-2	0-2
1	375+120	382+333	Tuszyn – Skrzyżowanie z drogą A1	0-5**	0-5	0-2	0-2
92	397+451	400+387	Łowicz /obwodnica/	0-10	0-10	0-2	0-2
A1	395+336	399+837	na odcinku od Drogi 8 – Roksyzyce	powyżej 15**	0-15**	0-2	0-2
S8	324+772	326+802	na odcinku od drogi A1 – Byki	0-15	0-15	0-2	0-5
S8	326+802	335+196	Byki – Meszcze	0-10	0-10	0-1	0-1
S8	335+196	340+421	Meszcze – Wolbórz	0-5	0-10**	0-2	0-2
S8	340+421	349+083	Wolbórz – Tomaszów Mazowiecki	0-10	0-10	0-2	0-5
S8	349+083	354+379	Tomaszów Mazowiecki /obwodnica/	0-15	0-10	0-5	0-2
S8	354+379	368+932	Tomaszów Mazowiecki – Czerniewice	0-20	0-15	0-10	0-10
S8	368+932	383+662	Czerniewice – Rawa Mazowiecka	0-5*	0-10	0-2	0-2
S8	383+662	385+901	Rawa Mazowiecka /obwodnica/	0-10	0-10	0-5	0-5
S8	385+901	393+058	Rawa Mazowiecka – Babsk	0-10	0-15**	0-2	0-2
S8	393+058	407+277	Babsk – Huta Zawadzka	0-15**	0-15**	0-5	0-10
S8	407+277	408+753	Huta Zawadzka – Granica Województwa	0-10	0-15	0-2	0-2

* pojedyncze budynki narażone na hałas nieznacznie przekraczający podany zakres.

** przekroczenia w podanym zakresie nie obejmują budynków mieszkalnych.

Załącznik nr 2
do uchwały Nr LII/650/18
Semiku Województwa Łódzkiego
z dnia 29 maja 2018 r.

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

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

W ramach opracowywania niniejszego dokumentu przeanalizowano i zaktualizowano wyniki modelowania klimatu akustycznego przedstawione w opracowanych Mapach akustycznych oraz zaproponowano działania,

których realizacja powinna przyczynić się do poprawy stanu akustycznego w otoczeniu problemowych odcinków dróg krajowych.

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

I. Okres krótkoterminowy (lata do 2020)

1) Zadania główne:

Działanie 1: wymiana nawierzchni drogowej na nawierzchnię o ograniczonej hałaśliwości,

Działanie 2: ograniczenie prędkości ruchu pojazdów.

2) Zadania wspomagające (tzw. prewencyjne):

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

II. Okres długoterminowy

Zdania realizowane stale tj. w trakcie obowiązywania aktualnego programu oraz po roku 2020.

1) uwzględnianie zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu dla nowotworzonych planów zagospodarowania przestrzennego, w tym:

- . stosowanie w planowaniu przestrzennym zasad strefowania (w odniesieniu do terenów niezagospodarowanych),
- . wykorzystywanie map akustycznych w pracach planistycznych,
- . wprowadzanie do planów zagospodarowania przestrzennego zapisów dotyczących klasyfikacji terenów pod względem akustycznym,
- . w strefach o udokumentowanej uciążliwości hałasu powodowanej trasami komunikacyjnymi wprowadzanie, w stosunku do nowej zabudowy mieszkaniowej, wymogu stosowania elementów chroniących przed hałasem środowiskowym (np.: ekrany na elewacji budynku, rozpraszające elementy fasad, ekrany wzdłuż ścian szczytowych budynków);

2) nałożenie obowiązku sporządzenia przeglądu ekologicznego w zakresie oddziaływania hałasu na odcinkach dróg objętych zdaniem w ramach okresu krótkoterminowego, w razie stwierdzenia przekroczeń na etapie sporządzania kolejnej mapy akustycznej.

Dla odcinków dróg, dla których z analiz map akustycznych wynika, że nie ma możliwości zastosowania jednego, skutecznego rozwiązania antyhałasowego, jednakże:

- spodziewana jest poprawa klimatu akustycznego w ich otoczeniu, związana z realizacją inwestycji drogowych oddanych do użytku po wykonaniu map akustycznych i nie uwzględnionych na tych mapach,
- w okresie krótkoterminowym oddane zostaną do użytku inne odcinki dróg, znacząco odciążające przedmiotowy odcinek objęty Aktualizacją Programu,

w okresie krótkoterminowym zaproponowano konkretne zadania inwestycyjne.

W pierwszej kolejności należy wymienić nawierzchnię na nawierzchnię o zredukowanej hałaśliwości, tj. o uziarnieniu ≤ 10 mm (**preferowane uziarnienie 8 mm**) lub ograniczyć prędkość ruchu pojazdów, stosując właściwe oznakowanie wskazanych odcinków (**znak B-33: ograniczenie prędkości**). Następnie, jeśli aktualizacja map akustycznych wykaże dalsze przekroczenia poziomów dopuszczalnych hałasu, to na etapie ustawowej aktualizacji Programu (po roku 2020), należy nałożyć na zarządzającego obowiązek sporządzenia przeglądu ekologicznego w zakresie oddziaływania hałasu. Przegląd ekologiczny będzie miał za zadanie określić, czy w danym rejonie konieczne jest ustanowienie obszaru ograniczonego użytkowania. Ww. zadania są elementem długofalowej polityki obniżania hałasu, zgodnej ze wskazaniami Dyrektywy 2002/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 25 czerwca 2002 r. odnoszącej się do oceny i zarządzania poziomem hałasu w środowisku. Zadania wspomagające opierają się na działaniach, których realizacja jest konieczna, aby zmniejszać wielkość emisji hałasu do środowiska oraz kontrolować efekty związane z realizacją zaproponowanych działań inwestycyjnych (patrz wyżej). Ich celem będzie również zwiększenie świadomości zagrożenia hałasem i jego wpływu na zdrowie człowieka.

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

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

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

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

Prowadzenie corocznych, wiosennych przeglądów stanu nawierzchni drogowej pozwoli utrzymać drogi w należytym stanie technicznym. Z każdorazowego przeglądu, wykonanego przez specjalne zespoły wyznaczone

do tego zadania, powinien być sporządzony raport o stanie nawierzchni drogowej. Raport powinien zawierać informacje o stanie jezdni na poszczególnych odcinkach (np. typ nawierzchni, liczba kolein, dziur, źle osadzonych studzienek itp. – wraz z lokalizacją). Gotowy raport powinno konsultować się z właściwymi organami samorządu terytorialnego w celu określenia priorytetów. Na podstawie powyższego raportu powinna co roku powstawać aktualna lista odcinków dróg przeznaczonych do remontu.

Tabela 1. Przykład raportu o stanie nawierzchni

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

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

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

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

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

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

- Budowa autostrady A1, odcinek węzeł „Kowal” – węzeł „Stryków I” - odcinek oddany do ruchu w 2012 r.
- Przebudowa DK8 do parametrów drogi ekspresowej S8, odcinek Piotrków Trybunalski – granica województwa mazowieckiego - odcinek oddany do ruchu w 2012 r.
- Zachodnia obwodnica Łodzi w ciągu drogi ekspresowej S14 wraz z obwodnicą Pabianic, odcinek: obwodnica Pabianic - odcinek oddany do ruchu w 2012 r.
- Autostrada A2 Stryków – Konotopa - odcinek oddany do ruchu w 2012 r.
- Obwodnica Opoczna (DK nr 12) - odcinek oddany do ruchu w 2012 r.
- Wzmocnienie DK nr 12, odcinek Łask – Wadlew – odcinek oddany do eksploatacji w 2011 r.
- Obwodnica Radomska – oddana do ruchu w 2014 r.
- Budowa drogi ekspresowej S8 na odcinku węzeł Walichnowy – Łódź Południe – oddany do ruchu w 2014 r.

Następujące inwestycje znajdują się w fazie realizacji:

Autostrady:

- Budowa autostrady A1 Stryków – Tuszyn

Obwodnice:

- Budowa obwodnicy Wielunia (DK8)
- Budowa obwodnicy Bełchatowa (DK8)

Planuje się również realizację następujących inwestycji:

Autostrady:

- Budowa autostrady A1 Tuszyn – gr. woj. Śląskiego

Drogi ekspresowe:

- Zachodnia obwodnica Łodzi w ciągu drogi ekspresowej S14 wraz z obwodnicą Pabianic (odc. od DK1 w m. Słowik do węzła Lublinek)
- Budowa drogi S12 odcinek Sulejów – Radom – Puławy – Kurów
- Przebudowa drogi krajowej nr 12/74 do parametrów drogi ekspresowej, odcinek Piotrków Trybunalski – Sulejów – granica województwa świętokrzyskiego

Wzmocnienia i przebudowy:

- Wzmocnienie DK1 (obecnie DK91) przejście przez Łęczycę
- Wzmocnienie DK1 (obecnie DK91), odcinek Sierpów – Emilia
- Wzmocnienie DK8, odcinek Sokolniki – Walichnowy – Wieluń
- Wzmocnienie DK12, odcinek Słomków Mokry – Sieradz
- Przebudowa DK14, odcinki Łódź – Stryków i Stryków – Głowno
- Przebudowa DK14, odcinek Głowno - Łowicz
- Przebudowa DK91, odcinek Tuszyn – granica województwa śląskiego.

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

- Remont DK8 Kluki – Bełchatów
- Remont DK12 m. Brzuśnia
- Remont DK12 Słomków Mokry – Słomków Suchy
- Remont DK42 m. Radomsko (zakończono w 2015 r.)
- Remont DK 45 m. Wieluń (zakończono w 2015 r.)
- Remont DK74 m. Sulejów
- Remont DK91 m. Sierpów (zakończono w 2015 r.)

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

- Remont DK1 Łódź – Głuchów
- DK1 Tuszyn – przebudowa skrzyżowania
- Remont DK1 Piotrków Trybunalski - Radomsko
- Rozbudowa DK8 - likwidacja skrzyżowania, budowa kładki dla pieszych gm. Wola Krzysztoporska
- Remont DK8 Walichnowy – Malanów
- Remont DK8 m. Wieluń
- Remont DK8 gr. gminy Rusiec - Szczerców
- Remont DK12 Słomków Suchy - Smardzew
- Remont DK12 Smardzew (rondo) - Sieradz
- Rozbudowa DK12 odcinek Piotrków Trybunalski – Sulejów
- Remont DK12 Mniszków – Jawor
- Remont DK12 Jawor - Kozenin
- Remont DK12 Poniatów
- Remont DK14 m. Walichnowy
- Remont DK14 Sieradz – Złoczew
- Remont DK14 m. Stryków
- Remont DK42 Trębaczew – Pajęczno
- Remont DK42 m. Pajęczno
- DK42/91 – przebudowa skrzyżowania ul. Brzeźnickiej z ul. Krakowską w Radomsku
- Rozbudowa DK42 odcinek Bugaj – Zakrzew, Kodrąb – Rzejowice
- Remont DK42 Kruplin – Ładzice
- Remont DK42 Annopol – Bugaj
- Przebudowa DK42 m. Radomsko
- Rozbudowa ulic Brzeźnickiej (DK42) i Piastowskiej wraz ze skrzyżowaniami z ulicami Piłsudskiego i Krakowską (DK91) w Radomsku
- Przebudowa DK45 m. Kadłub
- Rozbudowa DK45 odcinek Czarnożyły – Złoczew
- Rozbudowa DK45 m. Nietuszyn
- Remont DK45 m. Złoczew
- Remont DK48 odcinek Teofilów – Inowódz

- Remont DK48 m. Inowłódz
- Remont DK48 Inowłódz – Anielin
- Remont DK48 odcinek Anielin – Studzianna
- Remont DK48 odcinek Glinnik – Spała
- Przebudowa DK48 m. Tomaszów Mazowiecki
- Remont DK71 Stryków – Zgierz
- Przebudowa DK71 Zgierz, ul. Długa, Cezaka
- Rozbudowa DK71 odcinek Konstantynów Łódzki - Pabianice
- Przebudowa DK71 Aleksandrów Łódzki – budowa ronda (km 24+645 – 25+219)
- Remont DK72 Balin - Aleksandrów Łódzki
- Rozbudowa DK74 odcinek Paradyż – Żarnów
- Remont DK83 odcinek gr. woj. wielkopolskiego – Warta
- Remont DK91 Piotrków Trybunalski – Cekanów
- DK91 Zgierz – budowa tunelu pod torami PKP

Zadania możliwe do realizacji po 2017 roku (GDDKiA):

Obwodnice:

- Budowa obwodnicy Inowłódz (DK48)
- Budowa obwodnicy m. Poświętne (DK48)
- Budowa obwodnicy Brzeziny (DK72)

Wzmocnienia i przebudowy:

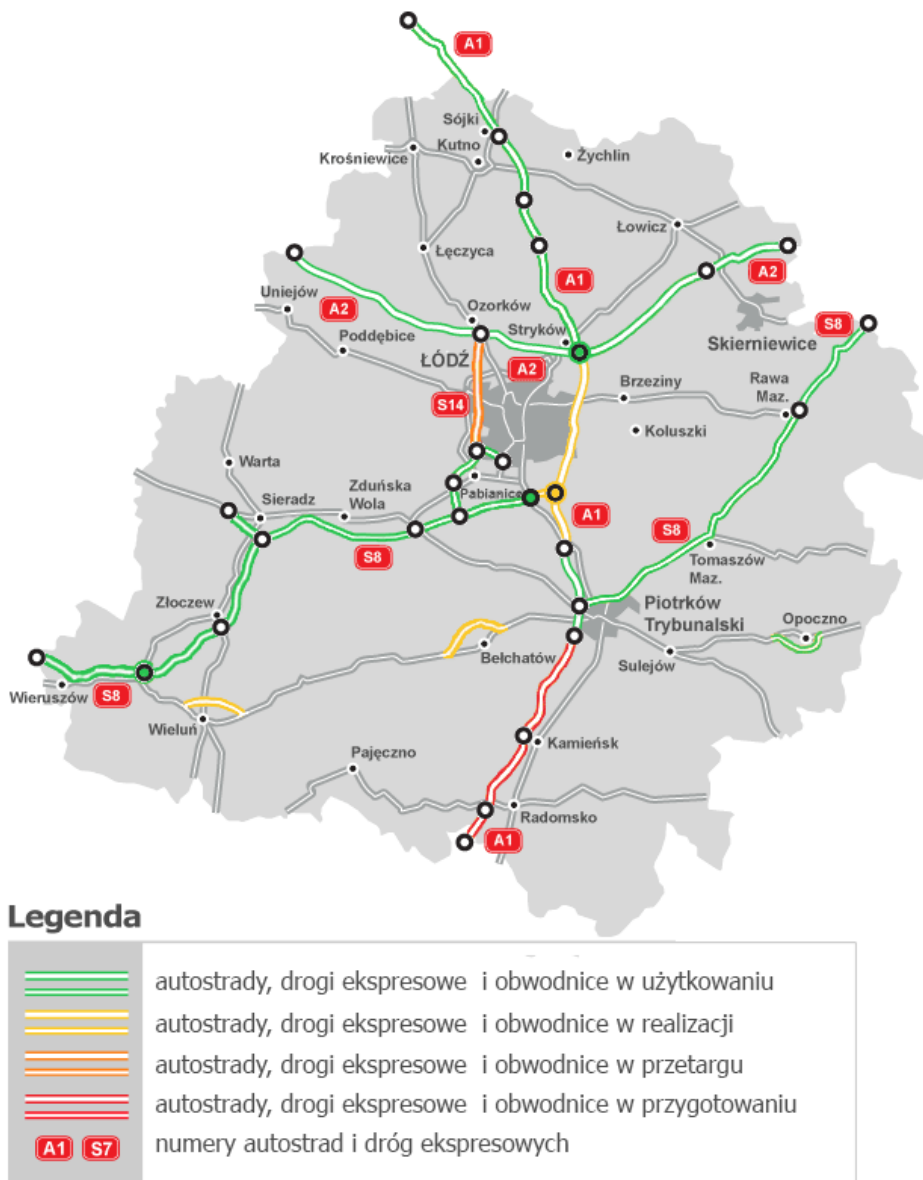
- Rozbudowa DK1, odcinek Tuszyn – Głuchów
- Rozbudowa DK12 odcinek Opoczno – granica województwa łódzkiego
- Rozbudowa DK42 odcinek Działoszyn - Pajęczno
- Rozbudowa DK48, odcinek Inowłódz – granica województwa mazowieckiego
- Rozbudowa DK60, odcinek Topola Królewska - Kutno
- Rozbudowa DK83 odcinek Warta – Sieradz

Ww. inwestycje zarządzający powinien realizować niezależnie od zadań wskazanych do realizacji w ramach programu.

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

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

Rysunek 2. Stan budowy dróg ekspresowych i autostrad na terenie województwa łódzkiego (GDDKiA, 2015 r.)



Na szczególną uwagę zasługuje fakt, iż w 2012 roku oddano do użytku całkowicie przebudowaną drogę krajową nr 8 (DK8), na całej długości rozpatrywanego odcinka (od autostrady A1 do granicy z województwem mazowieckim), dostosowując ją do parametrów drogi ekspresowej.

Zarządca drogi (GDDKiA) wykonał zabezpieczenia akustyczne pokrywające się we wszystkich rejonach występowania przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu wykazanych w zaktualizowanych mapach akustycznych.

W związku z powyższym dla wskazanego odcinka DK8 (obecnie S8) zaproponowano jedynie działania wspomagające, a ocena skuteczności zastosowanych zabezpieczeń antyhałasowych będzie przeprowadzona na etapie opracowania kolejnej mapy akustycznej.

Poniżej zestawiono wszystkie zadania w odniesieniu do dróg krajowych objętych zakresem niniejszej Aktualizacji.

Tabela 2. Harmonogram rzeczowo-finansowy planowanych działań oraz podmioty, do których skierowane są obowiązki ustalone w programie

Kolejność realizacji	Droga krajowa	Kilometraż		Odcinek	Zadanie	Jednostka odpowiedzialna	Koszt [mln zł]	Termin realizacji
1	DK91	340+719	343+727	Zgierz - Łódź	Wymiana nawierzchni na nawierzchnię o ograniczonej hałaśliwości na odcinku od km 341+120 do km 342+250 oraz od km 342+550 do km 343+350	Zarządzający drogą	2,03	Do 2020
					Prowadzenie przeglądów stanu nawierzchni drogowej.	Zarządzający drogą	bezkosztowe	Do 2020
					Kontrola przestrzegania przepisów odnośnie dopuszczalnej prędkości	Policja	bezkosztowe	Do 2020
					Uwzględnianie zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu dla nowotworzonych planów zagospodarowania przestrzennego.	Rada gminy Zgierz	bezkosztowe	Do 2020
2	DK91	335+458	340+719	Zgierz /przeście/	Wymiana nawierzchni na nawierzchnię o ograniczonej hałaśliwości na odcinku od km 337+350 do km 340+719	Zarządzający drogą	3,54	Do 2020
					Prowadzenie przeglądów stanu nawierzchni drogowej.	Zarządzający drogą	bezkosztowe	Do 2020
					Kontrola przestrzegania przepisów odnośnie dopuszczalnej prędkości	Policja	bezkosztowe	Do 2020
					Uwzględnianie zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu dla nowotworzonych planów zagospodarowania przestrzennego.	Rada gminy Zgierz	bezkosztowe	Do 2020
3	DK1	366+948	375+120	Rzgów - Tuszyń	Wymiana nawierzchni na nawierzchnię o ograniczonej hałaśliwości na odcinku od km 373+300 do km 374+650 oraz Wariant 2: ograniczenie prędkości do 50 km/h na odcinku od km 369+200 do km 369+450 oraz od km 372+750 do km 372+925	Zarządzający drogą	2,85	Do 2020
					Prowadzenie przeglądów stanu nawierzchni drogowej.	Zarządzający drogą	bezkosztowe	Do 2020
					Kontrola przestrzegania przepisów odnośnie dopuszczalnej prędkości	Policja	bezkosztowe	Do 2020
					Uwzględnianie zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu dla nowotworzonych planów zagospodarowania przestrzennego.	Rady gminy Rzgów, Tuszyń	bezkosztowe	Do 2020
4	DK92	397+451	400+387	Łowicz /obwodnica/	Wymiana nawierzchni na nawierzchnię o ograniczonej hałaśliwości na odcinku od km 398+300 do km 399+200	Zarządzający drogą	0,94	Do 2020
					Prowadzenie przeglądów stanu nawierzchni drogowej.	Zarządzający drogą	bezkosztowe	Do 2020
					Kontrola przestrzegania przepisów odnośnie dopuszczalnej prędkości	Policja	bezkosztowe	Do 2020
					Uwzględnianie zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu dla nowotworzonych planów zagospodarowania przestrzennego.	Rada gminy Łowicz	bezkosztowe	Do 2020
5	A1	395+336	399+837	Droga 8 – Rokszycze	Wymiana nawierzchni na nawierzchnię o ograniczonej hałaśliwości na odcinku od km 395+700 do km 396+700	Zarządzający drogą	3,15	Do 2020
					Prowadzenie przeglądów stanu nawierzchni drogowej.	Zarządzający drogą	bezkosztowe	Do 2020
					Kontrola przestrzegania przepisów odnośnie dopuszczalnej prędkości	Policja	bezkosztowe	Do 2020
					Uwzględnianie zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu dla nowotworzonych planów zagospodarowania przestrzennego.	Rady gmin Grabica, Piotrków Trybunalski	bezkosztowe	Do 2020
6	DK1	362+927	366+948	Łódź - Rzgów	Prowadzenie przeglądów stanu nawierzchni drogowej.	Zarządzający drogą	bezkosztowe	Do 2020
					Kontrola przestrzegania przepisów odnośnie dopuszczalnej prędkości	Policja	bezkosztowe	Do 2020
					Uwzględnianie zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu dla nowotworzonych planów zagospodarowania przestrzennego.	Rada gminy Rzgów	bezkosztowe	Do 2020
					Prowadzenie przeglądów stanu nawierzchni drogowej.	Zarządzający drogą	bezkosztowe	Do 2020
7	DK1	375+120	382+333	Tuszyń – Skrzyżowanie z drogą A1	Kontrola przestrzegania przepisów odnośnie dopuszczalnej prędkości	Policja	bezkosztowe	Do 2020
					Uwzględnianie zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu dla nowotworzonych planów zagospodarowania przestrzennego.	Rada gminy Tuszyń	bezkosztowe	Do 2020
					Prowadzenie przeglądów stanu nawierzchni drogowej.	Zarządzający drogą	bezkosztowe	Do 2020
					Kontrola przestrzegania przepisów odnośnie dopuszczalnej prędkości	Policja	bezkosztowe	Do 2020
8	S8	324+772	326+802	Droga A1 – Byki	Uwzględnianie zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu dla nowotworzonych planów zagospodarowania przestrzennego.	Rady gmin Grabica, Moszczenica, Piotrków Trybunalski	bezkosztowe	Do 2020
					Prowadzenie przeglądów stanu nawierzchni drogowej.	Zarządzający drogą	bezkosztowe	Do 2020
					Kontrola przestrzegania przepisów odnośnie dopuszczalnej prędkości	Policja	bezkosztowe	Do 2020
					Uwzględnianie zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu dla nowotworzonych planów zagospodarowania przestrzennego.	Rady gmin Piotrków Trybunalski, Moszczenica	bezkosztowe	Do 2020
9	S8	326+802	335+196	Byki – Meszcze	Prowadzenie przeglądów stanu nawierzchni drogowej.	Zarządzający drogą	bezkosztowe	Do 2020
					Kontrola przestrzegania przepisów odnośnie dopuszczalnej prędkości	Policja	bezkosztowe	Do 2020
					Uwzględnianie zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu dla nowotworzonych planów zagospodarowania przestrzennego.	Rady gmin Piotrków Trybunalski, Moszczenica	bezkosztowe	Do 2020
					Prowadzenie przeglądów stanu nawierzchni drogowej.	Zarządzający drogą	bezkosztowe	Do 2020
10	S8	335+196	340+421	Meszcze – Wolbórz	Kontrola przestrzegania przepisów odnośnie dopuszczalnej prędkości	Policja	bezkosztowe	Do 2020
					Uwzględnianie zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu dla nowotworzonych planów zagospodarowania przestrzennego.	Rady gmin Wolbórz, Piotrków Trybunalski	bezkosztowe	Do 2020
					Prowadzenie przeglądów stanu nawierzchni drogowej.	Zarządzający drogą	bezkosztowe	Do 2020
					Kontrola przestrzegania przepisów odnośnie dopuszczalnej prędkości	Policja	bezkosztowe	Do 2020
11	S8	340+421	349+083	Wolbórz – Tomaszów Mazowiecki	Prowadzenie przeglądów stanu nawierzchni drogowej.	Zarządzający drogą	bezkosztowe	Do 2020
					Kontrola przestrzegania przepisów odnośnie dopuszczalnej prędkości	Policja	bezkosztowe	Do 2020
					Uwzględnianie zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu dla nowotworzonych planów zagospodarowania przestrzennego.	Rady gmin Wolbórz, Tomaszów Mazowiecki	bezkosztowe	Do 2020
					Prowadzenie przeglądów stanu nawierzchni drogowej.	Zarządzający drogą	bezkosztowe	Do 2020

12	S8	349+083	354+379	Tomaszów Mazowiecki /obwodnica/	Prowadzenie przeglądów stanu nawierzchni drogowej.	Zarządzający drogą	bezkosztowe	Do 2020
					Kontrola przestrzegania przepisów odnośnie dopuszczalnej prędkości	Policja	bezkosztowe	Do 2020
					Uwzględnianie zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu dla nowotworzonych planów zagospodarowania przestrzennego.	Rada gminy Tomaszów Mazowiecki	bezkosztowe	Do 2020
13	S8	354+379	368+932	Tomaszów Mazowiecki – Czerniewice	Prowadzenie przeglądów stanu nawierzchni drogowej.	Zarządzający drogą	bezkosztowe	Do 2020
					Kontrola przestrzegania przepisów odnośnie dopuszczalnej prędkości	Policja	bezkosztowe	Do 2020
					Uwzględnianie zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu dla nowotworzonych planów zagospodarowania przestrzennego.	Rady gmin Tomaszów Mazowiecki, Lubochnia, Czerniewice	bezkosztowe	Do 2020
14	S8	368+932	383+662	Czerniewice – Rawa Mazowiecka	Prowadzenie przeglądów stanu nawierzchni drogowej.	Zarządzający drogą	bezkosztowe	Do 2020
					Kontrola przestrzegania przepisów odnośnie dopuszczalnej prędkości	Policja	bezkosztowe	Do 2020
					Uwzględnianie zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu dla nowotworzonych planów zagospodarowania przestrzennego.	Rady gmin Czerniewice, Rawa Mazowiecka	bezkosztowe	Do 2020
15	S8	383+662	385+901	Rawa Mazowiecka /obwodnica/	Prowadzenie przeglądów stanu nawierzchni drogowej.	Zarządzający drogą	bezkosztowe	Do 2020
					Kontrola przestrzegania przepisów odnośnie dopuszczalnej prędkości	Policja	bezkosztowe	Do 2020
					Uwzględnianie zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu dla nowotworzonych planów zagospodarowania przestrzennego.	Rada gminy Rawa Mazowiecka	bezkosztowe	Do 2020
16	S8	385+901	393+058	Rawa Mazowiecka – Babsk	Prowadzenie przeglądów stanu nawierzchni drogowej.	Zarządzający drogą	bezkosztowe	Do 2020
					Kontrola przestrzegania przepisów odnośnie dopuszczalnej prędkości	Policja	bezkosztowe	Do 2020
					Uwzględnianie zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu dla nowotworzonych planów zagospodarowania przestrzennego.	Rady gmin Rawa Mazowiecka, Biała Rawska, Kowiesy	bezkosztowe	Do 2020
17	S8	393+058	407+277	Babsk – Huta Zawadzka	Prowadzenie przeglądów stanu nawierzchni drogowej.	Zarządzający drogą	bezkosztowe	Do 2020
					Kontrola przestrzegania przepisów odnośnie dopuszczalnej prędkości	Policja	bezkosztowe	Do 2020
					Uwzględnianie zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu dla nowotworzonych planów zagospodarowania przestrzennego.	Rady gmin Biała Rawska, Kowiesy	bezkosztowe	Do 2020
18	S8	407+277	408+753	Huta Zawadzka – Granica Województwa	Prowadzenie przeglądów stanu nawierzchni drogowej.	Zarządzający drogą	bezkosztowe	Do 2020
					Kontrola przestrzegania przepisów odnośnie dopuszczalnej prędkości	Policja	bezkosztowe	Do 2020
					Uwzględnianie zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu dla nowotworzonych planów zagospodarowania przestrzennego.	Rada gminy Kowiesy	bezkosztowe	Do 2020

TERMIN REALIZACJI PROGRAMU, W TYM TERMINY REALIZACJI POSZCZEGÓLNYCH ZADAŃ

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

Tabela 3. Zestawienie okresów operacyjnych Programu ochrony środowiska przed hałasem

Okres	Zakres działań	Lata
Krótkoterminowy	Zadania główne - prowadzone na terenach, na których występują przekroczenia poziomów dopuszczalnych powyżej 5 dB: - Działanie 1: wymiana nawierzchni drogowej na nawierzchnię o ograniczonej hałaśliwości, - Działanie 2: ograniczenie prędkości ruchu pojazdów. Zadania wspomagające na terenach, na których występują przekroczenia poziomów dopuszczalnych hałasu w dowolnym zakresie: - kontrola stanu nawierzchni drogowej, - kontrola przestrzegania przepisów odnośnie prędkości ruchu, - uwzględnianie zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu dla nowotworzonych planów zagospodarowania przestrzennego.	Do 2020
Długoterminowy	Zadania, których realizacja nie jest możliwa, lub jest niewskazana w okresie krótkoterminowym, a także kontynuacja zadań realizowanych w okresie krótkoterminowym. - uwzględnianie zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu dla nowotworzonych planów zagospodarowania przestrzennego, - nałożenie obowiązku sporządzenia przeglądu ekologicznego w zakresie oddziaływania hałasu na odcinkach objętych zdaniami w okresie krótkoterminowym, w razie stwierdzenia przekroczeń na etapie sporządzania kolejnej mapy akustycznej (na etapie opracowywania aktualizacji programu).	Do 2020 oraz po 2020

Przyjęto, że dla terenów, dla których przekroczenia poziomu hałasu są najmniejsze i mieszczą się w granicy błędu mapy akustycznej, należy zastosować tylko zadania wspomagające (tzw. prewencyjne). Wynika to z faktu, iż przyjęty zakres 5-cio decybelowy zawiera w sobie również przekroczenia niższego rzędu (<5 dB). W wielu przypadkach zasięg przekroczeń nie przekracza pasa drogowego, co jest wynikiem sposobu prezentacji tzw. mapy wrażliwości hałasu obszarów i nie może być rozpatrywane jako przekroczenie dopuszczalnego poziomu hałasu w rozumieniu ustawy Poś.

KOSZTY REALIZACJI PROGRAMU W TYM KOSZTY REALIZACJI POSZCZEGÓLNYCH ZADAŃ

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

W Tabeli 4 przedstawiono szacunkowe koszty jednostkowe zaproponowanych działań, na podstawie których wyznaczono całkowity koszt realizacji poszczególnych zadań.

Tabela 4. Szacunkowe koszty jednostkowe realizacji zadań

Zadanie	Koszt jednostkowy (netto)
Remont/wymiana nawierzchni drogowej	150 zł/m ²
Ograniczenie prędkości ruchu na odcinku drogi (znak B-33)	5 tys. zł/odcinek

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

W tabeli poniżej przedstawiono zestawienie szacunkowych kosztów działań mających na celu poprawę klimatu akustycznego w sąsiedztwie analizowanych odcinków dróg krajowych.

Tabela 5. Szacunkowe zestawienie kosztów działań mających na celu poprawę klimatu akustycznego w sąsiedztwie analizowanych odcinków dróg krajowych

Numer drogi	Kilometraż		Opis odcinka	Zadanie	Jednostka odpowiedzialna	Koszt [mln zł]
DK91	335+458	340+719	Zgierz /przejście/	Wymiana nawierzchni na nawierzchnię o ograniczonej hałaśliwości na odcinku od km 337+350 do km 340+719	Zarządzający drogą	3,54
DK91	340+719	343+727	Zgierz - Łódź	Wymiana nawierzchni na nawierzchnię o ograniczonej hałaśliwości na odcinku od km 341+120 do km 342+250 oraz od km 342+550 do km 343+350	Zarządzający drogą	2,03
DK1	366+948	375+120	Rzgów - Tuszyn	Wymiana nawierzchni na nawierzchnię o ograniczonej hałaśliwości na odcinku od km 373+300 do km 374+650 oraz Działanie 2: ograniczenie prędkości do 50 km/h na odcinku od km 369+200 do km 369+450 oraz od km 372+750 do km 372+925	Zarządzający drogą	2,85
DK92	397+451	400+387	Łowicz /obwodnica/	Wymiana nawierzchni na nawierzchnię o ograniczonej hałaśliwości na odcinku od km 398+300 do km 399+200	Zarządzający drogą	0,94
A1	395+336	399+837	Droga 8 – Rokszyce	Wymiana nawierzchni na nawierzchnię o ograniczonej hałaśliwości na odcinku od km 395+700 do km 396+700	Zarządzający drogą	3,15

Pozostałe zadania albo nie wymagają wyasygnowania dodatkowych środków pieniężnych i wykonywane będą w ramach zadań własnych wskazanych jednostek, albo nie ma możliwości oszacowania kosztów na tym etapie, w związku z powyższym nie zostały wymienione w powyższej tabeli.

Całkowity koszt realizacji zadań w latach 2016-2020 wyniesie 12.5 mln zł.

ŹRÓDŁA FINANSOWANIA PROGRAMU

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

● Kredyty bankowe

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

● Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej (NFOŚiGW)

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

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

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

- Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej (WFOŚiGW)

W dniu 26.09.2012 r. Rada Nadzorcza WFOŚiGW w Łodzi uchwaliła „**Strategię Działania WFOŚiGW w Łodzi na lata 2013-2014 z perspektywą do 2020 roku**”, która powstała w oparciu m.in. o Wspólną Strategię Działania NFOŚiGW i wojewódzkich funduszy oraz dokumenty strategiczne dla województwa łódzkiego. W strategii określono obszary priorytetowe oraz główne kierunki działania WFOŚiGW w Łodzi do roku 2016. W Strategii określono wizję przedstawiającą system funduszy ochrony środowiska współpracujących wzajemnie oraz z interesariuszami ochrony środowiska. System ten ma skutecznie i elastycznie wspierać swoich beneficjentów w realizacji wysokiej jakości przedsięwzięć służących poprawie stanu środowiska i zrównoważonemu gospodarowaniu jego zasobami, stale podnosząc efektywność swoich działań. Realizacji tej wspólnej wizji oraz wizji Wojewódzkiego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej w Łodzi służyć będzie wdrażanie misji funduszu ochrony środowiska i gospodarki wodnej, polegającej na skutecznym wspieraniu działań na rzecz ochrony środowiska województwa łódzkiego oraz wypełnienie celu generalnego, którym jest: poprawa stanu środowiska i zrównoważone gospodarowanie jego zasobami przez stabilne, skuteczne i efektywne wspieranie przedsięwzięć i inicjatyw służących środowisku.

Co roku WFOŚiGW w Łodzi publikuje listę programów priorytetowych, w ramach których będą udzielane dotacje lub pożyczki w danym roku. Na okres 2016-2018 r. nie zaplanowano szczególnych programów priorytetowych z zakresu ochrony przed hałasem.

- Programy operacyjne

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

- Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko,
- Program Kapitał Ludzki,
- Program Innowacyjna Gospodarka,
- Programy współpracy międzynarodowej i międzyregionalnej.

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

WSKAZANIE RODZAJÓW INFORMACJI I DOKUMENTÓW WYKORZYSTANYCH DO KONTROLI I UDOKUMENTOWANIA REALIZACJI PROGRAMU

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

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

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

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

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

Załącznik nr 3
do uchwały Nr LII/650/18
Sejmiku Województwa Łódzkiego
z dnia 29 maja 2018 r.

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

1. WSTĘP

Opracowanie programu ochrony środowiska przed hałasem wynika z obowiązku nałożonego w art. 119 ustawy z dnia 27.04.2001 r. Prawo ochrony środowiska (tekst jednolity: Dz. U. z 2016 r., poz. 672). Wymóg ten został wprowadzony do ustawy Poś poprzez implementację Dyrektywy 2002/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady Unii Europejskiej z dnia 25.06.2002 r. odnoszącej się do oceny i zarządzania poziomem hałasu w środowisku.

Konieczność aktualizacji „Programu ochrony środowiska przed hałasem dla terenów poza aglomeracjami, położonych wzdłuż dróg krajowych i ekspresowych z terenu województwa łódzkiego, których eksploatacja

spowodowała negatywne oddziaływanie, tj. przekroczone zostały dopuszczalne poziomy hałasu, określone wskaźnikiem hałasu L_{DWN} i L_N na lata 2009-2014” wynika z zapisów art. 119 ust. 6 ustawy Poś.

Merytoryczną podstawą opracowania Aktualizacji Programu są zaktualizowane mapy terenów zagrożonych hałasem (mapy konfliktów akustycznych), które stanowią podstawę niniejszego opracowania.

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

Dokument wskazuje również kierunki działań, mające na celu zapobieganie powstawaniu nowych rejonów konfliktów akustycznych oraz dokonuje podsumowania działań określonych w poprzednim Programie.

Aktualizacja Programu swoim zakresem obejmuje odcinki dróg krajowych na terenie województwa łódzkiego, po których przejeżdża ponad 6 000 000 pojazdów rocznie, dla których zgodnie z § 2 ust. 1 lit. a rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 grudnia 2006 r. w sprawie dróg, linii kolejowych i lotnisk, których eksploatacja może powodować negatywne oddziaływanie akustyczne na znacznych obszarach, dla których jest wymagane sporządzenie map akustycznych, oraz sposobów określania granic terenów objętych tymi mapami (Dz. U. z 2007 r., Nr 1, poz. 8), powstał obowiązek opracowania map akustycznych. Obowiązek ten powstał z dniem wejścia w życie rozporządzenia.

2. OPIS OBSZARU OBJĘTEGO ZAKRESEM PROGRAMU

Niniejszy dokument obejmuje swym zakresem tereny położone w sąsiedztwie najbardziej obciążonych ruchem dróg krajowych (pow. 6 mln pojazdów na rok), zlokalizowanych w województwie łódzkim.

Województwo zajmuje powierzchnię 18 219 km² i zamieszkuje je 2 524.5 tys osób (stan na 1.01.2013 r.). Gęstość zaludnienia wynosi 139 osób/km². Pod względem administracyjnym województwo obejmuje 43 miasta, w tym 3 na prawach powiatów. Do największych miast zlokalizowanych w granicach województwa zaliczyć można: Łódź, Piotrków Trybunalski, Pabianice czy Tomaszów Mazowiecki.

Województwo łódzkie położone jest w zdecydowanej większości na Wysoczyźnie Łódzkiej, która graniczy od zachodu z doliną Warty, od wschodu z doliną Pilicy, od północy z pradoliną Warszawsko-Berlińską, zaś od południa z Wzgórzami Radomszczańskimi. W jego granicach krzyżują się ważne transeuropejskie szlaki komunikacyjne prowadzące z północy na południe (Gdańsk - Rzym) oraz ze wschodu na zachód Europy (Moskwa - Paryż, Lizbona - St. Petersburg). Województwo łódzkie graniczy z województwami: wielkopolskim, kujawsko-pomorskim, mazowieckim, świętokrzyskim, śląskim oraz opolskim. Na Rysunku 1, kolorem czerwonym, zaznaczono orientacyjną lokalizację odcinków dróg krajowych, objętych zakresem niniejszego opracowania.

Rysunek 1. Orientacyjna lokalizacja odcinków dróg krajowych objętych zakresem Aktualizacji (kolor czerwony)



3. PODANIE NARUSZEŃ DOPUSZCZALNYCH POZIOMÓW HAŁASU W ŚRODOWISKU WRAZ Z PODANIEM ZAKRESU NARUSZENIA

Wykonane przez zarządzającego drogami krajowymi (a następnie zaktualizowane w ramach niniejszego opracowania) mapy akustyczne obrazują zagrożenie środowiska hałasem, wykorzystując dla oceny dokuczliwości hałas wskaźnik L_{DWN} oraz dla oceny zakłócenia snu wskaźnik L_N . Jednym z efektów opracowanych w wersji cyfrowej strategicznych map akustycznych są tzw. mapy terenów zagrożonych hałasem, na których zostały przekroczone poziomy dopuszczalne określone dla wskaźników długookresowych L_{DWN} i L_N .

Mapy terenów zagrożonych hałasem przedstawiają obszary, na których występują przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałas w następujących przedziałach:

- a) 0 – 5 dB,
- b) 5 – 10 dB,
- c) 10 – 15 dB,
- d) 15 – 20 dB,
- e) powyżej 20 dB.

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

Rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 1 października 2012 r. zmieniającym Rozporządzenie w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku zostały ustalone nowe normy dla hałasu komunikacyjnego. Obecnie są one mniej restrykcyjne.

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

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

w ramach niniejszego opracowania wskazano tereny o przekroczonych dopuszczalnych poziomach hałasu w środowisku wraz z podaniem zakresu ich naruszenia w odniesieniu do poszczególnych odcinków dróg krajowych objętych zakresem aktualizacji Programu.

Szczegółowe analizy przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu po aktualizacji przedstawiono w Załączniku Nr 1 do uchwały.

4. WYSZCZEGÓLNIENIE PODSTAWOWYCH KIERUNKÓW I ZAKRESU DZIAŁAŃ NIEZBĘDNYCH DO PRZYWRÓCENIA DOPUSZCZALNYCH POZIOMÓW HAŁASU W ŚRODOWISKU WRAZ Z TERMINEM I KOSZTAMI ICH REALIZACJI, ŹRÓDŁA FINANSOWANIA PROGRAMU, A TAKŻE WSKAZANIE RODZAJU DOKUMENTÓW WYKORZYSTYWANYCH DO KONTROLI REALIZACJI PROGRAMU

Wyszczególnienie podstawowych kierunków i zakresu działań niezbędnych do przywrócenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku wraz z terminem i kosztami ich realizacji, źródła finansowania programu, a także wskazanie rodzaju dokumentów wykorzystywanych do kontroli realizacji programu ujęto w Załączniku Nr 2 do uchwały.

5. OGRANICZENIA I OBOWIĄZKI PODMIOTÓW UCZESTNICZĄCYCH W REALIZACJI PROGRAMU

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

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

w zakresie objętym swoją kompetencją.

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

Sejmik województwa przyjmuje raporty z realizacji programu ochrony środowiska przed hałasem dla terenów poza aglomeracjami. Raporty powinny zostać wykonane w formie papierowej i elektronicznej. Szczegółowy opis zawartości przedmiotowych raportów przedstawiono w Załączniku Nr 2 do uchwały.

Organami administracji właściwymi w zakresie uchwalania planów miejscowych zagospodarowania przestrzennego są Rady Gmin terenów objętych niniejszą aktualizacją.

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

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

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

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

Tabela 1. Ograniczenia i obowiązki podmiotów uczestniczących w realizacji Programu

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

6. PODMIOTY KORZYSTAJĄCE ZE ŚRODOWISKA I ICH OBOWIĄZKI

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

- art. 141 Poś, stanowiący o obowiązku dotrzymania standardów emisji hałasu,
- art. 144 Poś, nakładający obowiązek takiego użytkowania urządzeń, które nie będzie powodować przekroczeń w zakresie standardów jakości środowiska,
- art. 147 Poś, nakładający obowiązek prowadzenia okresowych (ust. 1) lub ciągłych (ust. 2) pomiarów poziomu hałasu, przy zastrzeżeniu, że pomiary te powinny być prowadzone przez odpowiednio przygotowane laboratoria (art. 147a Poś), a wyniki pomiarów winny być ewidencjonowane i przechowywane przez okres co najmniej 5 lat (ust. 6),
- art. 149 ust. 1 Poś, określający obowiązek przedstawienia wyników przeprowadzonych pomiarów właściwemu organowi ochrony środowiska oraz wojewódzkiemu inspektoratowi ochrony środowiska,
- art. 152 Poś, stwierdzający obowiązek zgłoszenia do eksploatacji inwestycji niewymagającej pozwolenia, mogącej jednak negatywnie oddziaływać na środowisko.

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

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

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

7. DANE I WNIOSKI WYNIKAJĄCE ZE SPORZĄDZONYCH MAP AKUSTYCZNYCH

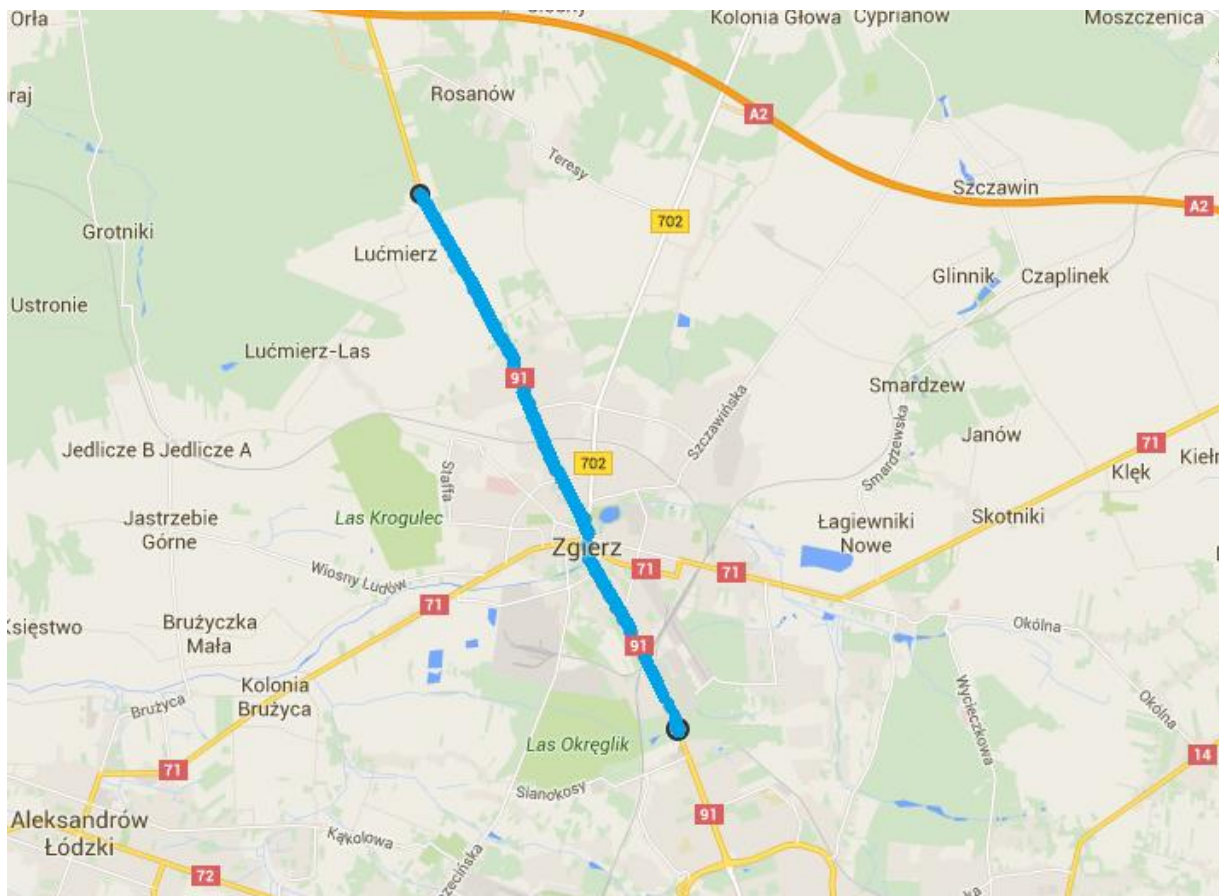
7.1 Charakterystyka obszaru objętego mapą akustyczną

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

Droga krajowa nr 91 – odcinek Zgierz /przejście/ - Łódź (dawna DK1)

Analizowany odcinek drogi o długości 8,27 km rozpoczyna się w km 335+458, a kończy w km 343+727. Jest on częścią drogi krajowej (obecnie DK 91), stanowiącej ważny szlak komunikacyjny, łączący północ i południe Polski. Analizowany odcinek przebiega przez gminę Zgierz w powiecie zgierskim.

Rysunek 2. Lokalizacja analizowanego odcinka DK91 – odcinek Zgierz /przejście/ - Łódź



W sąsiedztwie odcinka występują głównie tereny mieszkaniowe. Wg szacunków wykonanych w ramach Map akustycznych w zasięgu pasa analizy niekorzystnego oddziaływania hałasu (według wskaźnika L_{DWN}) emitowanego przez pojazdy poruszające się analizowanym odcinkiem DK91 mieszkało 23709 osób w 4552 lokalach mieszkalnych. Po zmianie dopuszczalnych poziomów hałasu na przekroczenia norm hałasu narażonych jest 5608 osób w 2152 lokalach mieszkalnych.

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

Tabela 2. Dane lokalizacyjno-techniczne analizowanego ciągu DK91 – Zgierz /przejście/ - Łódź

Symbol ident. odcinka (ID)	Nazwa odcinka	Wartość ŚDR wg. GPR 2010 [P/d]	Typ przekroju drogowego	Klasa drogi
LD_8_0842_1	ZGIERZ /PRZEJSCIE/	19980	1/2	GP
LD_8_0842_1	ZGIERZ-ŁÓDŹ	25551	1/2	GP

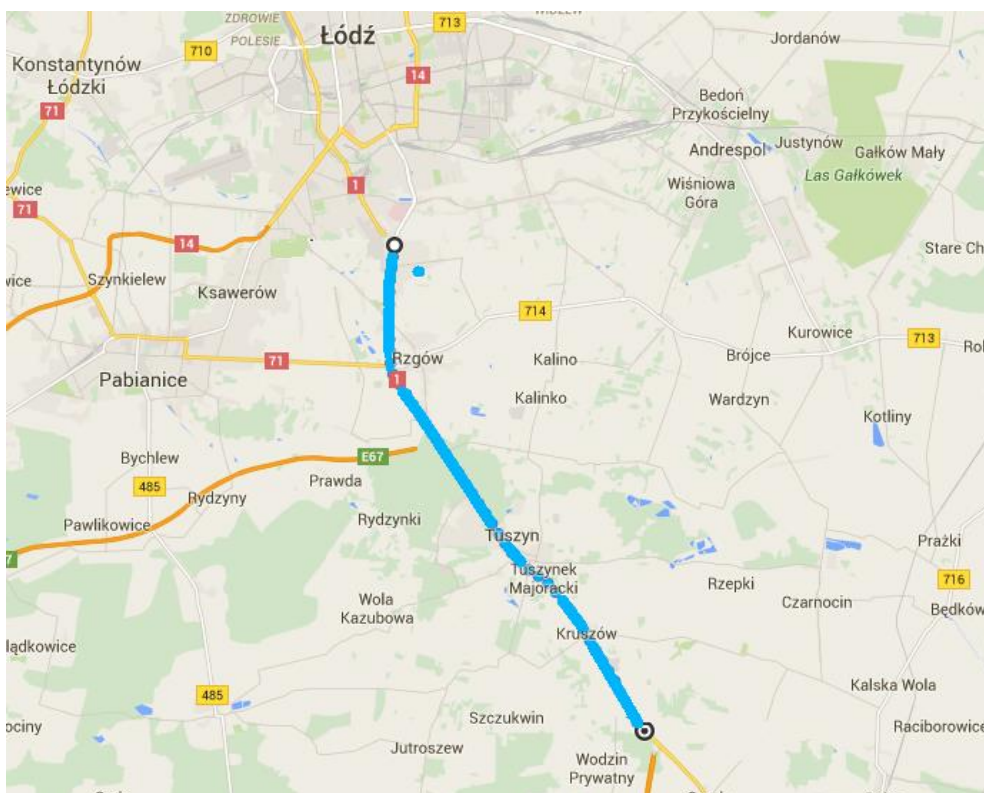
Niniejsza Aktualizacja uwzględni w swoich założeniach możliwy wpływ budowy brakującego odcinka autostrady A1 od węzła Kowal do Strykowa, a także projektowany odcinek trasy S14, który stanowić będzie obwodnicę Zgierza. Należy nadmienić, że budowa autostrady A1 pozytywnie wpłynęła na strukturę oraz potoki

ruchu na analizowanych odcinkach DK91, co z pewnością zostanie wykazane podczas aktualizacji map akustycznych. Kolejnej poprawy klimatu akustycznego należy spodziewać się po wybudowaniu drogi S14. Zaproponowane zadania nie będą kolidować z ww. inwestycjami jak i ewentualnymi działaniami antyhałasowymi wynikającymi z ich realizacji.

Droga krajowa nr 1 – odcinek Łódź – Skrzyżowanie z drogą A1

Analizowany odcinek drogi o długości ok. 19,4 km rozpoczyna się w km 362+927, a kończy w km 382+333. Jest on częścią drogi krajowej (obecnie DK 91), stanowiącej ważny szlak komunikacyjny, łączący północ i południe Polski. Analizowany odcinek przebiega przez gminy Rzgów oraz Tuszyn w powiecie łódzkim wschodnim.

Rysunek 3. Lokalizacja analizowanego odcinka DK1 odcinek Łódź – Skrzyżowanie z drogą A1



W sąsiedztwie odcinka występują tereny miejskie oraz rolnicze z zabudową rozproszoną. Wg szacunków wykonanych w ramach Map akustycznych w zasięgu pasa analizy niekorzystnego oddziaływania hałasu (według wskaźnika L_{DWN}) emitowanego przez pojazdy poruszające się analizowanym odcinkiem DK1 mieszkało 6817 osób w 3185 lokalach mieszkalnych. Po zmianie dopuszczalnych poziomów hałasu na przekroczenia norm hałasu narażonych jest 509 osób w 239 lokalach mieszkalnych.

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

Tabela 3. Dane lokalizacyjno-techniczne analizowanego ciągu DK1 na odcinku odcinek Łódź – Skrzyżowanie z drogą A1

Symbol ident. odcinka (ID)	Nazwa odcinka	Wartość ŚDR wg. GPR 2010 [P/d]	Typ przekroju drogowego	Klasa drogi
LD_8_0844_1	ŁÓDŹ-RZGÓW	31784	2/2	GP
LD_8_0845_1	RZGÓW-TUSZYN	29364	2/2	GP
LD_8_0846_1	TUSZYN-SKRZYŻOWANIE Z DROGĄ A1	25061	2/2	GP

Opracowanie Mapy akustycznej zawiera również informację odnośnie lokalizacji ekranów akustycznych w analizowanym rejonie.

Tabela 4. Lokalizacja ekranów akustycznych przy DK1

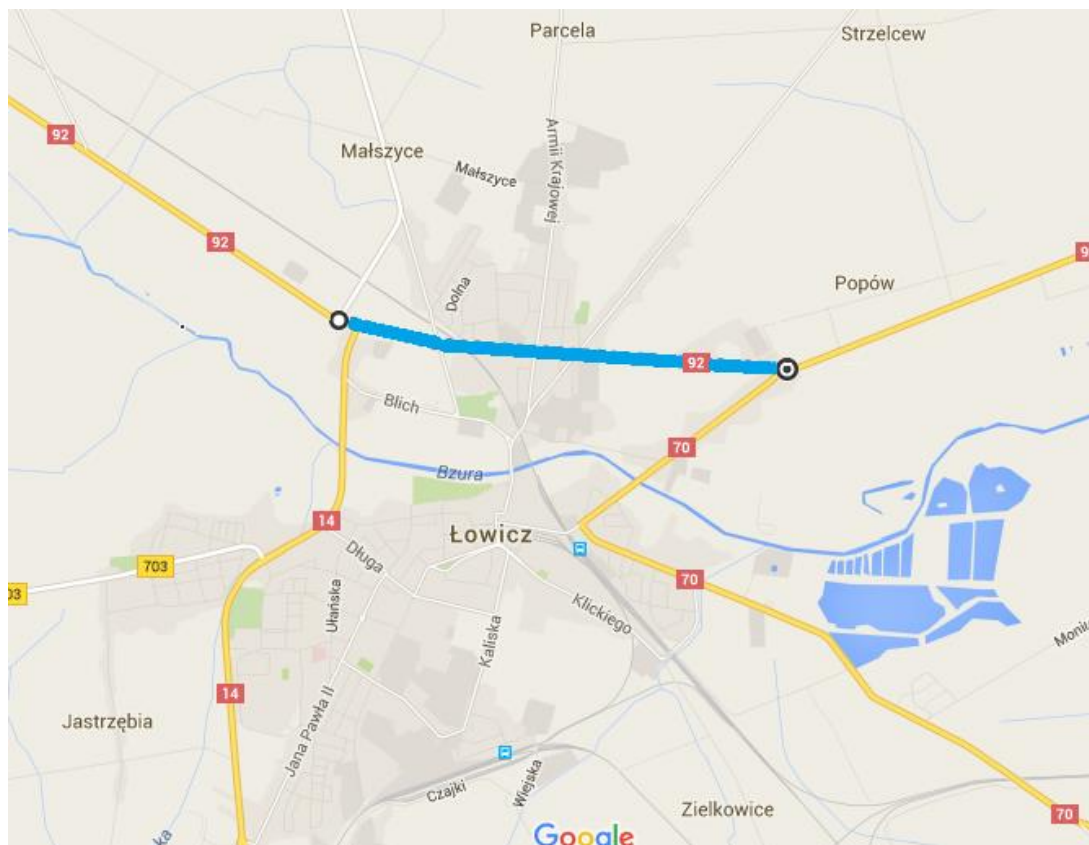
Nazwa ekranu	Strona	Orientacyjny kilometr początku i końca projektowanego ekranu		Długość ekranu [m]	Rodzaj ekranu	Wysokość ekranu [m]
		od	do			
1	2	3	4	5	6	7
LD_8_0844_1 - ŁÓDŹ-RZGÓW - 362+927 - 366+948 KM						
Ekran akustyczny 1	lewa	364+350	364+463	113	przezroczysty	5,0
Ekran akustyczny 2	lewa	364+465	364+490	25	przezroczysty	5,0
Ekran akustyczny 3	lewa	364+485	364+593	108	mieszany	5,0
Ekran akustyczny 4	lewa	366+290	366+392	102	mieszany	4,0
Ekran akustyczny 5	lewa	366+410	366+477	67	przezroczysty	4,0
LD_8_0845_1 - RZGÓW-TUSZYN - 366+948 - 375+120 KM						
Ekran akustyczny 6	prawa	371+985	372+037	52	mieszany	5,0
LD_8_0846_1 - TUSZYN-SKRZ. Z DROGA A11 375+120 - 382+333 KM						
Ekran akustyczny 1	prawa	374+872,50	375+155,50	283,0	odbijający	6,0
Ekran akustyczny 2	prawa	375+173,28	375+276,20	102,9	odbijający	6,0
Ekran akustyczny 3	prawa	375+270,65	375+445,00	174,4	odbijający	6,0
Ekran akustyczny 4	prawa	375+450,00	375+788,70	338,7	odbijający	6,0
Ekran akustyczny 5	prawa	376+095,00	376+612,00	517,0	pochłaniający	6,0
Ekran akustyczny 6	prawa	379+629,20	379+688,70	59,5	pochłaniający	5,0
Ekran akustyczny 7	prawa	379+710,50	379+954,90	244,4	pochłaniający	6,0
Ekran akustyczny 8	lewa	375+080,00	375+125,00	45,0	odbijający	6,0
Ekran akustyczny 9	lewa	375+118,61	375+136,61	18,0	odbijający	6,0
Ekran akustyczny 10	lewa	375+156,50	375+450,00	293,5	odbijający	6,0
Ekran akustyczny 11	lewa	375+450,00	376+020,65	570,7	odbijający	6,0
Ekran akustyczny 12	lewa	377+303,70	377+652,80	349,1	odbijający	6,0
Ekran akustyczny 13	lewa	377+725,00	377+856,10	131,1	odbijający	6,0
Ekran akustyczny 14	lewa	377+936,14	378+017,65	81,5	pochłaniający	6,0
Ekran akustyczny 15	lewa	378+046,10	378+104,15	58,1	pochłaniający	6,0
Ekran akustyczny 16	lewa	378+135,70	378+378,50	242,8	pochłaniający	6,0

Niniejsza Aktualizacja uwzględnia w swoich założeniach możliwy wpływ budowy brakującego odcinka autostrady A1 na odcinku Stryków – Tuszyn, który znacząco odciąży DK1 i wpłynie na poprawę klimatu akustycznego. Zaproponowane zadania nie będą kolidować z ww. inwestycją jak i ewentualnymi działaniami antyhałasowymi wynikającymi z jej realizacji.

Droga krajowa nr 92 na odcinku Łowicz /obwodnica/ (dawna DK2)

Analizowany ciąg DK92 (dawna DK2) o długości około 2,94 km rozpoczyna się w km 397+451, a kończy w km 400+387. W sąsiedztwie analizowanego ciągu drogowego, występują obszary miejskie ze zwartą zabudową mieszkaniową.

Rysunek 4. Lokalizacja analizowanego odcinka DK92 na odcinku Łowicz /obwodnica/



Wg szacunków wykonanych w ramach Map akustycznych w zasięgu pasa analizy niekorzystnego oddziaływania hałasu (według wskaźnika L_{DWN}) emitowanego przez pojazdy poruszające się analizowanym odcinkiem DK92 mieszkało 2248 osób w 1597 lokalach mieszkalnych. Po zmianie dopuszczalnych poziomów hałasu na przekroczenia norm hałasu narażonych jest 167 osób w 118 lokalach mieszkalnych.

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

Tabela 5. Dane lokalizacyjno-techniczne analizowanego ciągu DK92 na odcinku Łowicz /obwodnica/

Symbol ident. odcinka (ID)	Nazwa odcinka	Wartość ŚDR wg. GPR 2010 [P/d]	Typ przekroju drogowego	Klasa drogi
LD_8_0850_2	ŁOWICZ /OBWODNICA/	19048	1/2	GP

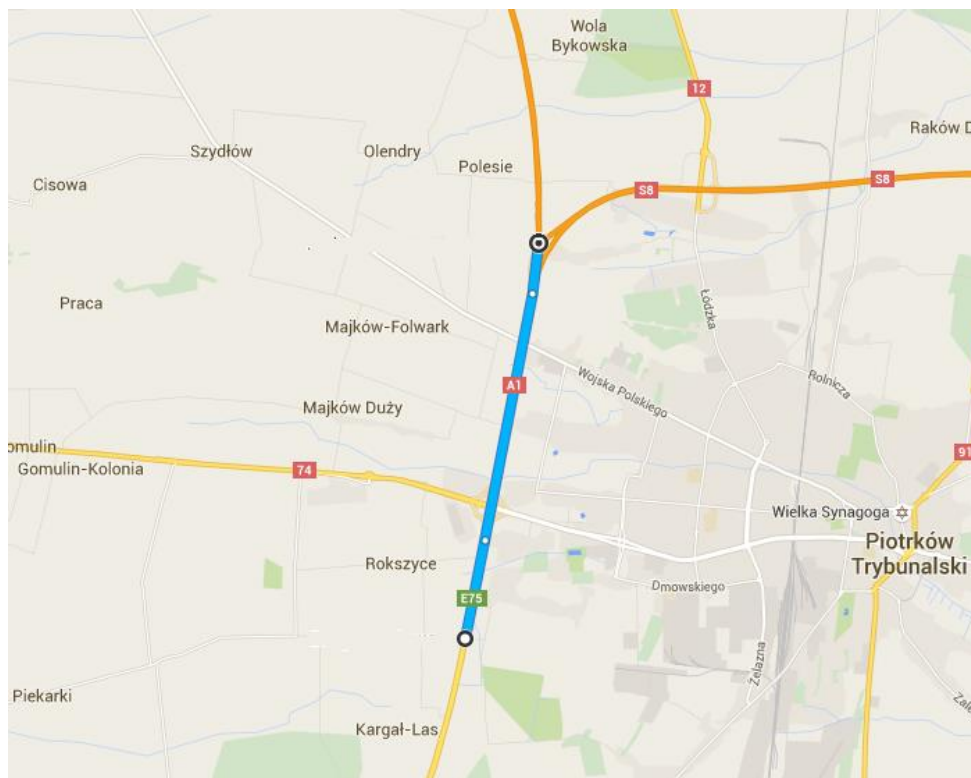
Niniejsza Aktualizacja uwzględni w swoich założeniach wpływ budowy brakującego odcinka autostrady A2 od węzła Stryków do węzła Konotopa, która odciążą analizowany odcinek DK92. Stopień redukcji emisji hałasu oszacowany zostanie podczas aktualizacji map akustycznych.

Autostrada A1 na odcinku Droga 8 - Rokszyce

Analizowany odcinek drogi o długości ok. 4,5 km rozpoczyna się w km 395+336, a kończy w km 399+837. Odcinek jest częścią autostrady A1, stanowiącej ważny szlak komunikacyjny, łączący północ i południe Polski.

Analizowany odcinek przebiega przez gminę wiejską Grabica w powiecie piotrkowskim oraz przez gminę miejską Piotrków Trybunalski.

Rysunek 5. Lokalizacja analizowanego odcinka Autostrady A1 na odcinku Droga 8 – Rokszyce



W sąsiedztwie odcinka występują tereny rolnicze z zabudową rozproszoną.

Wg szacunków wykonanych w ramach Map akustycznych w zasięgu pasa analizy niekorzystnego oddziaływania hałasu (według wskaźnika L_{DWN}) emitowanego przez pojazdy poruszające się analizowanym odcinkiem autostrady A1 mieszkało 503 osoby w 190 lokalach mieszkalnych. Po zmianie dopuszczalnych poziomów hałasu na przekroczenia norm hałasu narażone są 83 osoby w 31 lokalach mieszkalnych.

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

Tabela 6. Dane lokalizacyjno-techniczne analizowanego ciągu Autostrady A1 na odcinku Droga 8 - Rokszyce

Symbol ident. odcinka (ID)	Nazwa odcinka	Wartość ŚDR wg. GPR 2010 [P/d]	Typ przekroju drogowego	Klasa drogi
LD_8_0830_A1	DROGA 8-ROKSZYCE	44159	2/3	A

Autostrada A-1 na odcinku od węzła Tuszyń do granicy województwa śląskiego, czyli ok. 64,2 km (od km 335+937 do km 399+742) będzie biegła po obecnym śladzie drogi krajowej nr 1. Istniejąca trasa zostanie przebudowana do standardu autostrady. Dotyczy to zarówno istniejącego 19-kilometrowego odcinka autostrady A-1 od węzła „Tuszyń” do węzła „Bełchatów”, jak i pozostałych odcinków drogi krajowej nr 1.

Tabela 7. Lokalizacja planowanych ekranów akustycznych wzdłuż odcinka autostrady A1

Nazwa ekranu	Strona	Orientacyjny kilometr początku i końca projektowanego ekranu		Długość ekranu [m]	Rodzaj ekranu	Wysokość ekranu [m]
		od	do			
1	2	3	4	5	6	7
LD 8_0830_A1 - DROGA 8-ROKSZYCE - 395+336 - 399+837 KM						
E7 most	lewa	395+428	395+472	45	Odbijający, nieprzezroczysty do wys. 2,4m powyżej pasy pionowe /Obiekt PZSzd16a	5
E7	lewa	395+477	395+630	157	Pochłaniający	6
E6	lewa	395+630	395+740	111	Pochłaniający, zagięty kąt 450 panel 1 m	6+1
E6 most	lewa	395+738	395+774	37	Odbijający, nieprzezroczysty do wys. 2,4m powyżej pasy pionowe /Obiekt PZSzd17	5
E6	lewa	395+769	396+296	527	Pochłaniający, zagięty kąt 450 panel 1 m	6+1
E5B	lewa	398+120	398+320	200	Pochłaniający, zagięty kąt 450 panel 1 m	6+1
E5B most	lewa	398+317	398+348	31	Odbijający, nieprzezroczysty do wys. 2,4m powyżej pasy pionowe /Obiekt PZSzd18	5
E5B	lewa	398+345	398+442	97	Pochłaniający, zagięty kąt 450 panel 1 m	6+1
E5A most	lewa	398+438	398+471	33	Odbijający z pionowymi białymi pasami /Obiekt PG-336	5
E5A	lewa	398+468	398+754	288	Pochłaniający, zagięty kąt 450 panel 1 m	6+1
E5 most	lewa	398+750	399+121	371	Odbijający, nieprzezroczysty do wys. 2,4m powyżej pasy pionowe /Obiekt MA-337	5
E4	lewa	399+117	399+270	153	Pochłaniający, zagięty kąt 450 panel 1 m	6+1
E4 most	lewa	399+266	399+315	49	Odbijający, nieprzezroczysty do wys. 2,4m powyżej pasy pionowe /Obiekt PG-338	5
E4	lewa	399+311	399+778,51	467	Pochłaniający, zagięty kąt 450 panel 1 m	6+1
E3	prawa	398+250	398+316	66	Pochłaniający, zagięty kąt 450 panel 1 m	6+1
E3 most	prawa	398+313	398+343	30	Odbijający, nieprzezroczysty do wys. 2,4m powyżej pasy pionowe /Obiekt PZSzd18	5
E3	prawa	398+340	398+4335	95	Pochłaniający, zagięty kąt 450 panel 1 m	6+1
E3 most	prawa	398+431	398+464	33	Odbijający z pionowymi białymi pasami /Obiekt PG-336	5
E3	prawa	398+461	398+754	293	Pochłaniający, zagięty kąt 450 panel 1 m	6+1
E2 most	prawa	398+750	399+121	370	Odbijający, nieprzezroczysty do wys. 2,4m powyżej pasy pionowe /Obiekt MA-337	5
E1	prawa	399+117	399+268	151	Pochłaniający	6
E1 most	prawa	399+265	399+314	49	Odbijający, nieprzezroczysty do wys. 2,4m powyżej pasy pionowe /Obiekt PG-338	5
E1	prawa	399+310	399+375	65	Pochłaniający	6

Droga S8 na odcinku Droga A1 – granica województwa (dawna DK8)

Analizowany ciąg drogi o długości około 85 km, rozpoczyna się w km 324+772 w okolicach Piotrkowa Trybunalskiego, a kończy w km 408+753 na granicy z województwem mazowieckim. Do 2012 roku stanowił część drogi krajowej Nr 8, będącej ważnym szlakiem komunikacyjnym, łączącym rejony centralne Polski – odcinek obecnie gruntownie przebudowany. Analizowany odcinek przebiega przez gminy: Moszczenica, Wolbórz, Tomaszów Mazowiecki, Czerniewice, Rawa Mazowiecka, Biała Rawska oraz Kowiesy. Dodatkowo, zgodnie z przedstawionymi mapami akustycznymi, odcinek oddziałuje akustycznie na obszary zlokalizowane na terenie gminy Piotrków Trybunalski.

Rysunek 6. Lokalizacja analizowanego odcinka S8 na odcinku Droga A1 – granica województwa (dawna DK8)

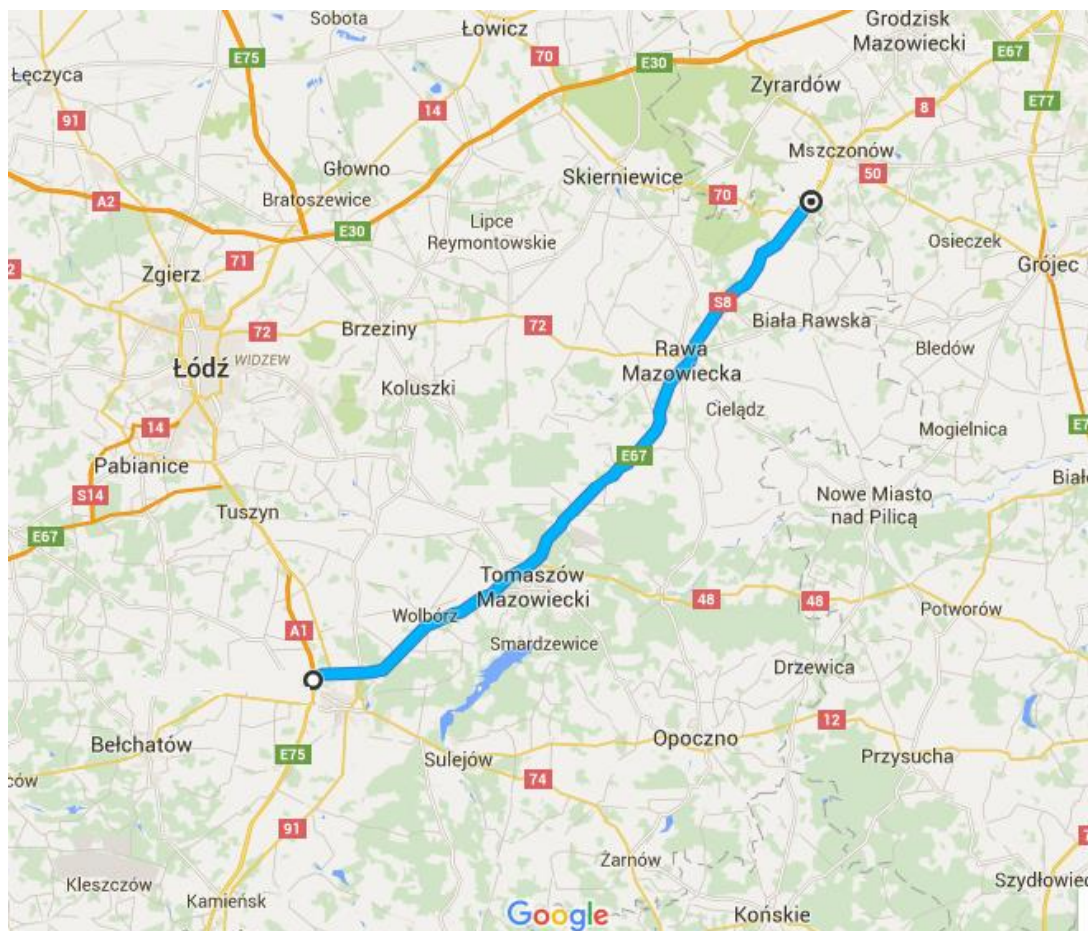


Tabela 8. Dane lokalizacyjno-techniczne analizowanego ciągu DK Nr 8 na odcinku Kępno – Piotrków Trybunalski – stan sprzed przebudowy do kategorii drogi ekspresowej S8

Symbol ident. odcinka (ID)	Nazwa odcinka	Wartość ŚDR wg. GPR 2010 [P/d]	Typ przekroju drogowego	Klasa drogi
LD_8_0861_8	DROGA A1-BYKI	27130	2/2	GP
LD_8_0862_8	BYKI-MESZCZE	28529	2/2	GP
LD_8_0863_8	MESZCZE-WOLBÓRZ	29559	2/2	GP
LD_8_0864_8	WOLBÓRZ-TOMASZÓW MAZ.	27154	2/2	GP
LD_8_0865_8	TOMASZÓW MAZ./OBWODNICA/	25819	2/2	GP
LD_8_0866_8	TOMASZÓW MAZ.- CZERNIEWICE	30177	2/2	GP
LD_8_0867_8	CZERNIEWICE-RAWA MAZ.	25959	2/2	GP
LD_8_0868_8	RAWA MAZ./OBWODNICA/	25774	2/2	GP
LD_8_0869_8	RAWA MAZ.-BABSK	29868	2/2	GP
LD_8_0870_8	BABSK-HUTA ZAWADZKA	30883	2/2	GP

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

Wg szacunków wykonanych w ramach Map akustycznych w zasięgu pasa niekorzystnego oddziaływania hałasu (według wskaźnika L_{DWN}) emitowanego przez pojazdy poruszające się analizowanym odcinkiem S8 mieszkało 11086 osób w 4550 lokalach mieszkalnych.

Na szczególną uwagę zwraca fakt, iż w 2012 roku oddano do użytku całkowicie przebudowaną drogę krajową nr 8 (DK8), na całej długości rozpatrywanego odcinka (od autostrady A1 do granicy z województwem mazowieckim), dostosowując ją do parametrów drogi ekspresowej.

Zarządca drogi (GDDKiA) wykonał zabezpieczenia akustyczne pokrywające się we wszystkich rejonach występowania przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu wykazanych w zaktualizowanych mapach akustycznych. W związku z powyższym dla wskazanego odcinka S8 zaproponowano jedynie działania wspomagające, a ocena skuteczności zastosowanych zabezpieczeń antyhałasowych będzie przeprowadzona na etapie opracowania kolejnej mapy akustycznej.

Tabela 9. Lokalizacja ekranów akustycznych wzdłuż DK8 (obecnie S8)

Lp.	Kilometraż początku	Kilometraż końca	Długość zabezpieczenia	Wysokość zabezpieczenia	Materiał wykonania
1	326+720	326+731	11	4,5	Aluminium
2	326+731	326+740	9	4,5	Aluminium
3	326+740	326+754	14	5,5	Aluminium
4	328+238	328+252	14	5	Poliwęglan
5	328+252	328+638	386	5,2	Aluminium
6	328+638	328+665	27	5	Poliwęglan
7	328+665	329+002	337	5,2	Aluminium
8	330+075	330+300	275	5,2	Aluminium
9	330+300	330+370	400	5,2	Aluminium
10	330+370	330+494	130	5,2	Aluminium
11	331+896	332+226	330	5,2	Aluminium
12	334+500	334+925	425	5,5	Aluminium
13	334+925	334+940	15	5	Aluminium
14	336+840	337+124	286	5,5	Aluminium
15	340+000	340+196	205	5,5	Aluminium
16	340+196	340+264	68	6	Aluminium
17	340+247	340+304	57	5	Aluminium
18	340+304	340+340	36	5	Poliwęglan
19	340+340	340+400	74	5,5	Aluminium
20	340+418	340+826	410	5,5	Aluminium
21	340+840	340+885	45	5,5	Aluminium
22	343+724	345+070	1346	5,2	Aluminium
23	345+067	345+116	55	5,2	Aluminium
24	347+314	348+310	1008	5,7	Aluminium
25	348+658	349+020	362	5,7	Aluminium
26	349+020	349+140	120	6	Aluminium
27	349+140	349+158	18	5	Poliwęglan
28	349+158	349+202	44	6	Aluminium
29	349+793	350+104	312	5,5	Aluminium
30	350+104	350+108	4	5	Poliwęglan
31	350+108	350+679	571	5,5	Aluminium
32	351+742	352+120	378	5	Aluminium
33	352+120	352+400	282	5,5	Aluminium
34	353+400	354+062	662	5,5	Aluminium
35	354+062	354+108	46	5	Poliwęglan
36	354+108	354+376	268	5,5	Aluminium
37	354+376	354+412	36	5	Poliwęglan
38	354+412	354+456	44	5	Poliwęglan
39	354+456	354+716	260	5,5	Aluminium
40	354+716	354+808	92	5	Poliwęglan
41	354+808	355+079	271	5,5	Aluminium
42	359+235	359+274	104	5,5	Aluminium
43	359+274	359+904	630	5,5	Aluminium
44	360+940	361+368	431	5,5	Aluminium
45	361+368	361+400	32	5	Poliwęglan
46	361+400	361+421	21	5	Poliwęglan
47	361+421	362+204	789	5,5	Aluminium
48	364+000	364+516	516	5,5	Aluminium
49	373+000	373+103	104	5,5	Aluminium
50	373+092	373+241	149	5,5	Aluminium
51	373+241	373+262	22	5	Poliwęglan
52	373+262	373+272	64	5,5	Aluminium
53	375+650	375+770	120	5,2	Aluminium
54	375+770	375+790	20	5,5	Aluminium
55	375+795	375+862	65	5,5	Aluminium
56	375+884	376+002	118	5,5	Aluminium
57	377+220	377+739	547	5,5	Aluminium

58	377+739	377+765	26	5	Poliwęglan
59	377+765	378+252	487	5,5	Aluminium
60	381+498	382+540	1042	5,5	Aluminium
61	382+536	382+610	74	5,5	Aluminium
62	382+630	382+724	94	5,5	Aluminium
63	382+702	382+821	119	5,5	Aluminium
64	382+821	382+840	19	5	Poliwęglan
65	382+840	383+105	265	5,5	Aluminium
66	383+804	384+318	1114	5,5	Aluminium
67	384+318	384+350	32	5	Poliwęglan
68	384+350	384+598	248	5,5	Aluminium
69	385+000	385+018	18	5,5	Aluminium
70	385+018	385+050	32	5	Poliwęglan
71	385+050	385+198	148	5,5	Aluminium
72	385+198	385+216	18	5	Poliwęglan
73	385+216	385+394	178	5,5	Aluminium
74	385+394	385+458	64	5	Aluminium
75	386+648	386+848	200	5	PVC
76	386+848	387+000	152	7	PVC
77	387+000	387+045	45	6	PVC
78	387+045	387+065	20	4	PVC
79	387+065	387+300	235	6	PVC
80	387+300	387+352	52	6	PVC
81	387+352	387+751	399	7	PVC
82	387+751	387+954	203	7	PVC
83	387+954	387+982	28	6	PVC
84	389+542	389+650	108	5	PVC
85	389+650	389+732	82	5	PVC
86	389+732	389+742	10	5	Poliwęglan
87	389+738	389+790	52	6	Poliwęglan
88	389+790	389+835	45	6	PVC
89	389+835	389+855	20	6	Poliwęglan
90	389+899	389+906	51	6	PVC
91	389+906	389+924	18	5	PVC
92	389+924	389+942	18	5	PVC
93	390+100	390+200	100	6	PVC
94	390+200	390+526	326	7	PVC
95	390+515	390+693	178	7	PVC
96	390+796	391+476	680	7	PVC
97	391+476	391+800	324	5	PVC
98	392+844	392+852	8	5	PVC
99	392+852	393+130	278	5	PVC
100	393+130	393+172	42	4	PVC
101	394+690	395+041	351	5	PVC
102	395+038	395+073	35	5	Poliwęglan
103	395+070	395+126	56	5	PVC
104	395+126	395+462	336	7	PVC
105	400+325	400+400	75	5	PVC
106	400+400	400+600	200	7	PVC
107	400+600	400+700	100	7	PVC
108	400+700	400+740	40	5	PVC
109	402+000	402+125	125	5	PVC
110	402+125	402+145	20	5	Poliwęglan
111	402+145	402+370	225	5	PVC
112	402+370	402+400	54	5	Poliwęglan
113	402+442	402+462	20	5	Poliwęglan
114	402+462	402+545	83	5	PVC
115	402+545	402+565	20	5	Poliwęglan
116	402+565	402+752	187	5	PVC
117	402+751	402+791	40	5	Poliwęglan
118	402+788	402+827	39	6	PVC
119	402+827	402+859	33	5	Poliwęglan
120	402+859	402+876	17	5	Poliwęglan
121	402+873	403+157	284	6	PVC
122	405+300	405+350	50	6	PVC
123	405+350	405+490	140	7	PVC
124	405+490	405+690	200	7	Poliwęglan
125	405+690	405+700	10	7	PVC
126	405+700	405+800	100	6	PVC
127	406+008	406+032	24	5	PVC
128	406+028	406+067	39	5	Poliwęglan
129	406+064	406+300	236	5	Poliwęglan

130	406+294	406+304	10	5	Poliwęglan
131	406+304	406+371	67	5	PVC
132	406+371	406+381	10	5	Poliwęglan
133	406+375	406+385	10	5	Poliwęglan
134	406+385	406+658	273	5	PVC
135	407+016	407+200	184	5	PVC
136	407+200	407+224	24	5	PVC
137	407+224	407+326	102	7	PVC
138	407+326	407+539	213	5	PVC

7.2 Trendy zmian klimatu akustycznego

Szczegółowa analiza trendów zmian klimatu akustycznego przeprowadzona została w opracowaniu Mapy akustycznej. Poniżej przytoczono najważniejsze wnioski, dotyczące zmian jakie zaszły na obszarach otaczających analizowane odcinki dróg w okresie dzielącym edycje map akustycznych (2006-2011). Zmianę charakterystyki źródła hałasu, czyli tym samym emisji hałasu drogowego, oparto na porównaniu i analizie natężenia ruchu pojazdów na danym odcinku. Pod uwagę wzięto odcinki dróg objęte zakresem niniejszej Aktualizacji Programu oraz wartości GPR z 2005 oraz 2010 roku.

Tabela 10. Tabełaryczne porównanie SDR z GPR 2005 r oraz z GPR 2010 r. na odcinku DROGA 8-ROKSZYCE, 395+336 - 399+837

Źródło danych	Numer drogi		Opis odcinka				Pojazdy silnikowe ogółem	Rodzajowa struktura ruchu pojazdów silnikowych						
	kraj.	E	Pikietaż		Długość (km)	Nazwa		Motocykle	Sam. osob. mikrobusy	Lekkie sam. ciężarowe (dostawcze)	Sam. ciężarowe		Autobusy	Ciągniki rolnicze
			Pocz.	Końc.							bez przyczep	z przyczepami		
	SDR	SDR	SDR	SDR	SDR	SDR		SDR	SDR	SDR	SDR			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
GPR 2005	A1	-	395+300	399+800	4,5	DROGA 8-ROKSZYCE	34234	68	20233	2870	2362	8559	205	0
GPR 2010	A1	0	395+336	399+837	4,501	DROGA 8-ROKSZYCE	44159	72	24601	4053	3042	12195	196	0
Ilościowa zmiana liczby pojazdów na dobę w 2010 r. względem 2005 r.							9925	4	4368	1183	680	3636	-9*	0
Procentowa zmiana liczby pojazdów na dobę w 2010 r. względem 2005 r.							29	5,9	21,6	41,2	28,8	42,5	-4,4*	-

Tabela 11. Tabełaryczne porównanie SDR z GPR 2005 r oraz z GPR 2010 r. na odcinku ZGIERZ/PRZEJŚCIE/, 335+458 - 340+719 (obecnie DK91)

Źródło danych	Numer drogi		Opis odcinka				Pojazdy silnikowe ogółem	Rodzajowa struktura ruchu pojazdów silnikowych						
	kraj.	E	Pikietaż		Długość (km)	Nazwa		Motocykle	Sam. osob. mikrobusy	Lekkie sam. ciężarowe (dostawcze)	Sam. ciężarowe		Autobusy	Ciągniki rolnicze
			Pocz.	Końc.							bez przyczep	z przyczepami		
	SDR	SDR	SDR	SDR	SDR	SDR		SDR	SDR	SDR	SDR	SDR	SDR	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
GPR 2005	1	E75	335+500	340+700	5,2	ZGIERZ/PRZEJŚCIE/	18684	37	13303	1756	916	2466	206	0
GPR 2010	1	E75	335+458	340+719	5,261	ZGIERZ/PRZEJŚCIE/	19980	63	14408	1852	707	2782	160	8
Ilościowy wzrost liczby pojazdów na dobę w 2010 r. względem 2005 r.							1296	26	1105	96	-209*	316	-46*	8
Procentowy wzrost liczby pojazdów na dobę w 2010 r. względem 2005 r.							6,9	70,3	8,3	5,5	-22,8*	12,8	-22,3*	-

Tabela 12. Tabełaryczne porównanie SDR z GPR 2005 r oraz z GPR 2010 r. na odcinku ZGIERZ-ŁÓDŹ, 340+719÷343+727 (obecnie DK91)

Źródło danych	Numer drogi		Opis odcinka				Pojazdy silnikowe ogółem	Rodzajowa struktura ruchu pojazdów silnikowych						
	kraj.	E	Pikietaż		Długość (km)	Nazwa		Motocykle	Sam. osob. mikrobusy	Lekkie sam. ciężarowe (dostawcze)	Sam. ciężarowe		Autobusy	Ciągniki rolnicze
			Pocz.	Końc.							bez przyczep	z przyczepami		
	SDR	SDR	SDR	SDR	SDR	SDR		SDR	SDR	SDR	SDR	SDR	SDR	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
GPR 2005	1	E75	340+700	343+700	3	ZGIERZ - ŁÓDŹ	26185	52	19927	2304	1152	2383	367	0
GPR 2010	1	E75	340+719	343+727	3,008	ZGIERZ-ŁÓDŹ	25551	102	18720	2196	1063	3219	247	4
Zmiana liczby pojazdów na dobę w 2010 r. względem 2005 r.							-634*	50	-1207*	-108*	-89*	836	-120*	4
Procentowa zmiana liczby pojazdów na dobę w 2010 r. względem 2005 r.							-2,4*	96,2	-6,1*	-4,7*	-7,7*	35,1	-32,7*	-

Tabela 13. Tabelaryczne porównanie SDR z GPR 2005 r oraz z GPR 2010 r. na odcinku ŁÓDŹ-RZGÓW, 362+927÷366+948

Źródło danych	Numer drogi		Opis odcinka				Pojazdy silnikowe ogółem	Rodzajowa struktura ruchu pojazdów silnikowych						
	kraj.	E	Pikietaż		Długość (km)	Nazwa		Motocykle	Sam. osob. mikrobusy	Lekkie sam. ciężarowe (dostawcze)	Sam. ciężarowe		Autobusy	Ciągniki rolnicze
			Pocz.	Końc.							bez przyczep	z przyczepami		
<i>1</i>	<i>2</i>	<i>3</i>	<i>4</i>	<i>5</i>	<i>6</i>	<i>7</i>	<i>8</i>	<i>9</i>	<i>10</i>	<i>11</i>	<i>12</i>	<i>13</i>	<i>14</i>	<i>15</i>
GPR 2005	1	E75	362+900	366+900	4	Łódź - Rzgów	27215	54	19758	2885	1089	3130	299	0
GPR 2010	1	-	362+927	366+948	4,021	ŁÓDŹ-RZGÓW	31784	116	23207	2601	1248	4290	312	10
Ilościowy wzrost liczby pojazdów na dobę w 2010 r. względem 2005 r.							4569	62	3449	-284*	159	1160	13	10
Procentowy wzrost liczby pojazdów na dobę w 2010 r. względem 2005 r.							16,8	114,8	17,5	-9,8*	14,6	37,1	4,3	-

Tabela 14. Tabelaryczne porównanie SDR z GPR 2005 r oraz z GPR 2010 r. na odcinku RZGÓW-TUSZYN, 366+948÷375+120

Źródło danych	Numer drogi		Opis odcinka				Pojazdy silnikowe ogółem	Rodzajowa struktura ruchu pojazdów silnikowych						
	kraj.	E	Pikietaż		Długość (km)	Nazwa		Motocykle	Sam. osob. mikrobusy	Lekkie sam. ciężarowe (dostawcze)	Sam. ciężarowe		Autobusy	Ciągniki rolnicze
			Pocz.	Końc.							bez przyczep	z przyczepami		
<i>1</i>	<i>2</i>	<i>3</i>	<i>4</i>	<i>5</i>	<i>6</i>	<i>7</i>	<i>8</i>	<i>9</i>	<i>10</i>	<i>11</i>	<i>12</i>	<i>13</i>	<i>14</i>	<i>15</i>
GPR 2005	1	E75	366+900	375+100	8,2	Rzgów - Tuszyn	27609	55	19851	2568	1601	3258	276	0
GPR 2010	1	E75	366+948	375+120	8,172	RZGÓW-TUSZYN	29364	86	20200	2389	1679	4775	231	4
Ilościowy wzrost liczby pojazdów na dobę w 2010 r. względem 2005 r.							1755	31	349	-179*	78	1517	-45*	4
Procentowy wzrost liczby pojazdów na dobę w 2010 r. względem 2005 r.							6,4	56,4	1,8	-7*	4,9	46,6	-16,3*	-

Tabela 15. Tabelaryczne porównanie SDR z GPR 2005 r oraz z GPR 2010 r. na odcinku TUSZYN-SKRZ. Z DROGA A1, 375+120÷382+333

Źródło danych	Numer drogi		Opis odcinka				Pojazdy silnikowe ogółem	Rodzajowa struktura ruchu pojazdów silnikowych						
	kraj.	E	Pikietaż		Długość (km)	Nazwa		Motocykle	Sam. osob. mikrobusy	Lekkie sam. ciężarowe (dostawcze)	Sam. ciężarowe		Autobusy	Ciągniki rolnicze
			Pocz.	Końc.							bez przyczep	z przyczepami		
<i>1</i>	<i>2</i>	<i>3</i>	<i>4</i>	<i>5</i>	<i>6</i>	<i>7</i>	<i>8</i>	<i>9</i>	<i>10</i>	<i>11</i>	<i>12</i>	<i>13</i>	<i>14</i>	<i>15</i>
GPR 2005	1	E75	375+100	382+300	7,2	TUSZYN-SKRZ. Z DROGA A1	20934	38	13218	2347	1389	3717	225	0
GPR 2010	1	E75	375+120	382+333	7,213	TUSZYN-SKRZ. Z DROGA A1	25061	46	16099	2673	1345	4695	199	4
Ilościowy wzrost liczby pojazdów na dobę w 2010 r. względem 2005 r.							4127	8	2881	326	-44*	978	-26*	4
Procentowy wzrost liczby pojazdów na dobę w 2010 r. względem 2005 r.							19,7	21,1	21,8	13,9	-3,2*	26,3	-11,6*	-

Tabela 16. Tabelaryczne porównanie SDR z GPR 2005 r oraz z GPR 2010 r. na odcinku ŁOWICZ/OBWODNICA/, 397+451÷400+387 (obecnie DK92)

Źródło danych	Numer drogi		Opis odcinka				Pojazdy silnikowe ogółem	Rodzajowa struktura ruchu pojazdów silnikowych						
	kraj.	E	Pikietaż		Długość (km)	Nazwa		Motocykle	Sam. osob. mikrobusy	Lekkie sam. ciężarowe (dostawcze)	Sam. ciężarowe		Autobusy	Ciągniki rolnicze
			Pocz.	Końc.							bez przyczep	z przyczepami		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
GPR 2005	2	E30	397+500	400+400	2,9	ŁOWICZ/OBWODNICA/	19408	19	9898	2213	1669	5415	194	0
GPR 2010	2	E30	397+451	400+387	2,936	ŁOWICZ/OBWODNICA/	19048	44	9122	1686	1216	6882	93	5
Zmiana liczby pojazdów na dobę w 2010 r. względem 2005 r.							-360*	25	-776*	-527*	-453*	1467	-101*	5
Procentowa zmiana liczby pojazdów na dobę w 2010 r. względem 2005 r.							-1,9*	131,6	-7,8*	-23,8*	-27,1*	27,1	-52,1*	-

Tabela 17. Tabelaryczne porównanie SDR z GPR 2005 r oraz z GPR 2010 r. na odcinku DROGA A1-BYKI, 324+772÷326+802 (obecnie S8)

Źródło danych	Numer drogi		Opis odcinka				Pojazdy silnikowe ogółem	Rodzajowa struktura ruchu pojazdów silnikowych						
	kraj.	E	Pikietaż		Długość (km)	Nazwa		Motocykle	Sam. osob. mikrobusy	Lekkie sam. ciężarowe (dostawcze)	Sam. ciężarowe		Autobusy	Ciągniki rolnicze
			Pocz.	Końc.							bez przyczep	z przyczepami		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
GPR 2005	8	E67	325+300	326+800	1,5	Droga A1 - Byki	19107	57	10987	1815	1452	4643	153	0
GPR 2010	8	E67	324+772	326+802	2,030	DROGA A1-BYKI	27130	48	13806	2187	2174	8809	104	2
Ilościowy wzrost liczby pojazdów na dobę w 2010 r. względem 2005 r.							8023	-9*	2819	372	722	4166	-49*	2
Procentowy wzrost liczby pojazdów na dobę w 2010 r. względem 2005 r.							42	-15,8*	25,7	20,5	49,7	89,7	-32*	-

Tabela 18. Tabelaryczne porównanie SDR z GPR 2005 r oraz z GPR 2010 r. na odcinku BYKI-MESZCZE, 326+802÷335+196 (obecnie S8)

Źródło danych	Numer drogi		Opis odcinka				Pojazdy silnikowe ogółem	Rodzajowa struktura ruchu pojazdów silnikowych						
	kraj.	E	Pikietaż		Długość (km)	Nazwa		Motocykle	Sam. osob. mikrobusy	Lekkie sam. ciężarowe (dostawcze)	Sam. ciężarowe		Autobusy	Ciągniki rolnicze
			Pocz.	Końc.							bez przyczep	z przyczepami		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
GPR 2005	8	E67	326+800	335+200	8,4	BYKI-MESZCZE	21794	44	12183	2397	1547	5492	131	0
GPR 2010	8	E67	326+802	335+196	8,394	BYKI-MESZCZE	28529	61	16570	3342	1493	6908	154	1
Ilościowy wzrost liczby pojazdów na dobę w 2010 r. względem 2005 r.							6735	17	4387	945	-54*	1416	23	1
Procentowy wzrost liczby pojazdów na dobę w 2010 r. względem 2005 r.							30,9	38,6	36	39,4	-3,5*	25,8	17,6	-

Tabela 19. Tabela porównania SDR z GPR 2005 r. oraz z GPR 2010 r. na odcinku MESZCZE-WOLBÓRZ, 335+196÷340+421 (obecnie S8)

Źródło danych	Numer drogi		Opis odcinka				Pojazdy silnikowe ogółem	Rodzajowa struktura ruchu pojazdów silnikowych						
	kraj.	E	Pikietaż		Długość (km)	Nazwa		Motocykle	Sam. osob. mikrobusy	Lekkie sam. ciężarowe (dostawcze)	Sam. ciężarowe		Autobusy	Ciągniki rolnicze
			Pocz.	Końc.							bez przycz.	z przycz.		
											SDR	SDR		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
GPR 2005	8	E67	335+200	340+400	5,2	MESZCZE-WOLBÓRZ	23640	71	13748	2674	1599	5405	143	0
GPR 2010	8	E67	335+196	340+421	5,225	MESZCZE-WOLBÓRZ	29559	52	17279	3714	1492	6837	184	1
Ilościowy wzrost liczby pojazdów na dobę w 2010 r. względem 2005 r.							5919	-19*	3531	1040	-107*	1432	41	1
Procentowy wzrost liczby pojazdów na dobę w 2010 r. względem 2005 r.							25	-26,8*	25,7	38,9	-6,7*	26,5	28,7	-

Tabela 20. Tabela porównania SDR z GPR 2005 r. oraz z GPR 2010 r. na odcinku WOLBÓRZ-TOMASZÓW MAZ., 340+421÷349+083 (obecnie S8)

Źródło danych	Numer drogi		Opis odcinka				Pojazdy silnikowe ogółem	Rodzajowa struktura ruchu pojazdów silnikowych						
	kraj.	E	Pikietaż		Długość (km)	Nazwa		Motocykle	Sam. osob. mikrobusy	Lekkie sam. ciężarowe (dostawcze)	Sam. ciężarowe		Autobusy	Ciągniki rolnicze
			Pocz.	Końc.							bez przyczep	z przyczepami		
											SDR	SDR		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
GPR 2005	8	E67	340+400	349+100	8,7	WOLBÓRZ-TOMASZÓW MAZ.	21975	44	13097	1824	1692	5164	154	0
GPR 2010	8	E67	340+421	349+083	8,662	WOLBÓRZ-TOMASZÓW MAZ.	27154	45	15417	2787	1658	7093	152	2
Ilościowy wzrost liczby pojazdów na dobę w 2010 r. względem 2005 r.							5179	1	2320	963	-34*	1929	-2*	2
Procentowy wzrost liczby pojazdów na dobę w 2010 r. względem 2005 r.							23,6	2,3	17,7	52,8	-2*	37,4	-1,3*	-

Tabela 21. Tabela porównania SDR z GPR 2005 r. oraz z GPR 2010 r. na odcinku TOMASZÓW MAZ./OBWODNICA/, 349+083÷354+379 (obecnie S8)

Źródło danych	Numer drogi		Opis odcinka				Pojazdy silnikowe ogółem	Rodzajowa struktura ruchu pojazdów silnikowych						
	kraj.	E	Pikietaż		Długość (km)	Nazwa		Motocykle	Sam. osob. mikrobusy	Lekkie sam. ciężarowe (dostawcze)	Sam. ciężarowe		Autobusy	Ciągniki rolnicze
			Pocz.	Końc.							bez przyczep	z przyczepami		
											SDR	SDR		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
GPR 2005	8	E67	349+100	354+200	5,1	TOMASZÓW MAZ. /OBWODNICA/	23008	46	13643	1887	1657	5637	138	0
GPR 2010	8	E67	349+083	354+379	5,296	TOMASZÓW MAZ. /OBWODNICA/	25819	49	14682	2478	1549	6926	132	3
Ilościowy wzrost liczby pojazdów na dobę w 2010 r. względem 2005 r.							2811	3	1039	591	-108*	1289	-6*	3
Procentowy wzrost liczby pojazdów na dobę w 2010 r. względem 2005 r.							12,2	6,5	7,6	31,3	-6,5*	22,9	-4,3*	-

Tabela 22. Tabełaryczne porównanie SDR z GPR 2005 r oraz z GPR 2010 r. na odcinku TOMASZÓW MAZ.-CZERNIEWICE, 354+379÷368+932 (obecnie S8)

Źródło danych	Numer drogi		Opis odcinka				Pojazdy silnikowe ogółem	Rodzajowa struktura ruchu pojazdów silnikowych						
	kraj.	E	Pikietaż		Długość (km)	Nazwa		Motocykle	Sam. osob. mikrobusy	Lekkie sam. ciężarowe (dostawcze)	Sam. ciężarowe		Autobusy	Ciągniki rolnicze
			Pocz.	Końc.							bez przyczep	z przyczepami		
	SDR	SDR	SDR	SDR	SDR	SDR		SDR	SDR	SDR	SDR	SDR	SDR	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
GPR 2005	8	E67	354+200	368+900	14,7	TOMASZÓW MAZ.-CZERNIEWICE	24155	48	14469	2416	1932	5097	193	0
GPR 2010	8	E67	354+379	368+932	14,553	TOMASZÓW MAZ.-CZERNIEWICE	30177	73	18331	2754	1766	7050	200	3
Ilościowy wzrost liczby pojazdów na dobę w 2010 r. względem 2005 r.							6022	25	3862	338	-166*	1953	7	3
Procentowy wzrost liczby pojazdów na dobę w 2010 r. względem 2005 r.							24,9	52,1	26,7	14	-8,6*	38,3	3,6	-

Tabela 23. Tabełaryczne porównanie SDR z GPR 2005 r oraz z GPR 2010 r. na odcinku CZERNIEWICE-RAWA MAZ., 368+932÷383+662 (obecnie S8)

Źródło danych	Numer drogi		Opis odcinka				Pojazdy silnikowe ogółem	Rodzajowa struktura ruchu pojazdów silnikowych						
	kraj.	E	Pikietaż		Długość (km)	Nazwa		Motocykle	Sam. osob. mikrobusy	Lekkie sam. ciężarowe (dostawcze)	Sam. ciężarowe		Autobusy	Ciągniki rolnicze
			Pocz.	Końc.							bez przyczep	z przyczepami		
	SDR	SDR	SDR	SDR	SDR	SDR		SDR	SDR	SDR	SDR	SDR	SDR	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
GPR 2005	8	E67	368+900	383+700	14,8	CZERNIEWICE-RAWA MAZ.	24137	39	14480	2496	1831	5094	197	0
GPR 2010	8	E67	368+932	383+662	14,730	CZERNIEWICE-RAWA MAZ.	25959	48	14557	2422	1928	6829	173	2
Ilościowy wzrost liczby pojazdów na dobę w 2010 r. względem 2005 r.							1822	9	77	-74*	97	1735	-24*	2
Procentowy wzrost liczby pojazdów na dobę w 2010 r. względem 2005 r.							7,5	23,1	0,5	-3*	5,3	34,1	-12,2*	-

Tabela 24. Tabełaryczne porównanie SDR z GPR 2005 r oraz z GPR 2010 r. na odcinku RAWA MAZ./OBWODNICA/, 383+662÷385+901 (obecnie S8)

Źródło danych	Numer drogi		Opis odcinka				Pojazdy silnikowe ogółem	Rodzajowa struktura ruchu pojazdów silnikowych						
	kraj.	E	Pikietaż		Długość (km)	Nazwa		Motocykle	Sam. osob. mikrobusy	Lekkie sam. ciężarowe (dostawcze)	Sam. ciężarowe		Autobusy	Ciągniki rolnicze
			Pocz.	Końc.							bez przycz.	z przycz.		
	SDR	SDR	SDR	SDR	SDR	SDR		SDR	SDR	SDR	SDR	SDR	SDR	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
GPR 2005	8	E67	383+700	385+900	2,2	RAWA MAZ./OBWODNICA/	25107	50	14838	3038	1808	5197	176	0
GPR 2010	8	E67	383,662	385,901	2,239	RAWA MAZ./OBWODNICA/	25774	48	14802	2784	1466	6531	141	2
Ilościowy wzrost liczby pojazdów na dobę w 2010 r. względem 2005 r.							667	-2*	-36*	-254*	-342*	1334	-35*	2
Procentowy wzrost liczby pojazdów na dobę w 2010 r. względem 2005 r.							2,7	-4*	-0,2*	-8,4*	-18,9*	25,7	-19,9*	-

Tabela 25. Tabelaryczne porównanie SDR z GPR 2005 r oraz z GPR 2010 r. na odcinku RAWA MAZ.-BABSK, 385+901÷393+058 (obecnie S8)

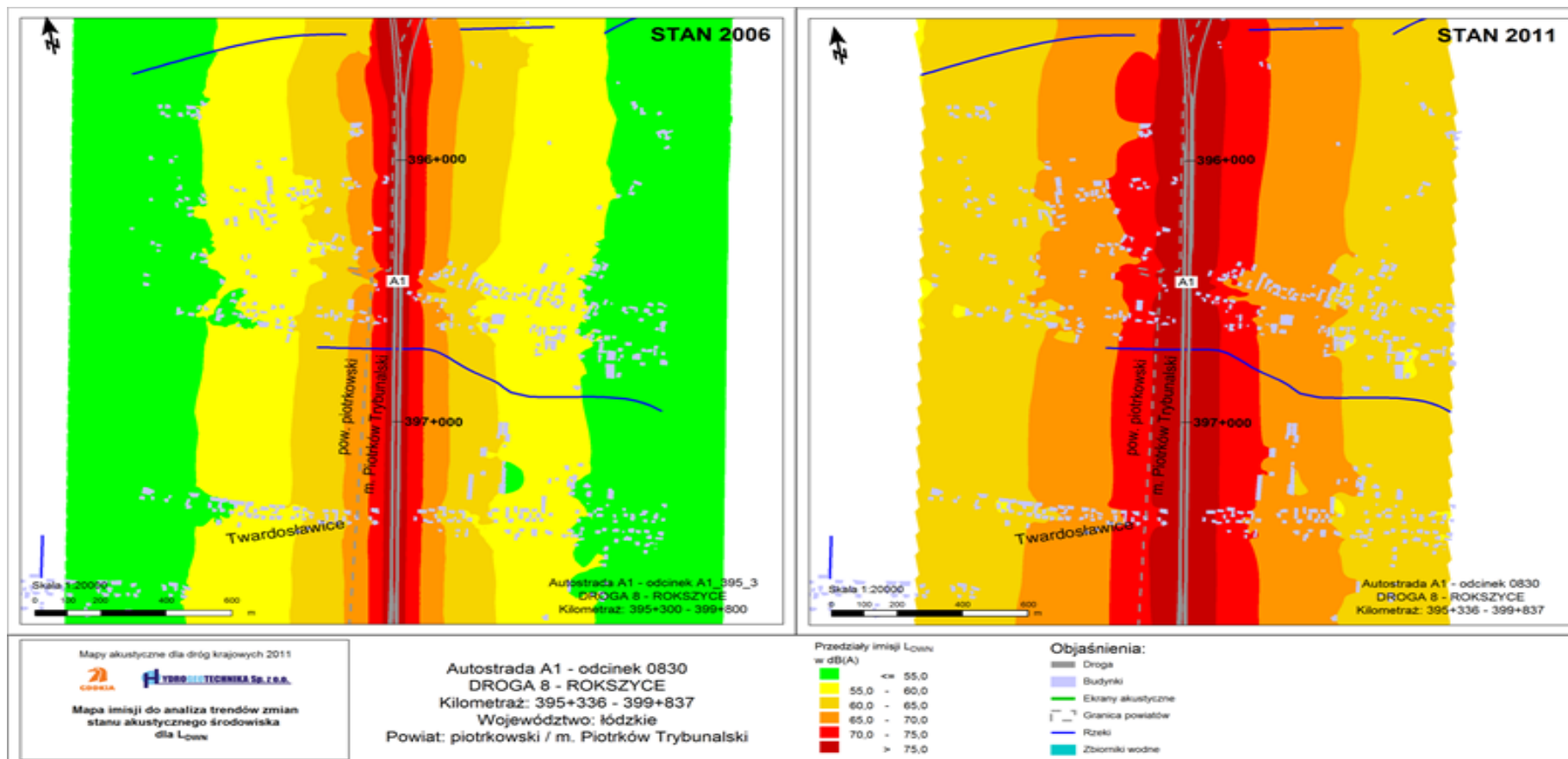
Źródło danych	Numer drogi		Opis odcinka				Pojazdy silnikowe ogółem	Rodzajowa struktura ruchu pojazdów silnikowych						
	kraj.	E	Pikietaż		Długość (km)	Nazwa		Motocykle	Sam. osob. mikrobusy	Lekkie sam. ciężarowe (dostawcze)	Sam. ciężarowe		Autobusy	Ciągniki rolnicze
			Pocz.	Końc.							bez	z		
											przycz.	przycz.		
SDR	SDR	SDR	SDR	SDR	SDR	SDR	SDR	SDR	SDR	SDR	SDR			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
GPR 2005	8	E67	385+900	393+100	7,2	RAWA MAZ.-BABSK	24145	48	14898	2487	1714	4757	241	0
GPR 2010	8	E67	385+901	393+058	7,157	RAWA MAZ.-BABSK	29868	66	17729	3199	1662	6983	224	5
Ilościowy wzrost liczby pojazdów na dobę w 2010 r. względem 2005 r.							5723	18	2831	712	-52*	2226	-17*	5
Procentowy wzrost liczby pojazdów na dobę w 2010 r. względem 2005 r.							23,7	37,5	19	28,6	-3*	46,8	-7,1*	-

Tabela 26. Tabelaryczne porównanie SDR z GPR 2005 r oraz z GPR 2010 r. na odcinku BABSK-HUTA ZAWADZKA, 393+058÷407+277 (obecnie S8)

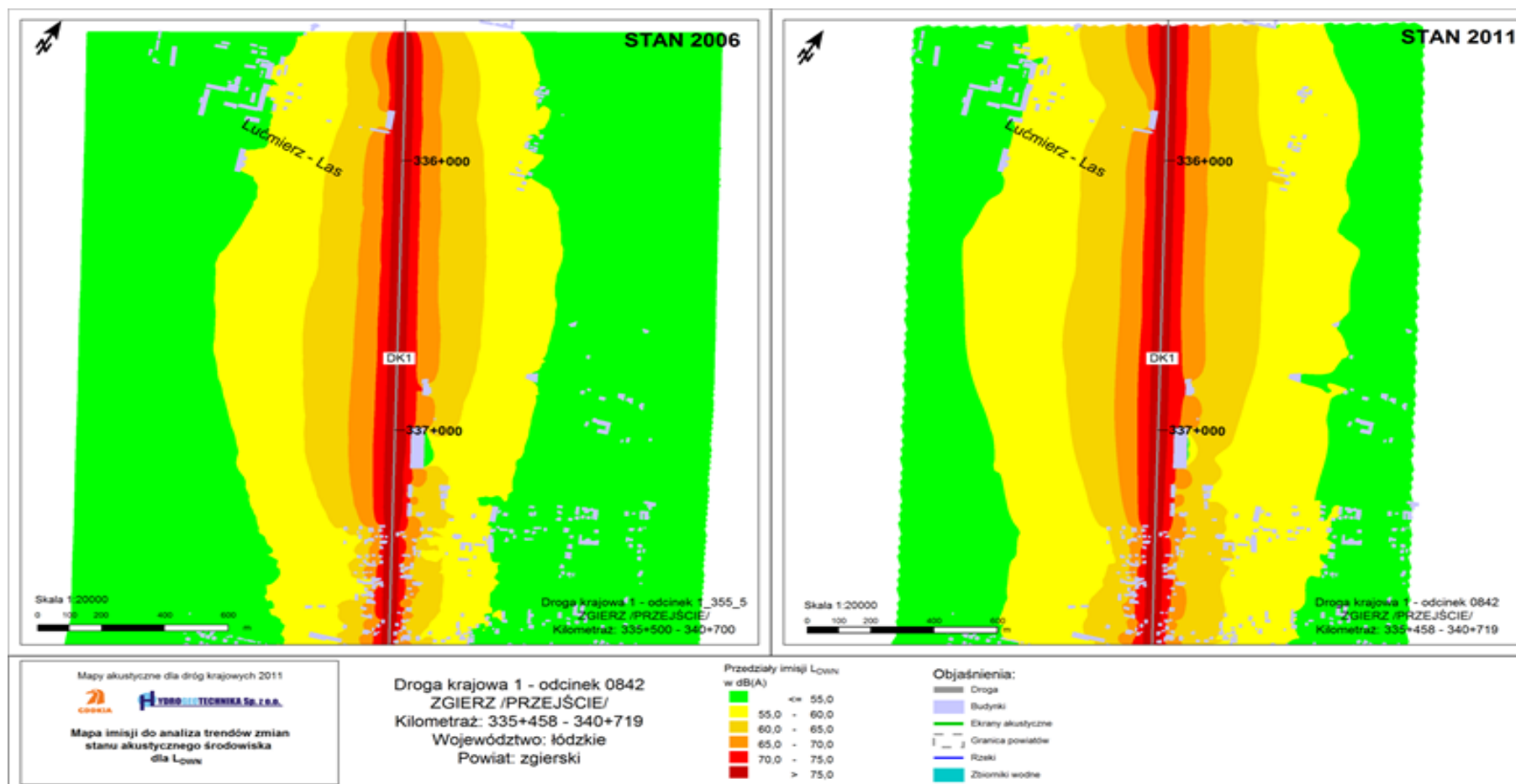
Źródło danych	Numer drogi		Opis odcinka				Pojazdy silnikowe ogółem	Rodzajowa struktura ruchu pojazdów silnikowych						
	kraj.	E	Pikietaż		Długość (km)	Nazwa		Motocykle	Sam. osob. mikrobusy	Lekkie sam. ciężarowe (dostawcze)	Sam. ciężarowe		Autobusy	Ciągniki rolnicze
			Pocz.	Końc.							bez	z		
											przycz.	przycz.		
SDR	SDR	SDR	SDR	SDR	SDR	SDR	SDR	SDR	SDR	SDR	SDR			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
GPR 2005	8	E67	393+100	407+300	14,2	BABSK-HUTA ZAWADZKA	25916	52	16490	2488	1732	4870	284	0
GPR 2010	8	E67	393,058	407,277	14,219	BABSK-HUTA ZAWADZKA	30883	58	18657	3197	1759	7013	198	1
Ilościowy wzrost liczby pojazdów na dobę w 2010 r. względem 2005 r.							4967	6	2167	709	27	2143	-86*	1
Procentowy wzrost liczby pojazdów na dobę w 2010 r. względem 2005 r.							19,2	11,5	13,1	28,5	1,6	44	-30,3*	-

Tabela 27. Tabelaryczne porównanie SDR z GPR 2005 r oraz z GPR 2010 r. na odcinku HUTA ZAWADZKA-GR.WOJ., 407+277÷408+753 (obecnie S8)

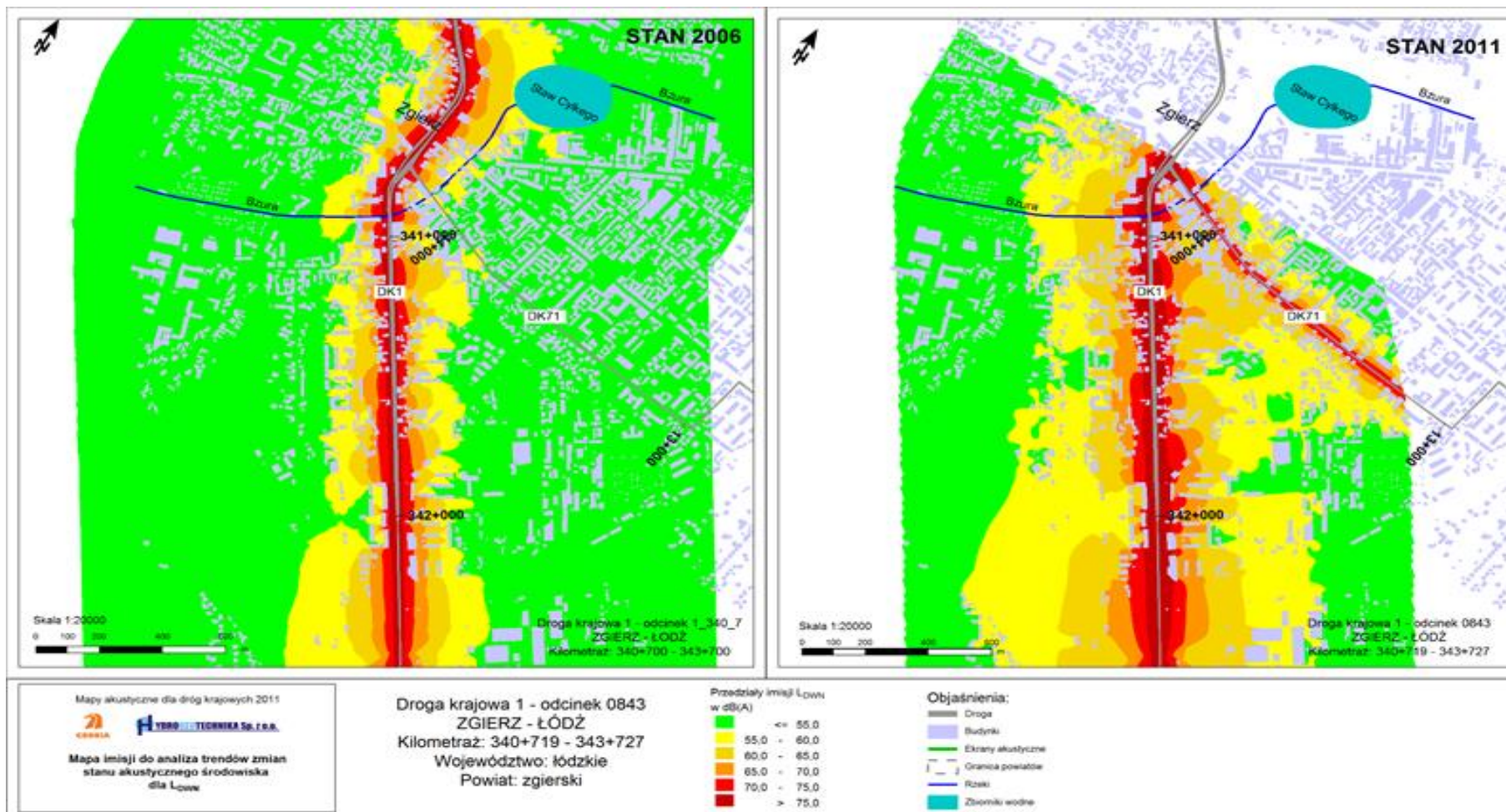
Źródło danych	Numer drogi		Opis odcinka				Pojazdy silnikowe ogółem	Rodzajowa struktura ruchu pojazdów silnikowych						
	kraj.	E	Pikietaż		Długość (km)	Nazwa		Motocykle	Sam. osob. mikrobusy	Lekkie sam. ciężarowe (dostawcze)	Sam. ciężarowe		Autobusy	Ciągniki rolnicze
			Pocz.	Końc.							bez	z		
											przycz.	przycz.		
SDR	SDR	SDR	SDR	SDR	SDR	SDR	SDR	SDR	SDR	SDR	SDR			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
GPR 2005	8	E67	407+300	408+800	1,5	HUTA ZAWADZKA-GR.WOJ.	31118	62	20849	2614	1960	5415	218	0
GPR 2010	8	E67	407+277	408+753	1,476	HUTA ZAWADZKA-GR.WOJ.	33185	52	19383	3672	2196	7686	195	1
Ilościowa zmiana liczby pojazdów na dobę w 2010 r. względem 2005 r.							2067	-10*	-1466*	1058	236	2271	-23*	1
Procentowa zmiana liczby pojazdów na dobę w 2010 r. względem 2005 r.							6,6	-16,1*	-7*	40,5	12	41,9	-10,6*	-



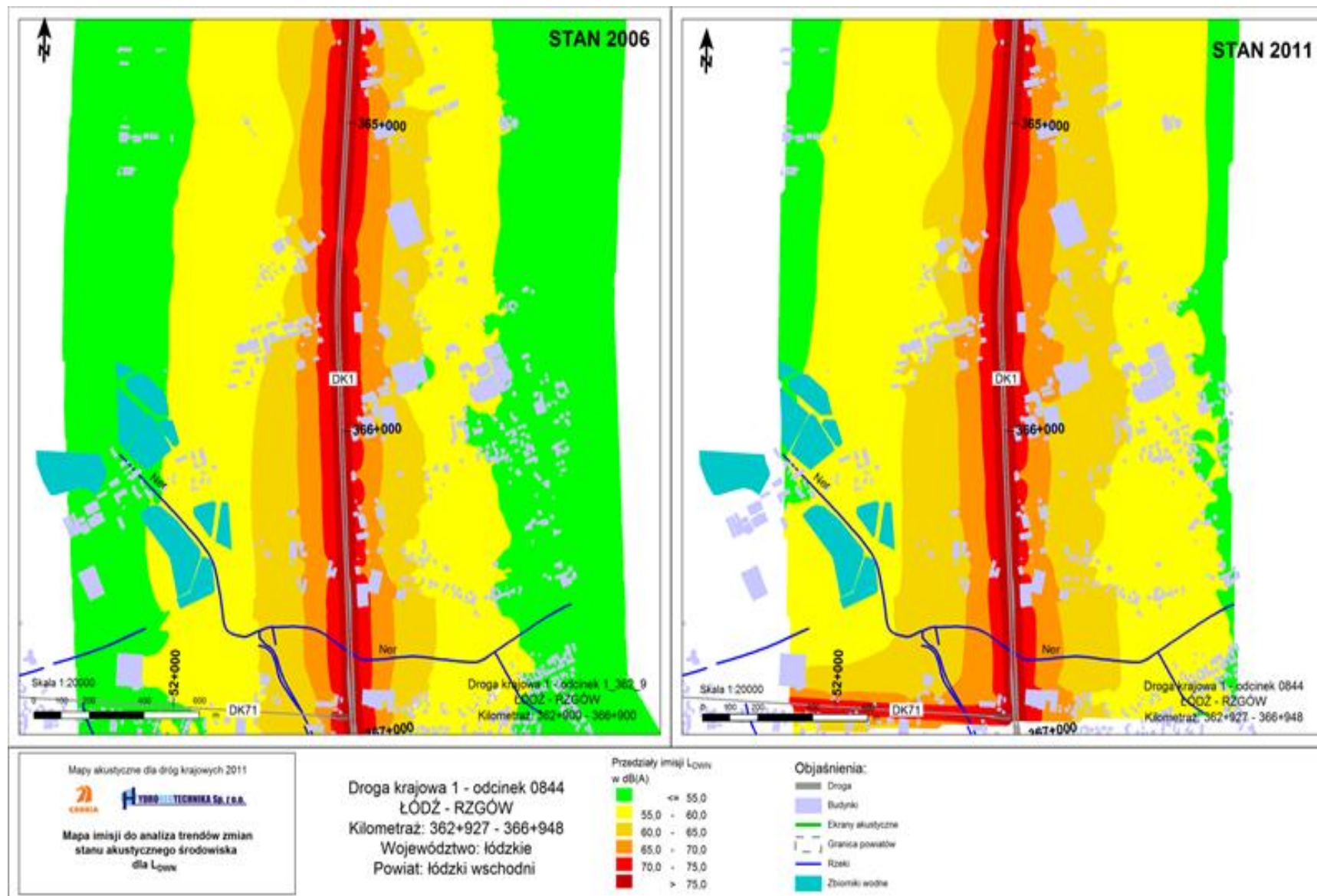
Rysunek 7. Prezentacja zmian w przestrzennym rozkładzie izofon poziomu hałasu wyrażonego wskaźnikiem L_{DWN} dla odcinka DROGA 8-ROKSZYCE, 395+336÷399+837



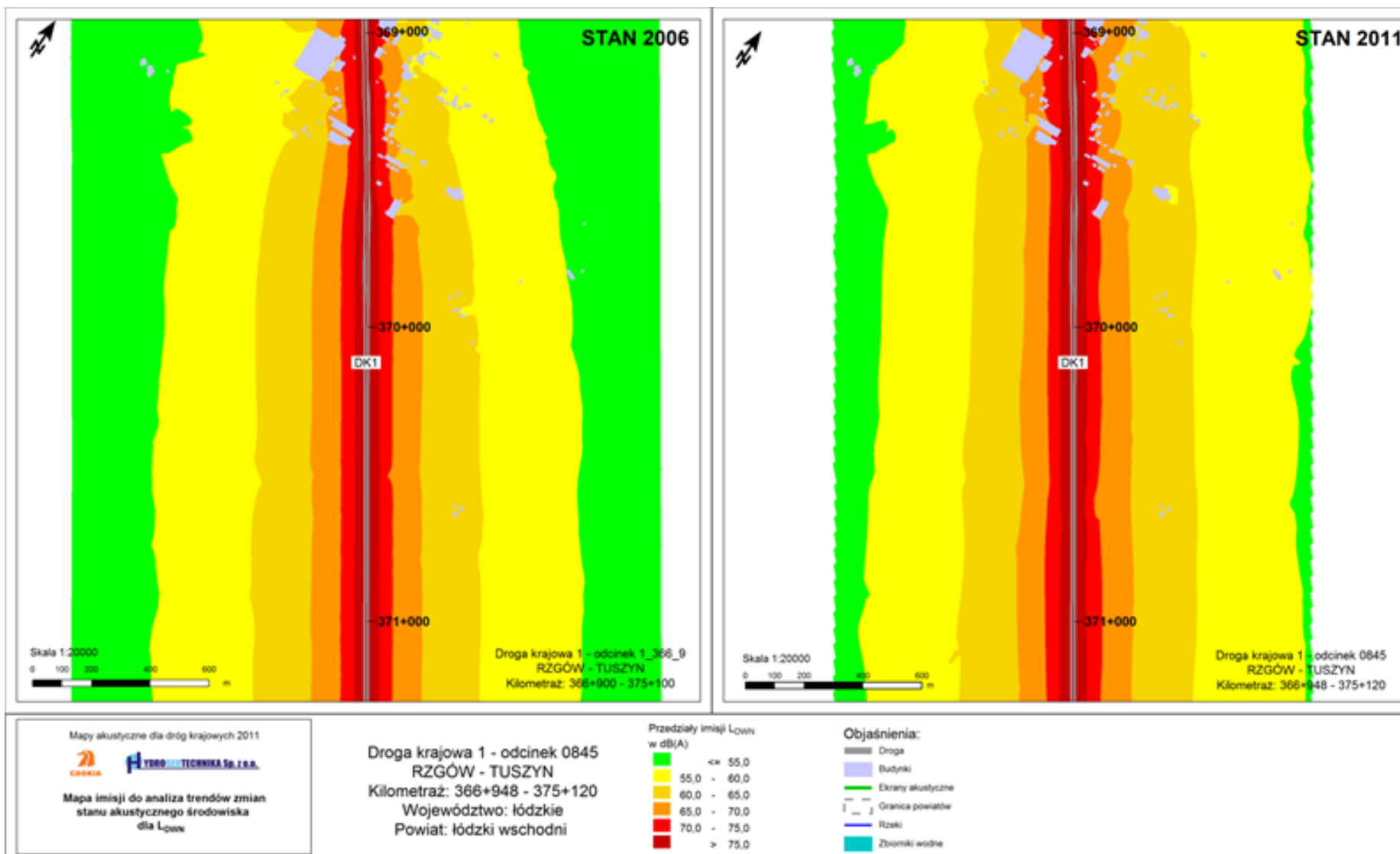
Rysunek 8. Prezentacja zmian w przestrzennym rozkładzie izofon poziomu hałasu wyrażonego wskaźnikiem L_{DWN} dla odcinka ZGIERZ/PRZEJŚCIE/, 335+458÷340+719 (obecnie DK91)



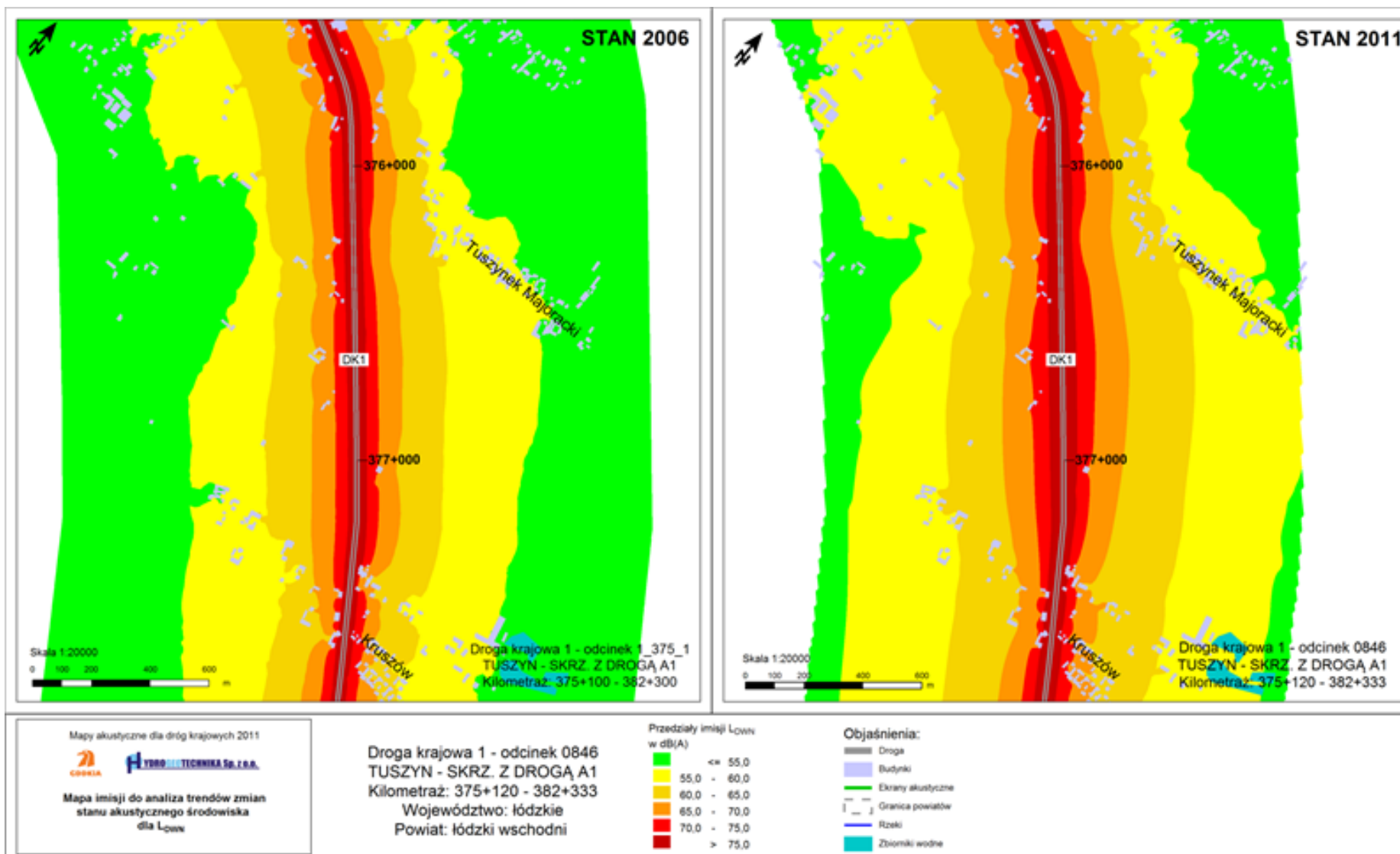
Rysunek 9. Prezentacja zmian w przestrzennym rozkładzie izofon poziomu hałasu wyrażonego wskaźnikiem L_{DWN} dla odcinka ZGIERZ-ŁÓDŹ, 340+719÷343+727 (obecnie DK91)



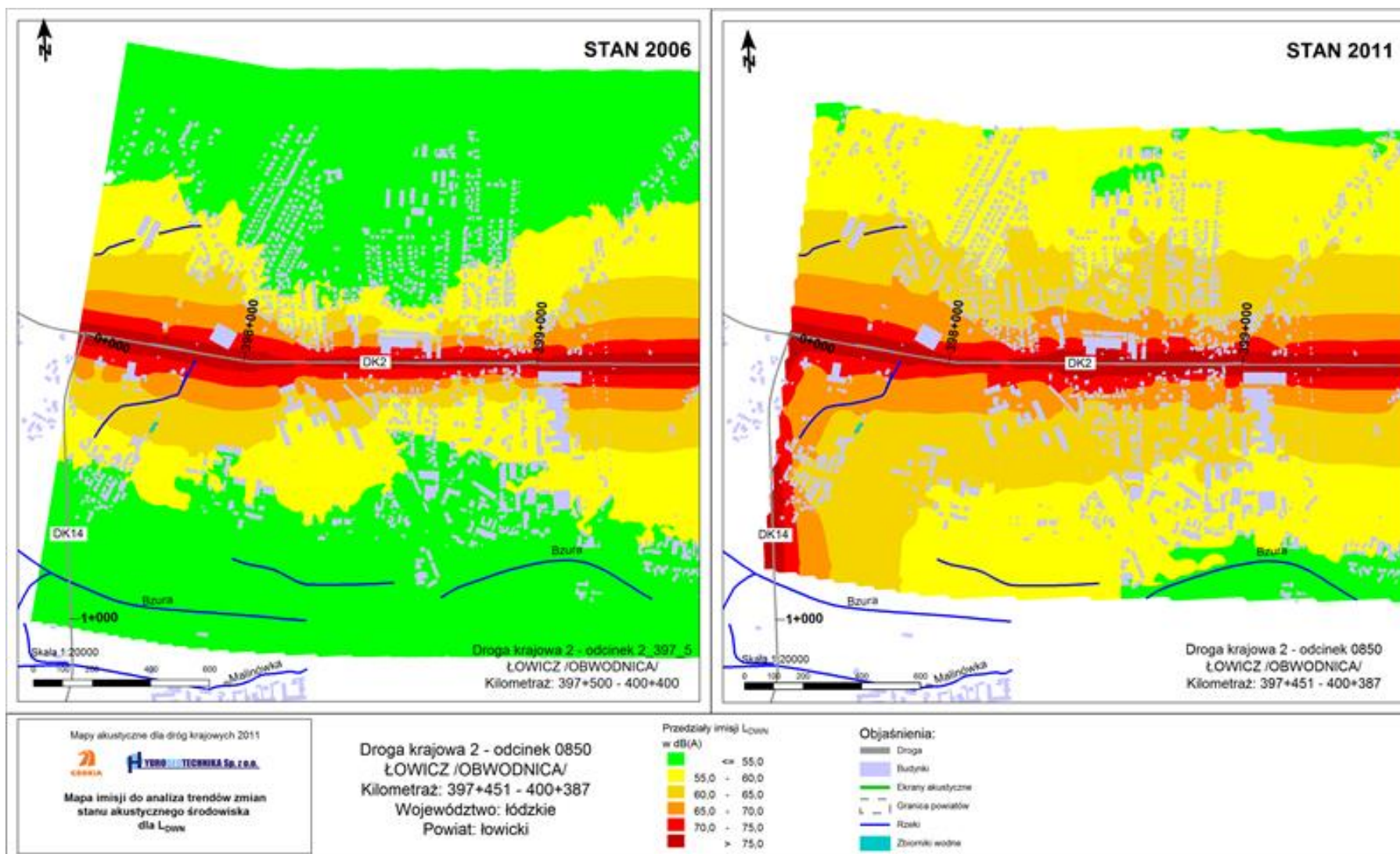
Rysunek 10. Prezentacja zmian w przestrzennym rozkładzie izofon poziomu hałasu wyrażonego wskaźnikiem L_{DWN} dla odcinka ŁÓDŹ-RZGÓW, 362+927÷366+948



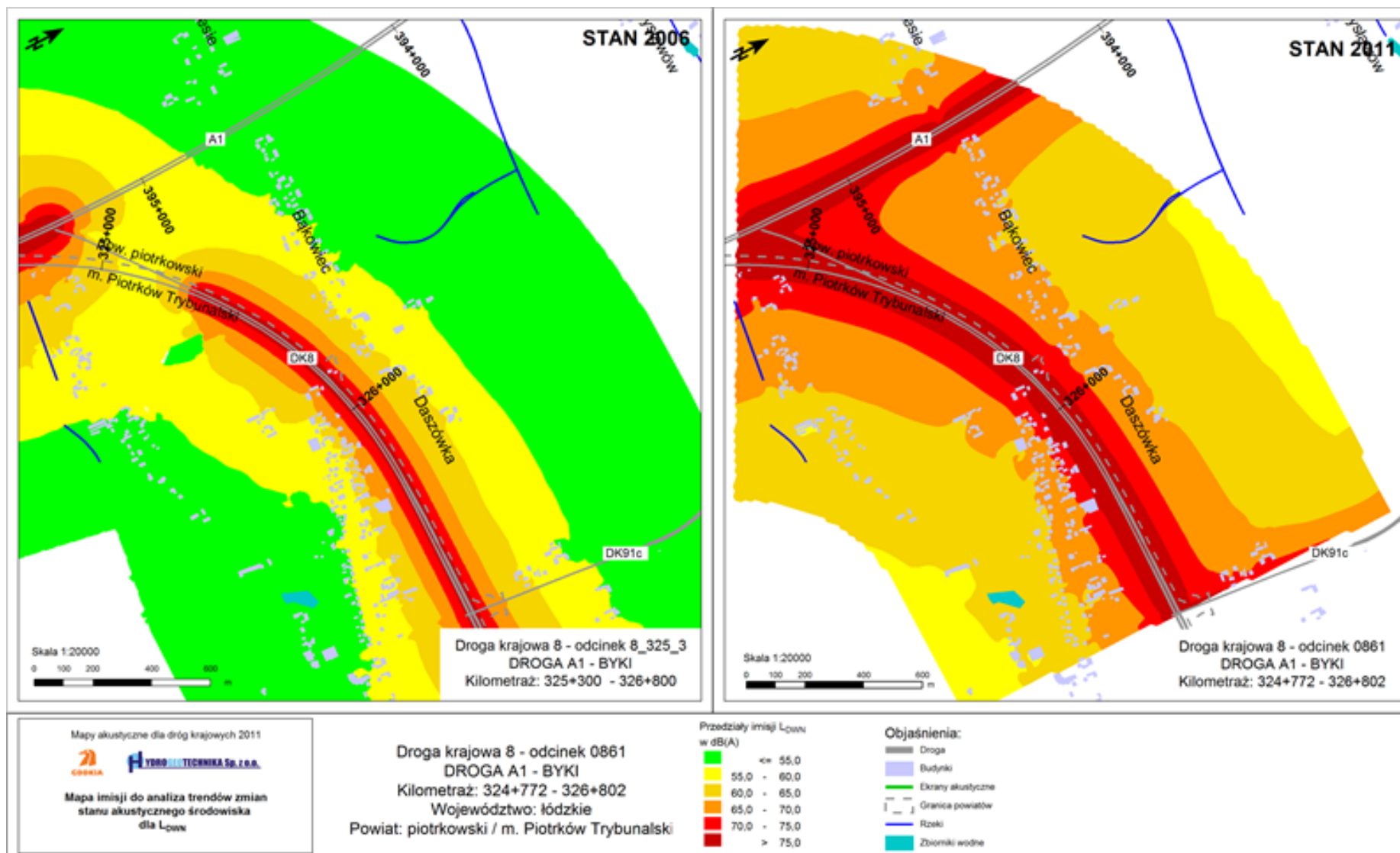
Rysunek 11. Prezentacja zmian w przestrzennym rozkładzie izofon poziomu hałasu wyrażonego wskaźnikiem L_{DWN} dla odcinka RZGÓW-TUSZYN, 366+948÷375+120



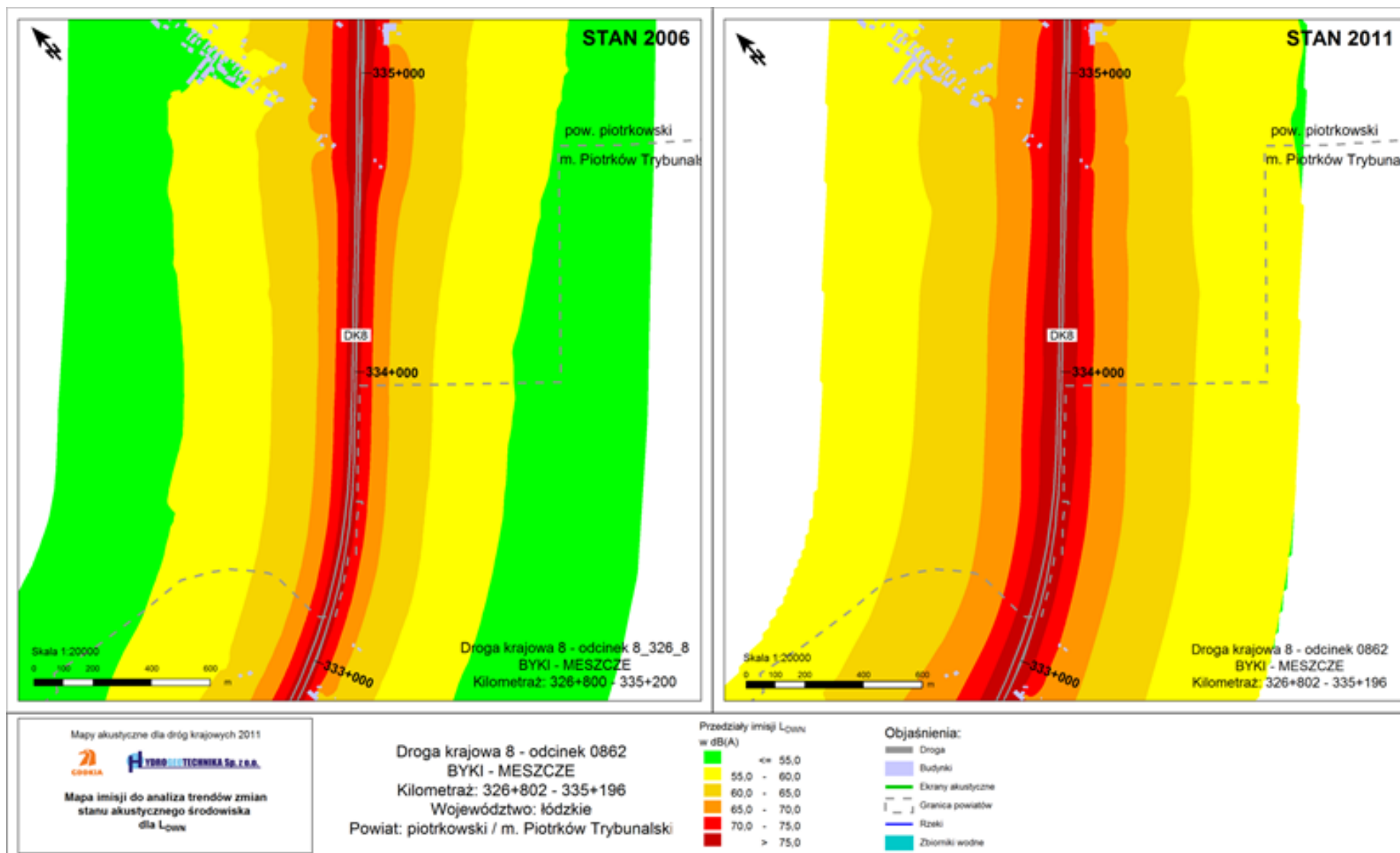
Rysunek 12. Prezentacja zmian w przestrzennym rozkładzie izofon poziomu hałasu wyrażonego wskaźnikiem L_{DWN} dla odcinka TUSZYN-SKRZ. Z DROGĄ A1, 375+120÷382+333



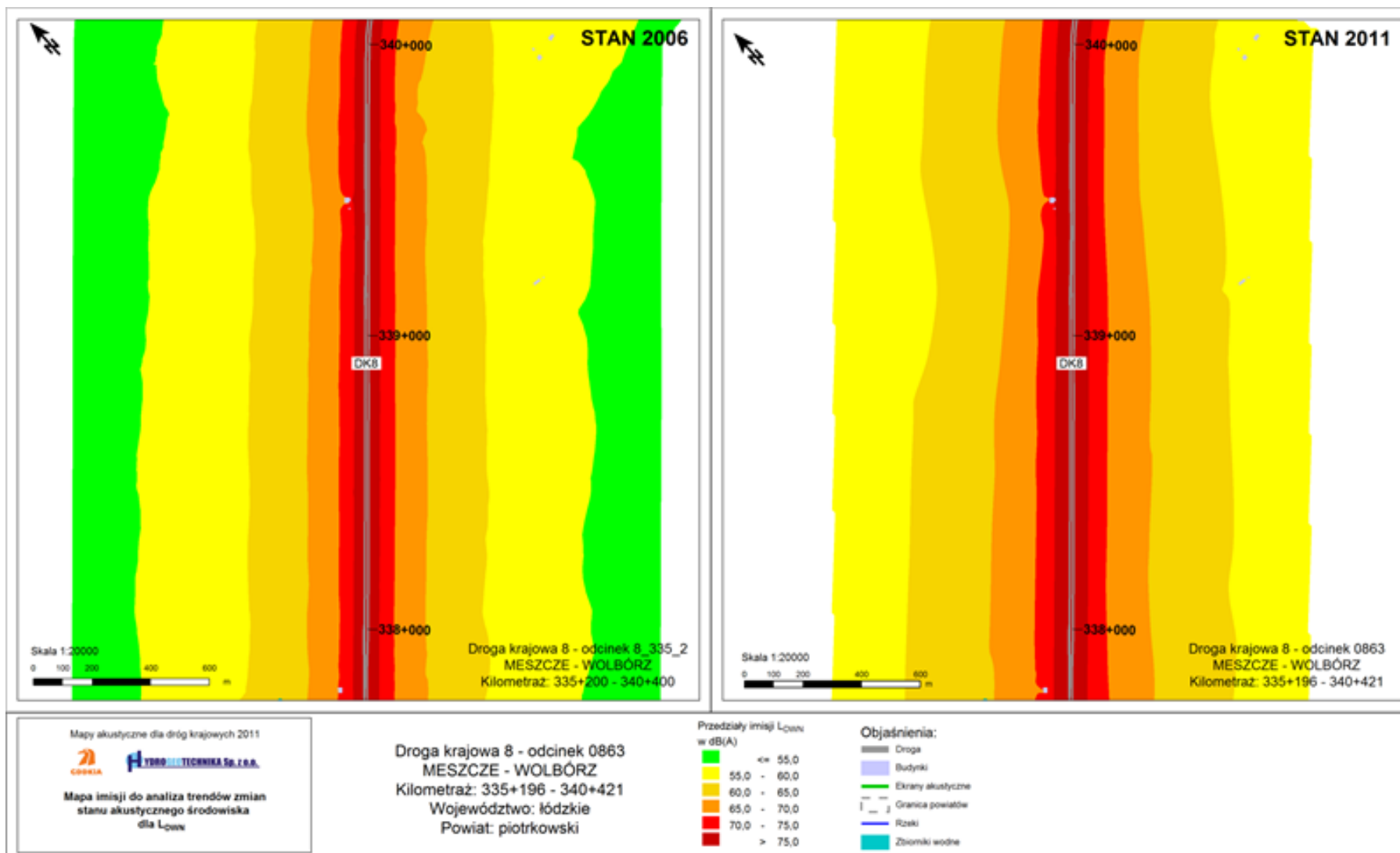
Rysunek 13. Prezentacja zmian w przestrzennym rozkładzie izofon poziomu hałasu wyrażonego wskaźnikiem L_{DWN} dla odcinka ŁOWICZ/OBWODNICA/, 397+451÷400+387 (obecnie DK92)



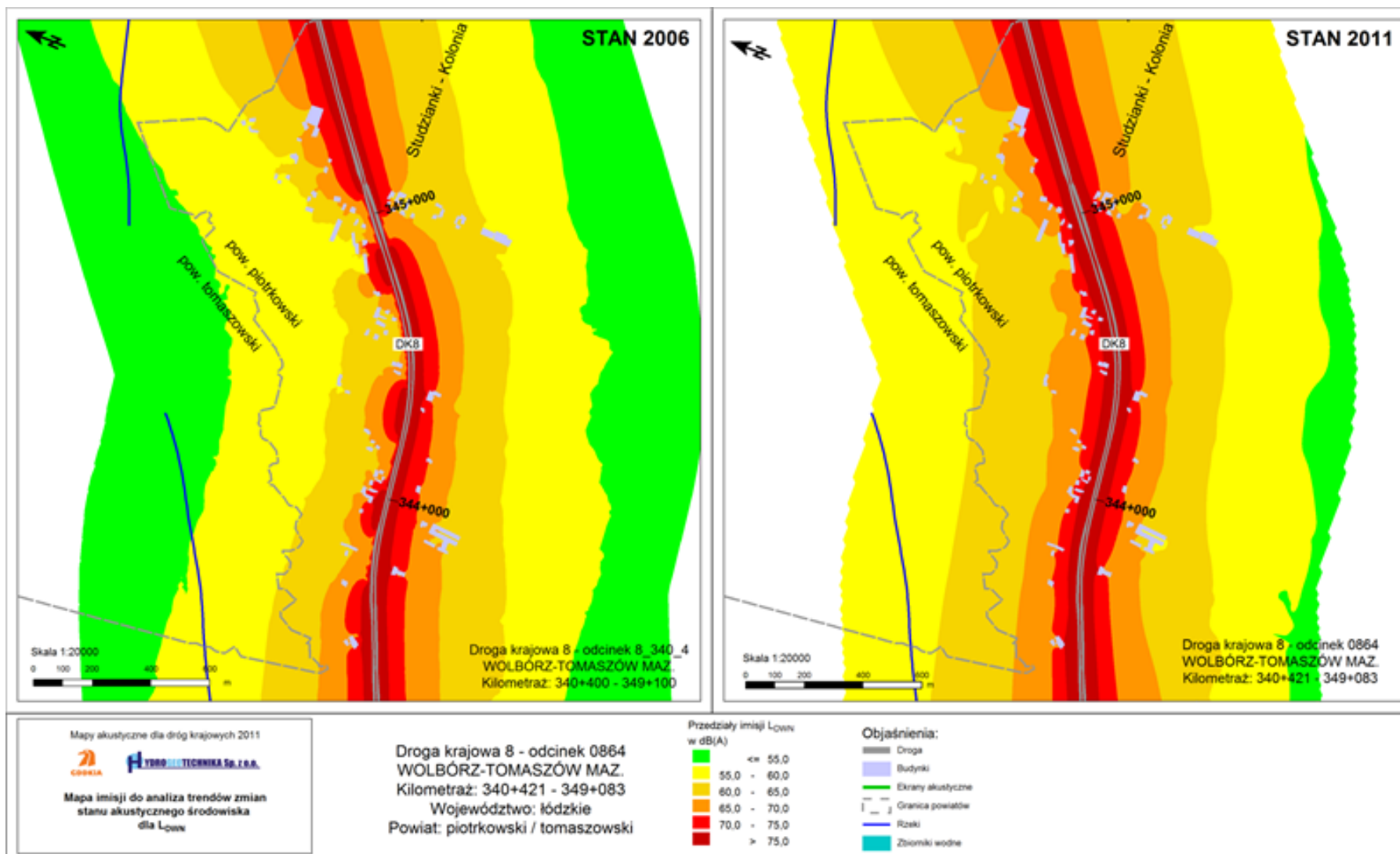
Rysunek 14. Prezentacja zmian w przestrzennym rozkładzie izofon poziomu hałasu wyrażonego wskaźnikiem L_{DWN} dla odcinka DROGA A1-BYKI, 324+772÷326+802 (obecnie S8)



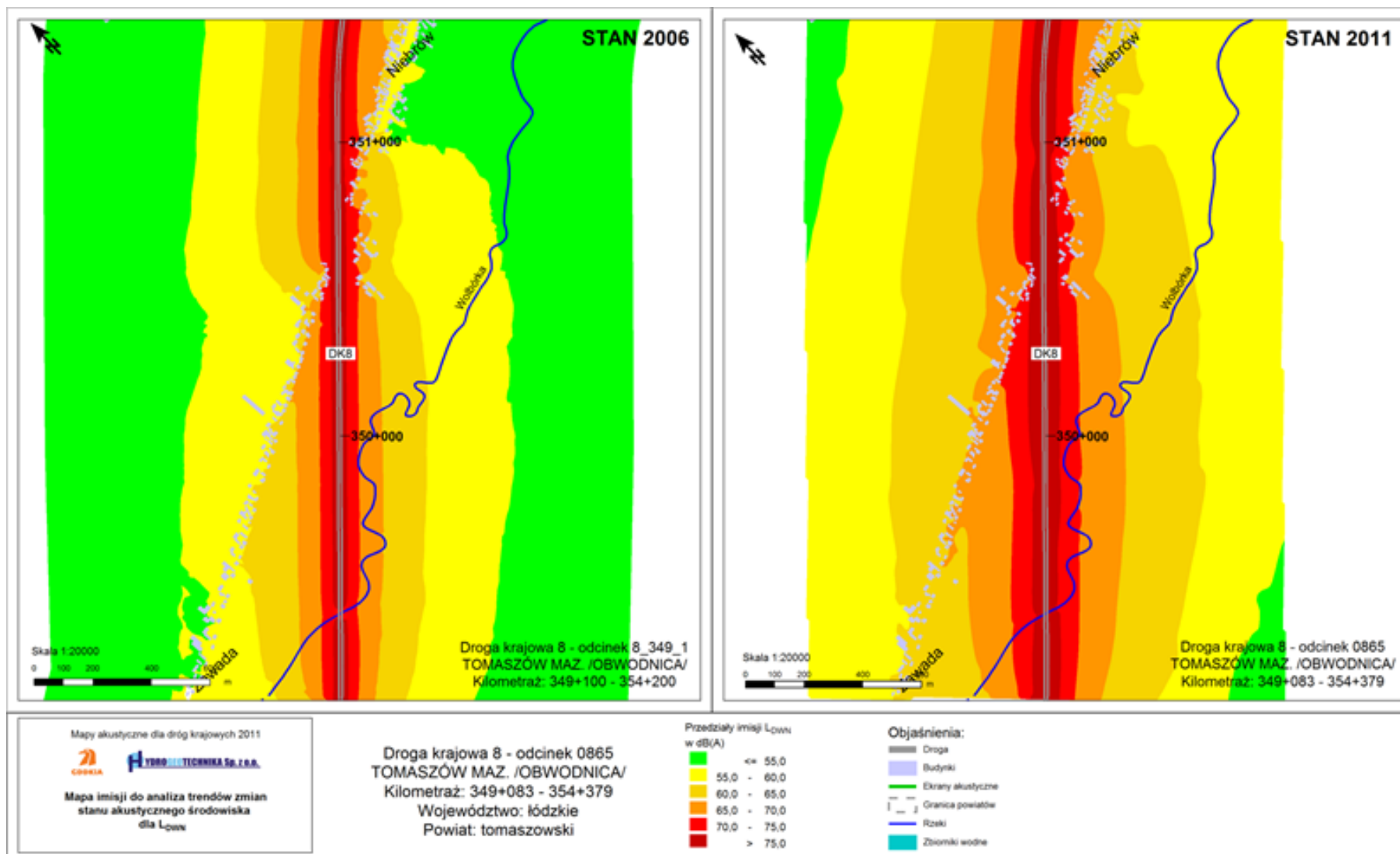
Rysunek 15. Prezentacja zmian w przestrzennym rozkładzie izofon poziomu hałasu wyrażonego wskaźnikiem L_{DWN} dla odcinka BYKI-MESZCZE, 326+802÷335+196 (obecnie S8)



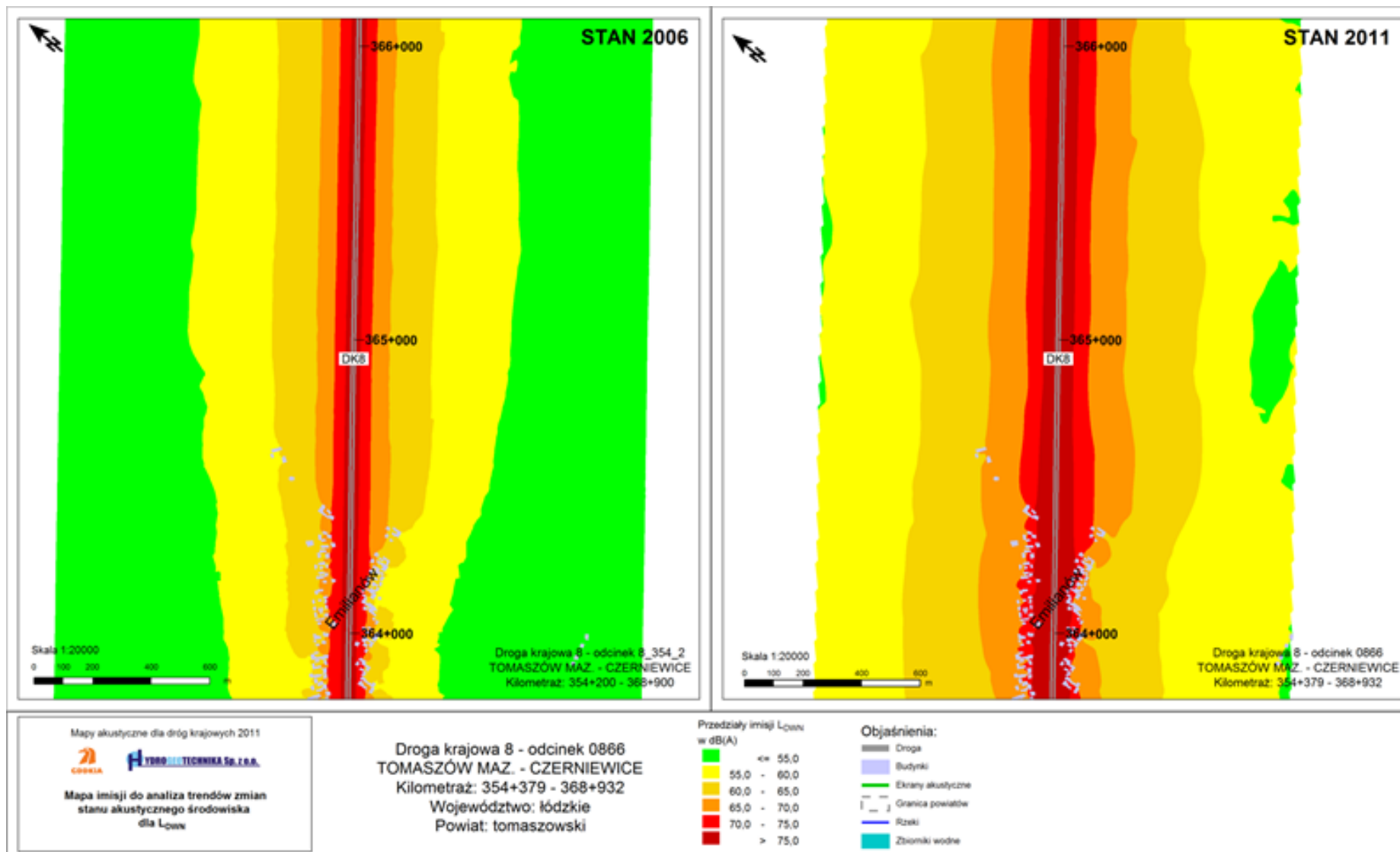
Rysunek 16. Prezentacja zmian w przestrzennym rozkładzie izofon poziomu hałasu wyrażonego wskaźnikiem L_{DWN} dla odcinka MESZCZE-WOLBÓRZ, 335+196-340+421 (obecnie S8)



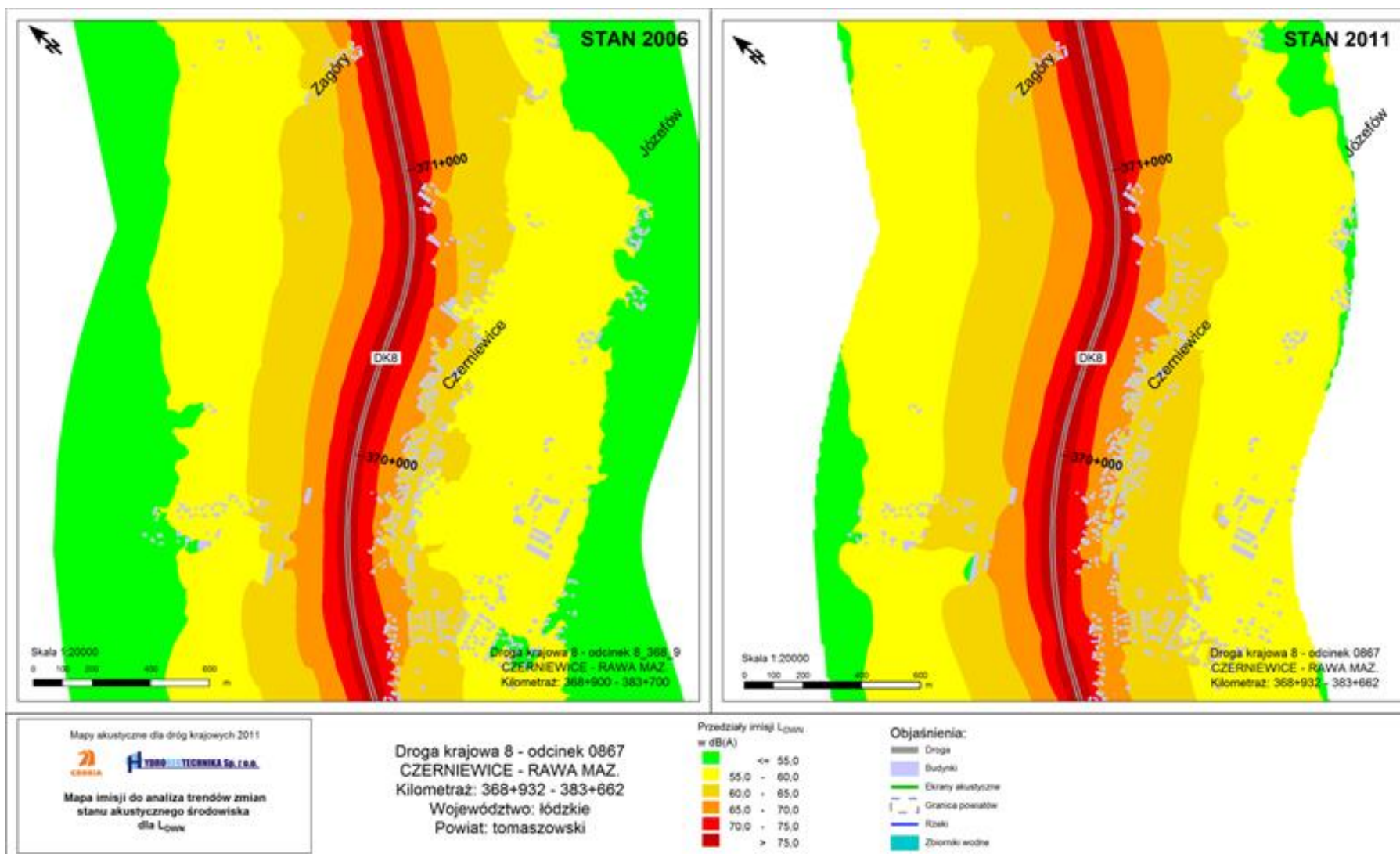
Rysunek 17. Prezentacja zmian w przestrzennym rozkładzie izofon poziomu hałasu wyrażonego wskaźnikiem L_{DWN} dla odcinka WOLBÓRZ-TOMASZÓW MAZ., 340+421÷349+083 (obecnie S8)



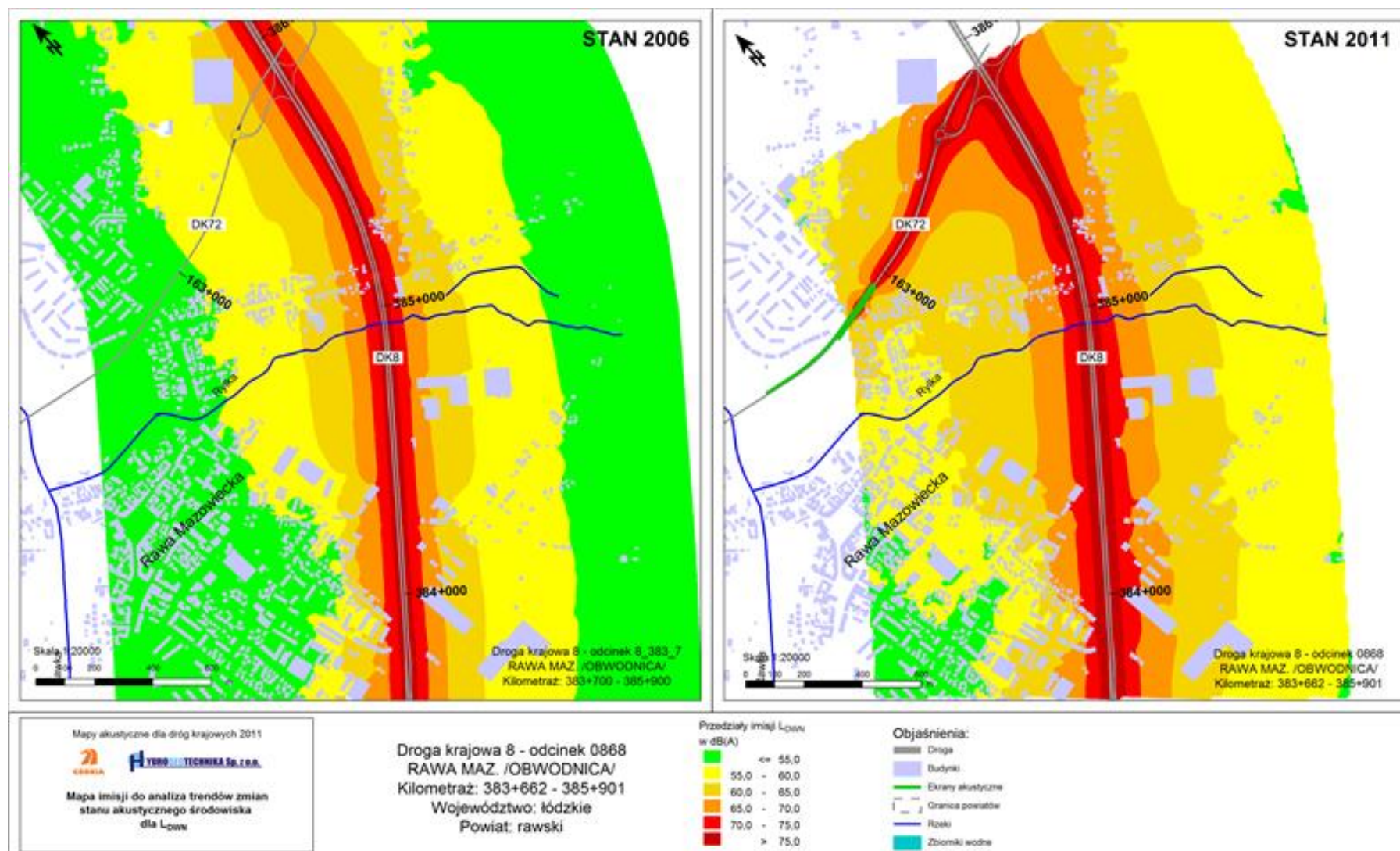
Rysunek 18. Prezentacja zmian w przestrzennym rozkładzie izofon poziomu hałasu wyrażonego wskaźnikiem L_{DWN} dla odcinka TOMASZÓW MAZ./OBWODNICA/, 349+083÷354+379 (obecnie S8)



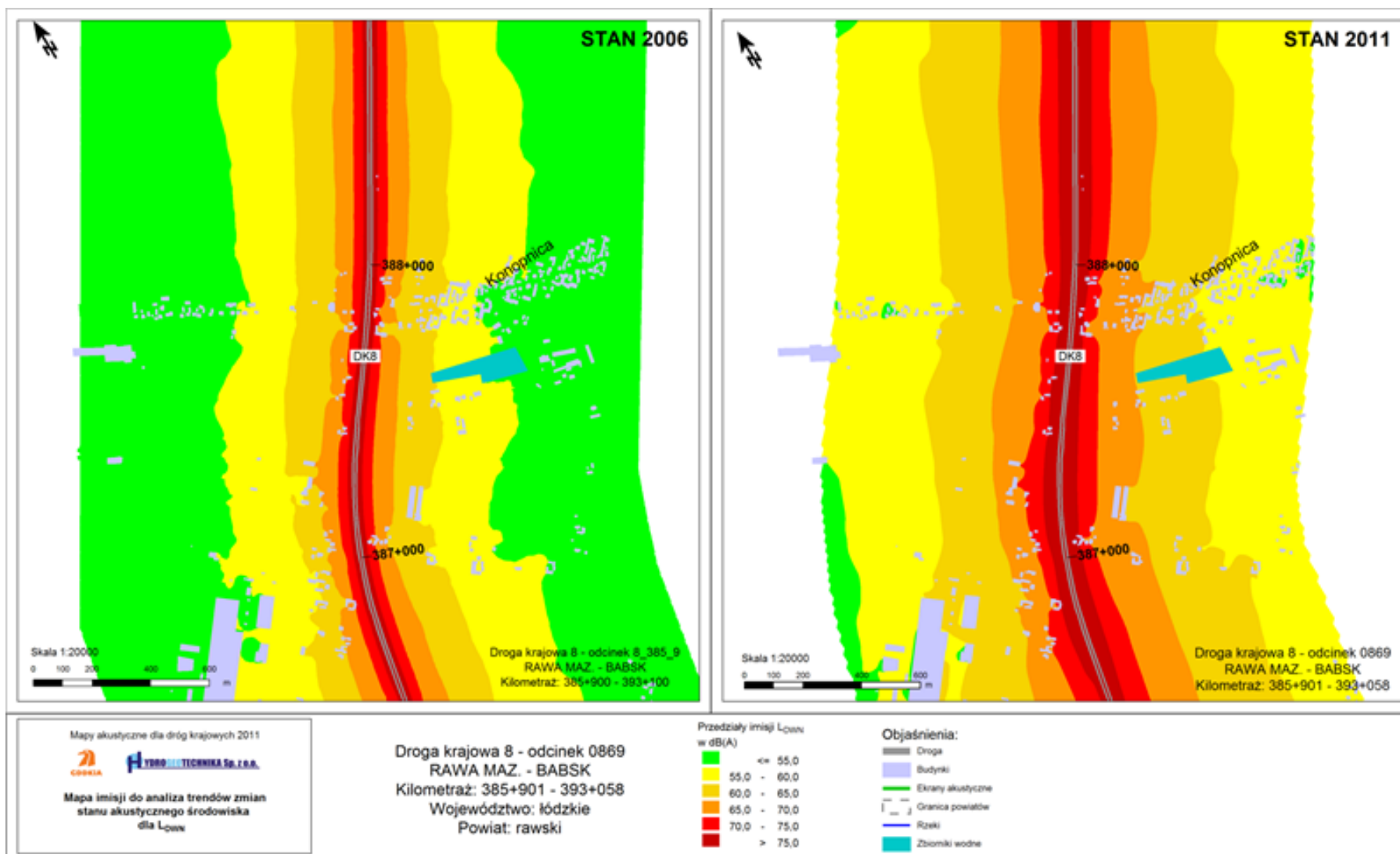
Rysunek 19. Prezentacja zmian w przestrzennym rozkładzie izofon poziomu hałasu wyrażonego wskaźnikiem L_{DWN} dla odcinka TOMASZÓW MAZ.-CZERNIEWICE, 354+379÷368+932 (obecnie S8)



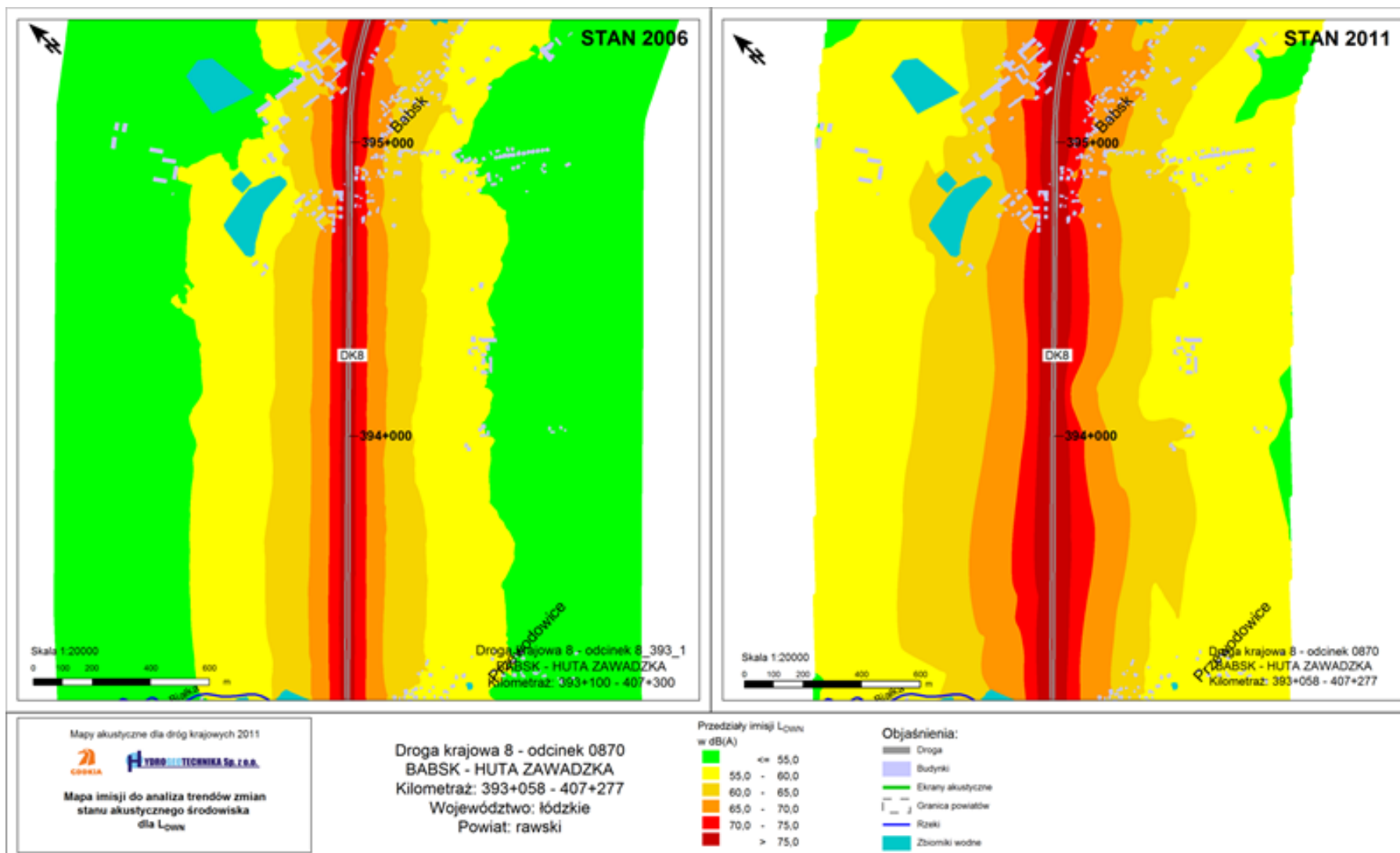
Rysunek 20. Prezentacja zmian w przestrzennym rozkładzie izofon poziomu hałasu wyrażonego wskaźnikiem L_{DWA} dla odcinka CZERNIEWICE-RAWA MAZ., 368+932÷383+662 (obecnie S8)



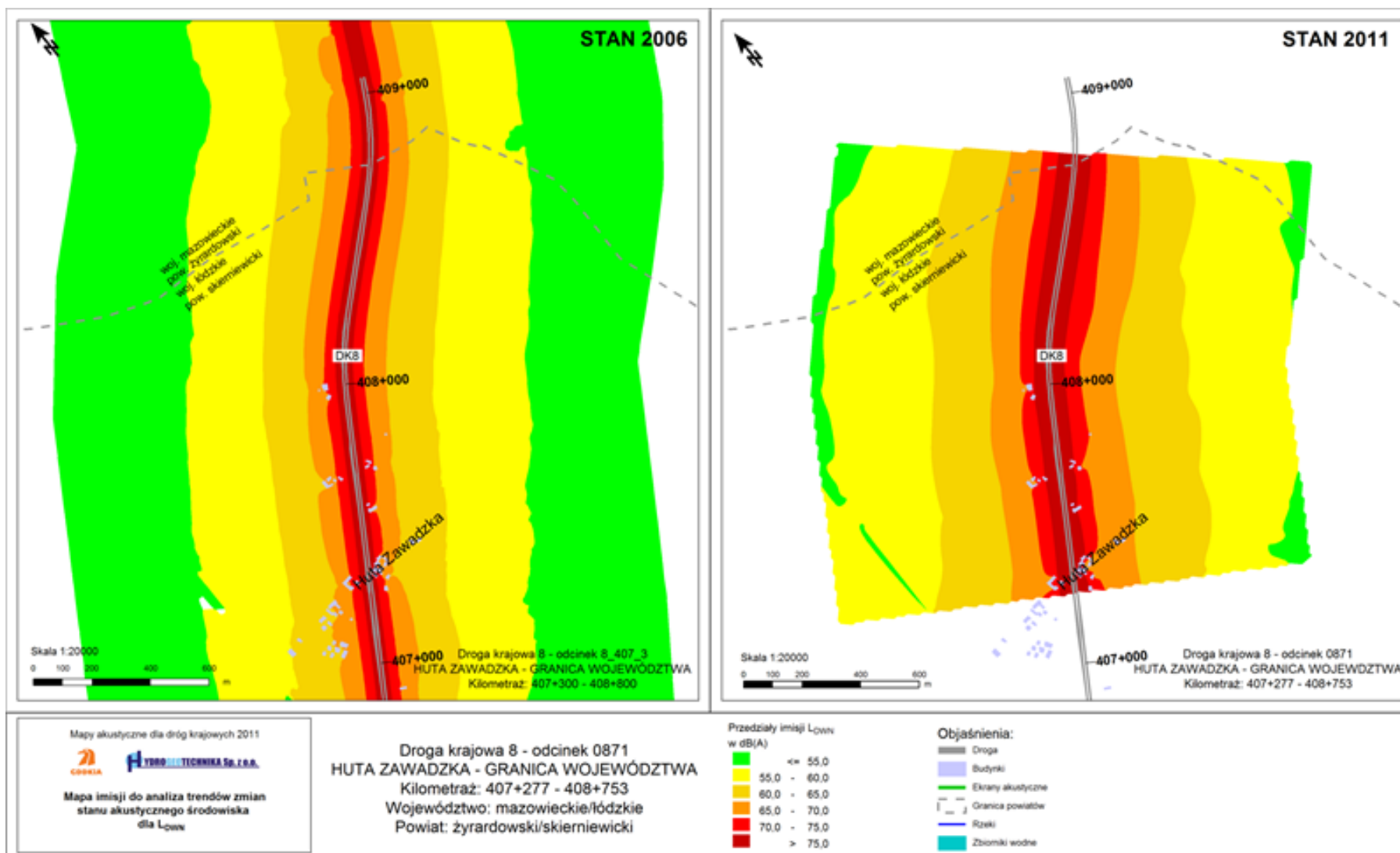
Rysunek 21. Prezentacja zmian w przestrzennym rozkładzie izofon poziomu hałasu wyrażonego wskaźnikiem L_{DW} dla odcinka RAWA MAZ./OBWODNICA/, 383+662÷385+901 (obecnie S8)



Rysunek 22. Prezentacja zmian w przestrzennym rozkładzie izofon poziomu hałasu wyrażonego wskaźnikiem L_{DWN} dla odcinka RAWA MAZ.-BABSK, 385+901÷393+058 (obecnie S8)



Rysunek 23. Prezentacja zmian w przestrzennym rozkładzie izofon poziomu hałasu wyrażonego wskaźnikiem L_{DWN} dla odcinka BABSK-HUTA ZAWADZKA, 393+058-407+277 (obecnie S8)



Rysunek 24. Prezentacja zmian w przestrzennym rozkładzie izofon poziomu hałasu wyrażonego wskaźnikiem L_{DWN} dla odcinka HUTA ZAWADZKA-GR.WOJ., 407+277=408+753 (obecnie S8)

Zarówno zestawione dane tabelaryczne jak również ich graficzna prezentacja w znacznej większości wskazuje na trend wzrostu zasięgów hałasu, a więc negatywny kierunek zmiany stanu akustycznego środowiska. Taka sytuacja spowodowana jest m.in. wzrostem ogólnej liczby pojazdów poruszających się na większości scharakteryzowanych odcinkach dróg krajowych. Wzrost ten względem roku 2005 sięga 12,6% ogólnej liczby pojazdów na dobę, poruszających się po wszystkich analizowanych odcinkach. Natężenie ruchu ogólnej liczby pojazdów wzrosło średnio o 3036 pojazdów na każdym z odcinków.

Oprócz zmiany charakterystyki źródła hałasu, na rozkład przestrzenny zasięgów poziomego hałasu, może mieć wpływ różna wersja oprogramowania użytego do modelowania zasięgów hałasu w obu edycjach map akustycznych, jak również założenia co do warunków meteorologicznych wykorzystanych w obliczeniach. Zasięgi poziomów hałasu przedstawione na mapach akustycznych z 2006 r. sugerują ponadto, że w modelowaniu nie wzięto pod uwagę właściwości odbijających podłoża. W edycji map akustycznych w 2010 roku uwzględniono właściwości odbijające podłoża poprzez odpowiednio przyjęte współczynniki dla poszczególnego rodzaju pokrycia terenu, stąd zasięgi poziomów hałasu w obecnym opracowaniu są większe.

7.3 Koncepcje działań zabezpieczających środowisko przed hałasem

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

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

- ograniczenie hałasu w strefie emisji,
- ograniczenie hałasu w strefie imisji,
- działania organizacyjne.

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

Kolejnymi działaniami mającymi wpływ na kształtowanie klimatu akustycznego w sąsiedztwie dróg krajowych są działania w strefie imisji. W chwili obecnej najbardziej popularnym środkiem mającym na celu ograniczenie hałasu w tej strefie jest stosowanie ekranów akustycznych. Należy jednak zaznaczyć, że w wielu przypadkach zastosowanie tych urządzeń nie jest możliwe. Ekranów akustycznych nie można zastosować na tych

odcinkach dróg, gdzie po ich wybudowaniu nastąpi pogorszenie warunków bezpieczeństwa ruchu. Często proponowane urządzenia przeciwhałasowe w formie ekranów powodują ograniczenie widoczności, co uniemożliwia ich zastosowanie. Istniejąca infrastruktura podziemna stanowi często kolizję z proponowanymi ekranami akustycznymi co również uniemożliwia ich wybudowanie. Kolejną przeszkodą w stosowaniu ekranów akustycznych są częste rozjazdy i skrzyżowania z drogami publicznymi. Przerwanie ciągłości ekranów akustycznych na rozjazdy i skrzyżowania powoduje zmniejszenie skuteczności ich działania i często doprowadza do sytuacji, w której pomimo ich zastosowania budynki mieszkalne nie są w pełni chronione przed oddziaływaniem hałasu pochodzącego od ruchu pojazdów. Z tego powodu należy rozważyć również inne sposoby zabezpieczenia terenów chronionych przed oddziaływaniem hałasu.

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

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

8. ANALIZA MATERIAŁÓW, DOKUMENTÓW I PUBLIKACJI WYKORZYSTANYCH W OPRAWIANIU

8.1 Polityki, strategie, plany lub programy

8.1.1. Strategia rozwoju województwa łódzkiego „Łódzkie 2020”

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

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

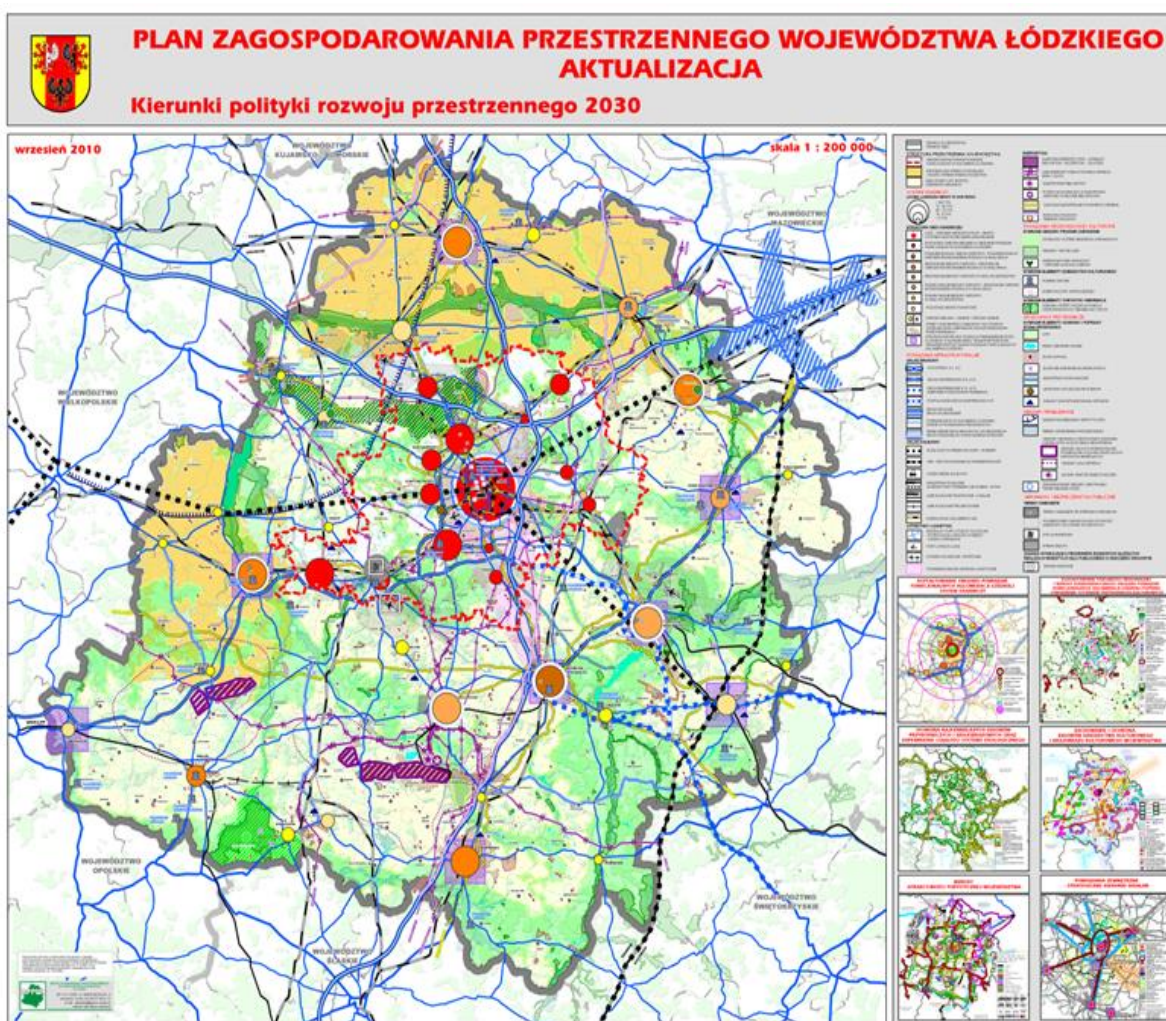
Jako jeden z celów operacyjnych do osiągnięcia stawia rozwój systemów drogowych poprzez wsparcie budowy podłączeń do autostrad i dróg ekspresowych, rozbudowy i przebudowy dróg publicznych, budowy obwodnic i przełożeń dróg.

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

8.1.2. Plan zagospodarowania przestrzennego województwa łódzkiego

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

Rysunek 25 . Kierunki rozwoju przestrzennego województwa łódzkiego do 2030 roku (mapa pogładowa).



8.1.3. Raport o stanie środowiska w województwie łódzkim

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

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

We wszystkich punktach stwierdzono przekroczenia dopuszczalnych norm hałasu.

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

8.1.4. Program ochrony środowiska dla województwa łódzkiego

Dokument wskazuje główne zagrożenia i problemy związane w województwie łódzkim:

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

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

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

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

8.2 Istniejące powiatowe lub gminne programy ochrony środowiska

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

Tabela 27. Istniejące powiatowe lub gminne programy ochrony środowiska na terenach objętych Programem.

Lp.	POWIATOWE LUB GMINNE PROGRAMY OCHRONY ŚRODOWISKA
1	<p>Program Ochrony Środowiska Powiatu Łowickiego. Dokument ten określa cele średniookresowe (lata 2002 – 2010) i cele długookresowe (lata 2010 – 2025) w zakresie ochrony i wykorzystania środowiska z zachowaniem zasad zawartych w „Długookresowej strategii trwałego i zrównoważonego rozwoju POLSKA 2025”</p> <p>Z Programu Ochrony Środowiska Powiatu Łowickiego wynika, iż występujący na terenie Łowicza hałas motoryzacyjny należy uznać za ponadnormatywny i kwalifikujący klimat akustyczny miasta jako uciążliwy dla mieszkańców. Obok występującego wysokiego poziomu hałasu, dodatkową uciążliwość stanowi ciągłość jego występowania, zwłaszcza w porze dziennej. Największy udział pojazdów w Łowiczu zarówno dla pory dziennej, jak i nocnej zaobserwowano przy ul. Poznańskiej. Jednym z najbardziej rozpowszechnionych czynników determinujących jakość środowiska jest hałas. Wykonane pomiary hałasu komunikacyjnego na terenie Łowicza wykazały przekroczenia dopuszczalnych norm.</p>
2	<p>Program Ochrony Środowiska dla Powiatu Rawskiego na lata 2013-2016 z perspektywą na lata 2017-2020 przyjęty Uchwałą NR XXXI/212/2013 Rady Powiatu Rawskiego w Rawie Mazowieckiej z dnia 29 listopada 2013 r.</p> <p>Autorzy ww. Programu do głównych źródeł hałasu na terenie powiatu rawskiego zaliczają: ruch drogowy, działalność przemysłową oraz ruch kolejowy. Istotnym i uciążliwym źródłem hałasu na terenie powiatu rawskiego są małe przedsiębiorstwa nieposiadające żadnych zabezpieczeń akustycznych (głównie tartaki, stolarnie, warsztaty lakiernicze czy mechaniki samochodowej). Nierzadko działalności te są źródłem konfliktów mieszkańców z przedsiębiorcami. Rosnąca liczba samochodów na drogach powiatu bez wątpienia powoduje pogorszenie klimatu akustycznego wzdłuż istotnych szlaków komunikacyjnych. Na obszarach bezpośrednio sąsiadujących z ciągami komunikacyjnymi obserwuje się zanikanie tzw. „ciszy nocnej” oraz zaobserwowano zwiększający się w ostatnich latach udział pojazdów ciężkich w ogólnym ruchu pojazdów, zwłaszcza w porze nocnej. Najwyższy priorytet działań mających na celu ograniczenie poziomu hałasu zaproponowano dla odcinków dróg, w sąsiedztwie, których zlokalizowane są takie budynki podlegające ochronie akustycznej jak: szkoły, przedszkola, internaty, domy opieki społecznej itp.</p>
3	<p>Program Ochrony Środowiska dla Powiatu Tomaszowskiego na lata 2012-2015 z perspektywą do roku 2019 przyjęty Uchwałą nr XXIX/213/2012 z dnia 28 grudnia 2012</p> <p>W „Programie Ochrony Środowiska dla Powiatu Tomaszowskiego (...)” w zakresie dotyczącym hałasu przedstawiono informacje o źródłach hałasu na terenie Powiatu Tomaszowskiego (w zakresie przed nadmierną emisją hałasu) oraz zadaniach, które przewiduje się wykonać dla realizacji wspomnianych celów w czasie obowiązywania aktualizacji POŚ. Autorzy „Programu (...)” za cele w zakresie oddziaływania akustycznego postawili niedopuszczenie do pogarszania się klimatu akustycznego na obszarach, na których nigdy nie występowały przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu oraz zmniejszenie zagrożenia mieszkańców ponadnormatywnym hałasem. Hałas komunikacyjny nieodłącznie towarzyszy drogom uczęszczanym przez pojazdy mechaniczne, przy czym na terenie powiatu Tomaszowskiego najbardziej uczęszczanymi drogami są drogi wojewódzkie i krajowe. Natężenie ruchu pojazdów w ciągu doby na drodze krajowej Nr 48 wynosi 5295 poj./dobę od Tomaszowa Mazowieckiego do skrzyżowania z drogą wojewódzką Nr 726 oraz 3254 poj./dobę od skrzyżowania z drogą wojewódzką Nr 726 dalej na wschód. W centralnej części miasta natężenie na drodze Nr 48 wynosi 11341 poj./dobę. Brak jest informacji o natężeniu ruchu na drogach powiatowych i gminnych. Możliwe są działania zapobiegające ponadnormatywnym oddziaływaniom takie, jak odpowiednia organizacja ruchu drogowego, utrzymywanie nawierzchni jezdnych w dobrym stanie, budowa ekranów akustycznych i nasadzenia zieleni izolacyjnej.</p> <p>Przygotowano projekt „Programu Ochrony Środowiska dla Powiatu Tomaszowskiego na lata 2016-2019 z perspektywą do roku 2023” wraz z „Prognozą oddziaływania na środowisko dotyczącą projektu Program Ochrony Środowiska dla Powiatu Tomaszowskiego na lata 2016-2019 z perspektywą do roku 2023”</p>
4	<p>Program Ochrony Środowiska dla Powiatu Piotrkowskiego na lata 2013– 2016 z perspektywą na lata 2017 – 2020 przyjęty Uchwałą Nr XXIV/186/12 z dnia 28 grudnia 2012 roku</p> <p>Główne źródła hałasu na terenie Powiatu Piotrkowskiego to: ruch drogowy, działalność przemysłowa oraz ruch kolejowy. Istotnym i uciążliwym źródłem hałasu na terenie Powiatu Piotrkowskiego są małe przedsiębiorstwa nieposiadające żadnych zabezpieczeń akustycznych (głównie tartaki, stolarnie, warsztaty lakiernicze czy mechaniki samochodowej). Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska przeprowadza kontrole i ustala szereg zaleceń dotyczących minimalizacji emisji hałasu, lub też z powodu znikomej i tylko okresowej uciążliwości sprawa nie jest kontynuowana. Większość uciążliwości powodowanych emisją hałasu wynika z niewłaściwej lokalizacji przedsiębiorstw. W związku z tym bardzo ważnym zaleceniem dla gmin Powiatu Piotrkowskiego jest lokowanie działalności uciążliwych w miejscach zapisanych w Miejscowych Planach Zagospodarowania Przestrzennego o przeznaczeniu na działalność produkcyjną i przemysłową, a nie na terenach zabudowy mieszkaniowej. Rosnąca liczba pojazdów ma wpływ na pogorszenie klimatu wzdłuż istotnych szlaków komunikacyjnych. Brak informacji o prowadzonych badaniach hałasu związanego z przejeżdżającymi pociągami na terenie Powiatu Piotrkowskiego.</p>
5	<p>Program Ochrony Środowiska dla Powiatu Łódzkiego Wschodniego na lata 2013-2016 w perspektywie na lata 2017-2020 przyjęty przez Radę Powiatu Łódzkiego Wschodniego uchwałą nr XXXVIII/528/2013 z dnia 7 listopada 2013r.</p> <p>Zgodnie z „Programem Ochrony Środowiska dla Powiatu Łódzkiego Wschodniego na lata 2013-2016...” Podstawowym źródłem hałasu w powiecie jest transport drogowy powodowany rosnącą ilością samochodów osobowych i wzrostem ilości przejazdów towarowych. Ruch drogowy odbywa się przeważnie po zwarcie zabudowanych, wąskich ulicach miast i po złej jakości drogach. W wielu miejscowościach powiatu wzdłuż przelotowych arterii komunikacyjnych, równoległe do nich usytuowane zostały zwarte budynki mieszkalne, a także obiekty użyteczności publicznej, takie jak szpitale i szkoły. Obiekty te spełniają rolę specyficznych ekranów akustycznych dla dalej położonych terenów narażając jednak ich użytkowników na szkodliwy wpływ hałasu. Działania podejmowane w celu zmniejszenia uciążliwości hałasu dotyczą modernizacji dróg (poprawa stanu nawierzchni) oraz tworzenia pasów zieleni ochronnej wzdłuż szlaków komunikacyjnych, a także budowa (według potrzeb) przy uciążliwych akustycznie drogach ekranów dźwiękochłonnych. Działania w tym zakresie powinny uwzględniać ponadto: dogodne połączenia drogowe, bezpieczeństwo transportu (stan dróg, oznakowanie), eliminację zagrożeń komunikacyjnych (w tym związanych z transportem materiałów niebez-</p>

	<p>piecznych). Działania te będą prowadzone przez zarządców dróg gminnych, powiatowych, wojewódzkich i krajowych.</p> <p><u>Gminny Program Ochrony Środowiska Dla Gminy Miasto Zgierz na lata 2013 - 2016 z perspektywą na lata 2017-2020</u> uchwała z dnia 21 sierpnia 2014, sesja LI</p>
6	<p>Na terenie Gminy Miasto Zgierz występuje hałas o charakterze przemysłowym. Ponadto występuje hałas komunikacyjny, w tym najbardziej odczuwalny hałas drogowy, powodowany rosnącą ilością samochodów osobowych i wzrostem ilości przejazdów towarowych. Ruch drogowy odbywa się przeważnie po zwarcie zabudowanych, wąskich ulicach miast i po złej jakości drogach. W wielu miejscach miasta wzdłuż przelotowych arterii komunikacyjnych, równoległe do nich usytuowane zostały zwarte budynki mieszkalne, a także obiekty użyteczności publicznej, takie jak szpitale i szkoły. Obiekty te spełniają rolę specyficznych ekranów akustycznych dla dalej położonych terenów, narażając jednak ich użytkowników na szkodliwy wpływ hałasu. Podstawowym źródłem hałasu w mieście jest transport drogowy. Działania podejmowane w celu zmniejszenia uciążliwości hałasu dotyczą modernizacji dróg (poprawa stanu nawierzchni) oraz tworzenia pasów zieleni ochronnej wzdłuż szlaków komunikacyjnych, a także budowa (według potrzeb) przy uciążliwych akustycznie drogach ekranów dźwiękochłonnych. Działania w tym zakresie powinny uwzględniać ponadto: dogodne połączenia drogowe, bezpieczeństwo transportu (stan dróg, oznakowanie), eliminację zagrożeń komunikacyjnych (w tym związanych z transportem materiałów niebezpiecznych). Działania te będą prowadzone przez zarządców dróg gminnych, powiatowych, wojewódzkich i krajowych.</p> <p>W zakresie zmniejszenia hałasu przemysłowego planuje się monitorowanie stanu technicznego oraz zabezpieczeń urządzeń produkcyjnych, egzekwowanie montażu urządzeń wyciszających oraz uwzględnianie zagrożeń związanych z hałasem w planach miejscowego zagospodarowania przestrzennego.</p>
7	<p>Informacje dot. hałasu w gminie Rzgów zostały zawarte w „Strategii Rozwoju Gminy Rzgów. Szanse i bariery rozwoju”(18.12.2013)</p> <p>Jedynym znaczącym źródłem hałasu na terenie gminy jest transport drogowy -droga krajowa nr 1 i 71 znacznie obłożone ruchem samochodowym. Natężenie ruchu drogowego (ŚDR –średni dobowy ruch) w 2010 r. na drogach krajowych i na drodze wojewódzkiej na terenie gminy Rzgów wg pomiaru przez GDDKiA przedstawia się następująco:</p> <ul style="list-style-type: none"> •Droga krajowa nr 71 na odcinku Pabianice –Rzgów –13577 sam./dobę(w tym 77,9% stanowią samochody osobowe), •Droga krajowa nr 1 na odcinku Łódź-Rzgów –31784 sam./dobę(w tym 73,0% stanowią samochody osobowe), •Droga krajowa nr 1 na odcinku Rzgów -Tuszyn –29364 sam./dobę (w tym 68,8% stanowią samochody osobowe), •Droga wojewódzka nr 714 na odcinku Rzgów –Kurowice–7059 sam./dobę (w tym 84,8% stanowią samochody osobowe).
8	<p>Tuszyn (Obszar Wiejski) Gminny Program Ochrony Środowiska wraz z Planem Gospodarki Odpadami dla Gminy Tuszyn</p> <p>W dokumencie wzięto pod uwagę rozważenie budowy ekranów akustycznych wzdłuż drogi krajowej Nr 1. Niestety w chwili obecnej brak jest danych o monitoringu hałasu na obszarze gminy Tuszyn.</p>
9	<p>Program Ochrony Środowiska dla Miasta Łowicza na lata 2014–2017 z uwzględnieniem lat 2018-2021 przyjęty uchwałą nr LXI/422/2014 Rady Miejskiej w Łowiczu z dnia 30 października 2014</p> <p>Źródła hałasu na terenie miasta Łowicza to: komunikacja drogową, linie kolejowe oraz przemysł. Największy wpływ na klimat akustyczny miasta ma komunikacja drogową, będąca dominującym źródłem hałasu. W 2010 roku na terenie miasta wyznaczono 3 punkty pomiarowe dla hałasu drogowego i 1 punkt dla kolejowego. W latach 2011-2013 na terenie miasta Łowicza nie przeprowadzono badań pomiaru hałasu akustycznego. Cel długoterminowy do roku 2021: POPRAWA KLIMATU AKUSTYCZNEGO POPRZEZ OBNIŻENIE POZIOMU HAŁASU EMITOWANEGO DO ŚRODOWISKA. Cele krótkoterminowe do roku 2017: Ograniczenie uciążliwości akustycznej dla mieszkańców miasta - Miary realizacji celu: obniżenie do poziomów dopuszczalnych hałasu przemysłowego emitowanego do środowiska poprzez podejmowanie działań formalno-prawnych; podjęcie działań mających na celu obniżenie poziomu hałasu emitowanego do środowiska do poziomów dopuszczalnych (prowadzących do wykonania zabezpieczeń akustycznych, zieleni izolacyjnej i in.), zgodnie z ustaleniami programu ochrony przed hałasem; uwzględnianie ustaleń wynikających z mapy akustycznej miasta i programu ochrony przed hałasem (w tym wykonania zabezpieczeń przed ponadnormatywnym hałasem) w planach zagospodarowania przestrzennego.</p>
10	<p>Program Ochrony Środowiska dla miasta Piotrkowa Trybunalskiego na lata 2013-2016 z perspektywą na lata 2017-2020 przyjęty uchwałą XXVIII/532/12 przez Radę Miasta Piotrkowa Trybunalskiego z dnia 19 grudnia 2012</p> <p>„Program Ochrony Środowiska dla miasta Piotrkowa Trybunalskiego na lata 2013-2016 z perspektywą na lata 2017-2020” wskazuje, iż brak jest aktualnych pomiarów hałasu dla terenu Piotrkowa Trybunalskiego. Nie były one również wykonywane przez zarządcę dróg. Badania hałasu prowadzono w roku 2003 i 2008. Pomiary przeprowadzono w punktach o największym natężeniu ruchu, odnotowano w nich przekroczenia poziomów dopuszczalnych. W Piotrkowie Trybunalskim wielkość natężenia ruchu, która ma największy wpływ na klimat akustyczny wzdłuż ciągów komunikacyjnych, związana jest z przejazdami tranzytowymi. Odnotowuje się wzrost natężenia ruchu pojazdów samochodowych. Na uciążliwości spowodowane hałasem komunikacyjnym wpływa również zły stan techniczny dróg. W Piotrkowie Trybunalskim przekroczenia poziomów dopuszczalnych emisji hałasu (wynik kontroli przeprowadzonej przez Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska Delegatura w Piotrkowie Trybunalskim) odnotowano dla Fabryki Maszyn Górniczych PIOMA S.A., ul. Dmowskiego 38.</p>
11	<p>Program Ochrony Środowiska dla Gminy Wola Krzysztoporska na lata 2014 – 2017 z perspektywą do roku 2021 przyjęty Uchwałą NR XLIX/405/14 RADY GMINY WOLA KRZYSZTOPORSKA z dnia 30 października 2014 r.</p> <p>Warunki akustyczne na terenie gminy Wola Krzysztoporska są zadowalające, jednak powinny być w miarę możliwości poddawane kontroli, szczególnie w związku z obecnością na Terenie gminy dróg krajowych nr 1 i nr 8 oraz autostrady A-1, na których natężenie ruchu pojazdów będzie prawdopodobnie stale wzrastało. Dodatkowo, przez gminę przebiega linia kolejowa, dla której nie jest opracowana mapa akustyczna. Autorzy Programu informują, iż do priorytetów gminy Wola Krzysztoporska w zakresie ochrony przed hałasem zaliczyć można m.in.: systematyczny monitoring hałasu w środowisku, szczególnie na terenach będących pod wpływem oddziaływania określonej kategorii dróg, linii kolejowych oraz innych uciążliwych obiektach; inwestycje zmniejszające narażenie na hałas komunikacyjny; modernizacja szlaków komunikacyjnych (budowa ekranów akustycznych, rewitalizacja odcinków linii kolejowych i wymiana taboru na mniej hałaśliwy, itp.)</p>

12	<p>Program Ochrony Środowiska dla gminy Biała Rawska na lata 2009-2012 z perspektywą na lata 2013-2016 przyjęty Uchwałą NR XLI/328/09- RADY MIEJSKIEJ BIAŁA RAWSKA z dnia 18 grudnia 2009 r.</p> <p>Na terenie gminy zagrożenie hałasem komunikacyjnym dotyczy obszarów położonych wzdłuż dróg - Łódź- Grójec - Terespol, Warszawa – Katowice, linii kolejowej – Centralna Magistrala Kolejowa (CMK) Śląsk – Porty. Na terenie gminy nie prowadzone były pomiary hałasu drogowego. Zakłady mogące emitować hałas na terenie gminy to: tartaki i zakłady produkujące materiały budowlane. Brak jest informacji na temat ewentualnych przekroczeń emisji hałasu przez te zakłady, co nasuwa wniosek, że ich wpływ na środowisko jest nieznaczny. Uciążliwości hałasowe spowodowane są głównie przez emisje hałasu komunikacyjnego. Związane jest to ze wzrostem natężenia ruchu drogowego. Wzmoczony ruch związany jest dodatkowo z przejazdami tranzytowymi. Jednocześnie wzrost liczby pojazdów uczestniczących w ruchu wiąże się z problemami w płynności przejazdów. Na uciążliwości spowodowane hałasem komunikacyjnym wpływa również zły stan techniczny dróg stan infrastruktury kolejowej (torowiska), rodzaj i stan taboru kolejowego.</p>
13	<p>Program Ochrony Środowiska dla gminy Moszczenica na lata 2014-2017 przyjęty Uchwałą Nr IV/34/14 z dn. 30 grudnia 2014 r.</p> <p>Na terenie gminy Moszczenica nie prowadzi się pomiarów hałasu. Potencjalne źródło hałasu komunikacyjnego stanowi: autostrada A1, droga krajowa 91 i wojewódzka 716, drogi powiatowe i gminne oraz linia kolejowa nr 1. Na uciążliwy poziom hałasu komunikacyjnego wpływa również zły stan techniczny dróg oraz coraz większe natężenie ruchu. Ponadto, do głównych źródeł hałasu występujących na terenie gminy Moszczenica zaliczyć można: urządzenia funkcjonujące w obiektach przemysłowych i usługowych, transformatory, hałas komunalny, maszyny wykorzystywane w rolnictwie. W ramach poprawy sytuacji w zakresie klimatu akustycznego, autorzy ww. Programu zalecają m.in. : ograniczenie ruchu ciężkiego na drogach przechodzących przez tereny zwartej zabudowy mieszkaniowej oraz utrzymywanie w dobrym stanie technicznym nawierzchni dróg.</p>
14	<p>Program Ochrony Środowiska dla Gminy Wolbórz na lata 2014-2017 z perspektywą na lata 2018-2021 przyjęty Uchwałą NR XLVIII/368/2014 Rady Miejskiej w Wolborzu z dnia 30 października 2014</p> <p>Program Ochrony Środowiska dla Gminy Wolbórz wskazuje, iż źródłem hałasu na terenie gminy Wolbórz jest przede wszystkim transport drogowy. Z uwagi na wzrastającą liczbę pojazdów i zwiększające się natężenie ich ruchu można przyjąć, że na terenie gminy Wolbórz utrzymać się będzie tendencja wzrostowa natężenia hałasu związanego z ruchem kołowym. Należy jednak podkreślić, że wzrost natężenia hałasu nie jest wprost proporcjonalny do wzrostu natężenia ruchu samochodowego i rośnie wolniej. Wynika to głównie z poprawy jakości użytkowanych samochodów. Najpoważniejszy problem akustyczny na terenie gminy stanowi droga krajowa nr 8E relacji Warszawa-Wrocław. W celu poprawy klimatu akustycznego przy ww. drodze –na terenach zabudowanych –zamontowano ekrany akustyczne, mające minimalizować uciążliwość hałasu komunikacyjnego. Obecnie można przyjąć, iż mimo wysokiego natężenia ruchu pojazdów na drodze krajowej, wartości hałasu komunikacyjnego w gminie nie stanowią nadmiernej uciążliwości.</p>
15	<p>Aktualizacja Programu Ochrony Środowiska dla Miasta Tomaszowa Mazowieckiego na lata 2008-2015 przyjęty Uchwałą nr VII/53/2011 z dnia 23 lutego 2011</p> <p>Zgodnie z zapisami „Aktualizacji Programu Ochrony Środowiska dla Miasta Tomaszowa Mazowieckiego na lata 2008-2015” Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Łodzi przeprowadził badania klimatu akustycznego w województwie łódzkim bez uwzględnienia miasta Tomaszów Mazowiecki. Według dostępnych informacji (Plan akustyczny Tomaszowa Mazowieckiego wykonany na podstawie badań z 2000 r.) odnotowywano przekroczenia dopuszczalnych norm hałasu drogowego w dzień oraz w nocy, od kilku do kilkudziesięciu decybeli. Znaczna emisja hałasu związana jest z ważnymi szlakami komunikacyjnymi, takimi jak droga krajowa Nr 8, droga wojewódzka Nr 713 oraz węzły komunikacji lokalnej w mieście Tomaszów Mazowiecki. Składają się na to czynniki obejmujące brak obwodnic, duża ilość skrzyżowań i wąskie ulice zmniejszające płynność ruchu oraz nieprzystosowanie nawierzchni do występującego obecnie natężenia ruchu i obciążenia.</p>
16	<p>Program Ochrony Środowiska dla Gminy Tomaszów Mazowiecki na lata 2015-2018 z perspektywą do roku 2022 przyjęty Uchwałą Nr VII/31/15 Rady Gminy Tomaszów Mazowiecki z dnia 24 marca 2015</p> <p>Źródłem hałasu na terenie gminy Tomaszów Mazowiecki jest przede wszystkim transport drogowy oraz transport kolejowy. Najpoważniejszy problem akustyczny na terenie gminy stanowią droga krajowa Nr 8E relacji Warszawa-Wrocław oraz droga wojewódzka Nr 713 relacji Łódź-Opoczno. Mając na uwadze poprawę klimatu akustycznego przy w/w drodze, na terenach zabudowanych zamontowano ekrany akustyczne (w celu zmniejszenia uciążliwości hałasu komunikacyjnego). Autorzy Programu Ochrony Środowiska dla Gminy Tomaszów Mazowiecki przyjmują, że mimo wysokiego natężenia ruchu pojazdów na drodze krajowej, wartości hałasu komunikacyjnego w ww. gminie nie stanowią nadmiernej uciążliwości. Hałas przemysłowy nie stwarza nadmiernej uciążliwości dla mieszkańców gminy. Według badań WIOŚ najczęściej osób w gminie narażonych jest na hałas o poziomie 50-55 dB (zarówno w czasie pory dziennej, jak i nocnej). Autorzy Programu wskazują, iż działania podejmowane w celu zmniejszenia uciążliwości hałasu dotyczą modernizacji dróg (poprawa stanu nawierzchni) oraz tworzenia pasów zieleni ochronnej wzdłuż szlaków komunikacyjnych.</p>
17	<p>Program Ochrony Środowiska dla Gminy Lubochnia na lata 2009 – 2011 z perspektywą na lata 2012 – 2015 przyjęty Uchwałą Nr LVIII/264/10 Rady Gminy Lubochnia z dnia 23 lipca 2010 roku</p> <p>Z Programu Ochrony Środowiska dla gminy Lubochnia wynika, iż na klimat akustyczny gminy Lubochnia decydujący wpływ ma hałas pochodzący z transportu powierzchniowego (emisja hałasu z transportu samochodowego). Przez teren gminy przebiegają najbardziej uczęszczane szlaki komunikacyjne. Poziom hałas komunikacyjny, szczególnie odczuwalnego w miejscach, gdzie została uszkodzona nawierzchnia, wiąże się z kilkoma czynnikami, wśród których najważniejsze to stan i sposób eksploatacji pojazdów oraz nawierzchni jezdni. Źródła hałasu występującego w środowisku podzielić można na dwie podstawowe kategorie: hałas komunikacyjny oraz hałas przemysłowy. Źródłem hałasu komunikacyjnego są drogowe i kolejowe korytarze transportowe. Z kolei do źródeł hałasu przemysłowego można zaliczyć wiele drobnych źródeł, których oddziaływanie jest odczuwalne jedynie w postaci skumulowanej (same w sobie źródła nie stanowią uciążliwości, ale sytuacja ta może wyglądać inaczej w sytuacji pokrywania się oddziaływań od kilku indywidualnych źródeł). Pełna ocena stopnia zagrożenia środowiska hałasem nie jest możliwa ze względu na brak prowadzonego monitoringu hałasu komunikacyjnego na terenie gminy.</p> <p>Cele średniookresowe do 2015 roku obejmują następujące działania:</p> <ul style="list-style-type: none"> - prowadzenie bieżących remontów dróg gminnych, - identyfikacja źródeł uciążliwości akustycznych oraz podejmowanie działań administracyjnych w celu ograniczenia uciążliwości,

	<p>- 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>- uwzględnianie w ewentualnych zamianach miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego dopuszczalnych wartości poziomu dźwięku w środowisku dla poszczególnych jednostek strukturalnych.</p>
18	<p>Program Ochrony Środowiska Gminy Czerniewice przyjęty Uchwałą Nr XXV/153/05 Rady Gminy Czerniewice z dnia 29 kwietnia 2005 roku</p> <p>Z dokumentu wynika, iż ze względu na rolniczy charakter gminy Czerniewice na jej terenie nie odnotowuje się poważniejszych źródeł hałasu w postaci zakładów przemysłowych. Lokalną uciążliwość akustyczną mogą wywoływać zakłady produkcyjne, gospodarstwa produkcji rolnej, tartaki oraz dyskoteki. Na terenie gminy Czerniewice nie prowadzono badań hałasu komunikacyjnego, a także nie zostały ustalone punkty pomiarowo-kontrolne dla takich pomiarów.</p> <p>Autorzy Programu informują, iż monitoring poziomu hałasu prowadzony przez WIOŚ na terenie województwa łódzkiego obejmuje jedynie pomiary hałasu komunikacyjnego w większych miastach i w okolicy dróg krajowych. Cele krótkoterminowe Programu – do roku 2006, cele długoterminowe- do roku 2015.</p>
19	<p>Program Ochrony Środowiska i Plan Gospodarki Odpadami dla Gminy Rawa Mazowiecka na lata 2012-2013 z uwzględnieniem lat 2014-2017 przyjęty Uchwałą nr VII/24/11 z dnia 24 marca 2011</p> <p>Źródłem hałasu na terenie gminy Rawa Mazowiecka według POŚ jest przede wszystkim transport drogowy. Na wzrost hałasu drogowego wpływają przede wszystkim problemy komunikacyjne, m.in. brak obwodnic, drogi, na których ruch tranzytowy nakłada się z ruchem lokalnym oraz nieprzystosowanie nawierzchni do występującego obecnie natężenia ruchu i obciążenia (duży udział pojazdów ciężarowych powoduje szybkie niszczenie nawierzchni), a tempo modernizacji i budowy nowych dróg nie może nadążyć za wzrostem liczby pojazdów. Największe natężenie ruchu występuje na trasie krajowej E8 i Nr 72 oraz drogach wojewódzkich Nr: 707,726 i 725.</p>
20	<p>Program Ochrony Środowiska dla Gminy Biała Rawska na lata 2009-2012 z perspektywą na lata 2013-2016 przyjęty Uchwałą NR XLI/328/09 Rady Miejskiej Biała Rawska z dnia 18 grudnia 2009 r.</p> <p>Autorzy Programu Ochrony Środowiska dla Gminy Biała Rawska informują, iż na terenie gminy nie prowadzono pomiarów hałasu drogowego.</p> <p>Uciążliwości spowodowane są głównie przez emisje hałasu komunikacyjnego. Związane jest to ze wzrostem natężenia ruchu drogowego. Wzmożony ruch związany jest dodatkowo z przejazdami tranzytowymi. Jednocześnie wzrost liczby pojazdów uczestniczących w ruchu wiąże się z problemami w płynności przejazdów. Na uciążliwości spowodowane hałasem komunikacyjnym wpływa również zły stan techniczny dróg, stan infrastruktury kolejowej (torowiska), rodzaj i stan taboru kolejowego. Program Ochrony Środowiska dla Gminy Biała Rawska wskazuje, iż zagrożenie hałasem komunikacyjnym dotyczy obszarów położonych wzdłuż:</p> <ul style="list-style-type: none"> - dróg - Łódź- Grójec - Terespol, Warszawa – Katowice. <p>Program przedstawia zadania do realizacji do roku 2016:</p> <p>Poprawa i utrzymanie jakości powietrza z ochroną przed hałasem:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Monitoring hałasu, - Wprowadzenie do miejskich planów zagospodarowania przestrzennego zapisów poświęconych ochronie przed hałasem z wyznaczeniem obszarów ograniczonego użytkowania wokół głównych dróg i linii kolejowych, tam gdzie przekroczony jest ekwiwalentny poziom hałasu w porze nocnej 55 dB. - Bieżąca modernizacja ciągów komunikacyjnych.
21	<p>Program Ochrony Środowiska I Plan Gospodarki Odpadami Dla Gminy Kowiesy na lata 2010-2013 z uwzględnieniem lat 2014-2017 przyjęty Uchwałą Nr XXXVII/198/10 z dnia 3 sierpnia 2010 r.</p> <p>Program wskazuje, iż źródłem hałasu na terenie gminy jest przede wszystkim transport drogowy. Z układu dróg tworzących ciągi komunikacyjne na obszarze gminy, największą uciążliwość stanowi droga krajowa nr 8 relacji Warszawa-Rawa Mazowiecka-Piotrków Trybunalski-Wrocław oraz droga nr 70 relacji Łowicz-Skierniewice-Zawady, a także drogi powiatowe o dużym natężeniu ruchu. Ponadto, źródłem hałasu jest Centralna Magistrala Kolejowa przebiegająca przez teren gminy. Z uwagi na zwiększającą się liczbę pojazdów mechanicznych natężenie hałasu stale rośnie i będzie nadal stopniowo wzrastać. Autorzy Programu zaznaczają, iż wzrost natężenia hałasu nie jest wprost proporcjonalny do wzrostu natężenia ruchu samochodowego i rośnie wolniej. Wynika to głównie z poprawy jakości użytkowanych samochodów. Hałas przemysłowy nie stwarza problemów mieszkańcom gminy. Program przewiduje kontynuację inwestycji modernizacyjnych sieci drogowej i linii kolejowej na terenie gminy.</p> <p>Na terenie gminy Kowiesy nie prowadzono pomiarów, a także nie utworzono punktów monitoringu natężenia hałasu.</p>
22	<p>Program ochrony środowiska dla gminy Grabica na lata 2010 – 2012 z perspektywą do 2016 Uchwałą nr XXIV/166/2010 Rady Gminy Grabica z dnia 27 kwietnia 2010 r.</p> <p>Gmina graniczy z trasą szybkiego ruchu Warszawa - Katowice (droga krajowa nr 1), zaś przez część wschodnią gminy przebiega autostrada A1 (trasa Gdańsk – Cieszyn). Przebiegająca przez gminę sieć dróg i ciągle wzrastająca liczba samochodów sprawiają, iż warunki akustyczne, zwłaszcza w pobliżu dużych tras komunikacyjnych ulegają ciągłemu pogorszeniu. W związku z tym na terenie gminy występuje hałas komunikacyjnym, który ma tendencje wzrostowe i uzależnionym jest od presji motoryzacji. Poziomy dźwięku ze źródeł komunikacyjnych wynoszą od 75 do 95 dB. Są to wielkości wyższe od przyjętych w normach i przepisach. Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 roku w sprawie dopuszczalnych norm hałasu w środowisku (Dz. U. Nr 120, poz. 826, z 2007 roku) przewiduje maksymalne natężenie hałasu w obszarze zabudowanym do 60 dB. Największą uciążliwość hałasową stanowi droga krajowa nr 8 gdzie ruch samochodowy według ostatniego Generalnego Pomiaru Ruchu w 2005 roku może wynosić ponad 20 000 pojazdów/dobę i droga krajowa nr 12, gdzie ruch samochodowy może wynosić ponad 10 000 pojazdów/dobę. Ze względu na rolniczy charakter gminy Grabica brak jest na jej terenie poważnych źródeł hałasu w postaci zakładów przemysłowych. Ponadto istnieją możliwości techniczne ograniczenia emisji hałasu przemysłowego do środowiska przez stosowanie tłumików akustycznych, obudów poszczególnych urządzeń czy zwiększenie izolacyjności akustycznej ścian pomieszczeń, w których znajdują się dane maszyny wytwarzające hałas.</p>

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

Dyrektywa 2002/49/WE

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

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

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

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

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

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

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

Ustawa z dnia 27.04.2001 r. Prawo ochrony środowiska (tekst jednolity: Dz. U. z 2017 r., poz. 519 ze zm.)

Podstawę prawną tworzenia programu w formie prawa miejscowego stanowi art. 84 ust. 1 Poś: (...) „Art. 84. 1 Poś. W celu doprowadzenia do przestrzegania standardów jakości środowiska w przypadkach wskazanych ustawą lub przepisami szczególnymi, w drodze **aktu prawa miejscowego**, tworzone są programy. Programy są publikowane w wojewódzkich dziennikach urzędowych.” (...)

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

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

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

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

Inne wymagania względem tworzenia programu ochrony środowiska przed hałasem to:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Jeżeli obowiązek utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania wynika z postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko, dla przedsięwzięcia polegającego na budowie drogi krajowej, o której mowa w ustawie z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2015 r. poz. 460) obszar ograniczonego użytkowania wyznacza się na podstawie analizy porealizacyjnej. W decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej nakłada się obowiązek sporządzenia analizy porealizacyjnej po upływie roku od dnia oddania obiektu do użytkowania i jej przedstawienia w terminie 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania (art. 135 ust. 5 Poś).

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

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

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

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

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

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

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

Ustawa z dnia 3.10.2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (tekst jednolity: Dz. U. z 2017 r., poz. 1405)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- uzgodnienie z regionalnym dyrektorem ochrony środowiska stopnia szczegółowości informacji zawartych w prognozie oddziaływania na środowisko,
- sporządzenie prognozy oddziaływania na środowisko,

- uzyskanie wymaganych ustawą opinii od regionalnego dyrektora ochrony środowiska oraz od państwowego wojewódzkiego inspektora sanitarnego,
- zapewnienie możliwości udziału społeczeństwa w postępowaniu.

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

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

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

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

1. Części opisowej, zawierającej m.in.
 - a) naruszenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku oraz zakresu działań niezbędnych do przywrócenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku,
 - b) termin i koszty realizacji programu wraz ze wskazaniem źródeł jego finansowania.
2. Części prezentującej ograniczenia i obowiązki wynikające z realizacji programu.
3. Części uzasadniającej zakres zagadnień objętych programem, a w tym w szczególności:
 - a) dane i wnioski wynikające ze sporządzonych map akustycznych, w tym w szczególności odnoszące się do:
 - charakterystyki obszaru objętego mapą akustyczną, w tym uwarunkowań wynikających z ustaleń planów zagospodarowania przestrzennego, ograniczeń związanych z występowaniem istniejących obszarów ograniczonego użytkowania, a także obszarów istniejących stref ochronnych,
 - charakterystyki terenów objętych programem, w tym liczby mieszkańców, gęstości zaludnienia oraz zakresu przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku,
 - charakterystyk techniczno-akustycznych źródeł hałasu mających negatywny wpływ na poziom hałasu w środowisku,
 - trendów zmian stanu akustycznego,
 - koncepcji działań zabezpieczających środowisko przed hałasem,
 - b) zestawienie zrealizowanych zadań w zakresie ochrony środowiska przed hałasem wraz z oceną ich skuteczności i analizą poniesionych kosztów (w przypadku aktualizacji Programów).
 - c) analizę materiałów, dokumentów i publikacji wykorzystanych do opracowania programu, w tym:
 - polityk, strategii, planów lub programów, tj.:

- istniejących powiatowych lub gminnych programów ochrony środowiska,
- przepisów prawa, w tym prawa miejscowego, mających wpływ na stan akustyczny środowiska,
- decyzji o dopuszczalnym poziomie hałasu oraz innych dokumentów i materiałów wykonanych dla potrzeb postępowań administracyjnych prowadzonych w stosunku do podmiotów korzystających ze środowiska, których działalność ma negatywny wpływ na stan akustyczny środowiska,
- przepisów dotyczących emisji hałasu z instalacji i urządzeń, w tym pojazdów, których funkcjonowanie ma negatywny wpływ na stan akustyczny środowiska,
- nowych, dostępnych technik i technologii w zakresie ograniczania hałasu.

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

Wskaźnik M ma postać:

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

gdzie:

M - wartość wskaźnika,

ΔL - wielkość przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu dB,

m - liczba mieszkańców na terenie o przekroczonym poziomie dopuszczalnym.

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

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

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

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

Poziomy hałas przyjmują różne wartości w zależności od:

- rodzaju źródła hałasu, funkcji urbanistycznej terenu.

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

Tabela 28. Dopuszczalne poziomy hałasu w środowisku

Lp.	Przeznaczenie terenu	Dopuszczalny poziom hałasu w [dB]			
		Drogi lub linie kolejowe		Instalacje i pozostałe i obiekty i grupy źródeł hałasu	
		L _{DWN} przedział czasu odniesienia równy wszystkim dobom w roku	L _N przedział czasu odniesienia równy wszystkim porom nocy	L _{DWN} przedział czasu odniesie- nia równy wszystkim dobom w roku	L _N przedział czasu odnie- sienia równy wszystkim porom nocy
1	a) Obszary A ochrony uzdrowiskowej b) Tereny szpitali poza miastem	50	45	45	40
2	a) Tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej b) Tereny zabudowy związanej ze stałym lub wielogodzinnym pobytem dzieci i młodzieży c) Tereny domów opieki 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

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

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

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

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

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

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

Rozporządzenie to zawiera m.in. niezbędny zakres informacyjny, który powinna zawierać mapa akustyczna wykorzystywana do realizacji programu naprawczego. Wprowadza ono między innymi przepis, że zakres danych części graficznej mapy akustycznej powinien także obejmować mapy zawierające proponowane kierunki zmian zagospodarowania przestrzennego, wynikające z potrzeb ochrony przed hałasem. Przepis ten, po raz pierwszy w naszym prawodawstwie, wprowadza obowiązek nie tylko poprawy stanu klimatu akustycznego, lecz także stosowania działań prewencyjnych.

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

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

W odniesieniu do pojazdów drogowych mają tu zastosowanie poniższe przepisy prawne. Zgodnie z art. 66 ustawy z dnia 20.06.1997 r. Prawo o ruchu drogowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2012 r. poz. 1137 ze zm.) pojazd uczestniczący w ruchu ma być tak zbudowany, wyposażony i utrzymany, aby korzystanie z niego: nie zakłócało spokoju publicznego przez powodowanie hałasu przekraczającego poziom określony w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 31.12.2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (Dz.U. z 2013 r., poz. 951 ze zm.).

Tabela 29. Poziom hałasu pojazdów silnikowych

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

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

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

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

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

ne i pojazdy hybrydowe z napędem elektrycznym były opcjonalnie wyposażone w generatory dźwięku, które uczynią te pojazdy bezpieczniejszymi (używane na terenach miast).

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

10.1 Wielkości wpływające na poziom hałasu

Wielkości wpływające na poziom hałasu dzielą się na:

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

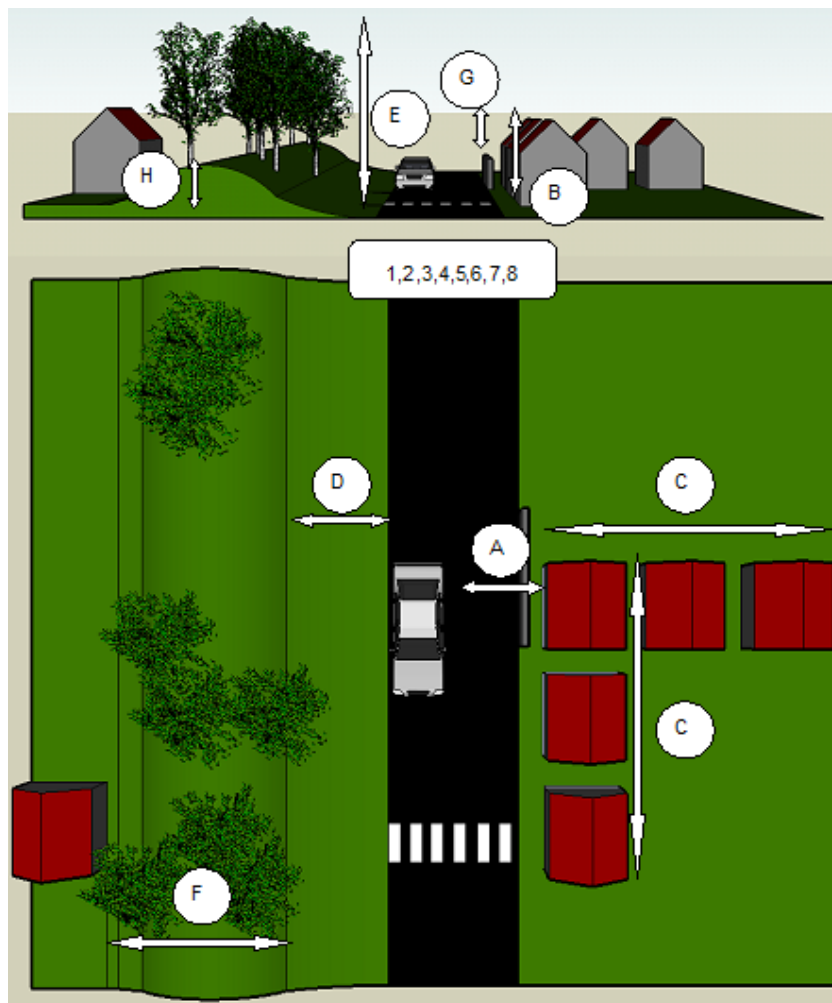
Wielkości wpływające na poziom emisji hałasu drogowego to:

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

Wielkości wpływające na rozchodzenie się hałasu to przede wszystkim:

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

Rysunek 26. Wielkości wpływające na emisję i rozchodzenie się hałasu – hałas drogowy



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

10.2 Możliwości działań w zakresie redukcji hałasu – katalog środków

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

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

Redukcja ilości pojazdów ciężkich

Eliminacja ruchu samochodów ciężarowych z ulic znajdujących się w obszarach szczególnie chronionych przed hałasem oraz kumulacja ruchu pojazdów ciężarowych na wybranych, mniej wrażliwych akustycznie trasach zbiorczych, jest klasycznym instrumentem stosowanym w planowaniu przestrzennym. Środki te są rów-

niez stosowane w odniesieniu do istniejącej infrastruktury. Nie mogą one jednak prowadzić do istotnego pogorszenia sytuacji na innym obszarze chronionym.

Tabela 30. Redukcja hałasu w wyniku zmiany ilości samochodów ciężkich w ruchu [wg prof. dr hab. R. Makarewicz - Uniwersytet im. A. Mickiewicza Instytut Akustyki Zakład Akustyki Środowiska]

Redukcja procentu pojazdów ciężkich w potoku ruchu [%]	Redukcja hałasu [dB]
od 10 do 0	3.9
od 20 do 0	6.4
od 30 do 0	8.3

Remonty ulic, stosowanie „cichych” nawierzchni dróg

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

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

Tabela 31. Klasyfikacja nawierzchni drogowych (według prof. PB dr inż. Władysława Gardziejczyka)

Klasa/ Symbol	Wartości poziomu dźwięku, [dB(A)]		Przykłady warstw ścieralnych
	L_1 (SPB-80)	CPXI (80)	
Nawierzchnie ciche NC	(<73,0) 71,5	(<92,5) 91,0	<input type="checkbox"/> pojedyncze dywaniki porowate o uziarnieniu kruszywa ≤ 10 mm <input type="checkbox"/> podwójne dywaniki porowate, <input type="checkbox"/> nawierzchnie poroelastyczne
Nawierzchnie o zredukowanej hałaśliwości ZH	(73,0,75,9) 74,5	(92,5-95,4) 94,0	<input type="checkbox"/> SMA i betony asfaltowe o uziarnieniu < 10 mm <input type="checkbox"/> dywaniki bitumiczne o uziarnieniu kruszywa < 10 mm <input type="checkbox"/> pojedyncze dywaniki porowate o uziarnieniu kruszywa > 10 mm
Nawierzchnie o normalnej hałaśliwości NH	(76,0,79,0) 77,5	(95,5-98,4) 97,0	<input type="checkbox"/> SMA o uziarnieniu kruszywa > 10 mm <input type="checkbox"/> dywaniki bitumiczne o uziarnieniu 10- 16 mm <input type="checkbox"/> betony asfaltowe o uziarnieniu <16 mm <input type="checkbox"/> betony cementowe o optymalnym teksturowaniu
Nawierzchnie o podwyższonej hałaśliwości PH	(79,1,81,0) 80,0	(98,5-100,5) 99,5	<input type="checkbox"/> powierzchniowe utrwalenia <input type="checkbox"/> uszorstnione nawierzchnie typu SMA <input type="checkbox"/> betony asfaltowe o uziarnieniu ≥ 16 mm <input type="checkbox"/> klasyczne betony cementowe <input type="checkbox"/> betonowa kostka brukowa przy optymalnych układach połączeń
Nawierzchnie o nadmiernej hałaśliwości NNH	(>81,0) 82,0 (86,0 -kostka kamienna)	(>100,5) 101,5 (106,0 - kostka kamienna)	<input type="checkbox"/> kostka kamienna <input type="checkbox"/> betonowa kostka brukowa bez optymalizacji połączeń <input type="checkbox"/> betony cementowe poprzecznie rowkowane

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

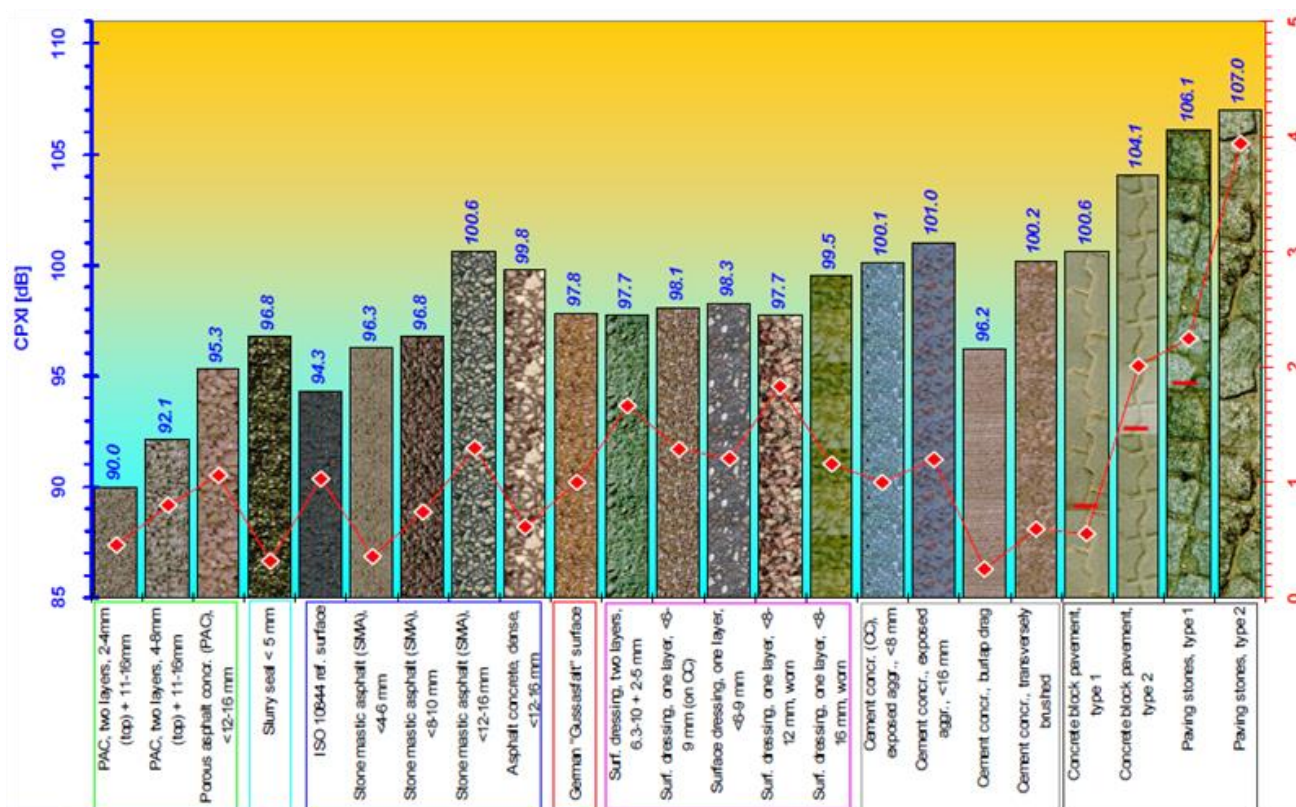
W zależności od stosowanych tradycyjnie w różnych krajach mieszank do warstw ścieralnych, obserwowane są różne zmiany w hałaśliwości ruchu samochodowego. Na przykład w Wielkiej Brytanii, gdzie bardzo popularny jest Hot Rolled Asphalt, zastosowanie SMA zmniejszyło hałas samochodowy od 2.7 do 5.3 dB(A). Także we Włoszech, pomiary przy prędkości 110 km/h w porównaniu z betonem asfaltowym 0/15 mm, wskazały spadek natężenia hałasu o 5÷7 dB(A). Nie zawsze tak dobry efekt jest osiągnięty. W przypadkach zastoso-

wania dodatkowego uszorstnienia drobnym kruszywem, po okresie około roku można spodziewać się wzrostu hałaśliwości nawierzchni.

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

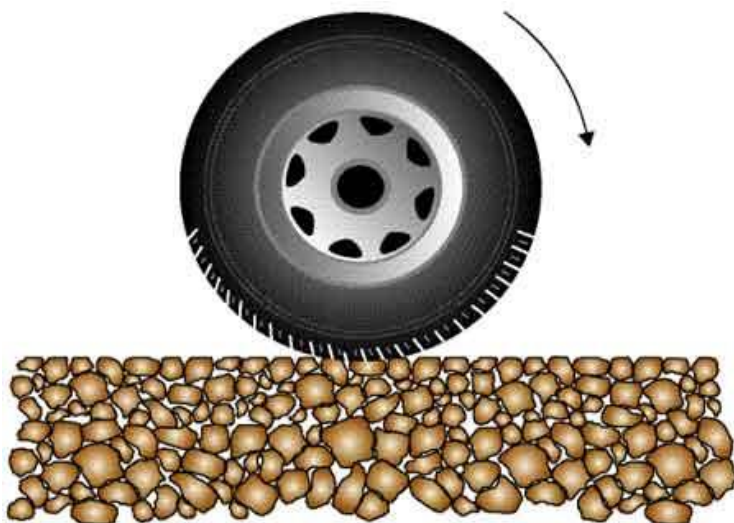
Ze względu na zawartość próżni asfalty porowate są bardziej wrażliwe na działanie promieniowania UV, efekty starzenia wskutek działania promieni słonecznych oraz działanie detrytus (tzn. brudu i innych materiałów powstających wskutek tarcia), soli stosowanych do odładzania i, oczywiście, wody w porównaniu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

Rysunek 27. Hałaśliwość nawierzchni [Sandberg & Ejsmont Tyre/Road Noise Reference Book, 2002]



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

Rysunek 28. Asfalt porowaty o dużej zawartości próżni (źródło nynas.com)



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

Strefy uspokojonego ruchu, wyłączenie ulicy z ruchu

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

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

Rysunek 29. Jeden z elementów uspokojenia ruchu (źródło zm.org.pl)



W szczególności uspokojenie ruchu realizuje lub przynajmniej wspiera następujące cele:

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

Rysunek 30. Wprowadzenie uspokojenia ruchu poprzez zmianę geometrii ulicy – pierwotny przebieg oznaczono kolorem czerwonym – Katowice



Rysunek 31. Strefa tylko dla rowerów, pieszych i transportu publicznego, czyli najmniej szkodliwych form transportu – Ratzbona (Niemcy)



Wprowadzanie elementów architektoniczno-budowlanych w obszarze ulic zwłaszcza w postaci wałków bezpieczeństwa (szykany, „leżący policjant”) powinno być ostrożnie stosowane z uwagi na mogący nastąpić odwrotny efekt (nagłe zwalnianie i gwałtowne ruszanie). Lepiej tolerowana przez kierowców jest zmiana geometrii jezdni, w wyniku których, kierujący ma wrażenie, że ulica nie jest prosta, a jego reakcją jest wolniejsza jazda. Redukcje emisji hałasu w strefie uspokojonego ruchu waha się od 1 do 4 dB w zależności od zastosowanych rozwiązań. Natomiast wyłączenie ulicy z ruchu skutkuje całkowitą likwidacją uciążliwości związanych z hałasem.

Ekran akustyczny, wały ziemne

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

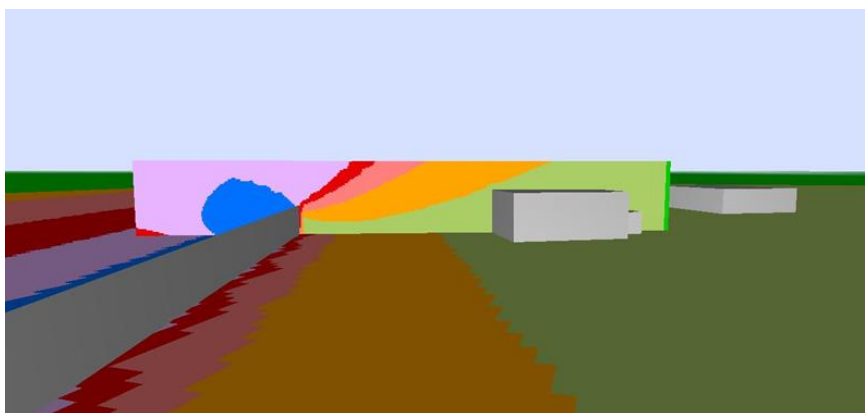
Rysunek 32. Ekran akustyczny z elementami przezroczystymi (źródło www.techbud.com.pl)



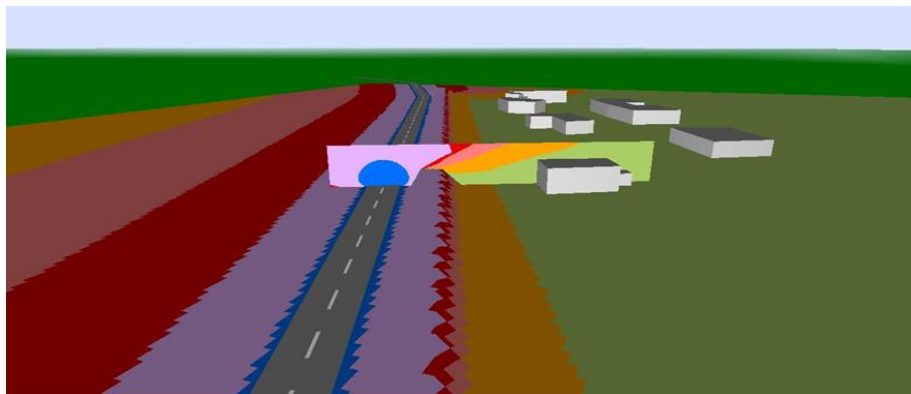
Rysunek 33. Dyfraktor zamontowany na krawędzi górnej ekranu akustycznego (źródło www.techbud.com.pl).



Rysunek 34. Przestrzenny rozkład hałasu po wybudowaniu ekranu akustycznego – widok 3D. Kolorami oznaczono poszczególne przedziały poziomu hałasu.



Rysunek 35. Przestrzenny rozkład hałasu po wybudowaniu wału ziemnego – widok 3D. Kolorami oznaczono poszczególne przedziały poziomego hałasu.



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

Rysunek 36. Ekran akustyczny w formie tuneli oraz półtuneli na Trasie Toruńskiej w Warszawie



Kontrola prędkości ruchu

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

Istnieje wiele sposobów kontrolowania prędkości pojazdów samochodowych:

- fotoradary stałe,
- wrywkowe kontrole prędkości,
- pomiar prędkości za pomocą pętli indukcyjnych,
- pomiar prędkości na odcinku drogi,

- system sterowania ruchem – zielona fala,
- inteligentne światła reagujące na zbyt wysoką prędkość („All red”).

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

Kontrola stanu technicznego pojazdów, środki techniczne stosowane w pojazdach drogowych

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

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

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

Tworzenie pasów zwartej zieleni ochronnej

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

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

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

Monitoring hałasu

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

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

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

Wymiana stolarki otworowej

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

Rysunek 37. Okno dźwiękoszczelne z nawietrzakiem.



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

Kształtowanie przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu – planowanie przestrzenne

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

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

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

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

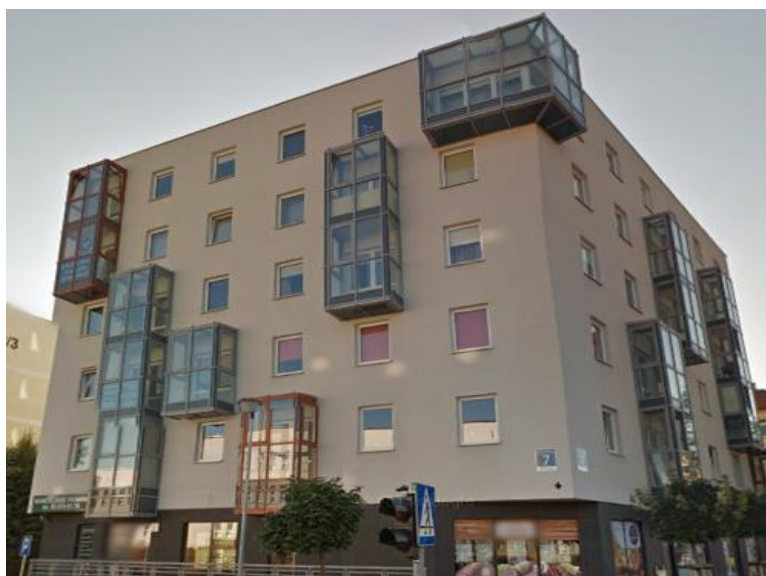
Inwestor chcący zrealizować inwestycję budowlaną, kwalifikującą się do obiektów chronionych akustycznie (budynki mieszkalne, szkoły, szpitale itp.) na obszarze na którym są niespełnione standardy ochrony środowiska w zakresie hałasu, a nieobjętym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego, mógłby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

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

Nowotworzone miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego, dla zabudowanych terenów położonych w strefie udokumentowanych przekroczeń dopuszczalnego poziomu hałasu lub dla będących ich przyczyną terenów usługowych i przemysłowych, powinny wprowadzić w/w wymaganie.

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

Rysunek 38. Ochrona akustyczna mieszkań przed hałasem (Białystok)



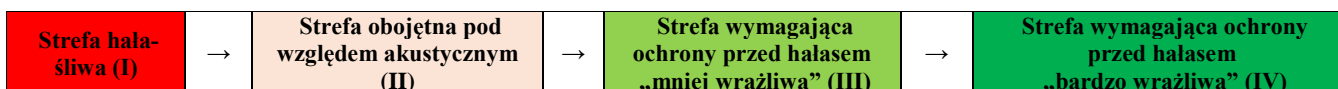
Stosowanie w planowaniu przestrzennym zasady strefowania tzn. wprowadzania określonego typu zabudowy i zagospodarowania terenu w zależności od występującego lub potencjalnego poziomu hałasu, może w tym czasie ograniczyć uciążliwość związaną z ponadnormatywnym hałasem. Należy dążyć do właściwego strefo-

wania akustycznego. Polega ono na tym, aby w odpowiednim układzie przestrzennym sąsiadowały ze sobą obszary o konkretnych funkcjach.

Podstawowe założenia strefowania, to:

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

Rysunek 39. Przykład właściwego strefowania akustycznego



Przykładowe strefowanie wokół tras komunikacyjnych:

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

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

Strefa III – lokalizacja strefy zamieszkania wymagająca ochrony akustycznej – w zależności od poziomu hałasu, do planów wprowadza się linie zabudowy oddalające budynki mieszkalne od źródła hałasu oraz stosowne zabezpieczenia akustyczne np. w postaci dźwiękochłonnych przegród budowlanych, ekranów, szyb okiennych o zwiększonej izolacyjności, a także poprzez usytuowanie budynków, określenie ich wysokości lub intensywności zabudowy oraz udziału zieleni towarzyszącej,

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

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

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

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

Tabela 32. Propozycje możliwych zapisów do miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego (mpzp) dla terenów położonych poza zasięgiem akustycznych oddziaływań

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

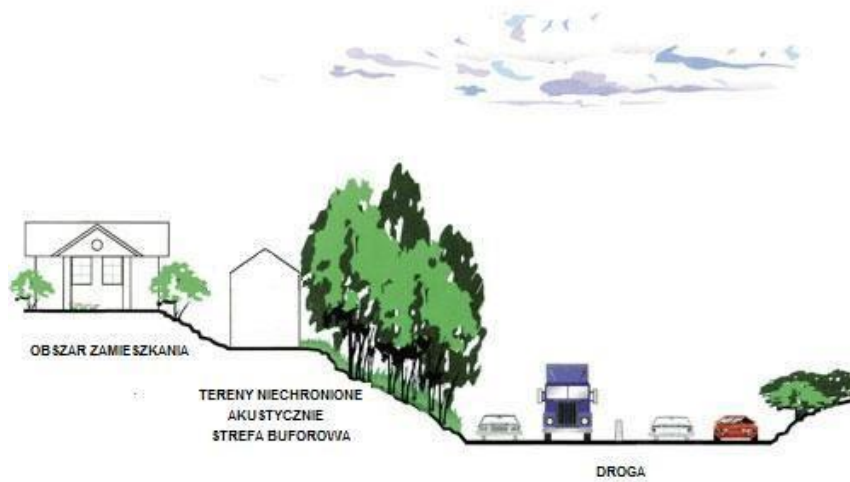
Tabela 33. Propozycje możliwych zapisów w mpzp dla terenów położonych w zasięgu akustycznych oddziaływań istniejących źródeł hałasu

Przeznaczenie terenu	Zasady ochrony środowiska i przyrody	Szczególne warunki zagospodarowania terenów oraz ograniczenia w ich użytkowaniu
Tereny zabudowy jednorodzinnej i wielorodzinnej	1) wyklucza się lokalizację nowej zabudowy mieszkaniowej, 2) w budynkach mieszkaniowych od strony źródła hałasu zastosowanie elewacji o podwyższonej izolacyjności akustycznej	1) na terenie/części terenu występują wysokie poziomy hałasu w środowisku od ulicy / linii kolejowej 2) teren położony w strefie śródmiejskiej w rozumieniu przepisów dotyczących dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku
Tereny zabudowy mieszkaniowo-usługowej	1) wyklucza się lokalizację nowej zabudowy mieszkaniowej 2) w budynkach mieszkalnych od strony źródła hałasu zastosowanie elewacji o podwyższonej izolacyjności akustycznej 3) wyklucza się lokalizację szpitali, domów opieki społecznej oraz budynków związanych ze stałym lub czasowym pobytom dzieci i młodzieży w przypadku niezapewnienia wymaganego poziomu hałasu w środowisku 4) w pomieszczeniach przeznaczonych na pobyt ludzi zastosowanie zabezpieczeń akustycznych doprowadzających poziom hałasu do wartości zgodnych z obowiązującymi normami	

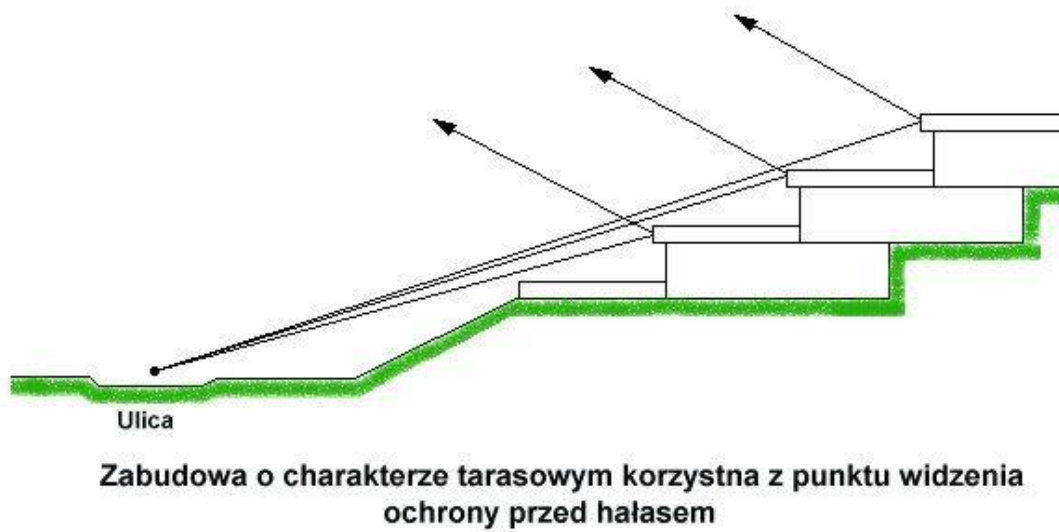
Tabela 34. Propozycje możliwych zapisów w mpzp dla terenów położonych w zasięgu akustycznych oddziaływań planowanych źródeł hałasu

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

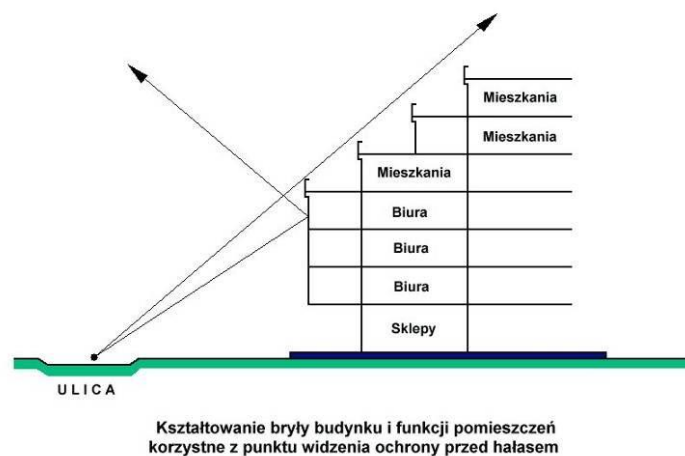
Rysunek 40. Przykład strefowania obszarów w sąsiedztwie drogi



Rysunek 41. Przykład zabudowy tarasowej



Rysunek 42. Przykład rozmieszczenia pomieszczeń w budynku



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

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

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

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

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

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

11. Rozkład przestrzenny wskaźnika M

Jak już wspomniano, wskaźnik M ma postać:

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

gdzie:

M - wartość wskaźnika,

ΔL - wielkość przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu dB,

m - liczba mieszkańców na terenie o przekroczonym poziomie dopuszczalnym.

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

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

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

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

Tabela 35. Wpływ zmiany dopuszczalnych poziomów hałasu na rozkład wskaźnika M

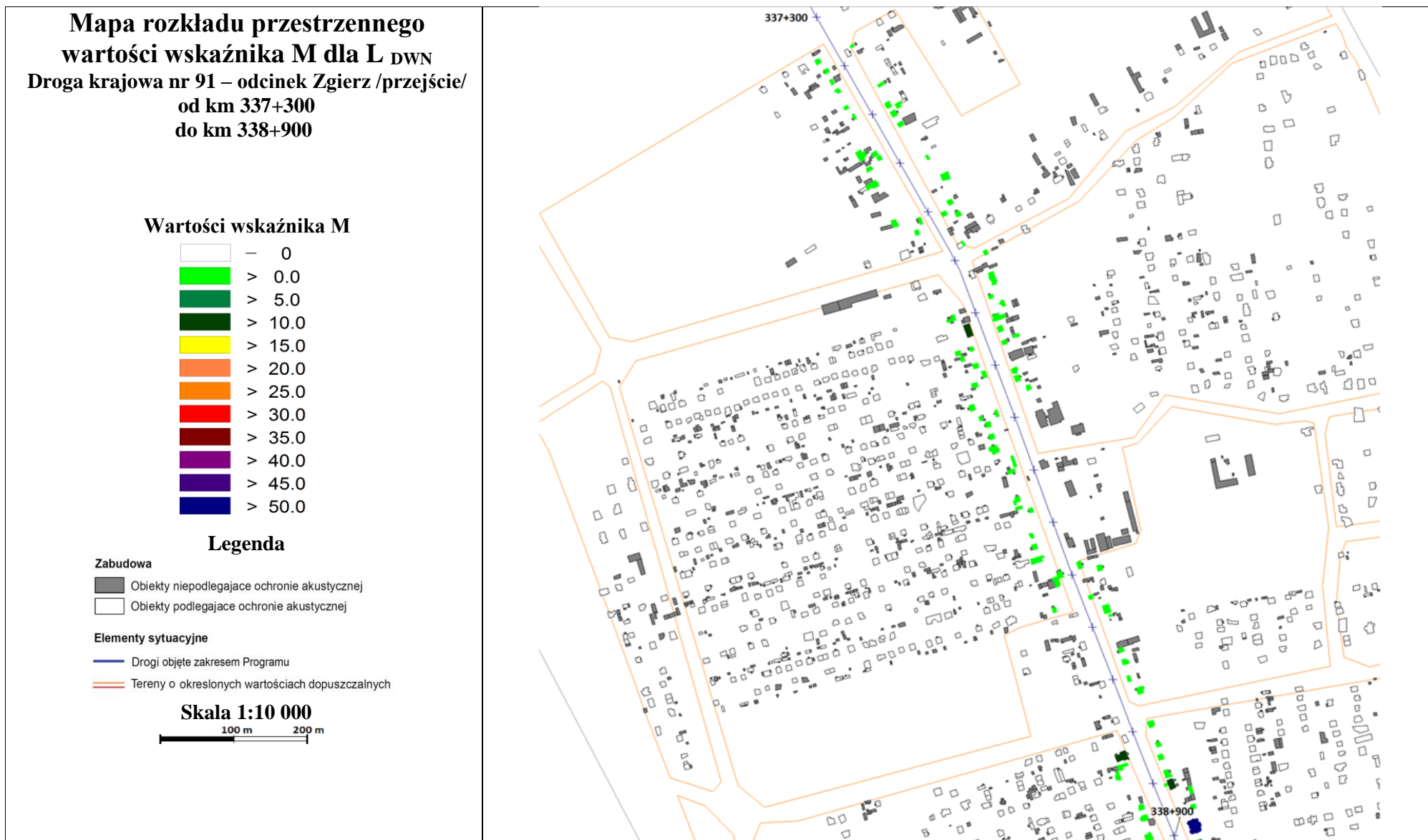
Poziom L_{DWN} [dB]	Liczba mieszkańców narażonych na ponadnormatywny hałas [m]	Wielkość przekroczenia poziomu dopuszczalnego przed aktualizacją (zabudowa jednorodzinna) [ΔL_{przed}]	Wskaźnik M przed aktualizacją	Wielkość przekroczenia poziomu dopuszczalnego po aktualizacji (zabudowa jednorodzinna) [ΔL_{po}]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

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

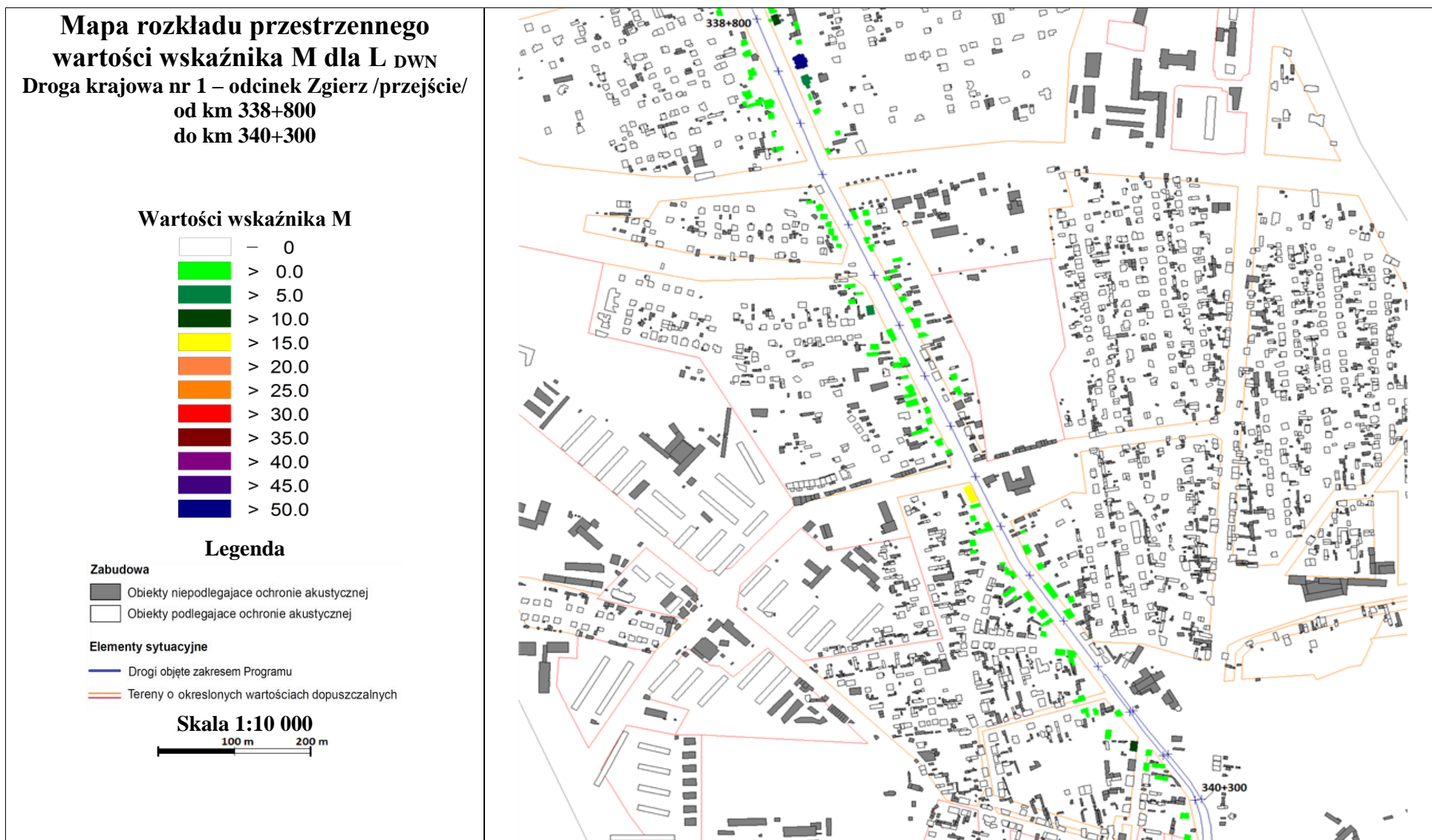
Tabela 36. Rozkład wskaźnika M wzdłuż odcinków dróg krajowych objętych zakresem Programu.

Numer drogi	Kilometraż		Opis odcinka	Wielkość wskaźnika M	
	początkowy [km]	końcowy [km]		Wskaźnik L_{DWN}	Wskaźnik L_N
DK91	335+458	340+719	Zgierz /przejście/	0-60	0-30
DK91	340+719	343+727	Zgierz - Łódź	0-65	0-65
DK1	362+927	366+948	Łódź - Rzgów	0-2	0-2
DK1	366+948	375+120	Rzgów - Tuszyn	0-2	0-2
DK1	375+120	382+333	Tuszyn – Skrzyżowanie z drogą A1	0-2	0-2
DK92	397+451	400+387	Łowicz /obwodnica/	0-2	0-2
A1	395+336	399+837	Droga 8 – Rokszyce	0-2	0-2
S8	324+772	326+802	Droga A1 – Byki	0-2	0-5
S8	326+802	335+196	Byki – Meszcze	0-1	0-1
S8	335+196	340+421	Meszcze – Wolbórz	0-2	0-2
S8	340+421	349+083	Wolbórz – Tomaszów Mazowiecki	0-2	0-5
S8	349+083	354+379	Tomaszów Mazowiecki /obwodnica/	0-5	0-2
S8	354+379	368+932	Tomaszów Mazowiecki – Czerniewice	0-10	0-10
S8	368+932	383+662	Czerniewice – Rawa Mazowiecka	0-2	0-2
S8	383+662	385+901	Rawa Mazowiecka /obwodnica/	0-5	0-5
S8	385+901	393+058	Rawa Mazowiecka – Babsk	0-2	0-2
S8	393+058	407+277	Babsk – Huta Zawadzka	0-5	0-10
S8	407+277	408+753	Huta Zawadzka – Granica Województwa	0-2	0-2

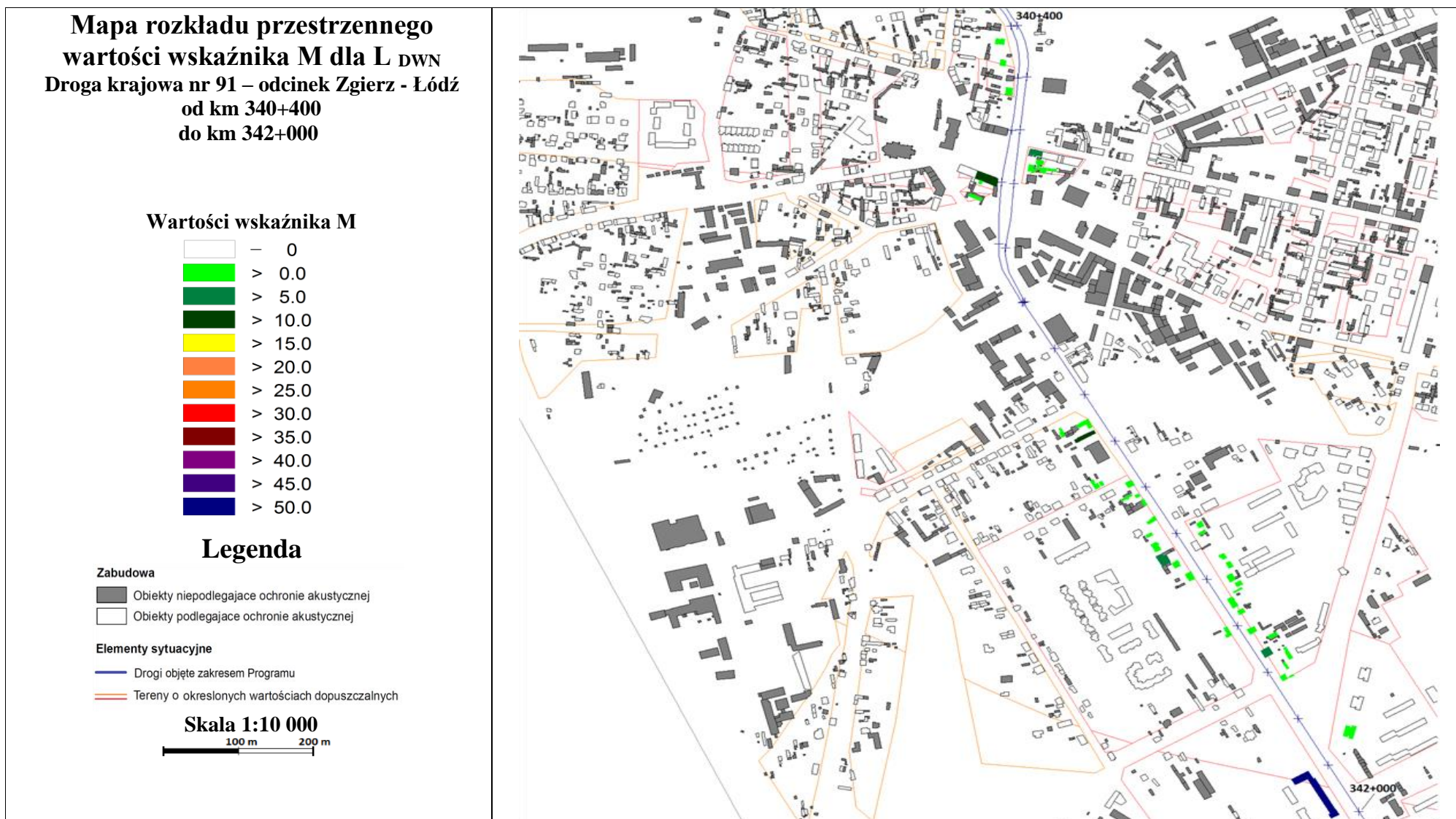
Poniżej przedstawiono graficzny rozkład wskaźnika M dla obszarów (budynki mieszkalne) znajdujących się w sąsiedztwie analizowanych odcinków dróg. Przedstawiono jedynie te rejony, w sąsiedztwie których wskaźnik M przyjmuje wartości większe od zera.



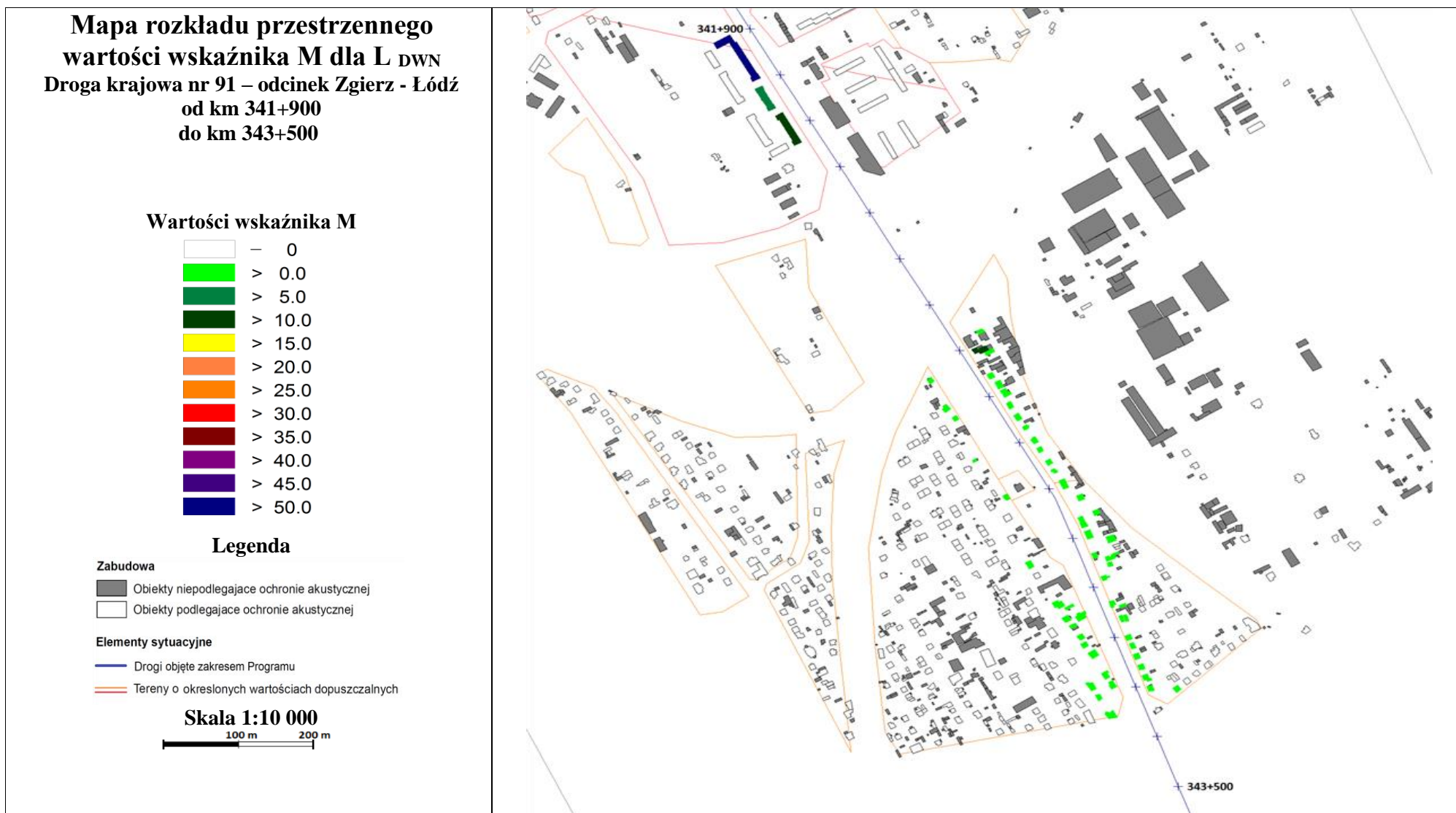
Rysunek 43. Mapa przestrzennego rozkładu wartości wskaźnika M dla odcinka odcinek Zgierz /przejście/ od km 337+300 do km 338+900 (obecnie DK91)



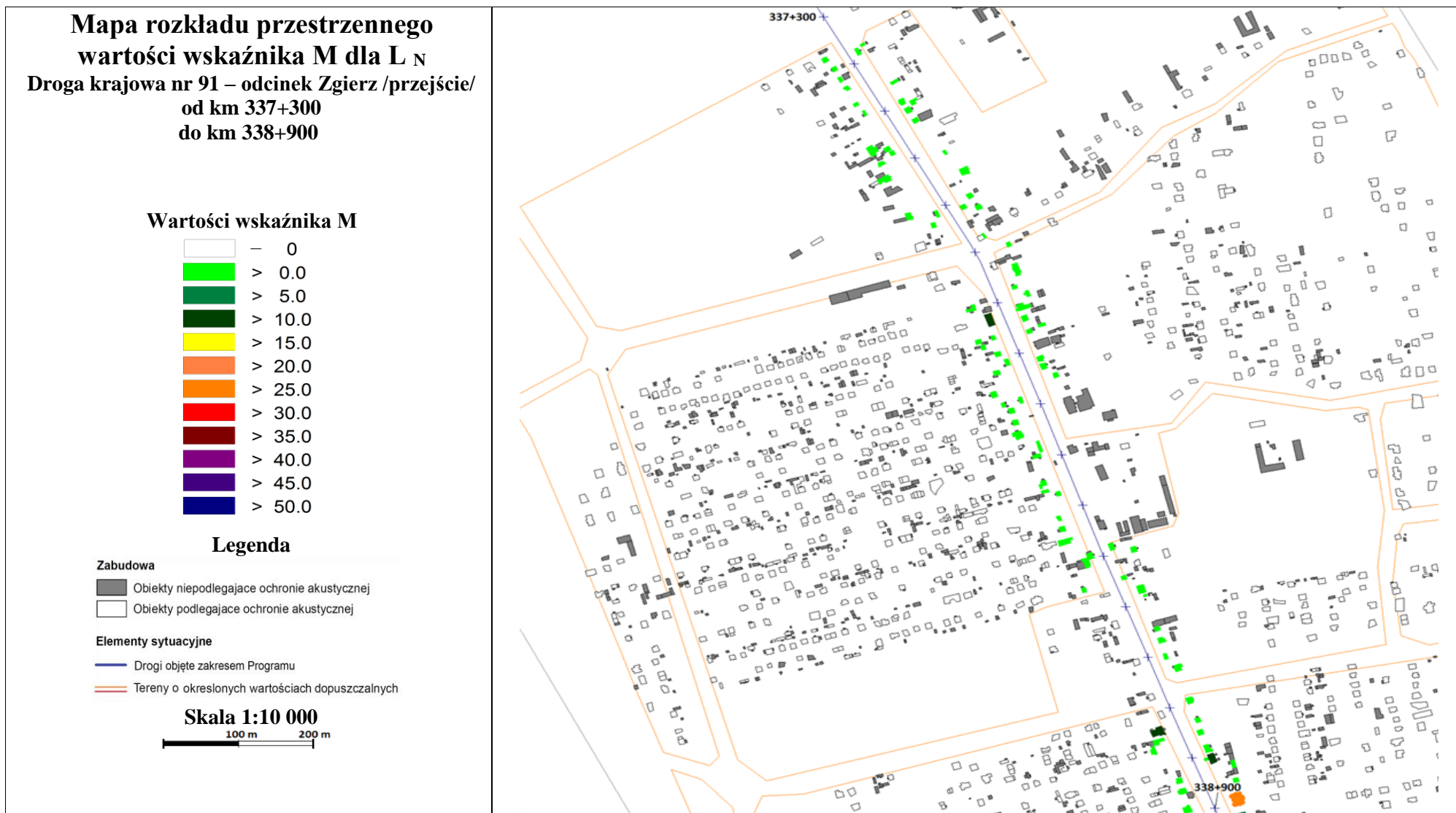
Rysunek 44. Mapa przestrzennego rozkładu wartości wskaźnika M dla odcinka odcinek Zgierz /przejście/ od km 338+800 do km 340+300



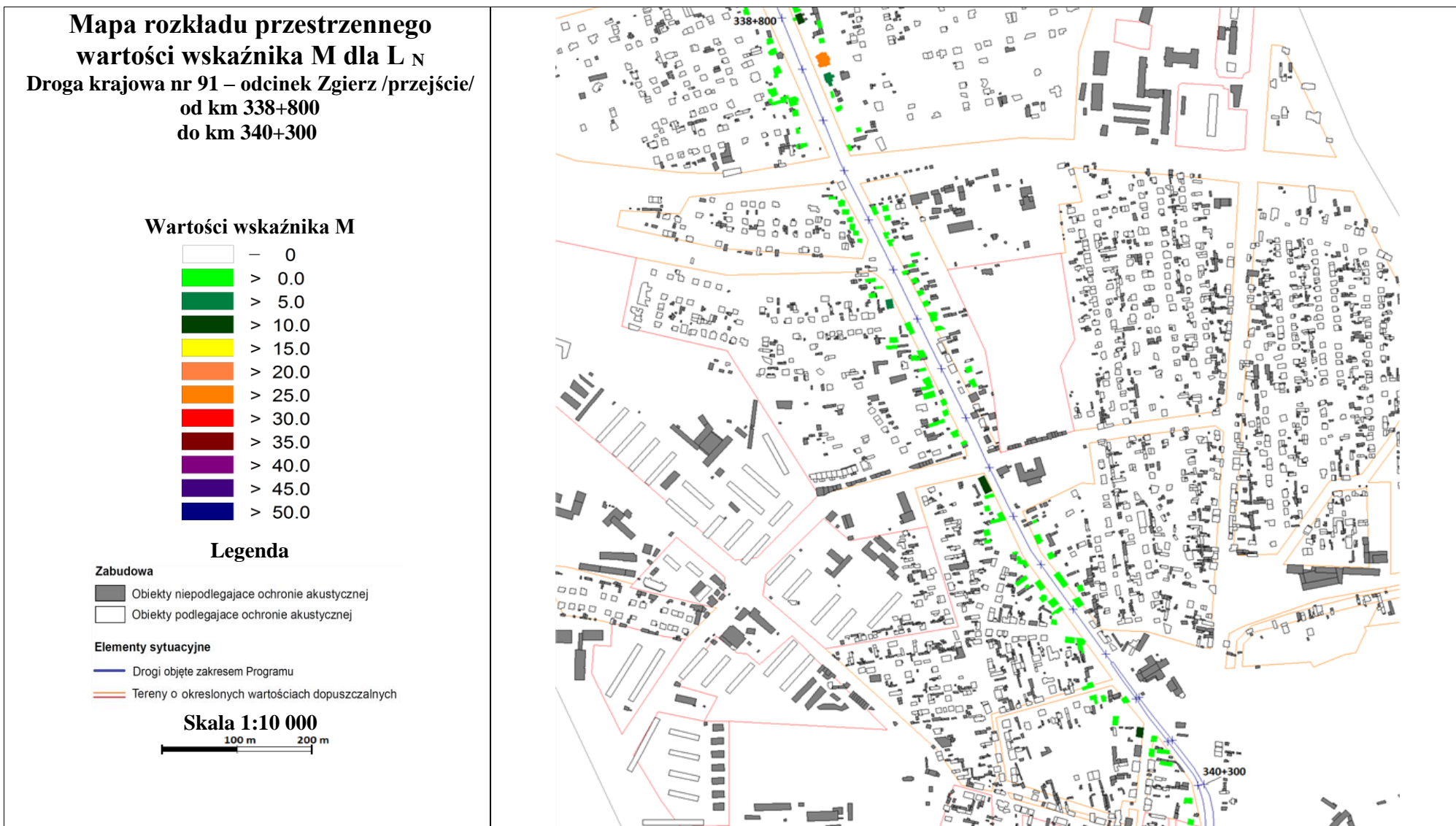
Rysunek 45. Mapa przestrzennego rozkładu wartości wskaźnika M dla odcinka odcinek Zgierz – Łódź od km 340+400 do km 342+000



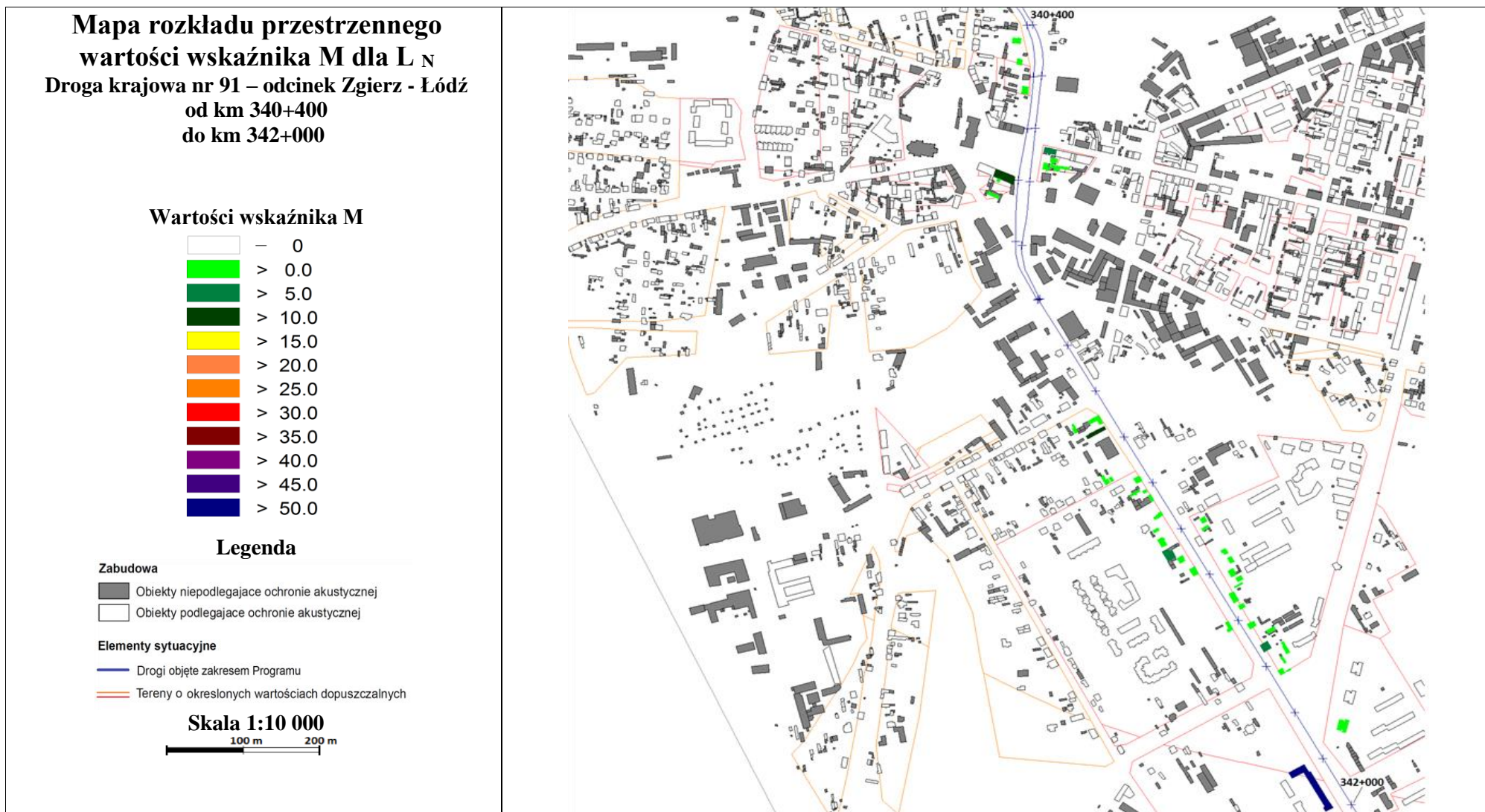
Rysunek 46. Mapa przestrzennego rozkładu wartości wskaźnika M dla odcinka odcinek Zgierz - Łódź od km 341+900 do km 343+500



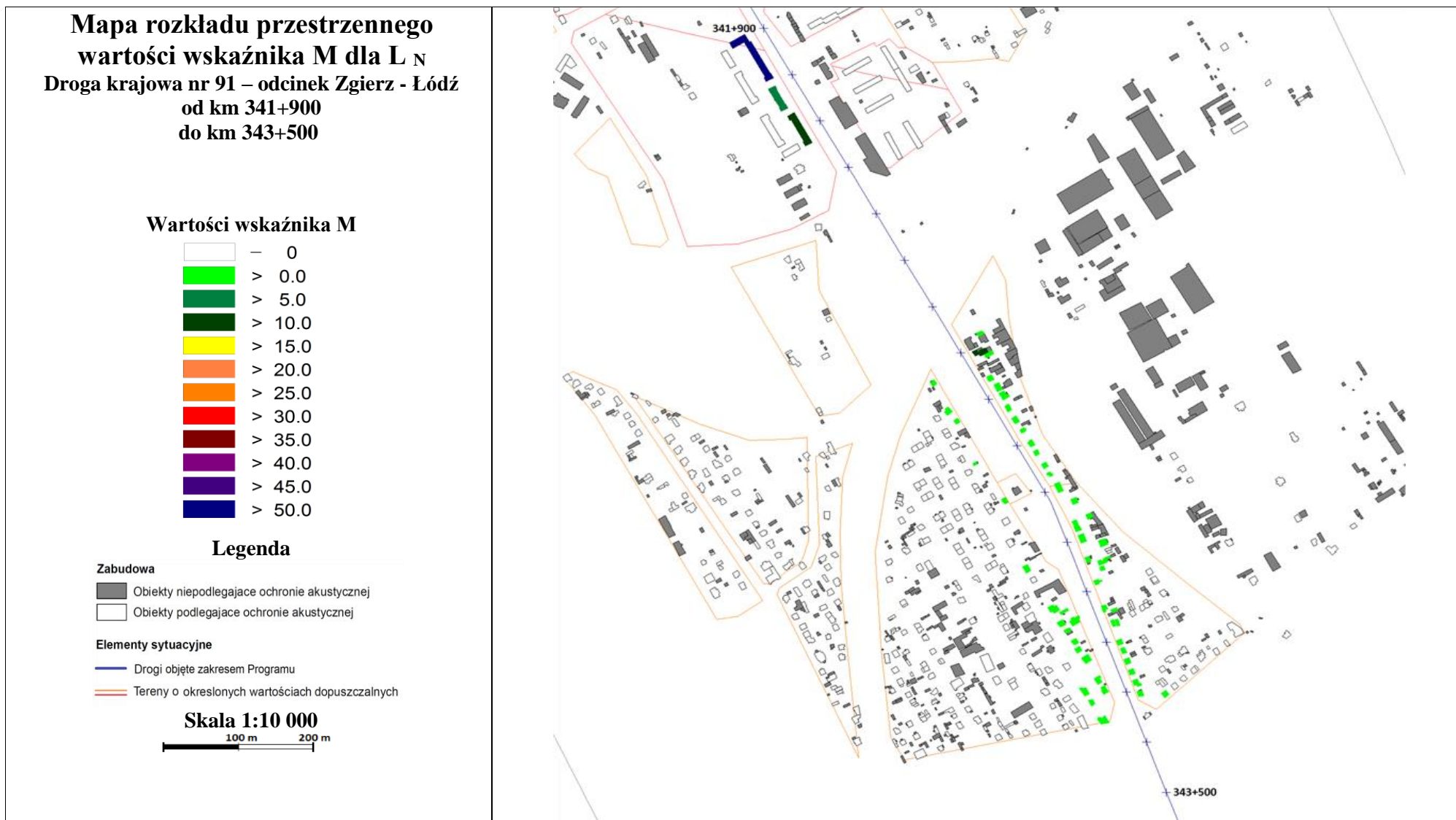
Rysunek 47. Mapa przestrzennego rozkładu wartości wskaźnika M dla odcinka Zgierz /przejście/ od km 337+300 do km 338+900



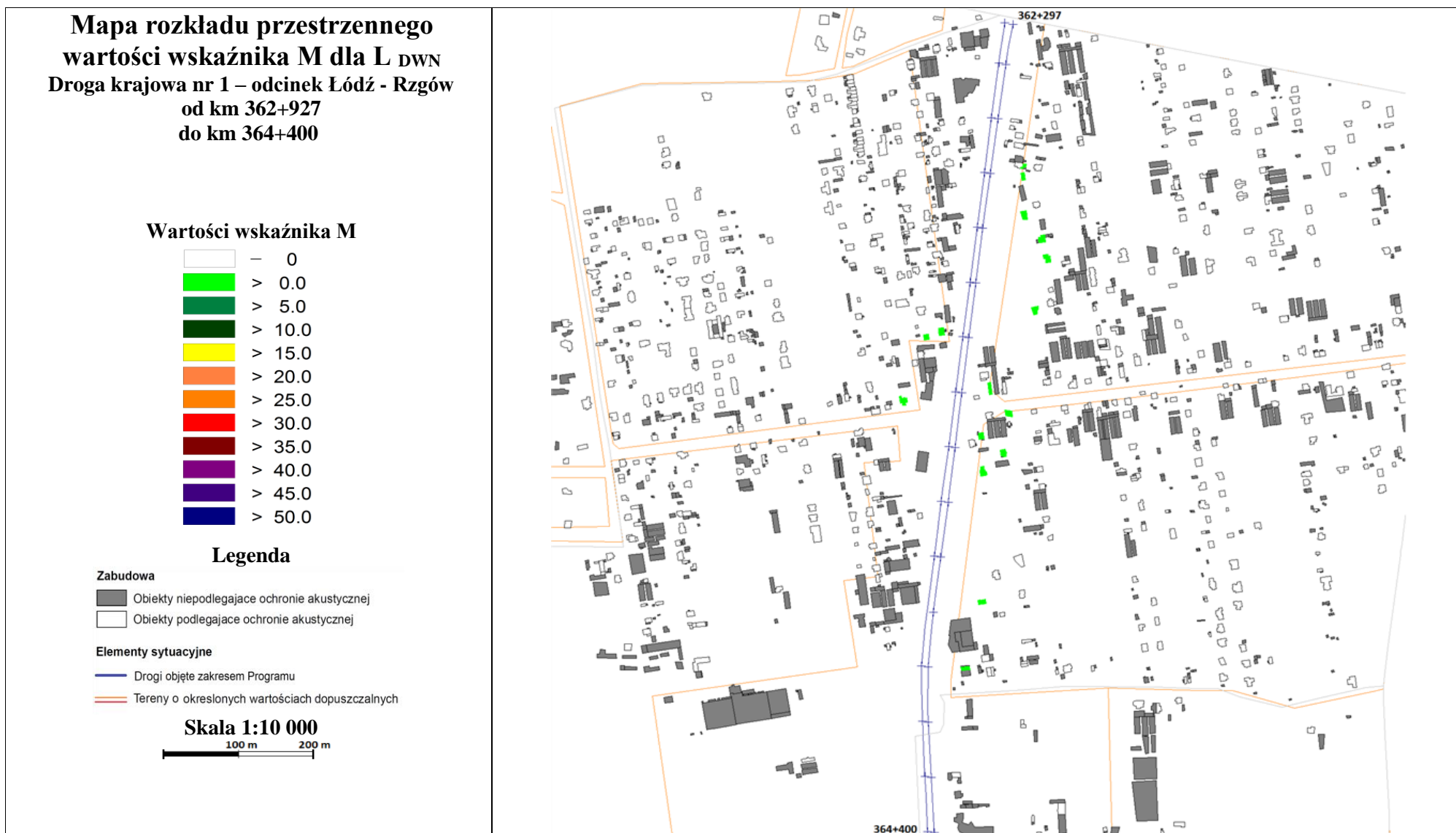
Rysunek 48. Mapa przestrzennego rozkładu wartości wskaźnika M dla odcinka Zgierz /przejście/ od km 338+800 do km 340+300



Rysunek 49. Mapa przestrzennego rozkładu wartości wskaźnika M dla odcinka odcinek Zgierz - Łódź od km 340+400 do km 342+000



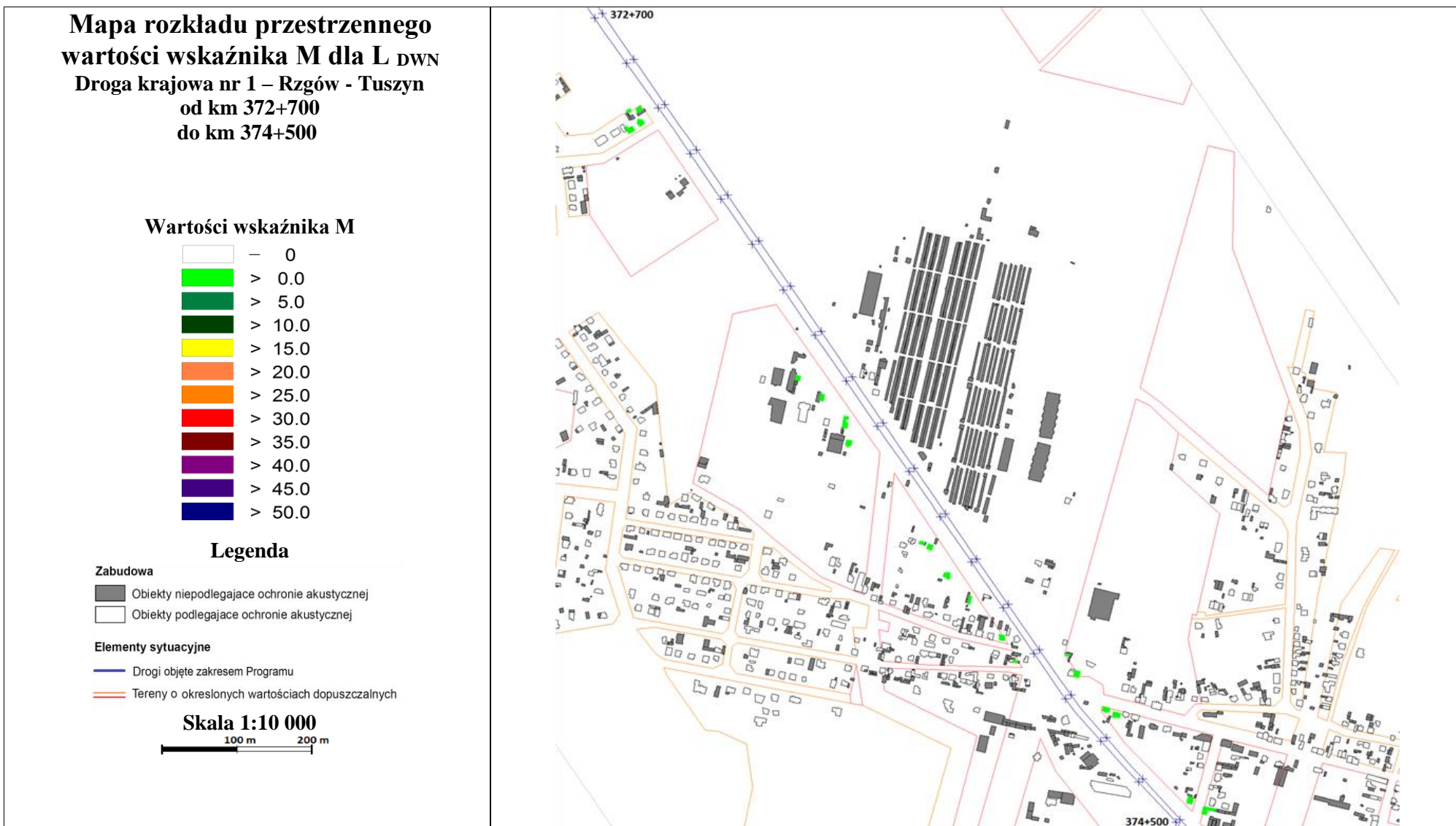
Rysunek 50. Mapa przestrzennego rozkładu wartości wskaźnika M dla odcinka odcinek Zgierz - Łódź od km 341+900 do km 343+500



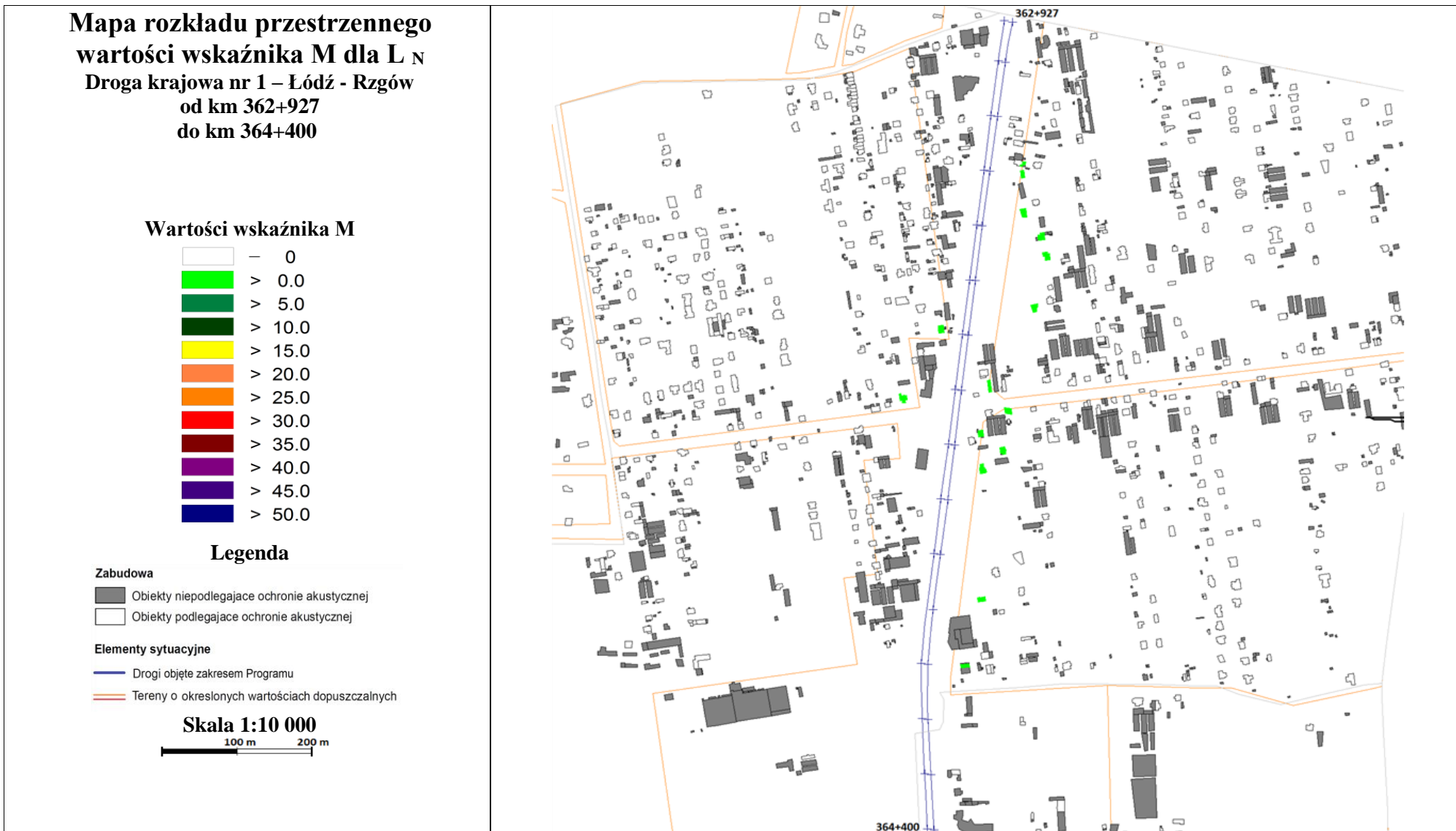
Rysunek 51. Mapa przestrzennego rozkładu wartości wskaźnika M dla odcinka odcinek Zgierz - Łódź od km 362+927 do km 364+400



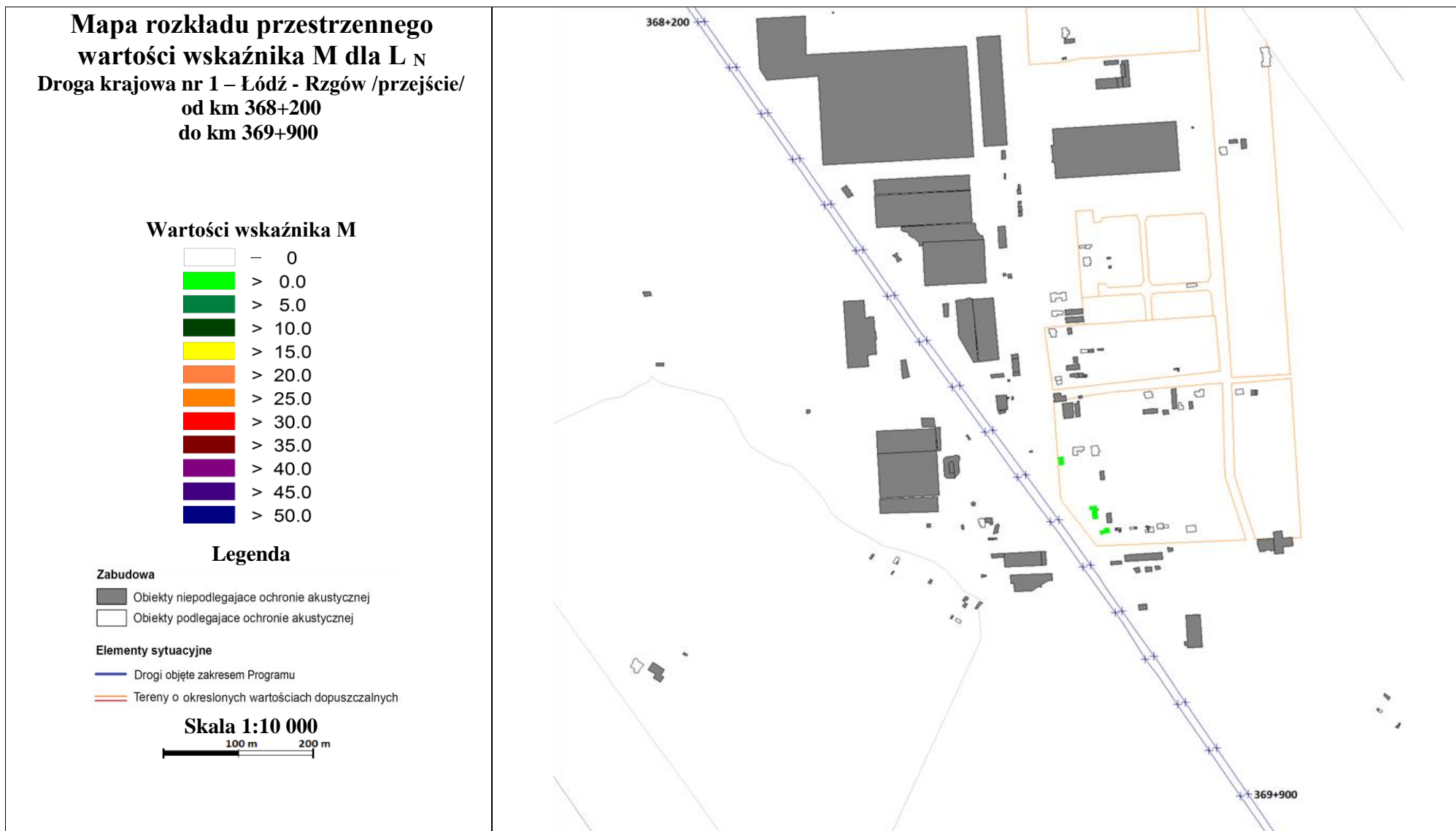
Rysunek 52. Mapa przestrzennego rozkładu wartości wskaźnika M dla odcinka Łódź - Rzgów od km 368+200 do km 369+900



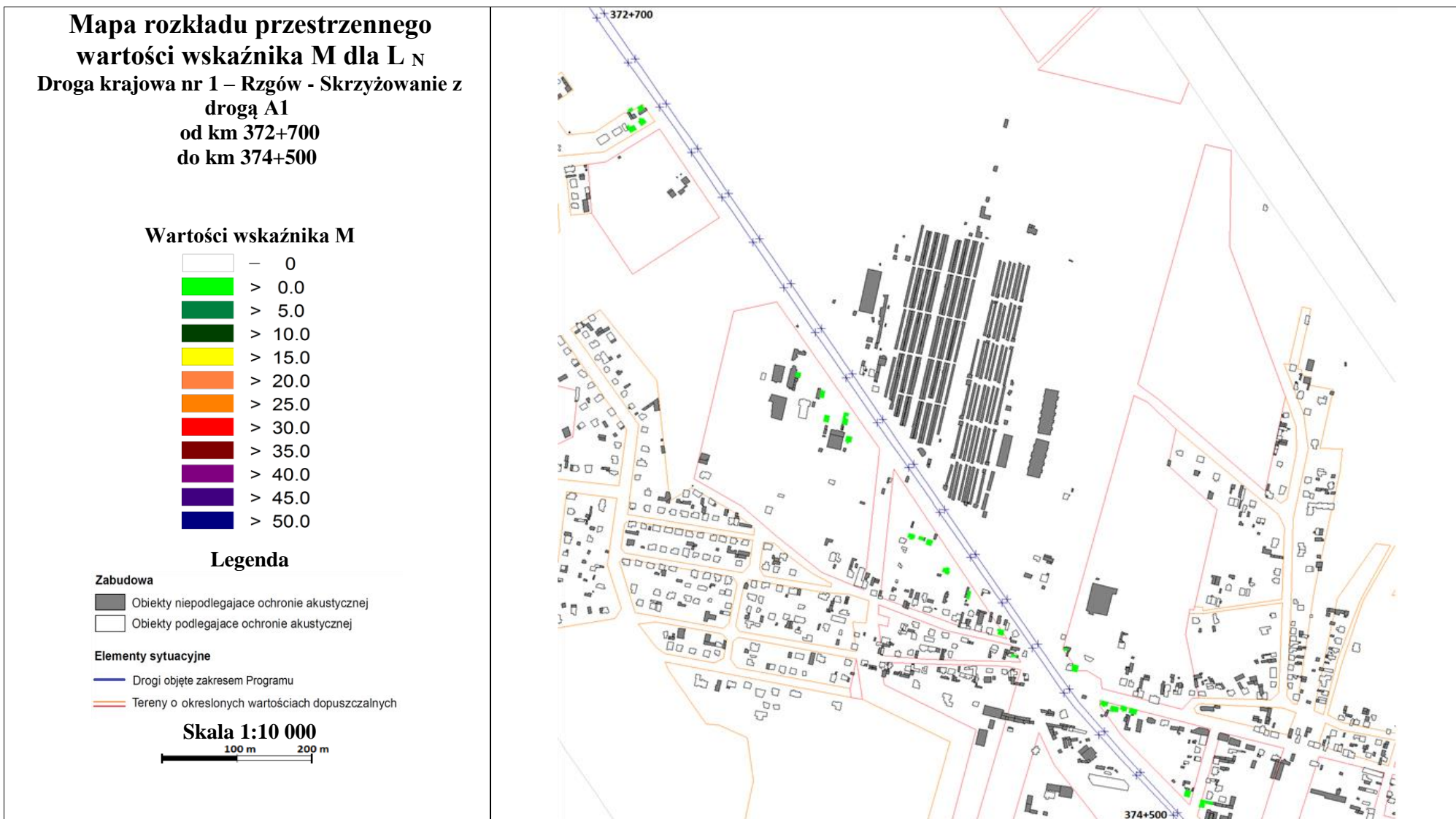
Rysunek 53. Mapa przestrzennego rozkładu wartości wskaźnika M dla odcinka Łódź - Rzgów od km 372+700 do km 374+500



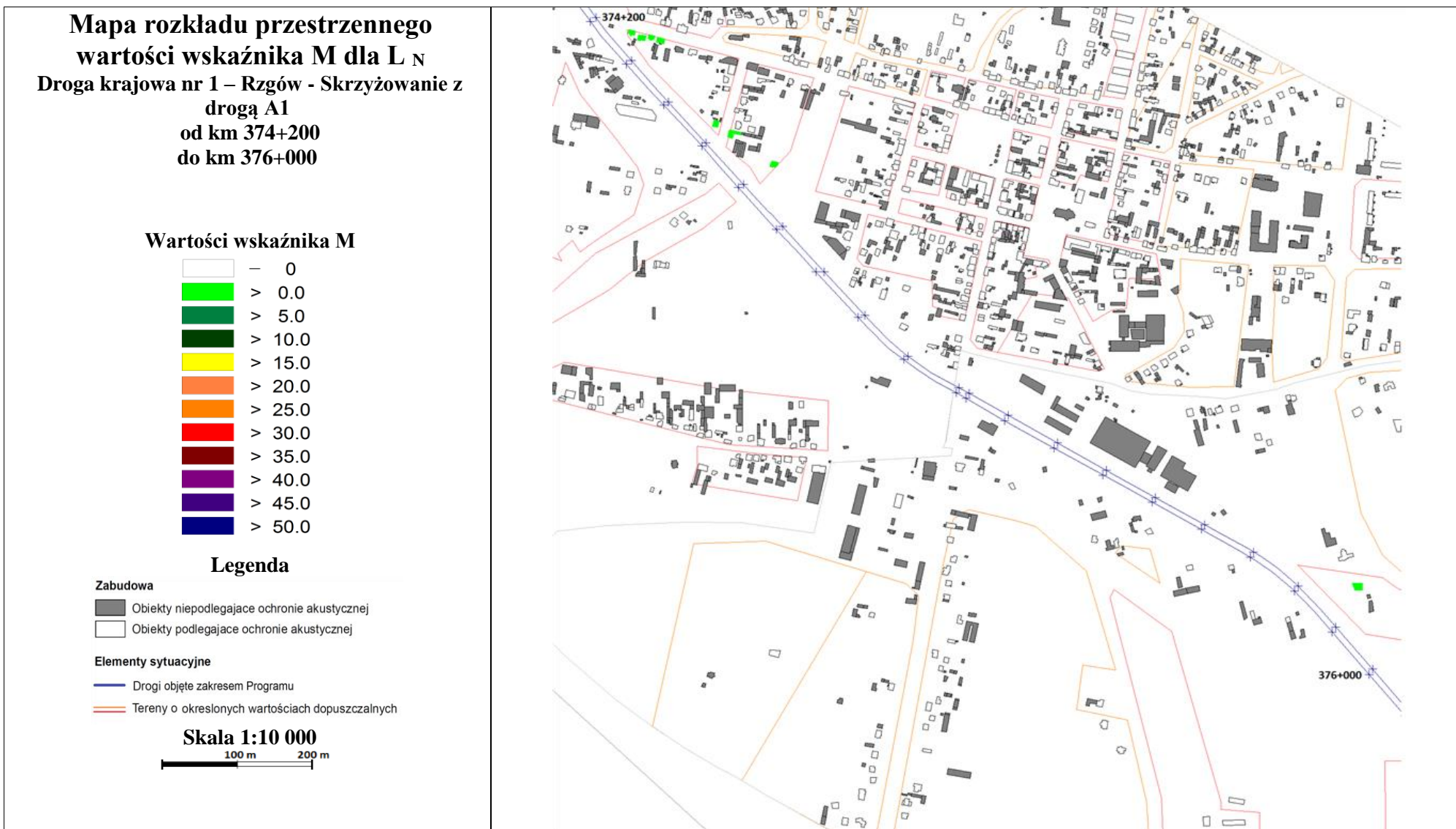
Rysunek 54. Mapa przestrzennego rozkładu wartości wskaźnika M dla odcinka Łódź - Rzgów od km 362+927 do km 364+400



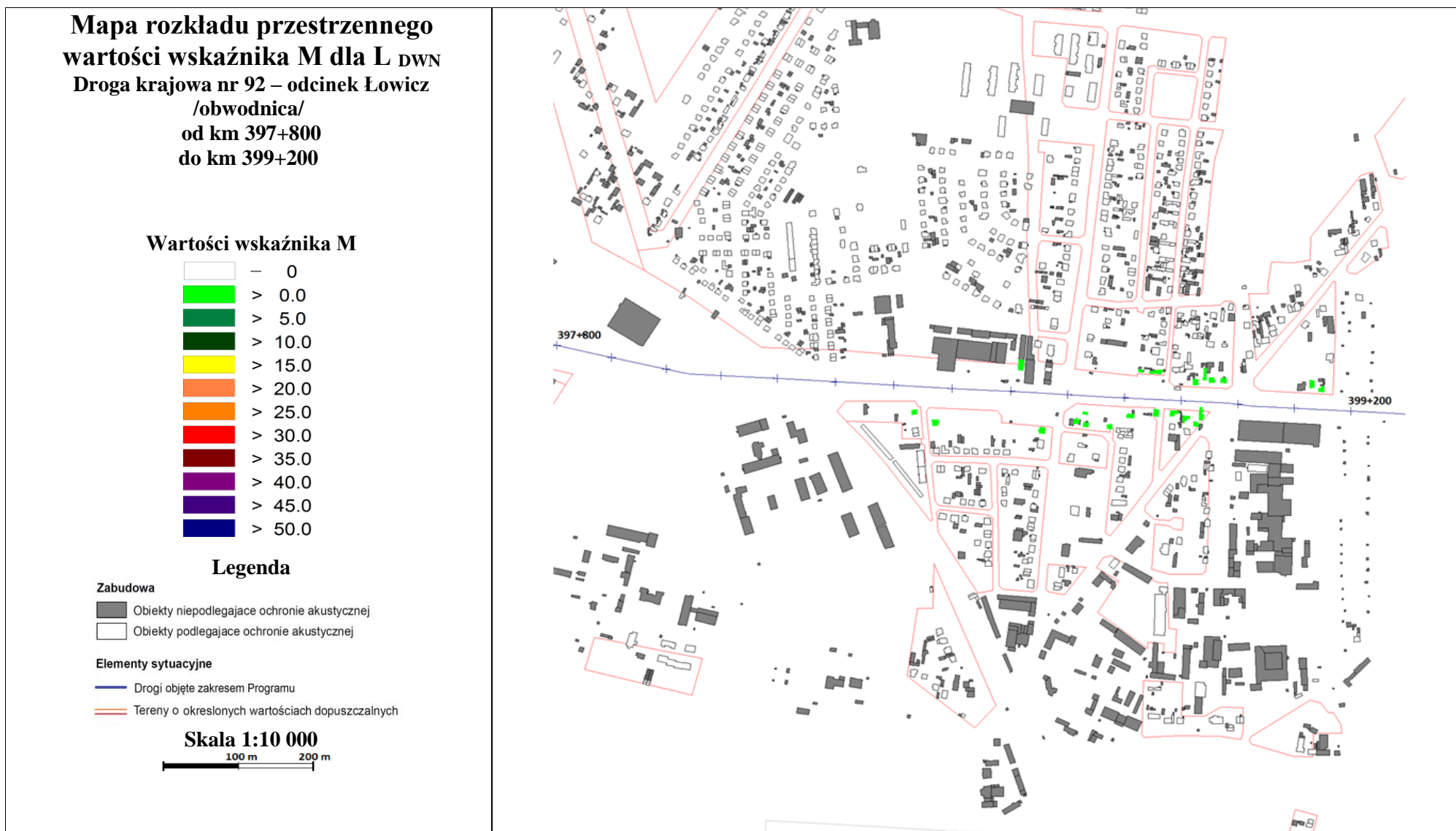
Rysunek 55. Mapa przestrzennego rozkładu wartości wskaźnika M dla odcinka Łódź - Rzgów od km 368+200 do km 369+900



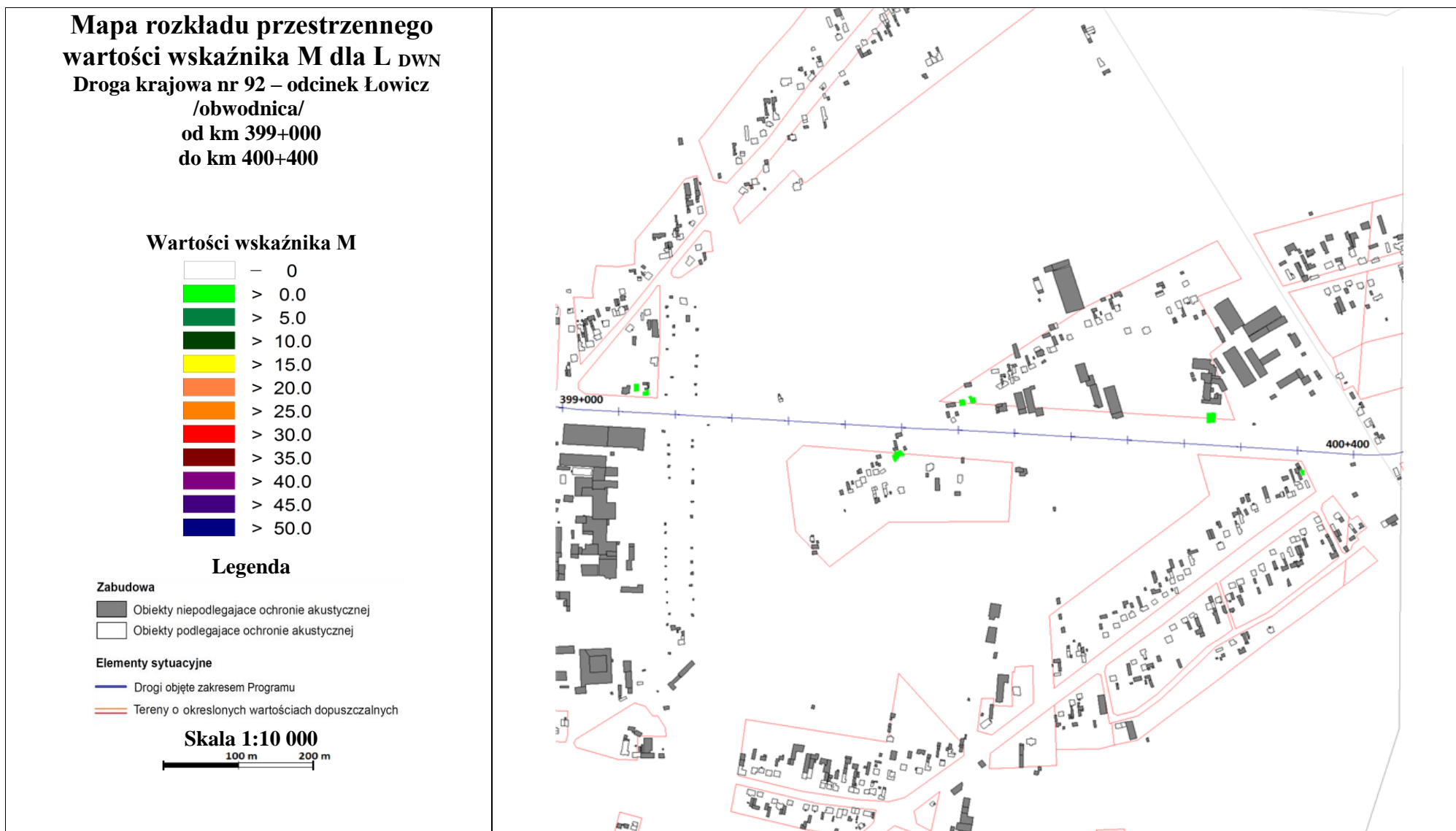
Rysunek 56. Mapa przestrzennego rozkładu wartości wskaźnika M dla odcinka Rzgów - Skrzyżowanie z drogą A1 od km 372+700 do km 374+500



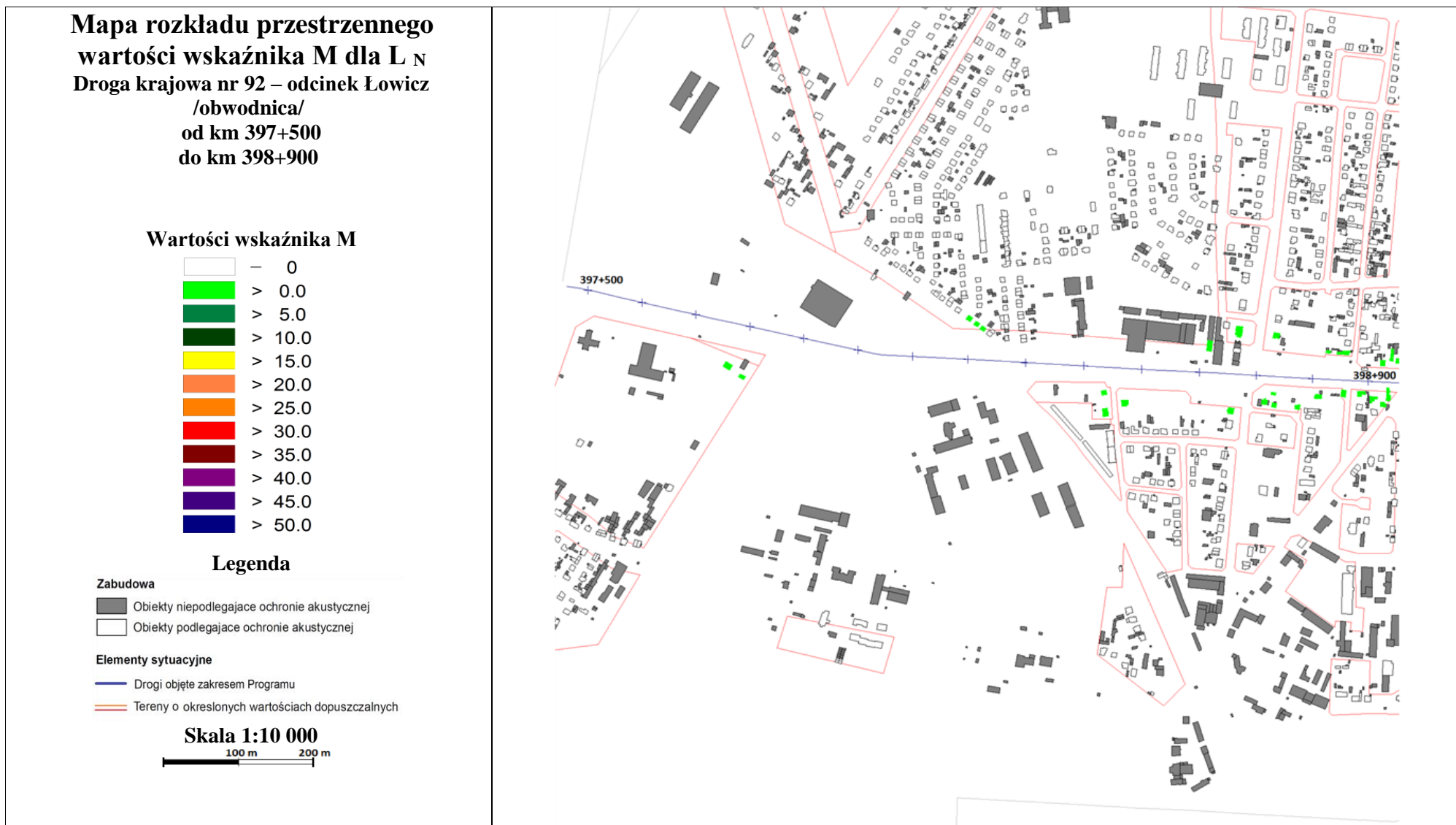
Rysunek 57. Mapa przestrzennego rozkładu wartości wskaźnika M dla odcinka Rzgów - Skrzyżowanie z drogą A1 od km 374+200 do km 376+000



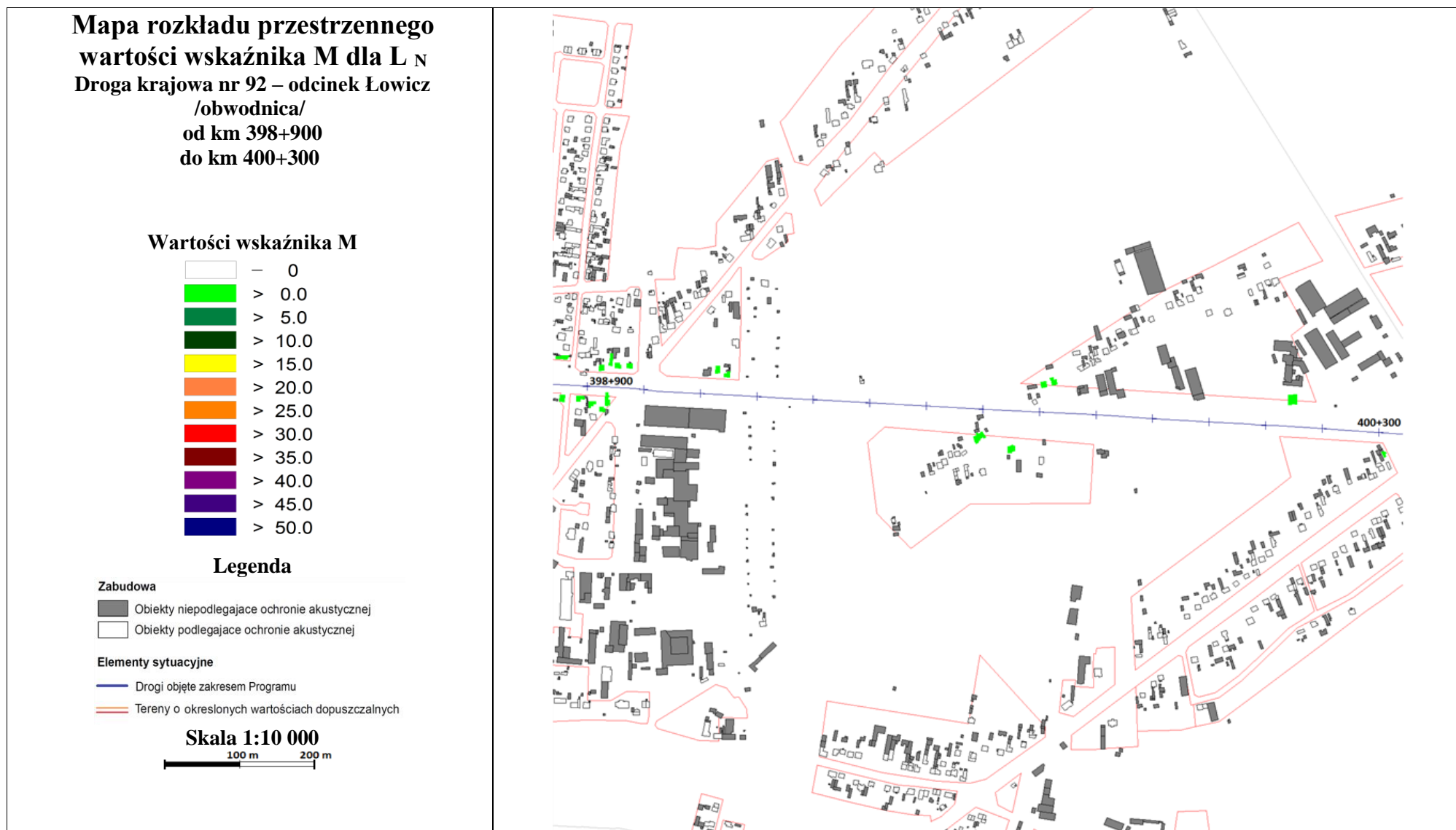
Rysunek 58. Mapa przestrzennego rozkładu wartości wskaźnika M dla odcinka Łowicz /obwodnica/ od km 397+800 do km 399+200



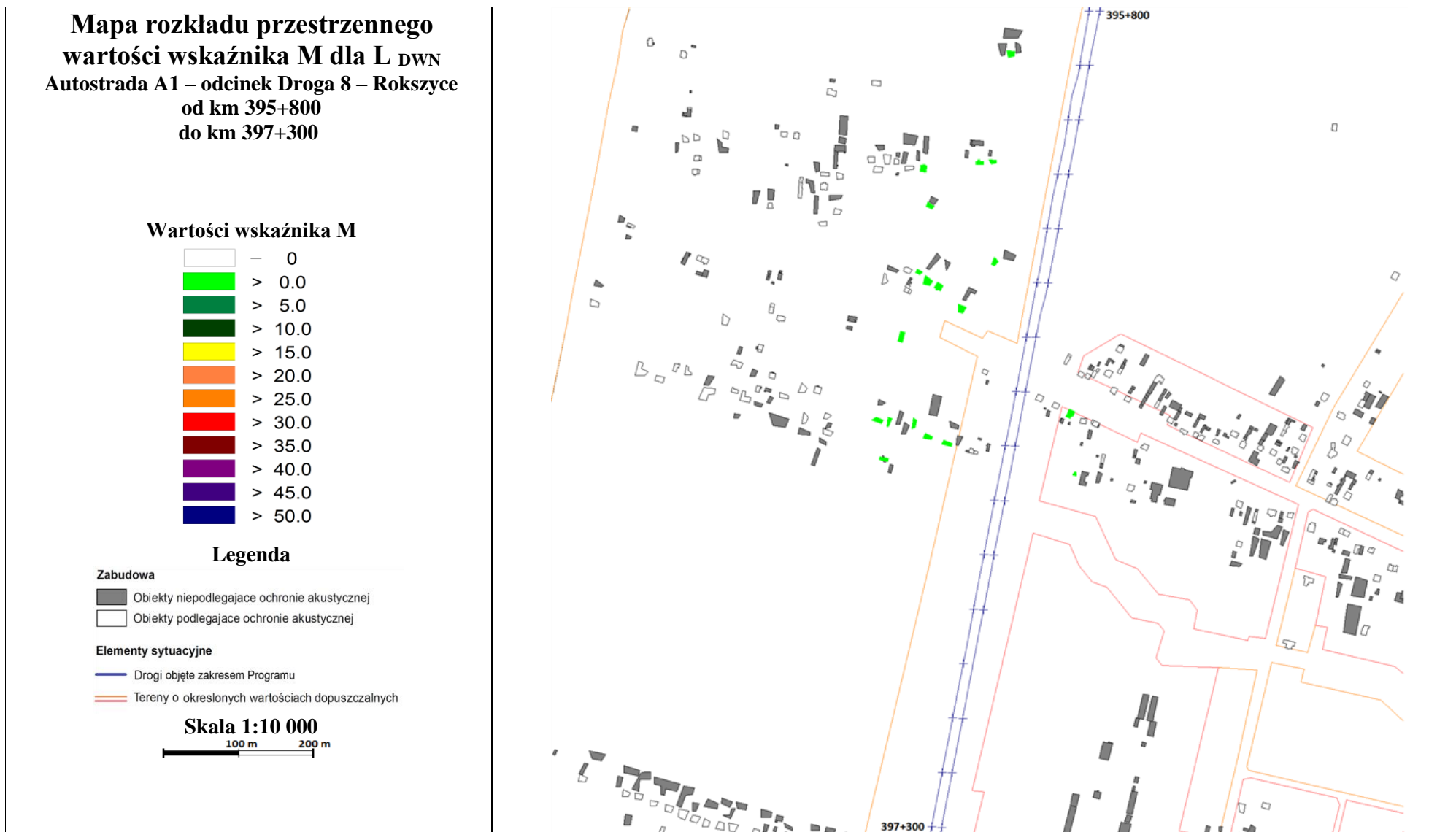
Rysunek 59. Mapa przestrzennego rozkładu wartości wskaźnika M dla odcinka Łowicz /obwodnica/ od km 399+000 do km 400+400



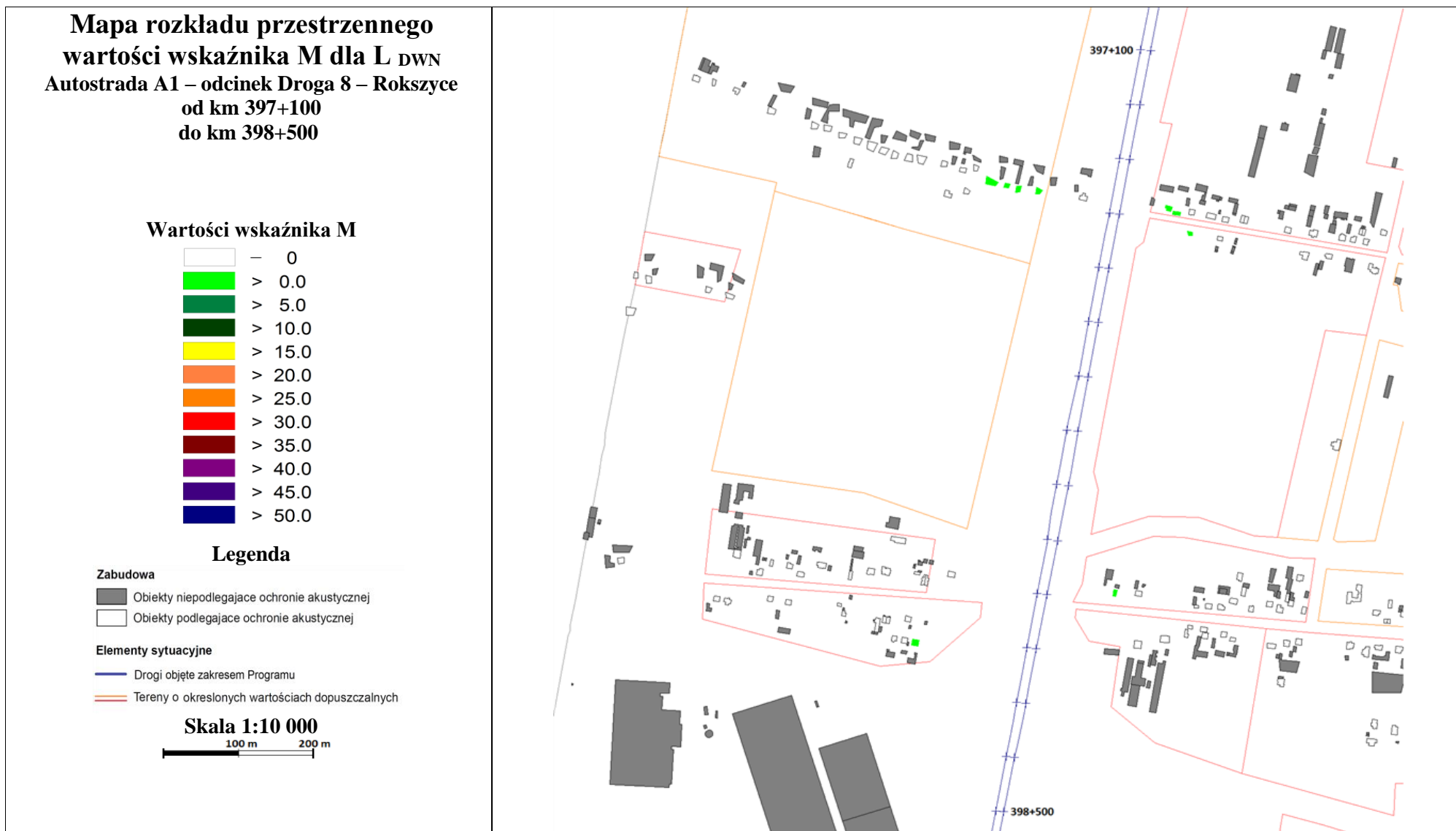
Rysunek 60. Mapa przestrzennego rozkładu wartości wskaźnika M dla odcinka Łowicz /obwodnica/ od km 397+500 do km 398+900



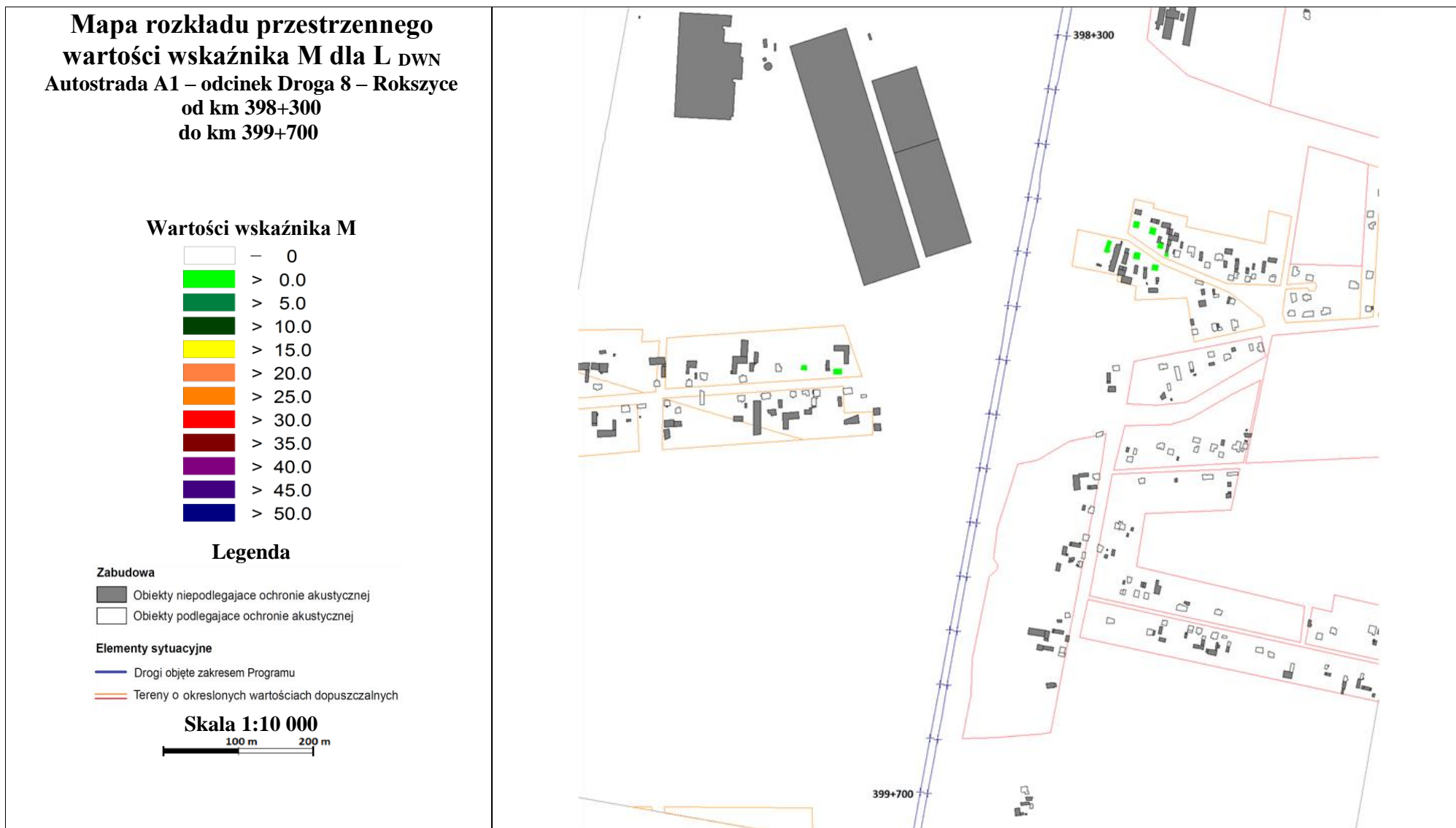
Rysunek 61. Mapa przestrzennego rozkładu wartości wskaźnika M dla odcinka Łowicz /obwodnica/ od km 398+900 do km 400+300



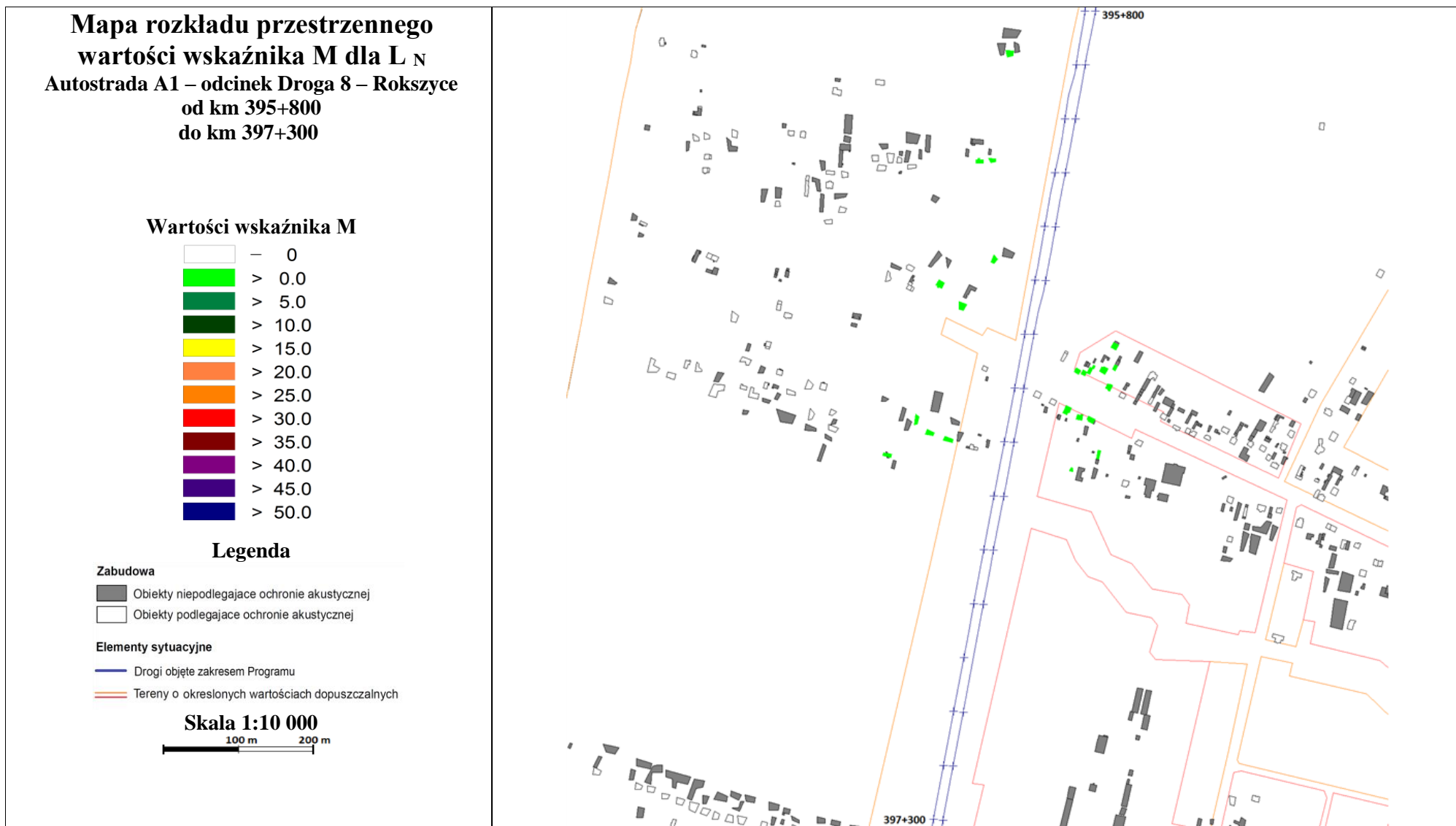
Rysunek 62. Mapa przestrzennego rozkładu wartości wskaźnika M dla odcinka Droga 8 – Rokszyce od km 395+800 do km 397+300



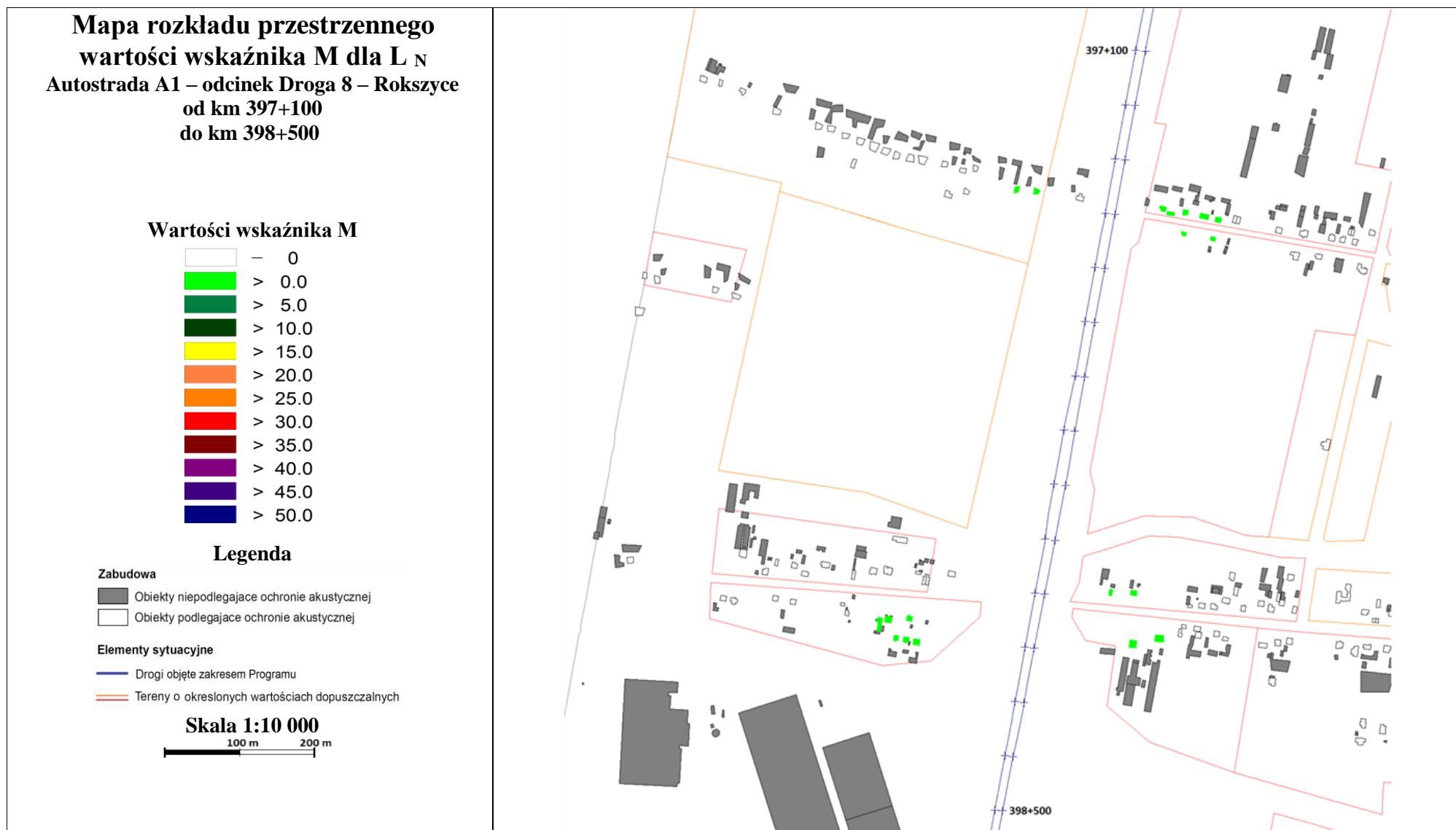
Rysunek 63. Mapa przestrzennego rozkładu wartości wskaźnika M dla odcinka Droga 8 – Rokszyce od km 397+100 do km 398+500



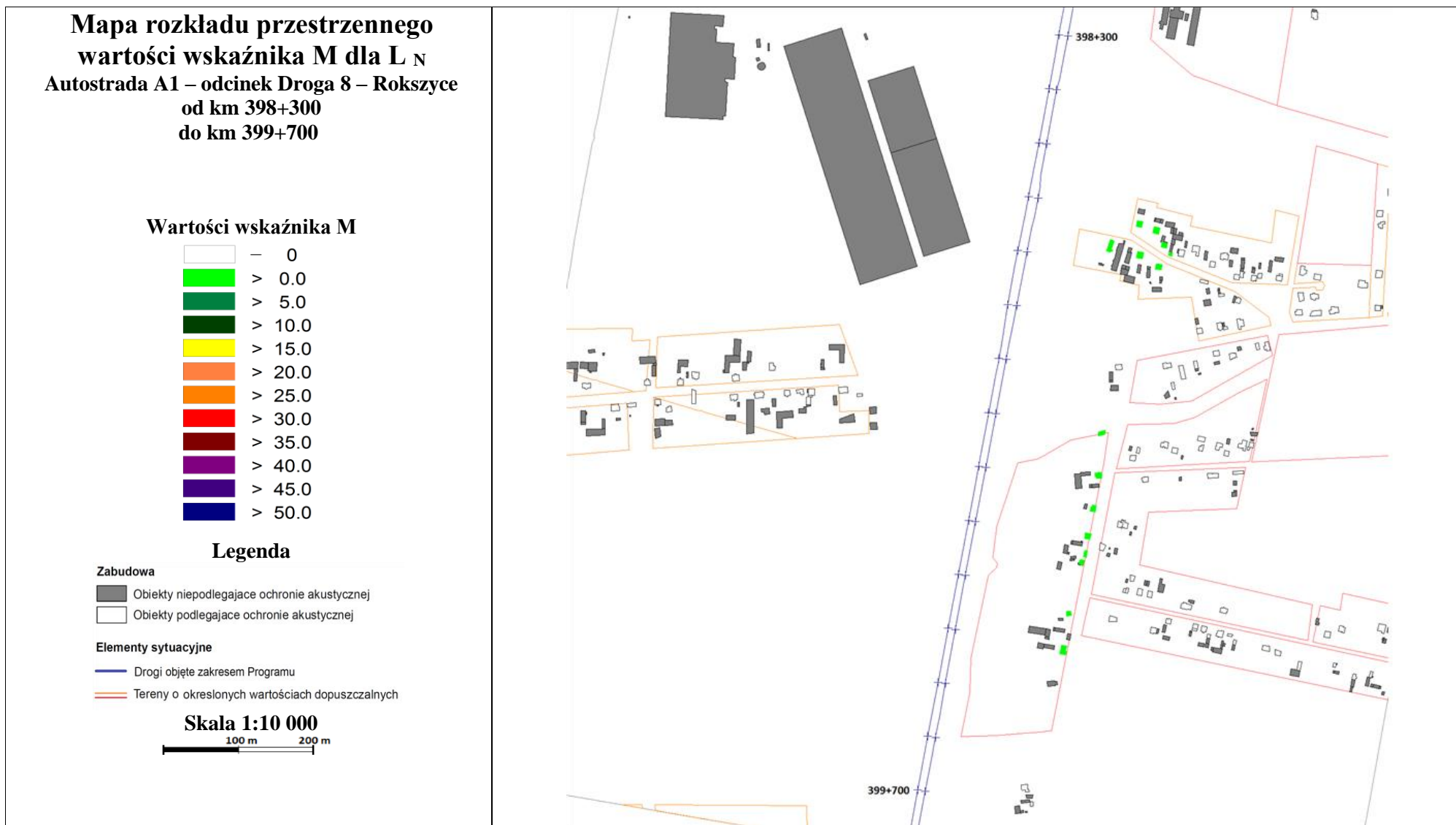
Rysunek 64. Mapa przestrzennego rozkładu wartości wskaźnika M dla odcinka Droga 8 – Rokszyce od km 398+300 do km 399+700



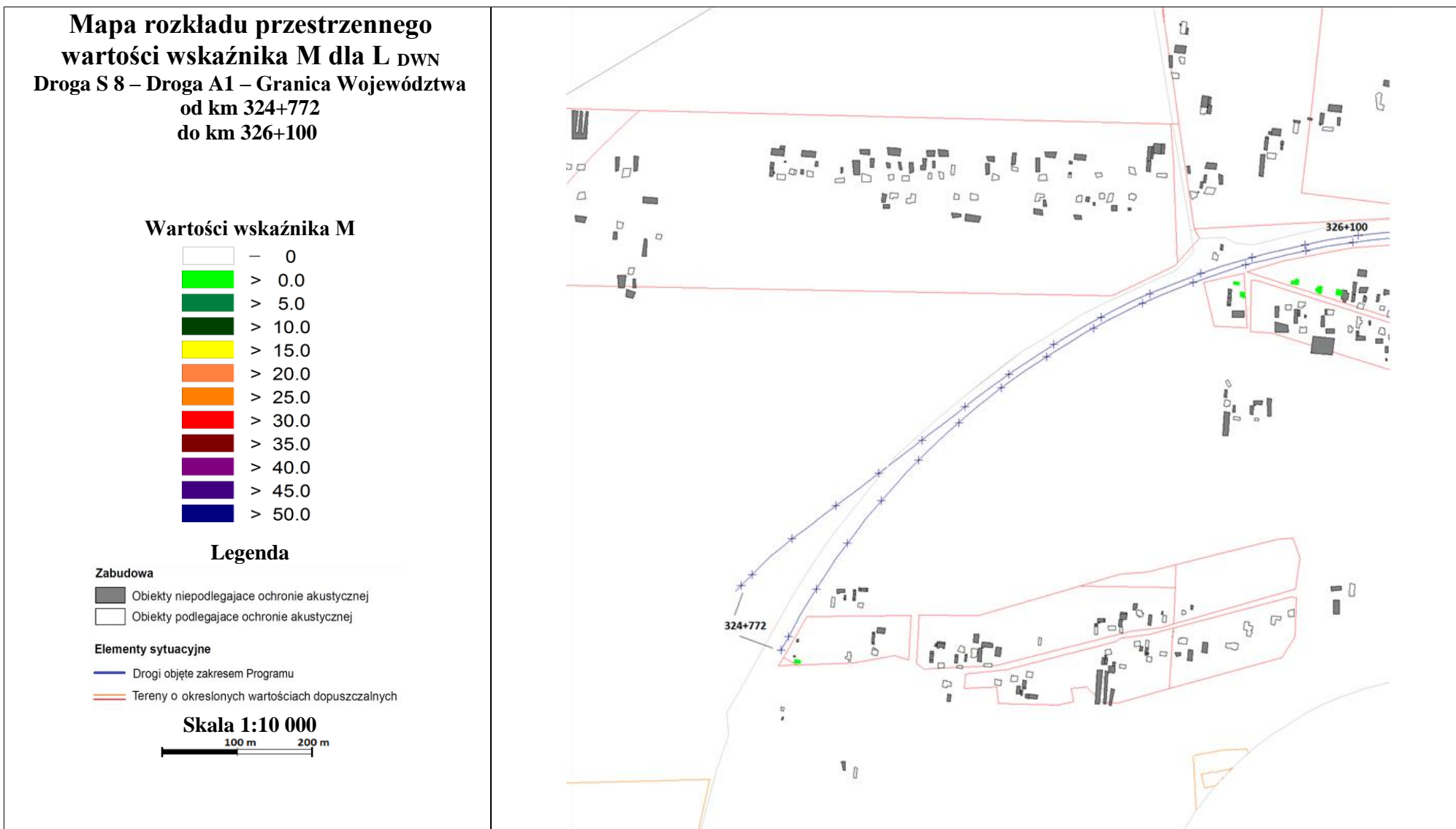
Rysunek 65. Mapa przestrzennego rozkładu wartości wskaźnika M dla odcinka Droga 8 – Rokszyce od km 395+800 do km 397+300



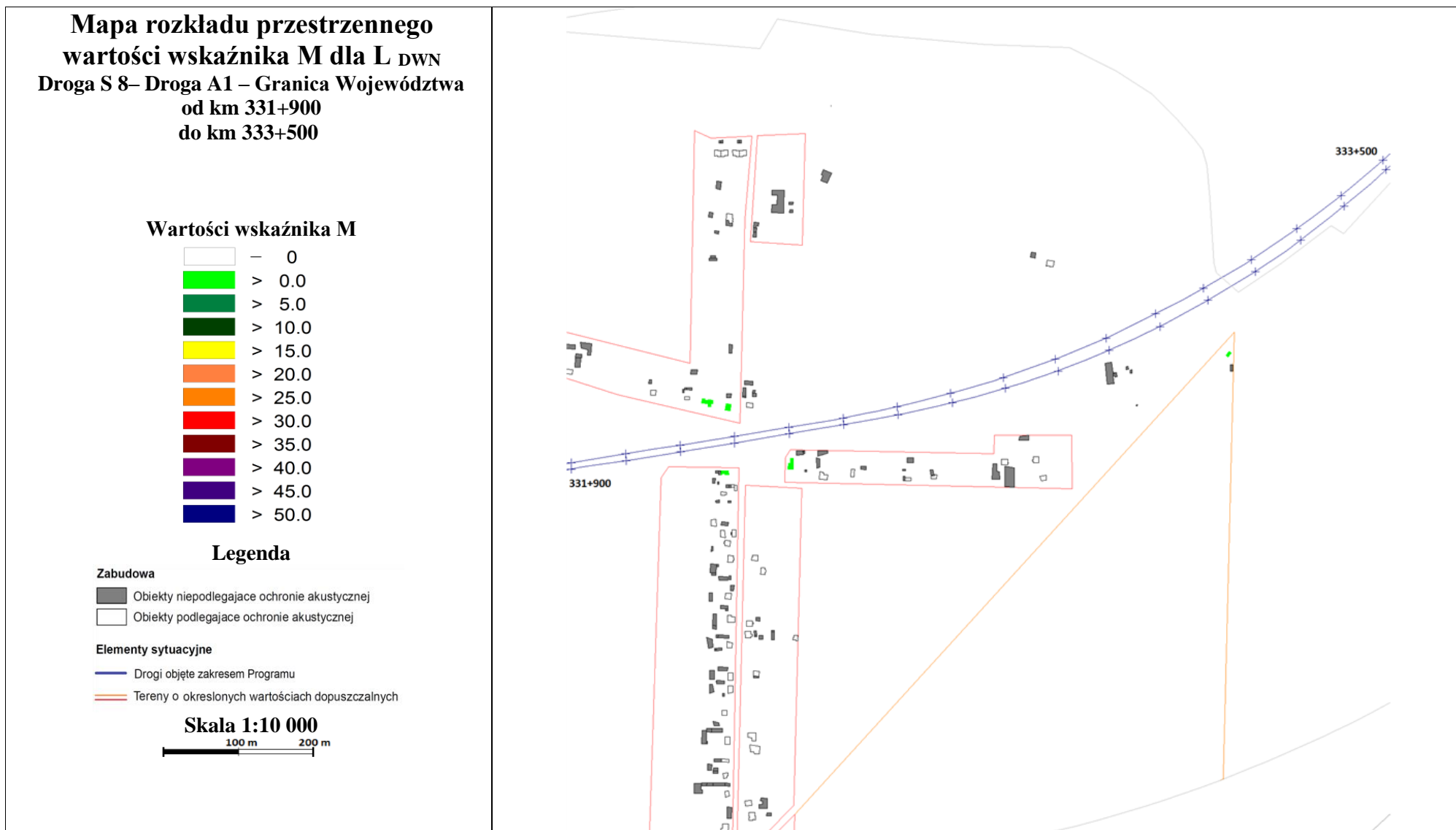
Rysunek 66. Mapa przestrzennego rozkładu wartości wskaźnika M dla odcinka Droga 8 – Rokszyce od km 397+100 do km 398+500



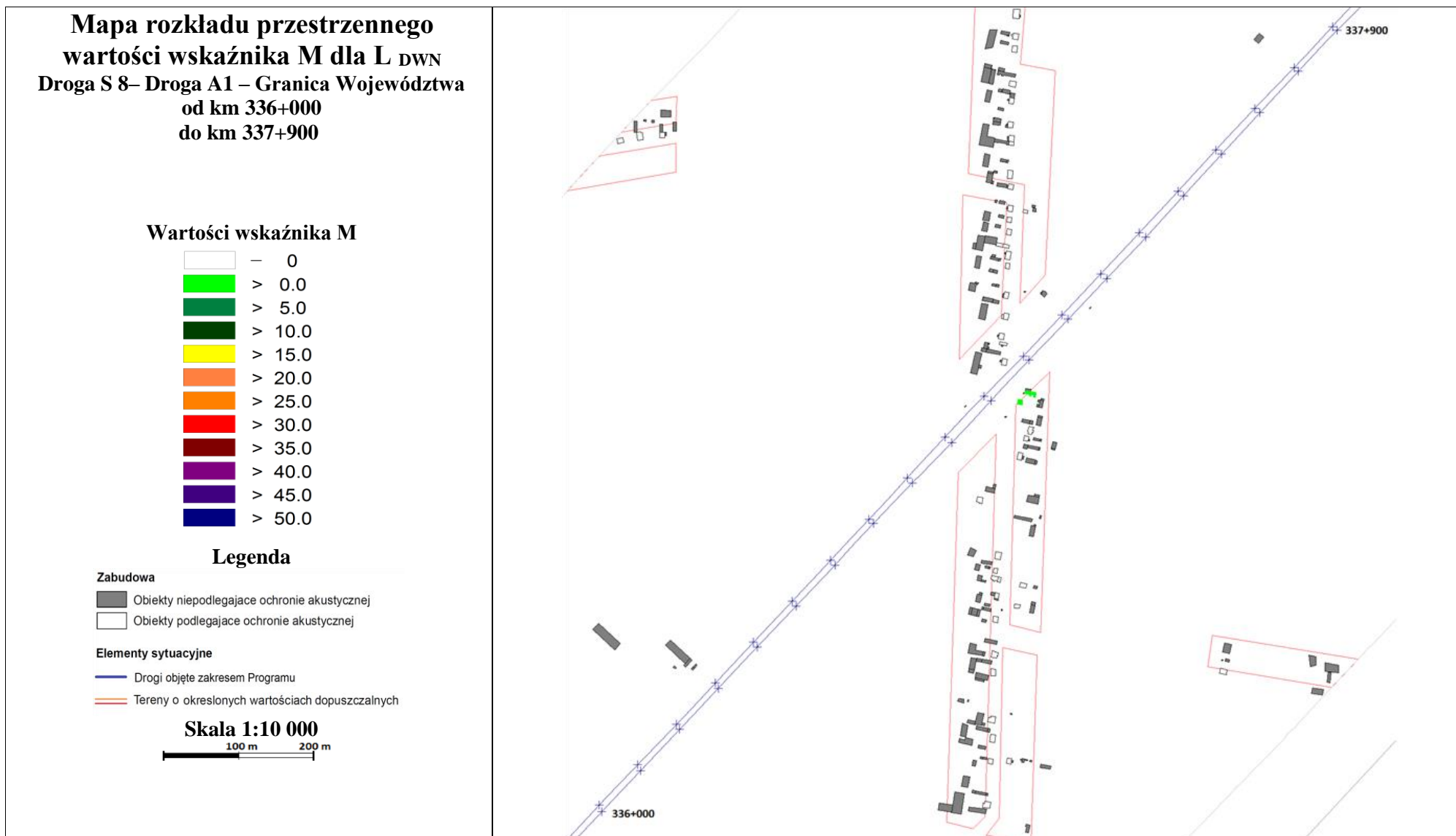
Rysunek 67. Mapa przestrzennego rozkładu wartości wskaźnika M dla odcinka Droga 8 – Rokszyce od km 398+300 do km 399+700



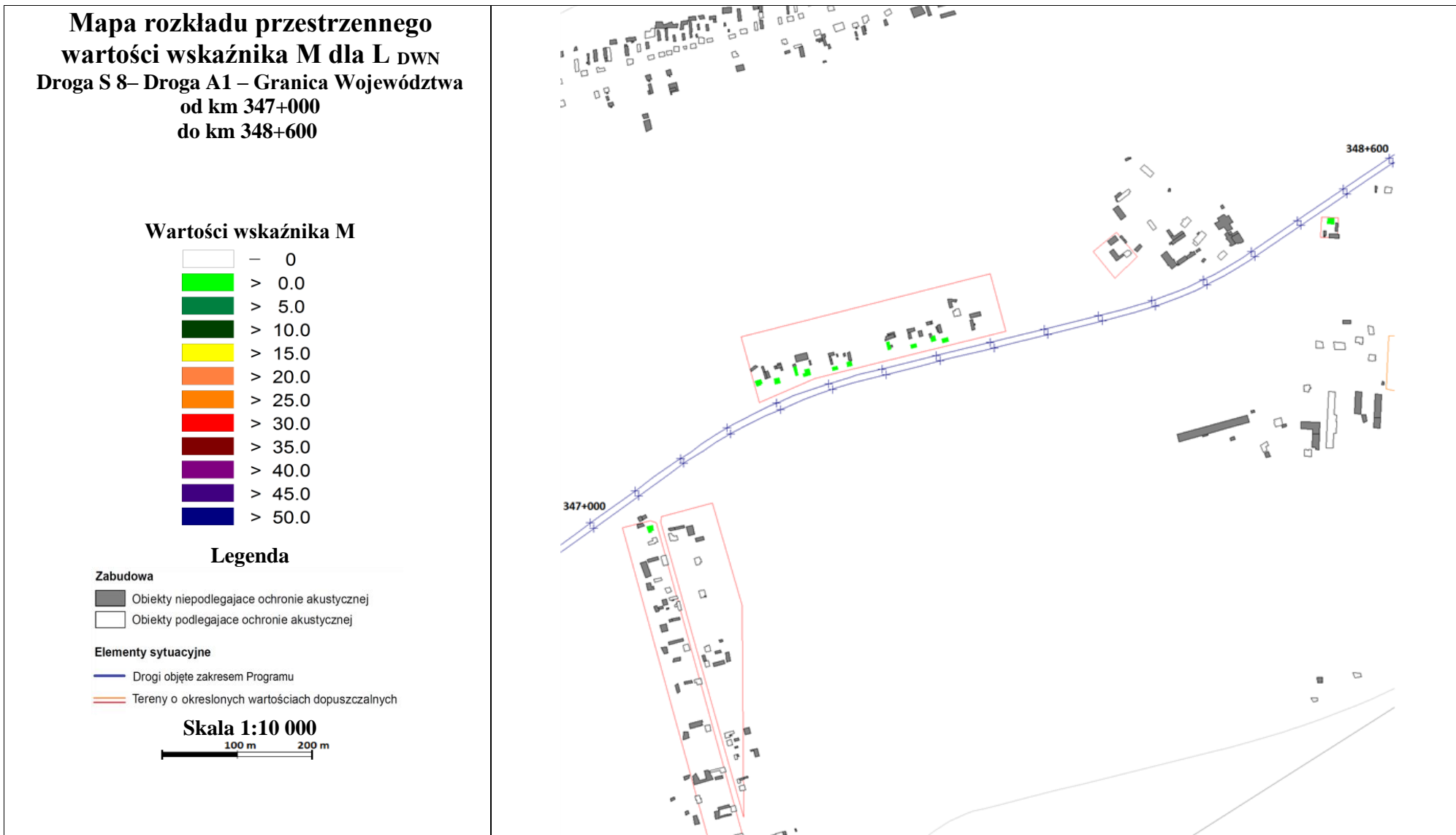
Rysunek 68. Mapa przestrzennego rozkładu wartości wskaźnika M dla odcinka Droga A1 – Granica Województwa od km 324+772 do km 326+100



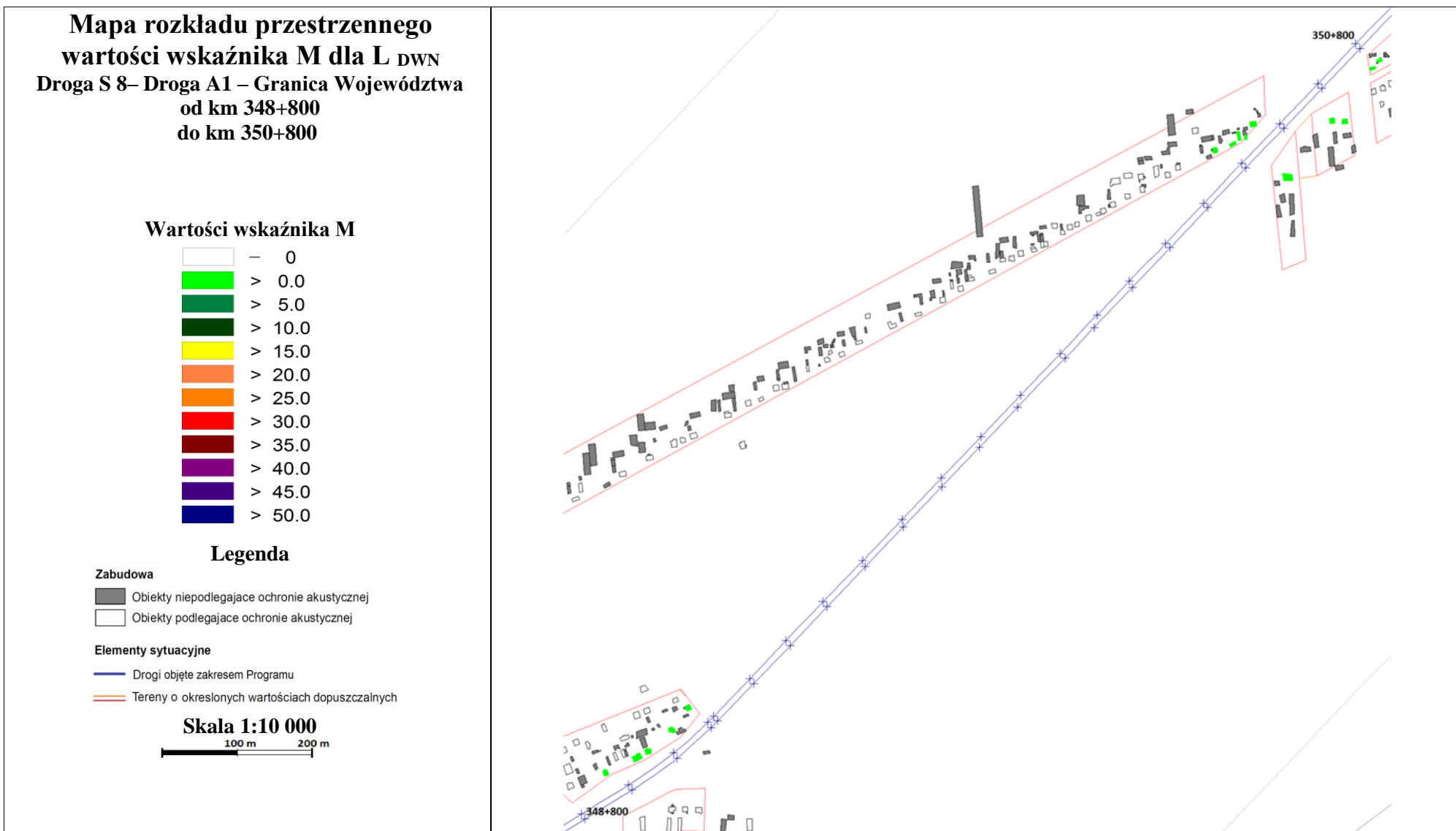
Rysunek 69. Mapa przestrzennego rozkładu wartości wskaźnika M dla odcinka Droga A1 – Granica Województwa od km 331+900 do km 333+500



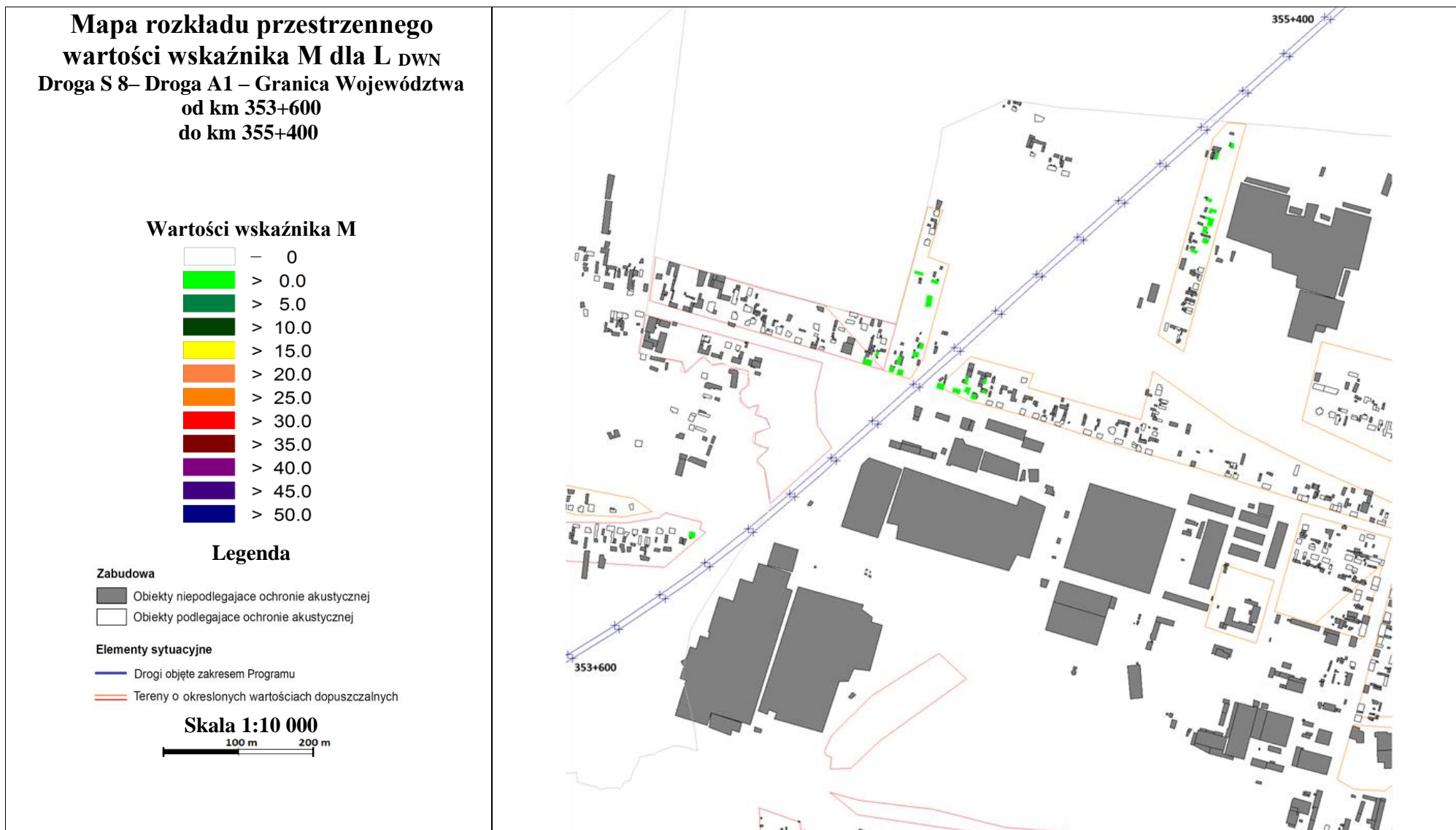
Rysunek 70. Mapa przestrzennego rozkładu wartości wskaźnika M dla odcinka Droga A1 – Granica Województwa od km 336+000 do km 337+900



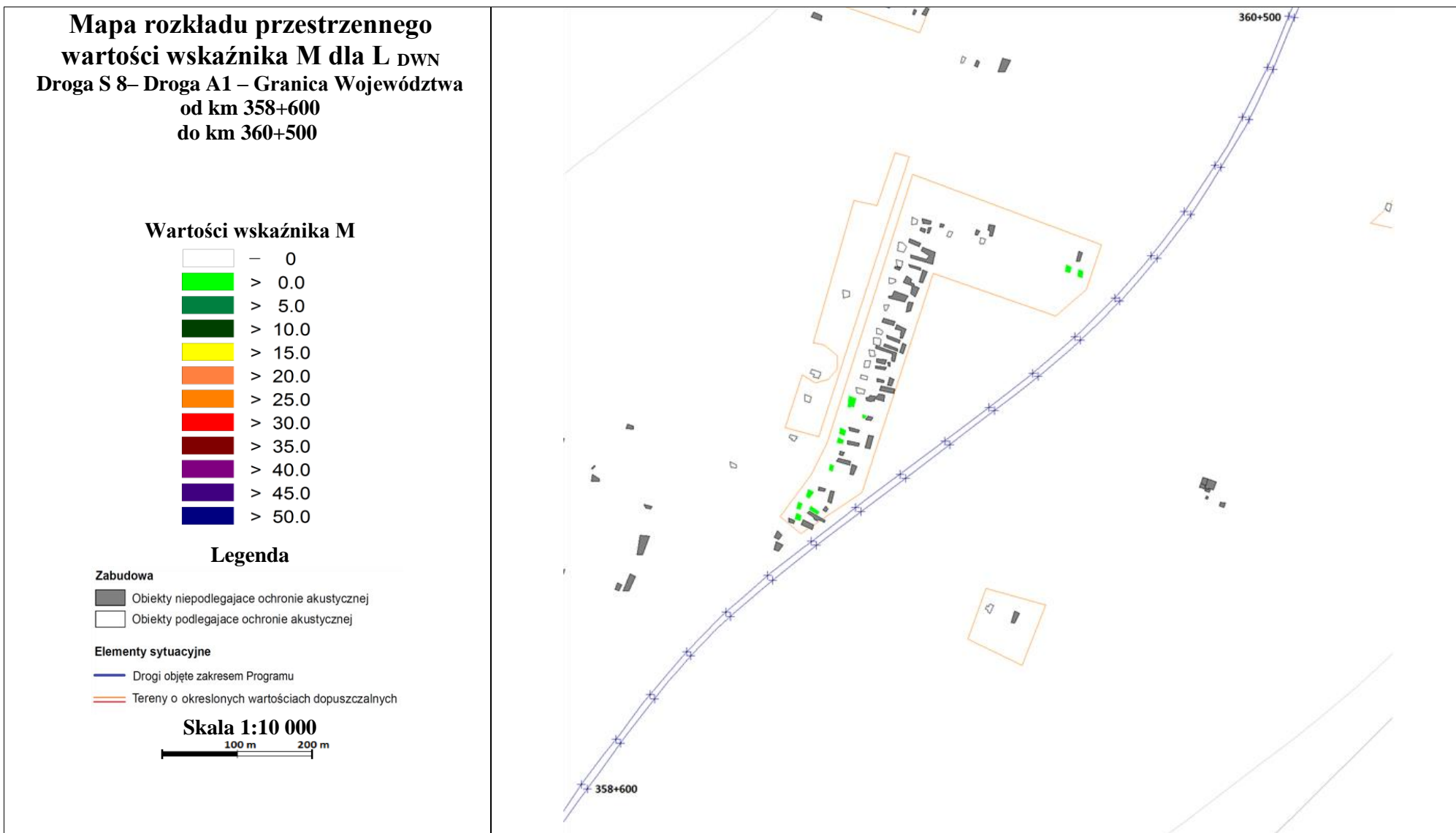
Rysunek 71. Mapa przestrzennego rozkładu wartości wskaźnika M dla odcinka Droga A1 – Granica Województwa od km 347+000 do km 348+600



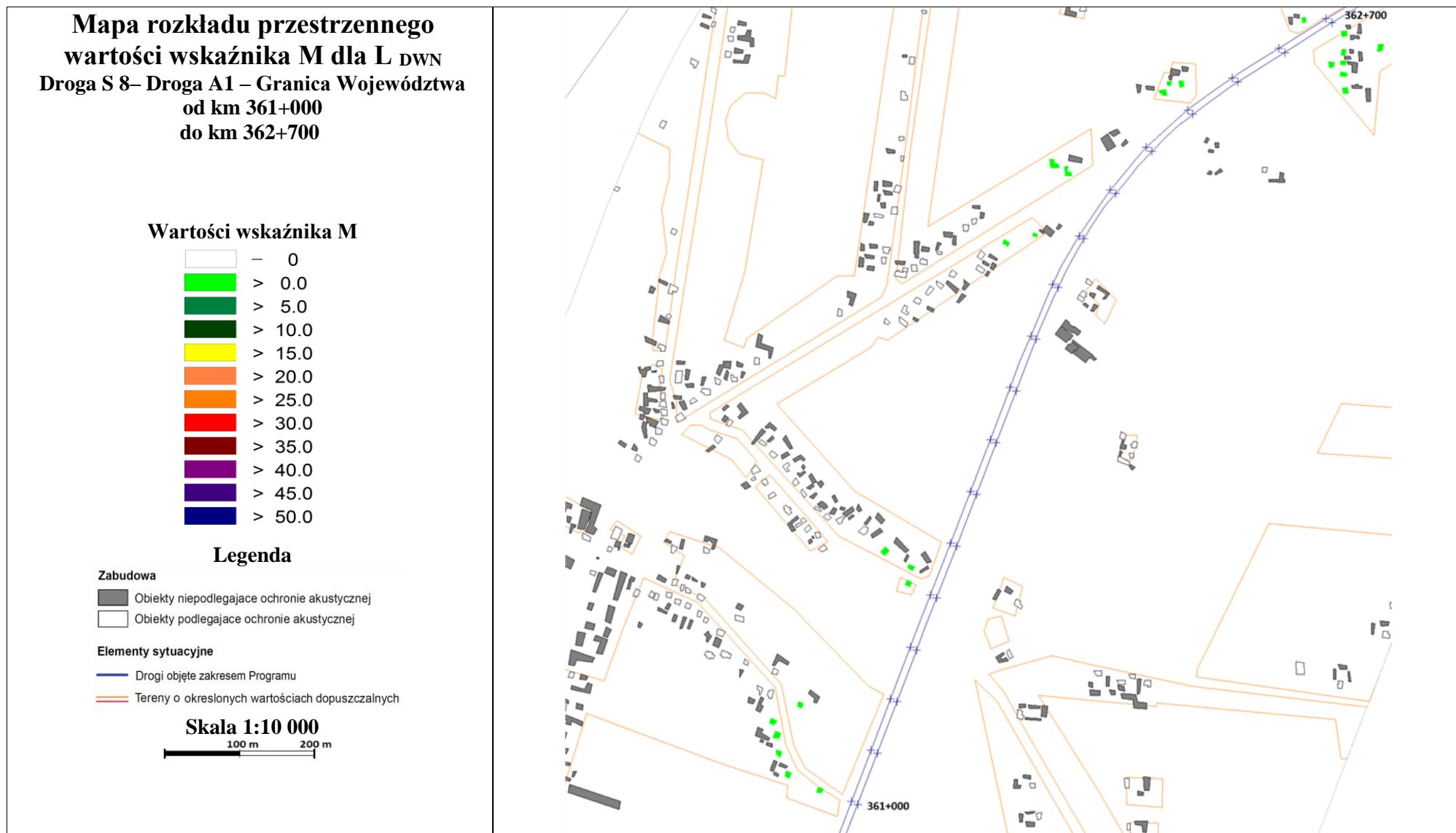
Rysunek 72. Mapa przestrzennego rozkładu wartości wskaźnika M dla odcinka Droga A1 – Granica Województwa od km 348+800 do km 350+800



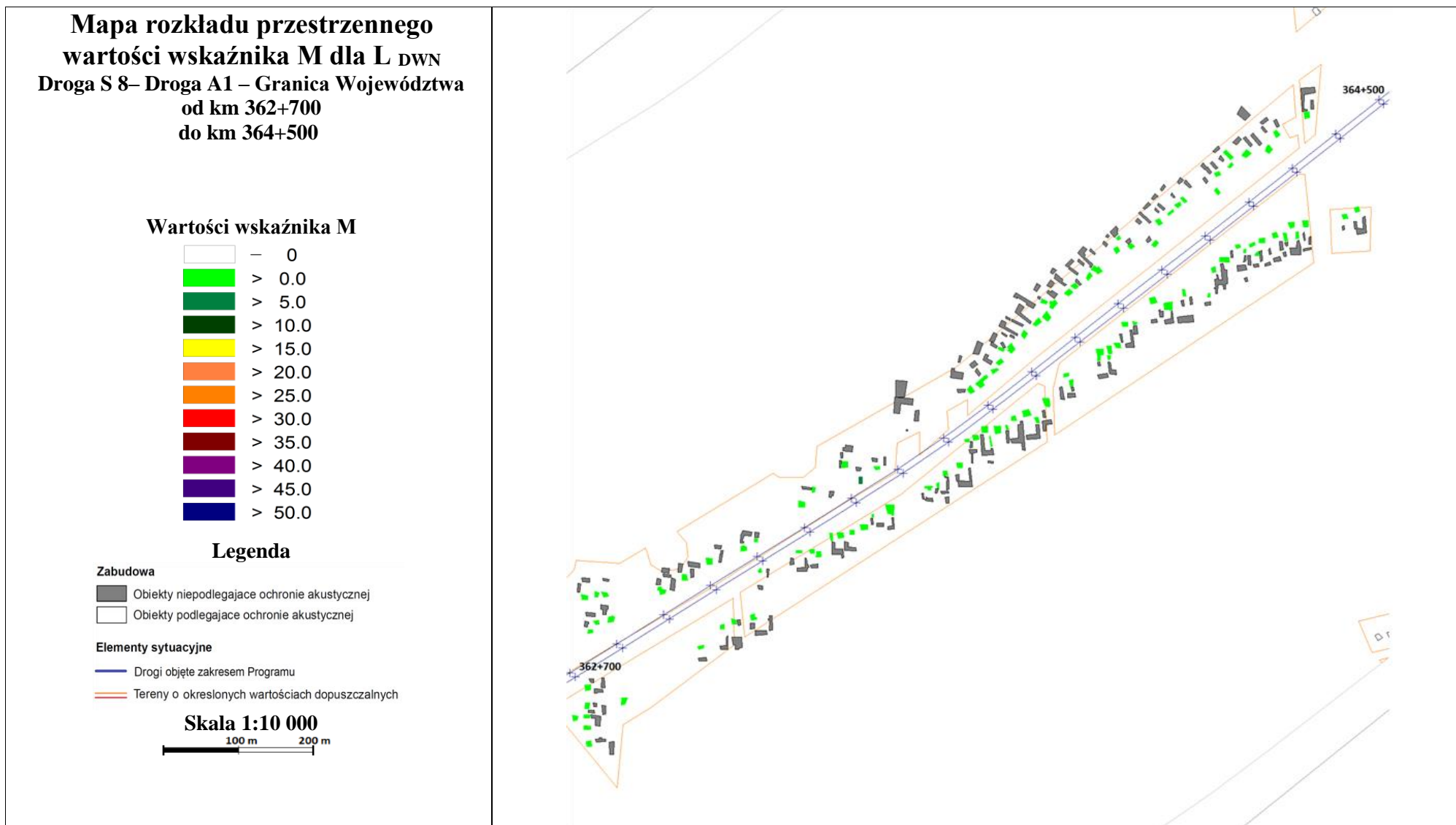
Rysunek 73. Mapa przestrzennego rozkładu wartości wskaźnika M dla odcinka Droga A1 – Granica Województwa od km 353+600 do km 355+400



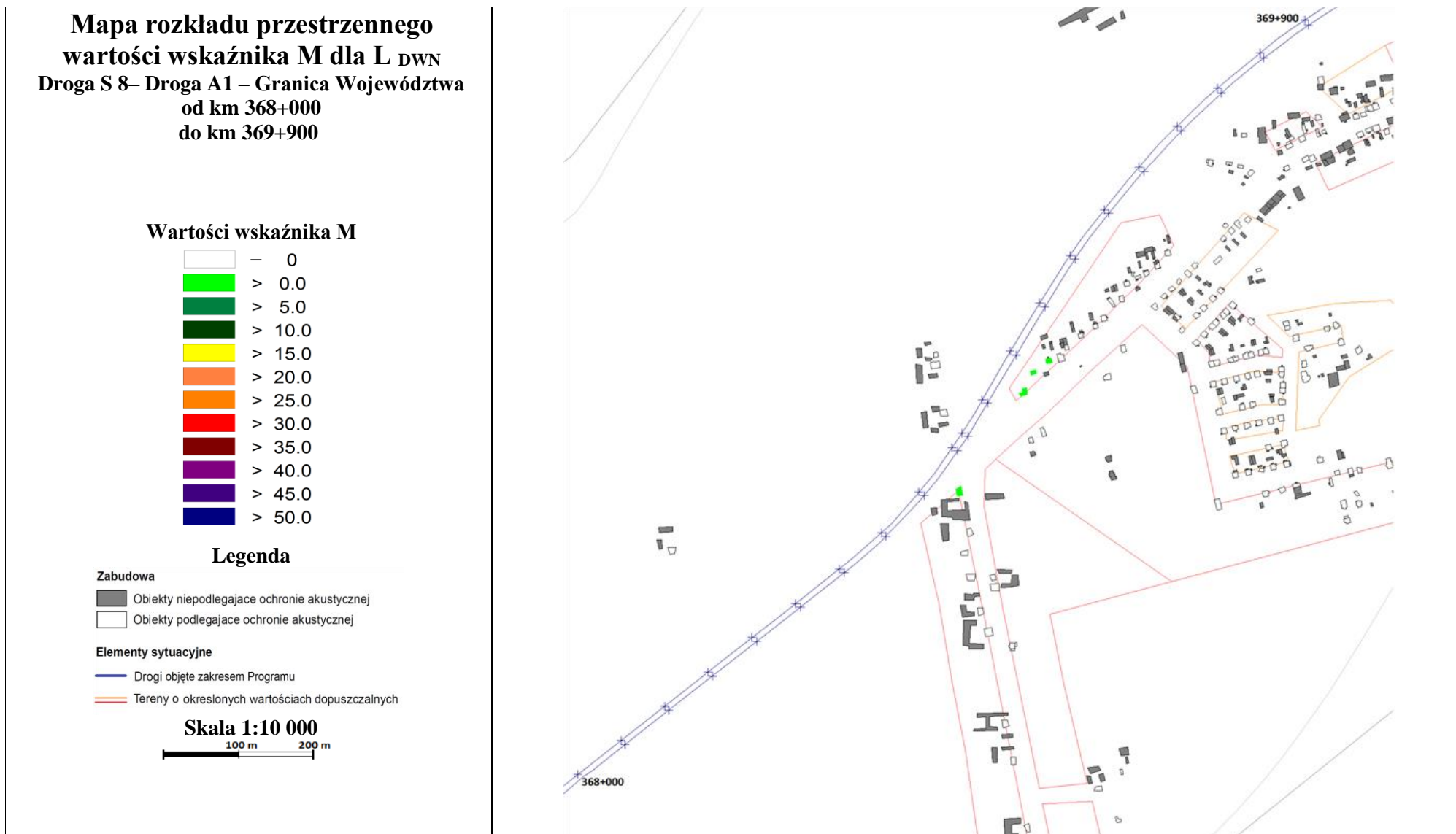
Rysunek 74. Mapa przestrzennego rozkładu wartości wskaźnika M dla odcinka Droga A1 – Granica Województwa od km 358+600 do km 360+500



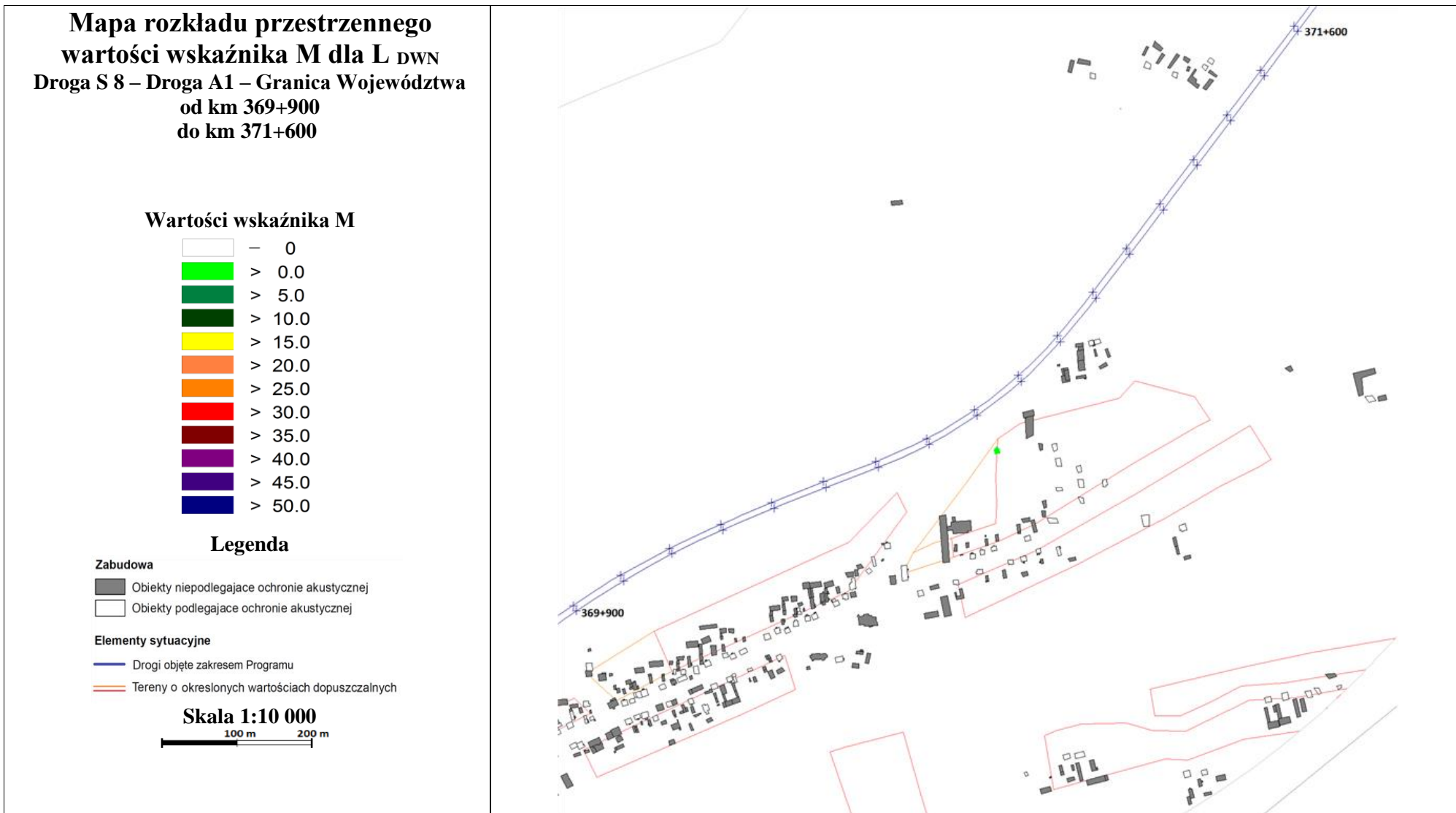
Rysunek 75. Mapa przestrzennego rozkładu wartości wskaźnika M dla odcinka Droga A1 – Granica Województwa od km 361+000 do km 362+700



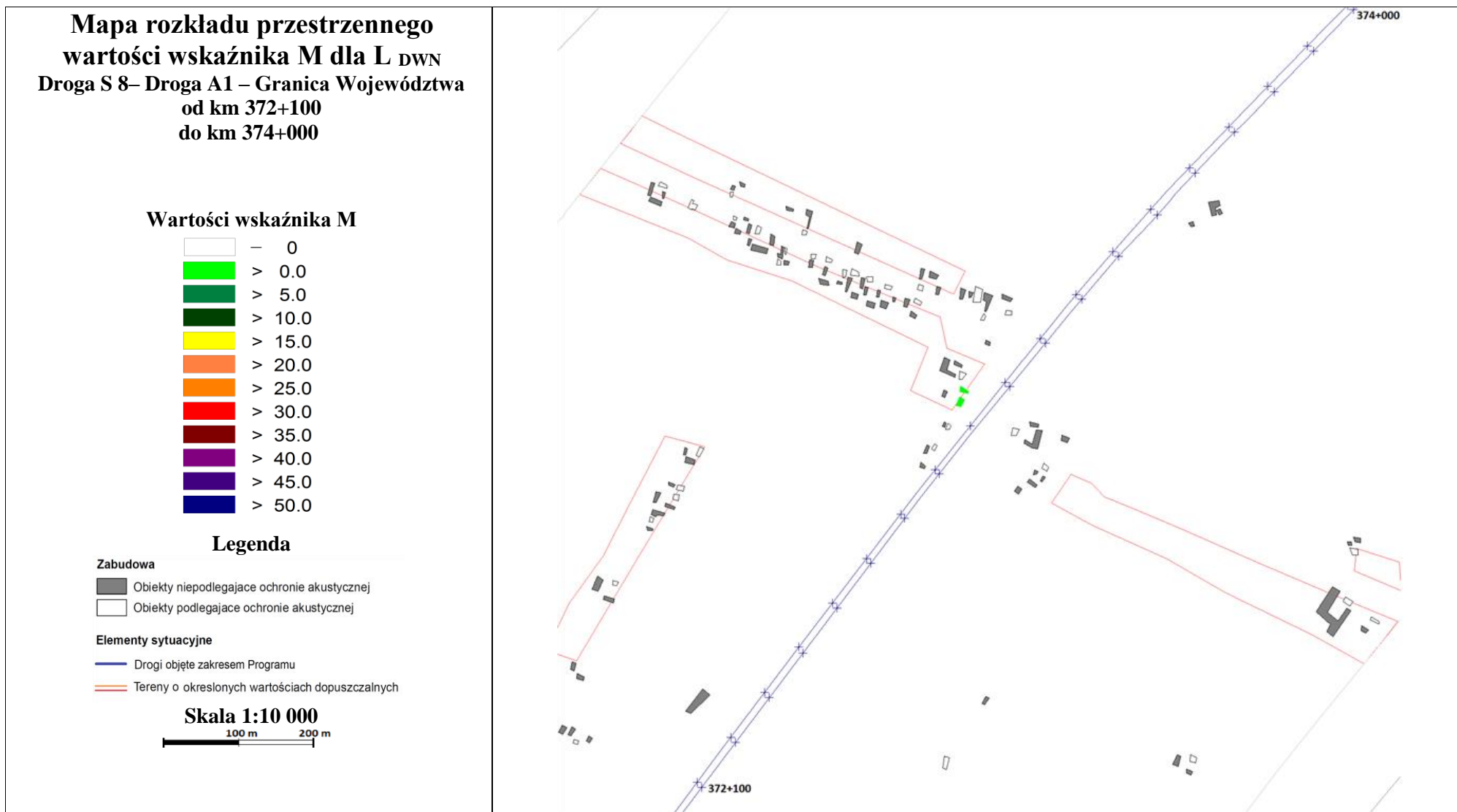
Rysunek 76. Mapa przestrzennego rozkładu wartości wskaźnika M dla odcinka Droga A1 – Granica Województwa od km 362+700 do km 364+500



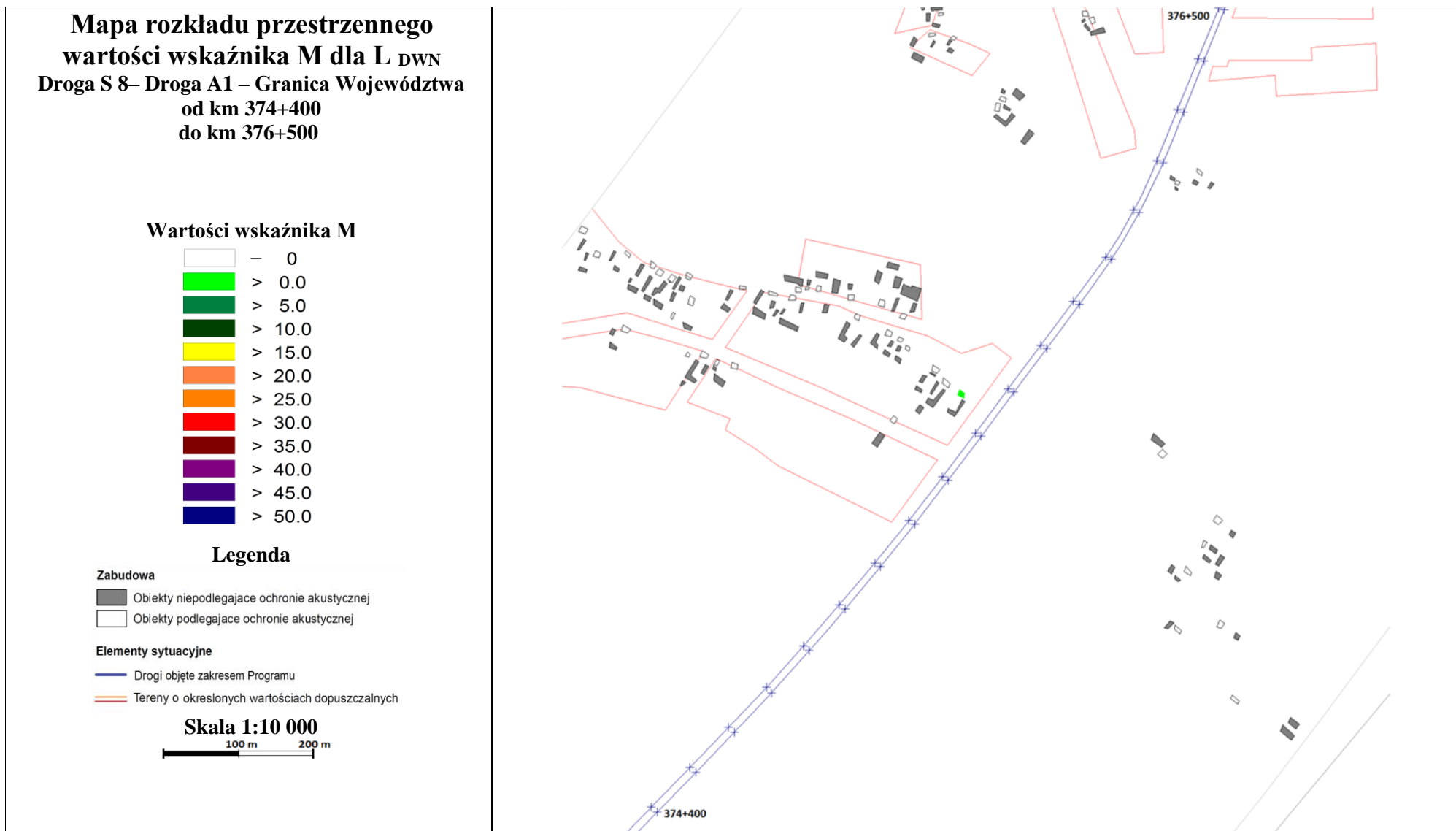
Rysunek 77. Mapa przestrzennego rozkładu wartości wskaźnika M dla odcinka Droga A1 – Granica Województwa od km 368+000 do km 369+900



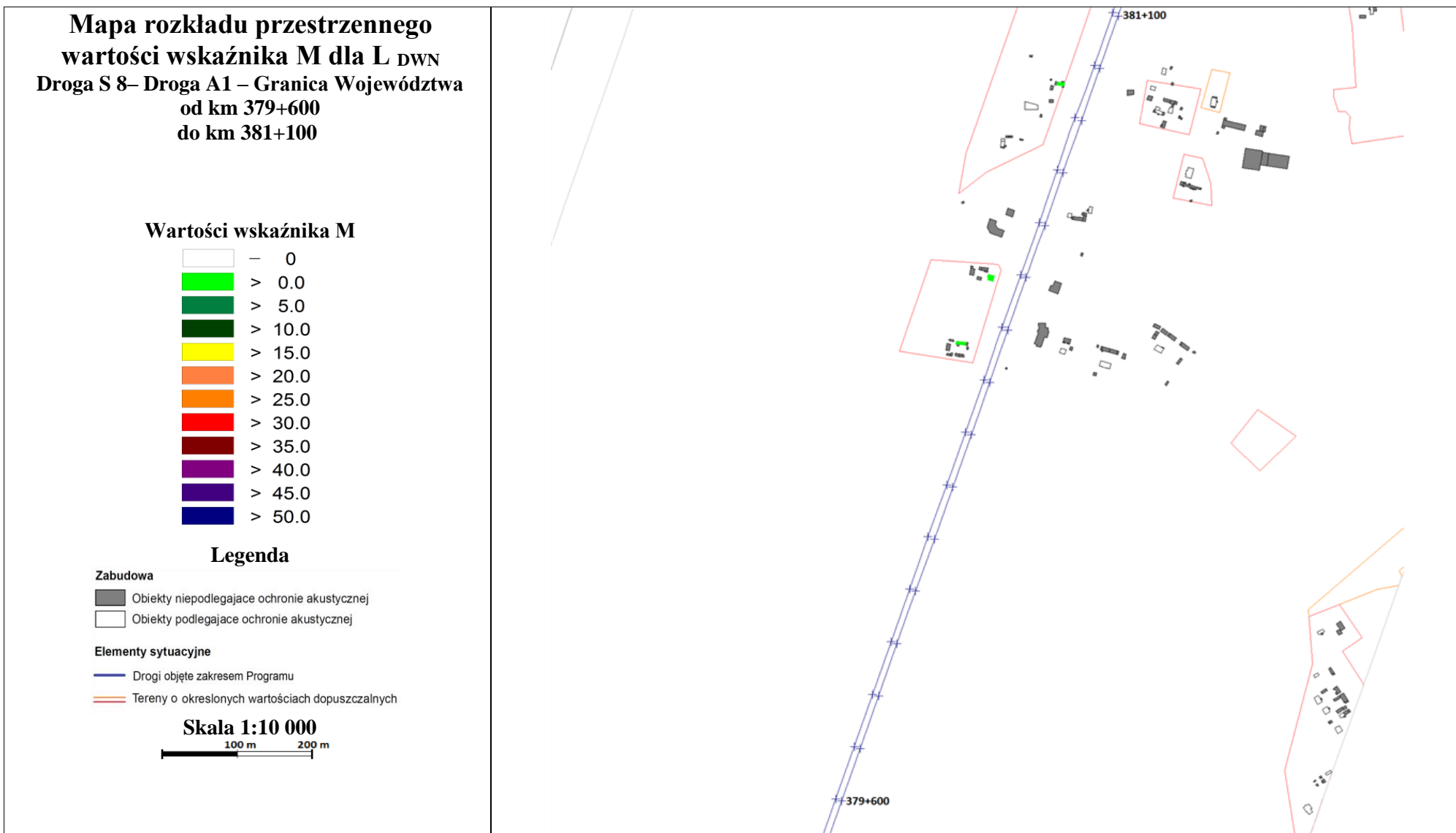
Rysunek 78. Mapa przestrzennego rozkładu wartości wskaźnika M dla odcinka Droga A1 – Granica Województwa od km 369+900 do km 371+600



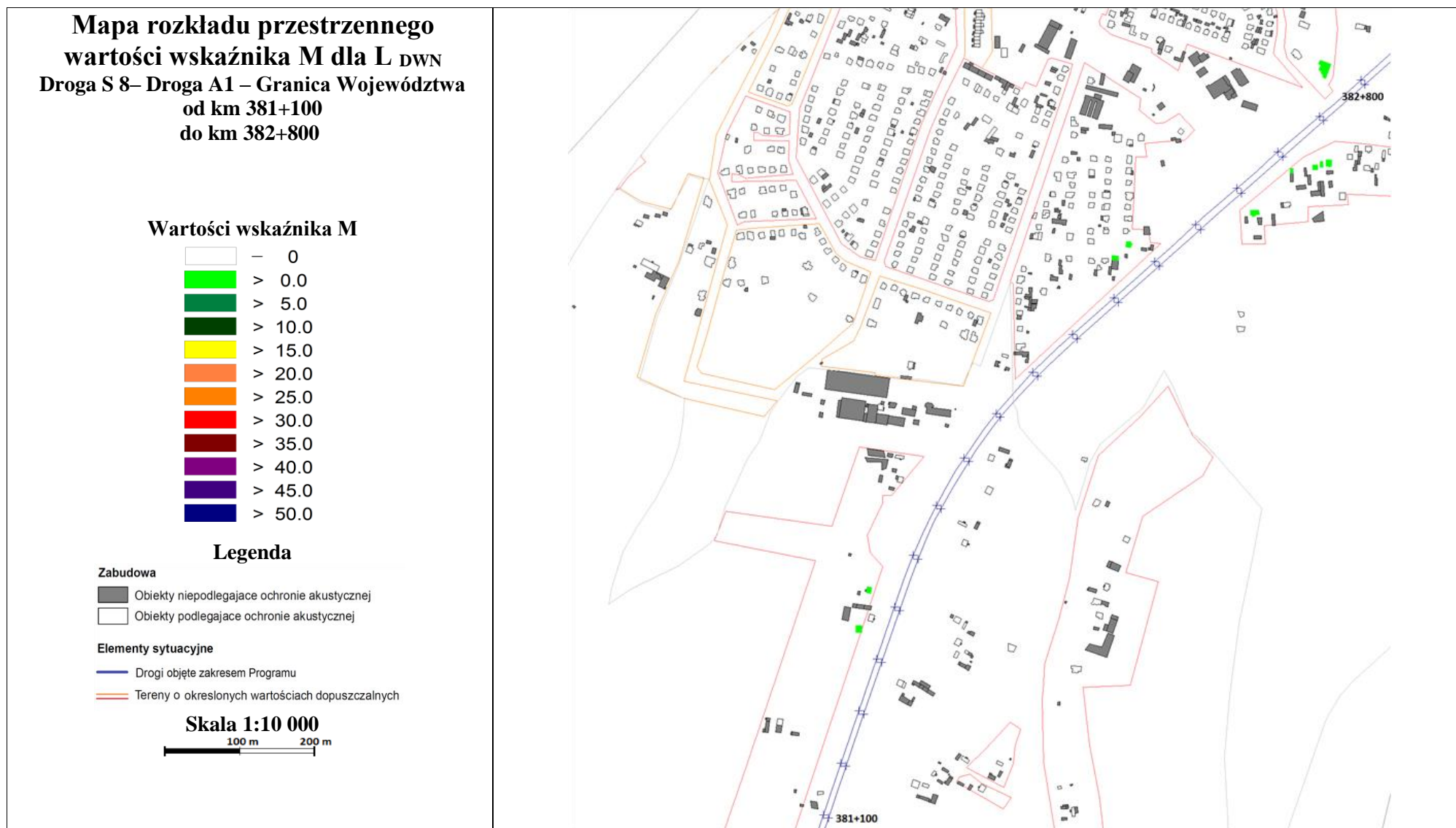
Rysunek 79. Mapa przestrzennego rozkładu wartości wskaźnika M dla odcinka Droga A1 – Granica Województwa od km 372+100 do km 374+000



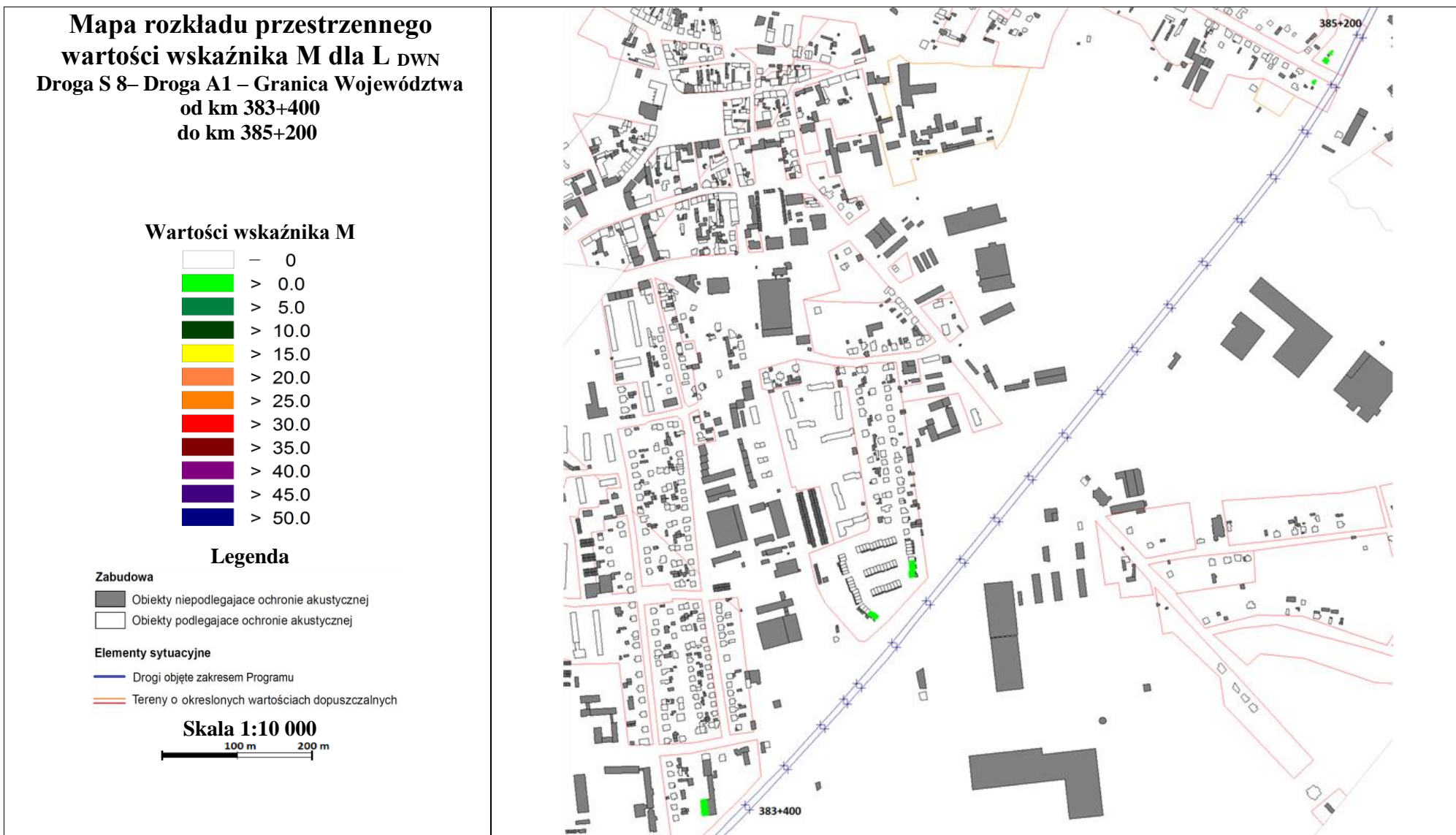
Rysunek 80. Mapa przestrzennego rozkładu wartości wskaźnika M dla odcinka Droga A1 – Granica Województwa od km 374+400 do km 376+500



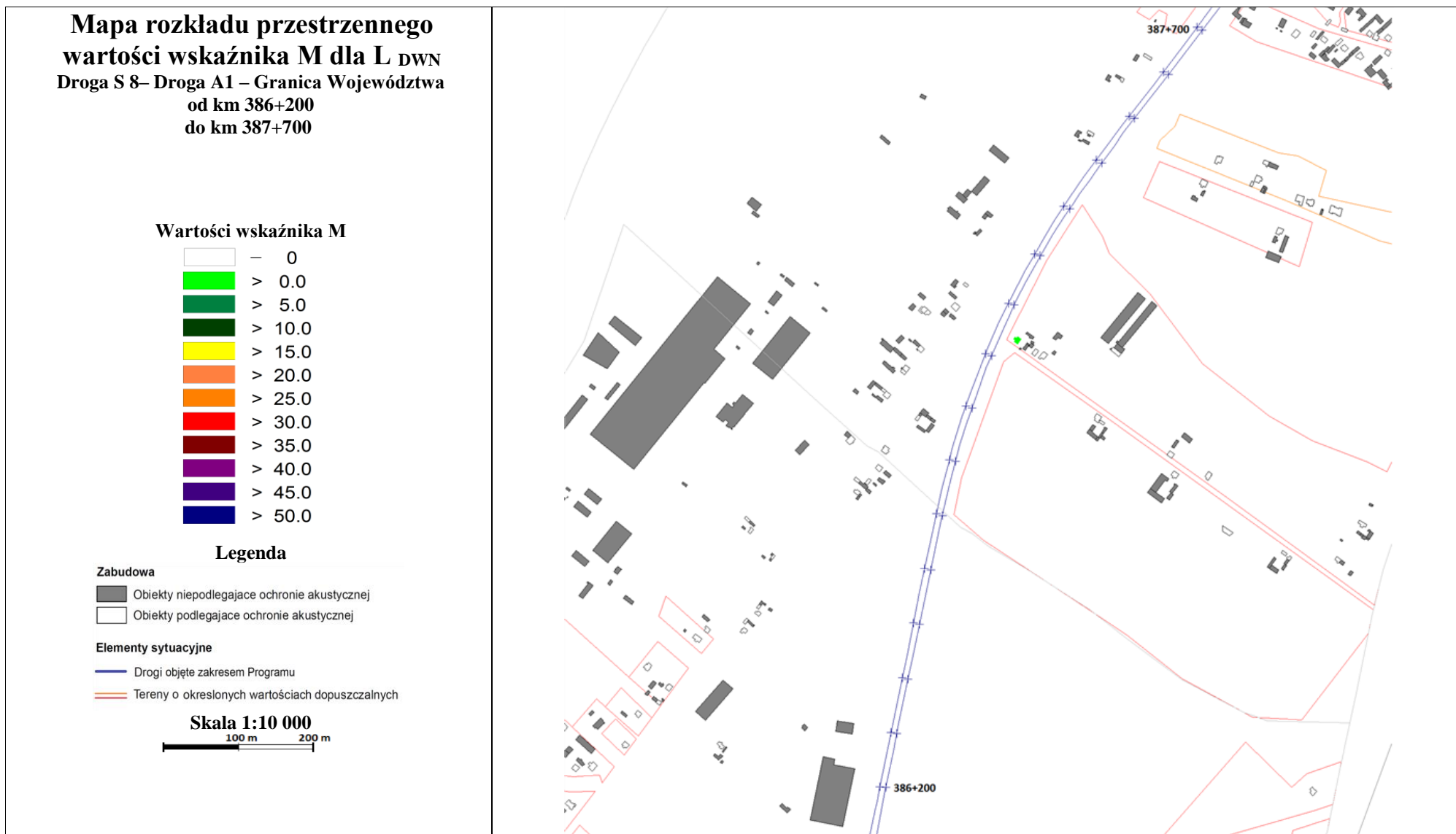
Rysunek 81. Mapa przestrzennego rozkładu wartości wskaźnika M dla odcinka Droga A1 – Granica Województwa od km 379+600 do km 381+100



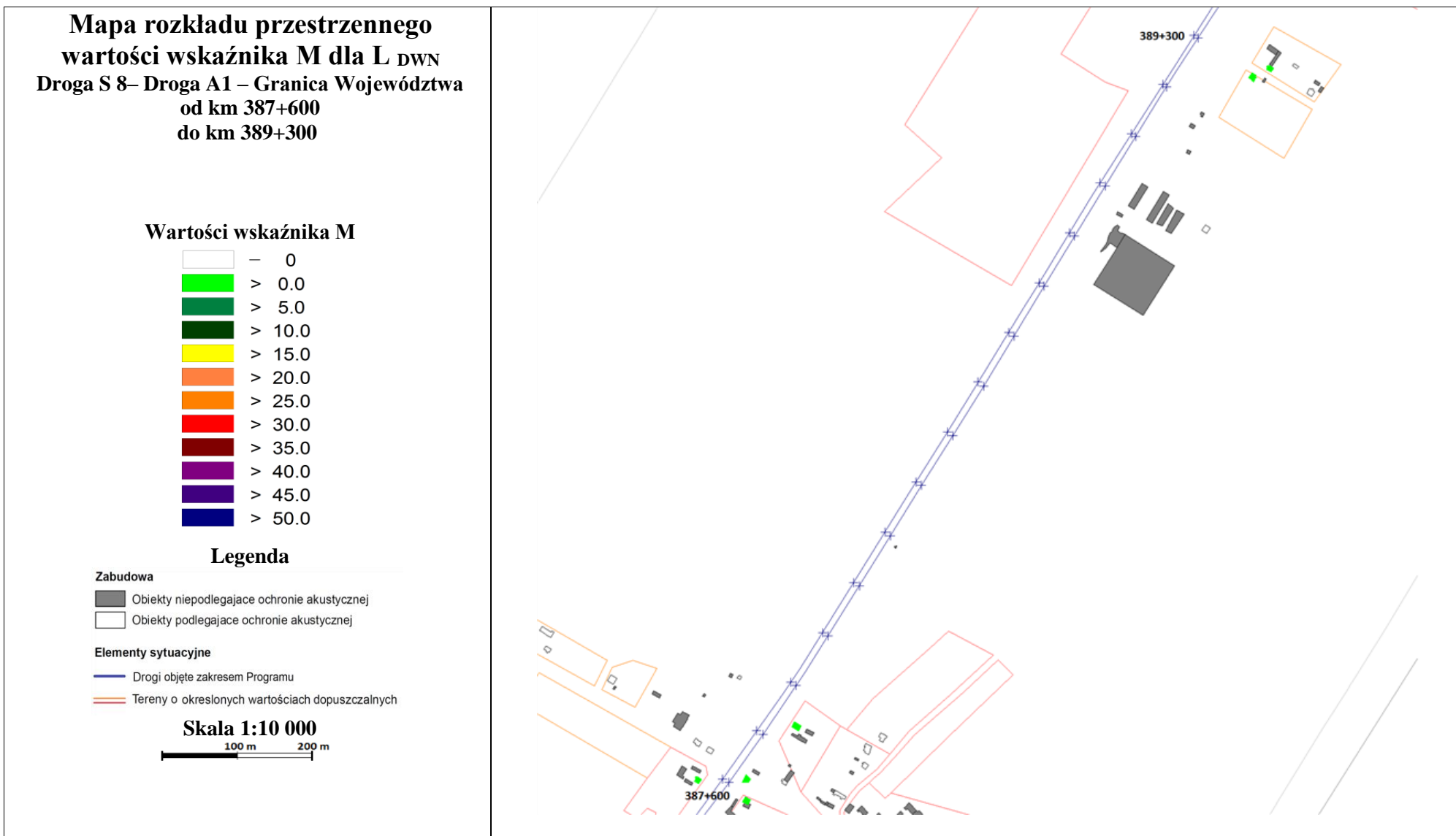
Rysunek 82. Mapa przestrzennego rozkładu wartości wskaźnika M dla odcinka Droga A1 – Granica Województwa od km 381+100 do km 382+800



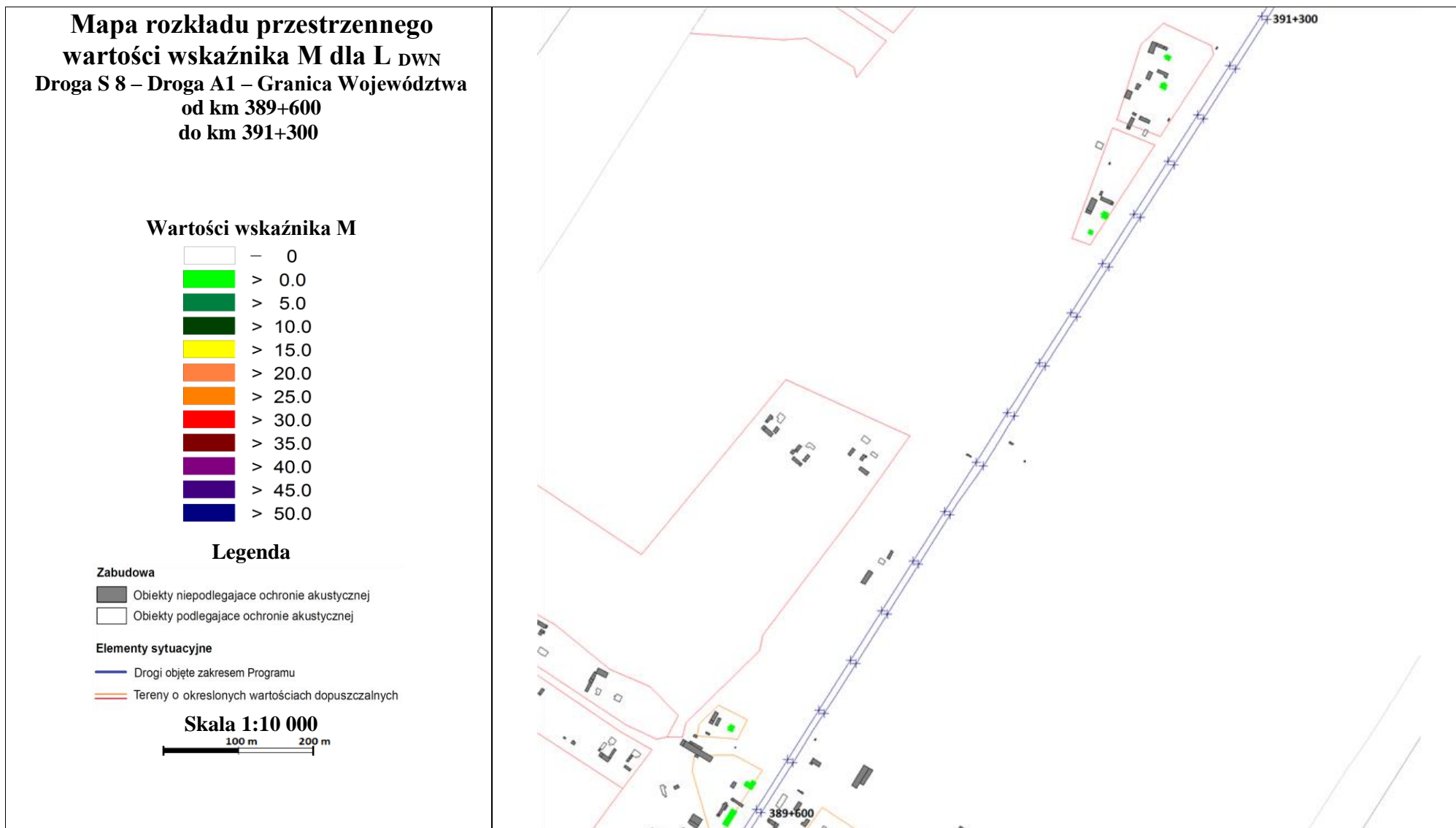
Rysunek 83. Mapa przestrzennego rozkładu wartości wskaźnika M dla odcinka Droga A1 – Granica Województwa od km 383+400 do km 385+200



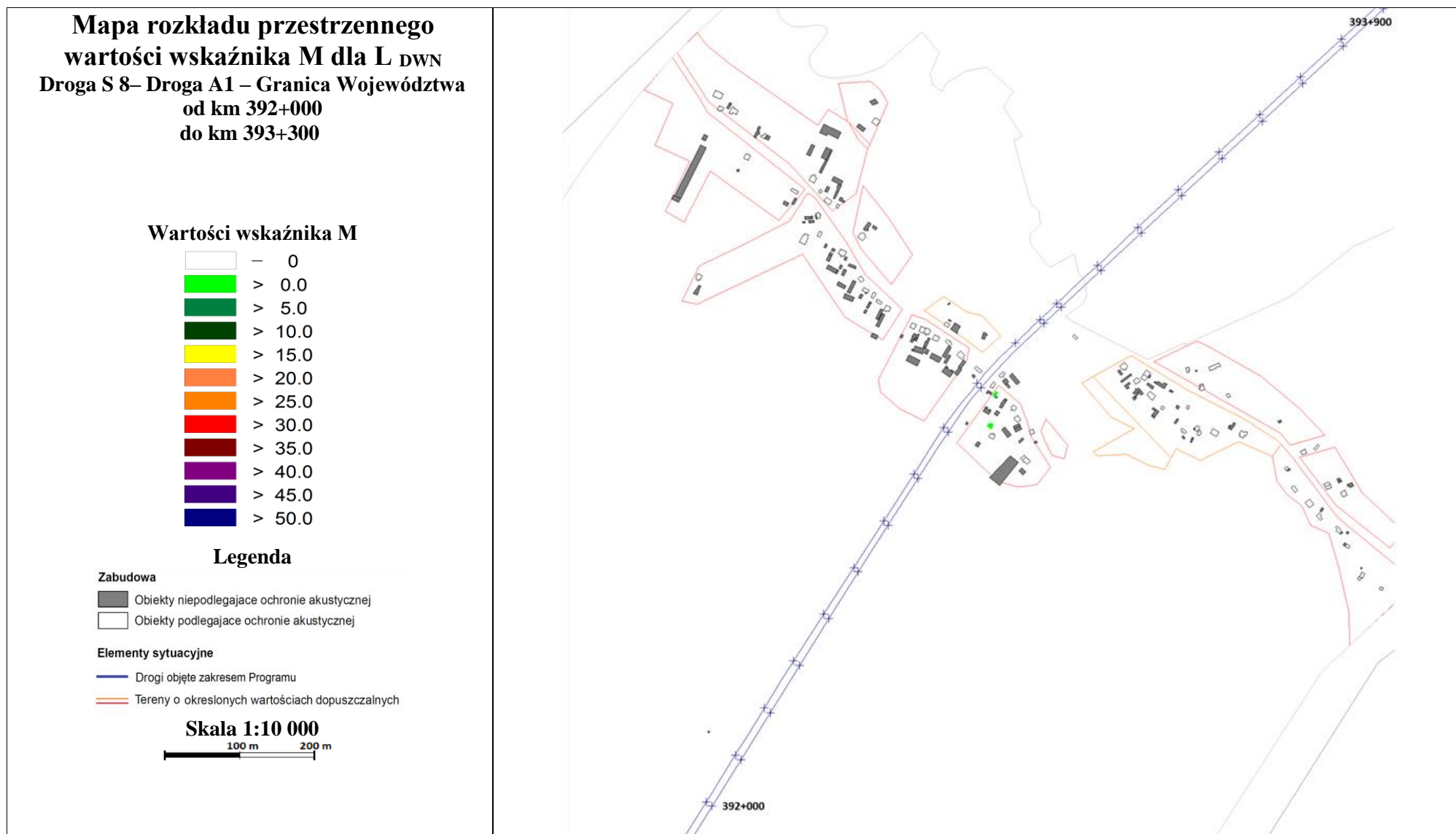
Rysunek 84. Mapa przestrzennego rozkładu wartości wskaźnika M dla odcinka Droga A1 – Granica Województwa od km 386+200 do km 387+700



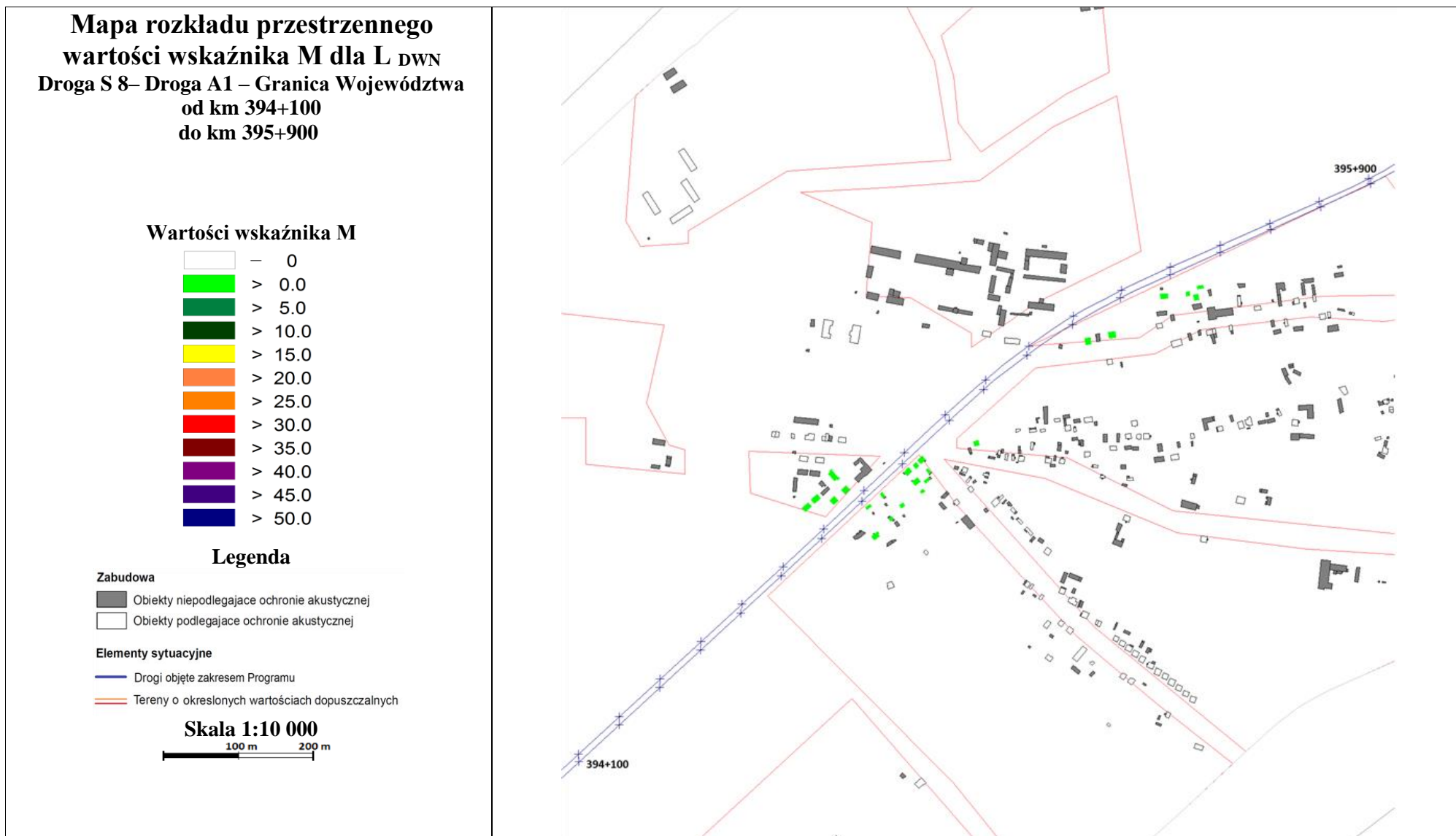
Rysunek 85. Mapa przestrzennego rozkładu wartości wskaźnika M dla odcinka Droga A1 – Granica Województwa od km 387+600 do km 389+300



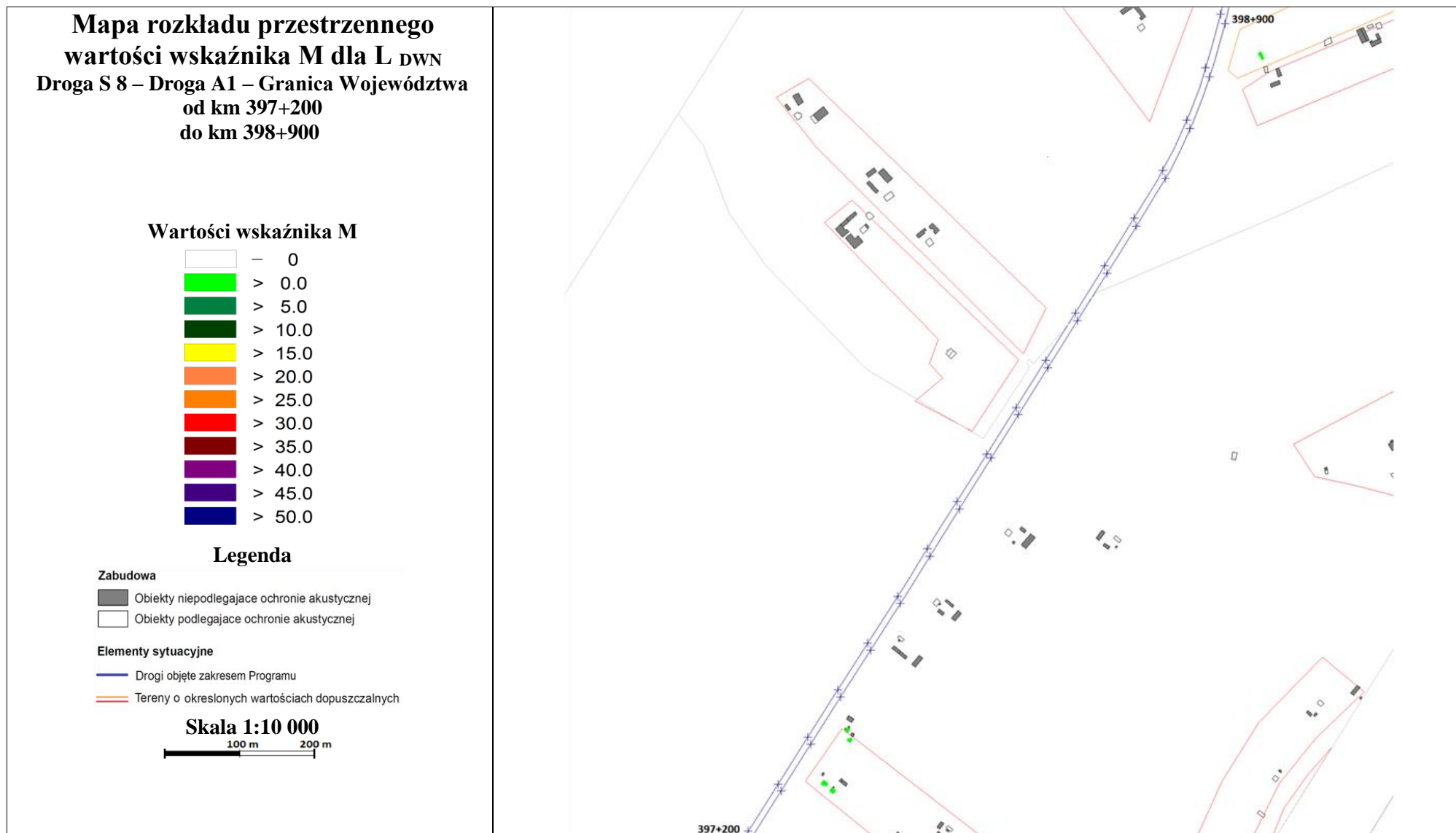
Rysunek 86. Mapa przestrzennego rozkładu wartości wskaźnika M dla odcinka Droga A1 – Granica Województwa od km 389+600 do km 391+300



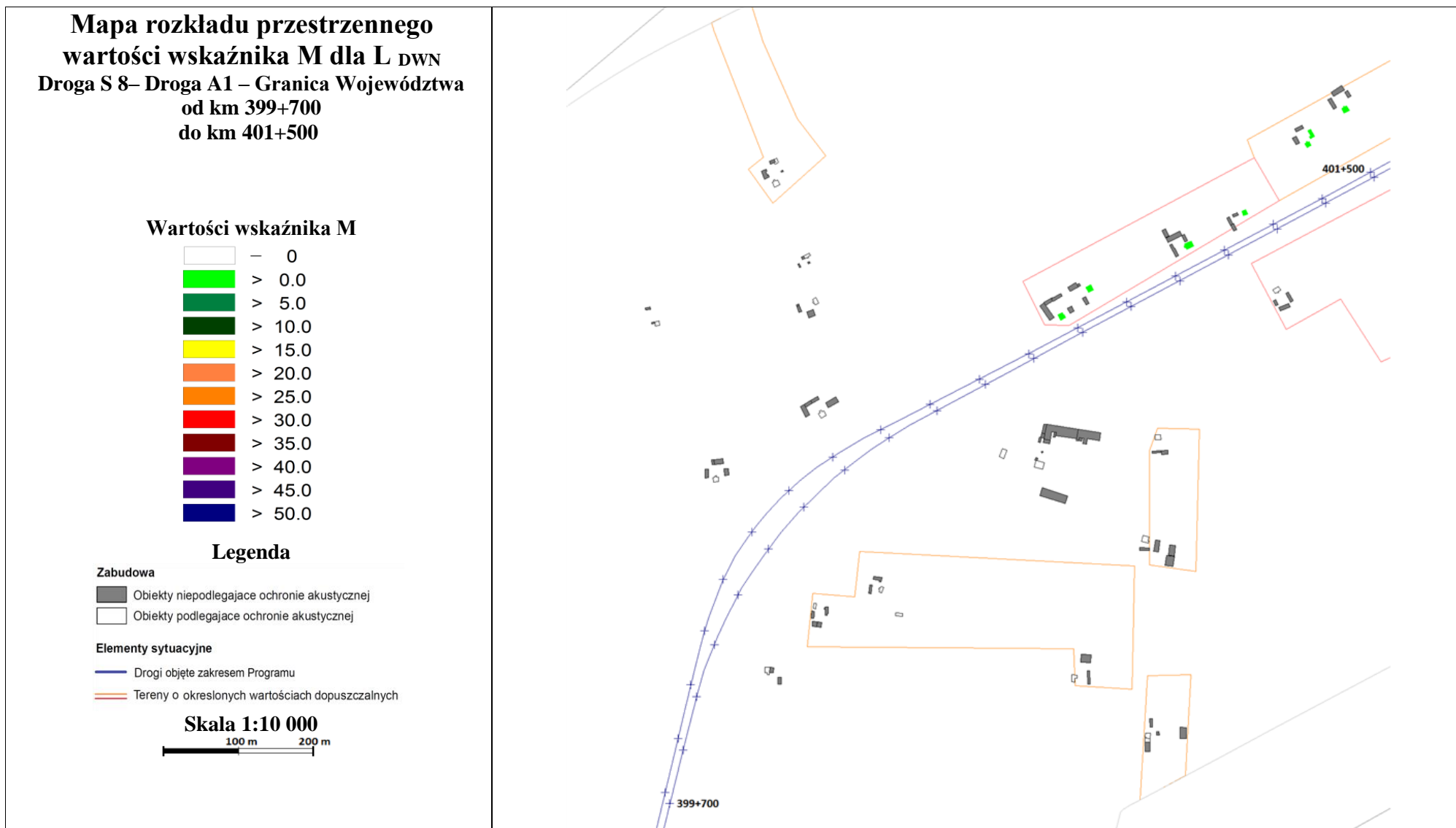
Rysunek 87. Mapa przestrzennego rozkładu wartości wskaźnika M dla odcinka Droga A1 – Granica Województwa od km 392+000 do km 393+300



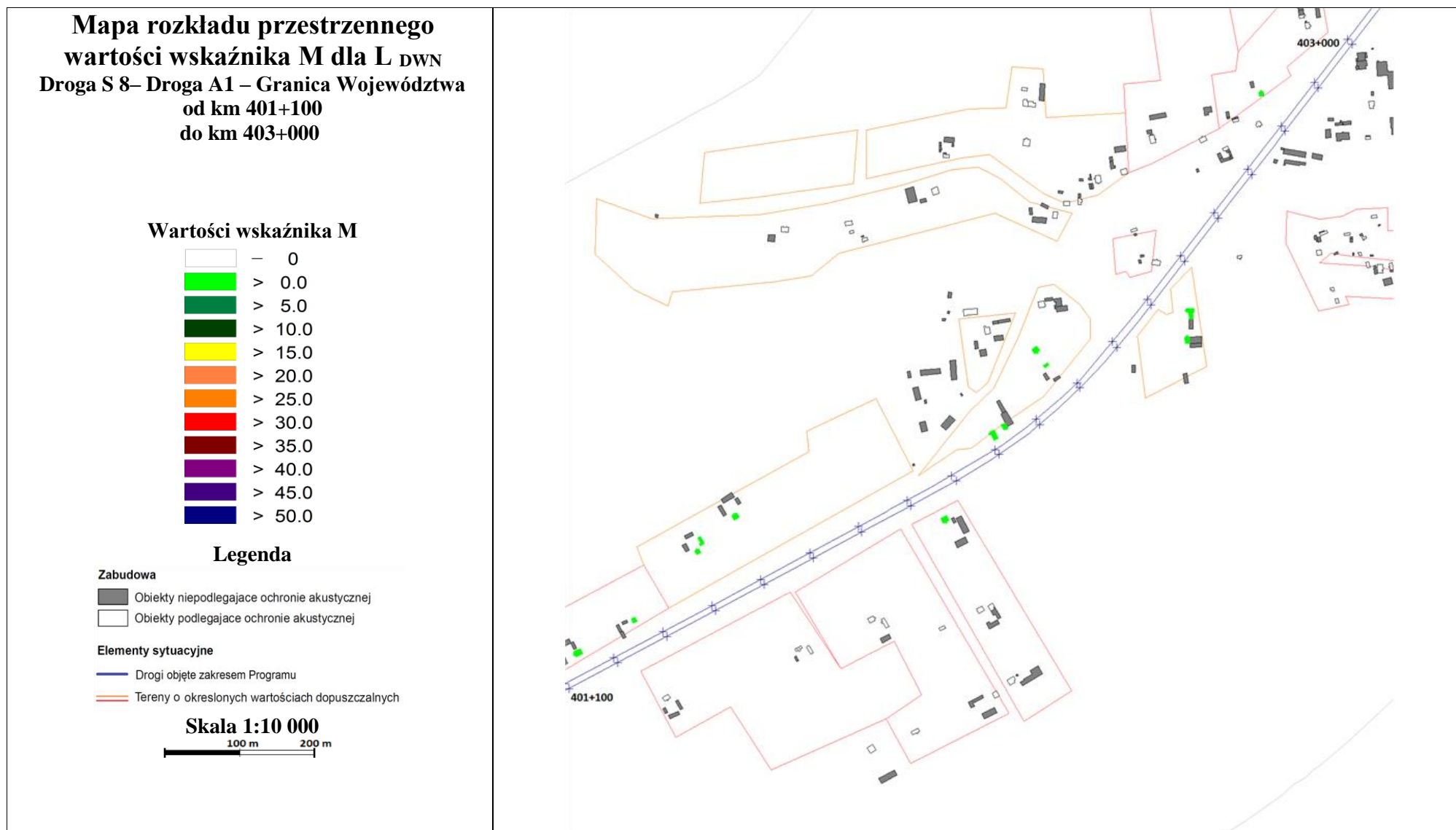
Rysunek 88. Mapa przestrzennego rozkładu wartości wskaźnika M dla odcinka Droga A1 – Granica Województwa od km 394+100 do km 395+900



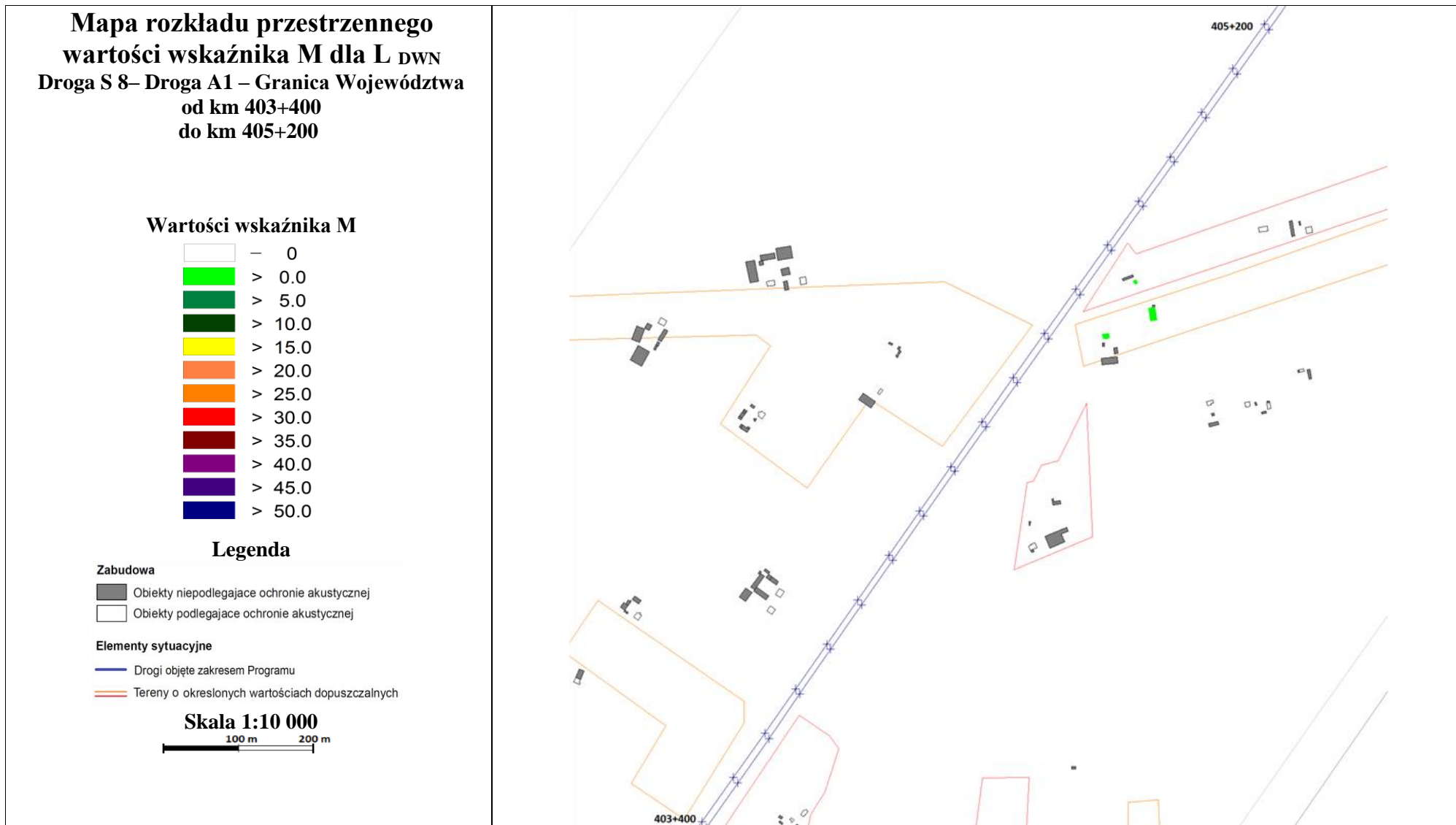
Rysunek 89. Mapa przestrzennego rozkładu wartości wskaźnika M dla odcinka Droga A1 – Granica Województwa od km 397+200 do km 398+900



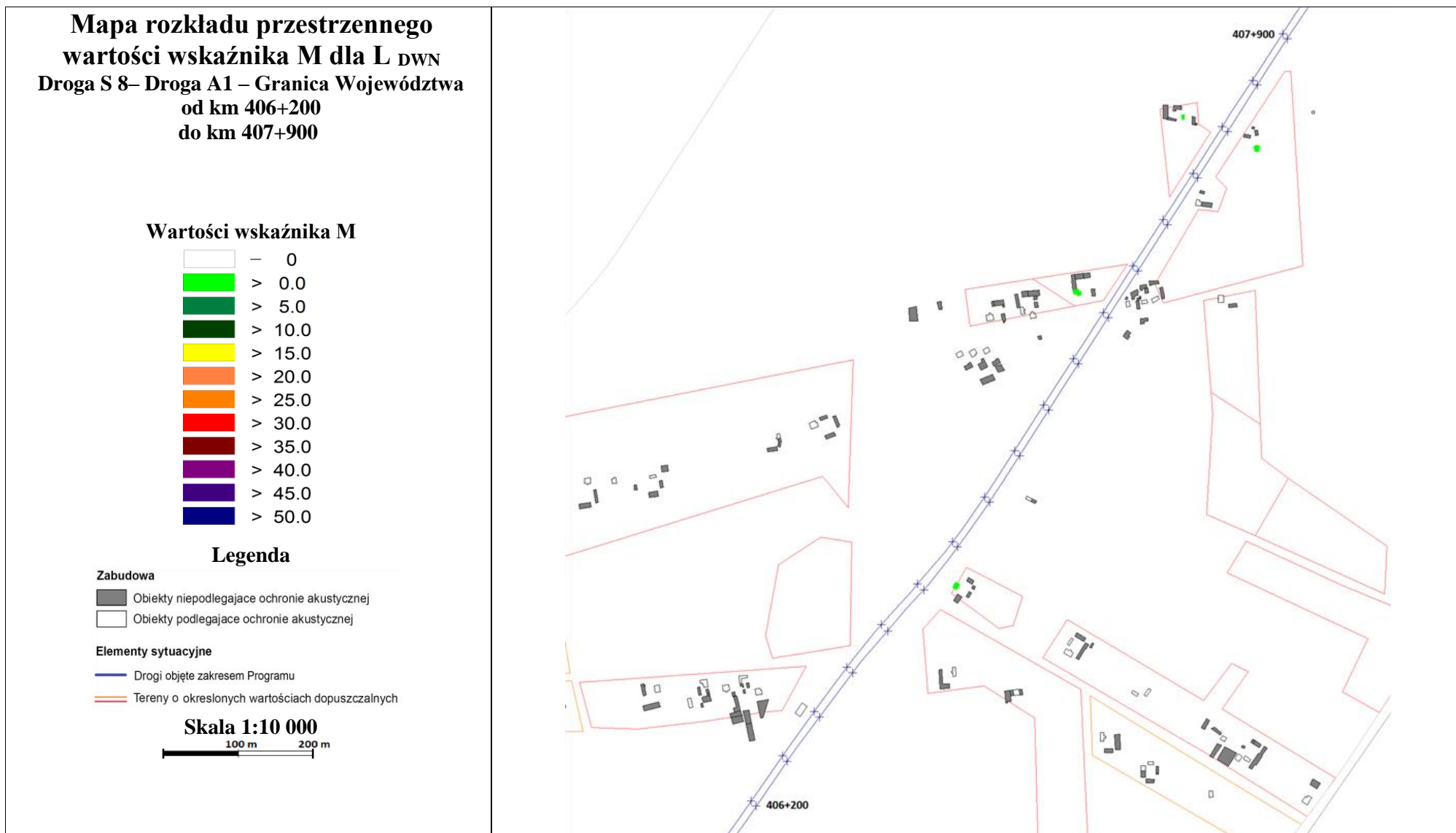
Rysunek 90. Mapa przestrzennego rozkładu wartości wskaźnika M dla odcinka Droga A1 – Granica Województwa od km 399+700 do km 401+500



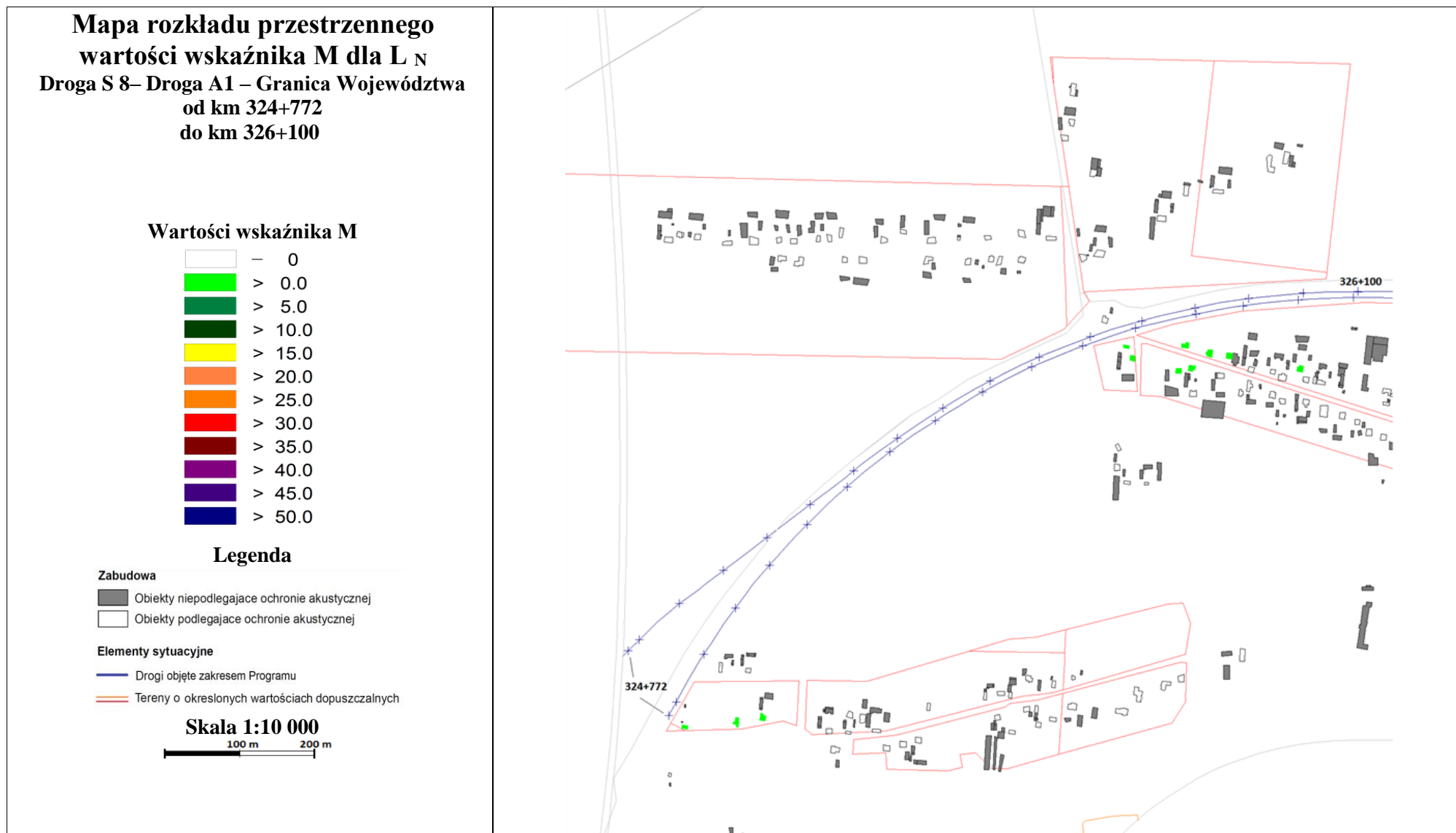
Rysunek 91. Mapa przestrzennego rozkładu wartości wskaźnika M dla odcinka Droga A1 – Granica Województwa od km 401+100 do km 403+000



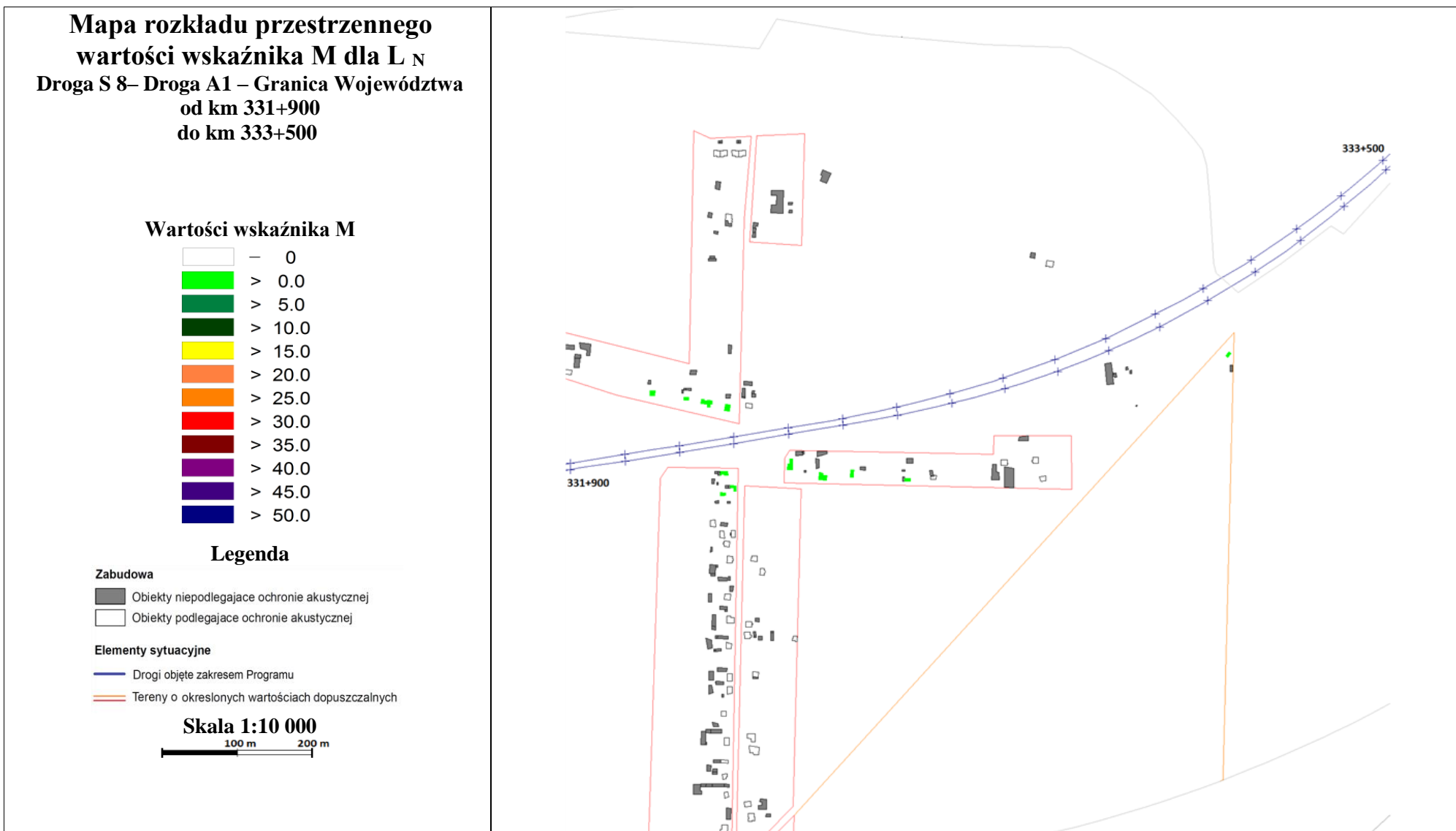
Rysunek 92. Mapa przestrzennego rozkładu wartości wskaźnika M dla odcinka Droga A1 – Granica Województwa od km 403+400 do km 405+200



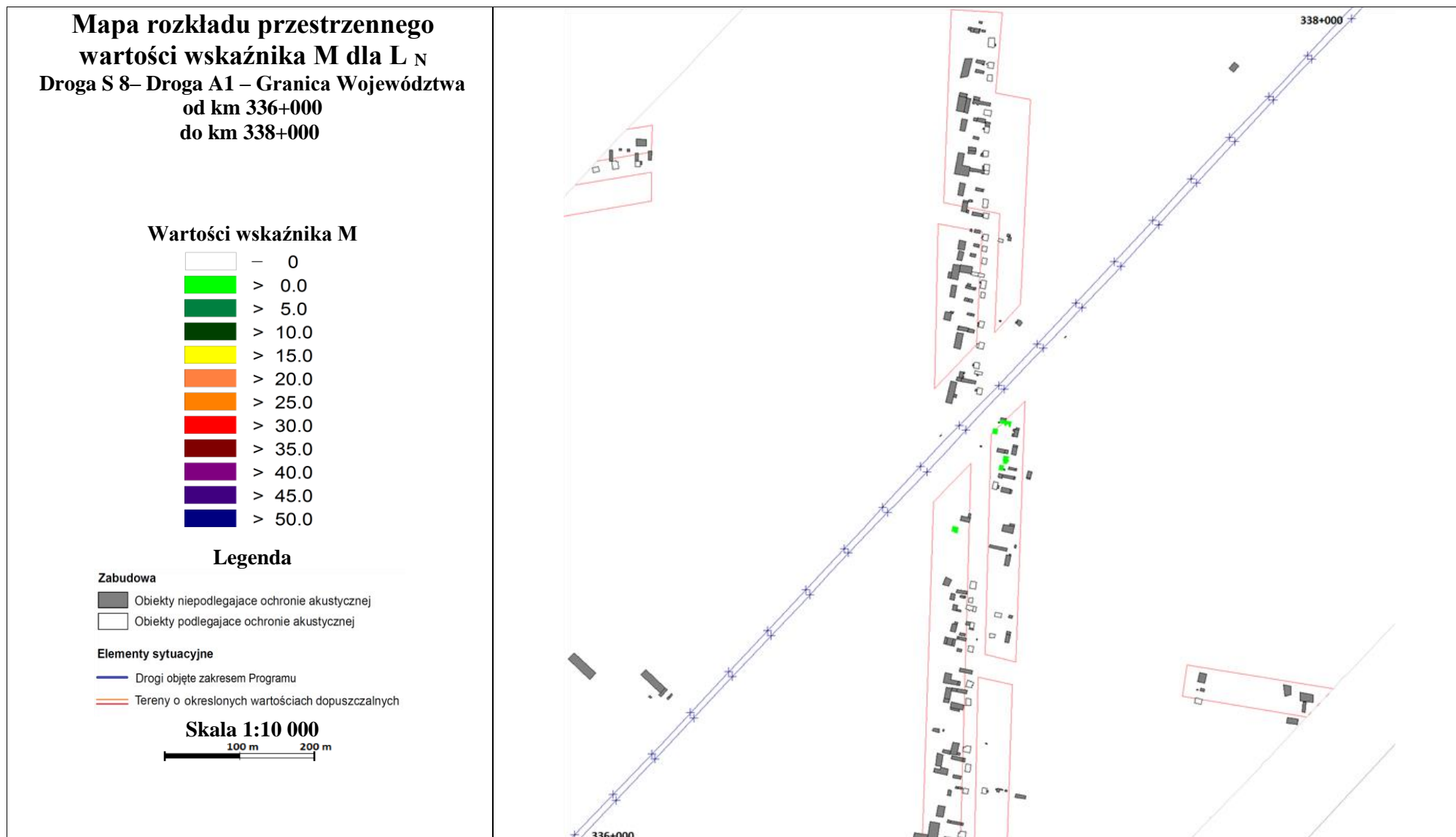
Rysunek 93. Mapa przestrzennego rozkładu wartości wskaźnika M dla odcinka Droga A1 – Granica Województwa od km 406+200 do km 407+900



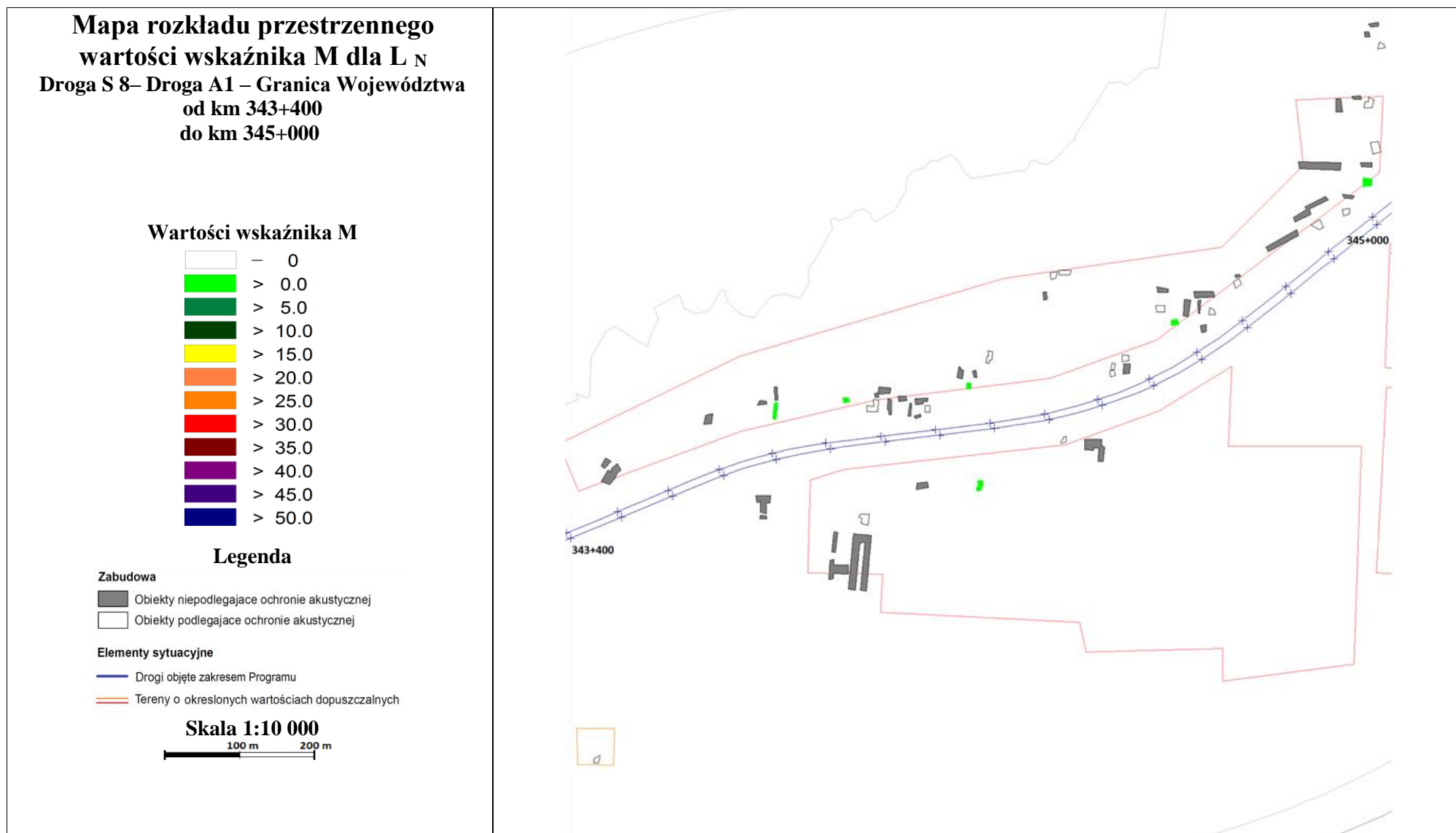
Rysunek 94. Mapa przestrzennego rozkładu wartości wskaźnika M dla odcinka Droga A1 – Granica Województwa od km 324+772 do km 326+100



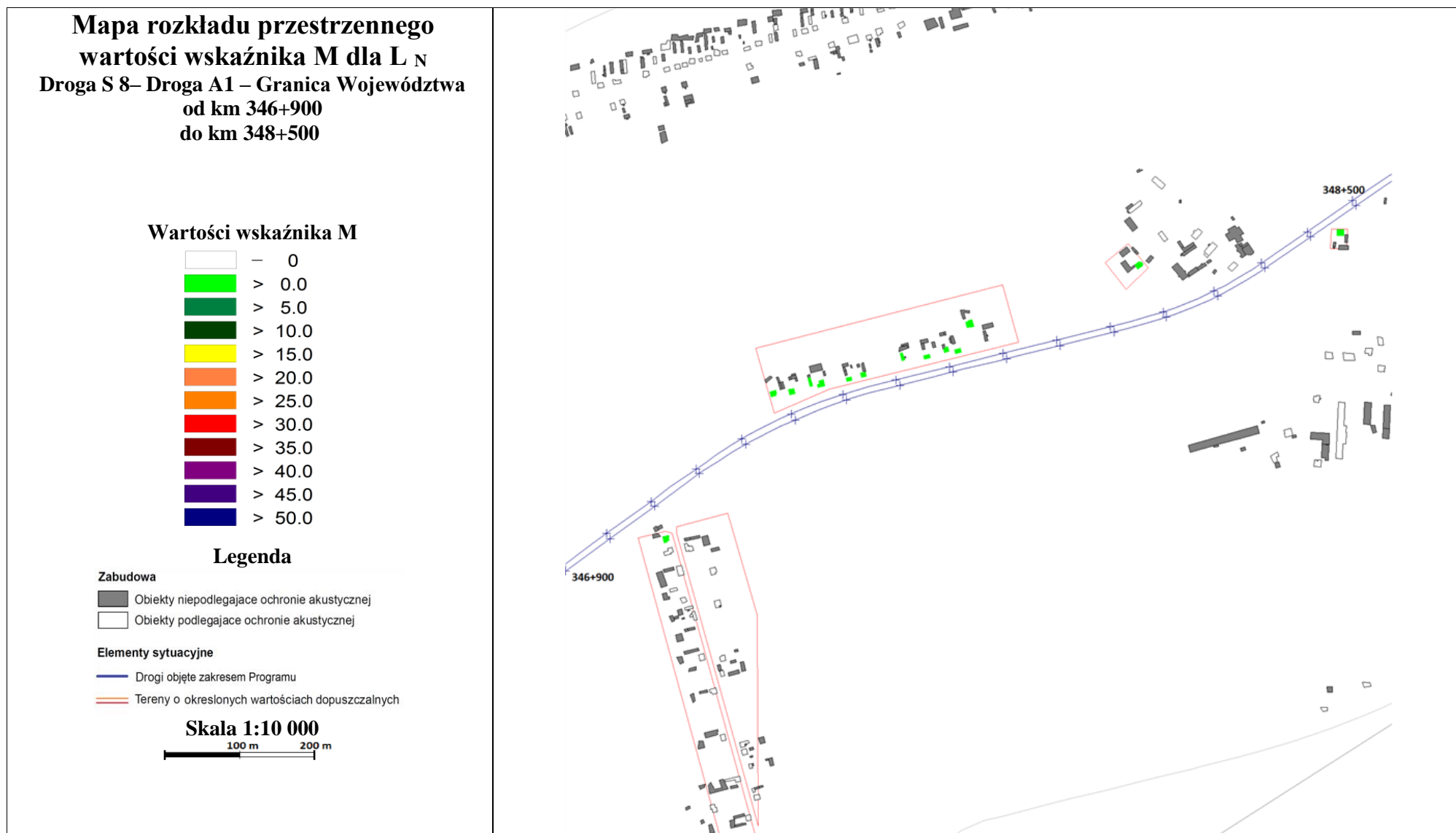
Rysunek 95. Mapa przestrzennego rozkładu wartości wskaźnika M dla odcinka Droga A1 – Granica Województwa od km 331+900 do km 331+500



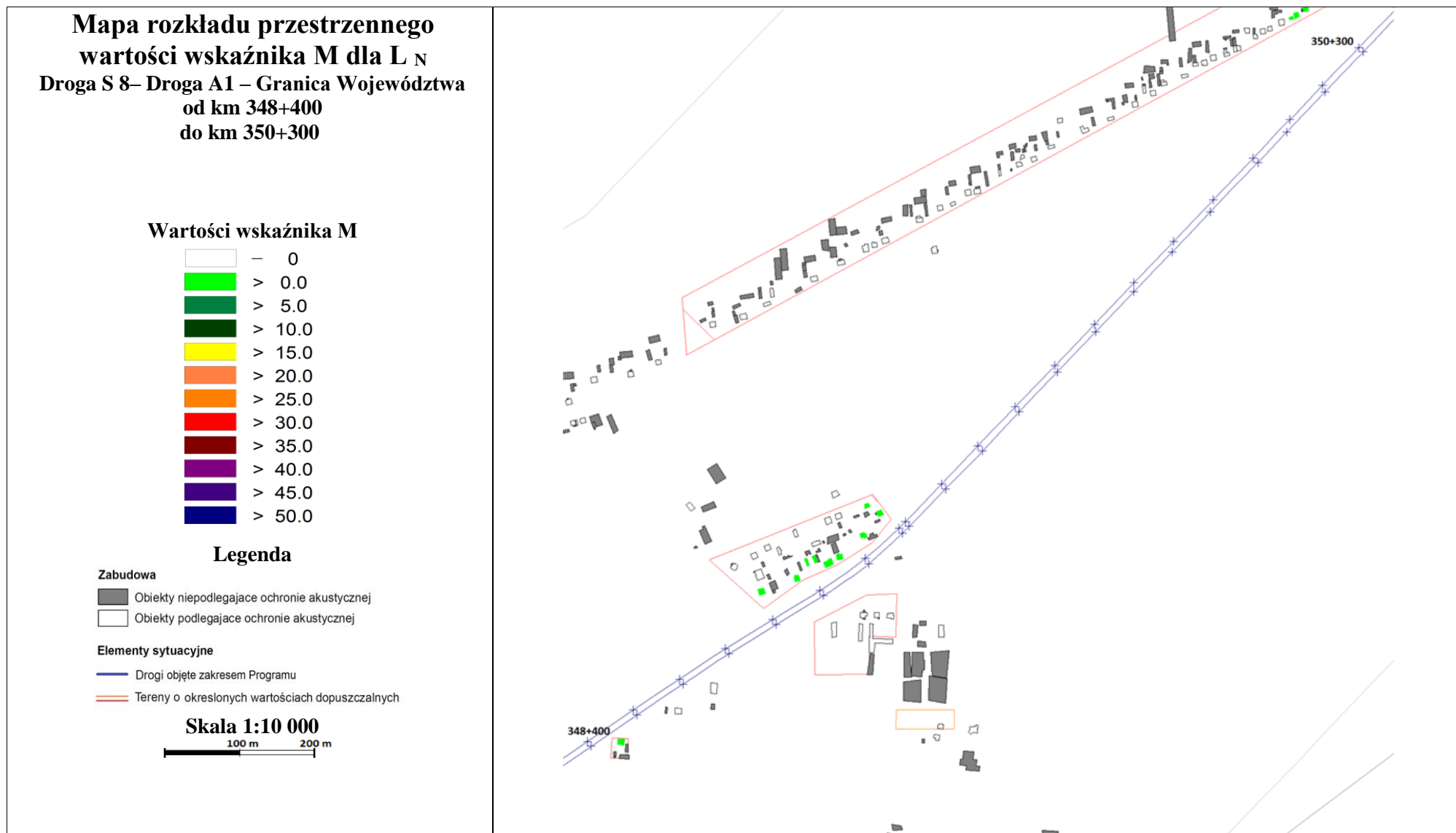
Rysunek 96. Mapa przestrzennego rozkładu wartości wskaźnika M dla odcinka Droga A1 – Granica Województwa od km 336+000 do km 338+000



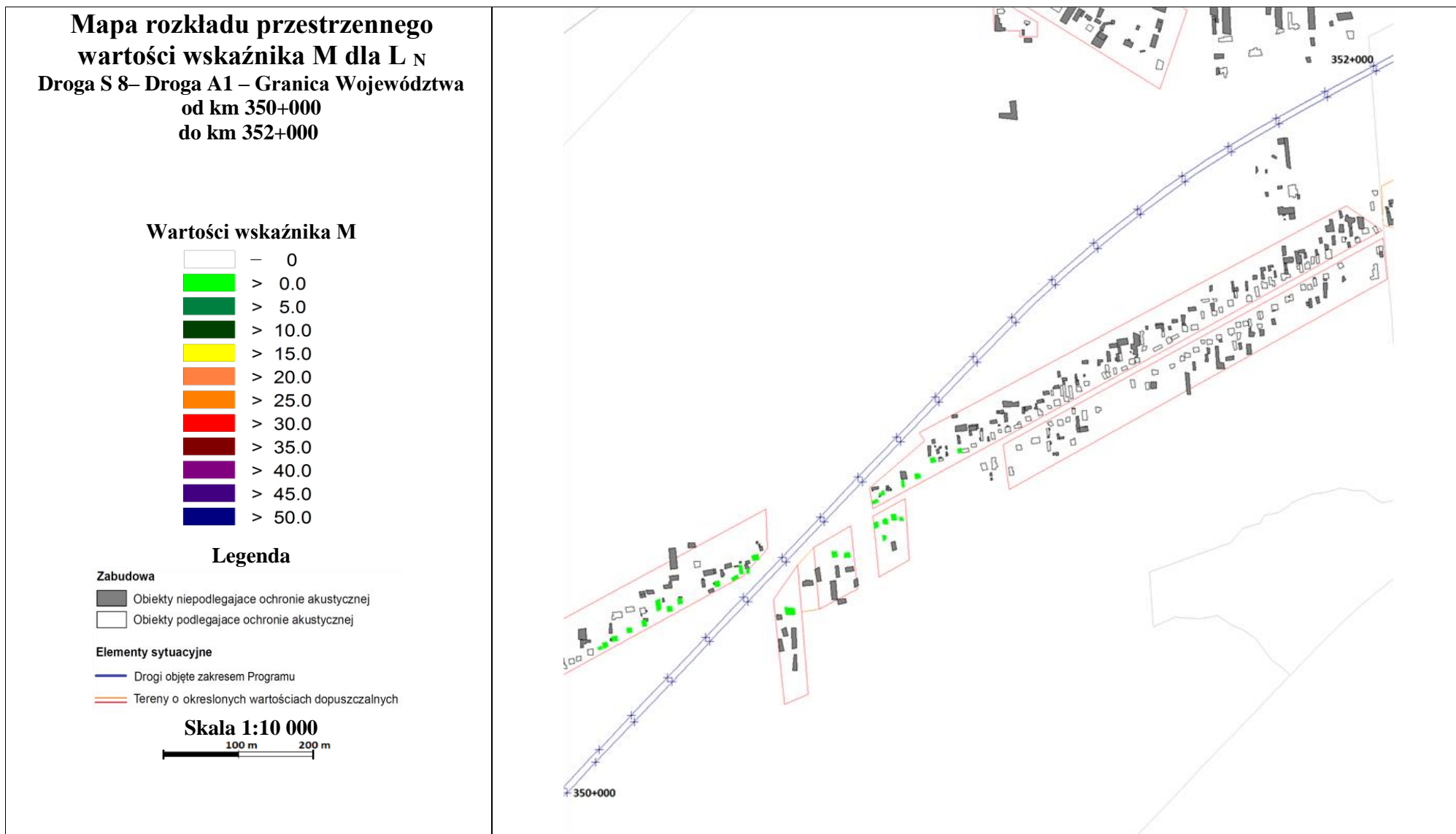
Rysunek 97. Mapa przestrzennego rozkładu wartości wskaźnika M dla odcinka Droga A1 – Granica Województwa od km 343+400 do km 345+000



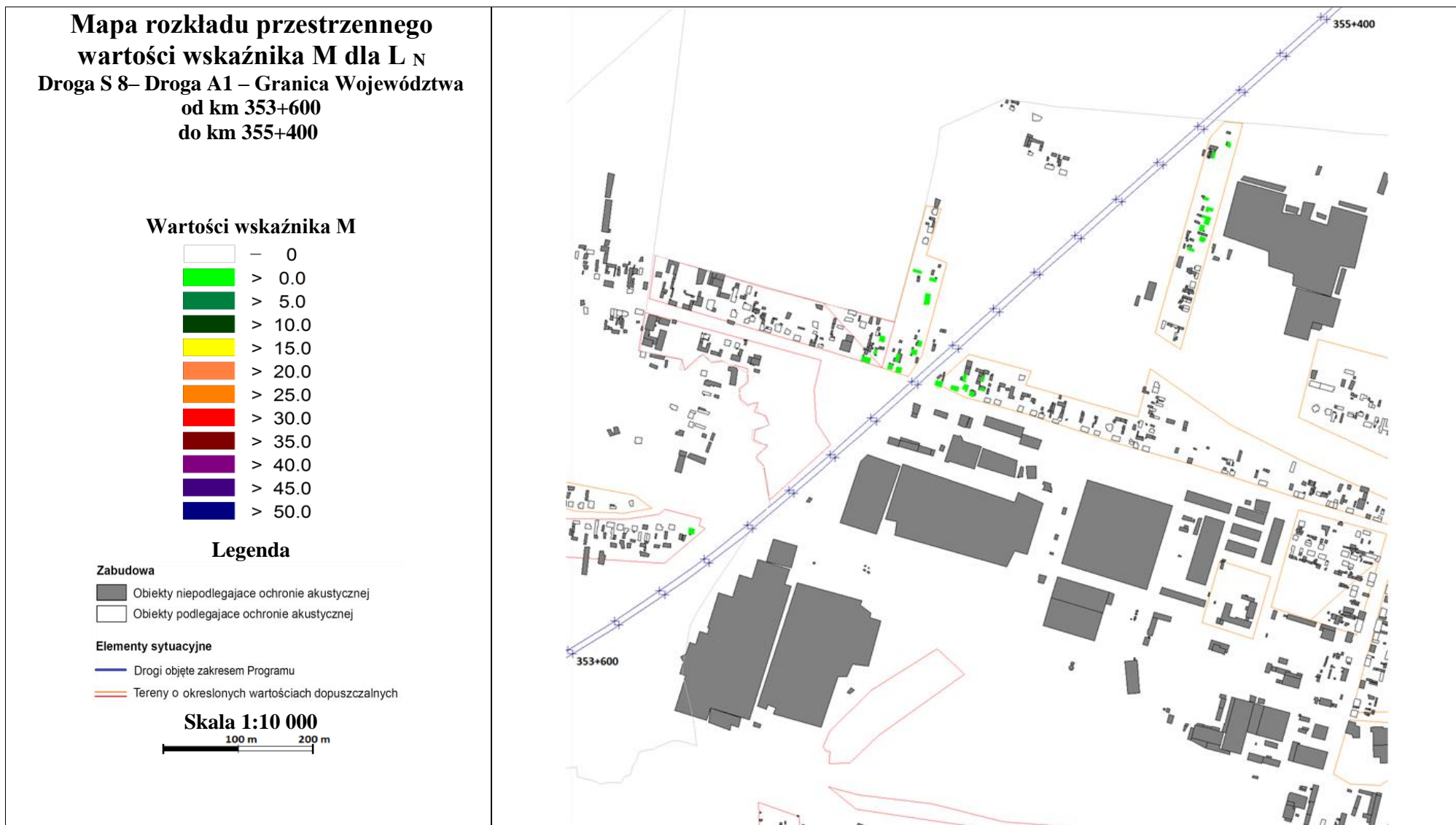
Rysunek 98. Mapa przestrzennego rozkładu wartości wskaźnika M dla odcinka Droga A1 – Granica Województwa od km 346+900 do km 348+500



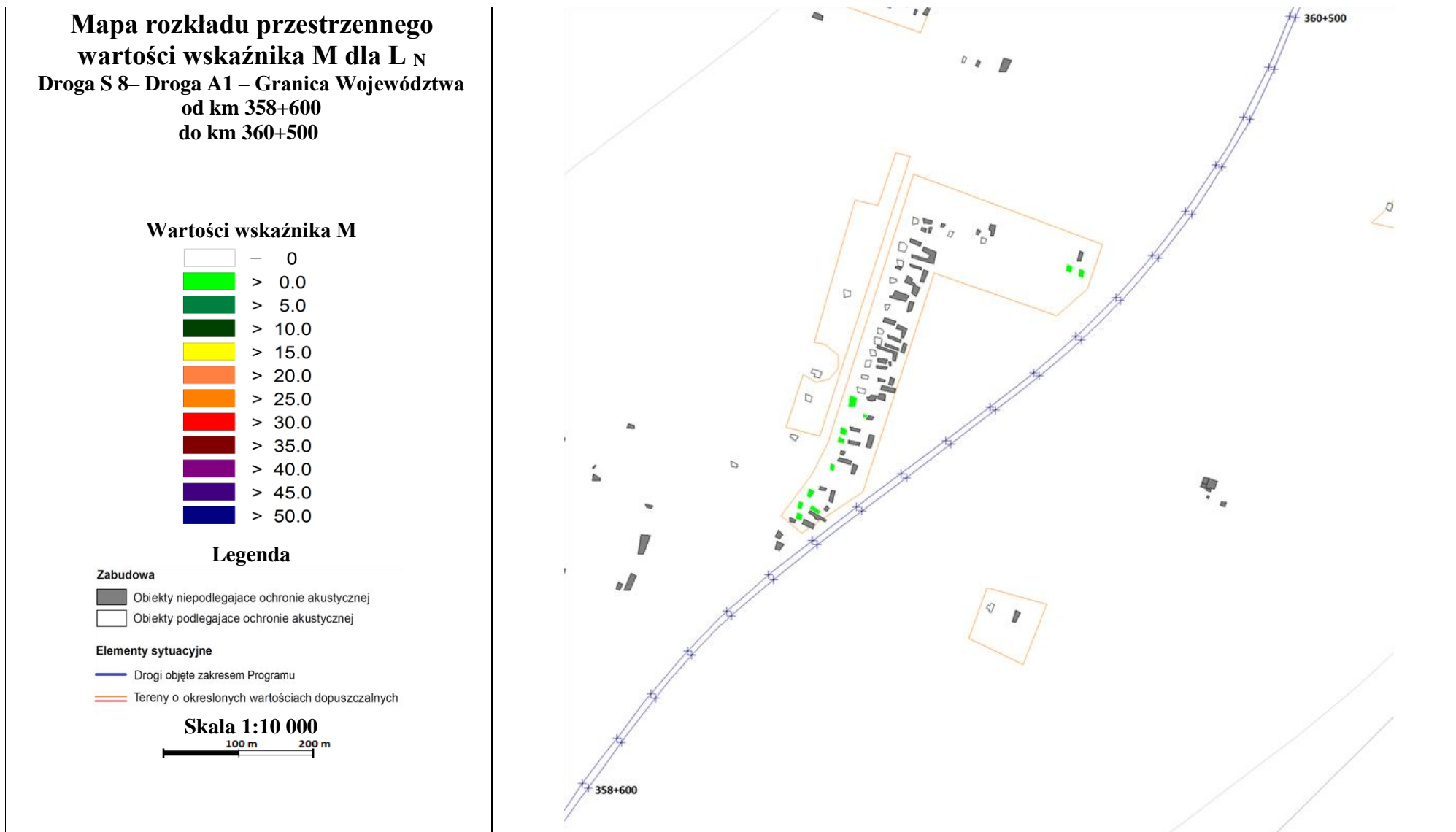
Rysunek 99. Mapa przestrzennego rozkładu wartości wskaźnika M dla odcinka Droga A1 – Granica Województwa od km 348+400 do km 350+300



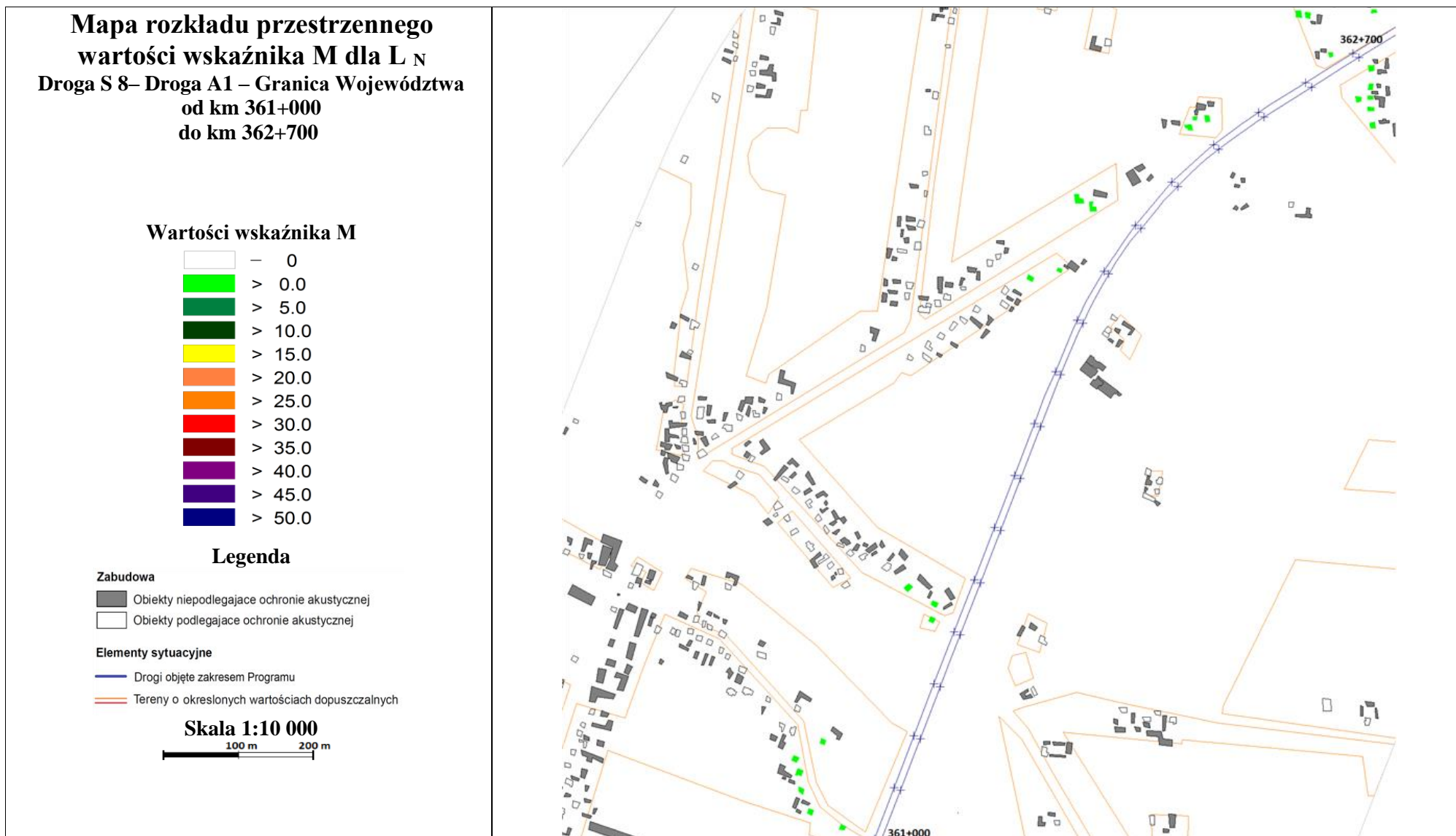
Rysunek 100. Mapa przestrzennego rozkładu wartości wskaźnika M dla odcinka Droga A1 – Granica Województwa od km 350+000 do km 352+000



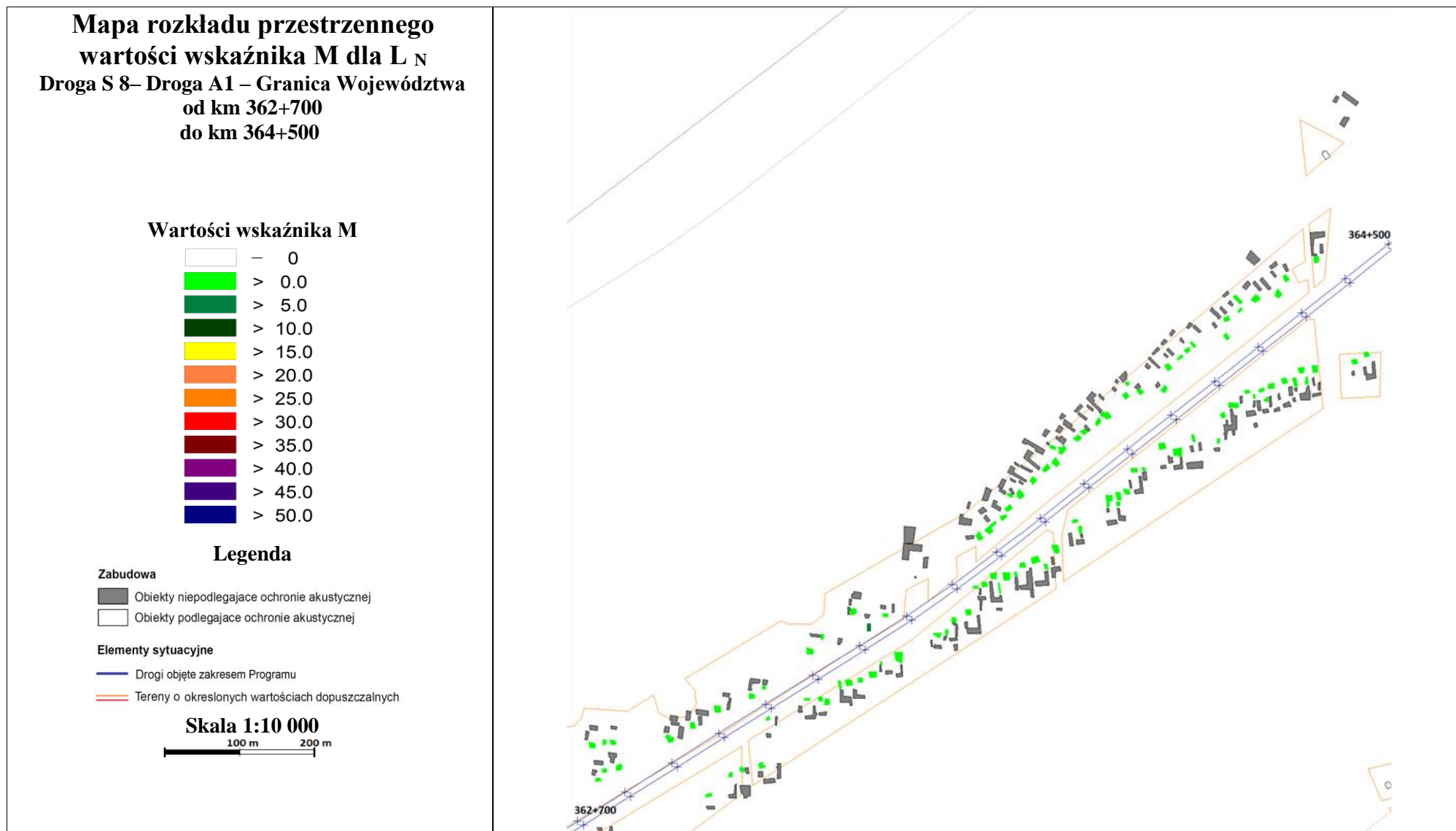
Rysunek 101. Mapa przestrzennego rozkładu wartości wskaźnika M dla Droga A1 – Granica Województwa od km 353+600 do km 355+400



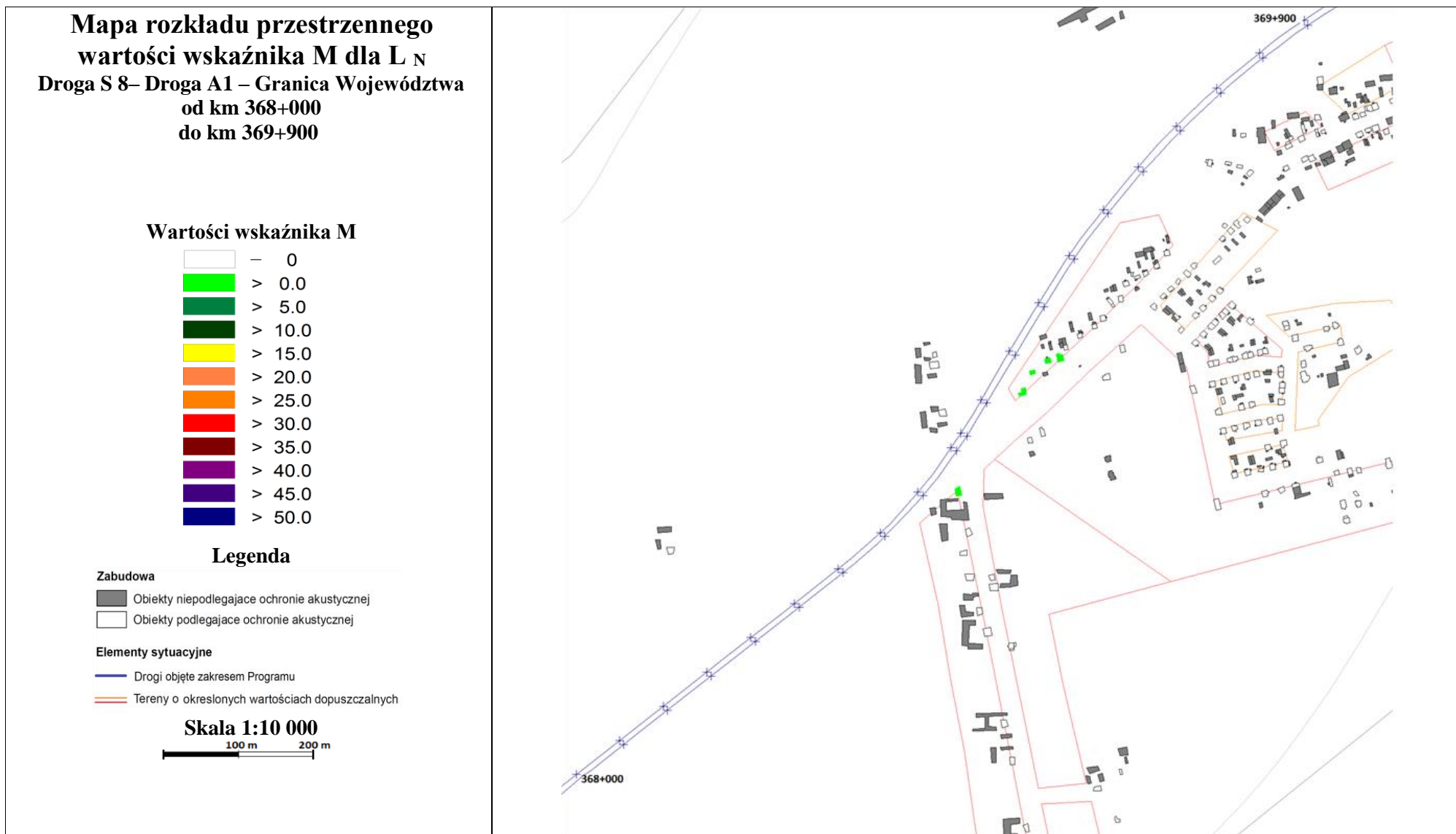
Rysunek 102. Mapa przestrzennego rozkładu wartości wskaźnika M dla odcinka Droga A1 – Granica Województwa od km 358+600 do km 360+500



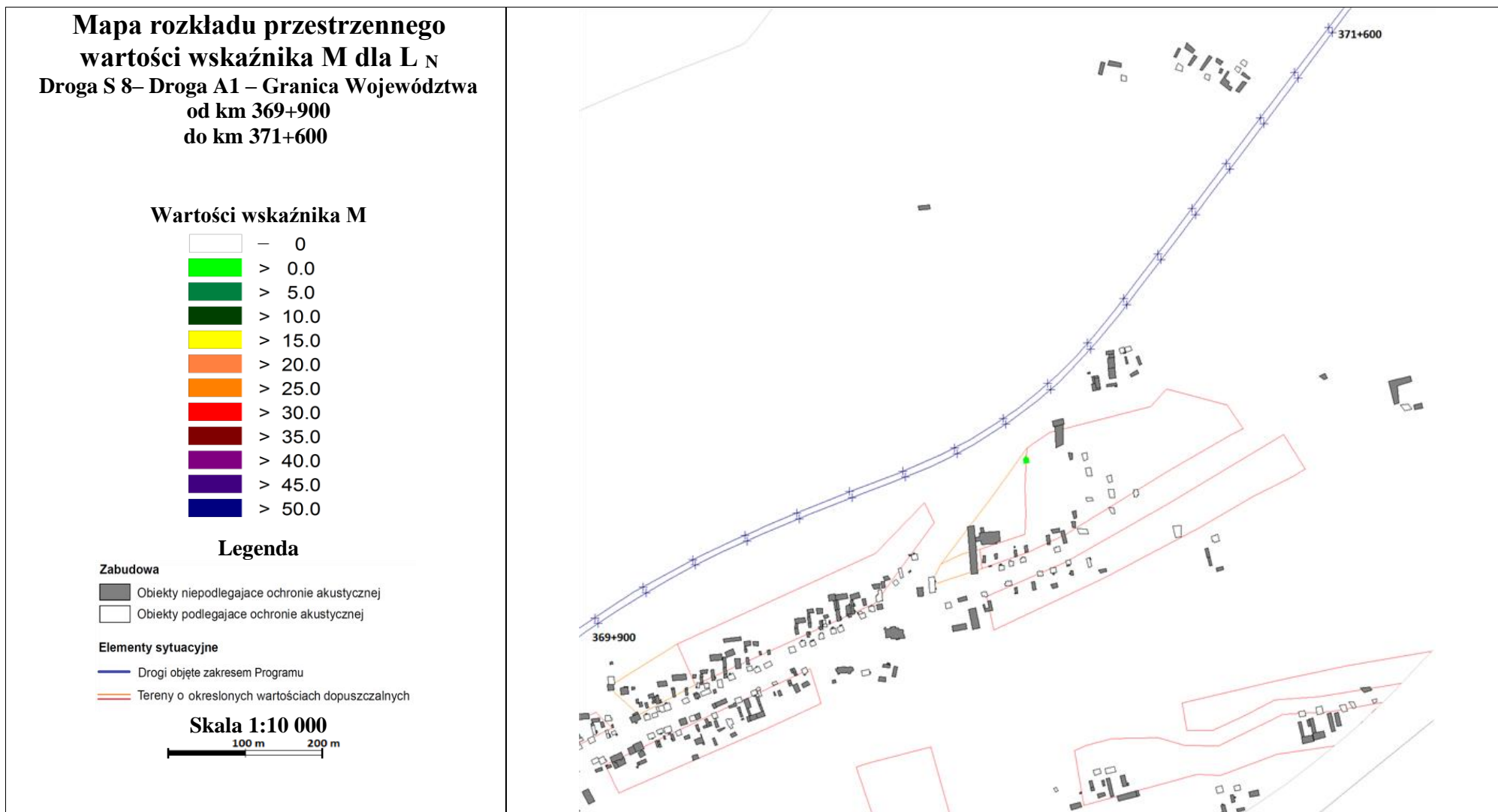
Rysunek 103. Mapa przestrzennego rozkładu wartości wskaźnika M dla odcinka Droga A1 – Granica Województwa od km 361+000 do km 362+700



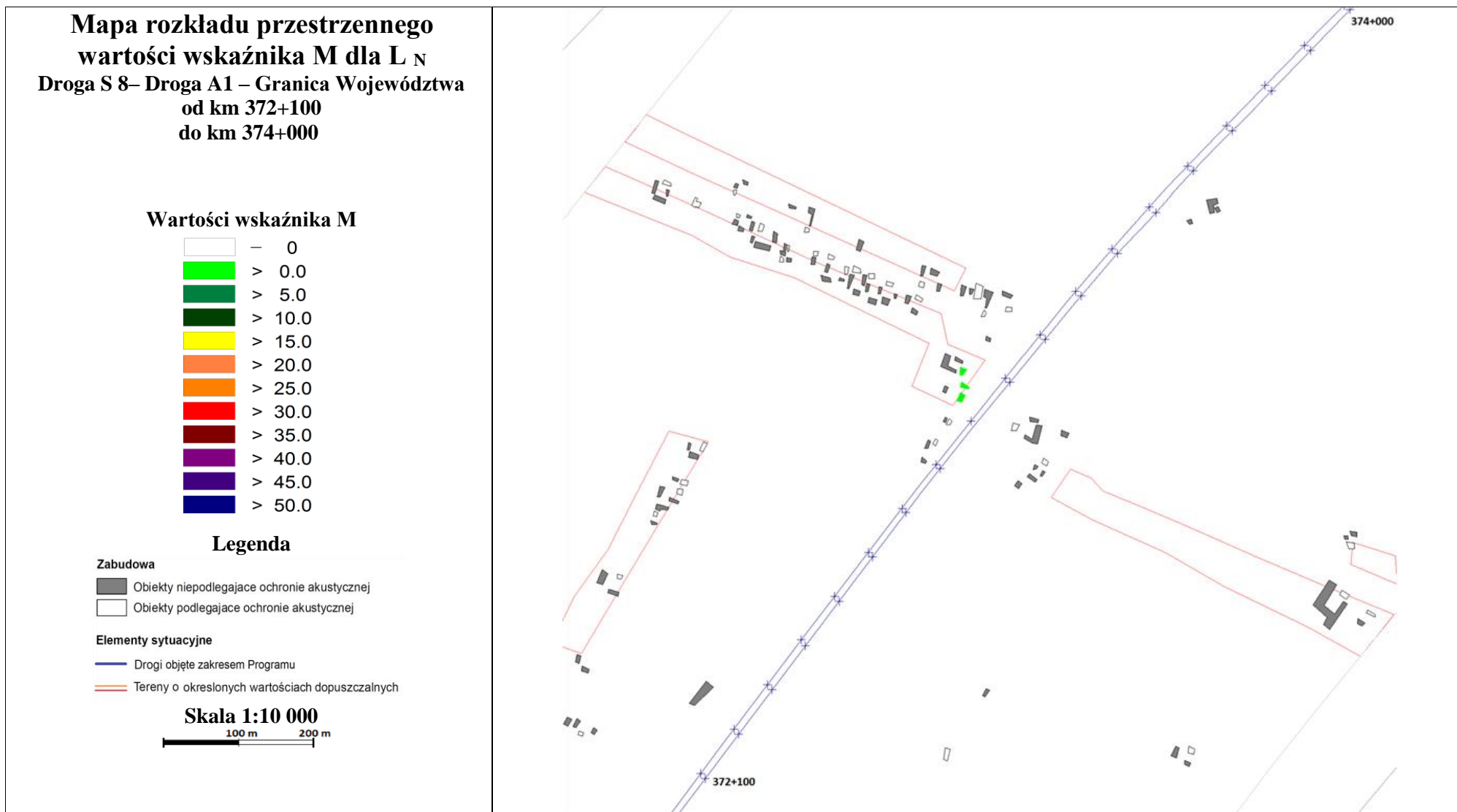
Rysunek 104. Mapa przestrzennego rozkładu wartości wskaźnika M dla odcinka Droga A1 – Granica Województwa od km 362+700 do km 364+500



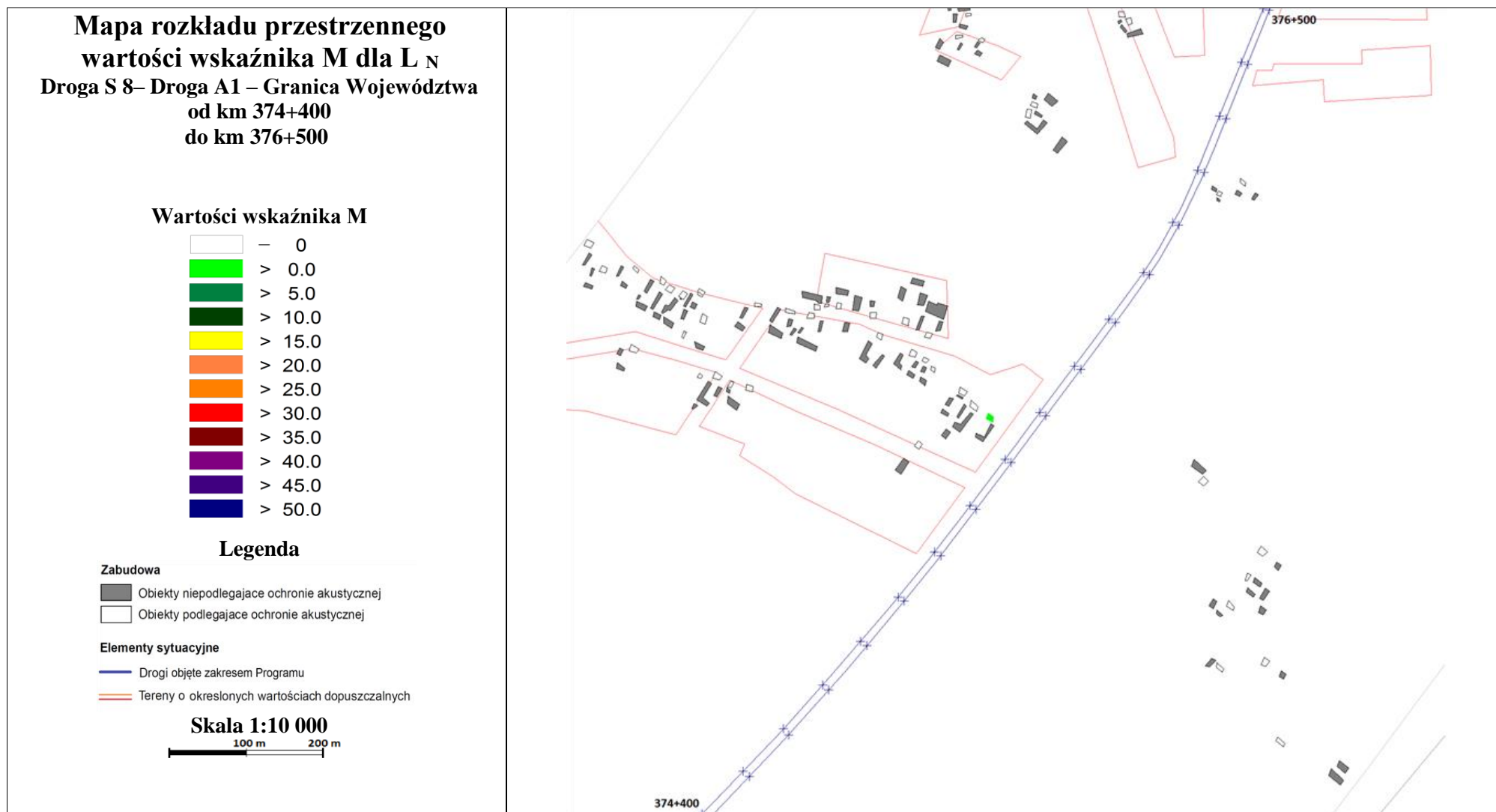
Rysunek 105. Mapa przestrzennego rozkładu wartości wskaźnika M dla odcinka Droga A1 – Granica Województwa od km 368+000 do km 369+900



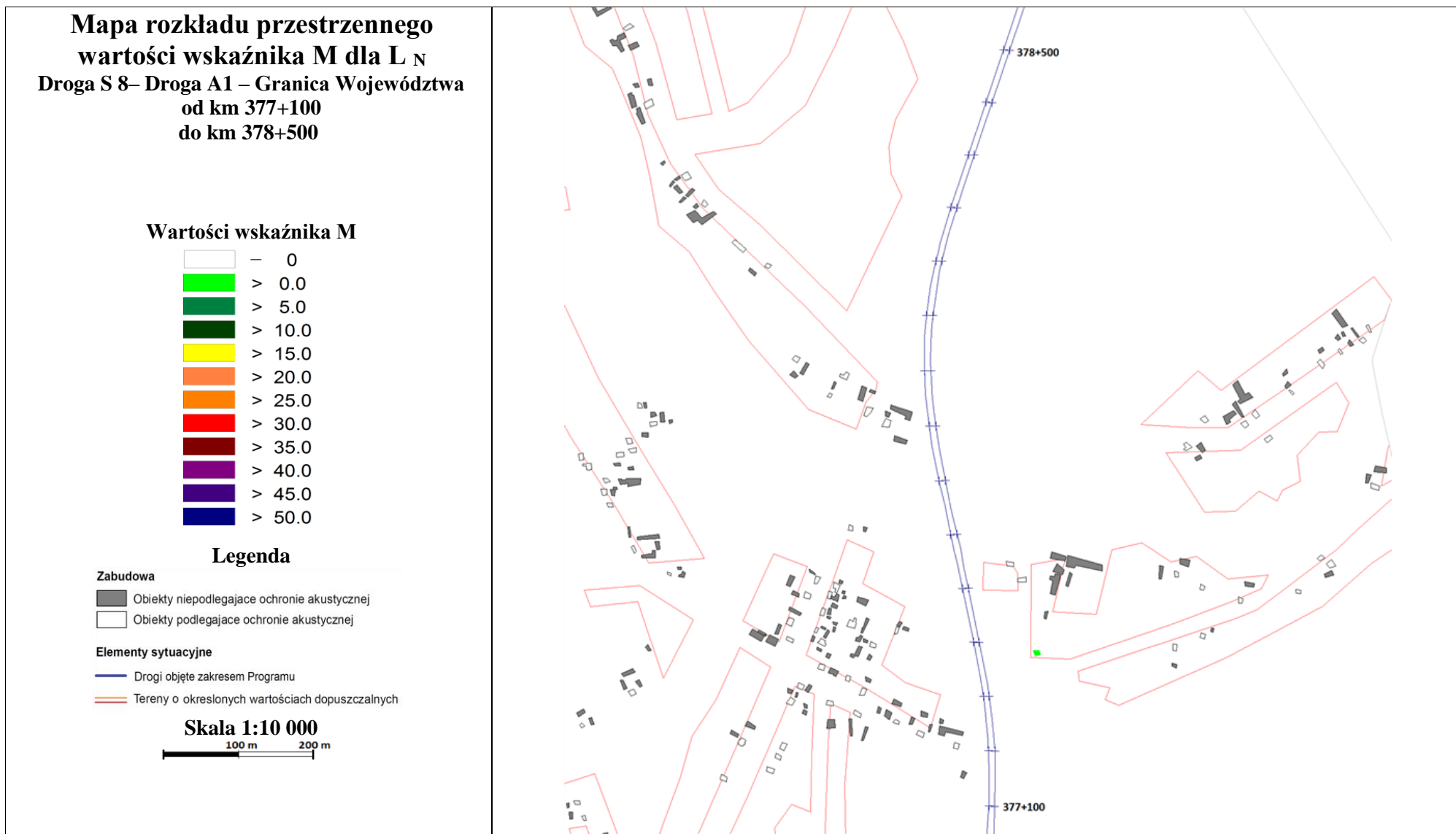
Rysunek 106. Mapa przestrzennego rozkładu wartości wskaźnika M dla odcinka Droga A1 – Granica Województwa od km 369+900 do km 371+600



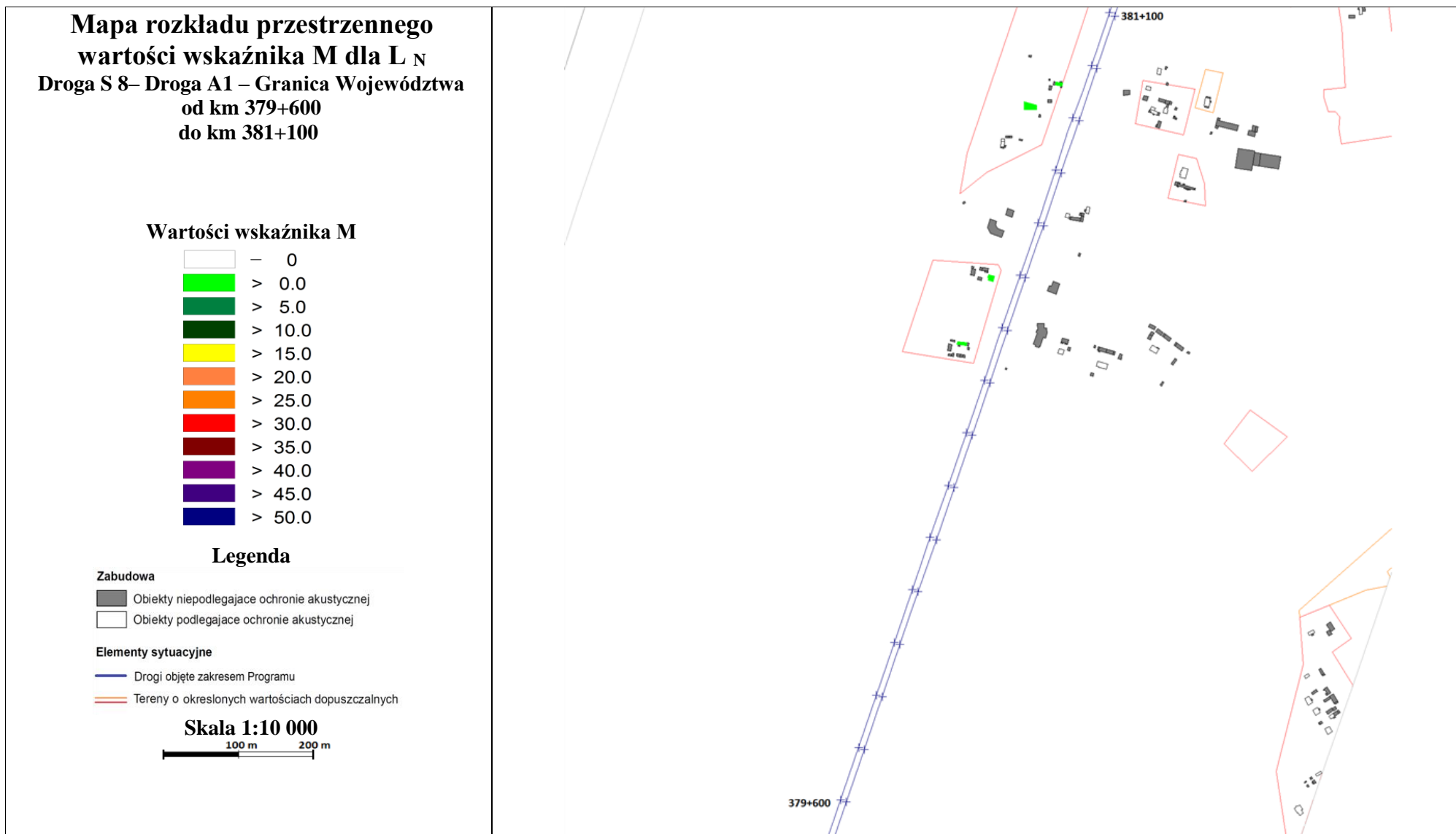
Rysunek 107. Mapa przestrzennego rozkładu wartości wskaźnika M dla odcinka Droga A1 – Granica Województwa od km 372+100 do km 374+000



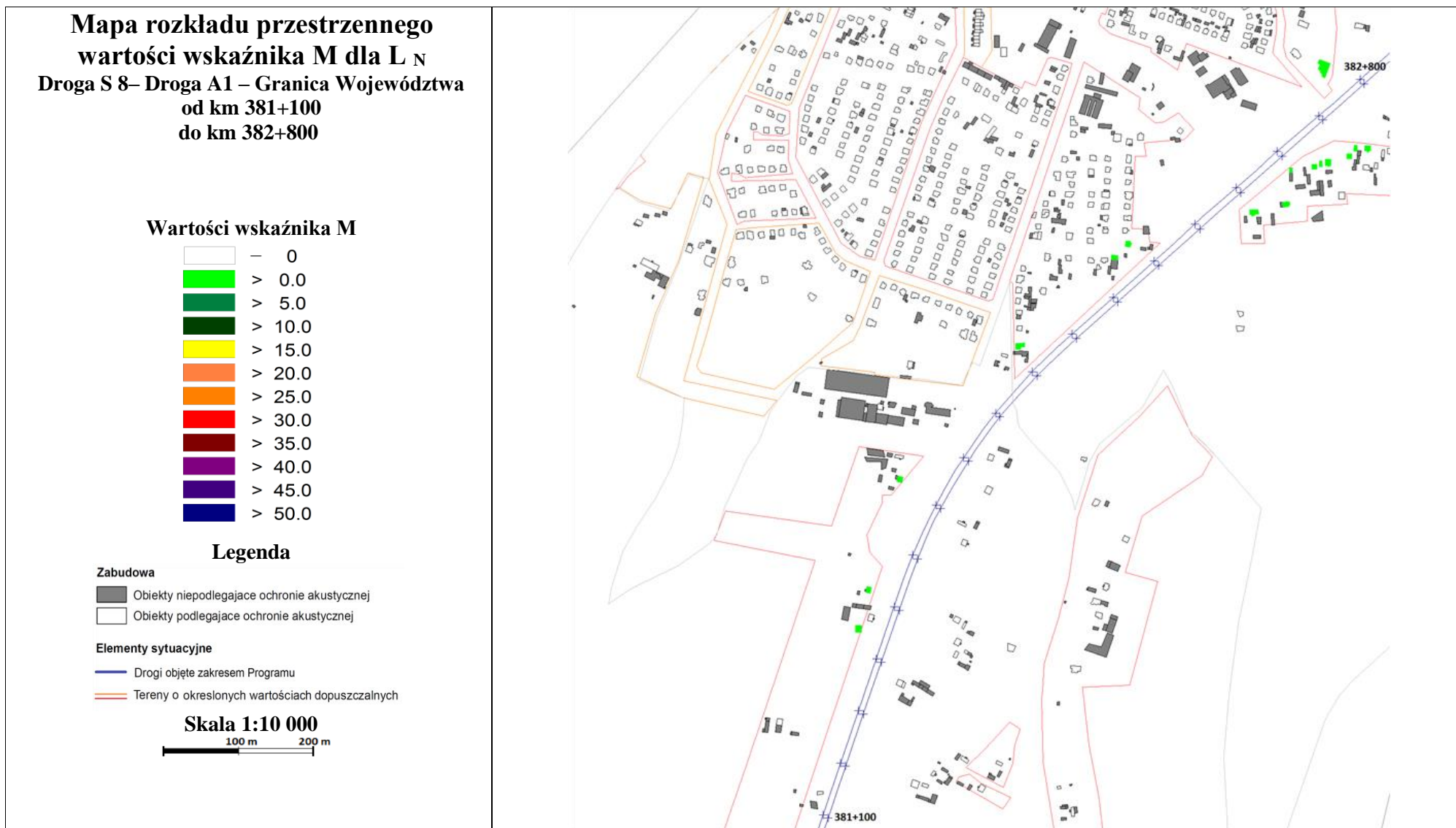
Rysunek 108. Mapa przestrzennego rozkładu wartości wskaźnika M dla odcinka Droga A1 – Granica Województwa od km 374+400 do km 376+500



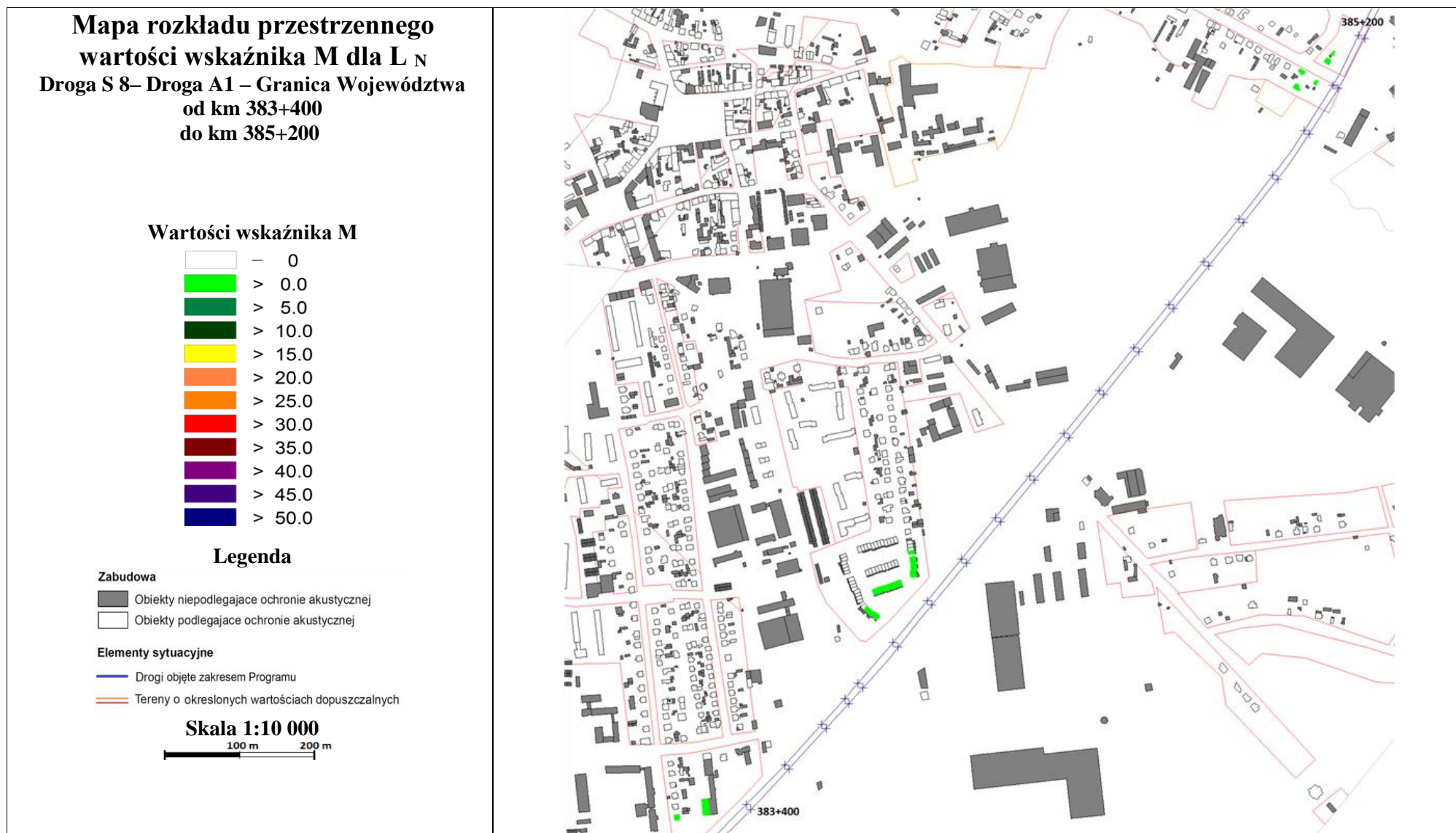
Rysunek 109. Mapa przestrzennego rozkładu wartości wskaźnika M dla odcinka Droga A1 – Granica Województwa od km 377+100 do km 378+500



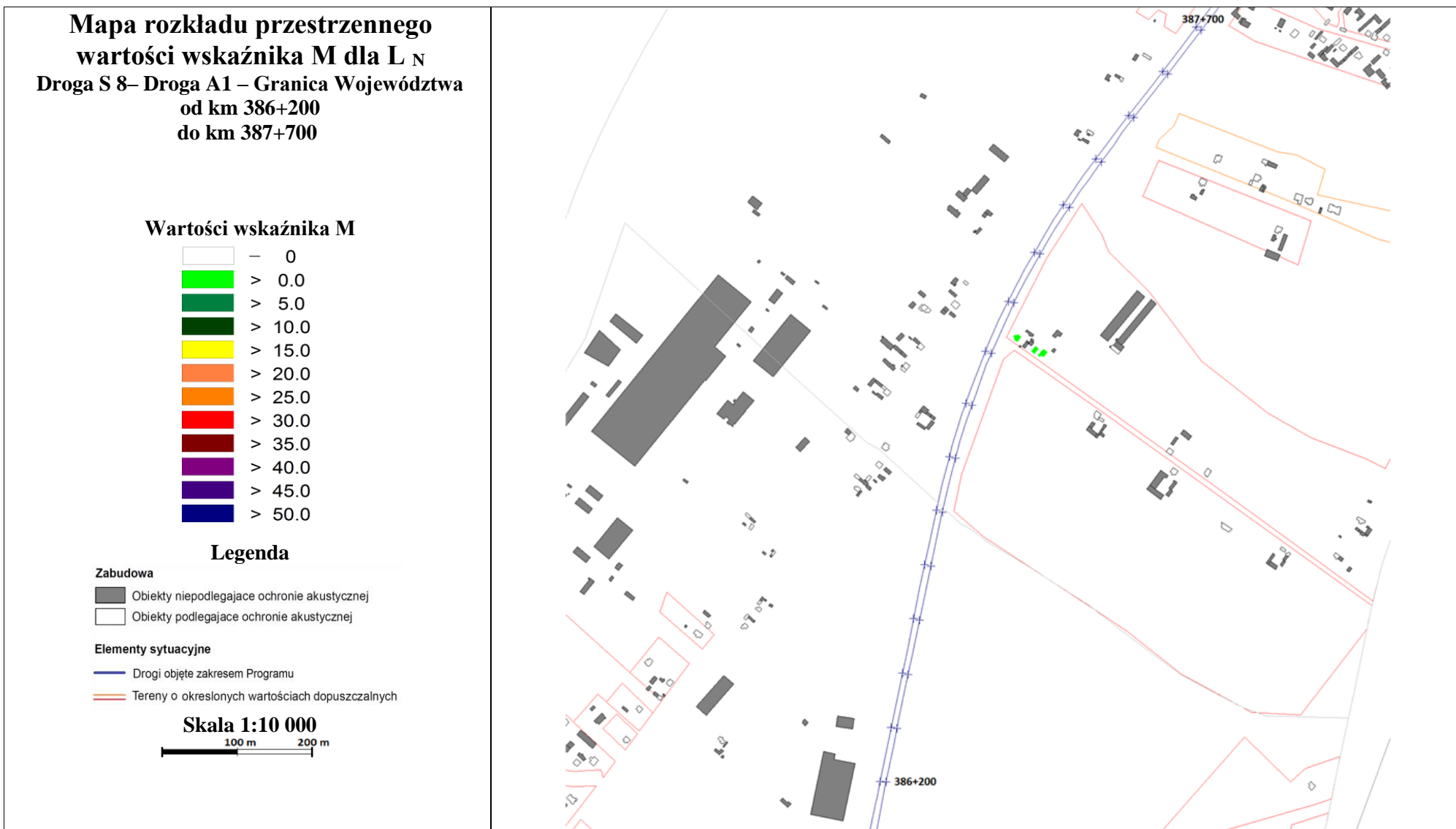
Rysunek 110. Mapa przestrzennego rozkładu wartości wskaźnika M dla odcinka Droga A1 – Granica Województwa od km 379+600 do km 381+100



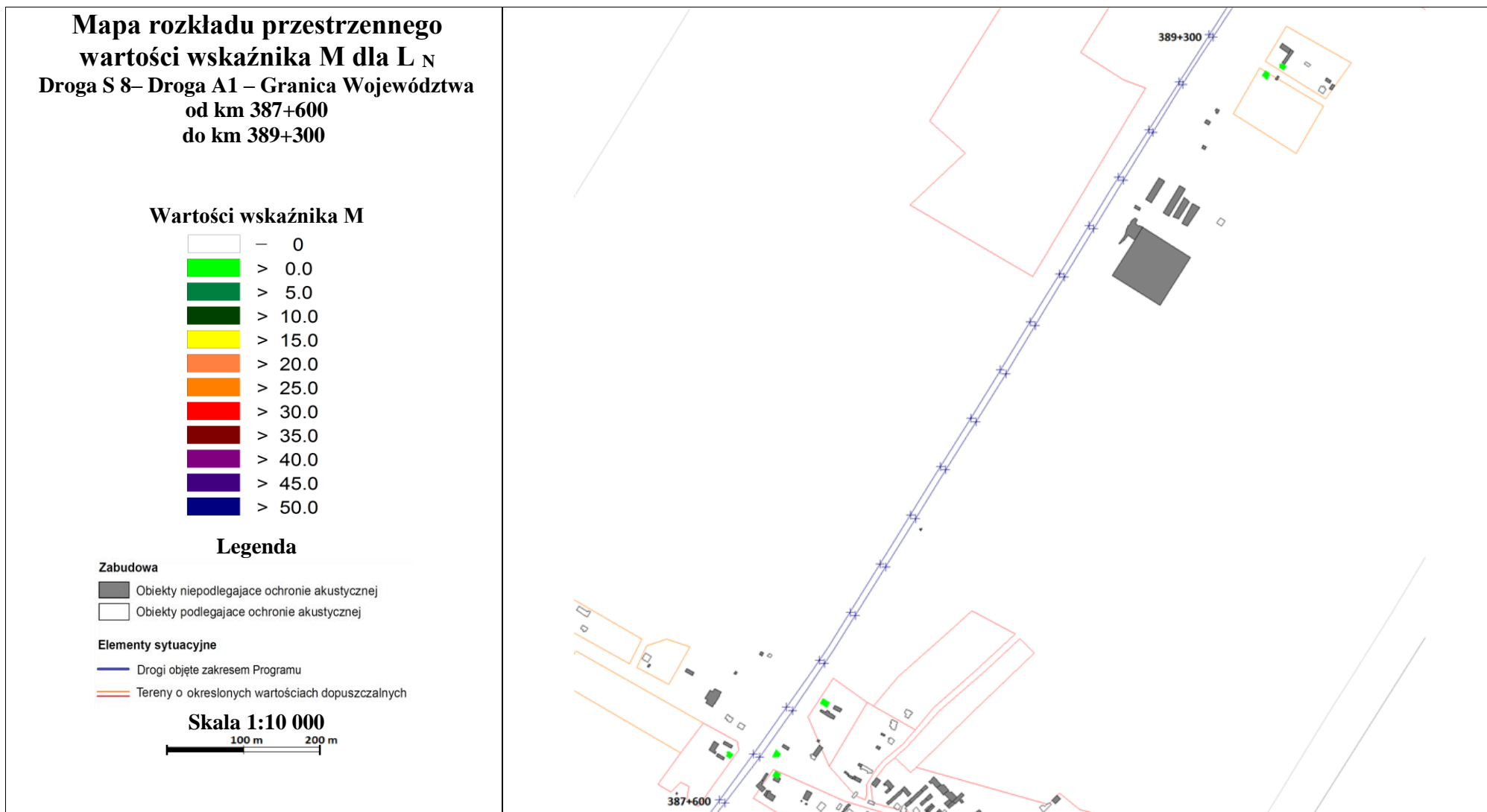
Rysunek 111. Mapa przestrzennego rozkładu wartości wskaźnika M dla odcinka Droga A1 – Granica Województwa od km 381+100 do km 382+800



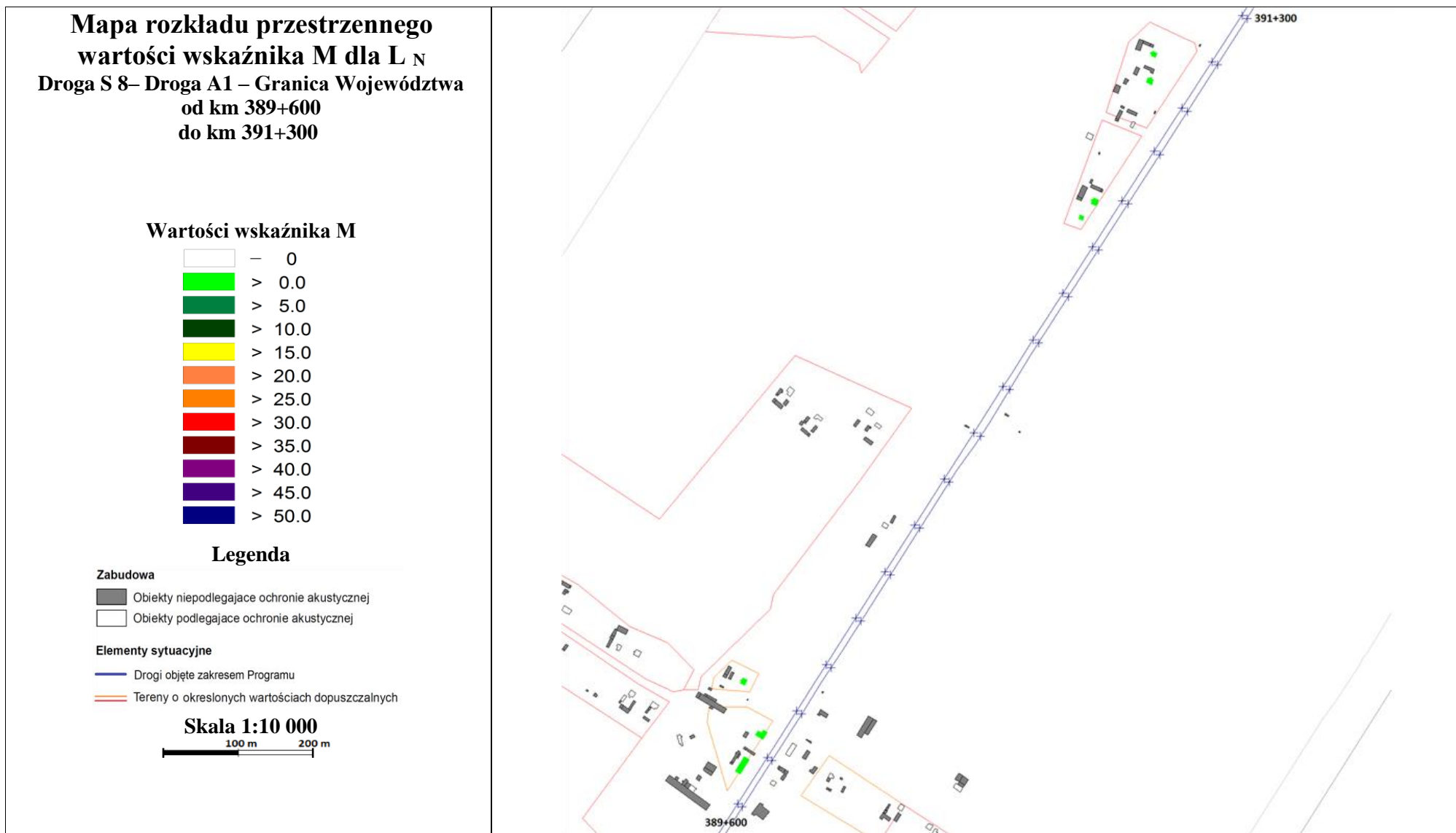
Rysunek 112. Mapa przestrzennego rozkładu wartości wskaźnika M dla odcinka Droga A1 – Granica Województwa od km 383+400 do km 385+200



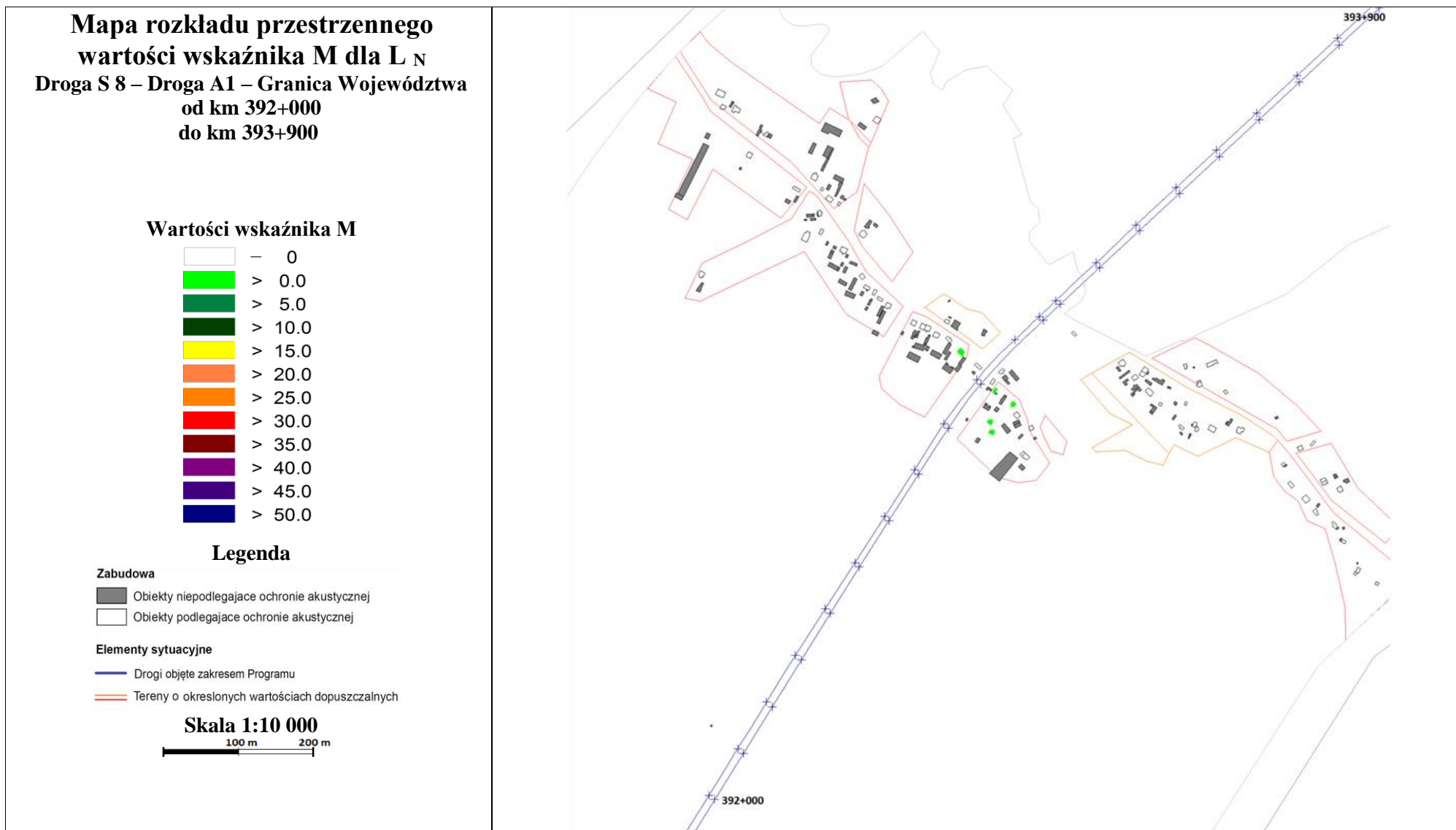
Rysunek 113. Mapa przestrzennego rozkładu wartości wskaźnika M dla odcinka Droga A1 – Granica Województwa od km 386+100 do km 387+700



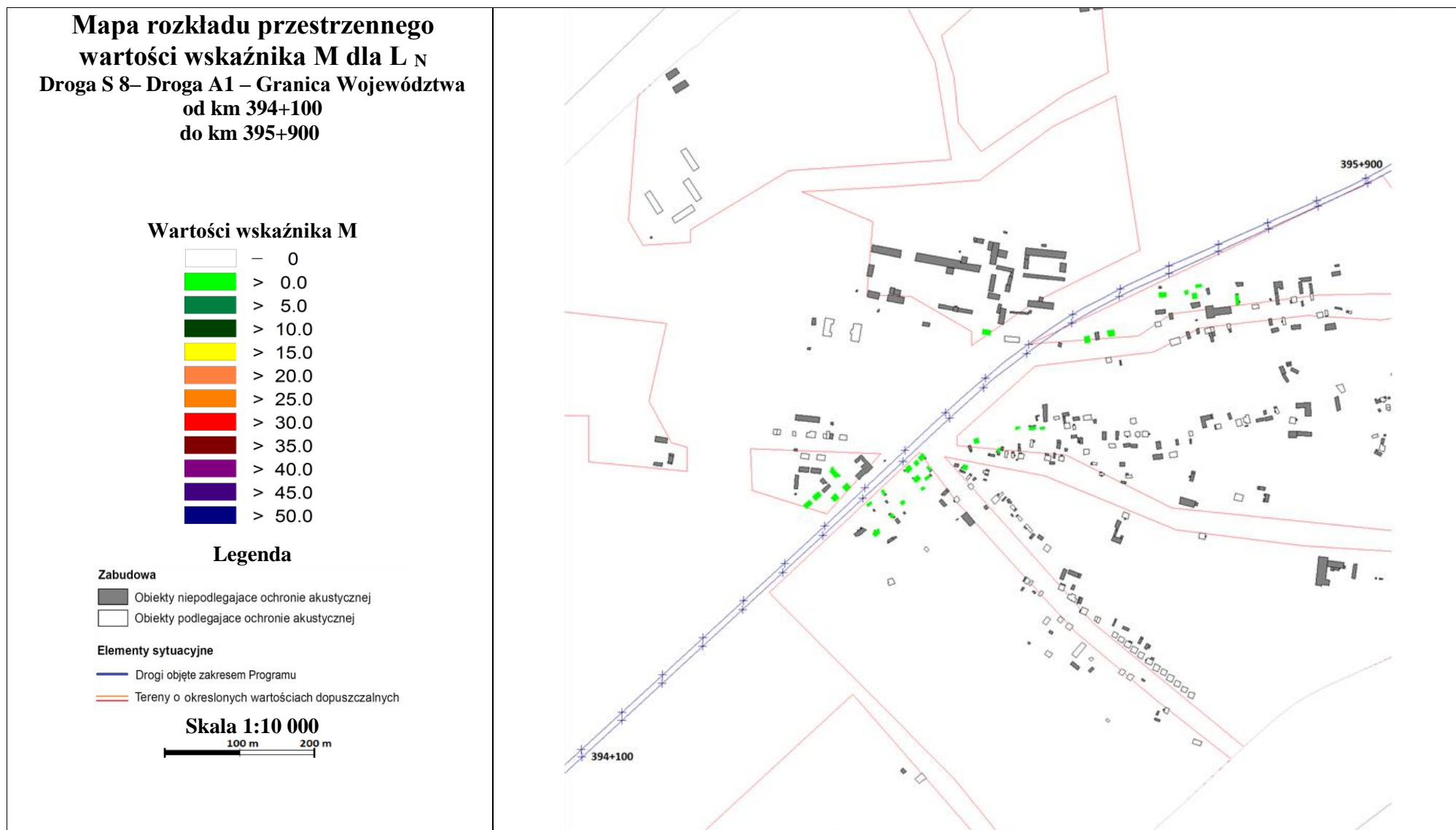
Rysunek 114. Mapa przestrzennego rozkładu wartości wskaźnika M dla odcinka Droga A1 – Granica Województwa od km 387+600 do km 389+300



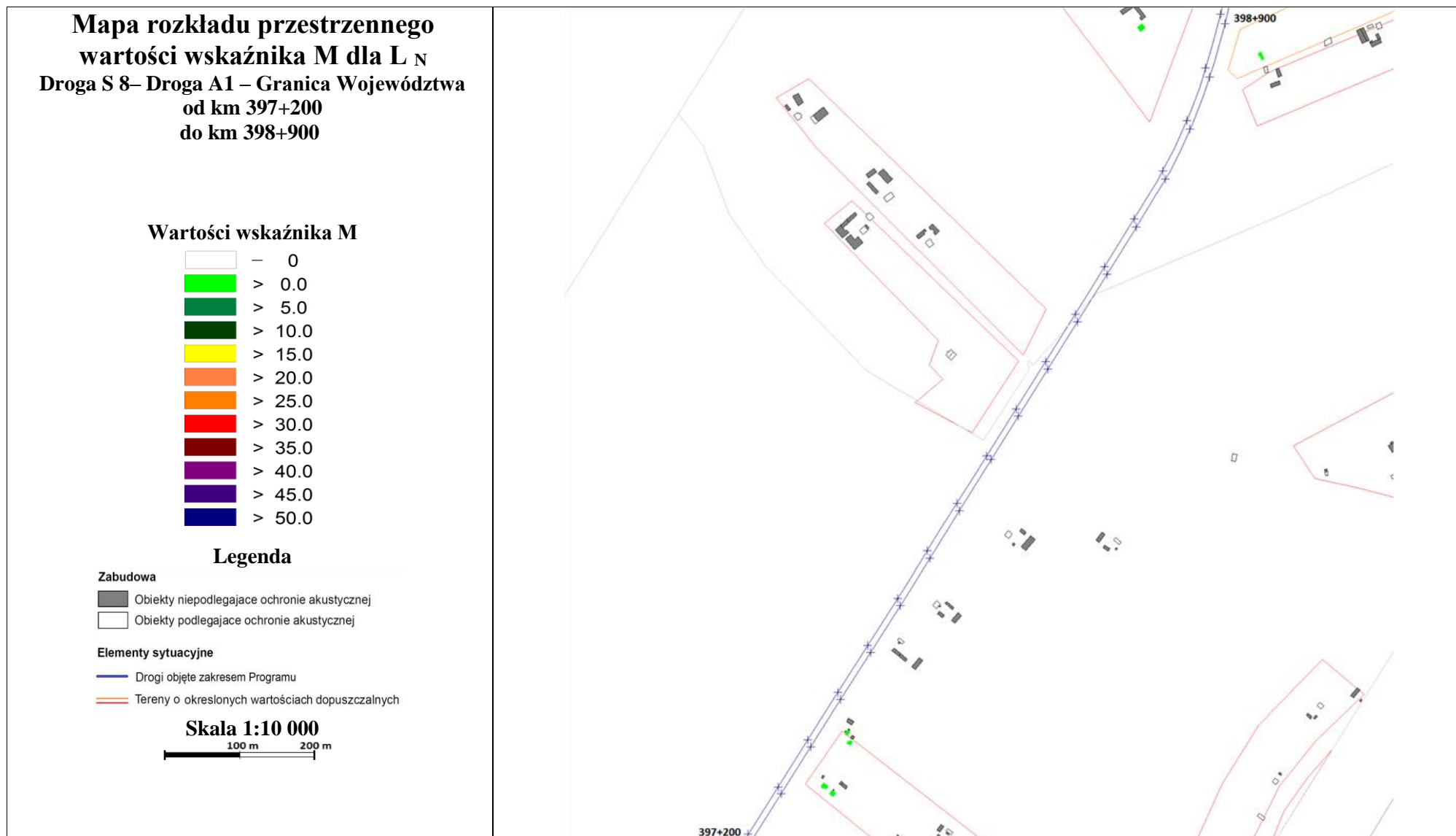
Rysunek 115. Mapa przestrzennego rozkładu wartości wskaźnika M dla odcinka Droga A1 – Granica Województwa od km 389+600 do km 391+300



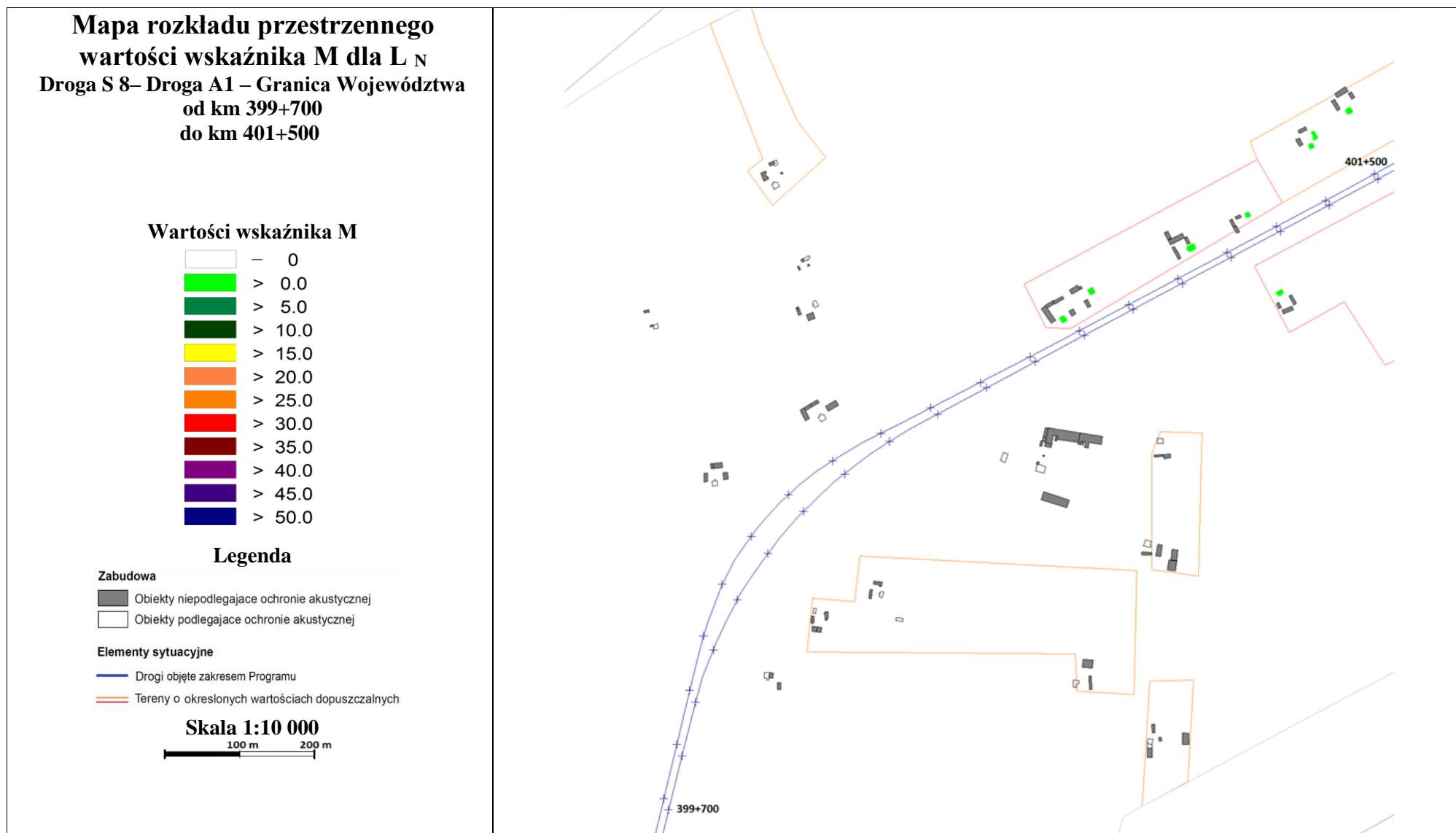
Rysunek 116. Mapa przestrzennego rozkładu wartości wskaźnika M dla odcinka Droga A1 – Granica Województwa od km 392+000 do km 393+900



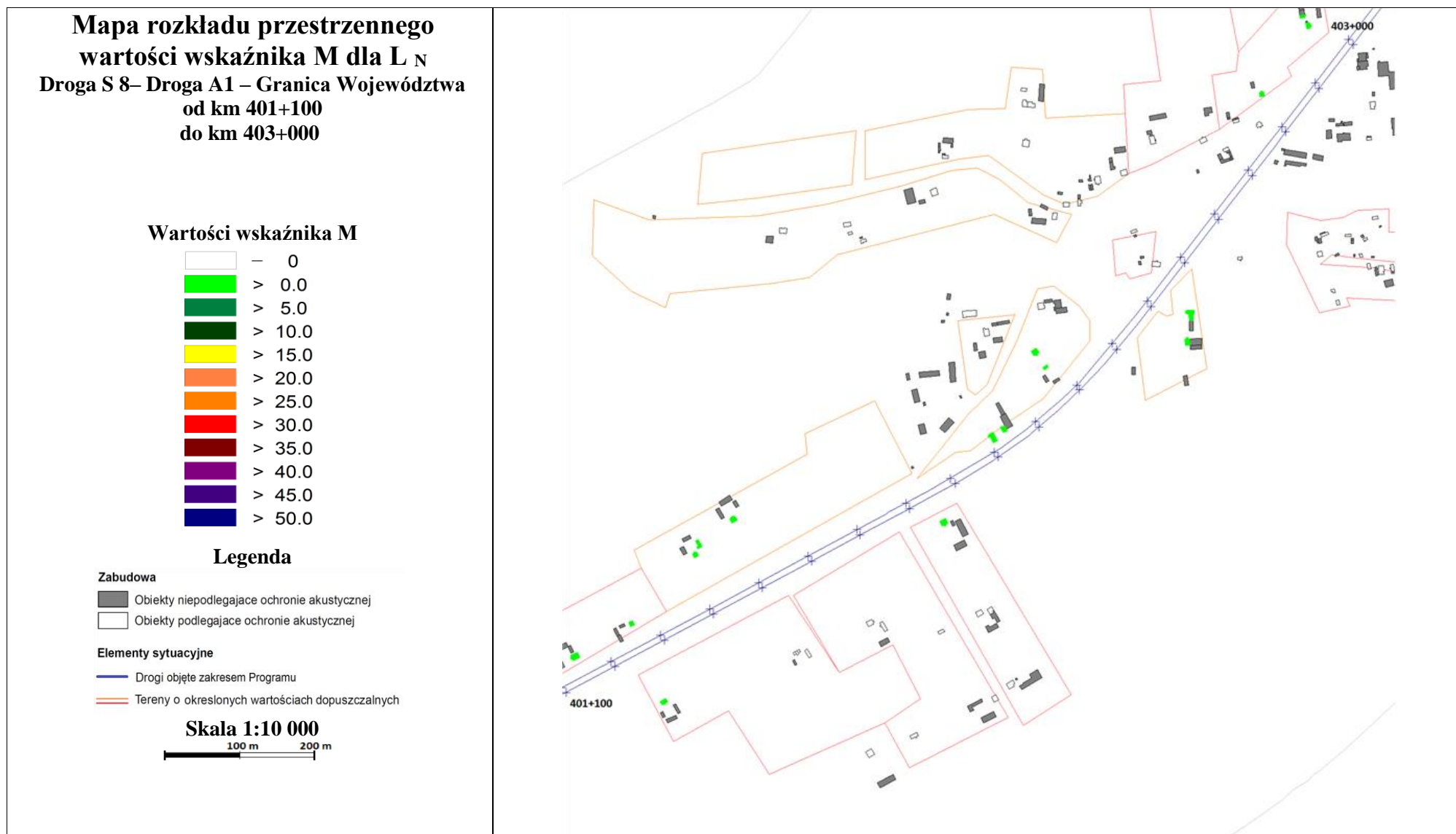
Rysunek 117. Mapa przestrzennego rozkładu wartości wskaźnika M dla odcinka Droga A1 – Granica Województwa od km 394+100 do km 395+900



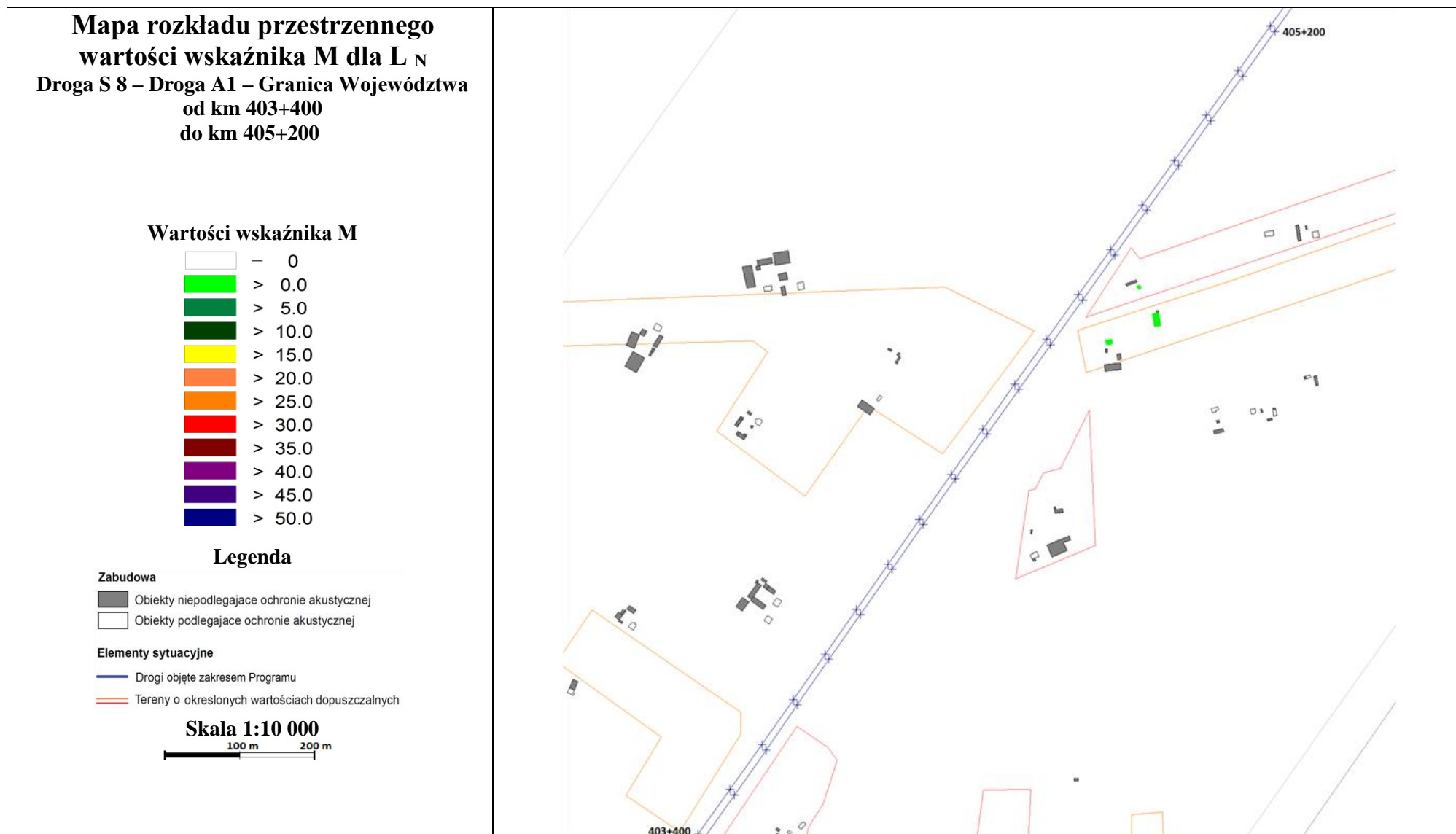
Rysunek 118. Mapa przestrzennego rozkładu wartości wskaźnika M dla odcinka Droga A1 – Granica Województwa od km 397+200 do km 398+900



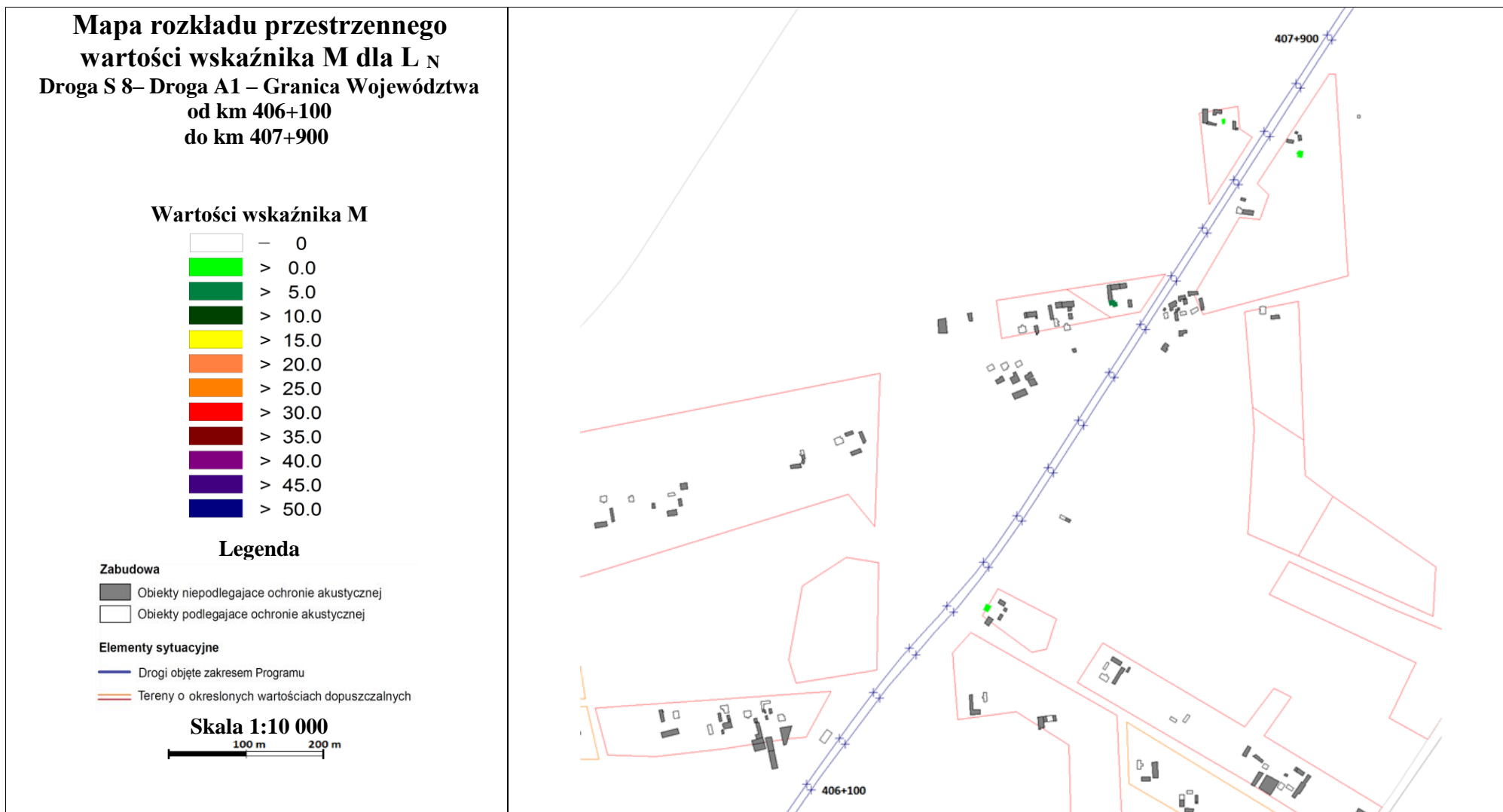
Rysunek 119. Mapa przestrzennego rozkładu wartości wskaźnika M dla odcinka Droga A1 – Granica Województwa od km 399+700 do km 401+500



Rysunek 120. Mapa przestrzennego rozkładu wartości wskaźnika M dla odcinka Droga A1 – Granica Województwa od km 401+100 do km 403+000



Rysunek 121. Mapa przestrzennego rozkładu wartości wskaźnika M dla odcinka Droga A1 – Granica Województwa od km 403+400 do km 405+200



Rysunek 122. Mapa przestrzennego rozkładu wartości wskaźnika M dla odcinka Droga A1 – Granica Województwa od km 406+100 do km 407+900

12. OCENA REALIZACJI POPRZEDNIEGO PROGRAMU OCHRONY ŚRODOWISKA PRZED HAŁASEM

W ramach Programu ochrony środowiska przed hałasem dla terenów poza aglomeracjami położonych wzdłuż dróg krajowych i ekspresowych z terenu województwa łódzkiego, których eksploatacja spowodowała negatywne oddziaływanie akustyczne, tj. przekroczone zostały dopuszczalne poziomy hałasu, określone wskaźnikiem hałasu L_{DWN} i L_N na lata 2009- 2014 przedstawiono szereg działań naprawczych mających na celu poprawę klimatu akustycznego w sąsiedztwie dróg.

Działania naprawcze, przedstawione w poniższej tabeli, są określone przez poprzedni program jako działania krótkookresowe na lata 2009–2014. Działania te zawierają listę zadań, których celem jest ograniczenie poziomu hałasu w miejscach wskazanych przez poprzednią edycję map akustycznych, gdzie przekroczenia dopuszczalnych wartości hałasu w środowisku były największe oraz tam gdzie na oddziaływanie hałasu narażona jest największa liczba osób. Założono, że realizacja działań naprawczych, wymienionych powyżej, przyczyni się również do:

- wyeliminowania bądź zmniejszenia uciążliwości akustycznej dla obszarów o wskaźniku $M > 50$ (efekt ten osiągnięto na większości terenów poprzez zmianę rozporządzenia o dopuszczalnych poziomach hałasu),
- poprawy stanu sanitarnego powietrza poprzez zmniejszenie emisji zanieczyszczeń od ruchu kołowego,
- poprawy stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- poprawy stanu zdrowia mieszkańców – m.in. dzięki zmianom zachowań komunikacyjnych.

Programem zostały objęte następujące odcinki dróg krajowych:

Tabela 37. Odcinki dróg objęte poprzednim programem ochrony środowiska przed hałasem

Numer drogi krajowej	Kilometraż		Opis odcinka
	początkowy	końcowy	
	[km]	[km]	
1(obecnie DK91)	335+458	340+719	Zgierz /przejście/
1(obecnie DK91)	340+719	343+727	Zgierz - Łódź
1	362+927	366+948	Łódź - Rzgów
1	366+948	375+120	Rzgów - Tuszyń
1	375+120	382+333	Tuszyń – Skrzyżowanie z drogą A1
1	399+837	443+250	Rokszycy – Granica Województwa
2(obecnie DK92)	397+451	400+387	Łowicz /obwodnica/
A1	395+336	399+837	Droga 8 – Rokszycy
8(obecnie S8)	324+772	326+802	Droga A1 – Byki
8(obecnie S8)	326+802	335+196	Byki – Meszcze
8(obecnie S8)	335+196	340+421	Meszcze – Wolbórz
8(obecnie S8)	340+421	349+083	Wolbórz – Tomaszów Mazowiecki
8(obecnie S8)	349+083	354+379	Tomaszów Mazowiecki /obwodnica/
8(obecnie S8)	354+379	368+932	Tomaszów Mazowiecki – Czerniewice
8(obecnie S8)	368+932	383+662	Czerniewice – Rawa Mazowiecka
8(obecnie S8)	383+662	385+901	Rawa Mazowiecka /obwodnica/
8(obecnie S8)	385+901	393+058	Rawa Mazowiecka – Babsk
8(obecnie S8)	393+058	407+277	Babsk – Huta Zawadzka
8(obecnie S8)	407+277	408+753	Huta Zawadzka – Granica Województwa
12	323+300	328+350	Sieradz /przejście 2/
14	83+750	85+300	Łask /obwodnica/
14	62+300	65+100	Łódź - Pabianice

Ze względu na oddanie do użytku drogi ekspresowej S8 na odcinku od węzła Walichnowy do węzła Łódź – Południe i wiążącą się z tym zmianą zarządcy równoległych dróg DK12 i DK14 w ich ówczesnym przebiegu, odcinki te zostały wyłączone z obowiązku uwzględnienia w Aktualizacji Programu. Powyższa sytuacja spowo-

dowała także, iż mimo wydania decyzji obligujących GDDKiA do sporządzenia przeglądu ekologicznego, na terenach znajdujących się w pobliżu cytowanych odcinków dróg nie utworzono obszarów ograniczonego użytkowania. Także w pobliżu DK 1 (obecnie DK 91) na odcinku od km 335+458-343+727 (Zgierz) mimo wydanej decyzji i sporządzonego przeglądu ekologicznego do dnia dzisiejszego nie utworzono obszaru ograniczonego użytkowania. Z przedłożonego przeglądu ekologicznego wynika bowiem, iż po oddaniu do użytkowania realizowanego obecnie odcinka autostrady A1 Stryków-Tuszyn średniodobowe natężenie ruchu na wskazanym odcinku znacznie się zmniejszy. Obszar ograniczonego użytkowania nie został utworzony także w pobliżu DK 2 (obecnie DK 92) (Łowicz- obwodnica) z uwagi na niewykorzystanie wszystkich możliwości technicznych i organizacyjnych mogących poprawić sytuację akustyczną w pobliżu przedmiotowego odcinka drogi.

Podsumowując, spośród zamierzeń inwestycyjnych które przedstawiają poniższe tabele, do końca 2014 r. wykonano jedynie zadania polegające na budowie dodatkowego ekranu akustycznego zaproponowanego na DK1 w ramach analizy porealizacyjnej w km od 371+900 do km 372+700 na odcinku Rzgów-Tuszyn oraz ekrany akustyczne wzdłuż oddanej do użytku trasy S8 na odcinku od autostrady A1 do granicy z województwem mazowieckim.

Tabela 38. Zadania poprzedniego programu ochrony środowiska przed hałasem na lata 2009-2014

Lp. wg odcinków	ID_ODC	Numer drogi		Opis odcinka				Gmina	Działania naprawcze mające na celu poprawę klimatu akustycznego				Stan realizacji na koniec 2014 r.
		DK	E	Pikietaż		Długość (km)	Nazwa		Rodzaj działań	Pikietaż		Termin realizacji	
				Pocz.	Końc.					Pocz.	Końc.		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Droga krajowa nr 1 na odcinku Zgierz (przeście) - Łódź													
1	LD_8_0842_1	1	E75	335,458	340,719	5,26	ZGIERZ/PRZEJŚCIE/	Zgierz, gm. miejska	Ustanowienie obszaru ograniczonego użytkowania - brak możliwości zastosowania ekranów akustycznych z uwagi na brak miejsca.	337+300	339+650	2010-2014	Nie zrealizowano
2	LD_8_0842_1	1	E75	335,458	340,719	5,26	ZGIERZ/PRZEJŚCIE/	Zgierz, gm. miejska	Ustanowienie obszaru ograniczonego użytkowania - brak możliwości zastosowania ekranów akustycznych z uwagi na brak miejsca.	340+400	340+650	2010-2014	
3	LD_8_0842_1	1	E75	335,458	340,719	5,26	ZGIERZ/PRZEJŚCIE/	Zgierz, gm. miejska	Ustanowienie obszaru ograniczonego użytkowania - brak możliwości zastosowania ekranów akustycznych z uwagi na brak miejsca.	340+650	340+800	2010-2014	
	LD_8_0843_1	1	E75	340,719	343,727	3,01	ZGIERZ-ŁÓDŹ						
4	LD_8_0843_1	1	E75	340,719	343,727	3,01	ZGIERZ-ŁÓDŹ	Zgierz, gm. miejska	Ustanowienie obszaru ograniczonego użytkowania - brak możliwości zastosowania ekranów akustycznych z uwagi na brak miejsca.	341+250	341+700	2010-2014	
5	LD_8_0843_1	1	E75	340,719	343,727	3,01	ZGIERZ-ŁÓDŹ	Zgierz, gm. miejska	Budowa ekranów akustycznych chroniących zabudowę mieszkaniową przed oddziaływaniem hałasu. Orientacyjna długość ekranów - 710 m.	341+700	342+200	2010-2014	Nie zrealizowano
Droga krajowa nr 1 na odcinku Łódź - skrzyżowanie z autostradą A1													
1	LD_8_0844_1	1	E75	362,927	366,948	4,02	ŁÓDŹ-RZGÓW	Rzgów	Budowa ekranów akustycznych chroniących zabudowę mieszkaniową przed oddziaływaniem hałasu.	362+900	364+000	2010 - 2014	Nie zrealizowano
2	LD_8_0844_1	1	E75	362,927	366,948	4,02	ŁÓDŹ-RZGÓW	Rzgów	Budowa ekranu akustycznego chroniącego zabudowę mieszkaniową przed oddziaływaniem hałasu.	364+000	364+500	2010 - 2014	Nie zrealizowano
3	LD_8_0845_1	1	E75	366,948	375,120	8,17	RZGÓW-TUSZYN	Tuszyn (gm. miejska)	Budowa dodatkowego ekranu akustycznego zaproponowanego w ramach analizy porealizacyjnej	371+900	372+700	2010 - 2012	Zrealizowano
4	LD_8_0845_1	1	E75	366,948	375,120	8,17	RZGÓW-TUSZYN	Tuszyn (gm. miejska)	Budowa ekranów akustycznych chroniących zabudowę mieszkaniową przed oddziaływaniem hałasu.	373+700	374+600	2010 - 2014	Nie zrealizowano
5	LD_8_0846_1	1	E75	375,120	382,333	7,21	TUSZYN-SKRZ. Z DROGA A1	Tuszyn	Budowa ekranów akustycznych chroniących zabudowę mieszkaniową przed oddziaływaniem hałasu.	375+350	376+250	2010 - 2014	Nie zrealizowano
Orientacyjna długość ekranów akustycznych proponowanych do zastosowania na całym odcinku drogi												5370 m	

Droga krajowa nr 2 na odcinku obwodnicy m. Łowicz													
1	LD_8_0850_2	2	E30	397,451	400,387	2,94	ŁOWICZ /OBWODNICA/	Łowicz	Ustanowienie obszaru ograniczonego użytkowania - brak możliwości zastosowania ekranów akustycznych z uwagi na brak miejsca.	398+000	398+500	2010 - 2014	Nie zrealizowano
2	LD_8_0850_2	2	E30	397,451	400,387	2,94	ŁOWICZ /OBWODNICA/	Łowicz	Ustanowienie obszaru ograniczonego użytkowania - brak możliwości zastosowania ekranów akustycznych z uwagi na brak miejsca.	398+500	398+750	2010 - 2014	
3	LD_8_0850_2	2	E30	397,451	400,387	2,94	ŁOWICZ /OBWODNICA/	Łowicz	Ustanowienie obszaru ograniczonego użytkowania - brak możliwości zastosowania ekranów akustycznych z uwagi na brak miejsca.	398+750	399+000	2010 - 2014	
4	LD_8_0850_2	2	E30	397,451	400,387	2,94	ŁOWICZ /OBWODNICA/	Łowicz	Ustanowienie obszaru ograniczonego użytkowania - brak możliwości zastosowania ekranów akustycznych z uwagi na brak miejsca.	399+000	399+250	2010 - 2014	
5	LD_8_0850_2 LD_8_0851_2	2	E30	397,451 400,387	400,387 410,068	2,94 9,68	ŁOWICZ /OBWODNICA/ ŁOWICZ- GR. WOJ.	Łowicz	Ustanowienie obszaru ograniczonego użytkowania - brak możliwości zastosowania ekranów akustycznych z uwagi na brak miejsca.	399+250	400+400	2010 - 2014	
Droga krajowa nr 14 na odcinku obwodnicy m. Łask													
1	LD_8_0890_1 4	14		82,147	85,296	3,15	ŁASK /OBWODNICA/	Łask, gm. miejska	Budowa ekranów akustycznych chroniących szpital przed oddziaływaniem hałasu	84+400	84+850	2010 - 2014	Nie zrealizowano - zadanie nieaktualne
2	LD_8_0890_1 4	14		82,147	85,296	3,15	ŁASK /OBWODNICA/	Łask, gm. miejska	Budowa ekranu akustycznego chroniącego zabudowę mieszkaniową przed oddziaływaniem hałasu	85+200	85+300	2010 - 2014	Nie zrealizowano - zadanie nieaktualne
Droga krajowa nr 14 na odcinku Łódź - Pabianice													
1	LD_8_0887_1 4	14		62,290	65,081	2,79	ŁÓDŹ-PABIANICE	Ksawerów	Budowa ekranu akustycznego chroniącego budynki mieszkalne przed oddziaływaniem hałasu. Ustanowienie obszaru ograniczonego użytkowania na terenach, dla których nie będzie możliwości zastosowania skutecznych zabezpieczeń.	62+300	62+800	2010 - 2014	Nie zrealizowano - zadanie nieaktualne
2	LD_8_0887_1 4	14		62,290	65,081	2,79	ŁÓDŹ-PABIANICE	Ksawerów	Ustanowienie obszaru ograniczonego użytkowania - brak możliwości zastosowania ekranów akustycznych z uwagi na brak miejsca.	63+250	63+750	2010 - 2014	Nie zrealizowano - zadanie nieaktualne
3	LD_8_0887_1 4	14		62,290	65,081	2,79	ŁÓDŹ-PABIANICE	Ksawerów	Ustanowienie obszaru ograniczonego użytkowania - brak możliwości zastosowania ekranów akustycznych z uwagi na brak miejsca.	64+200	64+500	2010 - 2014	

<i>Autostrada A1 i droga krajowa nr 1 na odcinku od drogi krajowej Nr 8 do granicy województwa łódzkiego z województwem śląskim</i>													
1	LD_8_0847_1	1	E75	399,837	423,010	23,17	ROKSZYCE-KAMIENSK	Wola Krzysztoporska	Budowa ekranu akustycznego chroniącego zabudowę mieszkaniową przed oddziaływaniem hałasu (zaproponowany w ramach raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko)	403+200	404+000	2009 - 2012	Nie zrealizowano
2	LD_8_0847_1	1	E75	399,837	423,010	23,17	ROKSZYCE-KAMIENSK	Wola Krzysztoporska	Budowa ekranu akustycznego chroniącego zabudowę mieszkaniową przed oddziaływaniem hałasu (zaproponowany w ramach raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko)	404+750	405+300	2009 - 2012	Nie zrealizowano
3	LD_8_0847_1	1	E75	399,837	423,010	23,17	ROKSZYCE-KAMIENSK	Wola Krzysztoporska	Budowa ekranu akustycznego chroniącego zabudowę mieszkaniową przed oddziaływaniem hałasu (zaproponowany w ramach raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko)	405+800	406+650	2009 - 2012	Nie zrealizowano
4	LD_8_0847_1	1	E75	399,837	423,010	23,17	ROKSZYCE-KAMIENSK	Wola Krzysztoporska	Budowa ekranu akustycznego chroniącego zabudowę mieszkaniową przed oddziaływaniem hałasu (zaproponowany w ramach raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko)	413+700	415+850	2009 - 2012	Nie zrealizowano
5	LD_8_0847_1	1	E75	399,837	423,010	23,17	ROKSZYCE-KAMIENSK	Kamieńsk (obszar wiejski i miejski)	Budowa ekranu akustycznego chroniącego zabudowę mieszkaniową przed oddziaływaniem hałasu (zaproponowany w ramach raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko)	421+500	422+700	2009 - 2012	Nie zrealizowano
6	LD_8_0848_1	1	E75	423,010	439,898	16,89	KAMIENSK-ŁADZICE	Dobryszyc	Budowa ekranu akustycznego chroniącego zabudowę mieszkaniową przed oddziaływaniem hałasu (zaproponowany w ramach raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko)	433+150	434+000	2009 - 2012	Nie zrealizowano
7	LD_8_0848_1	1	E75	423,010	439,898	16,89	KAMIENSK-ŁADZICE	Ładzice	Budowa ekranu akustycznego chroniącego zabudowę mieszkaniową przed oddziaływaniem hałasu (zaproponowany w ramach raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko)	436+600	437+100	2009 - 2012	Nie zrealizowano
8	LD_8_0848_1	1	E75	423,010	439,898	16,89	KAMIENSK-ŁADZICE	Radomsko	Budowa ekranu akustycznego chroniącego zabudowę mieszkaniową przed oddziaływaniem hałasu (zaproponowany w ramach raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko)	439+200	439+900	2009 - 2012	Nie zrealizowano

Droga krajowa nr 12 na odcinku Sieradz (przejście 2)													
1	LD_8_0874_1 2	12		323,331	329,258	5,93	SIERADZ /PRZEJŚCIE2/	Sieradz (gm. miejska)	Ustanowienie obszaru ograniczonego użytkowania - brak możliwości zasto- sowania ekranów akustycznych z uwagi na brak miejsca.	323+300	323+800	2010 - 2014	Nie zrealizo- wano - zadanie nieaktual- ne
2	LD_8_0874_1 2	12		323,331	329,258	5,93	SIERADZ /PRZEJŚCIE2/	Sieradz (gm. miejska)	Poprawa klimatu akustycznego wynika- jąca z dużej redukcji natężenia ruchu	327+000	327+750	2011 - 2013	Nie zrealizo- wano - zadanie nieaktual- ne
Droga krajowa nr 8 na odcinku od autostrady A1 do granicy województwa łódzkiego z województwem mazowieckim													
1	LD_8_0863_8	8	E67	335,196	340,421	5,23	MESZCZE- WOLBÓRZ	Wolbórz	Budowa ekranów akustycznych chro- niących zabudowę mieszkaniową przed oddziaływaniem hałasu: – strona północna: km 336+800÷337+300, – strona południowa: km 336+400÷337+300	336+250	337+950	2009 - 2012	Zrealizo- wano
2	LD_8_0864_8	8	E67	340,421	349,083	8,66	WOLBÓRZ- TOMASZÓW MAZ.	Wolbórz	Budowa ekranów akustycznych chro- niących zabudowę mieszkaniową oraz szkoły przed oddziaływaniem hałasu: – strona północna: km 340+000÷340+800,	340+400	340+800	2009 - 2012	Zrealizo- wano
3	LD_8_0864_8	8	E67	340,421	349,083	8,66	WOLBÓRZ- TOMASZÓW MAZ.	Wolbórz	Budowa ekranów akustycznych chro- niących zabudowę mieszkaniową oraz szkoły przed oddziaływaniem hałasu: – strona północna: km 340+800÷340+900,	340+800	341+750	2009 - 2012	Zrealizo- wano
4	LD_8_0864_8	8	E67	340,421	349,083	8,66	WOLBÓRZ- TOMASZÓW MAZ.	Wolbórz	Budowa ekranów akustycznych chro- niących zabudowę mieszkaniową oraz szkoły przed oddziaływaniem hałasu: – strona północna: km 343+700÷345+100,	343+450	345+850	2009 - 2012	Zrealizo- wano
5	LD_8_0864_8	8	E67	340,421	349,083	8,66	WOLBÓRZ- TOMASZÓW MAZ.	Tomaszów Mazowiecki	Budowa ekranów akustycznych chro- niących zabudowę mieszkaniową oraz szkoły przed oddziaływaniem hałasu: – strona południowa: km 347+100÷347+400,	347+000	347+350	2009 - 2012	Zrealizo- wano
6	LD_8_0864_8	8	E67	340,421	349,083	8,66	WOLBÓRZ- TOMASZÓW MAZ.	Tomaszów Mazowiecki	Budowa ekranów akustycznych chro- niących zabudowę mieszkaniową oraz szkoły przed oddziaływaniem hałasu: – strona północna: km 348+600÷349+200,	348+250	349+100	2009 - 2012	Zrealizo- wano
7	LD_8_0865_8	8	E67	349,083	354,379	5,30	TOMASZÓW MAZ. /OBWODNICA/	Tomaszów Mazowiecki	Budowa ekranów akustycznych chro- niących zabudowę mieszkaniową przed oddziaływaniem hałasu: – strona północna: km	349+500	351+750	2009 - 2012	Zrealizo- wano

									349+800=350+700, – strona południowa: km 350+400=352+400				
8	LD_8_0866_8	8	E67	354,379	368,932	14,55	TOMASZÓW MAZ.- CZERNIEWICE	Lubochnia	Budowa drogi ekspresowej S8 po nowym śladzie	362+600	364+600	2009 - 2012	Zrealizowano
9	LD_8_0866_8	8	E67	354,379	368,932	14,55	TOMASZÓW MAZ.- CZERNIEWICE	Czerniewice	Budowa ekranów akustycznych chroniących zabudowę mieszkaniową przed oddziaływaniem hałasu: – strona południowa: km 368+600=369+000	368+550	369+000	2009 - 2012	Zrealizowano
	LD_8_0867_8			368,932	383,662	14,73	CZERNIEWICE- RAWA MAZ.						Zrealizowano
10	LD_8_0867_8	8	E67	368,932	383,662	14,73	CZERNIEWICE- RAWA MAZ.	Czerniewice	Budowa ekranów akustycznych chroniących zabudowę mieszkaniową przed oddziaływaniem hałasu: – strona południowa: km 369+000=369+500	369+000	369+500	2009 - 2012	Zrealizowano
11	LD_8_0867_8	8	E67	368,932	383,662	14,73	CZERNIEWICE- RAWA MAZ.	Czerniewice	Budowa ekranów akustycznych chroniących zabudowę mieszkaniową przed oddziaływaniem hałasu: – strona południowa: km 369+800=371+100	369+500	370+600	2009 - 2012	Zrealizowano
12	LD_8_0867_8	8	E67	368,932	383,662	14,73	CZERNIEWICE- RAWA MAZ.	Czerniewice	Budowa ekranów akustycznych chroniących zabudowę mieszkaniową przed oddziaływaniem hałasu: – strona północna: km 373+000=373+300	372+900	373+250	2009 - 2012	Zrealizowano
13	LD_8_0867_8	8	E67	368,932	383,662	14,73	CZERNIEWICE- RAWA MAZ.	Rawa Mazowiecka	Budowa ekranów akustycznych chroniących zabudowę mieszkaniową przed oddziaływaniem hałasu: – strona północna: km 381+450=382+000	380+850	382+00	2009 - 2012	Zrealizowano
14	LD_8_0867_8	8	E67	368,932	383,662	14,73	CZERNIEWICE- RAWA MAZ.	Rawa Mazowiecka	Budowa ekranów akustycznych chroniących zabudowę mieszkaniową przed oddziaływaniem hałasu: – strona północna: km 382+000=383+100, km 383+200=384+600, – strona południowa: km 382+500=383+100	382+000	385+000	2009 - 2012	Zrealizowano
	LD_8_0868_8			383,662	385,901	2,24	RAWA MAZ./OBWODNICA/						Zrealizowano
15	LD_8_0869_8	8	E67	385,901	393,058	7,16	RAWA MAZ.-BABSK	Rawa Mazowiecka	Budowa ekranów akustycznych chroniących zabudowę mieszkaniową przed oddziaływaniem hałasu: – strona północna: km 387+600=387+900	387+750	388+150	2009 - 2012	Zrealizowano
16	LD_8_0870_8	8	E67	393,058	407,277	14,22	BABSK-HUTA ZAWADZKA	Kowiesy	Budowa ekranów akustycznych chroniących zabudowę mieszkaniową przed oddziaływaniem hałasu: – strona północna: km 394+700=395+500, – strona południowa: km 394+700=396+000	394+550	396+000	2009 - 2012	Zrealizowano

17	LD_8_0870_8	8	E67	393,058	407,277	14,22	BABSK-HUTA ZA-WADZKA	Kowiesy	Budowa ekranów akustycznych chroniących zabudowę mieszkaniową przed oddziaływaniem hałasu: – strona północna: km 402+400+402+850	402+500	402+850	2009 - 2012	Zrealizowano
18	LD_8_0870_8	8	E67	393,058	407,277	14,22	BABSK-HUTA ZA-WADZKA	Kowiesy	Budowa ekranów akustycznych chroniących zabudowę mieszkaniową przed oddziaływaniem hałasu: – strona południowa: km 402+850+403+150	402+850	403+150	2009 - 2012	Zrealizowano
19	LD_8_0870_8	8	E67	393,058	407,277	14,22	BABSK-HUTA ZA-WADZKA	Kowiesy	Budowa ekranów akustycznych chroniących zabudowę mieszkaniową przed oddziaływaniem hałasu: – strona południowa: km 403+200+403+700	403+150	404+200	2009 - 2012	Zrealizowano
Orientacyjna długość ekranów akustycznych proponowanych do zastosowania na całym odcinku drogi												19600 m	

Poniżej przedstawiono sprawozdania jednostek zobowiązanych do realizacji zadań poprzedniego Programu.
Tabela 39. Sprawozdania z realizacji poprzedniego Programu – 2010 r.

Lp.	Nazwa jednostki samorządowej	Wykonane działania/Treść sprawozdania
1	Starostwo Powiatowe w Radomsku	Brak działań
2	Urząd Miasta Radomska	Brak działań
3	Starostwo Powiatowe w Piotrkowie Trybunalskim	Brak działań
4	Urząd Miasta Kamieńskiego	W dniu 27.05.2010 r. uchwalona została uchwała nr LII/409/10 Rady Miejskiej w Kamieńsku w sprawie mpzp dla obszarów położonych w mieście Kamieńsk i w obrębie geodezyjnym Barczkowice w Gminie Kamieńsk obejmująca obszary położone w sąsiedztwie drogi krajowej nr 1
5	Urząd Gminy Gorzkowice	Nie posiada MPZP tylko SUIKZP gminy Gorzkowice zatwierdzone uchwałą nr XXXII/204/02 Rady Gminy Gorzkowice z dnia 18.06.2002 r.
6	Urząd Gminy w Gomunicach	Brak MPZP i nie było zmiany studium w 2010 r.
7	Urząd Gminy Dobryczyce	Brak działań
8	Urząd Gminy w Pabianicach	Obowiązuje mpzp zatwierdzone uchwałą nr XX/134/2004 Rady Gminy Pabianice z dnia 28 kwietnia 2004 r. Nie został zmieniony.
9	Prezydent Miasta Pabianic	Brak działań
10	Starostwo Powiatowe w Pabianicach	Na Zarządzającego drogą krajową nr 14 Pabianice – Łódź (odcinek na terenie gminy Ksawerów, od km 62+300 do 65+100) nie został nałożony jeszcze obowiązek wykonania przeglądu ekologicznego w celu utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania
11	Starostwo Powiatowe w Łodzi	Brak działań
12	Urząd Gminy Ksawerów	Brak działań
13	Starostwo Powiatowe w Łasku	Brak działań
14	Urząd Miasta Łasku	Zakończone zostały postępowania administracyjne w sprawie wydania: 1. Decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie drogi krajowej nr 12 na odcinku Okup – Łask od km 347+570 do km 354 + 400 (decyzja znak: RLS.7624-2/08 wydana została w dniu 31.08.2010 r.) 2. Decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie budynku handlowo – usługowego wraz z niezbędną infrastrukturą, położonego w Łasku na działkach o nr ewid. 85/8 i 84/1 obręb 14 w Łasku (decyzja znak: OŚR.7624.21/09 wydana została w dniu 5.10.2009 r.) 3. Decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia polegającego na budowie stacji paliw płynnych oraz LPG (stacja paliw przeznaczona do tankowania samochodów osobowych oraz dostawczych do 3,5 Mg) wraz z samoobsługową myjnią, pylonem reklamowym o masztach reklamowymi w Łasku na działce 85/3, rejon ul. Przemysłowej (decyzja znak: OŚR.7624-7/08 wydana została w dniu 23.12.2008 r.) 4. Decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia polegającego na włączeniu nowoprojektowanej drogi gminnej (dz. Nr 85/9, 83, 84/2) w drogę krajową nr 12 i 14 (dz. Nr 77/1) (decyzja znak: OŚR.7624-6/10 wydana została w dniu 2.07.2010 r.) Znaczna część planowanej inwestycji wymienionej w pkt 1 pokrywa się z drogą krajową nr 14. Natomiast inwestycje wymienione w pkt 2, 3 i 4 zlokalizowane są w pobliżu skrzyżowania dróg krajowych nr 12 i 14.
15	Urząd Miasta Łowicza	Brak działań
16	Urząd Gminy Łowicz	Brak działań
17	Starostwo Powiatowe w Łowiczu	Brak działań

Tabela 40. Sprawozdania z realizacji poprzedniego Programu – 2011 r.

Lp.	Nazwa jednostki samorządowej	Wykonane działania/Treść sprawozdania
1	Urząd Miejski Walbórz	Brak działań
2	Urząd Miasta w Tuszynie	Brak działań
3	Urząd Gminy Kowiesy	W zakresie działań zmierzających do ograniczenia poziomu hałasu w obrębie DK nr 8 obecnie w ramach zadania realizowanego przez GDDKiA w Łodzi – Przebudowa DK nr 8 i dostosowanie jej do parametrów drogi ekspresowej, na odcinkach gdzie występują przekroczenia wartości dopuszczalnych oraz znajdują się budynki w większej odległości od drogi, jednakże znajdują się w strefie oddziaływania hałasu na poziomie wartości przekraczających dopuszczalne obecnie, realizowana jest budowa zabezpieczeń przeciwdźwiękowych w postaci ekranów akustycznych.
4	Starostwo Powiatowe w Łodzi	Brak działań
5	Urząd Miasta Rawa Mazowiecka	Decyzje o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu. Obszar miasta Rawa Mazowiecka posiada w granicach administracyjnych plan miejscowy. W związku z powyższym nie są wydawane decyzje o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu. Miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego. W 2011 r. wszedł w życie przepis planu miejscowego, zmieniający ustalenia planu miejscowego – Uchwała Nr VIII/64/11 Rady Miasta Rawa Mazowiecka z dnia 29 czerwca 2011 r. w sprawie zmiany MPZP miasta Rawy Mazowieckiej (Dziennik Urzędowy Województwa Łódzkiego z dnia 10 sierpnia 2011 r. Nr 227 poz. 2363). Zmiana dotyczyła wyłącznie: - zmiany zasad realizacji sieci i urządzeń infrastruktury technicznej na obszarze miasta, - likwidacji zakazów dotyczących realizacji inwestycji z zakresu łączności publicznej zgodnie z przepisami art. 46 ustawy z dnia 7 maja 2010 r. o wspieraniu rozwoju usługi i sieci telekomunikacyjnych.
6	Urząd Gminy Tomaszów Mazowiecki	Brak działań

7	Urząd Gminy Ksawerów	Brak działań
8	Urząd Gminy Czerniewice	Brak działań
9	Starostwo Powiatowe w Rawie Mazowieckiej	Brak działań
10	Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Łodzi	<p>Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska dla dróg wymienionych w „Programie” wydał:</p> <p>1. Postanowienie z dnia 1 września 2011 roku znak: WOOS-II.4200.12.2011.MG.3 w związku z ponownym postępowaniem w sprawie oceny oddziaływania na środowisko przeprowadzonym dla przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie drogi krajowej nr 8 do parametrów drogi ekspresowej na odcinku Piotrków Trybunalski – Rawa Mazowiecka od km 324+772 do km 386+000 w zakresie odcinka 3 od km 357+150 do 357+610”</p> <ul style="list-style-type: none"> - jednostka odpowiedzialna za realizację działania – Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad; - rodzaj lub zakres działania – rozbudowa drogi krajowej nr 8 do parametrów drogi ekspresowej na odcinku Rawa Mazowiecka – granica województwa łódzkiego od km 386+000 do km 408+805; - lokalizacja lub obszar działania – istniejąca droga krajowa nr 8 a odcinku Piotrków Trybunalski – Rawa Mazowiecka od km 324+772 do km 386+000 w zakresie odcinka 3 od km 357+150 do 357+610; - Harmonogram realizacji działania – przedmiotowe zagadnienie nie jest wymagane w ponownym postępowaniu w sprawie oceny oddziaływania na środowisko, w związku z czym RDOŚ w Łodzi nie posiada takich informacji; - Przewidywany efekt rzeczowy i ekologiczny – przedmiotowe zagadnienie nie jest wymagane w ponownym postępowaniu w sprawie oceny oddziaływania na środowisko, w związku z czym RDOŚ w Łodzi nie posiada takich informacji.
11	Starostwo Powiatowe w Pabianicach	Po przeprowadzeniu postępowania wyjaśniającego w sprawie konieczności sporządzenia przeglądu ekologicznego dla drogi krajowej nr 14 Pabianice – Łódź, dla odcinka na terenie gminy Ksawerów, od km 62+300 do 65+100 na Zarządzającego drogą decyzją Starosty Pabianickiego z dnia 19 września 2011 r., znak OŚ.621.1.5.2011 został nałożony obowiązek wykonania przeglądu ekologicznego. GDDKiA Oddział w Łodzi odwołała się od powyższej decyzji. Decyzją Samorządowego Kolegium Odwoławczego z dnia 16 grudnia 2011 r., znak S.K.O5017/2011 decyzja Starosty Pabianickiego została uchylona w części określającej termin złożenia przeglądu ekologicznego, w pozostałej części zaskarżona decyzja została utrzymana w mocy. Samorządowe Kolegium Odwoławcze w Łodzi określiło termin złożenia przeglądu ekologicznego do dnia 30 czerwca 2012 r.
12	Urząd Gminy Gorzkowice	Gmina nie posiada MPZP. Obowiązuje SUIKZP gminy Gorzkowice zatwierdzone uchwałą nr XXXII/204/02 Rady Gminy Gorzkowice z dnia 18.06.2002 r.
13	Urząd Gminy w Pabianicach	Drogi wymienione w Programie nie przebiegają po terenie Gminy Pabianice.
14	Urząd Gminy w Gomunicach	Brak działań
15	Starostwo Powiatowe w Radomsku	Brak działań
16	Urząd Miasta Sieradza	<p>Szkoła znajdująca się dotychczas przy ul. Sienkiewicza, w strefie dla której opracowany został „Program” przeniosła się w inne miejsce, o czym informowaliśmy już w marcu 2011 r.</p> <p>Dla omawianego terenu nie sporządzono żadnych miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego. Została tylko wywołana uchwała Rady Miejskiej w Sieradzu o przystąpieniu do sporządzania MPZP dla obszaru położonego w rejonie ulic Starowarcka, Sienkiewicza i Kasztanowa w Sieradzu.</p> <p>Po wykonaniu przez GDDKiA oddział w Łodzi jako zarządzającego drogą krajową nr 12 przeglądu ekologicznego, do którego wykonania zobowiązał zarząd drogi – Starosta Sieradzki będą znane szczegółowe dane co do utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania.</p>
17	Urząd Miasta Kamieńska	W dniu 30 listopada 2011 r. przyjęte zostały uchwały nr XV/146/11 Rady Miejskiej w sprawie MPZP dla obszarów położonych w obrębie geodezyjnym Huta Porajska i Napoleonów w Gminie Kamieńsk opublikowana w Dzienniku Urzędowym Województwa Łódzkiego z dnia 20 stycznia 2012 r. poz. 150 oraz nr XV/147/11 Rady Miejskiej w Kamieńsku w sprawie MPZP dla obszaru położonego w mieście Kamieńsk i w obrębie geodezyjnym Koźniewice w gminie Kamieńsk opublikowana w Dzienniku Urzędowym Województwa Łódzkiego z dnia 6 lutego 2012 r. poz. 403 obejmujące obszary położone w sąsiedztwie drogi krajowej nr 1.
18	Urząd Miasta Pabianice	Brak działań
19	Urząd Gminy Łask	Brak działań
20	Starostwo Powiatowe w Piotrkowie Trybunalskim	Brak działań
21	Starostwo Powiatowe w Sieradzu	<p>Raport z realizacji „Programu” zawiera:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) nazwa jednostki odpowiedzialnej za realizację i nadzór działania: <ul style="list-style-type: none"> - Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad oddział w Łodzi, - Starosta Sieradzki. 2) rodzaj lub zakres działania: <ul style="list-style-type: none"> - wykonanie przeglądu ekologicznego przez Zarządzającego drogą krajową nr 12 w celu utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania. 3) lokalizacja i obszar działania: <ul style="list-style-type: none"> - Droga krajowa nr 12 na odcinku km 323+300 do 323 +899 (przejście nr 2 w Sieradzu) 4) harmonogram realizacji działania: <ul style="list-style-type: none"> - Decyzją z dnia 4.10.2011 r. Starosta Sieradzki zobowiązał GDDKiA oddział w Łodzi, zarządzającego drogą krajową nr 12 – kilometrą odcinka 323+300 do 323+800 do sporządzenia i przedłożenia przeglądu ekologicznego w terminie do 31 grudnia 2011 r. <p>Od decyzji tej GDDKiA w Łodzi wniosła odwołanie powołując się na zbyt krótki termin złożenia przeglądu oraz wadliwe określenia kilometrażu odcinka drogi. Samorządowe Kolegium Odwoławcze w Sieradzu rozpatrując odwołanie uchyliło zaskarżoną decyzję w całości i przekazało sprawę do ponownego rozpoznania organowi pierwszej instancji (decyzja SKO z dnia 2.12.2011 r. znak: SKO.401/990/OC/11).</p> <p>Decyzją z dnia 16 stycznia 2012 rok Starosta Sieradzki ponownie zobowiązał Zarządzającego drogą krajową nr 12 na ww. odcinku do wykonania przeglądu ekologicznego w celu utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania.</p>
22	Urząd Gminy Łowicz	Brak działań

23	Urząd Miasta Piotrkowa Trybunalskiego	Brak działań
24	Starostwo Powiatowe Tomaszów Mazowiecki	W 2011 r. zostały wydane następujące decyzje mające związek z terenami objętymi ochroną akustyczną w ramach „Programu” tj. zlokalizowane w odległości 1km od drogi krajowej Nr 8 na odcinku od autostrady A1 do granic powiatu tomaszowskiego: 1. Pozwolenie (o znaku: WAB.7351-68/11) na budowę magazynu grzybów z częścią socjalno-biurowo w miejscowości Zawada na działkach o nr ewid. 996, 997, 998, 1225/7, 1194, 1198, 1202/4, gm. Tomaszów Mazowiecki, którym zatwierdzono budowę 7 wentylatorów dachowych o mocy akustycznej 50Hz każdy. 2. Pozwolenie (o znaku WAB.6740.798.2011) na rozbudowę zakładu mięsnego w miejscowości Oszlówiec 63a na działkach ewid. 231/7, 232/7, 233/7 gm. Lubochnia, w ramach której nie zaplanowano budowy wentylacji mechanicznej.
25	Urząd Gminy Ładzice	Brak działań
26	Urząd Miasta Łowicza	Brak działań
27	Urząd Gminy Rozprza	Brak działań
28	Starostwo Powiatowe w Zgierzu	Starosta Zgierski w 2011r. wydał: Decyzję BS.6241.2.2011.KS/2 z dnia 10.10.2011r. zobowiązującą GDDKiA z siedzibą w Warszawie do sporządzenia i przedłożenia przeglądu ekologicznego w zakresie ochrony przed hałasem w Zgierzu, w niżej podanych kilometrażu drogi krajowej nr 1: a) 337+300 – 339+650, b) 340+400 – 340+650, c) 340+650 – 340+800, d) 341+250 – 341+700. Wyznaczając termin 30 kwietnia 2012r. jako ostateczny w celu przedłożenia w/w przeglądu ekologicznego do Starosty Zgierskiego i Urzędu Marszałkowskiego w Łodzi, Departament Rolnictwa i Ochrony Środowiska.
29	Urząd Gminy Dobroszyce	Brak działań
30	Urząd Gminy Radomsko	Brak działań – zapisy „Programu” nie obejmują terenu Gminy Radomsko lecz teren gminy miejskiej Radomsko (obszar dzielnicy Stobiecko Miejskie)
31	Starostwo Powiatowe w Skiernewicach	Brak działań
32	Urząd Gminy w Moszczenicy	Dla terenów wzdłuż odcinka A1 nie został uchwalony MPZP. Natomiast teren położony wzdłuż drogi krajowej nr 8 objęty jest MPZP Południowej Części Gminy Moszczenica przyjętym uchwałą Rady Gminy Moszczenica nr XVIII/103/2003 z dnia 17 grudnia 2003r. Dla całego obszaru gminy opracowane zostało SUiKZP Gminy Moszczenica przyjęte uchwałą Rady Gminy Moszczenica Nr XVI/102/07 z dnia 17 października 2007 r. DO w/w dokumentów nie wprowadzono zmian.
33	Starostwo Powiatowe w Łasku	Brak działań
34	Starostwo Powiatowe w Łowiczu	Starosta Łowicki decyzją z dnia 14.10.2011 r. znak: OS.621.4.2011.AW zobowiązał GDDKiA oddział w Łodzi do przedłożenia do dnia 31.12.2012 r. przeglądu ekologicznego drogi krajowej nr 2 na odcinkach w kilometrach: 398+000 – 398+500, 398+500 – 398+750, 398+750 – 399+000, 399+000 – 399+250, 399+250 – 400+400 W Łowiczu.
35	Urząd Miasta i Gminy Biała Rawska	Brak działań
36	Urząd Miasta Tomaszów Mazowiecki	<ul style="list-style-type: none"> Decyzja o warunkach zabudowy BAM.7331-93/H/2010 z dnia 5 maja 2011 – otrzymała zapis: „planowana inwestycja zlokalizowana jest w bezpośrednim sąsiedztwie drogi krajowej, w strefie o emisji hałasu w przedziale 55-60dB co powoduje, że wymaga ona ochrony przed zewnętrznym hałasem i drganiami m.in. poprzez odpowiednie usytuowanie i ukształtowanie budynku, stosowanie elementów amortyzujących drgania oraz osłaniających i ekranujących przed hałasem, a także poprzez racjonalne rozmieszczenie pomieszczeń w budynku i zapewnienie wymaganej izolacji przegród.” Decyzja o warunkach zabudowy BAM.6730.47.2011.JS z dnia 27 września 2011 – otrzymała zapis: „planowana inwestycja zlokalizowana jest w bezpośrednim sąsiedztwie drogi krajowej, w strefie o emisji hałasu w przedziale 55-60dB co powoduje, że wymaga ona ochrony przed zewnętrznym hałasem i drganiami m.in. poprzez odpowiednie usytuowanie i ukształtowanie budynku, stosowanie elementów amortyzujących drgania oraz osłaniających i ekranujących przed hałasem, a także poprzez racjonalne rozmieszczenie pomieszczeń w budynku i zapewnienie wymaganej izolacji przegród.” Zgodnie z uchwałą nr XVII/143/2011 Rady Miejskiej Tomaszowa Mazowieckiego z dnia 26 października 2011 r. przystąpiliśmy do sporządzenia MPZP dla terenu przyległego do drogi krajowej S8, której eksploatacja spowodowała negatywne oddziaływania akustyczne.
37	Urząd Gminy Grabica	Obowiązuje jedynie zmiana fragmentu MPZP gminy Grabica na obszarze wsi Wola Bykowska zatwierdzony uchwałą nr VIII/56/2003 Rady Gminy Grabica z dnia 30 października 2003 r., opublikowana w Dzienniku Urzędowym Województwa Łódzkiego nr 328 w poz. 2774.
38	Urząd Gminy Kowiesy	Obecnie w ramach zadania realizowanego przez GDDKiA w Łodzi – Przebudowa DK nr 8 i dostosowanie jej do parametrów drogi ekspresowej, na odcinkach gdzie występują przekroczenia wartości dopuszczalnych oraz znajdują się budynki w większej odległości od drogi, jednakże znajdują się w strefie oddziaływania hałasu na poziomie wartości przekraczających dopuszczalne obecnie, realizowana jest budowa zabezpieczeń przeciwdźwiękowych w postaci ekranów akustycznych.
39	GDDKiA	W roku 2011 realizuje działania naprawcze dla inwestycji nazwanej w „Programie”: „DK 8 na odcinku od autostrady A1 do granicy województwa łódzkiego z województwem mazowieckim” w ramach realizacji kontraktów na Rozbudowę DK 8 do parametrów drogi ekspresowej na odcinku Piotrków Trybunalski – Rawa Mazowiecka oraz Przebudowa drogi S8 Piotrków Trybunalski Warszawa na odcinku Rawa Mazowiecka –Radziejowice.
40	Urząd Gminy Zgierz	Obowiązują następujące miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego:

	<ul style="list-style-type: none"> • MPZP Gminy Zgierz dla części obrębu Słowik – Zachód podjęty Uchwałą nr Xi/73/11 Rady Gminy Zgierz z dnia 25 VIII 2011 r. (Dz. Urz. Woj. Łódzkiego z dnia 5 grudnia 2011 r. Nr 354, poz. 3565) • SUIKZP Gminy Zgierz, zatwierdzone uchwałą Nr XV/134/11 Rady Gminy Zgierz z dnia 15.12.2011 r.
--	--

Tabela 41. Sprawozdania z realizacji poprzedniego Programu – 2012 r.

Lp.	Nazwa jednostki samorządowej	Wykonane działania/Treść sprawozdania
1	Starostwo Powiatowe w Sieradzu	Według harmonogramu działań naprawczych do wykonania w celu poprawy klimatu akustycznego drogi krajowej nr 12 na odcinku km323+300 do 323+800 w Sieradzu (określonego w załączniku nr 3 do Uchwały nr LVIII/1583/10 z dnia 29 czerwca 2010 r. pkt 7) przewidziano ustanowienie obszaru ograniczonego użytkowania ze względu na brak możliwości zastosowania ekranów akustycznych. Podstawę do utworzenia wyżej wymienionego obszaru stanowi przegląd ekologiczny w związku z tym Starosta Sieradzki nałożył w dniu 16.01.2012 r. na Zarządcę drogi krajowej nr 12 na odcinku km 323+300 – 323+800 w Sieradzu (przejście nr 2) w formie decyzji obowiązek wykonania przeglądu ekologicznego. W dniu 12.11.2012 Zarządca drogi nr 12 przedłożył tutejszemu organowi przegląd ekologiczny w/w drogi, który został wykonany przez LEMITOR Ochrony Środowiska Sp. z o.o. we Wrocławiu. Po zapoznaniu się z przedłożonym przeglądem ekologicznym stwierdzono braki i wezwano do uzupełnienia w/w przeglądu – sprawa jest w trakcie realizacji.
2	Starostwo Powiatowe w Pabianicach	Po przeprowadzeniu postępowania wyjaśniającego w sprawie konieczności sporządzenia przeglądu ekologicznego dla drogi krajowej nr 14 Pabianice – Łódź, dla odcinka na terenie gminy Ksawerów, od km 62+300 do 65+100 na Zarządzającego drogą decyzją Starosty Pabianickiego z dnia 19 września 2011 r., znak OŚ.621.1.5.2011 został nałożony obowiązek wykonania przeglądu ekologicznego. Przegląd ekologiczny, wykonany na zlecenie GDDKiA w Łodzi został przedstawiony w tut. Wydziale w dniu 9 lipca 2012 r. oraz uzupełniony 24 sierpnia 2012 r. Przeprowadzona analiza pomiarowo- obliczeniowa wykazała, że na rozpatrywanym terenie występują przekroczenia dopuszczalnych norm. W związku z oddaniem w dniu 14 lipca 2012 r. do użytkowania obwodnicy Pabianic, zgodnie z art. 10 ust. 5 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz.U. z 2007 r. Nr 19, poz. 115 z późniejszymi zmianami) zarządcą dotychczasowego odcinka drogi krajowej nr 14 na odcinku od km 62+290 do km 65+397 został Wójt Gminy Ksawerów, przejmując nie tylko mienie, ale i związane z nim obowiązki. W związku z powyższym Starosta Pabianicki wszczął postępowanie administracyjne w sprawie konieczności utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania wzdłuż przedmiotowej drogi w stosunku do jej nowego zarządcy. W odpowiedzi na powyższe, po zapoznaniu się ze zgromadzoną dokumentacją, Gmina Ksawerów zwróciła się do tut. Wydziału z prośbą o umorzenie prowadzonego postępowania Starosta Pabianicki nie znalazł jednak podstaw do umorzenia postępowania. Natomiast mając na względzie wnioski Gminy decyzją Nr 239/2012 z dnia 15 października 2012 r. znak OŚ.621.1.2012 zobowiązał Gminę Ksawerów do przeprowadzenia pomiarów poziomu hałasu w środowisku powodowanego przez pojazdy poruszające się po ul. Łódzkiej w Ksawerowie w terminie do końca lipca 2015 r. w celu zaktualizowania pomiarów w oparciu, o które będzie można odnieść się do konieczności utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania. Od powyższej decyzji w dniu 9 listopada 2012 r. Strona nie wniosła odwołania do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Łodzi. Wyrażamy nadzieję, iż z uwagi na zmianę kategorii z drogi krajowej na gminną oraz podwyższenie dopuszczalnych poziomów hałasu powodowanego przez drogi i linie kolejowe POŚPH zostanie zaktualizowany. Utworzenie obszaru ograniczonego użytkowania celowe będzie bowiem dopiero wówczas, gdy ponownie przeprowadzona analiza wykaże, iż przekroczenia dopuszczalnych norm nadal występują.
3	Starostwo Powiatowe w Łodzi	Brak działań
4	Stanowiska Pracy w Tuszynie	Brak działań
5	Stanowisko Pracy w Rzgowie Referatu Budownictwa	Brak działań
6	Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Łodzi	Brak działań
7	Urząd Miasta Pabianice	Brak działań
8	Urząd Gminy w Gomunicach	Brak działań
9	Starostwo Powiatowe w Piotrkowie Trybunalskim	Dwa pozwolenia na budowę obiektów emitujących hałas w odległości do 1 km od autostrady A1 i dróg krajowych Nr 1 i 8. Ponadto tut.
10	Starostwo Powiatowe w Skiermiewicach	Brak działań
11	Urząd Gminy Rozprza	Brak działań
12	Urząd Miasta Piotrkowa Trybunalskiego	Brak działań
13	Starostwo Powiatowe w Tomaszowie Mazowieckim	Brak działań
14	Urząd Miasta Łowicza	Brak działań
15	Starostwo Powiatowe w Łasku	Brak działań
16	Starostwo Powiatowe w Łowiczu	Starosta Łowicki przyjmuje przegląd ekologiczny nałożony na GDDKiA oddział w Łodzi decyzją z dnia 14.10.2011 r. znak: OS.621.4.2011.AW dot. Drogi krajowej nr 2 na odcinkach w kilometrach: 398+000 – 398+500; 398+500 – 398+750; 398+750 – 399+000; 399+000 – 399+250; 399+250 – 400+400 W Łowiczu. Przegląd złożono w przewidzianym terminie tj. w dniu 5 grudnia 2012 r.

Tabela 42. Sprawozdania z realizacji poprzedniego Programu – 2013 r.

Lp.	Nazwa jednostki samorządowej	Wykonane działania/Treść sprawozdania
1	Starostwo Powiatowe w Łodzi	Brak działań
2	Urząd Gminy w Rzgowie	Brak działań
3	Starostwo Powiatowe w Tomaszowie Mazowieckim	Brak działań
4	Starostwo Powiatowe w Łasku	Brak działań
5	Starostwo Powiatowe w Piotrkowie Trybunalskim	Starosta wydał trzy pozwolenia na budowę obiektów emitujących hałas w odległości do 1 km od autostrady A1 i dróg krajowych Nr 1 i 8: 1. Elektrownia wiatrowa o mocy 2 MW na działce o nr ewid. 138/2, 139 obr. Parzniewice Małe gm. Wola Krzysztoporska. Decyzja o pozwoleniu na budowę nr 376/2013 znak: AB.6740.1.332.2013.AG z dnia 14.06.2013 r. 2. Elektrownia wiatrowa o mocy 1,65MW na działce nr ewid. 6/4, 63/4 obr. Krzyżanów gm. Wola Krzysztoporska Decyzja o pozwoleniu na budowę Nr 876/2013 znak: AB.6740.1.796.2013.AG z dnia 21.11.2013 r. 3. Elektrownia wiatrowa o mocy 2 MW na działce nr 208/3 obr. Oprzężów gm. Wola Krzysztoporska Decyzja o pozwoleniu na budowę Nr 767/2013 znak: AB.6740.1.807.2013.AG z dnia 10.10.2013 r.
6	Urząd Miasta Piotrkowa Trybunalskiego	Brak działań
7	Starostwo Powiatowe Skiernewicach	Brak działań
8	Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Łodzi	W 2013 r. zostały wydane następujące postanowienia uzgadniające w ramach ponownej oceny oddziaływania na środowisko: 1. Postanowienie uzgadniające z dnia 15 stycznia 2013r. dla przedsięwzięcia polegającego na budowie autostrady A-1 Stryków – Tuszyń na odcinku od km 295+850,00 do km 335+937,65 w zakresie odcinka I – od km 295+850 (od węzła „Stryków I” bez węzła) do km 310+000 objętego wnioskiem o zezwolenie na realizację inwestycji drogowej (ponowna procedura); 2. Postanowienie uzgadniające z dnia 15 stycznia 2013r. dla przedsięwzięcia polegającego na budowie autostrady A=1 Stryków – Tuszyń na odcinku od km 295+850,00 do km 335+937,65 w zakresie odcinka II – od km 310+000 do km 320+010 objętego wnioskiem o zezwolenie na realizację inwestycji drogowej (ponowna procedura); 3. Postanowienie uzgadniające z dnia 4 października 2013 r. dla przedsięwzięcia polegającego na budowie autostrady A1 na odcinku węzeł „Tuszyń” z wyłączeniem węzła „Tuszyń” do węzła „Bełchatów” wraz z węzłem od km 335+937 do km 351+800 – odcinek A (ponowna procedura); 4. Postanowienie uzgadniające z dnia 1 października 2013 r. dla przedsięwzięcia polegającego na budowie autostrady A1 na odcinku węzeł „Bełchatów” z wyłączeniem węzła „Bełchatów” do węzła „Kamieńsk” wraz z węzłem od km 351+800 do km 376+000 – odcinek B (ponowna procedura); 5. Postanowienie uzgadniające z dnia 18 września 2013r. dla przedsięwzięcia polegającego na budowie autostrady A1 na odcinku węzeł „Kamieńsk” z wyłączeniem węzła „Kamieńsk” do węzła „Radomsko” wraz z węzłem od km 376+000 do km 392+720 odcinek C (ponowna procedura); 6. Postanowienie uzgadniające z dnia 20 września 2013 r. dla przedsięwzięcia polegającego na budowie autostrady A1 na odcinku węzeł „Radomsko” z wyłączeniem węzła „Radomsko” do granicy województwa łódzkiego, od km 392+720 do km 399+742,51 – odcinek D (ponowna procedura).
9	Urząd Gminy Gomunice	Brak działań
10	Starostwo Powiatowe w Pabianicach	W związku z oddaniem w dniu 14 lipca 2012 r. do użytkowania obwodnicy Pabianic, zgodnie z art. 10 ust. 5 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2007 r Nr 19, poz. 115, z późn. zmianami) zarządcą dotychczasowego odcinka drogi krajowej nr 14 na odcinku od km 62+290 do km 65+397 został wójt gminy Ksawerów, przejmując nie tylko mienie, ale i związane z nim obowiązki. W związku z powyższym starosta Pabianicki wszczął postępowanie administracyjne w sprawie konieczności utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania wzdłuż przedmiotowej drogi w stosunku do jej nowego zarządcy. Decyzją Nr 239/2012 z dnia 15 października 2012 r., znak OS.621.1.2012 zobowiązał on gminę Ksawerów do przeprowadzenia pomiarów poziomu hałasu w środowisku powodowanego przez pojazdy poruszające się po ul. Łódzkiej w Ksawerowie, w celu zaktualizowania pomiarów, w oparciu o które będzie można odnieść się do konieczności utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania. Od powyższej decyzji Strona wniosła odwołania. Na mocy decyzji SKO w Łodzi z dnia 19 lutego 2013 r. znak SKO.4995.2012 wydana przez Starostę Pabianickiego zaskarżona decyzja została uchylona w całości, a postanowienie organu i instancji zostało umorzona, gdyż w ocenie Kolegium „Program ochrony przed hałasem...” Nie obejmuje swym zasięgiem dróg gminnych. Wyrażano nadzieję, iż z uwagi na zmianę kategorii drogi z krajowej na gminną oraz podwyższenie dopuszczalnych poziomów hałasu powodowanego przez drogi i linie kolejowe program ochrony środowiska przed hałasem zostanie zaktualizowany w najbliższym czasie. Utworzenie obszaru ograniczonego użytkowania celowe będzie dopiero wówczas, gdy ponownie przeprowadzona analiza wykaże, iż przekroczenia dopuszczalnych norm nadal występują.
11	Starostwo Powiatowe w Sieradzu	Informacja odnośnie realizacji „Programu” dla drogi krajowej nr 12 na odcinku km 323+300 do 323+800 w Sieradzu (przejście nr 2): Według harmonogramu działań naprawczych do wykonania w celu poprawy klimatu akustycznego dla w/w drogi (określonego w załączniku nr 3 do Uchwały Nr LVIII/1583/10 z dnia 29 czerwca 2010 r., pkt 7) przewidziano ustanowienie obszaru ograniczonego użytkowania ze względu na brak możliwości zastosowania ekranów akustycznych. Podstawę do utworzenia wyżej wymienionego obszaru stanowi przegląd ekologiczny. W związku z tym Starosta Sieradzki nałożył w dniu 11.02.2013 r. na Zarządcę drogi krajowej nr 12 na odcinku km 323+300 do 323+800 w Sieradzu (przejście nr 2) w formie decyzji obowiązek sporządzenia i przedłożenia przeglądu ekologicznego po oddaniu do użytku odcinka drogi ekspresowej S-8 (Sieradz – Złoczew) – sprawa jest w trakcie realizacji.

Tabela 43. Sprawozdania z realizacji poprzedniego Programu – 2014 r.

Lp.	Nazwa jednostki samorządowej	Wykonane działania/Treść sprawozdania
1	Starostwo Powiatowe w Łasku	Brak działań
2	Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Łodzi	Brak działań
3	Urząd Miasta Łowicza	Brak działań
4	Starostwo Powiatowe w Piotrkowie Trybunalskim	Brak działań
5	Urząd Miasta Piotrkowa Trybunalskiego	Brak działań
6	Urząd Gminy Łowicz	Brak działań
7	Starostwo Powiatowe w Sieradzu	Informacja odnośnie realizacji „Programu” dla drogi krajowej nr 12 na odcinku km 323+300 do 323+800 w Sieradzu (przeście nr 2): Według harmonogramu działań naprawczych do wykonania w celu poprawy klimatu akustycznego dla w/w drogi (określonego w załączniku nr 3 do Uchwały Nr LVIII/1583/10 z dnia 29 czerwca 2010 r., pkt 7) przewidziano ustanowienie obszaru ograniczonego użytkowania ze względu na brak możliwości zastosowania ekranów akustycznych. Podstawę do utworzenia wyżej wymienionego obszaru stanowi przegląd ekologiczny. W związku z tym Starosta Sieradzki nałożył w dniu 11.02.2013 r. na Zarządcę drogi krajowej nr 12 na odcinku km 323+300 do 323+800 w Sieradzu (przeście nr 2) w formie decyzji obowiązek sporządzenia i przedłożenia przeglądu ekologicznego po oddaniu do użytku odcinka drogi ekspresowej S-8 (Sieradz – Złoczew) – sprawa jest w trakcie realizacji.
8	Starostwo Powiatowe w Łodzi	Brak działań
9	Stanowiska Pracy w Tuszynie	Brak działań
10	Stanowisko Pracy w Rzgowie	Brak działań
11	Urząd Miasta w Wolborzu	Brak działań
12	Starostwo Powiatowe w Radomsku	Brak działań
13	Starostwo Powiatowe w Pabianicach	W związku z oddaniem w dniu 14 lipca 2012 r. do użytkowania obwodnicy Pabianic, zgodnie z art. 10 ust. 5 ustawy z dnia 21 marca 1985r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2007 r. Nr 19, poz. 115 z późn. zmianami) dotychczasowy odcinek drogi krajowej nr 14 na odcinku od km 62+290 do km 65+397 zmienił swoją kategorię na drogę gminną. W związku z powyższym wszczęto postępowanie administracyjne w sprawie konieczności utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania wzdłuż przedmiotowej drogi w stosunku do jej nowego zarządcy, tj. Wójta Gminy Ksawerów. Od decyzji Starosty Pabianickiego wniesiono odwołanie. Na mocy decyzji Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Łodzi z dnia 19 lutego 2013r., znak SKO 4995/2012 postępowanie organu pierwszej instancji zostało umorzono, gdyż w ocenie Kolegium „Program” nie obejmuje swym zasięgiem dróg gminnych. Wyrażamy nadzieję, iż z uwagi na zmianę kategorii z drogi krajowej na gminną oraz podwyższenie dopuszczalnych poziomów hałasu powodowanego przez drogi i linie kolejowe program ochrony środowiska przed hałasem zostanie zaktualizowany. Utworzenie obszaru ograniczonego użytkowania celowe będzie dopiero wówczas, gdy ponownie przeprowadzona analiza wykaże, iż przekroczenia dopuszczalnych norm nadal występują.
14	Starostwo Powiatowe w Skierkiewiczach	Brak działań
15	Urząd Gminy w Pabianicach	Brak działań
16	Urząd Miasta i Gminy Białej Rawskiej	Brak działań
17	Urząd Miasta Tomaszów Mazowiecki	Nazwa jednostki odpowiedzialnej: Urząd Miasta w Tomaszowie Mazowieckim, Biuro Architekta Miasta. Rodzaj lub zakres działania: wydawanie decyzji o lokalizacji inwestycji celu publicznego, decyzji o warunkach zabudowy, decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, planowanie przestrzenne (sporządzanie MPZP oraz SUiKZP) Lokalizacja: droga krajowa nr 8 – odcinek od km 351+750 do 355+200 w granicach administracyjnych miasta Tomaszowa Mazowieckiego. Działania zrealizowane w 2014 r: a) Teren występowania imisji poniżej 55dB: - wydano dwie decyzje o lokalizacji inwestycji celu publicznego dla następujących inwestycji: budowa kanalizacji sanitarnej, budowie sieci ciepłowniczej; - wydano jedenaście decyzji o warunkach zabudowy dla następujących inwestycji: budowa zjazdu publicznego (dwie decyzje), budowa budynku mieszkalnego jednorodzinnego, rozbudowa budynku gospodarczego oraz nadbudowa budynku mieszkalnego, przebudowa i rozbudowa istniejącego budynku biurowego, nadbudowa części budynku usługowego, budowa tymczasowego obiektu budowlanego – przekrycia namiotowego przeznaczonego do składowania palet, budowa wiaty magazynowej, budowa budynku magazynowo – handlowego, budowa stacji paliw płynnych i gazu LPG wraz z motelem, budowa kotłowni wewnątrz istniejącej hali magazynowej; - wydano decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach dla inwestycji polegającej na budowie sieci ciepłowniczej wraz z rozbudową kotła; - nie uchwalono miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. b) teren występowania imisji od 55 do 60 dB: - wydano dwie decyzje o warunkach zabudowy dla następujących inwestycji: budowa myjni samochodowej, rozbudowa stacji kontroli pojazdów; - wydano decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach dla inwestycji polegającej na wymianie zbiornika paliwowego na stacji paliw; - nie uchwalono miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego; c) teren występowania imisji powyżej 60 dB:

18	Urząd Gminy Dobroszyce	Brak działań
19	Urząd Gminy Lubochnia	<p>MPZP obowiązujące na terenach sąsiadujących z drogą krajową nr 8 na terenie Gminy Lubochnia:</p> <p>1. MPZP dla obszarów położonych w obrębie geodezyjnym Lubochnia Dworska w gminie Lubochnia (uchwała nr XVII/92/11 Rady Gminy Lubochnia z dnia 29 grudnia 2011 r.) Uwarunkowania dot. klimatu akustycznego: W zakresie ochrony akustycznej ustala się maksymalny dopuszczalny poziom hałasu wyrażony równoważnym poziomem dźwięku A w dB zgodny z przepisami odrębnymi.</p> <p>2. MPZP dla oznaczonego fragmentu terenu – obszaru położonego w obrębie geodezyjnym Olszowiec Nowy, Emilianów i Jasień I (uchwała nr LII/331/14 Rady Gminy Lubochnia z dnia 22 kwietnia 2014 r.)</p> <p>3. MPZP dla oznaczonego fragmentu terenu – obszaru położonego w obrębie geodezyjnym Lubochnia Dworska, Jakubów i Lubochnia Górki, Gmina Lubochnia (uchwała nr LII/332/14 Rady Gminy Lubochnia z dnia 22 kwietnia 2014 r.) Uwarunkowania dot. klimatu akustycznego: W zakresie ochrony akustycznej ustala się maksymalny dopuszczalny poziom hałasu wyrażony równoważnym poziomem dźwięku A w dB zgodny z przepisami odrębnymi.</p>
20	Urząd Gminy Rozprza	Brak działań
21	Starostwo Powiatowe w Tomaszowie Mazowieckim	<p>W 2014r. zostały podjęte następujące decyzje mające związek z terenami objętymi ochroną akustyczną w ramach „Programu”, tj. zlokalizowane w odległości 1km od drogi krajowej nr 8 na odcinku od autostrady A1 do granic powiatu tomaszowskiego:</p> <p>1. Pozwolenie (o znaku: WAB.6740.390.2014) na budowę centrum handlowo-logistycznego wraz z drogami wewnętrznymi, parkingiem zlokalizowanego na działkach o nr ewid.: 262, 131/2, 130/2, 129/1, 129/2, 128/2, 128/7, 128/6, 127/2, 127/6, 127/5, 126/2, 126/6, 126/4, 125/4, 124/5, 123/3, 34/1 obr. 2 przy ul. Orzeszkowej w Tomaszowie Mazowieckim.</p> <p>2. Pozwolenie (o znaku: WAB.6740.20.2014) na budowę pawilonu handlowo – usługowego zlokalizowanego na działkach o nr ewid. 327/9, 471 w miejscowości Kolonia Zawada, gmina Tomaszów Maz., którego projekt budowlany przewiduje 12 miejsc postojowych (brak wentylatorów dachowych).</p> <p>3. Pozwolenie (o znaku: WAB.6740.270.2014) na budowę magazynu zlokalizowanego na działkach o nr ewid. 209/1, 210/2 w miejscowości Kolonia Zawada ul. Sadowa 22 gmina Tomaszów Mazowiecki, którego projekt budowlany nie przewiduje nowych miejsc postojowych i wentylatorów dachowych.</p> <p>4. Pozwolenie (o znaku: WAB.6740.337.2014) na budowę hali uprawy pieczarek z zapleczem z administracyjno-socjalnym zlokalizowanego na działkach o nr ewid. 922/3 w miejscowości Zwada gmina Tomaszów Mazowiecki, którego projekt budowlany przewiduje 15 miejsc postojowych dla samochodów osobowych o 6 miejsc postojowych dla samochodów ciężarowych oraz 18 wentylatorów dachowych i 6 czerpni ściennych.</p> <p>5. Pozwolenie (o znaku: WAB.6740.654.2014) na budowę budynku handlowo-gospodarczego z zapleczem socjalno-biurowym zlokalizowanego na działkach o nr ewid. 587/6, 5588/8 w miejscowości Łazisko, gmina Tomaszów Mazowiecki, którego projekt budowlany przewiduje 13 miejsc postojowych (brak wentylatorów zewnętrznych).</p> <p>6. Pozwolenie (o znaku: WAB.6740.700.2014) na budowę budynku stacji diagnostycznej kontroli pojazdów zlokalizowanej na działkach o nr ewid. 555/1, 560/2 w miejscowości Lubochnia Dworska ul. Tomaszowska 11, gmina Lubochnia, którego projekt budowlany przewiduje 4 miejsca postojowe (brak wentylatorów zewnętrznych).</p> <p>7. Pozwolenie (o znaku: WAB.6740.19.2014) na budowę budynku stacji demontażu pojazdów zlokalizowanego na działkach o nr ewid. 404/7 w miejscowości Lubochnia Dworska, gmina Lubochnia, którego projekt budowlany nie przewiduje nowych miejsc postojowych i wentylatorów zewnętrznych.</p> <p>8. Pozwolenie (o znaku: WAB.6740.302.2014) na budowę wytwórni pasz i koncentratów dla przemysłu rolnego wraz z silosami zlokalizowanego na działkach o nr ewid. 243, 244, 245, 246, 247 w miejscowości Podkonicze Duże, gmina Czerniewice, którego projekt budowlany nie przewiduje nowych miejsc postojowych i wentylatorów zewnętrznych.</p>
22	Starostwo Powiatowe w Rawie Mazowieckiej	Brak działań
23	Urząd Gminy Radomsko	Brak działań
24	Urząd Miasta w Łasku	Brak działań
25	Urząd Gminy Ksawerów	<p>Z dniem 14 lipca 2012 r. (data oddania do użytkowania obwodnicy Pabianiec) odcinek drogi krajowej nr 14 relacji Łódź – Pabianice od km 62+300 do km 65+100, zgodnie z art. 10 ust. 5 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2007 r. Nr 19, poz. 115 z późn. zm.), został pozbawiony kategorii drogi krajowej i zaliczony do kategorii drogi gminnej.</p> <p>Informuję jednocześnie, iż w 2014 r. nie dokonywano zmian w obowiązującym MPZP gminy Ksawerów uchwalonym uchwałą nr XXXVI/296/05 Rady Gminy Ksawerów z dnia 20 października 2005 r. (Dz. Urz. Woj. Łódzkiego z 2005 r. Nr 378 poz. 3952), w zakresie terenów zlokalizowanych wzdłuż ul. Łódzkiej, wskazanych w „Programie”.</p>
26	Urząd Gminy Czerniewice	Brak działań
27	Starostwo Powiatowe w Łowiczu	Brak działań
28	Urząd Gminy Ładzice	Brak działań
29	Urząd Miejski w Rzgowie	Brak działań
30	Urząd Miasta Rawa Mazowiecka	Brak działań
31	Urząd Gminy w Moszczenicy	<p>Teren położony wzdłuż drogi krajowej nr 8 objęty jest MPZP części południowej Gminy Moszczenica przyjętym Uchwałą Rady Gminy Moszczenica Nr XVIII/103/2003 z dnia 17 grudnia 2003r., zmienionym uchwałą Rady Gminy Moszczenica Nr XIV/95/2007 z dnia 3. Września 2007 r. w sprawie uchwalenia zmian w mpzp części południowej Gminy Moszczenica oraz Uchwałą Rady Gminy Moszczenica nr XLII/387/13 z dnia 17 października 2013 r. w sprawie uchwalenia zmiany mpzp dla obszaru położonego w sołectwach Michałów i Raków, gmina Moszczenica.</p> <p>Dla całego obszaru naszej gminy opracowane zostało SUiKZP Gminy Moszczenica przyjęte uchwałą Nr XXXI/282/13 Rady Gminy Moszczenica z dnia 30.01.2014 r.</p>

32	Urząd Miasta Kamieńska	Zostały przyjęte następujące uchwały obejmujące obszary położone w sąsiedztwie drogi krajowej nr 1: 1. Uchwała Rady Miejskiej w Kamieńsku XXXIII/355/13 z 28 maja 2013 r. w sprawie zmiany dotyczącej parametrów i wskaźników kształtowania zabudowy oraz zagospodarowania terenu oraz szczególnych warunków zagospodarowania terenów oraz ograniczenia w ich użytkowaniu, w tym zakazu zabudowy w mpzp dla obszarów położonych w mieście Kamieńsk i w obrębie geodezyjnym Barczkowice w gminie Kamieńsk opublikowana w Dzienniku Urzędowym Województwa Łódzkiego z dnia 18 lipca 2013 r., poz 3737 2. Uchwała Nr XLII/424/14 z dnia 31 stycznia 2014 r. w sprawie uchwalenia mpzp dla obszaru położonego w Kamieńsku w obrębie ulic: Zdzitowieckiego, Wieluńskiej, Reymonta i Jankowskiego opublikowana w Dzienniku Urzędowym Województwa Łódzkiego z dnia 17 marca 2014 r., poz. 1341. 3. Uchwała Nr XLVIII/479/14 z dnia 30 września 2014 r. w sprawie mpzp dla obszarów położonych w obrębie ulic: Maszewskiego, Legionistów i Przerębskiego, Wieluńskiej i Zdzitowieckiego, Kościuszki, Łączyńskiego, Reymonta i Wieluńskiej oraz obszaru wzdłuż gazociągu wysokiego ciśnienia opublikowana w Dz. Urz. Woj. Łódzkiego z dnia 26 listopada 2014 r., poz. 4174.
33	Urząd Gminy Grabica	Brak działań
34	Urząd Miasta Sieradza	Brak działań
35	Urząd Gminy Rawa Mazowiecka	Brak działań
36	Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad oddział w Łodzi	Z inwestycji wymienionych w załączniku do „Programu”, w latach 2012-2014 r. zrealizowano: 1. Budowę autostrady A1 od granicy województwa łódzkiego/kujawsko-pomorskiego do węzła Łódź Północ (dawniej Stryków), poniesione nakłady 3 075 117 tys. zł 2. Budowę autostrady A2 od węzła Łódź Północ (dawniej Stryków) do granicy województwa łódzkiego/mazowieckiego, poniesione nakłady 2 131 187 tys. zł 3. Rozbudowę drogi krajowej nr 8 do parametrów drogi ekspresowej od Piotrkowa Trybunalskiego do granicy województwa łódzkiego/mazowieckiego, poniesione nakłady – 2 473 282 tys. zł. 4. Budowa drogi ekspresowej S8 od węzła Walichnowy do węzła Łódź Południe, poniesione nakłady – 5 017 771 tys. zł Jednocześnie informuję, iż w związku z oddaniem drogi ekspresowej S8 na odcinku od węzła Walichnowy do węzła Łódź Południe w roku 2014, fragmenty dawnych ciągów dróg krajowych DK 8, 12, 14 i 45 przeszły w zarząd gmin.

13. OKREŚLENIE I OCENA POWSTAJĄCEJ EMISJI W ZWIĄZKU Z EKSPLOATACJĄ DRÓG KRAJOWYCH

Hałas drogowy powstaje w wyniku poruszania się pojazdu (odgłosy pracy silnika, układu wydechowego i napędowego) i na styku opony z nawierzchnią drogową. Opony o asymetrycznej rzeźbie bieżnika, wąskie rowki boczne, nowoczesne i ciche silniki oraz układy wydechowe składające się z kilku tłumików, powodują, że dla pojazdów osobowych przy prędkości powyżej 55 km/h, a dla pojazdów ciężarowych dla prędkości powyżej 70 km/h, głównym źródłem hałasu jest zjawisko zachodzące pomiędzy oponą a nawierzchnią. Czynnikiem wzmagającym jego poziom może być stan nawierzchni oraz jej wilgotność. Niektóre nawierzchnie, ze względu na zastosowanie zwartych materiałów, generują bardzo duży hałas toczenia na styku opony z drogą. Taki hałas powstaje na skutek zasysania powietrza przez bieżnik opony, sprężenia i uwolnienia. Poziom hałasu drogowego jest uzależniony od takich czynników, jak: natężenie ruchu, udział pojazdów hałaśliwych (samochody ciężarowe, autobusy, motocykle), płynność ruchu, pochylenie drogi oraz stan i jakość nawierzchni drogowej. Należy przyjąć, że brak jest technicznych i ekonomicznych możliwości dokonania poprawy warunków akustycznych środowiska w stosunkowo krótkim czasie na wszystkich obszarach tego wymagających. Stąd też programy ochrony środowiska przed hałasem muszą mieć charakter wieloletni. Założenie to jest zgodne z treścią przepisu zawartego w art. 8 ust. 5 Dyrektywy 2002/49/WE, w którym m.in. wymaga się dokonywania analiz programów ochrony przed hałasem i w miarę konieczności ich zmian i korekt - w okresach co 5 lat. Dyrektywa nie określa przy tym ram czasowych zakończenia realizacji programów.

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

Sposób ustalania kryterium powinien uwzględniać co najmniej:

- krajowe kryteria oceny hałasu (zestawy prawnie ustanowionych poziomów dopuszczalnych, ewentualnie wskaźnik M),
- zasadę prewencji, o której jest mowa w art. 1 Dyrektywy 2002/49/WE,
- a więc uwzględniać podział obszarów objętych programem na obszary wymagające:
 - działań naprawczych (poprawa istniejącego stanu akustycznego środowiska),
 - ochrony istniejącego stanu akustycznego tam, gdzie nie powoduje on zagrożenia dla zdrowia.

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

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

14. EFEKTYWNOŚĆ EKOLOGICZNA I EKONOMICZNA ZADAŃ PROGRAMU WE WZAJEMNYM ICH POWIĄZANIU

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

• Efektywność ekologiczna rozwiązania antyhałasowego

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

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

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

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

• Efektywność ekonomiczna rozwiązania antyhałasowego

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

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

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

gdzie:

S – skuteczność rozwiązania antyhałasowego,

m_r - liczba osób zamieszkujących dany obszar,

ΔL_r - wielkość redukcji hałasu na tym obszarze.

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

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

$$KCH = k/S,$$

gdzie:

KCH – kosztochłonność inwestycji (antyhałasowej),

k – koszt inwestycji w zł,

S – skuteczność inwestycji.

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

$$E_{\text{ekon}} = 1/KCH$$

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

15. HARMONOGRAM REALIZACJI ZADAŃ PROGRAMU

Jak już wspomniano do określenia harmonogramu i kolejności realizacji działań Programu należy zastosować tzw. wskaźnik M wiążący wielkość przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu oraz liczbę osób zamieszkujących te obszary. Zadania na terenach, na których występują wysokie wartości wskaźnika M, powinny zostać zrealizowane w pierwszej kolejności.

Kolejność realizacji działań Programu określono w Tabeli 45. Priorytety ustalono względem wartości wskaźnika M.

Tabela 44. Ustalenie priorytetów działań Programu

Priorytet	Wielkość przekroczenia poziomu hałasu [dB]	Przedział wartości wskaźnika M
Niski	0-5	0-10
Średni	5-10	
Wysoki	powyżej 10	powyżej 10

Na szczególną uwagę zwraca fakt, iż w 2012 roku oddano do użytku całkowicie przebudowaną drogę krajową nr 8 (DK8), na całej długości rozpatrywanego odcinka (od autostrady A1 do granicy z województwem mazowieckim), dostosowując ją do parametrów drogi ekspresowej.

Zarządca drogi (GDDKiA) wykonał zabezpieczenia akustyczne pokrywające się we wszystkich rejonach występowania przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu wykazanych w zaktualizowanych mapach akustycznych.

W związku z powyższym dla wskazanego odcinka DK8 zaproponowano jedynie działania wspomagające i ustanowiono niski priorytet działań, a ocena skuteczności zastosowanych zabezpieczeń antyhałasowych będzie przeprowadzona na etapie opracowania kolejnej mapy akustycznej.

Tabela 45. Harmonogram realizacji zadań Programu

Kolejność realizacji	Priorytet	Droga krajo- wa	Kilometraż		Odcinek	Zadanie	Jednostka odpowiedzial- na	Termin realiza- cji
1	Wysoki	DK91	340+719	343+727	Zgierz - Łódź	Wymiana nawierzchni na nawierzchnię o ograniczonej hałaśliwości na odcinku od km 341+120 do km 342+250 oraz od km 342+550 do km 343+350	Zarządzający drogą	Do 2020
						Prowadzenie przeglądów stanu nawierzchni drogowej.	Zarządzający drogą	Do 2020
						Kontrola przestrzegania przepisów odnośnie dopuszczalnej prędkości	Policja	Do 2020
						Uwzględnianie zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu dla nowotworzonych planów zagospodarowania przestrzennego.	Rada gminy Zgierz	Do 2020
2	Wysoki	DK91	335+458	340+719	Zgierz /przejście/	Wymiana nawierzchni na nawierzchnię o ograniczonej hałaśliwości na odcinku od km 337+350 do km 340+719 jkos 3,54 mln	Zarządzający drogą	Do 2020
						Prowadzenie przeglądów stanu nawierzchni drogowej.	Zarządzający drogą	Do 2020
						Kontrola przestrzegania przepisów odnośnie dopuszczalnej prędkości	Policja	Do 2020
						Uwzględnianie zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu dla nowotworzonych planów zagospodarowania przestrzennego.	Rada gminy Zgierz	Do 2020
3	Średni	DK1	366+948	375+120	Rzgów - Tuszyń	Wymiana nawierzchni na nawierzchnię o ograniczonej hałaśliwości na odcinku od km 373+300 do km 374+650 oraz Działanie 2: ograniczenie prędkości do 50 km/h na odcinku od km 369+200 do km 369+450 oraz od km 372+750 do km 372+925	Zarządzający drogą	Do 2020
						Prowadzenie przeglądów stanu nawierzchni drogowej.	Zarządzający drogą	Do 2020
						Kontrola przestrzegania przepisów odnośnie dopuszczalnej prędkości	Policja	Do 2020
						Uwzględnianie zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu dla nowotworzonych planów zagospodarowania przestrzennego.	Rady gminy Rzgów, Tuszyń	Do 2020
4	Średni	DK92	397+451	400+387	Łowicz /obwodnica/	Wymiana nawierzchni na nawierzchnię o ograniczonej hałaśliwości na odcinku od km 398+700 do km 399+200	Zarządzający drogą	Do 2020
						Prowadzenie przeglądów stanu nawierzchni drogowej.	Zarządzający drogą	Do 2020
						Kontrola przestrzegania przepisów odnośnie dopuszczalnej prędkości	Policja	Do 2020
						Uwzględnianie zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu dla nowotworzonych planów zagospodarowania przestrzennego.	Rada gminy Łowicz	Do 2020
5	Średni	A1	395+336	399+837	Droga 8 – Rokszyce	Wymiana nawierzchni na nawierzchnię o ograniczonej hałaśliwości na odcinku od km 395+700 do km 396+700	Zarządzający drogą	Do 2020
						Prowadzenie przeglądów stanu nawierzchni drogowej.	Zarządzający drogą	Do 2020
						Kontrola przestrzegania przepisów odnośnie dopuszczalnej prędkości	Policja	Do 2020
						Uwzględnianie zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu dla nowotworzonych planów zagospodarowania przestrzennego.	Rady gmin Grabica, Piotrków Trybunalski	Do 2020
6	Niski	DK1	362+927	366+948	Łódź - Rzgów	Prowadzenie przeglądów stanu nawierzchni drogowej.	Zarządzający drogą	Do 2020
						Kontrola przestrzegania przepisów odnośnie dopuszczalnej prędkości	Policja	Do 2020
						Uwzględnianie zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu dla nowotworzonych planów zagospodarowania przestrzennego.	Rada gminy Rzgów	Do 2020
						Prowadzenie przeglądów stanu nawierzchni drogowej.	Zarządzający drogą	Do 2020
7	Niski	DK1	375+120	382+333	Tuszyń – Skrzyżo- wanie z drogą A1	Kontrola przestrzegania przepisów odnośnie dopuszczalnej prędkości	Policja	Do 2020
						Uwzględnianie zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu dla nowotworzonych planów zagospodarowania przestrzennego.	Rada gminy Tuszyń	Do 2020
						Prowadzenie przeglądów stanu nawierzchni drogowej.	Zarządzający drogą	Do 2020
8	Niski	S8	324+772	326+802	Droga A1 – Byki	Kontrola przestrzegania przepisów odnośnie dopuszczalnej prędkości	Policja	Do 2020
						Uwzględnianie zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu dla nowotworzonych planów zagospodarowania przestrzennego.	Rady gmin Grabica, Moszczenica, Piotrków Trybunalski	Do 2020
						Prowadzenie przeglądów stanu nawierzchni drogowej.	Zarządzający drogą	Do 2020

9	Niski	S8	326+802	335+196	Byki – Mieszce	Prowadzenie przeglądów stanu nawierzchni drogowej.	Zarządzający drogą	Do 2020
						Kontrola przestrzegania przepisów odnośnie dopuszczalnej prędkości	Policja	Do 2020
						Uwzględnianie zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu dla nowotworzonych planów zagospodarowania przestrzennego.	Rady gmin Piotrków Trybunalski, Moszczenica	Do 2020
10	Niski	S8	335+196	340+421	Mieszce – Wolbórz	Prowadzenie przeglądów stanu nawierzchni drogowej.	Zarządzający drogą	Do 2020
						Kontrola przestrzegania przepisów odnośnie dopuszczalnej prędkości	Policja	Do 2020
						Uwzględnianie zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu dla nowotworzonych planów zagospodarowania przestrzennego.	Rady gmin Wolbórz, Piotrków Trybunalski	Do 2020
11	Niski	S8	340+421	349+083	Wolbórz – Tomaszów Mazowiecki	Prowadzenie przeglądów stanu nawierzchni drogowej.	Zarządzający drogą	Do 2020
						Kontrola przestrzegania przepisów odnośnie dopuszczalnej prędkości	Policja	Do 2020
						Uwzględnianie zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu dla nowotworzonych planów zagospodarowania przestrzennego.	Rady gmin Wolbórz, Tomaszów Mazowiecki	Do 2020
12	Niski	S8	349+083	354+379	Tomaszów Mazowiecki /obwodnica/	Prowadzenie przeglądów stanu nawierzchni drogowej.	Zarządzający drogą	Do 2020
						Kontrola przestrzegania przepisów odnośnie dopuszczalnej prędkości	Policja	Do 2020
						Uwzględnianie zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu dla nowotworzonych planów zagospodarowania przestrzennego.	Rada gminy Tomaszów Mazowiecki	Do 2020
13	Niski	S8	354+379	368+932	Tomaszów Mazowiecki – Czerniewice	Prowadzenie przeglądów stanu nawierzchni drogowej.	Zarządzający drogą	Do 2020
						Kontrola przestrzegania przepisów odnośnie dopuszczalnej prędkości	Policja	Do 2020
						Uwzględnianie zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu dla nowotworzonych planów zagospodarowania przestrzennego.	Rady gmin Tomaszów Mazowiecki, Lubochnia, Czerniewice	Do 2020
14	Niski	S8	368+932	383+662	Czerniewice – Rawa Mazowiecka	Prowadzenie przeglądów stanu nawierzchni drogowej.	Zarządzający drogą	Do 2020
						Kontrola przestrzegania przepisów odnośnie dopuszczalnej prędkości	Policja	Do 2020
						Uwzględnianie zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu dla nowotworzonych planów zagospodarowania przestrzennego.	Rady gmin Czerniewice, Rawa Mazowiecka	Do 2020
15	Niski	S8	383+662	385+901	Rawa Mazowiecka /obwodnica/	Prowadzenie przeglądów stanu nawierzchni drogowej.	Zarządzający drogą	Do 2020
						Kontrola przestrzegania przepisów odnośnie dopuszczalnej prędkości	Policja	Do 2020
						Uwzględnianie zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu dla nowotworzonych planów zagospodarowania przestrzennego.	Rada gminy Rawa Mazowiecka	Do 2020
16	Niski	S8	385+901	393+058	Rawa Mazowiecka – Babsk	Prowadzenie przeglądów stanu nawierzchni drogowej.	Zarządzający drogą	Do 2020
						Kontrola przestrzegania przepisów odnośnie dopuszczalnej prędkości	Policja	Do 2020
						Uwzględnianie zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu dla nowotworzonych planów zagospodarowania przestrzennego.	Rady gmin Rawa Mazowiecka, Biała Rawska, Kowiesy	Do 2020
17	Niski	S8	393+058	407+277	Babsk – Huta Zawadzka	Prowadzenie przeglądów stanu nawierzchni drogowej.	Zarządzający drogą	Do 2020
						Kontrola przestrzegania przepisów odnośnie dopuszczalnej prędkości	Policja	Do 2020
						Uwzględnianie zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu dla nowotworzonych planów zagospodarowania przestrzennego.	Rady gmin Biała Rawska, Kowiesy	Do 2020
18	Niski	S8	407+277	408+753	Huta Zawadzka – Granica Województwa	Prowadzenie przeglądów stanu nawierzchni drogowej.	Zarządzający drogą	Do 2020
						Kontrola przestrzegania przepisów odnośnie dopuszczalnej prędkości	Policja	Do 2020
						Uwzględnianie zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu dla nowotworzonych planów zagospodarowania przestrzennego.	Rada gminy Kowiesy	Do 2020

16. CZĘŚĆ GRAFICZNA PROGRAMU

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

Tabela 46. Zestawienie zadań Programu objętych częścią graficzną







Numer drogi	Kilometraż		Opis odcinka	Zadanie	Jednostka odpowiedzialna	Koszt [mln zł]
DK91	335+458	340+719	Zgierz /przejście/	Wymiana nawierzchni na nawierzchnię o ograniczonej hałaśliwości na odcinku od km 337+350 do km 340+719	Zarządzający drogą	3,54
DK91	340+719	343+727	Zgierz - Łódź	Wymiana nawierzchni na nawierzchnię o ograniczonej hałaśliwości na odcinku od km 341+120 do km 342+250 oraz od km 342+550 do km 343+350	Zarządzający drogą	2,03
DK1	366+948	375+120	Rzgów - Tuszyn	Wymiana nawierzchni na nawierzchnię o ograniczonej hałaśliwości na odcinku od km 373+300 do km 374+650 oraz Działanie 2: ograniczenie prędkości do 50 km/h na odcinku od km 369+200 do km 369+450 oraz od km 372+750 do km 372+925	Zarządzający drogą	2,85
DK92	397+451	400+387	Łowicz /obwodnica/	Wymiana nawierzchni na nawierzchnię o ograniczonej hałaśliwości na odcinku od km 398+300 do km 399+200	Zarządzający drogą	0,94
A1	395+336	399+837	Droga 8 – Rok-szyce	Wymiana nawierzchni na nawierzchnię o ograniczonej hałaśliwości na odcinku od km 395+700 do km 396+700	Zarządzający drogą	3,15

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


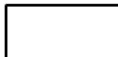
Zgodnie z przyjętą metodyką do analizy działań Programu przyjęto docelową wartość poziomu hałasu w środowisku, wyrażoną przy pomocy wskaźnika oceny, którym jest poziom dzienne-wieczorno-nocny L_{DWN} , a niektórych przypadkach poziom nocny L_N (na odcinkach, gdzie notuje się wyższe przekroczenia w porze nocy). Wielkość przekroczeń przedstawiono graficznie w zakresach 5-cio decybelowych zgodnie z legendą przedstawioną poniżej.

Rysunek 123. Graficzne przedstawienie elementów na mapach



Przekroczenia wartości dopuszczalnych

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

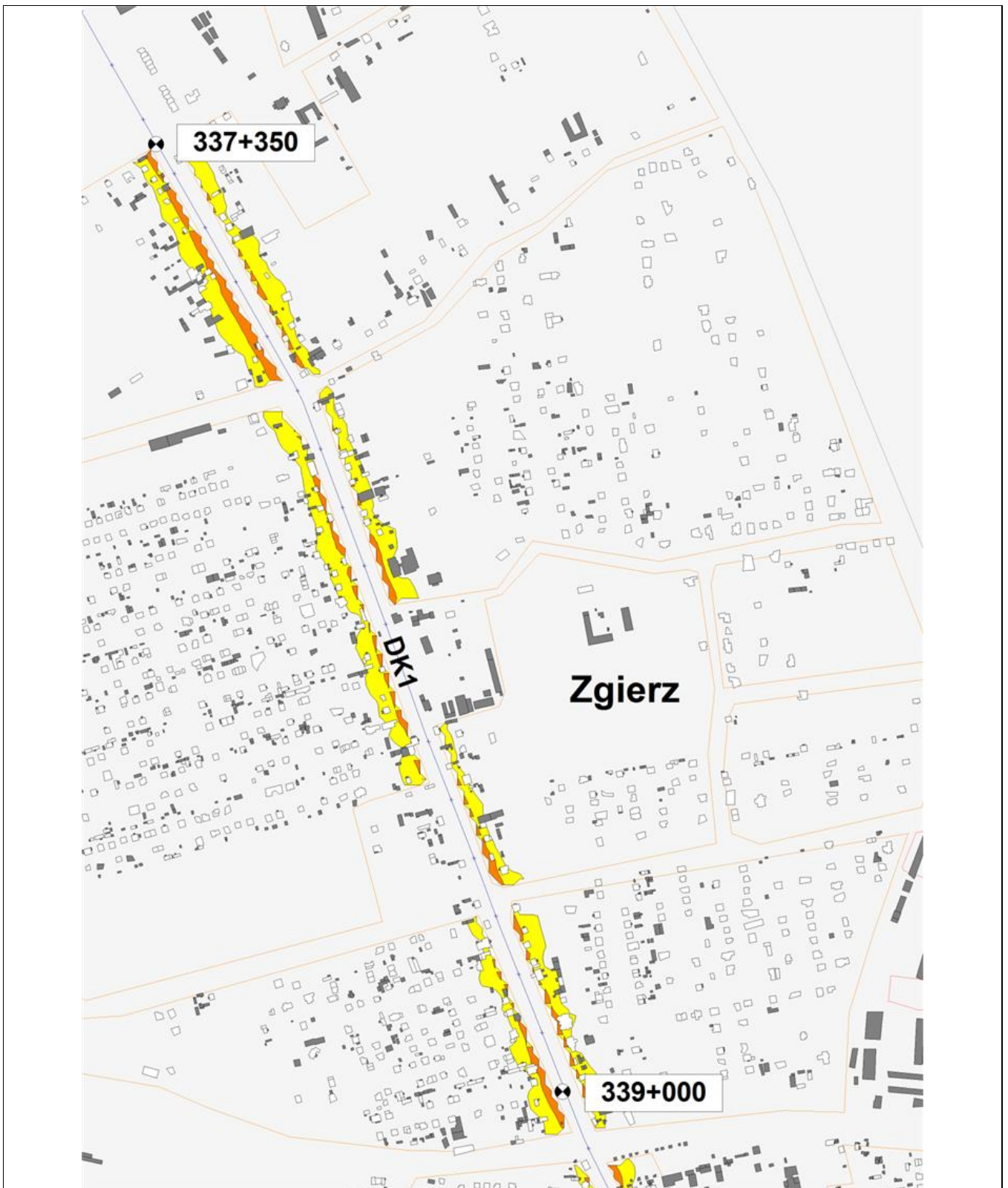
Zabudowa

	Obiekty niepodlegające ochronie akustycznej
	Obiekty podlegające ochronie akustycznej

Elementy sytuacyjne

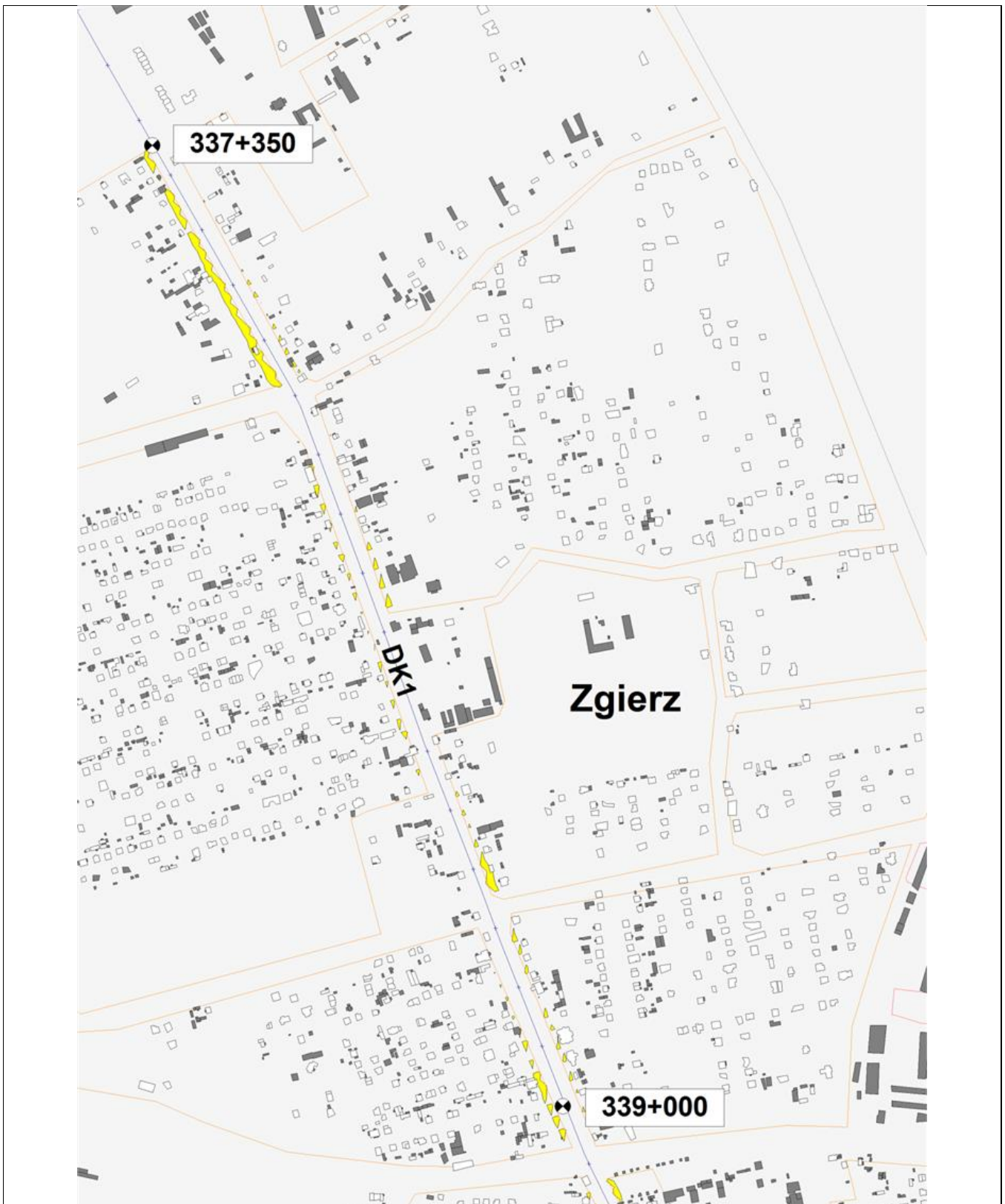
	Drogi objęte zakresem Programu
	Tereny o określonych wartościach dopuszczalnych

Ryc. 1 DK 1 (obecnie DK91) ZGIERZ /PRZEJŚCIE/ – przed realizacją Programu

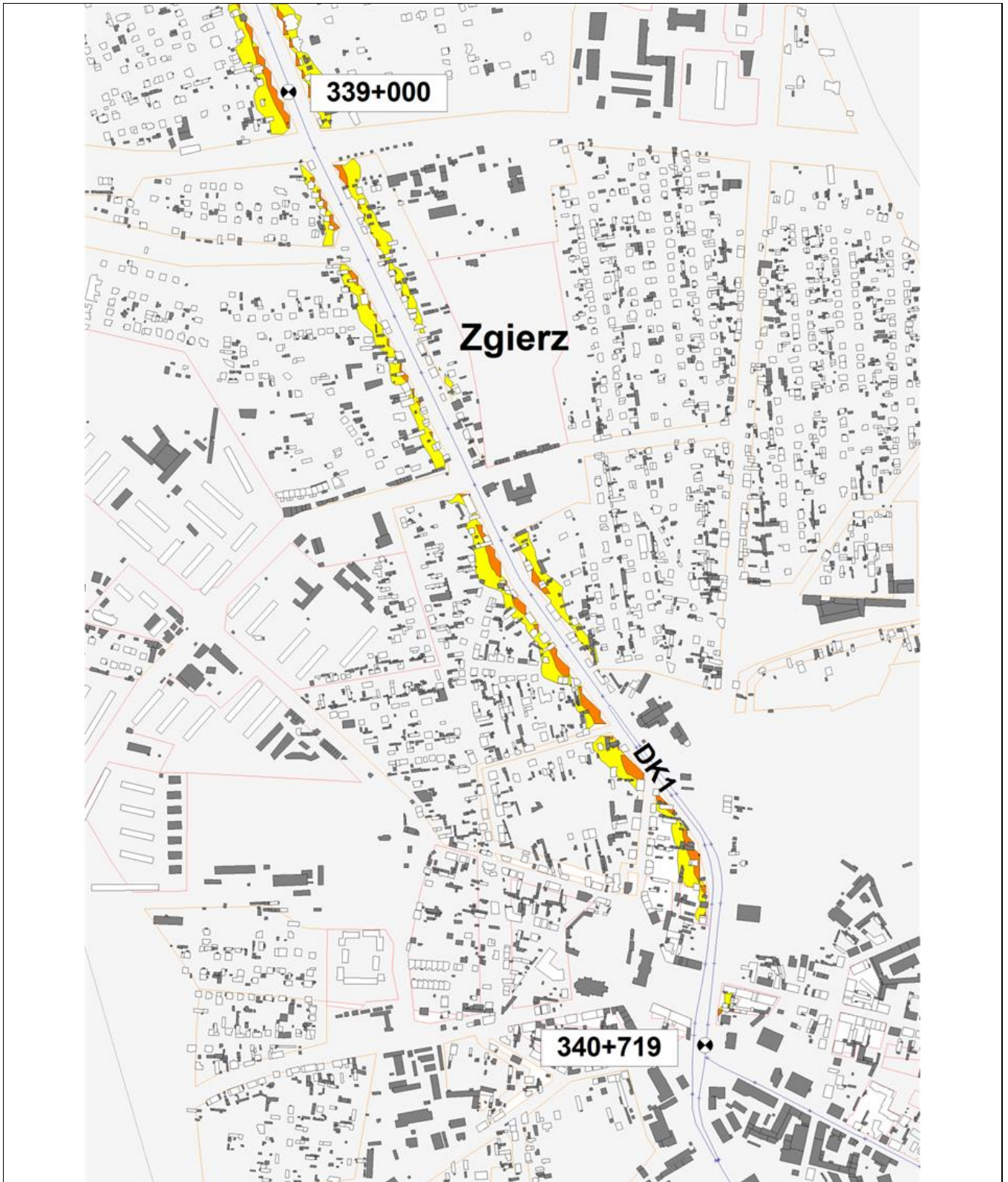


Liczba mieszkańców objęta zakresem Programu	1324	Rozkład poziomu dziennie-wieczorno-nocnego L _{DWN} – stan przed realizacją Programu
Eekol [%]	92	
Eekon	1870	

- **Ryc. 2 DK 1 (obecnie DK91) ZGIERZ /PRZEJŚCIE/ – po realizacji Programu**

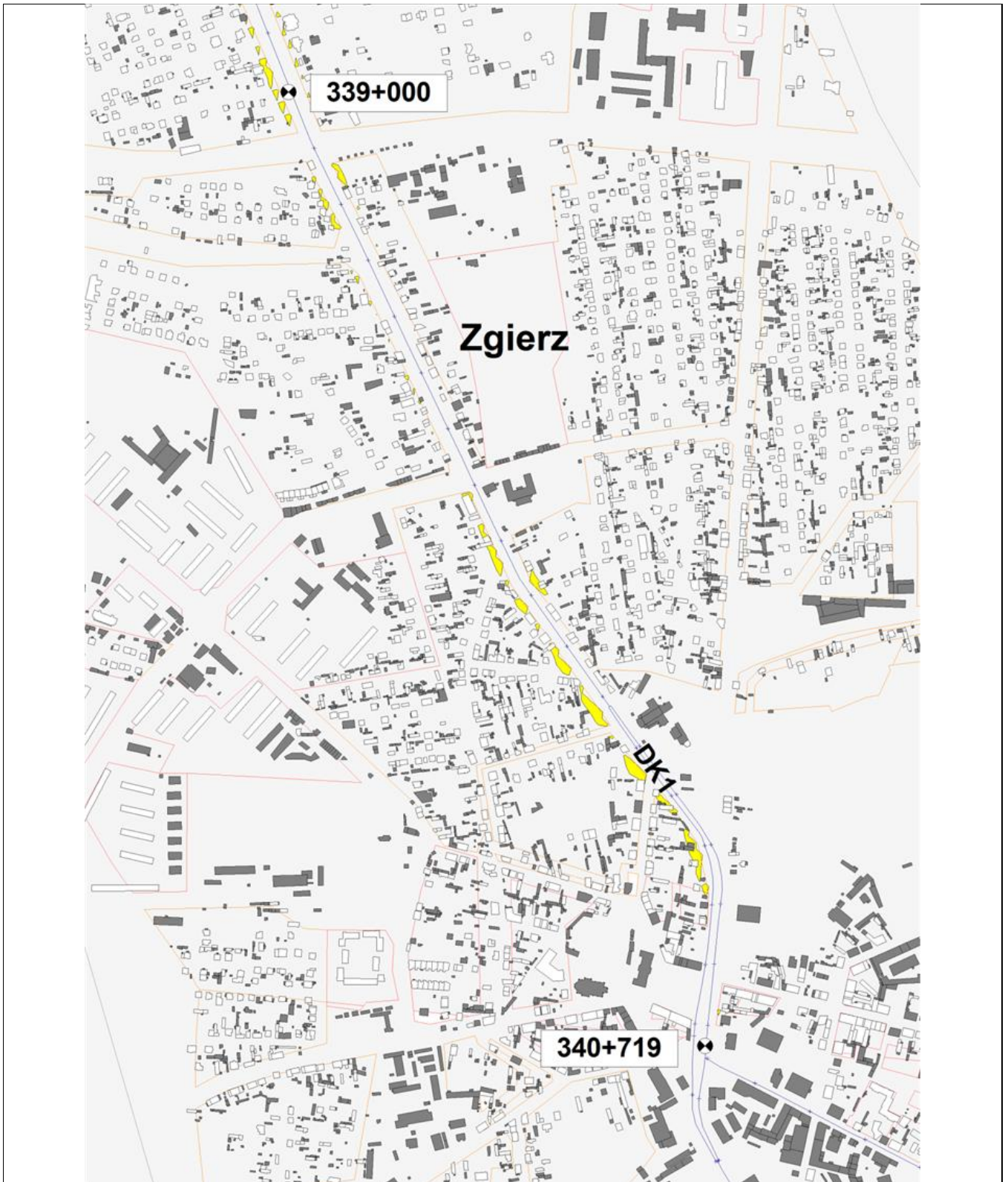


Liczba mieszkańców objęta zakresem Programu	1324	Rozkład poziomy dziennie-wieczorno-nocnego L_{DWN} – stan po realizacji Programu
Eekol [%]	92	
Eekon	1870	

- **Ryc. 3 DK 1 (obecnie DK91) ZGIERZ /PRZEJŚCIE/ – przed realizacją Programu**

Liczba mieszkańców objęta zakresem Programu	1324	Rozkład poziomu dziennie-wieczornonocnego L_{dwn} – stan przed realizacją Programu
Eekol [%]	92	
Eekon	1870	

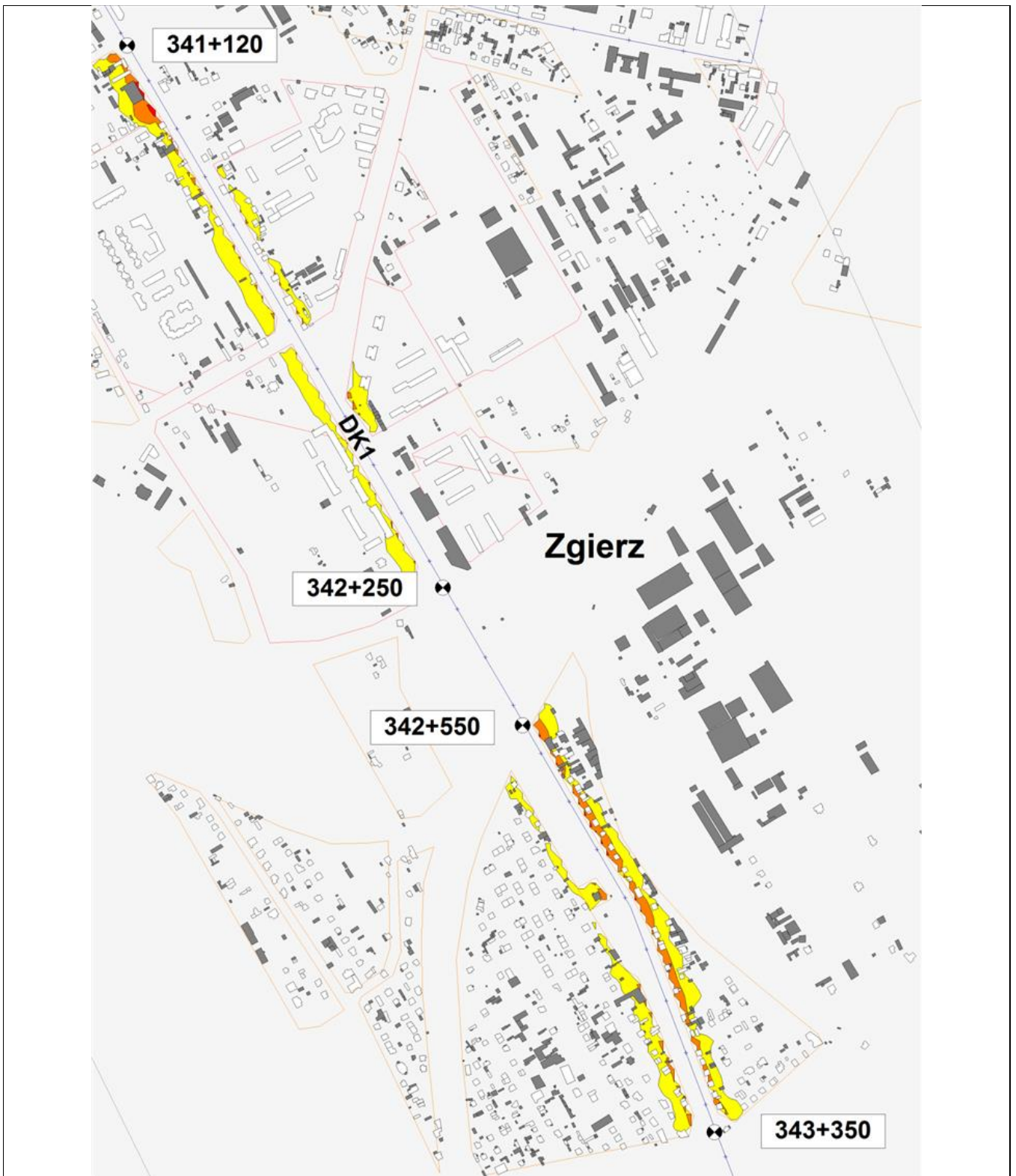
- **Ryc. 4 DK 1 (obecnie DK91) ZGIERZ /PRZEJŚCIE/ – po realizacji Programu**



Liczba mieszkańców objęta zakresem Programu	1324
Eekol [%]	92
Eekon	1870

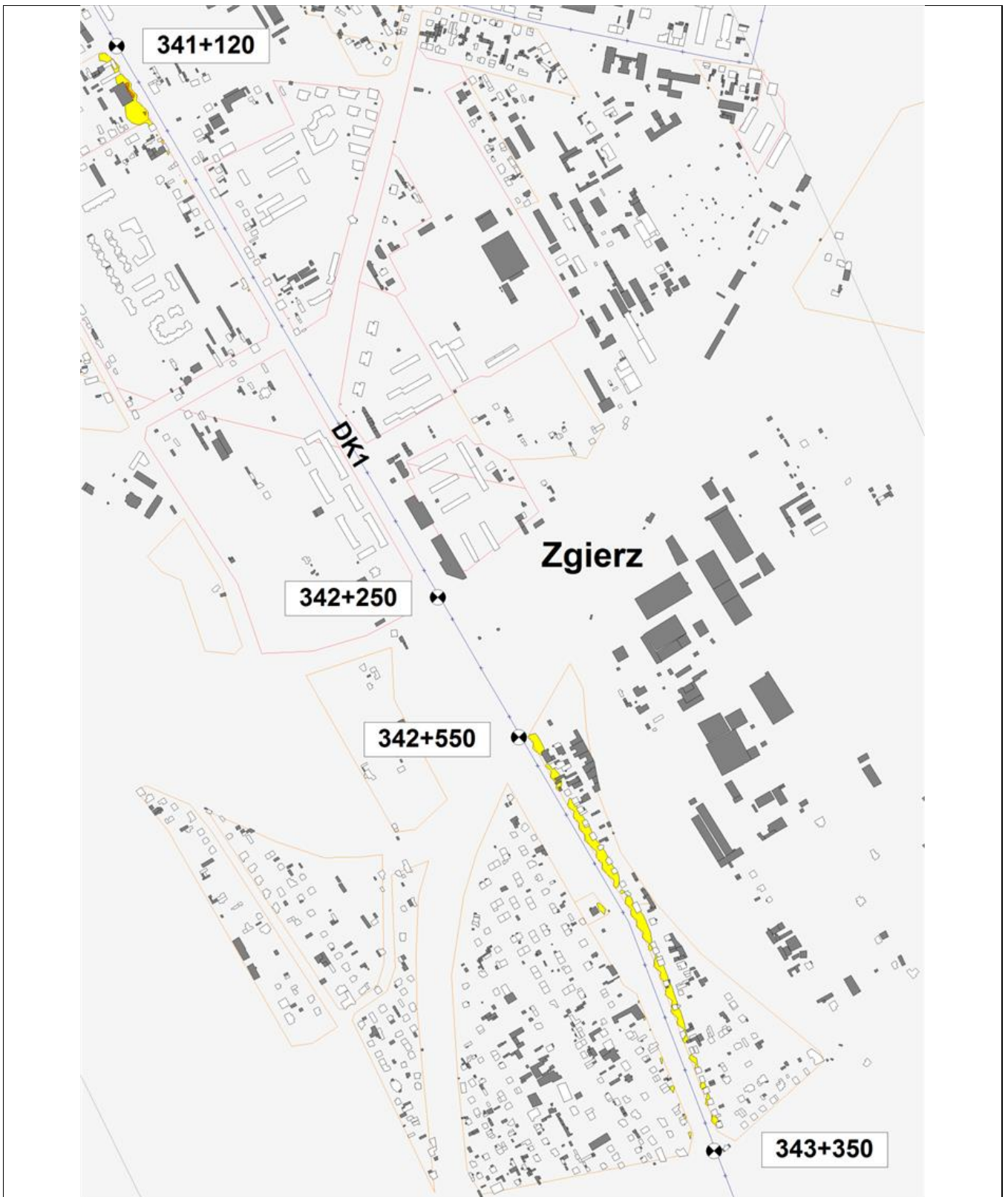
Rozkład poziomy dziennie-wieczorno-nocnego L_{DWN} – stan po realizacji Programu

Ryc. 5 DK 1 (obecnie DK91) ZGIERZ - ŁÓDŹ – przed realizacją Programu



Liczba mieszkańców objęta zakresem Programu	871	Rozkład poziomy dziennie-wieczorno-nocnego L_{DWN} – stan przed realizacją Programu
Eekol [%]	91	
Eekon	2145	

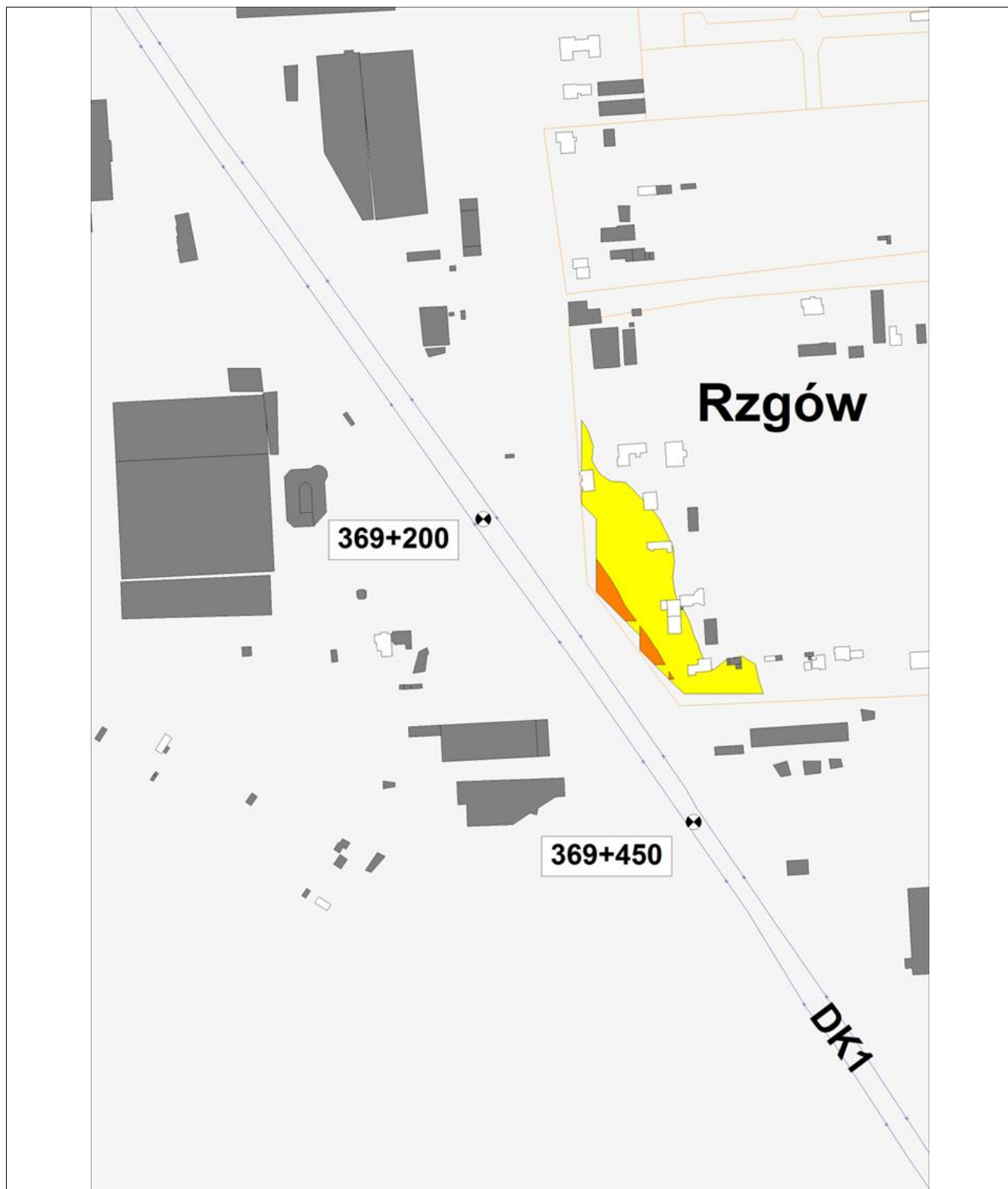
- Ryc. 6 DK 1 (obecnie DK 91) ZGIERZ - ŁÓDŹ – po realizacji Programu



Liczba mieszkańców objęta zakresem Programu	871
Eekol [%]	91
Eekon	2145

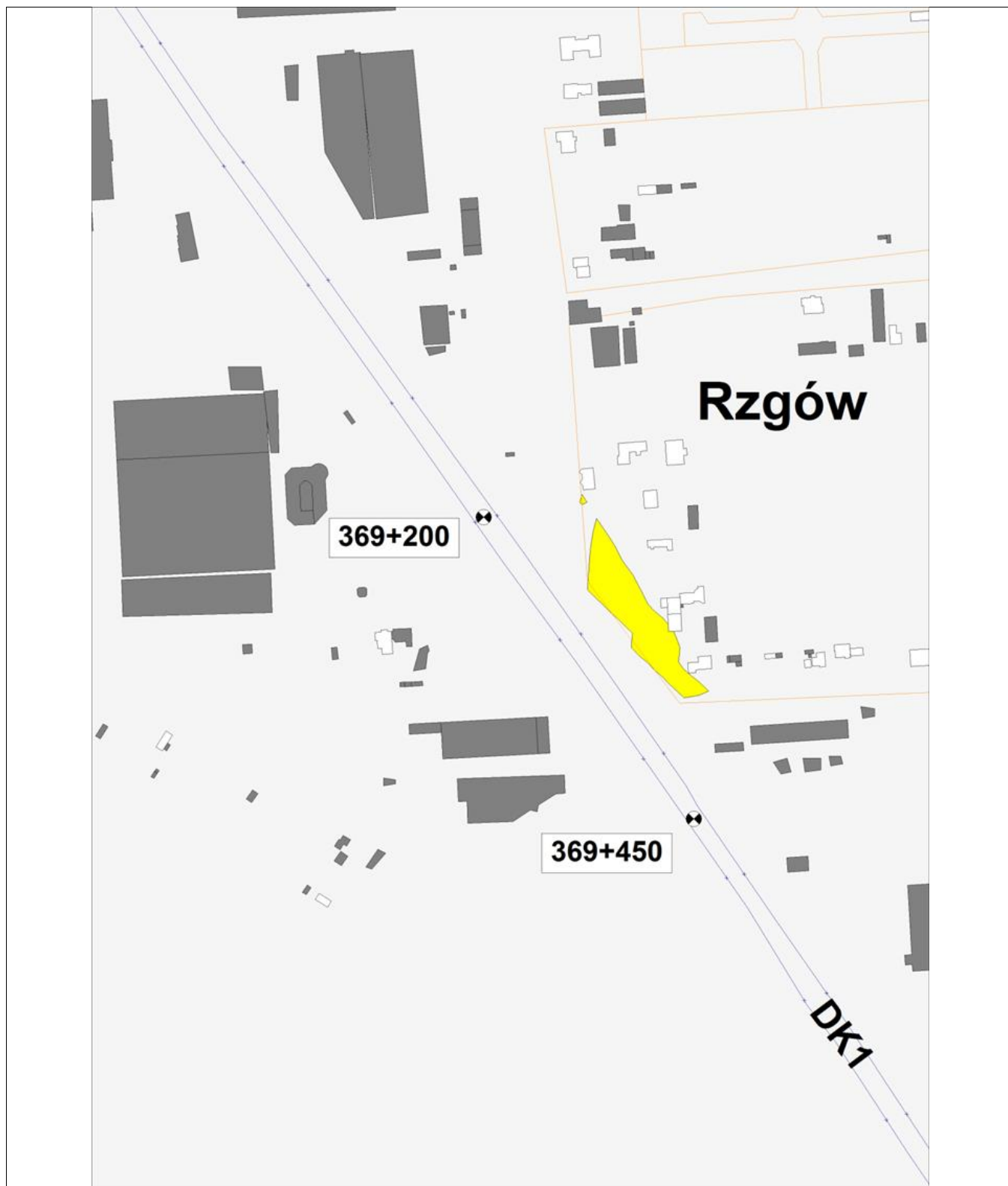
Rozkład poziomu dziennie-wieczorno-nocnego L_{DWN} – stan po realizacji Programu

- Ryc. 7 DK 1 RZGÓW – TUSZYN – przed realizacją Programu



Liczba mieszkańców objęta zakresem Programu	19	Rozkład poziomu dziennie-wieczorno-nocnego L_{DWN} – stan przed realizacją Programu
Eekol [%]	96	
Eekon	112	

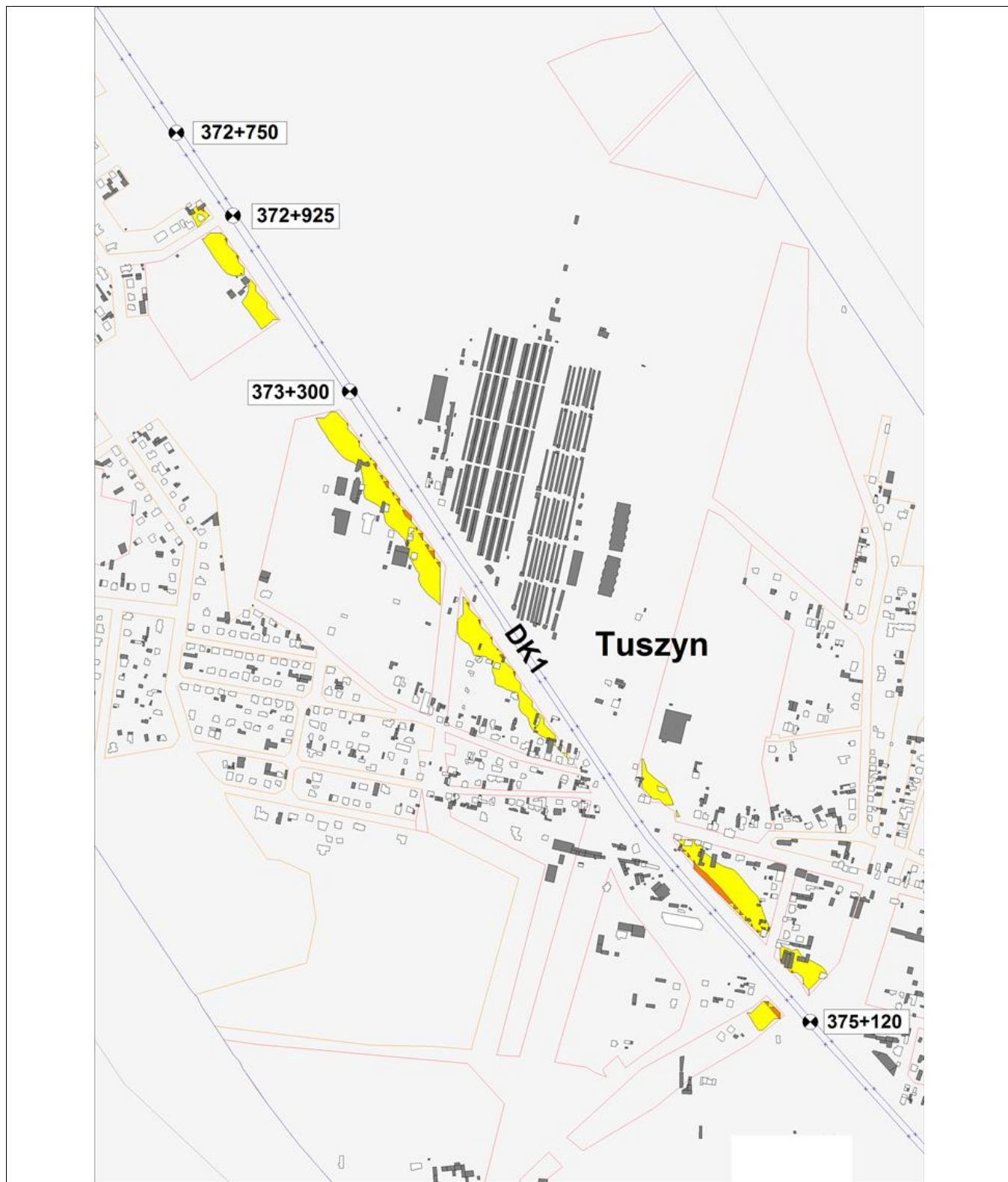
- Ryc. 8 DK 1 RZGÓW – TUSZYN – po realizacji Programu



Liczba mieszkańców objęta zakresem Programu	19
Eekol [%]	96
Eekon	112

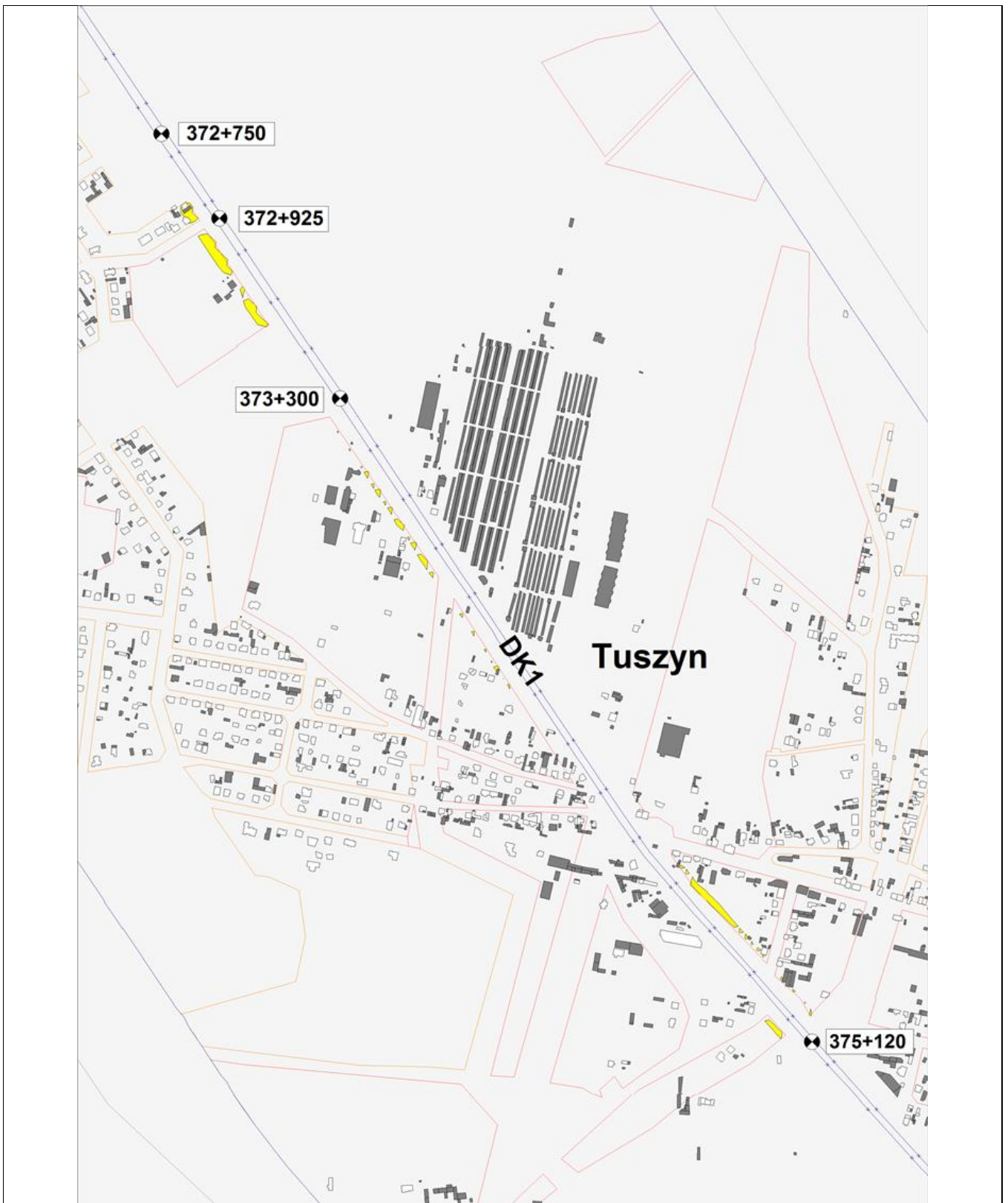
Rozkład poziomu dziennie-wieczorno-nocnego L_{DWN} – stan po realizacji Programu

- Ryc. 9 DK 1 RZGÓW – TUSZYN – przed realizacją Programu



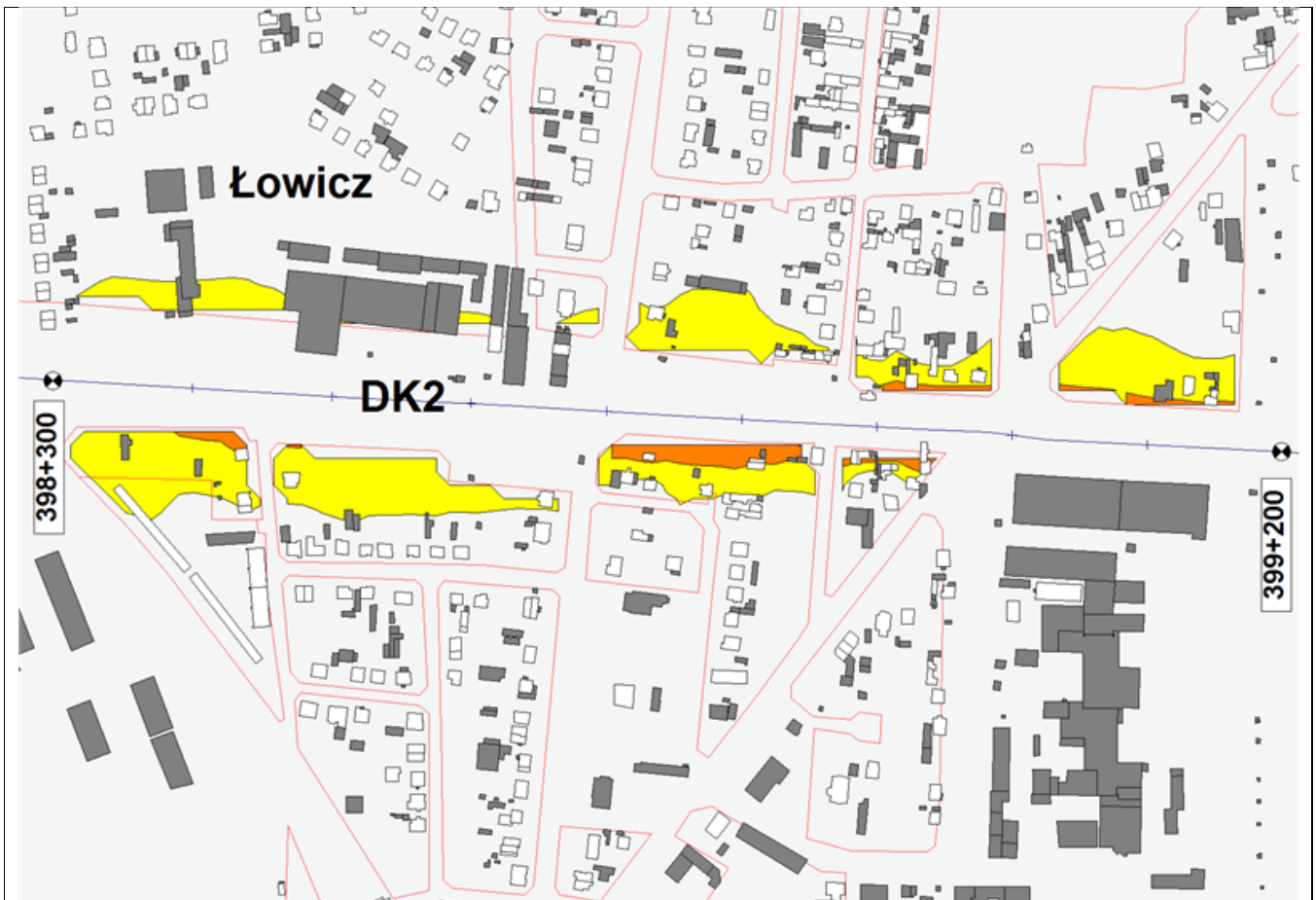
Liczba mieszkańców objęta zakresem Programu	237	Rozkład poziomu nocnego L_N – stan przed realizacją Programu
Eekol [%]	96	
Eekon	416	

Ryc. 10 DK 1 RZGÓW – TUSZYN – po realizacji Programu



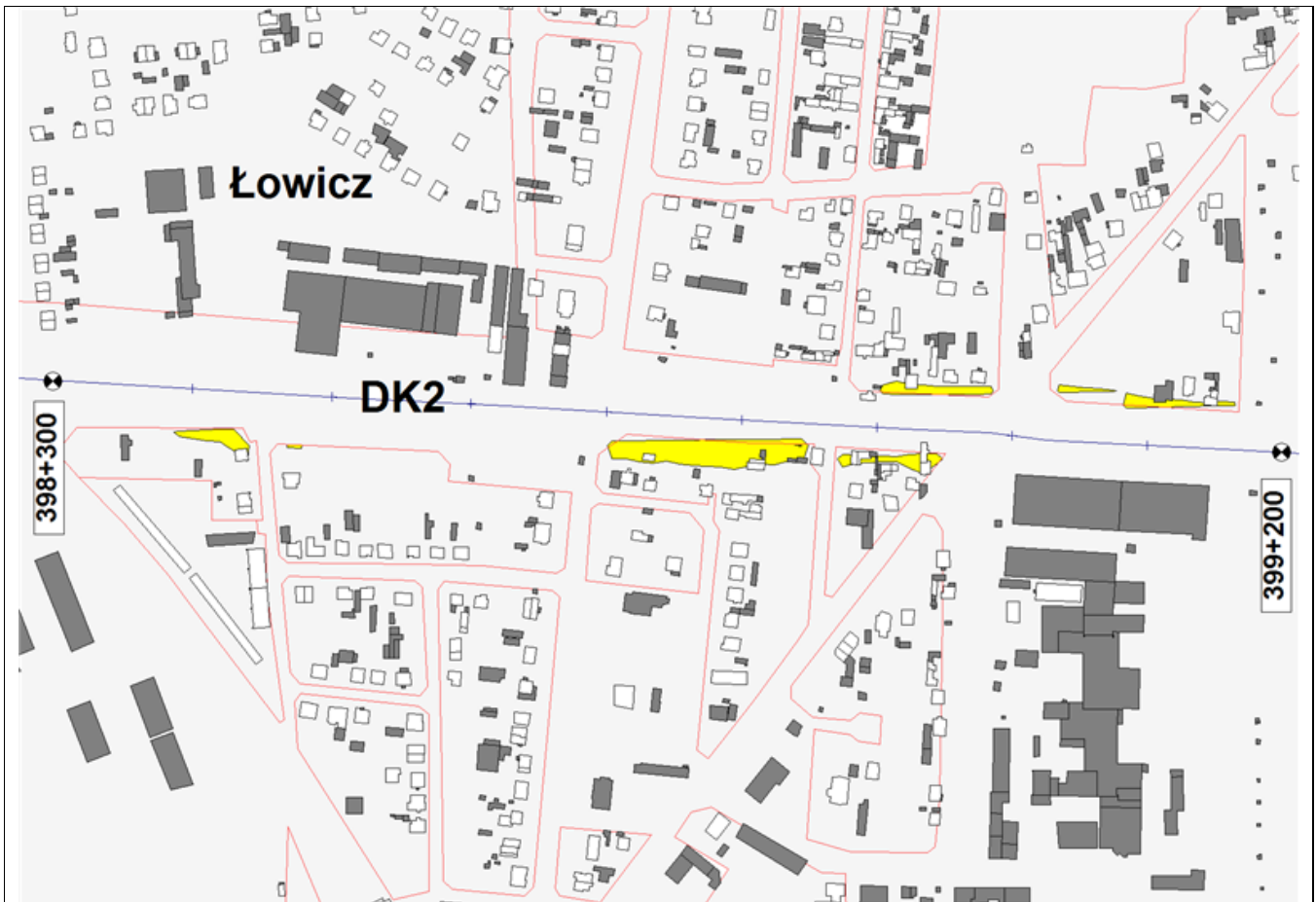
Liczba mieszkańców objęta zakresem Programu	237
Eekol [%]	96
Eekon	416

Rozkład poziomu nocnego L_N – stan po realizacji Programu

Ryc. 11 DK 2 (obecnie DK2) ŁOWICZ /OBWODNICA/ – przed realizacją Programu

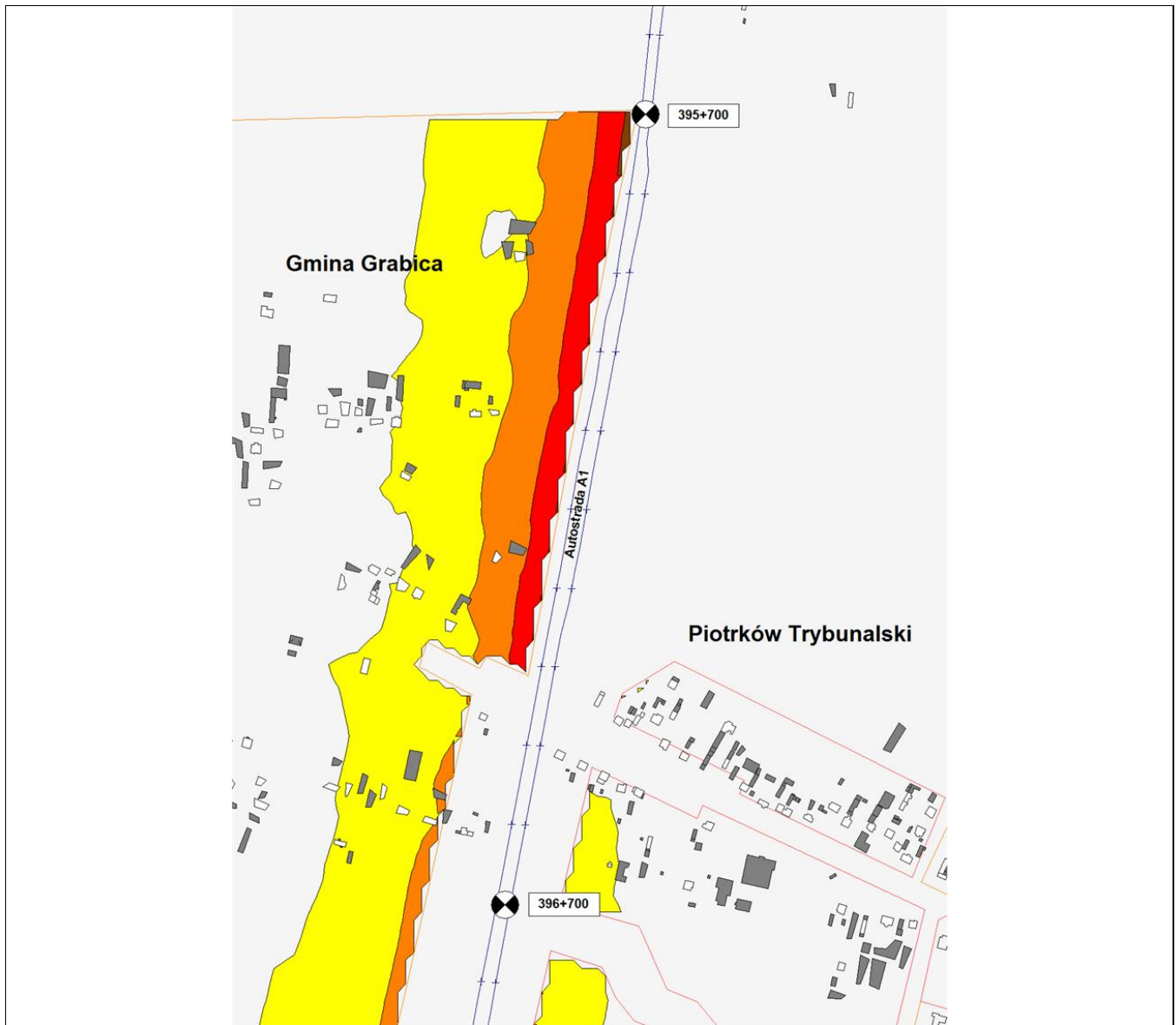
Liczba mieszkańców objęta zakresem Programu	167	Rozkład poziomu nocnego L_N – stan przed realizacją Programu
Eekol [%]	95	
Eekon	888	

Ryc. 12 DK 2 (obecnie DK2) ŁOWICZ /OBWODNICA/ – po realizacji Programu

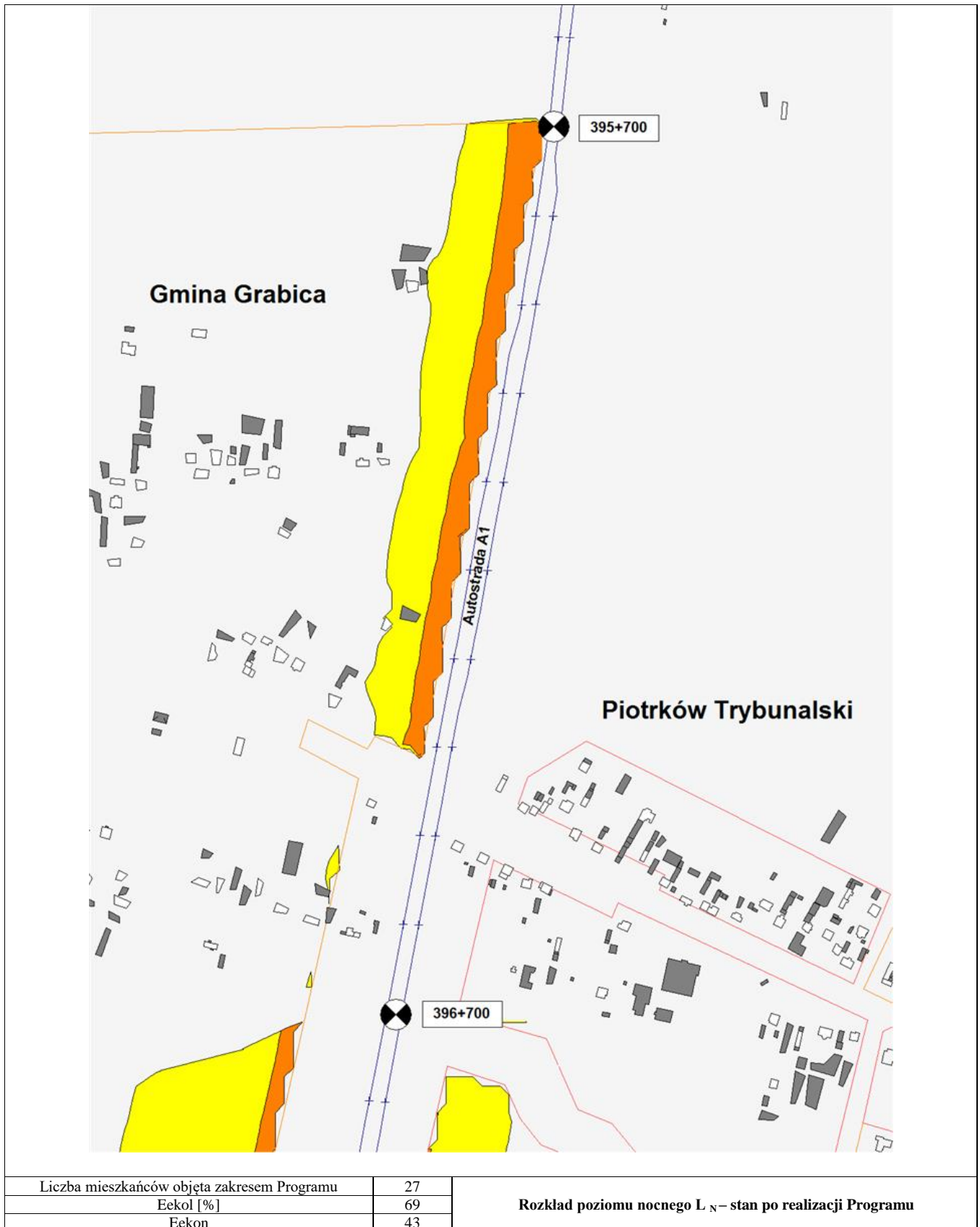


Liczba mieszkańców objęta zakresem Programu	167	Rozkład poziomu L_N – stan po realizacji Programu
Eekol [%]	95	
Eekon	888	

Ryc. 13 AUTOSTRADA A1 – DROGA 8 – ROKSZYCE – przed realizacją Programu



Liczba mieszkańców objęta zakresem Programu	27	Rozkład poziomu nocnego L_N – stan przed realizacją Programu
Eekol [%]	69	
Eekon	43	

Ryc. 14 AUTOSTRADA A1 – DROGA 8 – ROKSZYCE – po realizacji Programu

17. STRESZCZENIE W JĘZYKU NIESPECJALISTYCZNYM

Opracowanie programu ochrony środowiska przed hałasem wynika z obowiązku nałożonego w art. 119 ustawy z dnia 27.04.2001 r. Prawo ochrony środowiska (tekst jednolity: Dz. U. z 2017 r., poz. 519 ze zm.). Wymóg ten został wprowadzony do ustawy Poś poprzez implementację Dyrektywy 2002/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady Unii Europejskiej z dnia 25.06.2002 r. odnoszącej się do oceny i zarządzania poziomem hałasu w środowisku.

Konieczność aktualizacji „*Programu ochrony środowiska przed hałasem dla terenów poza aglomeracjami, położonych wzdłuż dróg krajowych i ekspresowych z terenu województwa łódzkiego, których eksploatacja spowodowała negatywne oddziaływanie, tj. przekroczone zostały dopuszczalne poziomy hałasu, określone wskaźnikiem hałasu L_{DWN} i L_N na lata 2009-2014*” wynika z zapisów art. 119 ust. 6 ustawy Poś.

Merytoryczną podstawą opracowania Aktualizacji Programu są zaktualizowane mapy terenów zagrożonych hałasem (mapy konfliktów akustycznych), które stanowią podstawę niniejszego opracowania.

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

Dokument wskazuje również kierunki działań, mające na celu zapobieganie powstawaniu nowych rejonów konfliktów akustycznych oraz dokonuje podsumowania działań określonych w poprzednim Programie.

Aktualizacja Programu swoim zakresem obejmuje odcinki dróg krajowych na terenie województwa łódzkiego, po których przejeżdża ponad 6 000 000 pojazdów rocznie, dla których zgodnie z § 2 ust. 1 lit. a rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 grudnia 2006 r. w sprawie dróg, linii kolejowych i lotnisk, których eksploatacja może powodować negatywne oddziaływanie akustyczne na znacznych obszarach, dla których jest wymagane sporządzenie map akustycznych, oraz sposobów określania granic terenów objętych tymi mapami (Dz. U. z 2007 r., Nr 1, poz. 8), powstał obowiązek opracowania map akustycznych. Obowiązek ten powstał z dniem wejścia w życie rozporządzenia.

Niniejszy dokument obejmuje swym zakresem tereny położone w sąsiedztwie najbardziej obciążonych ruchem dróg krajowych (pow. 6 mln pojazdów na rok), zlokalizowanych w województwie łódzkim.

Zestawienia tabelaryczne obejmujące naruszenia standardów jakości środowiska wraz z podaniem zakresu naruszenia, liczbą osób objętą naruszeniami i rozkładem wskaźnika M dla poszczególnych odcinków dróg objętych opracowaniem przedstawiono poniżej.

Tabela 47. Naruszenia standardów jakości środowiska wraz z podaniem zakresu naruszenia, liczbą osób objętą naruszeniami i rozkładem wskaźnika M dla poszczególnych odcinków dróg objętych opracowaniem.

Numer drogi	Kilometraż		Opis odcinka	Wielkość przekroczeń [dB]		Wielkość wskaźnika M		Liczba ludności narażonej na ponadnormatywny hałas
	początkowy	końcowy		Wskaźnik L _{DWN}	Wskaźnik L _N	Wskaźnik L _{DWN}	Wskaźnik L _N	
	[km]	[km]						
91	335+458	340+719	Zgierz /przejście/	0-15	0-10*	0-60	0-30	1916
91	340+719	343+727	Zgierz - Łódź	0-15	0-10*	0-65	0-65	3692
1	362+927	366+948	Łódź - Rzgów	0-5	0-5	0-2	0-2	156
1	366+948	375+120	Rzgów - Tuszyn	0-10	0-10	0-10	0-10	237
1	375+120	382+333	Tuszyn – Skrzyżowanie z drogą A1	0-5**	0-5	0-2	0-2	116
92	397+451	400+387	Łowicz /obwodnica/	0-10	0-10	0-2	0-2	167
A1	395+336	399+837	Droga 8 – Rokszyce	powyżej 15**	0-15**	0-2	0-2	83
S8	324+772	326+802	Droga A1 – Byki	0-15	0-15	0-2	0-5	76
S8	326+802	335+196	Byki – Meszcze	0-10	0-10	0-1	0-1	52
S8	335+196	340+421	Meszcze – Wolbórz	0-5	0-10**	0-2	0-2	125
S8	340+421	349+083	Wolbórz – Tomaszów Mazowiecki	0-10	0-10	0-2	0-5	165
S8	349+083	354+379	Tomaszów Mazowiecki /obwodnica/	0-15	0-10	0-5	0-2	415
S8	354+379	368+932	Tomaszów Mazowiecki – Czerniewice	0-20	0-15	0-10	0-10	856
S8	368+932	383+662	Czerniewice – Rawa Mazowiecka	0-5*	0-10	0-2	0-2	364
S8	383+662	385+901	Rawa Mazowiecka /obwodnica/	0-10	0-10	0-5	0-5	378
S8	385+901	393+058	Rawa Mazowiecka – Babsk	0-10	0-15**	0-2	0-2	182
S8	393+058	407+277	Babsk – Huta Zawadzka	0-15**	0-15**	0-5	0-10	121
S8	407+277	408+753	Huta Zawadzka – Granica Województwa	0-10	0-15	0-2	0-2	18

* pojedyncze budynki narażone na hałas nieznacznie przekraczający podany zakres.

** przekroczenia w podanym zakresie nie obejmują budynków mieszkalnych.

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

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

Tabela 48. Podstawowe kierunki i zakres działań niezbędnych do przywrócenia standardów jakości środowiska dla poszczególnych odcinków dróg objętych opracowaniem.

Okres	Zakres działań	Lata
Krótkoterminowy	Zadania główne – prowadzone na terenach, na których występują przekroczenia poziomów dopuszczalnych powyżej 5 dB: - Działanie 1: wymiana nawierzchni drogowej na nawierzchnię o ograniczonej hałaśliwości, - Działanie 2: ograniczenie prędkości ruchu pojazdów. Zadania wspomagające na terenach, na których występują przekroczenia poziomów dopuszczalnych hałasu w dowolnym zakresie: - kontrola stanu nawierzchni drogowej, - kontrola przestrzegania przepisów odnośnie prędkości ruchu, - uwzględnianie zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu dla nowotworzonych planów zagospodarowania przestrzennego.	Do 2020
Długoterminowy	Zadania, których realizacja nie jest możliwa, lub jest niewskazana w okresie krótkoterminowym, a także kontynuacja zadań realizowanych w okresie krótkoterminowym. _ uwzględnianie zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu dla nowotworzonych planów zagospodarowania przestrzennego - nałożenie obowiązku sporządzenia przeglądu ekologicznego w zakresie oddziaływania hałasu na odcinkach objętych zadaniami w okresie krótkoterminowym, w razie stwierdzenia przekroczeń na etapie sporządzania kolejnej mapy akustycznej.	Do 2020 oraz po 2020

W okresie krótkoterminowym zaproponowano zadania inwestycyjne. W pierwszym etapie, należy wymienić nawierzchnię na nawierzchnię o zredukowanej hałaśliwości (uziarnienie nie mniejsze niż 10 mm) lub ograniczyć prędkość ruchu pojazdów. Następnie, jeśli aktualizacja map akustycznych wykaże dalsze przekroczenia poziomów dopuszczalnych hałasu, to na etapie ustawowej aktualizacji Programu, należy nałożyć na zarządzającego obowiązek sporządzenia przeglądu ekologicznego w zakresie oddziaływania hałasu. Przegląd ekologiczny będzie miał za zadanie określić, czy w danym rejonie konieczne jest ustanowienie obszaru ograniczonego użytkowania.

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

Zadania wspomagające opierają się na działaniach, których realizacja jest konieczna aby zmniejszać wielkość emisji hałasu do środowiska. Ich celem będzie również zwiększenie świadomości zagrożenia hałasem i jego wpływu na zdrowie człowieka. Dla osiągnięcia powyższego celu zakłada się realizację w perspektywie strategii krótkookresowej następujących działań:

- konsekwentna realizacja planów inwestycyjnych Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. Należy przy tym przyjąć jako zasadę stosowanie najnowszych sposobów ograniczenia ponadnormatywnego hałasu, niedopuszczenie nowych odcinków dróg o znacznym obciążeniu ruchem, do ich późniejszego obudowywania obiektami mieszkalnymi (wskazanie dla prowadzonej polityki planowania przestrzennego) oraz przeprowadzanie bieżących remontów nawierzchni dotychczasowych odcinków,

- konsekwentna realizacja zapisów raportów oddziaływania na środowisko, analiz porealizacyjnych oraz innych opracowań środowiskowych, które będą wykonane dla budowanych oraz przebudowywanych w przyszłości odcinków dróg krajowych.

Jednym z najważniejszych aspektów polityki antyhałasowej jest właściwe planowanie przestrzenne w sąsiedztwie dróg, w szczególności uwzględnianie zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu dla nowotworzonych planów zagospodarowania przestrzennego. Prowadzenie corocznych, wiosennych przeglądów stanu nawierzchni drogowej pozwoli utrzymać drogi w należyтым stanie technicznym. Z każdorazowego przeglądu, wykonanego przez specjalne zespoły wyznaczone do tego zadania, powinien być sporządzony raport o stanie nawierzchni drogowej. Raport powinien zawierać informacje o stanie jezdni na poszczególnych odcinkach (np. typ nawierzchni, liczba kolein, dziur, źle osadzonych studzienek itp. – wraz z lokalizacją). Gotowy raport powinno konsultować się z właściwymi organami samorządu terytorialnego w celu określenia priorytetów. Na podstawie powyższego raportu powinna co roku powstawać aktualna lista odcinków dróg przeznaczonych do remontu.

Tabela 49. Przykład raportu o stanie nawierzchni

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

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

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

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

Analizy akustyczne dla odcinków dróg objętych zadaniami inwestycyjnymi (remonty/wymiany nawierzchni) zostały przedstawione w części graficznej Programu. Dla pozostałych zadań części graficznej nie opracowuje się.

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

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

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

Tabela 50. Szacunkowe koszty jednostkowe realizacji zadań

Zadanie	Koszt jednostkowy (netto)
Remont/wymiana nawierzchni drogowej	150 zł / m ²
Ograniczenie prędkości ruchu na odcinku drogi (znak B-33)	5 tys. zł / odcinek

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

Poniżej przedstawiono podstawowe kierunki i zakres działań niezbędnych do przywrócenia standardów jakości środowiska wraz z harmonogramem rzeczowo-finansowym, w odniesieniu do dróg krajowych objętych zakresem niniejszego dokumentu oraz podmiotów, do których skierowane są obowiązki ustalone w niniejszej Aktualizacji.

Na szczególną uwagę zwraca fakt, iż w 2012 roku oddano do użytku całkowicie przebudowaną drogę krajową nr 8 (DK8), na całej długości rozpatrywanego odcinka (od autostrady A1 do granicy z województwem mazowieckim), dostosowując ją do parametrów drogi ekspresowej.

Zarządca drogi (GDDKiA) wykonał zabezpieczenia akustyczne pokrywające się we wszystkich rejonach występowania przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu wykazanych w zaktualizowanych mapach akustycznych. (W związku z powyższym dla wskazanego odcinka S8 zaproponowano jedynie działania wspomagające, a ocena skuteczności zastosowanych zabezpieczeń antyhałasowych będzie przeprowadzona na etapie opracowania kolejnej mapy akustycznej.

Tabela 51. Harmonogram rzeczowo-finansowy planowanych działań na poszczególnych odcinkach dróg objętych opracowaniem.

Kolejność realizacji	Droga krajowa	Kilometraż		Odcinek	Zadanie	Jednostka odpowiedzialna	Koszt [mln zł]	Termin realizacji
1	DK91	340+719	343+727	Zgierz - Łódź	Wymiana nawierzchni na nawierzchnię o ograniczonej hałaśliwości na odcinku od km 341+120 do km 342+250 oraz od km 342+550 do km 343+350	Zarządzający drogą	2,03	Do 2020
					Prowadzenie przeglądów stanu nawierzchni drogowej.	Zarządzający drogą	bezkosztowe	Do 2020
					Kontrola przestrzegania przepisów odnośnie dopuszczalnej prędkości	Policja	bezkosztowe	Do 2020
					Uwzględnianie zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu dla nowotworzonych planów zagospodarowania przestrzennego.	Rada gminy Zgierz	bezkosztowe	Do 2020
2	DK91	335+458	340+719	Zgierz /przejście/	Wymiana nawierzchni na nawierzchnię o ograniczonej hałaśliwości na odcinku od km 337+350 do km 340+719	Zarządzający drogą	3,54	Do 2020
					Prowadzenie przeglądów stanu nawierzchni drogowej.	Zarządzający drogą	bezkosztowe	Do 2020
					Kontrola przestrzegania przepisów odnośnie dopuszczalnej prędkości	Policja	bezkosztowe	Do 2020
					Uwzględnianie zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu dla nowotworzonych planów zagospodarowania przestrzennego.	Rada gminy Zgierz	bezkosztowe	Do 2020
3	DK1	366+948	375+120	Rzgów - Tuszyń	Wymiana nawierzchni na nawierzchnię o ograniczonej hałaśliwości na odcinku od km 373+300 do km 374+650 oraz Wariant 2: ograniczenie prędkości do 50 km/h na odcinku od km 369+200 do km 369+450 oraz od km 372+750 do km 372+925	Zarządzający drogą	2,85	Do 2020
					Prowadzenie przeglądów stanu nawierzchni drogowej.	Zarządzający drogą	bezkosztowe	Do 2020
					Kontrola przestrzegania przepisów odnośnie dopuszczalnej prędkości	Policja	bezkosztowe	Do 2020
					Uwzględnianie zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu dla nowotworzonych planów zagospodarowania przestrzennego.	Rady gminy Rzgów, Tuszyń	bezkosztowe	Do 2020
4	DK92	397+451	400+387	Łowicz /obwodnica/	Wymiana nawierzchni na nawierzchnię o ograniczonej hałaśliwości na odcinku od km 398+300 do km 399+200	Zarządzający drogą	0,94	Do 2020
					Prowadzenie przeglądów stanu nawierzchni drogowej.	Zarządzający drogą	bezkosztowe	Do 2020
					Kontrola przestrzegania przepisów odnośnie dopuszczalnej prędkości	Policja	bezkosztowe	Do 2020
					Uwzględnianie zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu dla nowotworzonych planów zagospodarowania przestrzennego.	Rada gminy Łowicz	bezkosztowe	Do 2020
5	A1	395+336	399+837	Droga 8 – Rokszyce	Wymiana nawierzchni na nawierzchnię o ograniczonej hałaśliwości na odcinku od km 395+700 do km 396+700	Zarządzający drogą	3,15	Do 2020
					Prowadzenie przeglądów stanu nawierzchni drogowej.	Zarządzający drogą	bezkosztowe	Do 2020
					Kontrola przestrzegania przepisów odnośnie dopuszczalnej prędkości	Policja	bezkosztowe	Do 2020
					Uwzględnianie zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu dla nowotworzonych planów zagospodarowania przestrzennego.	Rady gmin Grabica, Piotrków Trybunalski	bezkosztowe	Do 2020
6	DK1	362+927	366+948	Łódź - Rzgów	Prowadzenie przeglądów stanu nawierzchni drogowej.	Zarządzający drogą	bezkosztowe	Do 2020
					Kontrola przestrzegania przepisów odnośnie dopuszczalnej prędkości	Policja	bezkosztowe	Do 2020
					Uwzględnianie zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu dla nowotworzonych planów zagospodarowania przestrzennego.	Rada gminy Rzgów	bezkosztowe	Do 2020
					Prowadzenie przeglądów stanu nawierzchni drogowej.	Zarządzający drogą	bezkosztowe	Do 2020
7	DK1	375+120	382+333	Tuszyń – Skrzyżowanie z drogą A1	Kontrola przestrzegania przepisów odnośnie dopuszczalnej prędkości	Policja	bezkosztowe	Do 2020
					Uwzględnianie zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu dla nowotworzonych planów zagospodarowania przestrzennego.	Rada gminy Tuszyń	bezkosztowe	Do 2020
					Prowadzenie przeglądów stanu nawierzchni drogowej.	Zarządzający drogą	bezkosztowe	Do 2020
					Kontrola przestrzegania przepisów odnośnie dopuszczalnej prędkości	Policja	bezkosztowe	Do 2020
8	S8	324+772	326+802	Droga A1 – Byki	Uwzględnianie zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu dla nowotworzonych planów zagospodarowania przestrzennego.	Rady gmin Grabica, Moszczenica, Piotrków Trybunalski	bezkosztowe	Do 2020
					Prowadzenie przeglądów stanu nawierzchni drogowej.	Zarządzający drogą	bezkosztowe	Do 2020
					Kontrola przestrzegania przepisów odnośnie dopuszczalnej prędkości	Policja	bezkosztowe	Do 2020
					Uwzględnianie zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu dla nowotworzonych planów zagospodarowania przestrzennego.	Rady gmin Piotrków Trybunalski, Moszczenica	bezkosztowe	Do 2020
9	S8	326+802	335+196	Byki – Meszcze	Prowadzenie przeglądów stanu nawierzchni drogowej.	Zarządzający drogą	bezkosztowe	Do 2020
					Kontrola przestrzegania przepisów odnośnie dopuszczalnej prędkości	Policja	bezkosztowe	Do 2020
					Uwzględnianie zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu dla nowotworzonych planów zagospodarowania przestrzennego.	Rady gmin Piotrków Trybunalski, Moszczenica	bezkosztowe	Do 2020
					Prowadzenie przeglądów stanu nawierzchni drogowej.	Zarządzający drogą	bezkosztowe	Do 2020

10	S8	335+196	340+421	Meszczce – Wolbórz	Prowadzenie przeglądów stanu nawierzchni drogowej.	Zarządzający drogą	bezkosztowe	Do 2020
					Kontrola przestrzegania przepisów odnośnie dopuszczalnej prędkości	Policja	bezkosztowe	Do 2020
					Uwzględnianie zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu dla nowotworzonych planów zagospodarowania przestrzennego.	Rady gmin Wolbórz, Piotrków Trybunalski	bezkosztowe	Do 2020
11	S8	340+421	349+083	Wolbórz – Tomaszów Mazowiecki	Prowadzenie przeglądów stanu nawierzchni drogowej.	Zarządzający drogą	bezkosztowe	Do 2020
					Kontrola przestrzegania przepisów odnośnie dopuszczalnej prędkości	Policja	bezkosztowe	Do 2020
					Uwzględnianie zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu dla nowotworzonych planów zagospodarowania przestrzennego.	Rady gmin Wolbórz, Tomaszów Mazowiecki	bezkosztowe	Do 2020
12	S8	349+083	354+379	Tomaszów Mazowiecki /obwodnica/	Prowadzenie przeglądów stanu nawierzchni drogowej.	Zarządzający drogą	bezkosztowe	Do 2020
					Kontrola przestrzegania przepisów odnośnie dopuszczalnej prędkości	Policja	bezkosztowe	Do 2020
					Uwzględnianie zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu dla nowotworzonych planów zagospodarowania przestrzennego.	Rada gminy Tomaszów Mazowiecki	bezkosztowe	Do 2020
13	S8	354+379	368+932	Tomaszów Mazowiecki – Czerniewice	Prowadzenie przeglądów stanu nawierzchni drogowej.	Zarządzający drogą	bezkosztowe	Do 2020
					Kontrola przestrzegania przepisów odnośnie dopuszczalnej prędkości	Policja	bezkosztowe	Do 2020
					Uwzględnianie zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu dla nowotworzonych planów zagospodarowania przestrzennego.	Rady gmin Tomaszów Mazowiecki, Lubochnia, Czerniewice	bezkosztowe	Do 2020
14	S8	368+932	383+662	Czerniewice – Rawa Mazowiecka	Prowadzenie przeglądów stanu nawierzchni drogowej.	Zarządzający drogą	bezkosztowe	Do 2020
					Kontrola przestrzegania przepisów odnośnie dopuszczalnej prędkości	Policja	bezkosztowe	Do 2020
					Uwzględnianie zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu dla nowotworzonych planów zagospodarowania przestrzennego.	Rady gmin Czerniewice, Rawa Mazowiecka	bezkosztowe	Do 2020
15	S8	383+662	385+901	Rawa Mazowiecka /obwodnica/	Prowadzenie przeglądów stanu nawierzchni drogowej.	Zarządzający drogą	bezkosztowe	Do 2020
					Kontrola przestrzegania przepisów odnośnie dopuszczalnej prędkości	Policja	bezkosztowe	Do 2020
					Uwzględnianie zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu dla nowotworzonych planów zagospodarowania przestrzennego.	Rada gminy Rawa Mazowiecka	bezkosztowe	Do 2020
16	S8	385+901	393+058	Rawa Mazowiecka – Babsk	Prowadzenie przeglądów stanu nawierzchni drogowej.	Zarządzający drogą	bezkosztowe	Do 2020
					Kontrola przestrzegania przepisów odnośnie dopuszczalnej prędkości	Policja	bezkosztowe	Do 2020
					Uwzględnianie zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu dla nowotworzonych planów zagospodarowania przestrzennego.	Rady gmin Rawa Mazowiecka, Biała Rawska, Kowiesy	bezkosztowe	Do 2020
17	S8	393+058	407+277	Babsk – Huta Zawadzka	Prowadzenie przeglądów stanu nawierzchni drogowej.	Zarządzający drogą	bezkosztowe	Do 2020
					Kontrola przestrzegania przepisów odnośnie dopuszczalnej prędkości	Policja	bezkosztowe	Do 2020
					Uwzględnianie zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu dla nowotworzonych planów zagospodarowania przestrzennego.	Rady gmin Biała Rawska, Kowiesy	bezkosztowe	Do 2020
18	S8	407+277	408+753	Huta Zawadzka – Granica Województwa	Prowadzenie przeglądów stanu nawierzchni drogowej.	Zarządzający drogą	bezkosztowe	Do 2020
					Kontrola przestrzegania przepisów odnośnie dopuszczalnej prędkości	Policja	bezkosztowe	Do 2020
					Uwzględnianie zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu dla nowotworzonych planów zagospodarowania przestrzennego.	Rada gminy Kowiesy	bezkosztowe	Do 2020

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

Natomiast organy administracji publicznej są zobowiązane do prowadzenia odpowiedniej polityki w zakresie planowania przestrzennego. W tabeli poniżej przedstawiono ograniczenia i obowiązki podmiotów uczestniczących w realizacji Programu.

Tabela 52. Podmioty, do których skierowane są obowiązki ustalone w Programie w odniesieniu do poszczególnych odcinków dróg objętych opracowaniem.

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

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

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

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

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

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

Całkowity koszt programu do 2020 r. wyniesie 12,5 mln zł i w całości pokryty powinien zostać przez zarządzającego drogami krajowymi (obecnie GDDKiA).

Realizacja zadań Programu nie będzie miała negatywnych skutków dla środowiska.

Załącznik nr 4 do uchwały Nr LII/650/18
Sejmiku Województwa Łódzkiego
z dnia 29 maja 2018 r.

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

Sejmik Województwa Łódzkiego na etapie opracowania projektu Uchwały Sejmiku Województwa Łódzkiego w sprawie określenia programu ochrony środowiska przed hałasem dla terenów poza aglomeracjami, objętych przekroczeniami dopuszczalnych poziomów hałasu, położonych wzdłuż dróg krajowych województwa łódzkiego, po których przejeżdża ponad 6 mln pojazdów rocznie, zapewnił udział społeczeństwa na zasadach i w terminach określonych w Ustawie z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2016 r., poz. 672).

Sejmik Województwa Łódzkiego w terminie od dnia 28.04.2016 r. do dnia 19.05.2016 r. włącznie podał do publicznej wiadomości informację o przystąpieniu do opracowywania projektu programu ochrony środowiska przed hałasem dla terenów poza aglomeracjami, objętych przekroczeniami dopuszczalnych poziomów hałasu, położonych wzdłuż dróg krajowych województwa łódzkiego, po których przejeżdża ponad 6 mln pojazdów rocznie poprzez:

- umieszczenie obwieszczenia na tablicy ogłoszeń Urzędu Marszałkowskiego Województwa Łódzkiego, w terminie 28.04.2016 r.– 19.05.2016 r.,
- umieszczenie obwieszczenia na tablicy ogłoszeń właściwych urzędów gmin oraz starostw objętych zakresem Programu, w terminie 28.04.2016 r. – 19.05.2016 r.,
- umieszczenie obwieszczenia na stronie <http://www.lodzkie.pl>, w terminie 28.04.2016 r. – 19.05.2016 r.

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

Wersja papierowa dostępna była w siedzibie Urzędu Marszałkowskiego Województwa Łódzkiego w Łodzi, przy al. Piłsudskiego 8, pok. 406a, w godzinach pracy Urzędu. Obwieszczenie ww. sprawie ukazało się także w prasie o zasięgu wojewódzkim.

Uwagi i wnioski można było składać w następującej formie:

- pisemnej na adres Departamentu Rolnictwa i Ochrony Środowiska Urzędu Marszałkowskiego Województwa Łódzkiego w Łodzi, Al. Piłsudskiego 8, 90-051 Łódź,

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

ZGŁOSZONE UWAGI ORAZ SPOSÓB ROZPATRZENIA

Podczas trwających konsultacji wpłynęło pismo Pani Joanny Wasilewskiej - Kłęb Zastępcy Dyrektora Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Łodzi znak: OŁ.I-2.530.231.2016sm z dnia 19.02.2016 r. wraz z pismem znak: OŁ.I-2.530.250.2016smz dnia 27.06.2016 r., w którym zgłosiła swoje uwagi do projektu programu. Wszystkie uwagi zostały przeanalizowane.

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

Lp.	Zgłaszający	Uwagi Zgłaszającego	Ustosunkowanie się do przesłanej uwagi
1.	Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Łodzi	<p>1."Program oparto na danych ruchowych z lat ubiegłych (2012-2014), w chwili obecnej już nieaktualnych. Aktualne dane w zakresie natężenia ruchu po drogach krajowych- Generalny Pomiar Ruchu 2015, dostępny jest na stronach internetowych GDDKiA. Ponadto w latach 2012, 2013, 2014 oddawane były nowe odcinki dróg krajowych uległy przełożeniu oraz zostały przekazane innym zarządom. Zgodnie z art. 10 ust. 5 ustawy o drogach publicznych, drogi te obecnie znajdują się w zarządzie Województwa Łódzkiego. Ponieważ w Programie wskazywany jest obowiązek sprawozdawczości, uchwalanie go w obecnym brzmieniu powodować będzie olbrzymie zamieszanie na etapie sprawozdawczości. Dodatkowo ze względu na nakazywanie działań niewłaściwym zarządom dróg (krajowych, wojewódzkich, powiatowych czy gminnych) czyni te obowiązki niewykonalnymi".</p> <p>2."Odnosząc się do zapisów dotyczących wymian nawierzchni na ciągach dróg GDDKiA (tabela 2) informuje, iż nie przewiduje się wymiany nawierzchni na drodze krajowej nr 1 w rejonie przejścia przez Zgierz (pozycja 1,2). Planowana do realizacji droga ekspresowa S14- zachodnia obwodnica Łodzi ma na celu znaczące zmniejszenie natężenia ruchu w rejonie przejścia przez Zgierz. W zakresie pozycji 3- DK1 Rzgów-Tuszyn zmniejszenie natężenia ruchu i związana z tym emisja hałasu</p>	<p>Uwaga uwzględniona częściowo Podstawą do określenia „projektu programu” były „Mapy akustyczne dla dróg krajowych o ruchu powyżej 3 000 000 pojazdów w województwie łódzkim” (uwzględniające także drogi o obciążeniu ruchem powyżej 6 mln. pojazdów rocznie), wykonane przez firmę Hydrogeotechnika Sp. z o.o. z siedzibą przy ul. Ściegiennego 262a w Kielcach, przedłożone przez Generalną Dyrekcję Dróg Krajowych i Autostrad z siedzibą przy ul. Żelaznej 59 w Warszawie w dniu 25 kwietnia 2012 r. w Urzędzie Marszałkowskim Województwa Łódzkiego oraz „Aktualizacja map akustycznych w zakresie wskaźnika L_{DWN} i L_N woj. łódzkie” przekazana przez Generalną Dyrekcję Dróg Krajowych i Autostrad przy piśmie z dnia 4 czerwca 2013 r., znak: GDDKiA/DSR-ZG/pz/H/264/24/13. Mając na uwadze, że:</p> <ul style="list-style-type: none"> - odcinki dróg uwzględnione w „projekcie programu” objęte były uchwałą Nr LVIII/1583/10 z dnia 29.06.2010 r. w sprawie określenia „Program ochrony środowiska przed hałasem dla terenów poza aglomeracjami położonych wzdłuż dróg krajowych i ekspresowych z terenu województwa łódzkiego, których eksploatacja spowodowała negatywne oddziaływanie akustyczne, tj. przekroczone zostały dopuszczalne poziomy hałasu, określone wskaźnikiem hałasu L_{DWN} i L_N na lata 2009- 2014”, który stracił ważność 31.12.2014 r., - wejście w życie, w dniu 23 października 2012 r. rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 1 października 2012 r. zmieniającego rozporządzenie w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. z 2012 r., poz.1109) spowodowało automatyczną dezaktualizację danych ujętych w mapach akustycznych przedłożonych w 2012 roku przez zarządzających drogami oraz innymi obiektami, a ponad rok trwała pozyskanie „Aktualizacji map akustycznych w zakresie wskaźnika L_{DWN} i L_N woj. łódzkie” od Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad (wystąpienia RŚVI.721.2.9.2012.JG z dnia 23.04.2013 r. oraz 6.08.2013 r.), - wystąpiły problemy z wyłonieniem wykonawców w trakcie przeprowadzania postępowań przetargowych, - w 2015 r. nastąpiła zmiana ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2013 r., poz. 260 ze zm.),nie było możliwe wcześniejsze opracowanie projektu programu dla dróg krajowych o obciążeniu ruchem ponad 6 mln. pojazdów rocznie. <p>Jednocześnie należy zwrócić uwagę, iż zarówno ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony Środowiska (Dz. U. z 2017 r., poz. 519 ze zm.) jak i Dyrektywa 2002/49/WE w sprawie oceny i zarządzania hałasem w środowisku nie wskazują szczególnych okoliczności „zwolnienia” sejmiku województwa z opracowania programu ochrony środowiska przed hałasem, tym bardziej w przypadku wystąpienia przekroczeń poziomów dopuszczalnych. Odnosząc się do zarzutu dotyczącego zmiany zarządzających na odcinkach dróg objętych „projektem programu” chciałbym zwrócić uwagę, iż kwestia zmiany zarządzających i bieżącego przebiegu dróg krajowych na terenie województwa łódzkiego wyjaśniana była w związku z wyrokiem Trybunału Konstytucyjnego z dnia 26 maja 2015 r. dotyczącym zasad przekazywania dróg publicznych. Mając na uwadze pisma Pani Dyrektor z dnia: 30.01.2015 r. znak: OŁ.I2.530.9.2015.2.sm oraz 21.05.2015 r., znak: OŁ.I-2.530.820.2015.sm w projekcie nie uwzględniono odcinków dróg krajowych nr 8, 12, 14, które zgodnie z cytowanymi pismami, w związku z art. 10 ust. 5 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2013 r., poz. 260 ze zm.) nie są obecnie zarządzane przez Generalną Dyrekcję Dróg Krajowych i Autostrad. Od maja 2015 r. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad nie przekazała informacji o innych odcinkach dróg, którymi już nie zarządza. Po przekazaniu przez GDDKiA informacji dotyczącej odcinków dróg, które zmieniły nomenklaturę w związku z oddaniem do użytkowania nowych odcinków dróg ekspresowych i autostrad dokonano korekty numerów dróg zarządzanych przez GDDKiA.</p> <p>Uwaga nieuwzględniona Art. 84 ust. 1 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2017 r., poz. 519 ze zm.) wskazuje, że programy są aktami prawa miejscowego, jakie są tworzone w celu doprowadzenia do przestrzegania standardów jakości środowiska, w przypadkach wskazanych ustawą lub przepisami szczególnymi. W programie m. in. określa się podstawowe kierunki i zakres działań naprawczych niezbędnych do podjęcia w celu przywrócenia standardów jakości środowiska. Działania wskazane do realizacji przez Zarządzającego w niniejszym programie są niezbędnym minimum przewidzianym do realizacji na najbardziej uciążliwych fragmentach dróg i</p>

		<p>nastąpi po oddaniu do użytkowania autostrady A1 na odcinku stryków-Tuszyn. Na przykładzie pozycji 4 wskazującej konieczne do podjęcia działania dla drogi krajowej nr 92 w km 397 +451 do 400+387 należy stwierdzić, że Program nakłada obowiązki poniesienia niczym nieuzasadnionych wydatków środków publicznych. Ze względu na założenia projektu Programu oparte na danych archiwalnych, nieuwzględniających m. in. oddania do użytkowania autostrady A2 i przejęcia przez nią znaczącego potoku ruchu z DK92, w programie wskazywane są działania na odcinkach dróg, zdaniem GDDKiA niewłaściwie wybranych.”</p>	<p>uwzględniają przepis § 7 ust. 3 rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 października 2002 r. w sprawie szczegółowych wymagań, jakim powinien odpowiadać program ochrony środowiska przed hałasem (Dz. U. z 2002 r. Nr 179, poz. 1498), zgodnie z którym działania powinny być podejmowane w pierwszej kolejności na terenach, na których wskaźnik M jest najwyższy. Biorąc pod uwagę, iż w pobliżu dróg objętych programem, a tym samym obowiązkiem przeprowadzenia działań naprawczych występują przekroczenia poziomów dopuszczalnych hałasu wyrażonego wskaźnikiem L_{DWN} rzędu nawet 15 dB, obowiązki nałożone na zarządzającego są jak najbardziej uzasadnione. Zarządzający w swoim wystąpieniu z dnia 19.02.2016 r. zwraca uwagę na niewłaściwy wybór dróg, oraz zaproponowanych działań, nie wskazuje natomiast na czym ów niewłaściwy wybór polega, a także nie wskazuje żadnych działań alternatywnych, w oparciu o które sytuacja akustyczna w pobliżu dróg objętych projektem programu miałyby się poprawić. Należy zwrócić także uwagę, iż zgodnie z art. 119 ust. 6 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2017 r., poz. 519 ze zm) organ opracowujący program ochrony środowiska przed hałasem aktualizuje przedmiotowy dokument m. in. w przypadku wystąpienia okoliczności uzasadniających zmianę planu lub harmonogramu działań przewidzianych do realizacji. Powyższa aktualizacja będzie możliwa po przeanalizowaniu nowych map akustycznych dla dróg krajowych z terenu województwa łódzkiego, które będą opracowane w oparciu o Generalny Pomiar Ruchu 2015.</p>
		<p>3. „, W zakresie wykonywania przeglądów stanu nawierzchni GDDKiA informuje, iż prowadzi je w innym standardzie sprawozdawczości, ogólnopolskim i jednolitym dla wszystkich dróg będących w zarządzie GDDKiA i nie będzie dostosowywała tych przeglądów do lokalnych warunków, przywołanych w projekcie programu. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych proponuje, by nie uchwalać Programu w obecnym kształcie i poczekać na aktualne dane oparte na Generalnym Pomiarze Hałasu wykonanym w 2015 oraz na Mapach akustycznych, które przekazane zostaną do Urzędu Marszałkowskiego do końca bieżącego roku.”</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona Biorąc pod uwagę, iż ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony Środowiska (Dz. U. z 2017 r., poz. 519 ze zm.) jak i Dyrektywa 2002/49/WE w sprawie oceny i zarządzania hałasem w środowisku nie przewidują „zwolnienia” sejmiku województwa z obowiązku opracowania programu ochrony środowiska przed hałasem w przypadku wystąpienia przekroczeń poziomów dopuszczalnych, nie ma możliwości prawnych uzasadniających odstępianie od uchwalenia przedmiotowego programu ochrony środowiska przed hałasem. Mając na uwadze, iż jakość nawierzchni jest jednym z istotnych czynników mających wpływ na sytuację akustyczną w pobliżu odcinków dróg, nie uwzględniono uwagi dotyczącej braku konieczności prowadzenia okresowych przeglądów stanu nawierzchni drogowej.</p>

Sejmik Województwa Łódzkiego ponownie w terminie od dnia 27.12.2017 r. do dnia 17.01.2018 r. włącznie podał do publicznej wiadomości informację o przystąpieniu do opracowania projektu programu ochrony środowiska przed hałasem dla terenów poza aglomeracjami, objętych przekroczeniami dopuszczalnych poziomów hałasu, położonych wzdłuż dróg krajowych województwa łódzkiego, po których przejeżdża ponad 6 mln pojazdów rocznie poprzez:

- umieszczenie obwieszczenia na tablicy ogłoszeń Urzędu Marszałkowskiego Województwa Łódzkiego, w terminie 27.12.2017 r.– 17.01.2018 r.,
- umieszczenie obwieszczenia na tablicy ogłoszeń właściwych urzędów gmin oraz starostw objętych zakresem Programu, w terminie 27.12.2017 r. – 17.01.2018 r.,
- umieszczenie obwieszczenia na stronie <http://www.lodzkie.pl>, w terminie 27.12.2017 r. – 17.01.2018 r.

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

Wersja papierowa dostępna była w siedzibie Urzędu Marszałkowskiego Województwa Łódzkiego w Łodzi, przy al. Piłsudskiego 8, pok. 406, w godzinach pracy Urzędu. Obwieszczenie w/w sprawie ukazało się także w prasie o zasięgu wojewódzkim.

Uwagi i wnioski można było składać w następującej formie:

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

ZGŁOSZONE UWAGI ORAZ SPOSÓB ROZPATRZENIA

Podczas trwających konsultacji wpłynęło pismo Pana Marka Torzyńskiego Zastępcy Dyrektora Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Łodzi znak: OŁ.I-2.530.314.2017/2018sm z dnia 3.01.2018 r., w którym zgłosił swoje uwagi do projektu programu. Wszystkie uwagi zostały przeanalizowane.

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

Lp.	Zgłaszający	Uwagi Zgłaszającego	Ustosunkowanie się do przesłanej uwagi
1.	Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Łodzi	<p>1."Program oparto na danych ruchowych z lat ubiegłych (2012-2014), w chwili obecnej już nieaktualnych. Aktualne dane w zakresie natężenia ruchu po drogach krajowych- Generalny Pomiar Ruchu 2015, dostępny jest na stronach internetowych GDDKiA. Ponadto w połowie roku 2017 oddany został fragment autostrady A1 przebiegający w nowym śladzie, łączący węzeł Łódź Północ z węzłem Tuszyn. Z tego powodu zmieniło się natężenie ruchu pojazdów, a co z tym związane oddziaływanie akustyczne drogi krajowej nr 91 w przebiegu m.in. przez Zgierz, Łódź, Tuszyn.</p> <p>2."Odnosząc się do zapisów dotyczących wymian nawierzchni na ciągach dróg GDDKiA (tabela 2) informuje, iż nie przewiduje się wymiany nawierzchni na drodze krajowej nr 1 w rejonie przejścia przez Zgierz (pozycja 1, 2). Planowana do realizacji droga ekspresowa S14- zachodnia obwodnica Łodzi ma na celu znaczące zmniejszenie natężenia ruchu w rejonie przejścia przez Zgierz. W zakresie pozycji 3- DK1 Rzgów-Tuszyn zmniejszenie natężenia ruchu i związana z tym emisja hałasu nastąpi po oddaniu do użytkowania autostrady A1 na odcinku Stryków-Tuszyn. Na przykładzie drogi krajowej nr 92 wskazujące konieczne do podjęcia działania w km 397 +451 do 400+387 należy stwierdzić, że Program nakłada obowiązki poniesienia nieczym nieuzasadnionych wydatków środków publicznych. Wg GPR 2015 natężenie ruchu w przedmiotowym przekroju niższe jest nawet o 3 mln pojazdów rocznie. Ze względu na założenia projektu Programu oparte na danych archiwalnych, nieuwzględniających m.in. oddania do użytkowania autostrady A2 i przejścia przez nią znaczącego potoku ruchu z DK92, w programie wskazywane są działania na odcinkach dróg, zdaniem GDDKiA niewłaściwie wybranych".</p>	<p>Uwaga uwzględniona częściowo Podstawą do określenia „projektu programu” były „Mapy akustyczne dla dróg krajowych o ruchu powyżej 3 000 000 pojazdów w województwie łódzkim” (uwzględniające także drogi o obciążeniu ruchem powyżej 6 mln. pojazdów rocznie), wykonane przez firmę Hydrogeotechnika Sp. z o.o. z siedzibą przy ul. Ściegiennego 262a w Kielcach, przedłożone przez Generalną Dyrekcję Dróg Krajowych i Autostrad z siedzibą przy ul. Żelaznej 59 w Warszawie w dniu 25 kwietnia 2012 r. w Urzędzie Marszałkowskim Województwa Łódzkiego oraz „Aktualizacja map akustycznych w zakresie wskaźnika L_{DWN} i L_N woj. łódzkie” przekazana przez Generalną Dyrekcję Dróg Krajowych i Autostrad przy piśmie z dnia 4 czerwca 2013 r., znak: GDDKiA/DSR-ZG/pz/H/264/24/13. Mając na uwadze, że:</p> <ul style="list-style-type: none"> - odcinki dróg uwzględnione w „projekcie programu” objęte były uchwałą Nr LVIII/1583/10 z dnia 29.06.2010 r. w sprawie określenia „Program ochrony środowiska przed hałasem dla terenów poza aglomeracjami położonych wzdłuż dróg krajowych i ekspresowych z terenu województwa łódzkiego, których eksploatacja spowodowała negatywne oddziaływanie akustyczne, tj. przekroczone zostały dopuszczalne poziomy hałasu, określone wskaźnikami hałasu L_{DWN} i L_N na lata 2009- 2014”, który stracił ważność 31.12.2014 r., - wejście w życie, w dniu 23 października 2012 r. rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 1 października 2012 r. zmieniającego rozporządzenie w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. z 2012 r., poz. 1109) spowodowało automatyczną dezaktualizację danych ujętych w mapach akustycznych przedłożonych w 2012 roku przez zarządzających drogami oraz innymi obiektami, a ponad rok trwało pozyskanie „Aktualizacji map akustycznych w zakresie wskaźnika L_{DWN} i L_N woj. łódzkie” od Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad (wystąpienia RŚVI.721.2.9.2012.JG z dnia 23.04.2013 r. oraz 6.08.2013 r.), - wystąpiły problemy z wyłonieniem wykonawców w trakcie przeprowadzania postępowań przetargowych, - w 2015 r. nastąpiła zmiana ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2013 r., poz. 260 ze zm.), nie było możliwe wcześniejsze opracowanie projektu programu dla dróg krajowych o obciążeniu ruchem ponad 6 mln. pojazdów rocznie. <p>Jednocześnie należy zwrócić uwagę, iż zarówno ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony Środowiska (Dz. U. z 2017 r., poz. 519 ze zm.) jak i Dyrektywa 2002/49/WE w sprawie oceny i zarządzania hałasem w środowisku nie wskazują szczególnych okoliczności „zwolnienia” sejmiku województwa z opracowania programu ochrony środowiska przed hałasem, tym bardziej w przypadku wystąpienia przekroczeń poziomów dopuszczalnych.</p> <p>Uwaga nieuwzględniona Art. 84 ust. 1 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2017 r., poz. 519 ze zm.) wskazuje, że programy są aktami prawa miejscowego, jakie są tworzone w celu doprowadzenia do przestrzegania standardów jakości środowiska, w przypadkach wskazanych ustawą lub przepisami szczególnymi. W programie m. in. określa się podstawowe kierunki i zakres działań naprawczych niezbędnych do podjęcia w celu przywrócenia standardów jakości środowiska. Działania wskazane do realizacji przez Zarządzającego w niniejszym programie są niezbędnym minimum przewidzianym do realizacji na najbardziej uciążliwych fragmentach dróg i uwzględniają przepis § 7 ust. 3 rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 października 2002 r. w sprawie szczegółowych wymagań, jakim powinien odpowiadać program ochrony środowiska przed hałasem (Dz. U. z 2002 r. Nr 179, poz. 1498), zgodnie z którym działania powinny być podejmowane w pierwszej kolejności na terenach, na których wskaźnik M jest najwyższy. Biorąc pod uwagę, iż w pobliżu dróg objętych programem, a tym samym obowiązkiem przeprowadzenia działań naprawczych występują przekroczenia poziomów dopuszczalnych hałasu wyrażonego wskaźnikiem L_{DWN} rzędu nawet 15 dB, obowiązki nałożone na zarządzającego są jak najbardziej uzasadnione. Zarządzający w swoim wystąpieniu z dnia 19.02.2016 r. zwraca uwagę na niewłaściwy wybór dróg, oraz zaproponowanych działań, nie wskazując natomiast na czym ów niewłaściwy wybór polega, a także nie wskazuje żadnych działań alternatywnych, w oparciu o które sytuacja akustyczna w pobliżu dróg objętych projektem programu miałyby się poprawić. Należy zwrócić także uwagę, iż zgodnie z art. 119 ust. 6 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2017 r., poz. 519 ze zm)</p>

			organ opracowujący program ochrony środowiska przed hałasem aktualizuje przedmiotowy dokument m. in. w przypadku wystąpienia okoliczności uzasadniających zmianę planu lub harmonogramu działań przewidzianych do realizacji. Powyższa aktualizacja będzie możliwa po przeanalizowaniu nowych map akustycznych dla dróg krajowych z terenu województwa łódzkiego, które będą opracowane w oparciu o Generalny Pomiar Ruchu 2015.
		3. „W zakresie wykonywania przeglądów stanu nawierzchni GDDKiA informuje, iż prowadzi je w innym standardzie sprawozdawczości, ogólnopolskim i jednolitym dla wszystkich dróg będących w zarządzie GDDKiA i nie będzie dostosowywała tych przeglądów do lokalnych warunków, przywołanych w projekcie programu. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych proponuje, by nie uchylać Programu w obecnym kształcie i poczekać na aktualne dane oparte na Generalnym Pomiarze Hałasu wykonanym w 2015 oraz na Mapach akustycznych, które przekazane zostaną do Urzędu Marszałkowskiego w II kwartale bieżącego roku. Umożliwi to sporządzenie programu odpowiadającego rzeczywistości”.	Uwaga nieuwzględniona Biorąc pod uwagę, iż ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony Środowiska (Dz. U. z 2017 r., poz. 519 ze zm.) jak i Dyrektywa 2002/49/WE w sprawie oceny i zarządzania hałasem w środowisku nie przewidują „zwolnienia” sejmiku województwa z obowiązku opracowania programu ochrony środowiska przed hałasem w przypadku wystąpienia przekroczeń poziomów dopuszczalnych, nie ma możliwości prawnych uzasadniających odstąpienie od uchwalenia przedmiotowego programu ochrony środowiska przed hałasem. Mając na uwadze, iż jakość nawierzchni jest jednym z istotnych czynników mających wpływ na sytuację akustyczną w pobliżu odcinków dróg, nie uwzględniono uwagi dotyczącej braku konieczności prowadzenia okresowych przeglądów stanu nawierzchni drogowej.

Załącznik nr 5 do uchwały nr LII/650/18
Sejmiku Województwa Łódzkiego
z dnia 29 maja 2018 r.

PROGNOZA ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO

1. Wstęp

1.1. Podstawa prawna opracowania

Opracowanie prognozy zgodnie z zapisem art. 46 pkt. 2 ustawy z dnia 3 października 2008 roku o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (t.j. Dz.U. 2017 poz. 1405 ze zm.) wymagane jest dla projektów polityk, strategii, planów lub programów w dziedzinie przemysłu, energetyki, transportu, telekomunikacji, gospodarki wodnej, gospodarki odpadami, leśnictwa, rolnictwa, rybołówstwa, turystyki i wykorzystywania terenu, opracowywanych lub przyjmowanych przez organy administracji, wyznaczających ramy dla późniejszej realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko. Obowiązek jej wykonania spoczywa na organie opracowującym projekt dokumentu.

1.2. Zakres prognozy

Zakres prognozy powinien być zgodny z art. 51 ust. 2 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 (t.j. Dz.U. 2017 poz. 1405 ze zm.).

Prognoza oddziaływania na środowisko zawiera:

- informacje o zawartości, głównych celach projektowanego dokumentu oraz jego powiązaniach z innymi dokumentami,
- informacje o metodach zastosowanych przy sporządzaniu prognozy,
- propozycje dotyczące przewidywanych metod analizy skutków realizacji postanowień projektowanego dokumentu oraz częstotliwości jej przeprowadzania,
- informacje o możliwym transgranicznym oddziaływaniu na środowisko,
- streszczenie sporządzone w języku niespecjalistycznym.

Prognoza ponadto określa i analizuje:

- istniejący stan środowiska oraz potencjalne zmiany tego stanu w przypadku braku realizacji projektowanego dokumentu,
- stan środowiska na obszarach objętych przewidywanym znaczącym oddziaływaniem,
- istniejące problemy ochrony środowiska istotne z punktu widzenia realizacji projektowanego dokumentu, w szczególności dotyczące obszarów podlegających ochronie na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody,

- cele ochrony środowiska ustanowione na szczeblu międzynarodowym, wspólnotowym i krajowym, istotne z punktu widzenia projektowanego dokumentu, oraz sposoby, w jakich te cele i inne problemy środowiska zostały uwzględnione podczas opracowywania dokumentu,
- przewidywane znaczące oddziaływania, w tym oddziaływania bezpośrednie, pośrednie, wtórne, skumulowane, krótkoterminowe, średnioterminowe i długoterminowe, stałe i chwilowe oraz pozytywne i negatywne, na środowisko, a w szczególności na:
 - o różnorodność biologiczną,
 - o ludzi,
 - o zwierzęta,
 - o rośliny,
 - o wodę,
 - o powietrze,
 - o powierzchnię ziemi,
 - o krajobraz,
 - o klimat,
 - o zasoby naturalne,
 - o zabytki,
 - o dobra materialne,

z uwzględnieniem zależności między tymi elementami środowiska i między oddziaływaniami na te elementy.

Prognoza przedstawia:

- rozwiązania mające na celu zapobieganie, ograniczanie lub kompensację przyrodniczą negatywnych oddziaływań na środowisko, mogących być rezultatem realizacji projektowanego dokumentu, w szczególności na cele i przedmiot ochrony obszaru Natura 2000 oraz integralność tego obszaru,
- biorąc pod uwagę cele i geograficzny zasięg dokumentu oraz cele i przedmiot ochrony obszaru Natura 2000 oraz integralność tego obszaru – rozwiązania alternatywne do rozwiązań zawartych w projektowanym dokumencie wraz z uzasadnieniem ich wyboru oraz opis metod dokonania oceny prowadzącej do tego wyboru albo wyjaśnienie braku rozwiązań alternatywnych, w tym wskazania napotkanych trudności wynikających z niedostatków techniki lub luk we współczesnej wiedzy.

Przedmiotowa prognoza jest także zgodna z zakresem określonym w pismach organów, o których mowa w art. 57 ust. 1 pkt 2 oraz art. 58 ust. 1 pkt 2 Ustawy OOS, tj. w piśmie z dnia 13.03.2017 r.

(WOŚ.411.62.2017.AJa.2) Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi oraz w piśmie z dnia 22.02.2017 r. (PWIS.NSOZNS.9022.1.47.2017.JOK.MF) Łódzkiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Łodzi.

1.3. Postawa prawna sporządzenia dokumentu podlegającego strategicznej ocenie oddziaływania na środowisko

Podstawowym aktem prawnym, z którego wynika konieczność sporządzenia *Programu Ochrony Środowiska przed hałasem* jest ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska. Zgodnie z art. 119 ust. 1 „dla terenów, na których poziom hałasu przekracza poziom dopuszczalny, tworzy się programy ochrony środowiska przed hałasem, których celem jest dostosowanie poziomu hałasu do dopuszczalnego”.

Na podstawie przepisów ustawy Prawo ochrony środowiska, *Programu Ochrony Środowiska przed hałasem* powinien być wykonany w terminie 1 roku od dnia przedstawienia mapy akustycznej przez podmiot zobowiązany do jej sporządzenia.

Programy te powinny być aktualizowane co najmniej raz na 5 lat. W przypadku zaistnienia okoliczności uzasadniających zmianę programu ochrony środowiska przed hałasem lub zmianę harmonogramu realizacji poszczególnych zadań programy mogą być aktualizowane częściej.

Kwestie związane z udziałem społeczeństwa w postępowaniu, którego przedmiotem jest sporządzenie programu ochrony środowiska przed hałasem reguluje ustawa z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko.

1.4. Informacje o metodach zastosowanych przy sporządzaniu prognozy

Niniejsza *Prognoza* została opracowana zgodnie z zaleceniami zawartymi w Ustawie z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko. Przy sporządzaniu *Prognozy* zastosowano metody statystyczne i porównawcze, analizy i oceny dostosowane do stanu współczesnej wiedzy. Autorzy kierowali się swoją wiedzą i doświadczeniem stosownie do stanu wiedzy współczesnej. Wszystkie zastosowane metody oceny są dostosowane do zawartości i stopnia szczegółowości projektowanego dokumentu. Część dotycząca oceny oddziaływania na środowisko w projektowanym opracowaniu przedstawiono tabelarycznie. Oceny dokonano w oparciu o analizę poszczególnych elementów środowiska w zależności od zagrożeń stwarzanych przez oddziaływanie na środowisko planowanych inwestycji.

2. Informacje o zawartości, głównych celach projektowanego dokumentu oraz jego powiązaniach z innymi dokumentami

2.1. Główne cele projektowanego dokumentu

Projekt *Programu Ochrony Środowiska przed hałasem* ma na celu wskazanie działań, których realizacja spowoduje docelowo dostosowanie poziomu hałasu do dopuszczalnego na terenach, na których nastąpiły przekroczenia obowiązujących norm. Dokument ten wskazuje również kierunki działań, mających na celu zapobieganie powstawaniu nowych rejonów konfliktów akustycznych.

2.2. Informacje o zawartości projektowanego dokumentu

Projekt *Programu Ochrony Środowiska przed hałasem* jest opracowaniem, w którym obok zapisów ogólnych, obejmujących podstawy realizacji programu, cel i zakres, opis obszaru opracowania w kontekście stwierdzonych problemów oraz wskazanie kierunków i zakresu działań naprawczych wraz z terminami i kosztami ich wdrożenia, uwzględniono część uszczegóławiającą, w której zawarto charakterystykę poszczególnych „problematycznych” odcinków dróg. Dla każdego z nich Projekt *Programu* uwzględnia: opis obszaru objętego *Programem*, naruszenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku wraz z zakresem naruszenia, wyszczególnienie podstawowych kierunków i zakresu działań niezbędnych do przywrócenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku, uzasadnienie zakresu określonych zagadnień oraz dane i wnioski ze sporządzonych map akustycznych.

Głównym celem *Programu Ochrony Środowiska przed hałasem* jest wskazanie kierunków i działań, których konsekwentna realizacja spowoduje dostosowanie poziomu hałasu do dopuszczalnego, na terenach, na których nastąpiły przekroczenia obowiązujących norm.

2.3. Powiązania i zgodność ustaleń Projektu Programu z innymi dokumentami

Ustawa OOS w art. 51 ust. 2 pkt 1 lit. a stanowi, iż *Prognoza* oddziaływania na środowisko powinna zawierać informacje o powiązaniach projektowanego dokumentu z innymi dokumentami. W pierwszej kolejności należy więc wskazać, jakie dokumenty o charakterze strategicznym uwzględniono i poddano analizie przy opracowywaniu projektowanego dokumentu.

Projektowany dokument zawiera analizę dokumentów na poziomie wspólnotowym, krajowym, wojewódzkim, a także miejscowym wskazując, że stanowi on rozwiązanie problemów miejscowych związanych z hałasem, z jednoczesnym uwzględnieniem kierunków ukazanych na szczeblach wyższych.

Prognoza zawiera także analizę przepisów unijnych i krajowych związanych z hałasem.

DOKUMENTY WSPÓLNOTOWE

Dyrektywa 2002/49/WE

Podstawowym przepisem europejskim odnoszącym się do problematyki ochrony przed hałasem jest Dyrektywa 2002/49/WE Parlamentu Europejskiego oraz Rady Unii Europejskiej z dnia 25.06.2002 r. w sprawie oceny i zarządzania poziomem hałasu w środowisku. Dyrektywa wprowadziła trzy podstawowe, następujące po sobie, rodzaje aktywności:

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

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

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

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

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

DOKUMENTY KRAJOWE

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

Ustawa z dnia 27.04.2001 r. Prawo ochrony środowiska (tekst jednolity: Dz. U. 2017 poz. 519)

Podstawę prawną tworzenia programu w formie prawa miejscowego stanowi art. 84 ust. 1 Poś: (...)” Art. 84. 1 Poś. W celu doprowadzenia do przestrzegania standardów jakości środowiska w przypadkach wskazanych ustawą lub przepisami szczególnymi, w drodze aktu prawa miejscowego, tworzone są programy. Programy są publikowane w wojewódzkich dziennikach urzędowych.”(...).

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

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

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

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

Inne wymagania względem tworzenia programu ochrony środowiska przed hałasem to:

- zapewnienie możliwości udziału społeczeństwa w postępowaniu, którego przedmiotem jest sporządzenie programu ochrony środowiska przed hałasem, (art. 119 ust. 2a Poś)

- uchwalenie programu w ciągu jednego roku od dnia przedstawienia mapy akustycznej, (art. 119 ust. 5 Poś),
- obowiązek aktualizacji co najmniej raz na pięć lat, a także w przypadku wystąpienia okoliczności uzasadniających zmianę planu lub harmonogramu realizacji. (art. 119 ust. 6 Poś).

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

W procesie tworzenia programu udział wziąć powinni również zarządzający obiektami (drogi), których eksploatacja może powodować negatywne oddziaływanie na środowisko. Marszałek województwa po wykonaniu programu ochrony środowiska przed hałasem, przekazuje go wojewódzkiemu inspektorowi ochrony środowiska niezwłocznie po uchwaleniu programu przez sejmik województwa (art. 120 ust. 3 Poś). Jeżeli z przeglądu ekologicznego albo z oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko wymaganej przepisami ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, albo z analizy porealizacyjnej wynika, że mimo zastosowania dostępnych rozwiązań technicznych, technologicznych i organizacyjnych nie mogą być dotrzymane standardy jakości środowiska poza terenem zakładu lub innego obiektu, to dla m.in. trasy komunikacyjnej tworzy się obszar ograniczonego użytkowania (art. 135 ust. 1 Poś).

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

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

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

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

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

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

Jeżeli obowiązek utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania wynika z postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko, dla przedsięwzięcia polegającego na budowie drogi krajowej, o której mowa w ustawie z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2015 r. poz. 460) obszar ograniczonego użytkowania wyznacza się na podstawie analizy porealizacyjnej. W decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej nakłada się obowiązek sporządzenia analizy porealizacyjnej po upływie roku od dnia oddania obiektu do użytkowania i jej przedstawienia w terminie 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania (art. 135 ust. 5 Poś).

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

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

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

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

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

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

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

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

Rozporządzenie ministra środowiska z dnia 14.10.2002 r. w sprawie szczegółowych wymagań, jakim powinien odpowiadać program ochrony środowiska przed hałasem jest wynikiem delegacji zawartej w art. 119

ust. 3 Poś i jest podstawowym przepisem określającym zasady wykonania programu ochrony środowiska przed hałasem. Zgodnie z Rozporządzeniem Program ochrony środowiska przed hałasem musi składać się z:

1. Części opisowej, zawierającej m.in.

- a) naruszenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku oraz zakresu działań niezbędnych do przywrócenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku,
- b) termin i koszty realizacji programu wraz ze wskazaniem źródeł jego finansowania.

2. Części prezentującej ograniczenia i obowiązki wynikające z realizacji programu.

3. Części uzasadniającej zakres zagadnień objętych programem, a w tym w szczególności:

a) dane i wnioski wynikające ze sporządzonych map akustycznych, w tym w szczególności odnoszące się do:

- charakterystyki obszaru objętego mapą akustyczną, w tym uwarunkowań wynikających z ustaleń planów zagospodarowania przestrzennego, ograniczeń związanych z występowaniem istniejących obszarów ograniczonego użytkowania, a także obszarów istniejących stref ochronnych,
- charakterystyki terenów objętych programem, w tym liczby mieszkańców, gęstości zaludnienia oraz zakresu przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku,
- charakterystyk techniczno-akustycznych źródeł hałasu mających negatywny wpływ na poziom hałasu w środowisku,
- trendów zmian stanu akustycznego,
- koncepcji działań zabezpieczających środowisko przed hałasem.

b) zestawienie zrealizowanych zadań w zakresie ochrony środowiska przed hałasem wraz z oceną ich skuteczności i analizą poniesionych kosztów (w przypadku aktualizacji Programów),

c) analizę materiałów, dokumentów i publikacji wykorzystanych do opracowania programu, w tym:

- polityk, strategii, planów lub programów, tj.:
- istniejących powiatowych lub gminnych programów ochrony środowiska,
- przepisów prawa, w tym prawa miejscowego, mających wpływ na stan akustyczny środowiska,
- decyzji o dopuszczalnym poziomie hałasu oraz innych dokumentów i materiałów wykonanych dla potrzeb postępowań administracyjnych prowadzonych w stosunku do podmiotów korzystających ze środowiska, których działalność ma negatywny wpływ na stan akustyczny środowiska,
- przepisów dotyczących emisji hałasu z instalacji i urządzeń, w tym pojazdów, których funkcjonowanie ma negatywny wpływ na stan akustyczny środowiska,
- nowych, dostępnych technik i technologii w zakresie ograniczania hałasu.

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

Wskaźnik M ma postać:

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

gdzie:

M - wartość wskaźnika,

ΔL - wielkość przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu dB,

m - liczba mieszkańców na terenie o przekroczonym poziomie dopuszczalnym.

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

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

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

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

Poziomy hałasu przyjmują różne wartości w zależności od:

- rodzaju źródła hałasu, funkcji urbanistycznej terenu.

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

Tabela 2. Dopuszczalne poziomy hałasu w środowisku

L.p.	Przeznaczenie terenu	Dopuszczalny poziom hałasu w [dB]			
		Drogi lub linie kolejowe		Instalacje i pozostałe i obiekty i grupy źródeł hałasu	
		L _{dwn} przedział czasu odniesienia równy wszystkim dobom w roku	L _N przedział czasu odniesienia równy wszystkim porom nocy	L _{dwn} przedział czasu odniesienia równy wszystkim dobom w roku	L _N przedział czasu odniesienia równy wszystkim porom nocy
1	a) Obszary A ochrony uzdrowiskowej b) Tereny szpitali poza miastem	50	45	45	40
2	a) Tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej b) Tereny zabudowy związanej ze stałym lub wielogodzinnym pobytem dzieci i młodzieży c) Tereny domów opieki 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

Źródło: <http://isap.sejm.gov.pl/DetailsServlet?id=WDU20071200826>

Należy również zwrócić uwagę, że rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 1.10.2012 r. zmieniającym Rozporządzenie w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku zostały ustalone nowe normy dla hałasu komunikacyjnego. Obecnie są one mniej restrykcyjne. Zmiana przepisów odnośnie dopuszczalnych poziomów hałasu spowodowała, że część informacji zawartych w wykonanych mapach akustycznych stała się nieaktualna.

Dotyczy to przede wszystkim map przekroczeń dopuszczalnego poziomu hałasu, na podstawie których tworzy się programy ochrony środowiska przed hałasem.

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

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

Rozporządzenie to zawiera m.in. niezbędny zakres informacyjny, który powinna zawierać mapa akustyczna wykorzystywana do realizacji programu naprawczego. Wprowadza ono między innymi przepis, że zakres danych części graficznej mapy akustycznej powinien także obejmować mapy zawierające proponowane kierunki zmian zagospodarowania przestrzennego, wynikające z potrzeb ochrony przed hałasem. Przepis ten, po raz pierwszy w naszym prawodawstwie, wprowadza obowiązek nie tylko poprawy stanu klimatu akustycznego, lecz także stosowania działań prewencyjnych.

Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030

Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 (KPZK 2030) jest najważniejszym krajowym dokumentem strategicznym dotyczącym zagospodarowania przestrzennego kraju. 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 *Programu Ochrony Środowiska Przed Hałasem* najistotniejszymi kwestiami KPZP 2030 są:

- odniesienie się do norm prawnych regulujących podstawy kształtowania klimatu akustycznego, które trzeba uwzględniać w ramach instrumentów prawnych realizujących zapisy KPZK 2030 oraz
- zmniejszenie 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

KSRR 2010-2020 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:

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

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 transportową, uwzględniając przy tym wieloletnie niedoinwestowanie systemu transportu oraz przede wszystkim: konieczność zmniejszenia negatywnego oddziaływania transportu na środowisko przyrodnicze i warunki życia. Czynniki te 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.

Projekt *Programu ochrony środowiska przed hałasem* celowi PTP poprzez zmniejszanie negatywnego oddziaływania transportu na środowisko przyrodnicze i warunki życia (hałas) w wyniku wprowadzania rozwiązań technicznych i organizacyjnych zmniejszających zagrożenie hałasem na środowisko (głównie na człowieka).

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). Głównym celem jest: zwiększenie dostępności transportowej, poprawa bezpieczeństwa uczestników ruchu i efektywności sektora transportowego, poprzez tworzenie spójnego, zrównoważonego i przyjaznego użytkownikowi systemu transportowego w wymiarze krajowym, europejskim i globalnym. Natomiast spośród celów strategicznych, z którymi bezpośrednio koresponduje projektowany dokument, najistotniejszym jest:

- Ograniczanie negatywnego wpływu transportu na Środowisko.

W obrębie wymienionego celu Strategia wskazuje na szereg rozwiązań możliwych do wdrażania zmniejszających uciążliwość hałasu dla środowiska, z których część jest przedmiotem działań wskazanych w projekcie *Programu Ochrony Środowiska Przed Hałasem*.

Strategia rozwoju województwa łódzkiego „Łódzkie 2020”

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

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

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

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

Program ochrony środowiska dla województwa łódzkiego

Dokument wskazuje główne zagrożenia i problemy związane w województwie łódzkim:

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

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

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

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

Plan zagospodarowania przestrzennego województwa łódzkiego

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

3. Istniejący stan środowiska oraz potencjalne zmiany tego stanu w przypadku braku realizacji projektowanego dokumentu

Niniejszy rozdział dotyczy aktualnego stanu środowiska oraz trendów występujących na obszarze objętym oddziaływaniem projektu *Programu ochrony środowiska przed hałasem*. Przedstawiono w nim w sposób możliwie zwięzły ocenę stanu środowiska, dostosowując ją do rangi projektowanego dokumentu. Skupiono się przede wszystkim na opisie komponentów środowiska, na które projektowany dokument może, poprzez wdrażanie zaproponowanych w nim działań, mieć wpływ. Mniejszą rangę i równocześnie opis stanu, przypisano komponentom środowiska, na które dokument nie ma wpływu. Charakterystyki i oceny stanu środowiska dokonano na podstawie możliwie najnowszych dostępnych danych i istniejących opracowań.

3.1. Opis obszaru objętego zakresem Programu Ochrony Środowiska przed hałasem

Niniejszy dokument obejmuje swym zakresem tereny położone w sąsiedztwie najbardziej obciążonych ruchem dróg krajowych (pow. 6 mln pojazdów na rok), zlokalizowanych w województwie łódzkim.

Województwo zajmuje powierzchnię 18 219 km² i zamieszkuje je 2 524.5 tys osób (stan na 1.01.2013 r.). Gęstość zaludnienia wynosi 139 osób/km². Pod względem administracyjnym województwo obejmuje 43 miasta, w tym 3 na prawach powiatów. Do największych miast zlokalizowanych w granicach województwa zaliczyć można: Łódź, Piotrków Trybunalski, Pabianice czy Tomaszów Mazowiecki.

Województwo łódzkie położone jest w zdecydowanej większości na Wysoczyźnie Łódzkiej, która graniczy od zachodu z doliną Warty, od wschodu z doliną Pilicy, od północy z pradoliną Warszawsko - Berlińską, zaś od południa z Wzgórzami Radomszczańskimi. W jego granicach krzyżują się ważne transeuropejskie szlaki komunikacyjne prowadzące z północy na południe (Gdańsk - Rzym) oraz ze wschodu na zachód Europy (Moskwa - Paryż, Lizbona - St. Petersburg). Województwo łódzkie graniczy z województwami: wielkopolskim, kujawsko - pomorskim, mazowieckim, świętokrzyskim, śląskim oraz opolskim.

Na poniższym rysunku kolorem czerwonym, zaznaczono orientacyjną lokalizację odcinków dróg krajowych, objętych zakresem niniejszego opracowania.



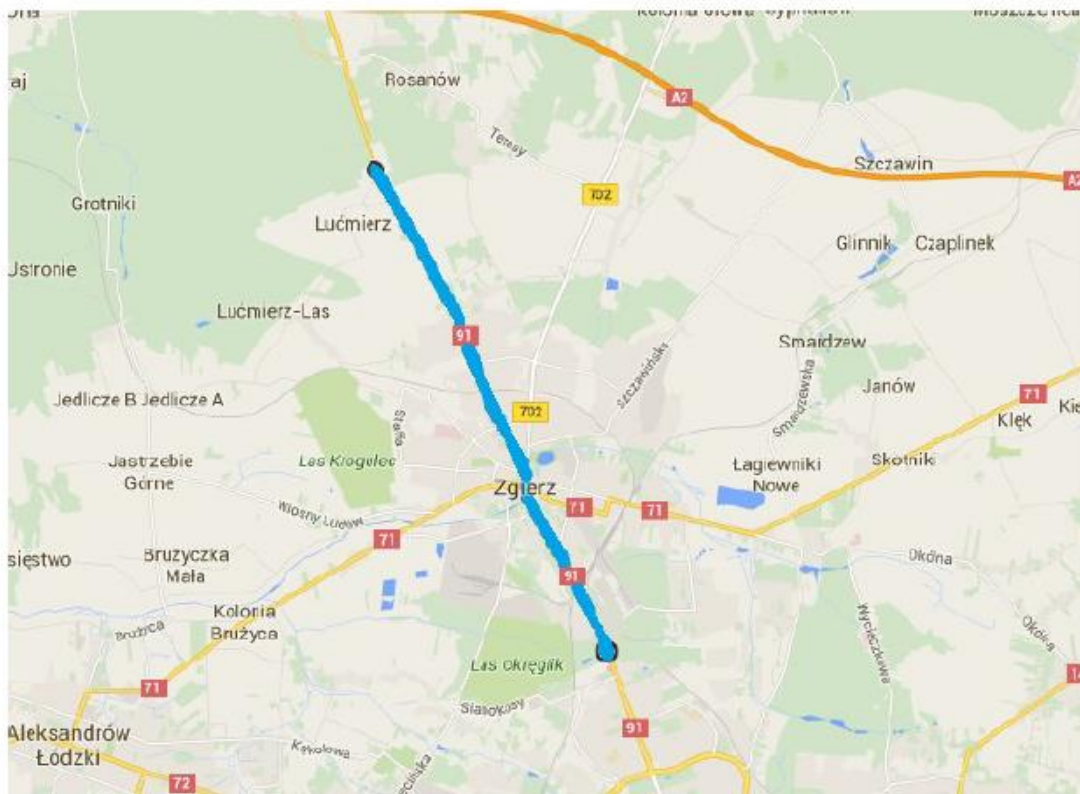
Rysunek 2. Orientacyjna lokalizacja odcinków dróg krajowych objętych zakresem Programie.

Źródło: Program ochrony środowiska przed hałasem dla terenów poza aglomeracjami, objętych przekroczeniami dopuszczalnych poziomów hałasem, położonych wzdłuż dróg krajowych w województwie łódzkim, po których przejeżdża ponad 6 mln pojazdów rocznie (projekt).

Poniżej scharakteryzowano wszystkie odcinki dróg krajowych objętych zakresem Programu Ochrony Środowiska przed hałasem.

Droga krajowa nr 91 – odcinek Zgierz /przejście/ - Łódź (dawna DK1)

Analizowany odcinek drogi o długości 8,27 km rozpoczyna się w km 335+458, a kończy w km 343+727. Jest on częścią drogi krajowej (obecnie DK 91), stanowiącej ważny szlak komunikacyjny, łączący północ i południe Polski. Analizowany odcinek przebiega przez gminę Zgierz w powiecie zgierskim.

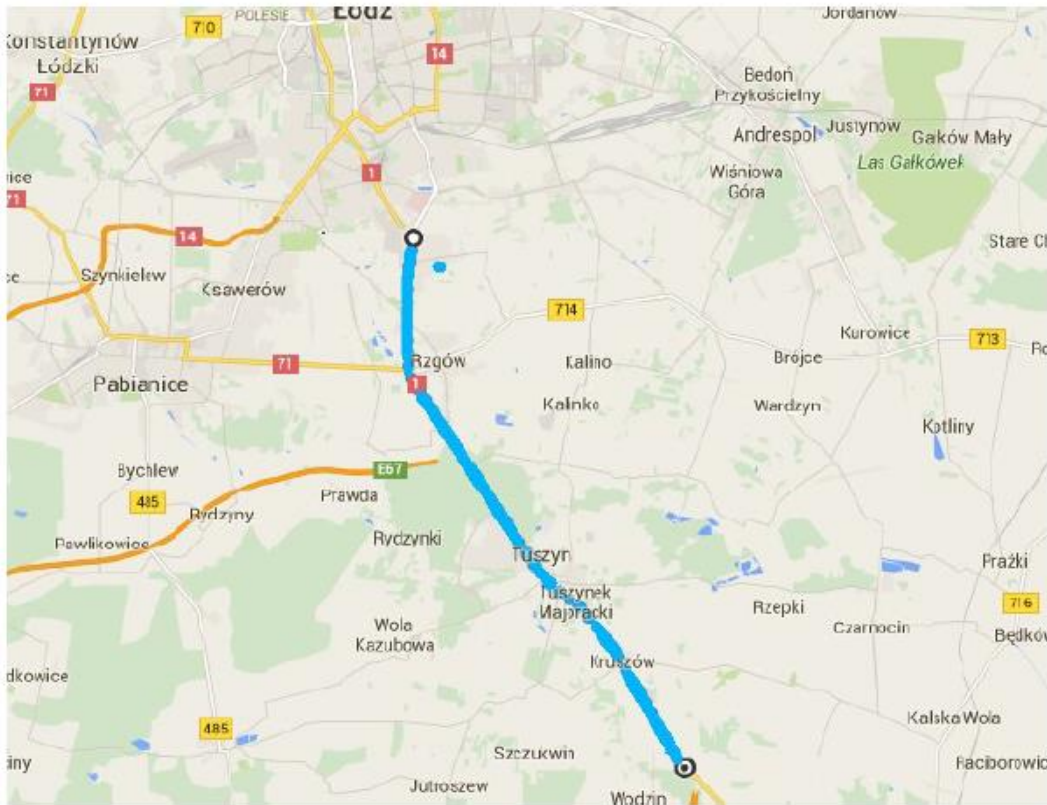


Rysunek 3. Lokalizacja analizowanego odcinka DK91 – odcinek Zgierz /przejście/ - Łódź.

Źródło: Program ochrony środowiska przed hałasem dla terenów poza aglomeracjami, objętych przekroczeniami dopuszczalnych poziomów hałasu, położonych wzdłuż dróg krajowych w województwie łódzkim, po których przejeżdża ponad 6 mln pojazdów rocznie (projekt).

Droga krajowa nr 1 – odcinek Łódź – Skrzyżowanie z drogą A1

Analizowany odcinek drogi o długości ok. 19,4 km rozpoczyna się w km 362+927, a kończy w km 382+333. Jest on częścią drogi krajowej (obecnie DK 91), stanowiącej ważny szlak komunikacyjny, łączący północ i południe Polski. Analizowany odcinek przebiega przez gminy Rzgów oraz Tuszyn w powiecie łódzkim wschodnim.

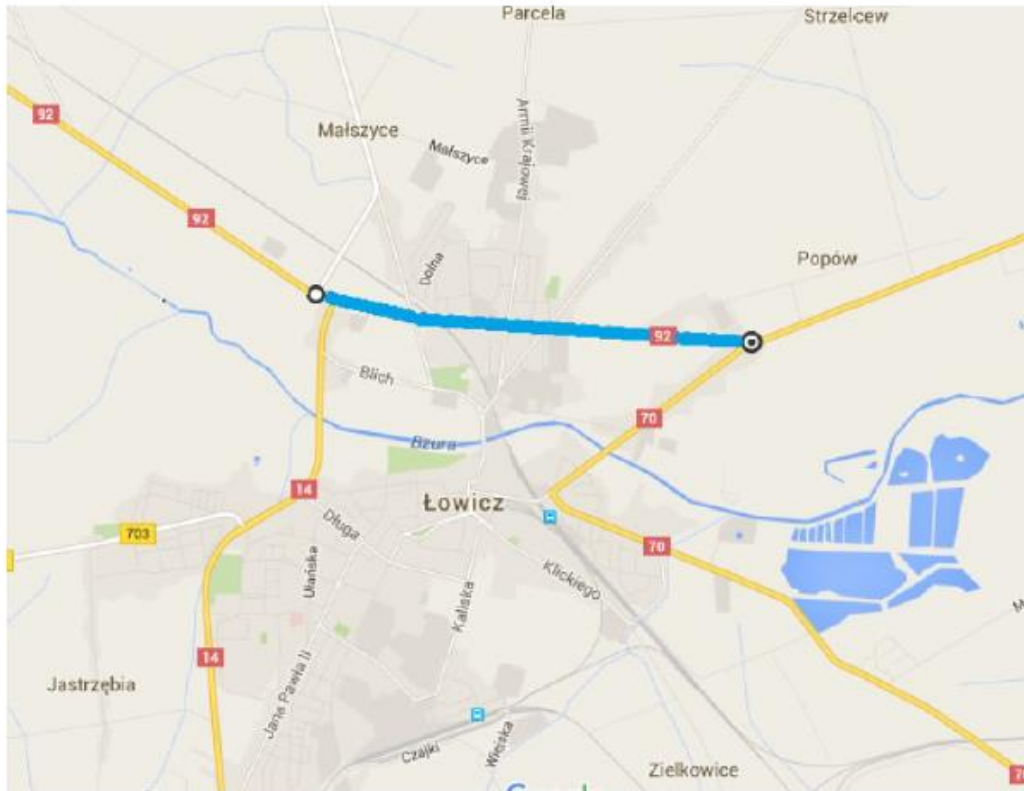


Rysunek 4. Lokalizacja analizowanego odcinka DK1 odcinek Łódź – Skrzyżowanie z drogą A1.

Źródło: Program ochrony środowiska przed hałasem dla terenów poza aglomeracjami, objętych przekroczeniami dopuszczalnych poziomów hałasu, położonych wzdłuż dróg krajowych w województwie łódzkim, po których przejeżdża ponad 6 mln pojazdów rocznie (projekt).

Droga krajowa nr 92 na odcinku Łowicz /obwodnica/ (dawna DK2)

Analizowany ciąg DK92 (dawna DK2) o długości około 2,94 km rozpoczyna się w km 397+451, a kończy w km 400+387. W sąsiedztwie analizowanego ciągu drogowego, występują obszary miejskie ze zwartą zabudową mieszkaniową.

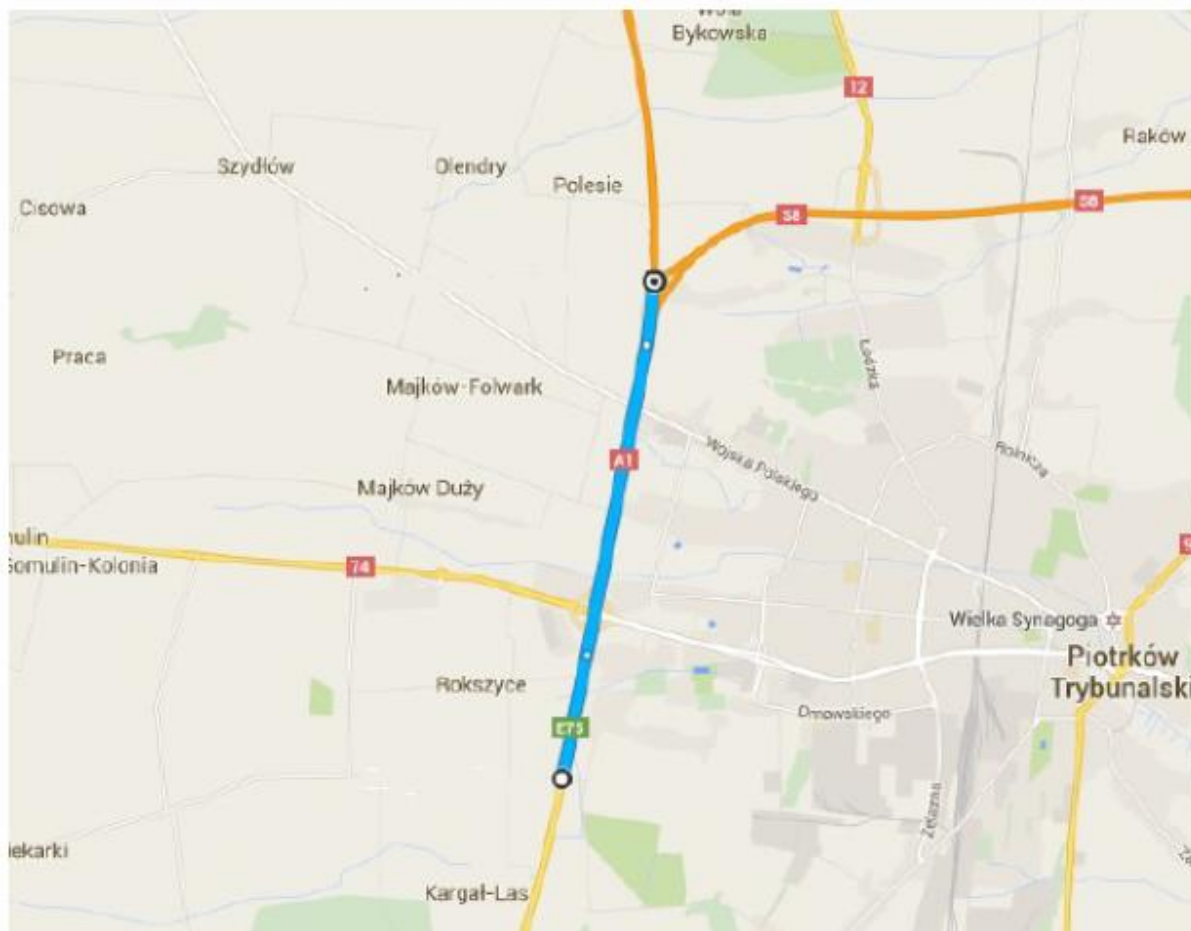


Rysunek 5. Lokalizacja analizowanego odcinka DK92 na odcinku Łowicz /obwodnica/.

Źródło: Program ochrony środowiska przed hałasem dla terenów poza aglomeracjami, objętych przekroczeniami dopuszczalnych poziomów hałasu, położonych wzdłuż dróg krajowych w województwie łódzkim, po których przejeżdża ponad 6 mln pojazdów rocznie (projekt).

Autostrada A1 na odcinku Droga 8 - Roksyce

Analizowany odcinek drogi o długości ok. 4,5 km rozpoczyna się w km 395+336, a kończy w km 399+837. Odcinek jest częścią autostrady A1, stanowiącej ważny szlak komunikacyjny, łączący północ i południe Polski. Analizowany odcinek przebiega przez gminę wiejską Grabica w powiecie piotrkowskim oraz przez gminę miejską Piotrków Trybunalski.

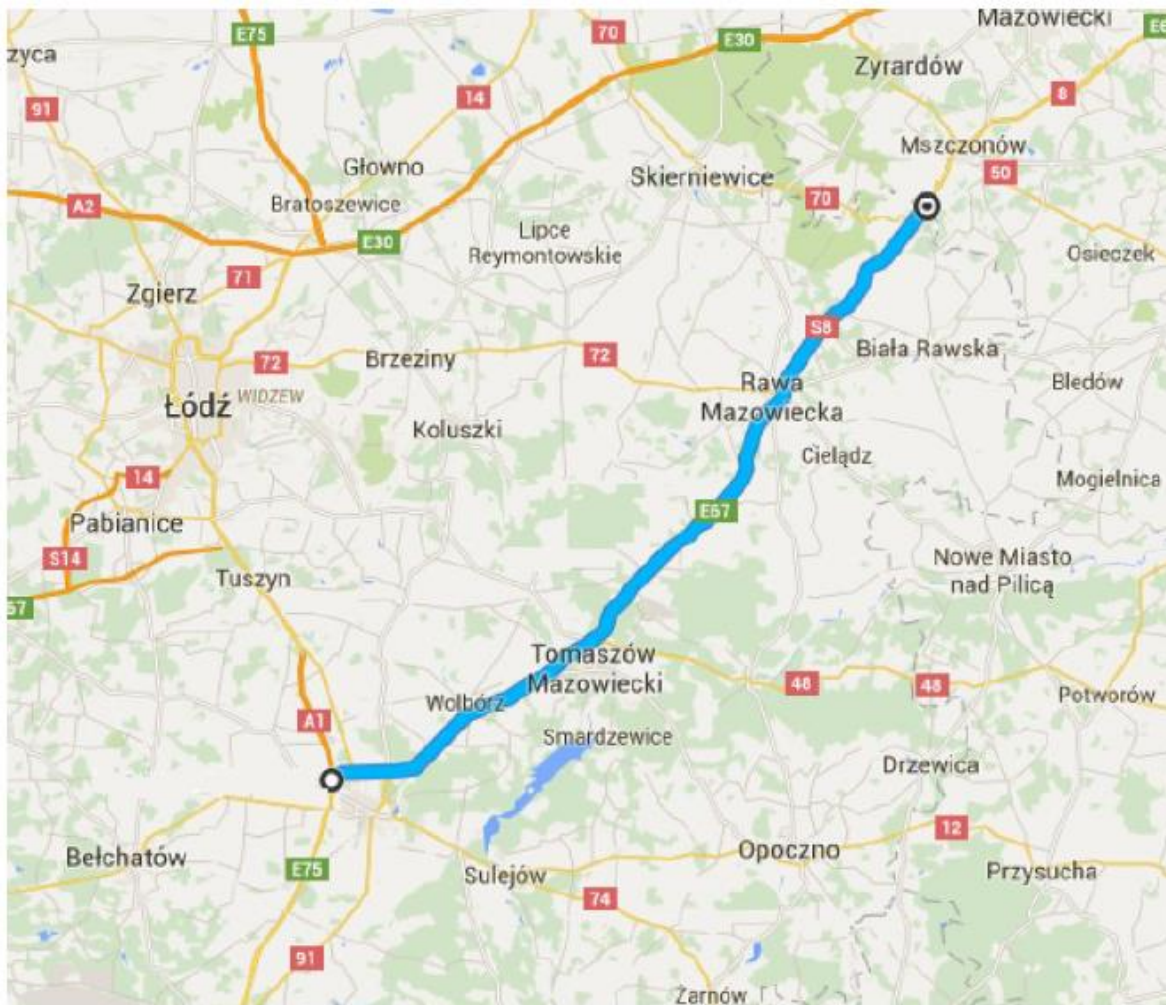


Rysunek 6. Lokalizacja analizowanego odcinka Autostrady A1 na odcinku Droga 8 – Rokszyce.

Źródło: Program ochrony środowiska przed hałasem dla terenów poza aglomeracjami, objętych przekroczeniami dopuszczalnych poziomów hałasu, położonych wzdłuż dróg krajowych w województwie łódzkim, po których przejeżdża ponad 6 mln pojazdów rocznie (projekt).

Droga S8 na odcinku Droga A1 – granica województwa (dawna DK8)

Analizowany ciąg drogi o długości około 85 km, rozpoczyna się w km 324+772 w okolicach Piotrkowa Trybunalskiego, a kończy w km 408+753 na granicy z województwem mazowieckim. Do 2012 roku stanowił część drogi krajowej Nr 8, będącej ważnym szlakiem komunikacyjnym, łączącym rejony centralne Polski – odcinek obecnie gruntownie przebudowany. Analizowany odcinek przebiega przez gminy: Moszczenica, Wolbórz, Tomaszów Mazowiecki, Czerniewice, Rawa Mazowiecka, Biała Rawska oraz Kowiesy. Dodatkowo, zgodnie z przedstawionymi mapami akustycznymi, odcinek oddziałuje akustycznie na obszary zlokalizowane na terenie gminy Piotrków Trybunalski.



Rysunek 7. Lokalizacja analizowanego odcinka S8 na odcinku Droga A1 – granica województwa (dawna DK8).

Źródło: Program ochrony środowiska przed hałasem dla terenów poza aglomeracjami, objętych przekroczeniami dopuszczalnych poziomów hałasu, położonych wzdłuż dróg krajowych w województwie łódzkim, po których przejeżdża ponad 6 mln pojazdów rocznie (projekt).

3.2. Ochrona klimatu i jakości powietrza

3.2.1. Klimat

Klimat województwa łódzkiego ma charakter wybitnie przejściowy. Przejściowość ta związana jest z przenikaniem się strefy kontynentalnej i oceanicznej, oraz wpływów Morza Bałtyckiego, gór i wyżyn na kształtowanie się klimatu. Dodatkowymi czynnikami kształtującymi klimat lokalnie są różnice w wysokościach względnych i bezwzględnych, ukształtowanie terenu i zawilgocenie podłoża. Klimat województwa cechuje wielka zmienność elementów meteorologicznych w czasie oraz małe zróżnicowanie w przestrzeni. Wyjątek stanowią tu opady atmosferyczne, których roczna suma opadów różni się od 500 mm w części północno-wschodniej do 650 mm w rejonie Garbu Łódzkiego. Uśredniona roczna suma opadów z lat 2010-2012 wyniosła 588,7 mm. Charakter nizinny pozwala na swobodny przepływ mas powietrza. Przeważają wiatry zorientowane równoleżnikowo.

Na terenie aglomeracji łódzkiej występują zjawiska i cechy klimatu typowe dla obszarów przemysłowych i zurbanizowanych, tj. miejska wyspa ciepła, krótkotrwałość pokrywy śnieżnej, zaburzenia cyrkulacji powietrza, mgły.

W województwie łódzkim występują gwałtowne burze, huragany oraz trąby powietrzne. Zjawiska te powodują poważne straty w zabudowaniach czy uprawach oraz mogą wpływać na funkcjonowanie sieci elektroenergetycznej oraz powodować zakłócenia w dostawie energii elektrycznej.

3.2.2. Hałas

Hałas drogowy

Program Ochrony Środowiska Przed Hałasem skupia się na obszarach ze stwierdzonym przekroczeniem dopuszczalnych poziomów hałasu środowisku wzdłuż dróg krajowych na terenie województwa łódzkiego. Wyniki analiz akustycznych dla ww. dróg zostały przedstawione w poniższej tabeli.

Tabela 3. Zakres przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu.

Numer drogi	Kilometraż		Opis odcinka	Wielkość przekroczeń [dB]		Wielkość wskaźnika M	
	początkowy	końcowy		Wskaźnik L_{pwn}	Wskaźnik L_N	Wskaźnik $k_{L_{pwn}}$	Wskaźnik L_N
	[km]	[km]					
91	335+458	340+719	Zgierz /przejście/	0-15	0-10*	0-60	0-30
91	340+719	343+727	Zgierz - Łódź	0-15	0-10*	0-65	0-65
1	362+927	366+948	Łódź - Rzgów	0-5	0-5	0-2	0-2
1	366+948	375+120	Rzgów - Tuszyń	0-10	0-10	0-2	0-2
1	375+120	382+333	Tuszyń - Skrzyżowanie z drogą A1	0-5**	0-5	0-2	0-2
92	397+451	400+387	Łowicz /obwodnica/	0-10	0-10	0-2	0-2
A1	395+336	399+837	na odcinku od Drogi 8 - Rokszycy	powyżej 15**	0-15**	0-2	0-2
S8	324+772	326+802	na odcinku od drogi A1 - Byki	0-15	0-15	0-2	0-5
S8	326+802	335+196	Byki - Meszcze	0-10	0-10	0-1	0-1
S8	335+196	340+421	Meszcze - Wolbórz	0-5	0-10**	0-2	0-2
S8	340+421	349+083	Wolbórz - Tomaszów Mazowiecki	0-10	0-10	0-2	0-5
S8	349+083	354+379	Tomaszów Mazowiecki /obwodnica/	0-15	0-10	0-5	0-2
S8	354+379	368+932	Tomaszów Mazowiecki - Czermiewice	0-20	0-15	0-10	0-10
S8	368+932	383+662	Czermiewice - Rawa Mazowiecka	0-5*	0-10	0-2	0-2
S8	383+662	385+901	Rawa Mazowiecka /obwodnica/	0-10	0-10	0-5	0-5
S8	385+901	393+058	Rawa Mazowiecka - Babusk	0-10	0-15**	0-2	0-2
S8	393+058	407+277	Babusk - Huta Zawadzka	0-15**	0-15**	0-5	0-10
S8	407+277	408+753	Huta Zawadzka - Granica Województwa	0-10	0-15	0-2	0-2

* pojedyncze budynki narażone na hałas nieznacznie przekraczający podany zakres
 ** przekroczenia w podanym zakresie nie obejmują budynków mieszkalnych

Źródło: Program ochrony środowiska przed hałasem dla terenów poza aglomeracjami, objętych przekroczeniami dopuszczalnych poziomów hałasu, położonych wzdłuż dróg krajowych w województwie łódzkim, po których przejeżdża ponad 6 mln pojazdów rocznie (projekt).

Przeprowadzone analizy wskazują na występujące przekroczenia norm hałasu na terenach przyległych do dróg krajowych. Poziomy przekroczeń nom przy trasach tranzytowych są od kilku lat wysokie i sięgają, co najmniej kilku decybeli w porze dziennej i nocnej.

Ponadto jest obserwowany trend wzrostu zasięgów hałasu, a więc negatywny kierunek zmiany stanu akustycznego środowiska. Taka sytuacja spowodowana jest m.in. wzrostem ogólnej liczby pojazdów poruszających się na większości scharakteryzowanych odcinkach dróg krajowych.

Hałas kolejowy

Głównym źródłem informacji o emisji hałasu kolejowego w województwie jest „Program ochrony środowiska przed hałasem dla terenów poza aglomeracjami, położonych wzdłuż linii kolejowych, po których przejeżdża ponad 30 000 pociągów rocznie z terenu województwa łódzkiego, których eksploatacja spowodowała negatywne oddziaływanie akustyczne, tj. przekroczone zostały dopuszczalne poziomy hałasu określone wskaźnikiem LDWN i LN”. Większość problemów uwzględnionych w ww. Programie odnosi się do terenów mieszkaniowych. Tereny, na których zostały naruszone warunki akustyczne w związku z ruchem kolejowym zlokalizowane są w otoczeniu:

- linii kolejowej nr 1 Warszawa Centralna - Katowice (w km od 57+700 (granica województwa łódzkiego i mazowieckiego) do km 105+194 (Koluszki),
- linii kolejowej nr 3 Warszawa Zachodnia - Kunowice (w km od 63+565 (granica województwa łódzkiego i mazowieckiego) do km 125+903 (Kutno),
- linii kolejowej nr 17 Łódź Fabryczna - Koluszki (w km ok 12+000 (granica m. Łódź) do km 24+261 (Koluszki).

Odcinki dróg krajowych objęte analizą w *Programie ochrony środowiska przed hałasem* nie są objęte oddziaływaniem hałasu kolejowego.

Hałas lotniczy

Pomiary hałasu lotniczego w 2015 r. zostały wykonane dla Portu Lotniczego Łódź im. Wł. Reymonta. Ciągłe pomiary hałasu lotniczego na tym lotnisku rozpoczęły się pod koniec roku 2015 w związku z tym nie można obliczyć na ich podstawie długookresowych poziomów dźwięku, a jedynie poziomy krótkookresowe.

Dla ww. portu lotniczego wykonano pomiary, których wynikiem są poziomy w odniesieniu do jednej doby $LAeq_D$ i $LAeq_N$. W żadnym punkcie pomiarowym nie stwierdzono przekroczeń dopuszczalnych poziomów dźwięku w porze dziennej i w porze nocnej, co potwierdza poniższa tabela.

Tabela 4. Wyniki pomiarów hałasu lotniczego wykonane dla Portu Lotniczego Łódź im. Wł. Reymonta w roku 2015.

Punkty pomiarowe	Maksymalny zmierzony poziom $LAeqD$ w roku 2015 [dB]	Maksymalny zmierzony poziom $LAeqN$ w roku 2015 [dB]	Maksymalne przekroczenie dopuszczalnego poziomu dźwięku w porze dnia w roku 2015 [dB]	Maksymalne przekroczenie dopuszczalnego poziomu dźwięku w porze nocy w roku 2015 [dB]
PP 1 - Gorzew 1	58,4	47,8	0	0
PP 2 - Maratońska	41,7	39,6	0	0
PP 3 - Św. Franciszka	60,8	52,2	0	0
PP 4 - Pabianicka	53,2	39,7	0	0

Źródło: http://www.gios.gov.pl/images/dokumenty/pms/monitoring_halasu/13-halas_lotniczy.pdf

Odcinki dróg krajowych objęte analizą w *Programie ochrony środowiska przed hałasem* nie są objęte oddziaływaniem hałasu lotniczego.

3.2.3. Powietrze

Jakość powietrza w województwie łódzkim stale monitorowana jest przez sieć stanowisk pomiarowych w ramach działalności Wojewódzkiego Inspektoratu Ochrony Środowiska w Łodzi. Na terenie województwa prowadzony jest monitoring jakości powietrza pod kątem spełnienia kryteriów, określonych w celu ochrony zdrowia, dla zanieczyszczeń takich, jak: benzen, dwutlenek azotu, dwutlenek siarki, tlenek węgla, ozon, pył zawieszony PM10, pył zawieszony PM2,5, arsen, benzo(a)piren, ołów, kadm oraz nikiel, a także w celu ochrony roślin dla zanieczyszczeń takich, jak: dwutlenek siarki, tlenki azotu oraz ozon.

Coroczne oceny jakości powietrza w województwie łódzkim, zgodnie z art. 87 ustawy POŚ, dokonywane są w strefach, w tym w aglomeracjach. W województwie zostały wydzielone 2 strefy zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 2 sierpnia 2012 r. w sprawie stref, w których dokonuje się oceny jakości powietrza (Dz. U. 2012, poz. 914):

- aglomeracja łódzka – kod strefy PL1001,
- strefa łódzka – kod strefy PL1002.

Oceny jakości powietrza w województwie łódzkim dokonuje WIOŚ w Łodzi w ramach Państwowego Monitoringu Środowiska, opracowując roczne oceny jakości powietrza. Podstawę klasyfikacji stref zgodnie z art. 89 ustawy POŚ stanowiły dopuszczalne poziomy substancji w powietrzu oraz poziomy dopuszczalne, powiększone o margines tolerancji z dozwolonymi przypadkami przekroczeń, poziomy docelowe oraz poziomy celów długoterminowych, ze względu na ochronę zdrowia ludzi oraz ochronę roślin, określone w rozporządzeniu w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu.

Wyniki klasyfikacji stref oceny jakości powietrza

Liczba stanowisk, na podstawie których ustala się aktualny stan jakości powietrza, ulega corocznym zmianom. W 2014 r. sieć monitoringu zanieczyszczeń gazowych powietrza na terenie woj. łódzkiego składała się z 10 stacji automatycznych i 165 punktów z pasywnym poborem próby. W stacjach automatycznych mierzone były stężenia średniogodzinne SO₂, NO, NO₂, NO_x, węglowodorów (benzen, toluen, ksylen, etylobenzen), CO, O₃, pyłu zawieszzonego oraz parametry meteorologiczne. W punktach pasywnych mierzono SO₂ i NO₂ z uśrednieniem średniomiesięcznym. Pomiary manualne (średniodobowe) stężeń wykonywano dla PM10, PM2,5, benzo(a)pirenu oraz metali ciężkich w pyłe na 16 stanowiskach. W roku 2015 w skład systemu pomiarowego wchodziły: sieć pomiarów ciągłych (93 stanowiska automatyczne), sieć pomiarów manualnych (63 stanowiska pomiarowe manualne) oraz sieć pomiarów pasywnych (314 stanowisk).

Podsumowanie klasyfikacji stref województwa łódzkiego z uwzględnieniem kryteriów określonych w celu ochrony zdrowia (do kwalifikacji stref dla pyłu zawieszzonego podstawę stanowią pomiary manualne) dla roku 2014 zostały zestawione w tabeli poniżej:

Tabela 5. Wynikowe klasy dla poszczególnych zanieczyszczeń w strefach oceny jakości powietrza według kryteriów oceny dla ochrony zdrowia dla roku 2014.

Nazwa strefy	Symbol klasy wynikowej											
	SO ₂	NO ₂	CO	C ₆ H ₆	O ₃	PM10	Pb	As	Cd	Ni	BaP	PM2,5
Aglomeracja łódzka	A	A	A	A	A/D2	C	A	A	A	A	C	C
Strefa łódzka	A	A	A	A	A/D2	C	A	A	A	A	C	C

Źródło: WIOŚ, Łódź.

O klasyfikacji stref jakości powietrza zarówno w roku 2014 zdecydowało przekroczenie:

- dopuszczalnej wartości stężenia średniorocznego oraz liczby przekroczeń dopuszczalnej wartości stężenia 24-godzinnego pyłu zawieszonego PM10,
- dopuszczalnej wartości stężenia średniorocznego pyłu zawieszonego PM2,5 (wraz marginesem tolerancji),
- docelowej wartości stężenia średniorocznego określonego dla benzo(a)pirenu w pyłe PM10.

W przypadku pyłu zawieszonego PM2,5 nastąpiło również przekroczenie standardu jakości powietrza wyrażonego przez pułap stężenia ekspozycji. Również stężenia ozonu w województwie przekraczały poziom celu długoterminowego, z tego względu obie strefy zakwalifikowano do klasy D2. W przypadku pozostałych zanieczyszczeń powietrza nie wykazano przekroczeń.

3.2.4. Pola elektromagnetyczne (PEM)

Promieniowanie elektromagnetyczne wytwarzane jest zarówno w warunkach naturalnych, jak również w wyniku działalności człowieka. Pole elektromagnetyczne (PEM) o różnych częstotliwościach emitowane jest podczas eksploatacji różnego rodzaju urządzeń wytwarzających energię elektromagnetyczną, w wyniku działalności człowieka.

Obserwowany w ostatnich latach wzrost poziomów pól elektromagnetycznych na obszarach centralnych dzielnic lub osiedli miast o liczbie mieszkańców przekraczającej 50 tys. w znacznej mierze związany jest z rozwijającym się przemysłem telekomunikacyjnym. Rozwój tej gałęzi przemysłu przyczynił się do powstania wielu antropogenicznych źródeł emisji promieniowania elektromagnetycznego, takich jak np. obiekty radiokomunikacyjne i radiolokacyjne. Wszystkie wymienione źródła w mniejszym lub większym stopniu oddziałują na zdrowie człowieka. Warto tutaj zaznaczyć, że PEM często stosowane jest w życiu codziennym człowieka, m.in. w służbie zdrowia, przemyśle i komunikacji.

Źródłami promieniowania elektromagnetycznego na terenie województwa łódzkiego są przede wszystkim nadajniki GSM/UMTS/LTE, stacje transformatorowe oraz linie elektroenergetyczne wysokiego, średniego i niskiego napięcia.

Zgodnie z obowiązującymi przepisami, organy Inspekcji Ochrony Środowiska upoważnione są do kontroli poziomów pól elektromagnetycznych w środowisku w ramach działań inspekcyjnych oraz prowadzą pomiary okresowe ujęte w programie Państwowego Monitoringu Środowiska.

Wyniki badań monitoringowych pól elektromagnetycznych

W 2015 r. punkty pomiarowe rozmieszczone były na terenach:

- miast o liczbie ludności powyżej 50 tysięcy mieszkańców (Łódź),
- w miastach poniżej 50 tysięcy mieszkańców (Tuszyn, Zduńska Wola, Uniejów, Rzgów, Koluszki, Radomsko, Złoczew, Warta, Łask, Poddębice, Wieluń i Wieruszów),
- oraz na terenach wiejskich (Będzelin, Kalino, Nowy Świat, Ewelinów, Grabia, Przatów Dolny, Raczków, Rososza, Gruszczyce, Dębołęka, Nietuszyna, Raduczycze, Ptaszkowice, Prusak oraz Osowa).

Rok 2015 był drugim rokiem z 3 letniej serii pomiarowej wyznaczonej na lata 2014-2016 (ostatni cykl pomiarowy trwał w latach 2011-2013). W tabeli poniżej przedstawiono wyniki najwyższych wartości poziomów pól elektromagnetycznych w województwie łódzkim w latach 2013-2015.

Tabela 6. Wyniki najwyższych wartości poziomów pól elektromagnetycznych w województwie łódzkim w latach 2013-2015.

Rok	Lokalizacja punktu	E _{max} V/m			E _{sr}
		Miasta powyżej 50 tys. mieszkańców	Miasta poniżej 50 tys. mieszkańców	Tereny wiejskie	
2013	Piotrków Trybunalski, ul. Kotarbińskiego/ ul. Paderewskiego	1,0	-	-	0,7
2013	Aleksandrów Łódzki, Plac Kościuszki	-	0,8	-	0,7
2013	Porszewice, pow. pabianicki	-	-	0,7	0,6
2014	Łódź, Dworzec Fabryczny	1,5	-	-	1,4
2014	Kutno, ul. Zamoyskiego / ul. Tarnowskiego	1,5	-	-	1,4
2014	Wojszyce, pow. kutnowski	-	1,3	-	1,2
2015	Łódź, Plac Dąbrowskiego	2,0	-	-	1,9
2015	Łódź, ul. Kongresowa / ul. Jutrzenki	2,0	-	-	1,8
2015	Poddębice, Plac Kościuszki	-	0,8	-	0,7
2015	Ewelinów, pow. poddębicki	-	-	0,3	<0,3
2015	Raczków, pow. Sieradzki	-	-	0,3	<0,3

Źródło: WIOŚ, Łódź.

W 2015 r. na terenie województwa łódzkiego, w środowisku miast powyżej 50 tys. mieszkańców, w 12 z 15 punktów pomiarowych przekroczona została dolna granica oznaczalności metody, która wynosi 0,3 V/m dla średnich wartości dwugodzinnych. Średnia wartość składowej elektrycznej przyjmowała wartości od 0,3 V/m do 1,9 V/m. Z kolei maksymalna wartość chwilowa składowej elektrycznej pola elektromagnetycznego wyniosła 2,0 V/m i została zarejestrowana w okolicy skrzyżowania ulic Kongresowej i Jutrzenki oraz na Placu Dąbrowskiego.

W tym samym roku, w środowisku miast poniżej 50 tys. mieszkańców: w Rzgowie, Złoczewie, Radomsku (Plac 3-go Maja) i Poddębicach średnie wartości z 2 godzin pomiarów składowej elektrycznej przekroczyły dolną granicę oznaczalności i wynosiły od 0,3 V/m do 0,7 V/m (ok. 10% wartości dopuszczalnej). Najwyższa zmierzona chwilowa maksymalna składowa elektryczna pola elektromagnetycznego wysokiej częstotliwości zarejestrowana została w Poddębicach i wyniosła 0,8 V/m, co stanowi ok. 11% wartości dopuszczalnej.

Na terenach wiejskich dla wszystkich 15 pionów pomiarowych znajdujących się na danej kategorii terenu średnia wartość 2-godzinna natężenia pola nie przekroczyła dolnej granicy oznaczalności metody badawczej czyli 0,3 V/m.

Maksymalna wartość chwilowa składowej elektrycznej pola elektromagnetycznego osiągnęła wartość 0,3 V/m w miejscowościach Ewelinów i Raczków. Wielkości te stanowią poniżej 1% wartości dopuszczalnej.

Wartości promieniowania elektromagnetycznego na obszarach objętych *Programem ochrony środowiska przed hałasem* są znikome (podobnie jak na terenie większości województwa łódzkiego).

3.2.5. Gospodarowanie wodami

3.2.5.1. Wody powierzchniowe

Centralnie położone Wzniesienia Łódzkie stanowią węzeł hydrograficzny, w którym zbiegają się linie wododziałowe. Jest to jednocześnie strefa źródłowa dla wielu promieniście rozchodzących się rzek w województwie. Głównymi rzekami są: Bzura, Pilica i Warta, jednak ich doliny znajdują się w peryferyjnych częściach województwa. Zlewnia Warty od zlewni Pilicy i Bzury oddziela dział wodny I rzędu. Wododziały II rzędu oddzielają system Pilicy od systemu Bzury oraz zlewnię Warty od zlewni Proсны. Zachodnia część województwa łódzkiego położona jest w zlewni rzeki Warty i jej dopływów, z których najważniejszymi są: Proсна, Ner, Widawka, Oleśnica, Żeglina i Pichna. Wschodnia część obszaru województwa znajduje się w zlewni dopływów rzeki Wisły - Bzury i Pilicy.

Na terenie województwa naturalne zbiorniki wodne posiadają genezę polodowcową, zwykle występują jako niewielkie zbiorniki, wypełniające bezodpływowe zagłębienia. Wśród pozostałych zbiorników wodnych należy wymienić jeziora przepływowe pochodzenia lodowcowego, w tym „Okręt” o powierzchni około 200 ha i „Ryduwan” o powierzchni około 80 ha. Położone są one w zlewni Bzury w gminie Domaniewice (powiat łowicki).

Istotne znaczenie w kształtowaniu zasobów wodnych poprzez zwiększenie możliwości retencyjnych w obrębie województwa mają sztuczne zbiorniki zaporowe. Dwa największe z nich to Jeziorsko i Zbiornik Sulejowski.

Województwo łódzkie pomimo zróżnicowania hydrograficznego zagrożone jest deficytem wód powierzchniowych. Dla terenu województwa łódzkiego wykazuje się, coraz istotniejsze dla ekosystemów, zagrożenia spowodowane obniżeniem zasobów wód powierzchniowych. Obszary zagrożone deficytem ilościowym zasobów tych wód już na początku lat 90-tych ubiegłego stulecia były bardzo duże, również z powodu nieodpowiedniego gospodarowania wodą w regionach. Zgodnie z opracowaniem *Zrównoważone gospodarowanie zasobami wodnymi oraz infrastrukturą hydrotechniczną w świetle prognozowanych zmian klimatycznych*, wydzielono 5 klas zagrożenia deficytem wody (klasa 1 – brak zagrożenia, klasa 5 – bardzo duże zagrożenie). Na terenie województwa łódzkiego największym deficytem wód z ujęć powierzchniowych dotknięta jest północna część województwa, w szczególności powiaty: łęczycki, kutnowski, łowicki, zgierski, skierniewicki, m. Łódź, m. Skierniewice i inne.

Ogólna charakterystyka jednolitych części wód powierzchniowych

W procesie wdrażania postanowień Ramowej Dyrektywy Wodnej w Polsce wyznaczono jednolite części wód powierzchniowych (JCWP), stanowiące podstawową jednostkę dla realizacji prac planistycznych. Na ob-

szarze województwa łódzkiego wyznaczono 285 Jednolitych Części Wód Powierzchniowych (JCWP) rzecznych, nie wydzielono przy tym Jednolitych Części Wód Powierzchniowych jeziornych.

Dla 250 JCWP rzecznych ocena aktualnego stanu jest zła a jedynie dla 35 dobra. W związku z tym aż 181 JCWP jest zagrożona nieosiągnięciem celów środowiskowych. Dla wszystkich JCWP rzecznych określono również stan/potencjał ekologiczny, który w większości określony był jako poniżej dobrego, umiarkowany, słaby lub zły (208 JCWP), stan/potencjał dobry i powyżej dobrego określono jedynie dla 77 JCWP.

Tabela 7. Ocena stanu i ocena nieosiągnięcia celów środowiskowych dla jednolitych części wód powierzchniowych na terenie województwa łódzkiego.

JCWP	stan/potencjał ekologiczny								aktualny stan		ocena nieosiągnięcia celów środowiskowych	
	bardzo dobry	co najmniej dobry	dobry i powyżej dobrego	dobry	poniżej dobrego	umiarkowany	słaby	zły	dobry	zły	niezagrożona	zagrożona
	1	46	7	23	103	58	39	8	35	250	104	181

Źródło: Program Ochrony Środowiska Województwa Łódzkiego 2016 na lata 2017-2020 z perspektywą do roku 2024.

3.2.5.2. Wody podziemne

Wody podziemne występujące na terenie województwa łódzkiego związane są głównie z czwartorzędowymi utworami geologicznymi, które charakteryzują się najłatwiejszą odnawialnością oraz najpłytszym występowaniem. Duże znaczenie w zaopatrzeniu w wodę mają również wody poziomu górnokredowego.

Według podziału Polski na okręgi geotermalne, województwo łódzkie leży w obrębie 4 okręgów szczecińsko-łódzkiego, grudziądzko-warszawskiego, przedsudecko-północnoświętokrzyskim oraz sudecko-świętokrzyskim. Okręg szczecińsko-łódzki charakteryzuje się największą w Polsce zasobnością cieplną wynoszącą 246 000 t.p.u./km². Wody geotermalne występują tu w utworach kredy, jury i triasu. Najbardziej zasobne zbiorniki wód geotermalnych (temperatura powyżej 50°C), występują na obszarze powiatów poddębickiego, sieradzkiego, zduńskowolskiego, łaskiego oraz łęczyckiego.

Wody podziemne wykorzystywane są również w lecznictwie uzdrowiskowym. W województwie łódzkim udokumentowano 2 złoża wód leczniczych.

W związku z Aktualizacją Programu Wodno-Środowiskowego Kraju na terenie województwa zostało wydzielonych 14 JCWPd. Zgodnie z przeprowadzonymi ocenami dla 13 JCWPd ocena stanu ilościowego jest dobra, a jedynie w 1 przypadku jest słaba. Podobnie 13 JCWPd uzyskało dobrą ocenę dla stanu chemicznego, a 1 słabą, w związku z tym 4 JCWPd są zagrożone nieosiągnięciem celów środowiskowych.

Tabela 8. Jednolite części wód podziemnych zlokalizowane na terenie województwa łódzkiego wraz z oceną ryzyka nieosiągnięcia celów środowiskowych.

Nr JCWPd	Europejski kod JCWPd	Ocena stanu		Status JCWPd	Ocena ryzyka nieosiągnięcia celów środowiskowych	Przyczyny stanu słabego
		ilościowego	chemicznego			
47	PLGW200047	dobry	dobry	dobry	zagrożona	
63	PLGW200063	dobry	dobry	dobry	niezagrożona	
65	PLGW200065	dobry	dobry	dobry	niezagrożona	
73	PLGW200073	dobry	dobry	dobry	niezagrożona	
84	PLGW200084	dobry	dobry	dobry	niezagrożona	
85	PLGW200085	dobry	dobry	dobry	niezagrożona	
62	PLGW600062	dobry	słaby	słaby	zagrożona	Zidentyfikowano przekroczenia wartości progowych TVELZPd-NO ³ w punkcie monitoringu 2201, reprezentatywnym w teście C.3 do oceny siedliska 6140 w dolinie Kanalu Grójeckiego. Obszar ten objęty jest odwodnieniem górnym kopalni odkrywkowych węgla brunatnego w rejonie Konina i Turka
71	PLGW600071	dobry	dobry	dobry	zagrożona	
72	PLGW600072	dobry	dobry	dobry	niezagrożona	
81	PLGW600081	dobry	dobry	dobry	niezagrożona	
82	PLGW600082	dobry	dobry	dobry	niezagrożona	
83	PLGW600083	słaby	dobry	słaby	zagrożona	Przekroczenie zasobów dyspozycyjnych w skali roku z powodu poboru odwodnień (Bełchatowskie Zagłębie Węglowe)
98	PLGW600098	dobry	dobry	dobry	niezagrożona	
99	PLGW600099	dobry	dobry	dobry	niezagrożona	

Źródło: Program Ochrony Środowiska Województwa Łódzkiego 2016 na lata 2017-2020 z perspektywą do roku 2024.

Na terenie województwa łódzkiego znajduje się 16 głównych zbiorników wód podziemnych (GZWP). Wody ujmowane do eksploatacji pochodzą w większości z utworów czwartorzędowych, który jest głównym poziomem użytkowym oraz utworów kredowych. Decydują o tym największe zasoby wód, najłatwiejsza ich odnawialność oraz głębokość sprzyjająca budowie ujęć (od 10 do 120 m lokalnie do 150 m).

Łączne eksploatacyjne zasoby wód podziemnych na terenie województwa łódzkiego wynoszą 169 670,42¹⁾ m³/h, w tym:

- w utworach czwartorzędowych - 66 349,43 m³/h;
- w utworach neogeńsko-paleogeńskich - 8 926,06 m³/h;
- w utworach kredowych - 62 192,64 m³/h;
- w utworach starszych - 32 202,29 m³/h.

¹⁾ Informacje zaczerpnięte z Programu Ochrony Środowiska Województwa Łódzkiego 2016 na lata 2017-2020 z perspektywą do roku 2024.

Tabela 9. Główne zbiorniki wód podziemnych na terenie województwa łódzkiego.

Lp.	Numer zbiornika	Nazwa zbiornika	Wiek utworów	Średnia głębokość [m]	Typ ośrodka
1.	151	Zbiornik Turek-Konin-Koło	Cr ³	80	porowo-szczelinowy
2.	215	Subniecka Warszawska	Pg, Ng	160	porowy
3.	225	Zbiornik międzymorenowy Chodcza-Łanięta	QM	20	porowy
4.	226	Zbiornik Krośniewice-Kutno	J ³	200	krasowo-szczelinowy
5.	311	Zbiornik rzeki Proсна	QDK	40	porowy
6.	312	Zbiornik Sieradz	Cr	125	porowo-szczelinowy
7.	325	Zbiornik Częstochowa (W)	J ²	20-200	porowo-szczelinowy
8.	326	Zbiornik Częstochowa (E)	J ³	5-150	krasowo-szczelinowy
9.	401	Niecka Łódzka	Cr ¹	600	szczelinowy
10.	402	Zbiornik Stryków	J ³	100	krasowo-szczelinowy
11.	403	Zbiornik międzymorenowy Brzeziny-Lipce Reymontowskie	QM	25	porowy
12.	404	Zbiornik Koluszki-Tomaszów	J ³	0-200	porowo-szczelinowy
13.	408	Niecka miechowska (NW)	T	20	krasowo-szczelinowy
14.	410	Zbiornik Opoczno	J ³	100	szczelinowy
15.	411	Zbiornik Końskie	J	0-120	porowo-szczelinowy
16.	412	Zbiornik Goszczewice-Szydłowiec	J	100	krasowow-porowo-szczelinowy

Objaśnienia:

QM – utwory czwartorzędu w utworach międzymorenowych,
 QDK – utwory czwartorzędu w dolinach i w dolinach kopalnych
 Ng - utwory neogenu (trzeciorzęd)
 Pg - utwory paleogenu

Cr - utwory kredowe
 Cr¹ - utwory kredy dolnej
 J - utwory jurajskie
 J² - utwory jury środkowej
 J³ - utwory jury górnej
 T - utwory triasowe

Źródło: Program Ochrony Środowiska Województwa Łódzkiego 2016 na lata 2017-2020 z perspektywą do roku 2024.

3.2.6. Zasoby geologiczne

Przez województwo łódzkie przebiega jedna z najważniejszych geologicznych granic kontynentu oddzielająca platformę prekambryjską (wschodnioeuropejską) od struktur paleozoicznych platformy zachodnioeuropejskiej. Najbardziej istotne pod względem ekonomicznym są złoża węgla brunatnego.

Do innych ważnych złóż zalicza się złoża kamieni budowlanych, glin ogniotrwałych, soli kamiennej, gazu ziemnego oraz eksploatowane złoża piasków formierskich, surowców szklarskich i kruszyw.

Północna część województwa jest zasobna w wody mineralnogeotermalne o temperaturze 60°C i mineralizacji około 8 g/dm³, stwierdzone korzystne warunki eksploatacji posiadają lokalizacje tj. Uniejów, Poddębice, Rogoźno i Skierniewice. Obecnie wody te są wykorzystywane głównie w Uniejowie i Poddębicach służąc m. in. do ogrzewania miasta oraz do celów balneologiczno-rekreacyjnych. Dodatkowo w 2015 r. wydano koncesję na eksploatację wód termalnych w Kleszczowie.

Tabela 10. Bilans surowców naturalnych z uwzględnieniem wydobycia za rok 2015.

Lp.	Nazwa surowca	Jednostka	Ilość złóż		Zasoby surowców		Wydobycie	
			razem	eksploatowane	bilansowe	przemysłowe /A+B		
Surowce energetyczne								
1.	Gaz ziemny	[mln m ³]	1	0	170	-	-	
2.	Ropa naftowa	[tys. Mg]	1	0	39,73	-	-	
3.	Węgiel brunatny		8	2	2 284 991	707 368	42 081	
Surowce chemiczne								
4.	Sól kamienna	[tys. Mg]	2	0	10 739 000	-	-	
Surowce inne (skalne)								
5.	Gliny ceramiczne kamionkowe	[tys. Mg]	1	0	4 164	-	-	
6.	Gliny ogniotrwałe		1	0	tylko pzb.	-	-	
7.	Kamienie łamane i bloczne (wapień)		12	7	56 131	25 107	-	
8.	Kamienie łamane i bloczne (trawertyn)		1	0	1 885	984	-	
9.	Kamienie łamane i bloczne (piaskowiec)		49	20	17 912	3 455	34	
10.	Kamienie łamane i bloczne (chalcedonit)		3	1	30 749	1 000	92	
11.	Piaski formierskie		10	3	119 974,97	16 981,26	795,09	
12.	Piaski i żwiry (kruszywo naturalne)		847	262	686 306	238 027	9 358	
13.	Piaski kwarcowe do produkcji betonów komórkowych		[tys. m ³]	7	1	16 171,31	1 091,86	22,73
14.	Piaski kwarcowe do produkcji cegły wapienno-piaskowej			9	1	23 319,20	853,05	41,75
15.	Surowce dla prac inżynierskich			1	0	48	-	-
16.	Surowce ilaste ceramiki budowlanej			103	6	43 618	8 857	33
17.	Surowce ilaste do produkcji kruszywa lekkiego	7		0	21 413	-	-	
18.	Surowce szklarskie	[tys. Mg]	11	3	496 720,11	36 645,50	1 993,80	
19.	Torfy	[tys. m ³]	10	2	372	169	2	
20.	Wapienie i margle dla przemysłu cementowego	[tys. Mg]	14	3	1 901 715	39 450	2 976	
Wody podziemne					dyspozycyjne [m³/h]	eksploatacyjne [m³/h]	pobór [m³/rok]	
21.	Wody termalne	6	3	-	744,60	1 636 725,00		
	Kleszczów GT-1*	-	-	-	150,00	90 434,00		
	Kotowice M-1	-	-	-	10,00	-		
	Łódź (EC-2 otw. nr 3)	-	-	-	126,00	-		
	Podębice*	-	-	-	252,00	816 451,00		
	Skiemiewice GT-1, GT-2	-	-	-	86,60	-		
	Uniejów I*	-	-	-	120,00	729 840,00		

* - złoża objęte koncesją na wydobywanie kopaliny ze złoża

Źródło: Program Ochrony Środowiska Województwa Łódzkiego 2016 na lata 2017-2020 z perspektywą do roku 2024.

Pod względem gospodarczym najistotniejsze są złoża węgla brunatnego, a w szczególności tzw. bełchatowskie, którego grubość pokładu wynosi średnio 60 m. Złoża te należą do najbardziej zasobnych w kraju i w Europie, zaś kopalnia „Bełchatów” pokrywa około połowy krajowego zapotrzebowania na ten surowiec. Ze

względu na zaawansowany stopień wyeksploatowania złoża planowane jest zakończenie eksploatacji w 2018 rok. Władze kopalni już w 2008 roku rozpoczęły starania o uzyskanie koncesji na wydobycie węgla ze złoża w Złoczewie. W ciągu ostatnich lat została wykonana nowa dokumentacja geologiczna, którą złożono do Ministerstwa, a w 2015 r. został także złożony wniosek do RDOŚ w Łodzi o wydanie decyzji o uwarunkowaniach środowiskowych. Minister Środowiska zatwierdził dokumentację dla tego złoża w 2013 r., a RDOŚ wydał decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach. Złoczewskie złożo węgla brunatnego wynosi ponad 600 mln ton.

Należy mieć na uwadze, że odkrywkowa eksploatacja kopalni niesie ze sobą liczne zagrożenia dla środowiska naturalnego, przyczyniając się m. in. do dewastacji gruntów, znaczących zmian w stosunkach wodnych, przesiedlania miejscowej ludności, a także do sporadycznych ruchów tektonicznych (kopalnia Bełchatów). Na terenie województwa istnieje lej depresyjny o zasięgu ponadlokalnym – lej wokół kopalni Bełchatów, a także małe leje lokalne w Radomsku i Piotrkowie Trybunalskim. Lej depresyjny wokół aglomeracji łódzkiej uległ wypłyceniu. Leje depresyjne mają bardzo duży wpływ na warunki hydrologiczne w zlewni rzeki Warty.

Obszary objęte *Programem ochrony środowiska przed hałasem* znajdują się poza i w oddaleniu od wszelkich złóż surowców mineralnych.

3.2.7. Gleby

Typy gleb

W województwie łódzkim gleby są mało zróżnicowane. Dominują gleby biellicowe (około 85% gleb województwa), pozostałe to gleby bagienne, torfowe, brunatne, czarne ziemie, rędziny i mady.

Bonitacja

Wartość użytkowa gruntów ornych i użytków zielonych województwa łódzkiego jest niska. Tylko 20,67% gruntów ornych zaliczane jest do klas I-IIIb. Wyraźną dominację można wskazać dla gruntów ornych klas IVa-VI (około 79%).

Użytki zielone o klasach bonitacyjnych I-II stanowią 0,33%, pozostałe 99,7% zajmują łąki i pastwiska mieszczące się w klasach IV-VIz.

Gleby najlepsze bonitacyjnie występują w północnej części województwa (powiaty: kutnowski, łowicki, łęczycki,), a najgorsze na południu regionu. Kompleksy glebowo-rolnicze o niższej wartości użytkowej zdominowały obszar wschodni i część terenu centralnie położonego.

Zanieczyszczenie

Ochrona zasobów i jakości gleb, a w szczególności gleb użytkowanych rolniczo, stanowi istotny element działań w zakresie polityki środowiskowej oraz rolnej. Badanie jakości gleb ornych wykonywane jest w ramach monitoringu jakości gleby i ziemi w ramach PMS. Celem badań jest ocena stanu zanieczyszczeń oraz śledzenie zmian właściwości gleb pod wpływem rolniczej i pozarolniczej działalności człowieka. Ponieważ monitoring chemizmu gleb prowadzony jest na terenie całego kraju od 1995 roku, w cyklach 5-letnich, poniżej przedstawiono wyniki badań wykonanych w latach 2010-2011.

Na terenie województwa łódzkiego zlokalizowanych jest 16 punktów pomiarowo-kontrolnych. W 2010 roku zakres badań obejmował: znaczenie właściwości fizycznych, fizykochemicznych oraz chemicznych gleb

(w tym odczyn pH), zawartość siarki, metali ciężkich (kadmu, miedzi, chromu, niklu, ołowiu, cynku) oraz wielopierścieniowych węglowodorów aromatycznych (WWA).

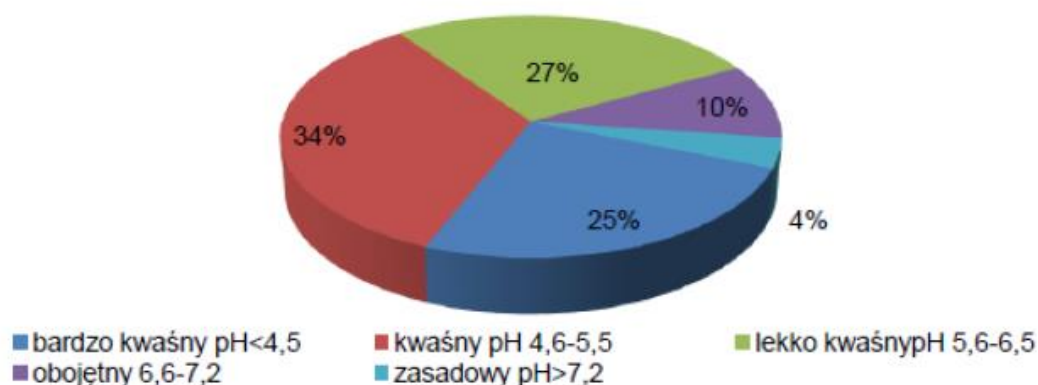
Wyniki badań metali ciężkich (kadmu, miedzi, niklu, ołowiu i cynku) zarówno w 2010 roku, jak i w roku 2005 w większości wykazały zerowy stopień zanieczyszczenia gleb tymi metalami w skali IUNG. Wyjątek stanowił wynik badań punktu kontrolno-badawczego w miejscowości Gospodarz, którego stopień zanieczyszczenia gleb w 2005 roku określono na poziomie pierwszym. Niemniej jednak badania przeprowadzone w 2010 roku wykazywał już zerowy stopień zanieczyszczenia ww. metalami ciężkimi.

Zakwaszenie

Wartość odczynu (pH) gleby określa stężenie jonów wodorowych w glebie. Głównymi ich źródłami są:

- procesy zachodzące między cząsteczkami gleby i korzeniami roślin podczas pobierania przez nie mineralnych składników odżywczych,
- mineralizacja substancji organicznej gleby,
- obecność kwasów organicznych,
- bezpośredni opad kwaśnych deszczy.

W latach 2011-2014 wykonano badania uwzględniające właściwości agrochemiczne stanu gleb województwa łódzkiego określające odczyn gleb. Wyniki przedstawiono na poniższym wykresie.



Wykres 1. Struktura odczynu gleb w województwie łódzkim w latach 2011-2014.

Źródło: Program Ochrony Środowiska Województwa Łódzkiego 2016 na lata 2017-2020 z perspektywą do roku 2024.

Mając na uwadze rozmieszczenie obszarów objętych *Programem ochrony środowiska przed hałasem*, można stwierdzić, że dotyczą one miejsc występowania wszystkich typów gleb wykształconych w województwie, a także gruntów zaliczanych do wszystkich klas bonitacyjnych. Należy mieć na uwadze, iż tereny obejmujące pasy drogowe dróg krajowych objętych opracowaniem to w przewadze tereny bezglebowe, miejsca występowania gleb antropogenicznych oraz gruntów niemających już cech gleb naturalnych.

3.2.8. Zasoby przyrodnicze

Zasoby przyrodnicze regionu są zlokalizowane przede wszystkim w dolinach Warty, Pilicy, Proсны, Grabi oraz Bzury. Ponadto istotne obszary występowania w szczególności gatunków ptaków związane są ze sztucz-

nymi zbiornikami wodnymi - Zbiornikiem Jeziorsko (rz. Warta) oraz Zbiornikiem Sulejowskim (rz. Pilica). Obszary chronione zlokalizowane są także w największych kompleksach leśnych regionu - Puszczy Pilickiej i Bolimowskiej.

Parki Narodowe

Na terenie województwa łódzkiego znajduje się fragment Kampinoskiego Parku Narodowego, który w całości (72,40 ha) stanowi Ośrodek Hodowli Żubrów w Smardzewicach.

Parki Krajobrazowe

Parki krajobrazowe obejmują obszary chronione ze względu na wartości przyrodnicze, historyczne i kulturowe oraz walory krajobrazowe w celu zachowania i popularyzacji tych wartości w warunkach zrównoważonego rozwoju. Utworzenie parku krajobrazowego następuje w drodze uchwały sejmiku województwa. W województwie łódzkim znajduje się 7 parków krajobrazowych. Zajmują one powierzchnię 101 598,10 ha (dane aktualne na dzień 15.09.2017 r.).

Dla 5 z nich ustanowiono plany ochrony - Parku Krajobrazowego Wzniesień Łódzkich, Bolimowskiego Parku Krajobrazowego, Sulejowskiego Parku Krajobrazowego, Przedborskiego Parku Krajobrazowego oraz Parku Krajobrazowego Międzyrzecza Warty i Widawki. Jednak warto zaznaczyć, iż dla 2 planów skończył się okres obowiązywania.

Park Krajobrazowy Wzniesień Łódzkich - Park obejmuje ochroną najcenniejszy przyrodniczo i najbardziej wyniesiony fragment Wzniesień Łódzkich, form polodowcowych pochodzących z plejstocenu. Rzeźba terenu jest wyjątkowo urozmaicona na tle sąsiednich obszarów nizinnych. Moreny czołowe tworzą tzw. strefę krawędziową Wzniesień Łódzkich, zajmującą południową część Parku.

Załęczański Park Krajobrazowy - celem ochrony na terenie Parku jest zachowanie krajobrazu jurajskich wapiennych ostańców, a także odcinka rzeki Warty, która przepływając przez Park ok. 40. kilometrowym łukiem, rzeźbi w skalistym podłożu głębokie przełomy urozmaicając krajobraz wapiennych wzgórz oraz pasm morenowych wzniesień zlodowacenia środkowopolskiego. Dla zachowania najcenniejszych walorów przyrodniczych Parku i jego otuliny utworzono na jego terenie rezerwat przyrody. W granicach województwa łódzkiego znajdują się rezerваты: rezerwat geologiczny „Węże”, rezerwat leśny „Dąbrowa w Niżankowicach”.

Park Krajobrazowy Międzyrzecza Warty i Widawki - celem ochrony jest zachowanie krajobrazu naturalnego doliny Warty o wybitnych walorach przyrodniczych, krajobrazowych i historycznych. Park został powołany dla ochrony przyrody nieożywionej, m.in. cennych odsłoneń geologicznych, a także ochrony naturalnych walorów dolin rzecznych, zachowanie i ochronę obszarów stanowiących świadectwo współczesnych, naturalnych procesów geomorfologicznych (parowy, wąwozy), ochronę źródeł oraz obszarów źródliskowych.

Przedborski Park Krajobrazowy - Park odznacza się dużą zmiennością budowy geologicznej i rzeźby terenu, co wpływa na zwiększone zróżnicowanie ekosystemów. Ochrony wymagają walory przyrodniczo-

krajobrazowe, najbardziej naturalnych terenów w dolinie Pilicy i jej dopływów, rozległe kompleksy leśne i borowe (pozostałości Puszczy Pilickiej) oraz pasmo wypiętrzeń jurajskich i kredowych.

Bolimowski Park Krajobrazowy – celem ochrony jest dolina Rawki wraz z przyległymi lasami Puszczy Bolimowskiej, głównie różnowiekowymi borami mieszanymi oraz wielogatunkowymi lasami liściastymi i mieszanymi o charakterze naturalnym. PK jest ostoją cennych gatunków flory i fauny.

Sulejowski Park Krajobrazowy - celem ochrony krajobrazowej jest zachowanie krajobrazu nadrzecznego Pilicy, Czarnej Malenieckiej (Koneckiej), delty Luciąży, śródleśnych strumieni, np. strugi Młynki czy Rosochy. Na terenie Parku znajduje się fragment najlepiej zachowanego koryta Pilicy charakteryzujący się licznymi, naturalnymi i malowniczymi meandrami. Pozornie nizinne tereny poprzecinane są dolinami i wąwozami przez co mają charakter pagórkowaty z wyraźnymi obniżeniami dna dolin oraz wzniesionymi brzegami odsłaniającymi widoki na otaczające tereny.

Spalski Park Krajobrazowy - obszar Spalskiego Parku Krajobrazowego należy do terenów najatrakcyjniejszych pod względem rekreacji i turystyki w województwie łódzkim. Jest on atrakcyjny zarówno pod względem walorów przyrodniczych (fragmenty starej Puszczy Pilickiej, dolina rzeki Pilicy, rezerваты przyrody, chronione gatunki fauny i flory, ośrodek hodowli żubrów, parki zabytkowe i pomniki przyrody), jak i walorów dziedzictwa kulturowego.

Rezerваты przyrody

Rezerwat przyrody obejmuje obszary zachowane w stanie naturalnym lub mało zmienionym, ekosystemy, ostoje i siedliska przyrodnicze, a także siedliska roślin, siedliska zwierząt i siedliska grzybów oraz twory i składniki przyrody nieożywionej, wyróżniające się szczególnymi wartościami przyrodniczymi, naukowymi, kulturowymi lub walorami krajobrazowymi. Uznanie za rezerwat przyrody następuje w drodze aktu prawa miejscowego w formie zarządzenia regionalnego dyrektora ochrony środowiska. W województwie łódzkim aktualnie jest 87 rezerwatów przyrody. Najwięcej rezerwatów obejmuje ochroną typ leśny, następne w kolejności są rezerваты florystyczne i torfowiskowe. Ponadto w województwie występują rezerваты krajobrazowe, faunistyczne, słonoroślowe, geologiczne.

Łączna powierzchnia rezerwatów wynosi 7 418,97 ha (dane aktualne na dzień 15.09.2017 r.). Rezerваты przyrody w głównej mierze obejmują ochroną walory przyrodnicze na terenach dużych kompleksów leśnych oraz w dolinach rzecznych.

Europejska Sieć Ekologiczna Natura 2000

Na sieć Natura 2000 na terenie województwa składają się typy obszarów:

- specjalnej ochrony ptaków (OSO), tzw. „obszary ptasie”,
- mające znaczenie dla Wspólnoty (OZW)169, tzw. „siedliskowe”.

Obszary ptasie i siedliskowe mogą się pokrywać, a ponadto obszar Natura 2000 może obejmować część lub całość obszarów i obiektów objętych innymi krajowymi formami ochrony przyrody.

Na terenie województwa łódzkiego utworzono 41 obszarów Natura 2000, w tym 5 obszarów specjalnej ochrony ptaków oraz 36 obszarów mających znaczenie dla Wspólnoty, czyli projektowane specjalne obszary ochrony siedlisk. Powierzchnia obszarów ptasich wynosi 40 148,89 ha, natomiast siedliskowych 53 688,82 ha. Łącznie obszary Natura 2000 zajmują powierzchnię 93 837,71 ha (część obszarów ptasich i siedliskowych pokrywa się ze sobą), co stanowi ok. 5,13 powierzchni województwa.

Do obszarów specjalnej ochrony ptaków należą: Pradolina Warszawsko-Berlińska, Zbiornik Jeziorsko, Doliny Przysowy i Słudwi, Dolina Pilicy i Dolina Środkowej Warty.

Do obszarów mających znaczenie dla wspólnoty należą: Dąbrowa Grotnicka, Dąbrowa Świetlista w Pernie, Lasy Spalskie, Łąka w Bęczkowicach, Niebieskie Źródła, Pradolina Bzury-Neru, Załęczański Łuk Warty, Dolina Środkowej Pilicy, Dolina Rawki, Buczyna Gałkowska, Buczyna Janinowska, Cisy w Jasieniu, Dąbrowy Świetliste koło Redzenia, Lasy Gorzkowickie, Grabia, Grądy nad Lindą, Las Dębowiec, Lasy Smardzewickie, Lubiaszów w Puszczy Pilickiej, Dąbrowy w Marianku, Polany Puszczy Bolimowskiej, Słone Łąki w Pełczy-skach, Torfowiska Żytno – Ewina, Wielkopole - Jodły pod Czartorią, Silne Błota, Szczypiorniak i Kowaliki, Wola Cyrusowa, Łąki Ciebłowickie, Święte Ługi, Dolina Dolnej Pilicy, Grabinka, Ostoja Przedborska, Dolina Czarnej, Dolina Górnej Pilicy, Lipickie Mokradła i Torfowiska nad Prosną.

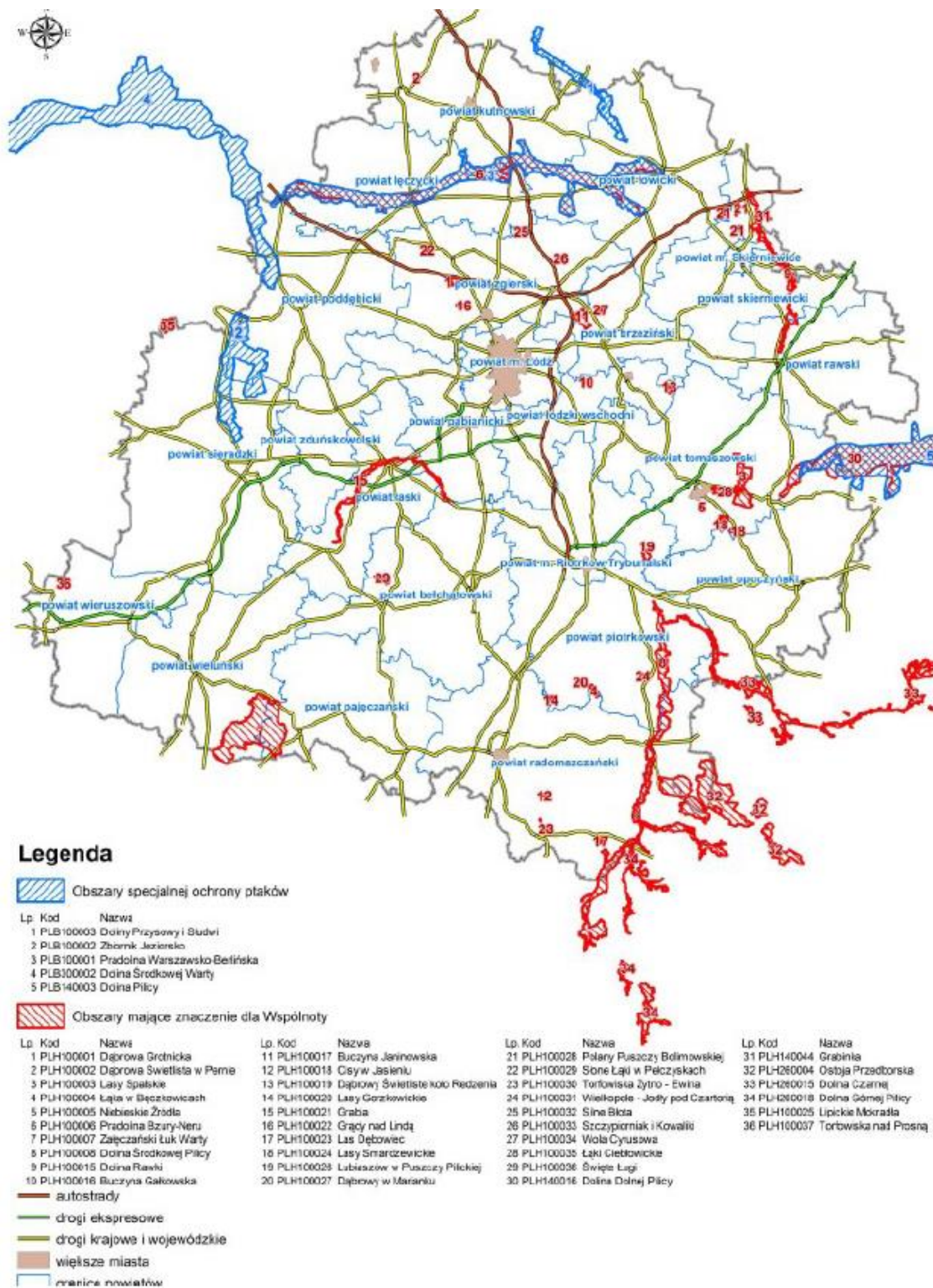
Na terenie województwa łódzkiego ustanowiono plany zadań ochronnych dla 16 obszarów Natura 2000. Najczęściej wymieniane zagrożenia w tych dokumentach dla przedmiotów ochrony w obszarach to, m.in.:

- siedliska leśne – niekorzystna dla siedlisk struktura wiekowa i gatunkowa drzewostanów, niski udział odnowień naturalnych, niezadowalający udział martwego drewna, wkraczanie gatunków inwazyjnych i gatunków obcych, problematyczne gatunki rodzime (dominacja rodzimych gatunków ekspansywnych w podszyciu), brak systematycznych zalewów oraz zanieczyszczenie wód powierzchniowych w przypadku siedlisk łągowych,
- siedliska łąkowe, murawowe – zarastanie przez zmianę zagospodarowania, sukcesja drzew i krzewów, zalesianie, intensyfikacja rolnictwa, fragmentacja siedlisk, wydeptywanie,
- siedliska torfowiskowe – zarastanie, sukcesja drzew i krzewów, zbyt niskie uwilgotnienie siedlisk, wkraczanie do siedliska rodzimych gatunków ekspansywnych,
- siedliska związane z ekosystemami zbiorników wodnych – zanieczyszczenie wód powierzchniowych, zmiany stosunków wodnych, przesuszanie, eutrofizacja, presja antropogeniczna (uprawianie sportów wodnych, wydeptywanie, śmiecenie),
- ssaki – płoszenie, wandalizm,
- ryby – zanieczyszczenie wód, antropopresja, płoszenie, regulowanie (prostowanie) koryt rzecznych i zmiana przebiegu koryt rzecznych, niewłaściwa gospodarka wodna, kłusownictwo, bariery uniemożliwiające migracje,
- bezkręgowce: zaniechanie użytkowania, zaprzestanie koszenia oraz postępująca sukcesja (zanik roślin żywicielskich), intensyfikacja rolnictwa, pogorszenie stosunków wodnych,
- ptaki – płoszenie, drapieźnictwo gatunków inwazyjnych i obcych (norki amerykańskie, szopy pracze, jenoty), zmiany reżimu hydrologicznego rzek i zbiorników, zmiana zagospodarowania gruntów, zanie-

chanie koszenia łąk lub termin koszenia niedostosowany do łągów niektórych gatunków, zbyt intensywne użytkowanie łąk, zarastanie siedlisk ptaków przez trzciny i roślinność zielną.

W przypadku wszystkich przedmiotów ochrony objętych ochroną w obszarach Natura 2000 w województwie łódzkim jako zagrożenie zidentyfikowano także niską świadomość ekologiczną mieszkańców oraz właścicieli gruntów. W efekcie skutkuje to degradacją siedlisk przyrodniczych w wyniku niewłaściwego wykonywania lub niepodejmowania działań ochronnych. Zarządzenia ustanawiające plany zadań ochronnych dla pozostałych obszarów Natura 2000 przewidziano na najbliższe lata.

Lokalizację obszarów Natura 2000 na terenie województwa łódzkiego przedstawiono na poniższym rysunku.



Rysunek 8. Lokalizacja obszarów Natura 2000 na terenie województwa łódzkiego.

Źródło: Program Ochrony Środowiska Województwa Łódzkiego 2016 na lata 2017-2020 z perspektywą do roku 2024.

Obszary Chronionego Krajobrazu

Obszar chronionego krajobrazu obejmuje tereny chronione ze względu na wyróżniający się krajobraz o zróżnicowanych ekosystemach, wartościowe ze względu na możliwość zaspokajania potrzeb związanych z turystyką i wypoczynkiem lub pełnioną funkcją korytarzy ekologicznych. Wyznaczenie obszaru chronionego krajobrazu następuje w drodze uchwały sejmiku województwa. W województwie łódzkim zlokalizowanych jest 17 obszarów chronionego krajobrazu. Do obszarów chronionego krajobrazu położonych w woj. łódzkim należą: Bolimowsko – Radziejowicki z doliną Środkowej Rawki OCHK, Brąszewicki OCHK, OCHK Dolina Bzury, OCHK Dolina Proсны, OCHK Dolina Przysowy, OCHK Górnej Rawki, OCHK Mrogi i Mroźcy, Nadwarciański OCHK, OCHK Pradoliny Warszawsko – Berlińskiej, Przedborski OCHK, Puczniewski OCHK, OCHK Środkowej Grabi, OCHK „Dolina Miazgi Pod Andrespołem”, OCHK Dolina Wolbórki, OCHK Doliny Widawki, OCHK Dolina Chojnatki, Piliczański OCHK.

Obszary chronionego krajobrazu zajmują powierzchnię 294 210,80 ha (dane aktualne na dzień 15.09.2017 r.). Obszary chronionego krajobrazu położone są w dolinach rzek oraz w pasie Wzniesień Łódzkich.

Zespoły przyrodniczo-krajobrazowe

Zgodnie z ustawą o ochronie przyrody, zespołami przyrodniczo-krajobrazowymi są fragmenty krajobrazu naturalnego i kulturowego zasługujące na ochronę ze względu na ich walory widokowe lub estetyczne. Ustanowienie zespołu przyrodniczo-krajobrazowego następuje w drodze uchwały rady gminy. Na terenie łódzkiego zlokalizowanych jest 36 zespołów przyrodniczo-krajobrazowych, które zajmują łącznie powierzchnię 11 629,73 ha (dane aktualne na dzień 15.09.2017 r.). Większość z nich została powołana ze względu na ochronę, m.in. dolin rzecznych, cennych fragmentów siedlisk leśnych, starodrzewi, obszarów bagiennych. Ponadto ochrona dotyczy walorów krajobrazowych tj. formy polodowcowe, formy wykształcone w dolinach rzek, a także zabytkowych parków.

Użytki ekologiczne

Użytki ekologiczne to zasługujące na ochronę pozostałości ekosystemów mających znaczenie dla zachowania różnorodności biologicznej – naturalne zbiorniki wodne, śródpolne i śródleśne, oczka wodne, kępy drzew i krzewów, bagna, torfowiska, wydmy, płaty nieużytkowanej roślinności, starorzecza, wychodnie skalne, skarpy, kamieńce, siedliska przyrodnicze oraz stanowiska rzadkich lub chronionych gatunków roślin, zwierząt i grzybów, ich ostoje oraz miejsca rozmnażania lub miejsca sezonowego przebywania. Ustanowienie użytku ekologicznego następuje w drodze uchwały rady gminy. W województwie łódzkim utworzono 852 użytków ekologicznych, o łącznej powierzchni 1 678,85 ha. W głównej mierze są to: niewielkie oczka wodne, torfowiska, bagna, tereny podmokłe i pastwiska (dane aktualne na dzień 15.09.2017 r.).

Stanowiska dokumentacyjne

Stanowiskami dokumentacyjnymi są niewyodrębniające się na powierzchni lub możliwe do wyodrębnienia, ważne pod względem naukowym i dydaktycznym, miejsca występowania formacji geologicznych, nagromadzeń skamieniałości lub tworów mineralnych, jaskinie lub schroniska podskalne wraz z namuliskami oraz fragmenty eksploatowanych lub nieczynnych wyrobisk powierzchniowych i podziemnych. Ustanowienie sta-

nowiska dokumentacyjnego następuje w drodze uchwały rady gminy. Na terenie województwa łódzkiego znajdują się 4 stanowiska dokumentacyjne o powierzchni 31,19 ha (dane aktualne na dzień 15.09.2017 r.). Stanowiska dokumentacyjne stanowią odsłonięcia geologiczne oraz skarpy skalne.

Pomniki przyrody

Pomnikami przyrody są pojedyncze twory przyrody żywej i nieożywionej lub ich skupiska o szczególnej wartości przyrodniczej, naukowej, kulturowej, historycznej lub krajobrazowej oraz odznaczające się indywidualnymi cechami, wyróżniającymi je wśród innych tworów: okazałych rozmiarów drzewa, krzewy gatunków rodzimych lub obcych, źródła, wodospady, wywierzyska, skałki, jary, głązy narzutowe oraz jaskinie. Ustanowienie pomnika przyrody następuje w drodze uchwały rady gminy. Na terenie województwa łódzkiego utworzono 2 239 pomników przyrody (dane aktualne na dzień 15.09.2017 r.). Dominującymi obiektami są pojedyncze drzewa i grupy drzew.

Ochrona gatunkowa roślin, zwierząt i grzybów

Na obszarze województwa łódzkiego ochroną gatunkową objęto, m.in. gatunki roślin i zwierząt:

- ssaki: chomik europejski, orzesznica; nietoperze: gacek brunatny, mopek, mroczek późny, nocek Bechsteina, nocek Brandta, nocek duży, nocek Natterera, nocek rudy, a także objęte ochroną częściową: bóbr, wydra,
- ptaki: batalion, bączek, bąk, bielik, błotniak stawowy, błotniak zbożowy, bocian biały, bocian czarny, brodziec piskliwy, brzęczka, cietrzew, cyraneczka, czapla biała, derkacz, dudek, dzięcioł czarny, dzięcioł średni, dzięcioł zielonosiwy, gągoł, jarzębatka, kropiatka, krwawodziób, lelek, łabędź krzykliwy, łabędź krzykliwy, muchołówka mała, nurogęś, orlik krzykliwy, ortolan, perkoz dwuczuby, podgorzałka, podróżniczek, rybitwa białoskrzydła, rybitwa Białowąsa, rybitwa czarna, rycyk, sieweczka rzeczna, siewka złota, siniak, skowronek borowy, srokosz, trzmielojad, zimorodek, żuraw,
- płazy i gady: gniewosz plamisty, kumak nizinny, rzekotka drzewna, traszka grzebieniasta; objęte ochroną częściową: salamandra plamista,
- owady: czerwończyk fioletek, modraszek nauistous, modraszek telejus, pachnica dębowa, przeplatka aurinia, trzepla zielona, zalotka większa,
- ryby: objęte ochroną częściową: kielb białopłetwy, koza, minóg strumieniowy, minóg ukraiński, piekielnica, piskorz, różanka pospolita,
- rośliny: aster gawędka, dzwoniecznik wonny, goździk pyszny, kosaciec syberyjski, kruszczyk błotny, kukułka Fuchsa, lilia złoto głów, lipiennik Loesela, modrzewnica zwyczajna, obuwik pospolity, rosiczka okrągłolistna, salwinia pływająca, sasanka łąkowa, sasanka otwarta, starodub łąkowy, żłobik koralowy.

Obszary objęte *Programem ochrony środowiska przed hałasem* znajdują się poza i w oddaleniu od obszarów chronionych na terenie województwa łódzkiego.

3.2.8.1. Węzły i korytarze ekologiczne

W celu zapewnienia spójności oraz integralności sieci obszarów chronionych wyznaczono korytarze ekologiczne zapewniające łączność ekologiczną na poziomie regionalnym, krajowym oraz międzynarodowym.

Korytarze ekologiczne oraz obszary węzłowe:

- Północno-Centralny - przebiega przez północną część województwa i posiada łączność z korytarzem Doliny Warty na zachodzie oraz Doliny Bzury (Doliny Wisły - Doliny Pilicy) na wschodzie. Obszary węzłowe to Dolina Pilicy Pn. oraz Dolina Pilicy Pd.,
- Południowo Centralny - przebiega z kierunku północno zachodniego na południowo-wschodni poniżej Łodzi. Obszary węzłowe wchodzące w skład korytarza głównego to: Dolina Baryczy - północ, Warta - Jeziorsko, Bełchatów - Radomsko, Częstochowa - Zachód, Częstochowa - Wschód.

Obszary objęte *Programem ochrony środowiska przed hałasem* znajdują się poza wyznaczonymi korytarzami ekologicznymi na terenie województwa łódzkiego.

3.2.8.2. Lasy

Powierzchnia lasów województwa łódzkiego wynosi 388 155,63 ha, co odpowiada lesistości 21,3%. Wskaźnik ten jest o 8,2% niższy od przeciętnej lesistości kraju (29,5%). Województwo w 2015 r. zajmowało ostatnie miejsce w Polsce pod względem lesistości. W latach 2010-2015 poziom lesistości wzrósł o 0,2% co wskazuje na pozytywny trend oraz wpisuje się w założenia krajowe oraz wojewódzkie dotyczące powiększania powierzchni leśnej (w szczególności na gruntach o niskich walorach użytkowych).

Największą lesistością cechują się zachodnie oraz południowe części województwa. Największe kompleksy leśne stanowią Puszcza Bolimowska oraz Lasy Spalskie. Lesistość w podziale na powiaty jest przestrzennie zróżnicowana i przyjmuje wartości od 4,5% dla powiatu m. Skierniewice, do 31,2% dla powiatu tomaszowskiego. Powiaty o największej lesistości to: tomaszowski, opoczyński, radomszczański, wierszowski.

Znajdujące się w sąsiedztwie dróg krajowych objętych *Programem Ochrony Środowiska przed hałasem* kompleksy leśne to zwykle bory sosnowe. Często są to również antropogeniczne nasadzenia monokultur sosnowych lub świerka.

3.3. Potencjalne zmiany stanu środowiska w przypadku braku realizacji projektowanego dokumentu

W ujęciu praktycznym, brak realizacji *Projektowanego Programu ochrony środowiska przed hałasem* będzie oznaczał utrzymanie stanu istniejącego, tzn. ponadnormatywnych emisji hałasu do środowiska na niektórych obszarach na terenie województwa, w tym w obszarach miejskich, a więc na terenach gęsto zaludnionych. W kontekście wzrostu „zanieczyszczenia” środowiska hałasem, również komunikacyjnym od pojazdów mechanicznych, których liczba na drogach stale wzrasta, zaniechanie działań mających na celu doprowadzenie obserwowanych przekroczeń hałasu do poziomu co najmniej dopuszczalnego, należy traktować jako szkodliwe dla środowiska, szczególnie dla zdrowia i warunków życia człowieka.

Brak realizacji działań określonych w *Programie Ochrony Środowiska przed hałasem* spowoduje:

- pogorszenie istniejącego stanu klimatu akustycznego wzdłuż dróg krajowych objętych opracowaniem w wyniku braku realizacji działań w zakresie ochrony środowiska przed hałasem drogowym,
- wyczerpanie tolerancji mieszkańców na hałas i zdecydowane pogorszenie jakości życia w sąsiedztwie źródeł hałasu generowanego wzdłuż dróg krajowych objętych opracowaniem,
- sprzeciw społeczny, wyrażone m.in. interwencjami, domaganiem się działań naprawczych wzdłuż dróg krajowych objętych opracowaniem.

4. Istniejące problemy ochrony środowiska istotne z punktu widzenia realizacji projektowanego dokumentu, w szczególności dotyczące obszarów podlegających ochronie na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 o ochronie przyrody

Projektowany dokument ma na celu rozwiązanie konkretnego, istotnego problemu środowiskowego, jakim jest przekroczenie dopuszczalnego poziomu hałasu na wyznaczonych w toku przeprowadzonych pomiarów i analiz obszarach w sąsiedztwie dróg krajowych na terenie województwa łódzkiego, co zostało przedstawione w poniższej tabeli.

Tabela 11. Naruszenia standardów jakości środowiska wraz z podaniem zakresu naruszenia, liczbą osób objętą naruszeniami i rozkładem wskaźnika M dla poszczególnych odcinków dróg objętych opracowaniem.

Numer drogi	Kilometraż		Opis odcinka	Wielkość przekroczeń [dB]		Wielkość wskaźnika M		Liczba ludności narażonej na ponadnormatywny hałas
	początkowy	końcowy		Wskaźnik $L_{0\text{WN}}$	Wskaźnik L_N	Wskaźnik $L_{0\text{WN}}$	Wskaźnik L_N	
	[km]	[km]						
91	335+458	340+719	Zgierz /przejście/	0-15	0-10*	0-60	0-30	1916
91	340+719	343+727	Zgierz - Łódź	0-15	0-10*	0-65	0-65	3692
1	362+927	366+948	Łódź - Rzgów	0-5	0-5	0-2	0-2	156
1	366+948	375+120	Rzgów - Tuszyń	0-10	0-10	0-10	0-10	237
1	375+120	382+333	Tuszyń – Skrzyżowanie z drogą A1	0-5**	0-5	0-2	0-2	116
92	397+451	400+387	Łowicz /obwodnica/	0-10	0-10	0-2	0-2	167
A1	395+336	399+837	Droga 8 – Rokszycy	powyżej 15**	0-15**	0-2	0-2	83
S8	324+772	326+802	Droga A1 – Byki	0-15	0-15	0-2	0-5	76
S8	326+802	335+196	Byki – Meszcze	0-10	0-10	0-1	0-1	52
S8	335+196	340+421	Meszcze – Wolbórz	0-5	0-10**	0-2	0-2	125
S8	340+421	349+083	Wolbórz – Tomaszów Mazowiecki	0-10	0-10	0-2	0-5	165
S8	349+083	354+379	Tomaszów Mazowiecki /obwodnica/	0-15	0-10	0-5	0-2	415
S8	354+379	368+932	Tomaszów Mazowiecki – Czerniewice	0-20	0-15	0-10	0-10	856
S8	368+932	383+662	Czerniewice – Rawa Mazowiecka	0-5*	0-10	0-2	0-2	364
S8	383+662	385+901	Rawa Mazowiecka /obwodnica/	0-10	0-10	0-5	0-5	378
S8	385+901	393+058	Rawa Mazowiecka – Babsk	0-10	0-15**	0-2	0-2	182
S8	393+058	407+277	Babsk – Huta Zawadzka	0-15**	0-15**	0-5	0-10	121
S8	407+277	408+753	Huta Zawadzka – Granica Województwa	0-10	0-15	0-2	0-2	18

* pojedyncze budynki narażone na hałas nieznacznie przekraczający podany zakres

** przekroczenia w podanym zakresie nie obejmują budynków mieszkalnych

Źródło: Program ochrony środowiska przed hałasem dla terenów poza aglomeracjami, objętych przekroczeniami dopuszczalnych poziomów hałasu, położonych wzdłuż dróg krajowych w województwie łódzkim, po których przejeżdża ponad 6 mln pojazdów rocznie (projekt).

5. Przewidywane znaczące oddziaływania realizacji projektowanego dokumentu na cele i przedmiot ochrony obszarów Natura 2000 oraz integralność tych obszarów

Objęty Prognozą dokument określa działania, których celem jest poprawa warunków wynikających ze stanu akustycznego przy drogach krajowych. Zasadnicza część *Programu Ochrony Środowiska Przed Hałasem* zawiera wykaz działań, które mają charakter inwestycyjny (rozwiązania techniczne).

Wykaz działań przewidzianych do realizacji w ramach *Programu Ochrony Środowiska Przed Hałasem*, zarówno krótko jak długoterminowych przedstawiono poniżej.

I. Okres krótkoterminowy (lata do 2020)

1) Zadania główne:

Działanie 1: wymiana nawierzchni drogowej na nawierzchnię o ograniczonej hałaśliwości,

Działanie 2: ograniczenie prędkości ruchu pojazdów.

2) Zadania wspomagające (tzw. prewencyjne):

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

II. Okres długoterminowy

Zdania realizowane stale, tj. w trakcie obowiązywania aktualnego programu oraz po roku 2020.

1) uwzględnianie zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu dla nowotworzonych planów zagospodarowania przestrzennego, w tym:

- stosowanie w planowaniu przestrzennym zasad strefowania (w odniesieniu do terenów niezagospodarowanych),
- wykorzystywanie map akustycznych w pracach planistycznych,

- wprowadzanie do planów zagospodarowania przestrzennego zapisów dotyczących klasyfikacji terenów pod względem akustycznym,
- w strefach o udokumentowanej uciążliwości hałasu powodowanej trasami komunikacyjnymi wprowadzanie, w stosunku do nowej zabudowy mieszkaniowej, wymogu stosowania elementów chroniących przed hałasem środowiskowym (np.: ekrany na elewacji budynku, rozpraszające elementy fasad, ekrany wzdłuż ścian szczytowych budynków).

W poniższej tabeli przedstawiono wpływ poszczególnych działań ujętych w *Programie Ochrony Środowiska przez hałasem* na poszczególne komponenty środowiska.

Tabela 12. Zestawienie potencjalnych oddziaływań wynikających z działań przewidywanych na poszczególnych odcinkach dróg krajowych objętych Programem Ochrony Środowiska Przed Hałasem.

Numer drogi/odcinek	Działania	Obszary chronione oraz pozostałe formy ochrony przyrody, w tym Obszary Natura 2000	Różnorodność Biologiczna	Ludzie	Rośliny	Zwierzęta	Powietrze	Klimat	Klimat akustyczny	Wody (w tym JCW)	Powierzchnia ziemi	Krajobraz	Zasoby naturalne	Zabytki i dobra materialne
• DK91/Zgierz - Łódź	Wymiana nawierzchni na nawierzchnię o ograniczonej hałaśliwości na odcinku od km 337+350 do km 340+719	-/+	-/+	-/+	-/+	-/+	-/+	-/+	-/+	-/0	-/+	-/+	-/0	-/0
DK91/Zgierz /przejście/	Wymiana nawierzchni na nawierzchnię o ograniczonej hałaśliwości na odcinku od km 341+120 do km 342+250 oraz od km 342+550 do km 343+350	-/+	-/+	-/+	-/+	-/+	-/+	-/+	-/+	-/0	-/+	-/+	-/0	-/0
DK1/Rzgów - Tuszyn	Wymiana nawierzchni na nawierzchnię o ograniczonej hałaśliwości na odcinku od km 373+300 do km 374+650	-/+	-/+	-/+	-/+	-/+	-/+	-/+	-/+	-/0	-/+	-/+	-/0	-/0
DK1/Rzgów - Tuszyn	Ograniczenie prędkości do 50 km/h na odcinku od km 369+200 do km 369+450 oraz od km 372+750 do km 372+925	-/0	-/+	-/+	-/+	-/+	-/+	-/+	-/+	-/0	-/+	-/+	-/0	-/0
DK92/Łowicz /obwodnica/	Wymiana nawierzchni na nawierzchnię o ograniczonej hałaśliwości na odcinku od km 398+300 do km 399+200	-/+	-/+	-/+	-/+	-/+	-/+	-/+	-/+	-/0	-/+	-/+	-/0	-/0
A1/Droga 8 – Rokszyce	Wymiana nawierzchni na nawierzchnię o ograniczonej hałaśliwości na odcinku od km 395+700 do km 396+700	-/+	-/+	-/+	-/+	-/+	-/+	-/+	-/+	-/0	-/+	-/+	-/0	-/0
DK91/Zgierz – Łódź; DK91/Zgierz /przejście/; DK1/Rzgów – Tuszyn, DK92/Łowicz /obwodnica/; A1/Droga 8 – Rokszyce; DK1/Łódź-Rzgów; DK1/ Tuszyn –Skrzyżowanie z drogą A1; S8/ Droga A1 – Byki; S8/ Byki – Meszcze, S8/ Meszcze – Wolbórz; S8/ Wolbórz – Tomaszów Mazowiecki; S8/ Tomaszów Mazowiecki/obwodnica/; S8/ Tomaszów Mazowiecki –Czerniewice; S8/ Czerniewice – Rawa Mazowiecka; S8/ Rawa Mazowiecka	• Prowadzenie przeglądów stanu nawierzchni drogowej	0	+	+	+	+	+	+	+	0	+	+	+	0

/obwodnica; S8/ Rawa Mazowiecka – Babsk; S8/ Babsk – Huta Zawadzka; S8/ Huta Zawadzka – Granica Województwa														
DK91/Zgierz – Łódź; DK91/Zgierz /przejście; DK1/Rzgów – Tuszyn, DK92/Lowicz /obwodnica; A1/Droga 8 – Rokszyce; DK1/Łódź-Rzgów; DK1/ Tuszyn –Skrzyżowanie z drogą A1; S8/ Droga A1 – Byki; S8/ Byki – Meszcze, S8/ Meszcze – Wolbórz; S8/ Wolbórz – Tomaszów Mazowiecki; S8/ Tomaszów Mazowiecki/obwodnica/ S8/ Tomaszów Mazowiecki –Czerniewice; S8/ Czerniewice – Rawa Mazowiecka; S8/ Rawa Mazowiecka /obwodnica/ S8/ Rawa Mazowiecka – Babsk; S8/ Babsk – Huta Zawadzka; S8/ Huta Zawadzka – Granica Województwa	Kontrola przestrzegania przepisów odnośnie dopuszczal- nej prędkości	0	+	+	+	+	+	+	+	0	+	+	+	0
DK91/Zgierz – Łódź; DK91/Zgierz /przejście; DK1/Rzgów – Tuszyn, DK92/Lowicz /obwodnica; A1/Droga 8 – Rokszyce; DK1/Łódź-Rzgów; DK1/ Tuszyn –Skrzyżowanie z drogą A1; S8/ Droga A1 – Byki; S8/ Byki – Meszcze, S8/ Meszcze – Wolbórz; S8/ Wolbórz – Tomaszów Mazowiecki; S8/ Tomaszów Mazowiecki/obwodnica/ S8/ Tomaszów Mazowiecki –Czerniewice; S8/ Czerniewice – Rawa Mazowiecka; S8/ Rawa Mazowiecka /obwodnica/ S8/ Rawa Mazowiecka – Babsk; S8/ Babsk – Huta Zawadzka; S8/ Huta Zawadzka – Granica Województwa	Uwzględnianie zasad kształtowania przestrzeni w oto- czeniu źródeł hałasu dla nowotworzonych planów zago- spodarowania przestrzennego	0	+	+	+	+	+	+	+	0	+	+	+	0

Legenda:

+ : realizacja zadania wpłynie pozytywnie na omawiany element środowiska,

- : realizacja zadania wpłynie negatywnie na omawiany element środowiska,

0 : realizacja zadania nie wpływa na omawiany element środowiska,

-/+ : realizacja zadania podczas wykonywania prac może negatywnie wpłynąć na element środowiska, jednak pozytywnie w perspektywie wieloletniej,

-/0 : realizacja zadania podczas wykonywania prac może negatywnie wpłynąć na element środowiska, jednak nie będzie wpływać w perspektywie wieloletniej.

Źródło: Opracowanie własne.

Tabela 13. Prognozowane oddziaływanie zapisów Programu Ochrony Środowiska przed hałasem wraz z uwzględnieniem rodzaju oddziaływania.

Komponent środowiska	Prognozowane oddziaływanie na środowisko									
	Bezpośrednie	Pośrednie	Wtórne	Pozytywne	Negatywne	Skumulowane	Krótkoterminowe	Długoterminowe	Stale	Chwilowe
Obszary chronione oraz pozostałe formy ochrony przyrody, w tym Obszary Natura 2000	Brak oddziaływania	Zachowanie obszarów cennych przyrodniczo	Brak oddziaływania	Ochrona i zachowanie obszarów cennych przyrodniczo	Brak oddziaływania	Brak oddziaływania	Brak oddziaływania	Brak oddziaływania	Brak oddziaływania	Brak oddziaływania
Różnorodność biologiczna	Brak oddziaływania	Pośredni wpływ na populacje oraz liczebność gatunków roślin i zwierząt na etapie prac budowlanych	Ukształtowanie się nowych warunków siedliskowych	Brak oddziaływania	Brak oddziaływania	Brak oddziaływania	Krótkotrwały wpływ podczas prac budowlanych wyniku czego może dojść do zmian liczebności oraz rodzajów populacji	Brak oddziaływania	Brak oddziaływania	Prace modernizacyjne mogą zmiany liczebności oraz rodzajów populacji.
Ludzie	Poprawa jakości życia poprzez polepszenie stanu środowiska akustycznego	Poprawa jakości życia	Poprawa komfortu życia i pracy	Poprawa jakości życia poprzez polepszenie stanu środowiska akustycznego	Chwilowe zwiększenie zanieczyszczenia i hałasu, lokalne utrudnienia w życiu codziennym na etapie prac modernizacyjnych	Brak oddziaływań	Chwilowe zwiększenie zanieczyszczenia i hałasu, lokalne utrudnienia w życiu codziennym na etapie prac modernizacyjnych	Poprawa jakości życia poprzez polepszenie stanu środowiska akustycznego	Poprawa jakości życia poprzez polepszenie stanu środowiska akustycznego	Chwilowe zwiększenie zanieczyszczenia i hałasu, lokalne utrudnienia w życiu codziennym na etapie prac modernizacyjnych
Rośliny	Brak oddziaływania	Pośredni wpływ na populacje oraz liczebność gatunków roślin i zwierząt na etapie prac	Ukształtowanie się nowych warunków siedliskowych	Brak oddziaływania	Brak oddziaływania	Brak oddziaływania	Krótkotrwały wpływ podczas prac wyniku czego może dojść do zmian liczebności oraz rodzajów populacji	Brak oddziaływania	Brak oddziaływania	Prace modernizacyjne mogą zmiany liczebności oraz rodzajów populacji.
Zwierzęta	Brak oddziaływania	Pośredni wpływ na populacje oraz liczebność gatunków roślin i zwierząt na etapie prac	Ukształtowanie się nowych warunków siedliskowych	Brak oddziaływania	Brak oddziaływania	Brak oddziaływania	Krótkotrwały wpływ podczas prac budowlanych wyniku czego może dojść do zmian liczebności oraz rodzajów populacji	Brak oddziaływania	Brak oddziaływania	Prace modernizacyjne mogą zmiany liczebności oraz rodzajów populacji.

Powietrze	Brak oddziaływań	Poprawa stanu powietrza	Brak oddziaływań	Ograniczenie emisji szkodliwych gazów i pyłów do atmosfery	Brak oddziaływań	Brak oddziaływań	Krótkotrwały negatywny wpływ podczas prac budowlanych (emisja szkodliwych substancji)	Ograniczenie emisji szkodliwych gazów i pyłów do atmosfery	Brak oddziaływań	Brak oddziaływań
Klimat	Brak oddziaływań	Ograniczenie emisji gazów cieplarnianych	Brak oddziaływań	Ograniczenie emisji gazów cieplarnianych	Brak oddziaływań	Brak oddziaływań	Brak oddziaływań	Ograniczenie emisji gazów cieplarnianych	Brak oddziaływań	Brak oddziaływań
Klimat akustyczny	Pogorszenie norm akustycznych na czas prac modernizacyjnych	Zmniejszenie uciążliwości akustycznej	Zmniejszenie uciążliwości akustycznej	Zmniejszenie uciążliwości akustycznej	Pogorszenie norm akustycznych na czas prac modernizacyjnych	Brak oddziaływań	Pogorszenie norm akustycznych na czas prac modernizacyjnych	Zmniejszenie uciążliwości akustycznej	Zmniejszenie uciążliwości akustycznej	Pogorszenie norm akustycznych na czas prac modernizacyjnych
Wody (w tym JCW)	Brak oddziaływań	Brak oddziaływań	Brak oddziaływań	Brak oddziaływań	Negatywny wpływ podczas prac budowlanych	Brak oddziaływań	Negatywny wpływ podczas prac budowlanych	Brak oddziaływań	Brak oddziaływań	Negatywny wpływ podczas prac budowlanych
Powierzchnia ziemi	Naruszenie powierzchni ziemi w wyniku prac budowlanych	Brak oddziaływań	Brak oddziaływań	Brak oddziaływań	Przekształcenia powierzchni ziemi wynikające z działań budowlanych	Brak oddziaływania	Przekształcenia powierzchni ziemi wynikające z działań budowlanych	Brak oddziaływań	Przekształcenia powierzchni ziemi wynikające z działań budowlanych	Przekształcenia powierzchni ziemi wynikające z działań budowlanych
Krajobraz	Chwilowe pogorszenie walorów krajobrazowych na etapie prac budowlanych	Brak oddziaływań	Brak oddziaływań	Brak oddziaływań	Chwilowe pogorszenie walorów krajobrazowych na etapie prac budowlanych	Brak oddziaływania	Chwilowe pogorszenie walorów krajobrazowych na etapie prac budowlanych	Brak oddziaływania	Brak oddziaływania	Chwilowe pogorszenie walorów krajobrazowych na etapie prac budowlanych
Zasoby naturalne	Mniejsze zużycie paliw kopalnych wynikające z poprawy efektywności energetycznej budynków	Brak oddziaływań	Brak oddziaływań	Mniejsze zużycie paliw kopalnych wynikające z poprawy efektywności energetycznej budynków	Brak oddziaływań	Brak oddziaływań	Brak oddziaływań	Mniejsze zużycie paliw kopalnych wynikające z poprawy efektywności energetycznej budynków	Brak oddziaływań	Brak oddziaływań
Zabytki	Prace modernizacyjne mogą mieć wpływ na pogorszenie estetyki obiektów zabytkowych	Brak oddziaływań	Brak oddziaływań	Brak oddziaływań	Prace modernizacyjne mogą mieć wpływ na pogorszenie estetyki obiektów zabytkowych	Brak oddziaływań	Prace modernizacyjne mogą mieć wpływ na pogorszenie estetyki obiektów zabytkowych	Brak oddziaływań	Brak oddziaływań	Prace modernizacyjne mogą mieć wpływ na pogorszenie estetyki obiektów zabytkowych

Źródło: Opracowanie własne.

Oddziaływanie na roślinność

Redukcja hałasu za pośrednictwem rozwiązań technicznych, takich jak: realizacja cichej nawierzchni, wymiana starej zniszczonej nawierzchni drogowej na nową, ograniczanie prędkości np. przez zastosowanie ograniczników prędkości i/lub oznakowania, wiąże się z działaniami ograniczonymi przestrzennie do rejonu nawierzchni drogowych. Nie jest z tego typu działaniami związane zagrożenie dla siedlisk przyległych, a zwłaszcza dalej położonych. Nie przewiduje się z tego tytułu zagrożeń dla szaty roślinnej.

Oddziaływanie na faunę

Techniczne możliwości redukcji hałasu, ograniczone przestrzennie do nawierzchni drogowych, jak np. realizacja cichej nawierzchni, nie skutkują zagrożeniem dla fauny. Prace budowlane są krótkotrwałe i ewentualny wpływ na lokalne zespoły fauny z tym związany (np. emisje hałasu czy zanieczyszczeń do powietrza), należy traktować jako pomijalny.

Obszary chronione

Realizacja działań ujętych w *Programie Ochrony Środowiska przed hałasem* będzie realizowana poza obszarami chronionymi na terenie województwa łódzkiego. Realizacja działań nie będzie oddziaływać na obszary mające znaczenie dla Wspólnoty oraz obszary specjalnej ochrony ptaków występujące na terenie województwa łódzkiego.

Rzeźba terenu

Oceniając sytuację pod względem możliwego wpływu na ukształtowanie terenu, zwłaszcza na cenne i szczególne formy rzeźby terenu, należy stwierdzić, że będzie on dość ograniczony – wpływ negatywny, bezpośredni, długookresowy.

Techniczne rozwiązania redukcji hałasu, związane z pracami obejmującymi rejon nawierzchni drogowej, praktycznie nie obejmują żadnych zmian w ukształtowaniu terenu.

Gleby

Mając na uwadze charakter przewidzianych w *Programie Ochrony Środowiska Przed Hałasem* działań, należy w związku z nimi przewidywać zagrożenie dla środowiska glebowego, w wyniku przekształceń bezpośrednich. Zasadnicze znaczenie w skali tego zagrożenia ma charakter, czy też stopień naturalności, gleb występujących w zasięgu możliwego oddziaływania.

Tak samo jak w przypadku rzeźby terenu, również w odniesieniu do gleb należy stwierdzić, że ewentualna realizacja cichej nawierzchni czy np. ograniczników prędkości, nie obejmie przyległych do na-sypu drogowego terenów. Brak jest w tym przypadku zagrożenia dla gleb.

Surowce naturalne (mineralne)

W niniejszym rozdziale ocenę wpływu na zasoby naturalne wykonano w dość wąskim zakresie, obejmującym wpływ działań głównie na złoża kopalin, ich dostępność i możliwość eksploatacji, ze względu na poświęcenie poszczególnych rozdziałów innym zasobom naturalnym (wody, gleby, fauna i flora itd.).

Zabytki i dobra materialne

Działania realizowane w ramach *Programu ochrony Środowiska przed hałasem* nie będą oddziaływały na zabytki i dobra materialne. Zakres działań obejmuje jedynie odcinki dróg krajowych.

Krajobraz

Redukcja hałasu za pośrednictwem rozwiązań technicznych, takich jak: realizacja cichej nawierzchni, wymiana starej zniszczonej nawierzchni drogowej na nową, ograniczanie prędkości np. przez zastosowanie ograniczników prędkości i/lub oznakowania, w związku z faktem, iż nie wymaga wprowadzania rozwiązań mogących mieć wpływ wizualny na krajobraz, nie ma w tym przypadku znaczenia.

Wody powierzchniowe i podziemne

Redukcja hałasu za pośrednictwem rozwiązań technicznych, takich jak np. realizacja cichej nawierzchni, czy wymiana starej zniszczonej nawierzchni drogowej na nową, nie ma wpływu na wody powierzchniowe oraz podziemne. Związane jest to z prowadzeniem prac w obrębie istniejących już nawierzchni drogowych.

Realizacja zadań programu nie będzie miała wpływu na JCW powierzchniowych i podziemnych oraz cele środowiskowe zawarte w planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza dla zidentyfikowanych części wód na terenie woj. łódzkiego

Jakość powietrza

Wszystkie z przewidywanych działań inwestycyjnych będą w okresie prowadzenia prac budowlanych mieć negatywny wpływ na lokalny stan zanieczyszczenia powietrza. W każdym jednak przypadku będzie to oddziaływanie krótkookresowe, ograniczone do czasu zakończenia prac, niemające większego znaczenia dla stanu powietrza.

Działanie polegające na kontroli przestrzegania przepisów odnośnie dopuszczalnej prędkości, oprócz ograniczenia zagrożenia hałasem, mogą również obniżać zagrożenie zanieczyszczenia powietrza w skali lokalnej.

Klimat

Działania realizowane w ramach *Programu Ochrony Środowiska przez hałasem* przyczynią się pośrednio do zmniejszenia emisji gazów cieplarnianych w rejonach przebiegu liniowej infrastruktury transportowej, głównie w związku z polepszeniem płynności ruchu pojazdów i zwiększeniem bezpieczeństwa na drogach. Z związku z tym można założyć pozytywny wpływ na klimat na terenie województwa.

Hałas

Wszystkie z przedstawionych w *Prognozie* działań mają zgodnie z zapisami projektu *Programu Ochrony Środowiska Przed Hałasem*, korzystnie wpływać na klimat akustyczny. Sensem wdrażania tych rozwiązań jest osiągnięcie głównych zakładanych w Programie celów, a więc:

- ochrona środowiska przed hałasem w miejscach gdzie stan klimatu akustycznego jest korzystny, poprzez nie dopuszczenie do jego pogorszenia,
- przywrócenie dobrego klimatu akustycznego środowiska w miejscach gdzie hałas przekracza poziomy dopuszczalny poprzez zastosowanie odpowiednich środków.

Tym samym projektowany dokument będzie prowadzić do zmniejszenia zagrożenia hałasem komunikacyjnym, a tym samym zmniejszenia zagrożenia zdrowia ludzi mieszkających w pobliżu dróg krajowych na terenie województwa łódzkiego.

Odpady

Każdej inwestycji budowlanej towarzyszy powstawanie odpadów. W zależności od zakresu prac budowlanych, użytych materiałów oraz organizacji prac, ilości i rodzaju powstających odpadów mogą być różne.

W każdym jednak przypadku gospodarka odpadami na terenach prowadzonych prac powinna być zgodna ze szczegółowymi przepisami prawa. Będą to wyłącznie oddziaływania lokalne i krótkookresowe (w zależności od czasu prowadzonych prac).

Ludzie

Redukcja zagrożenia hałasem może zwiększyć dostępność terenów, które do tej pory ze względu na zbyt duży hałas, były wykorzystywane w ograniczonym stopniu, np. tereny zieleni publicznej w pobliżu dróg. Rozwiązania zmiany organizacji ruchu poprzez ograniczenie prędkości, może przyczynić się do poprawy bezpieczeństwa dla ludzi.

5.1. Analiza wpływu działań ujętych w Programie Ochrony Środowiska na cele środowiskowe Jednolitych Części Wód wynikające z Ramowej Dyrektywy Wodnej

Ramowa Dyrektywa Wodna (RDW) definiuje cele środowiskowe, które mają służyć poprawie jakości wód, tj.:

- niepogarszanie stanu części wód,
- osiągnięcie dobrego stanu wód: dobry stan/potencjał ekologiczny i chemiczny dla wód powierzchniowych, dobry stan chemiczny i ilościowy dla wód podziemnych,
- spełnienie wymagań specjalnych, zawartych w innych unijnych aktach prawnych w odniesieniu do obszarów chronionych (w tym wrażliwych na eutrofizację wywołaną zanieczyszczeniami pochodzącymi ze źródeł komunalnych, narażonych na zanieczyszczenia związkami azotu pochodzącymi ze źródeł rolniczych, przeznaczonych do celów rekreacyjnych, do poboru wody dla zaopatrzenia ludności w

wodę przeznaczoną do spożycia przeznaczonych do ochrony gatunków zwierząt wodnych o znaczeniu gospodarczym, do ochrony siedlisk lub gatunków, dla których utrzymanie stanu wód jest ważnym czynnikiem w ich ochronie),

- zaprzestanie lub stopniowe wyeliminowanie zrzutu substancji priorytetowych do środowiska lub ograniczone zrzuty tych substancji.

Biorąc pod uwagę powyższe zapisy oraz wymienione możliwe oddziaływania, należy stwierdzić, że działania *Programu Ochrony Środowiska Przed Hałasem* :

- nie spowodują dopływu zanieczyszczeń do wód powierzchniowych i podziemnych, mogących skutkować pogorszenie ich stanu,
- nie skutkują poborem wód powierzchniowych i podziemnych w okresie porealizacyjnym,
- nie wpłyną na zmiany lokalnych warunków wód powierzchniowych i podziemnych (poziomu i przepływów).

W związku z powyższym realizacja działań ujętych w *Programie Ochrony Środowiska przed hałasem* nie wpłynie na cele środowiskowe Jednolitych Części Wód wynikające z Ramowej Dyrektywy Wodnej.

6. Informację o możliwym transgranicznym oddziaływaniu na środowisko

Analizowane odcinki dróg krajowych przebiegają w całości w granicach administracyjnych województwa łódzkiego i żaden z odcinków nie jest położony w pobliżu granicy Państwa.

Proponowane w *Programie ochrony środowiska przed hałasem dla terenów poza aglomeracjami, objętych przekroczeniami dopuszczalnych poziomów hałasu, położonych wzdłuż dróg krajowych w województwie łódzkim, po których przejeżdża ponad 6 mln pojazdów rocznie* działania inwestycyjne o niewielkiej skali (głównie - remonty nawierzchni) nie będą więc powodowały oddziaływań o charakterze transgranicznym.

7. Propozycja rozwiązań mających na celu zapobieganie, ograniczanie lub kompensację przyrodniczą negatywnych oddziaływań na środowisko, mogących być skutkiem realizacji projektu programu, w szczególności na cele, przedmiot ochrony i integralność obszarów Natura 2000

Program ochrony środowiska przed hałasem jest dokumentem, którego zadaniem jest stworzenie ram dla skutecznej realizacji działań zmierzających do poprawy jakości klimatu akustycznego w otoczeniu niektórych odcinków dróg o wysokim natężeniu ruchu. Jest to dokument, który łączy pewne działania o charakterze inwestycyjnym (o stosunkowo niewielkiej skali) oraz działania tzw. miękkie. W *Prognozie* wykazano, iż proponowane działania nie będą przyczyną znaczących negatywnych oddziaływań na środowisko, w związku z tym nie stwierdza się potrzeby wskazywania rozwiązań mających na celu zapobieganie, ograniczanie lub kompensację przyrodniczą oddziaływań na środowisko.

Oddziaływania te będą miały niewielką skalę i znikomy stopień uciążliwości dla środowiska (co w żadnym przypadku nie zwalania wykonawcy robót z zachowania odpowiednich standardów prowadzenia robót, m.in. w zakresie ograniczania emisji hałasu od użytkowanych maszyn, urządzeń i pojazdów).

7.1. Działania mające na celu kompensowanie szkodliwych oddziaływań na środowisko

Na takim stopniu ogólności dokumentu, w jakim zostały przedstawione działania w *Programie*, nie można wskazać jednoznacznie działań kompensacyjnych. Jednakże jak wskazuje przeprowadzona analiza, nie występuje taka konieczność. Skala potencjalnych zagrożeń, przy uwzględnieniu zwłaszcza rozwiązań łagodzących, nie będzie na tyle duża, aby konieczne było kompensowanie strat jakie wystąpią w środowisku.

8. Propozycję rozwiązań alternatywnych do rozwiązań zawartych w projekcie Programu wraz z uzasadnieniem ich wyboru oraz opis metod dokonania oceny prowadzącej do tego wyboru albo wyjaśnienie braku rozwiązań alternatywnych

Proponowane w projektowanym *Programie Ochrony Środowiska przed hałasem* działania, zarówno inwestycyjne, jak i prewencyjne, będą służyć realizacji celu głównego, jakim jest obniżenie poziomu hałasu do co najmniej dopuszczalnego na odcinkach dróg krajowych, gdzie w wyniku badań monitoringowych stwierdzono jego przekroczenie. Projektowany dokument, realizując wymogi przepisów ochrony środowiska, ma więc także charakter pro-środowiskowy.

Rozwiązaniami alternatywnymi dla działań proponowanych w ramach projektu *Programu Ochrony Środowiska przed hałasem* są:

- Zaniechanie inwestycji, co może powodować negatywny wpływ na zdrowie i życie ludzi, a także brak spełnienia wymogów prawnych w zakresie wartości dopuszczalnych hałasu,
- Wariantowanie rozwiązań technicznych w sposób jak najmniej oddziaływający na wszystkie elementy środowiska, dobra materialne, ludzi i zabytki,
- Wariantowanie lokalizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na obszary Natura 2000 w strefach poza zasięgiem tych obszarów.

Wśród wariantów alternatywnych można rozważać: warianty lokalizacji, konstrukcji, technologii, jak również warianty organizacyjne.

9. Propozycje dotyczące przewidywanych metod analizy skutków realizacji postanowień projektowanego dokumentu oraz częstotliwości jej przeprowadzania

Za realizację zadań w ramach *Programu Ochrony Środowiska przed hałasem* odpowiedzialny będzie zarządzający drogami. Od zarządzającego objętego zakresem *Programu Ochrony Środowiska przed hałasem*, wymagane jest sporządzanie i przedkładanie marszałkowi województwa do końca stycznia rocznych raportów za rok poprzedni z przebiegu prac nad realizacją Programu. Ponadto zarządzający analizowanych odcinków dróg powinien wykonywać pomiary hałasu, na wyszczególnionych w Programie odcinkach, po zrealizowaniu zadań wskazanych w niniejszym opracowaniu. Wyniki pomiarów należy przekazywać w rocznych sprawozdaniach

do właściwych organów administracji. Służą one wykazaniu celowości i skuteczności zaproponowanych metod ochrony przed hałasem.

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

Tabela 14. Podmioty, do których skierowane są obowiązki ustalone w Programie w odniesieniu do poszczególnych odcinków dróg objętych opracowaniem.

L.p.	Opis	Podmioty zobowiązane do realizacji
1	Realizacja działań naprawczych w ramach Programu	Zarządzający drogą
2	Uchwalanie aktów prawa miejscowego w zakresie związanym z realizacją Programu	Rady gmin, rady miast, rady powiatów, sejmik województwa
3	Kontrola zarządzającego analizowanymi odcinkami dróg	Łódzki Wojewódzki Inspektor Ochrony Środowiska
4	Prowadzenie odpowiedniej polityki w zakresie planowania przestrzennego	Rady miast, rady gmin
5	Sporządzanie i przedkładanie Marszałkowi Województwa Łódzkiego rocznych raportów z przebiegu prac nad realizacją Programu (do końca marca za rok poprzedni), a także sprawozdań dotyczących wydanych decyzji bądź aktów prawa miejscowego mających wpływ na klimat akustyczny wokół dróg objętych programem	Zarządzający drogą, wójtowie, burmistrzowie i prezydenci miast, starostowie, RDOŚ w Łodzi
6	Wykonywanie pomiarów hałasu po podjęciu działań określonych w ramach Programu.	Zarządzający drogą

Źródło: Program ochrony środowiska przed hałasem dla terenów poza aglomeracjami, objętych przekroczeniami dopuszczalnych poziomów hałasu, położonych wzdłuż dróg krajowych w województwie łódzkim, po których przejeżdża ponad 6 mln pojazdów rocznie (projekt).

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

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

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

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

Pozostałe organy wskazane w niniejszym Programie powinny przedkładać sprawozdania z realizacji zadań Programu w formie papierowej i elektronicznej. Raport powinien zawierać nazwę organu oraz opis wdrożenia działania wskazanego w Programie (np. liczba przeprowadzonych kontroli prędkości, uwzględnione zasady

kształtowania przestrzeni w nowo uchwalonych miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego) wraz z podaniem lokalizacji (kilometraż) oraz numeru drogi.

Monitorowanie realizacji *Programu Ochrony Środowiska przed hałasem* powinno polegać na corocznej analizie wskaźników:

- analizie [w szt.] ilości zadań inwestycyjnych przewidzianych do realizacji w *Programie Ochrony Środowiska przed hałasem* w stosunku do zadań zrealizowanych,
- analizie [w tys. zł] nakładów finansowych przewidzianych na realizację *Programu Ochrony Środowiska przed hałasem* w stosunku do nakładów faktycznie poniesionych,
- analizie [w szt.] uchwalonych / zmienionych 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,
- analizie [w szt.] wydanych 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 roku,
- analizie [w liczbie osób] ilości mieszkańców narażonych na nadmierną uciążliwość akustyczną w kolejnych edycjach mapy akustycznej z zastosowaniem przedziałów określonych w poprzedniej edycji mapy akustycznej,
- analizie powierzchni terenu narażonego na nadmierną uciążliwość akustyczną w kolejnych edycjach mapy akustycznej z zastosowaniem przedziałów określonych w poprzedniej edycji mapy akustycznej.

10. Streszczenie prognozy w języku niespecjalistycznym

Prognoza oddziaływania na środowisko przygotowana została do projektu *Programu ochrony środowiska przed hałasem dla terenów poza aglomeracjami, objętych przekroczeniami dopuszczalnych poziomów hałasu, położonych wzdłuż dróg krajowych w województwie łódzkim, po których przejeżdża ponad 6 mln pojazdów rocznie.*

Podstawa prawna opracowania i zakres prognozy

Głównym celem Prognozy jest ocena stopnia i sposobu uwzględnienia zagadnień zrównoważonego rozwoju i ochrony środowiska w zapisach projektu wymienionego Programu. Prognoza ma również za zadanie dostarczyć odpowiednim władzom i zainteresowanej społeczności województwa odpowiedniego poziomu wiedzy o potencjalnym wpływie realizacji projektowanego dokumentu (zaproponowanych w nim działań) na środowisko przyrodnicze, kulturowe i środowisko życia ludzi. Należy tu rozumieć zarówno oddziaływanie negatywne jak i oddziaływanie o charakterze pozytywnym.

Zakres i stopień szczegółowości informacji wymaganych w Prognozie został opracowany zgodnie z art. 51 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska

oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (tekst jednolity: Dz.U. 2017 poz. 1405, ze zmianami). Przedmiotowa prognoza jest także zgodna z zakresem określonym w pismach organów, o których mowa w art. 57 ust. 1 pkt 2 oraz art. 58 ust. 1 pkt 2 Ustawy OoŚ, tj. w piśmie z dnia 13.03.2017 r. (WOOŚ.411.62.2017.AJa.2) Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi oraz w piśmie z dnia 22.02.2017 r. (PWIS.NSOZNS.9022.1.47.2017.JOK.MF) Łódzkiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Łodzi.

Punktem wyjścia do analizy zawartej w Programie oraz prognozie było wskazanie lokalizacji obszaru problemowego, którym w ogólnym ujęciu administracyjnym jest województwo łódzkie, a dokładnie 18 odcinków dróg krajowych na terenie województwa.

Informacje o zawartości projektowanego dokumentu

Projektowany dokument zawiera analizę dokumentów na poziomie wspólnotowym, krajowym, wojewódzkim, a także miejscowym wskazując, że stanowi on rozwiązanie problemów miejscowych związanych z hałasem, z jednoczesnym uwzględnieniem kierunków skazanych na szczeblach wyższych.

Prognoza zawiera także analizę przepisów unijnych i krajowych związanych z hałasem.

Istniejący stan środowiska

W trzecim rozdziale dokonano analizy aktualnego stanu środowiska oraz trendów występujących w obszarze objętym oddziaływaniem projektu Programu ochrony środowiska przed hałasem. Przedstawiono w nim sposób możliwie zwięzły ocenę stanu środowiska, dostosowując ją do rangi projektowanego dokumentu. Skupiono się przede wszystkim na opisie komponentów środowiska, na które projektowany dokument może, poprzez wdrażanie zaproponowanych w nim działań mieć wpływ. Mniejszą rangę i równocześnie opis stanu, przypisano komponentom środowiska, na które dokument nie ma wpływu.

Potencjalne zmiany stanu środowiska w przypadku braku realizacji projektowanego dokumentu

Konsekwencją zaniechania wdrożenia działań mających na celu doprowadzenie obserwowanych przekroczeń hałasu do poziomu co najmniej dopuszczalnego będzie utrzymanie oddziaływań szkodliwych dla zdrowia człowieka.

Istniejące problemy ochrony środowiska

Projektowany dokument ma na celu rozwiązanie konkretnego, istotnego problemu środowiskowego, jakim jest przekroczenie dopuszczalnego poziomu hałasu na wyznaczonych w toku przeprowadzonych pomiarów i analiz obszarach w sąsiedztwie dróg krajowych na terenie województwa łódzkiego.

Przewidywane znaczące oddziaływania realizacji projektowanego dokumentu

W tabeli 10 określono poszczególnych działań na następujące komponenty środowiska: obszary chronione oraz pozostałe formy ochrony przyrody, w tym Obszary Natura 2000, różnorodność biologiczna, ludzie, rośliny

ny, zwierzęta, klimat akustyczny, wody (w tym JCW), powierzchnia ziemi, krajobraz, zasoby naturalne, zabytki i dobra materialne.

Wpływ realizowanych inwestycji na poszczególne komponenty środowiska będzie pozytywny. Jedyne negatywne wpływy mogą nastąpić w trakcie realizacji inwestycji, jednakże będą one krótkotrwałe i zakończą się wraz z końcem robót budowlanych. W perspektywie długoterminowej wpływ realizacji na wszystkie wymienione komponenty środowiska będzie pozytywny.

Informacje o możliwym transgranicznym oddziaływaniu na środowisko

Analizowane odcinki dróg krajowych przebiegają w całości w granicach administracyjnych województwa łódzkiego i żaden z odcinków nie jest położony w pobliżu granicy Państwa. Nie stwierdza się więc możliwości wystąpienia skutków realizacji programu poza granicami Polski.

Propozycja rozwiązań mających na celu zapobieganie, ograniczanie lub kompensację przyrodniczą negatywnych oddziaływań na środowisko

W *Prognozie* wykazano, iż proponowane działania nie będą przyczyną znaczących negatywnych oddziaływań na środowisko, w związku z tym nie stwierdza się potrzeby wskazywania rozwiązań mających na celu zapobieganie, ograniczanie lub kompensację przyrodniczą oddziaływań na środowisko.

Oddziaływania te będą miały niewielką skalę i znikomy stopień uciążliwości dla środowiska (co w żadnym przypadku nie zwalnia wykonawcy robót z zachowania odpowiednich standardów prowadzenia robót, m.in. w zakresie ograniczania emisji hałasu od użytkowanych maszyn, urządzeń i pojazdów).

Propozycje działań alternatywnych

Rozwiązaniami alternatywnymi dla działań proponowanych w ramach projektu Programu są:

- Zaniechanie inwestycji, co może powodować negatywny wpływ na zdrowie i życie ludzi, a także brak spełnienia wymogów prawnych w zakresie wartości dopuszczalnych hałasu,
- Wariantowanie rozwiązań technicznych w sposób jak najmniej oddziaływający na wszystkie elementy środowiska, dobra materialne, ludzi i zabytki,
- Wariantowanie lokalizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na obszary Natura 2000 w strefach poza zasięgiem tych obszarów.

Wśród wariantów alternatywnych można rozważać: warianty lokalizacji, konstrukcji, technologii, jak również warianty organizacyjne.

Propozycje dotyczące przewidywanych metod analizy skutków realizacji postanowień

W *Prognozie* wskazano wskaźniki, które powinny polegać na corocznej analizie, określając stopień realizacji inwestycji ujętych w *Programie Ochrony Środowiska przed hałasem*.

Monitorowanie realizacji *Programu Ochrony Środowiska przed hałasem* powinno polegać na corocznej analizie wskaźników:

- analizie [w szt.] ilości zadań inwestycyjnych przewidzianych do realizacji w *Programie Ochrony Środowiska przed hałasem* w stosunku do zadań zrealizowanych,
- analizie [w tys. zł] nakładów finansowych przewidzianych na realizację *Programu Ochrony Środowiska przed hałasem* w stosunku do nakładów faktycznie poniesionych,
- analizie [w szt.] uchwalonych / zmienionych 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,
- analizie [w szt.] wydanych 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 roku,
- analizie [w liczbie osób] ilości mieszkańców narażonych na nadmierną uciążliwość akustyczną w kolejnych edycjach mapy akustycznej z zastosowaniem przedziałów określonych w poprzedniej edycji mapy akustycznej,
- analizie powierzchni terenu narażonego na nadmierną uciążliwość akustyczną w kolejnych edycjach mapy akustycznej z zastosowaniem przedziałów określonych w poprzedniej edycji mapy akustycznej.

Załącznik nr 6
do uchwały Nr LII/650/18
Sejmiku Województwa Łódzkiego
z dnia 29 maja 2018 r.

PISEMNE PODSUMOWANIE, O JAKIM MOWA W ART. 55 UST. 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 (DZ. U. Z 2017 R. POZ. 1405, ZE ZM.)

Art. 119 ust. 2 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2017 r., poz. 519 ze zm.) obliguje sejmik województwa do określenia programu ochrony środowiska przed hałasem dla terenów, na których poziom hałasu przekracza poziomy dopuszczalny. Wskazany wyżej dokument ma charakter naprawczy, a jego celem jest określenie działań, których realizacja ma spowodować obniżenie negatywnego oddziaływania akustycznego np. dróg na tereny podlegające ochronie przed hałasem. „Program ochrony środowiska przed hałasem dla terenów poza aglomeracjami, objętych przekroczeniami dopuszczalnych poziomów hałasu, położonych wzdłuż dróg krajowych w województwie łódzkim, po których przejeżdża ponad 6 mln pojazdów rocznie”, wskazuje działania niezbędne do realizacji na terenach znajdujących się w pobliżu odcinków najbardziej obciążonych ruchem dróg krajowych, zlokalizowanych na terenie województwa łódzkiego. W ramach opracowanego dokumentu zaproponowano działania naprawcze polegające na: wymianie nawierzchni drogowej na nawierzchnię o ograniczonej hałaśliwości, ograniczeniu prędkości ruchu pojazdów, kontroli stanu nawierzchni drogowej, kontroli przestrzegania przepisów odnośnie prędkości ruchu, uwzględnianiu zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu dla nowotworzonych planów zagospodarowania przestrzennego, w tym:

- . stosowaniu w planowaniu przestrzennym zasad strefowania (w odniesieniu do terenów niezagospodarowanych),
- . wykorzystywaniu map akustycznych w pracach planistycznych,
- . wprowadzaniu do planów zagospodarowania przestrzennego zapisów dotyczących klasyfikacji terenów pod względem akustycznym,
- . w strefach o udokumentowanej uciążliwości hałasu powodowanej trasami komunikacyjnymi wprowadzaniu, w stosunku do nowej zabudowy mieszkaniowej, wymogu stosowania elementów chroniących przed hałasem środowiskowym (np.: ekrany na elewacji budynku, rozpraszające elementy fasad, ekrany wzdłuż ścian szczytowych budynków). Szczegółowe informacje dotyczące podstawowych kierunków i działań naprawczych ujęto w załączniku nr 2 do uchwały. Dla „Programu ochrony środowiska przed hałasem dla terenów poza aglomeracjami, objętych przekroczeniami dopuszczalnych poziomów hałasu, położonych wzdłuż dróg krajowych w województwie łódzkim, po których przejeżdża ponad 6 mln pojazdów rocznie” przeprowadzono strategiczną ocenę oddziaływania na środowisko, z uwagi na fakt, iż cytowany dokument wpisuje się w ramy art. 47 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 (dz. U. Z 2017 r., poz. 1405 ze zm.). Analizowane odcinki dróg krajowych przebiegają w całości w granicach administracyjnych województwa łódzkiego i żaden z odcinków nie jest położony w pobliżu granicy Państwa. Nie stwierdza się więc możliwości wystąpienia skutków realizacji programu poza granicami Polski. Zgodnie z prognozą oddziaływania na środowisko rozwiązaniami alternatywnymi dla działań proponowanych w ramach Programu są:
 - Zaniechanie inwestycji, co może powodować negatywny wpływ na zdrowie i życie ludzi, a także brak spełnienia wymogów prawnych w zakresie wartości dopuszczalnych hałasu,
 - Wariantowanie rozwiązań technicznych w sposób jak najmniej oddziaływający na wszystkie elementy środowiska, dobra materialne, ludzi i zabytki,
 - Wariantowanie lokalizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na obszary Natura 2000 w strefach poza zasięgiem tych obszarów.

Wśród wariantów alternatywnych można rozważać: warianty lokalizacji, konstrukcji, technologii, jak również warianty organizacyjne. Zgodnie z prognozą oddziaływania na środowisko, proponowane w programie ochrony środowiska przed hałasem działania, zarówno inwestycyjne, jak i prewencyjne, będą służyć realizacji celu głównego, jakim jest obniżenie poziomu hałasu do co najmniej dopuszczalnego na odcinkach dróg krajowych, gdzie w wyniku badań monitoringowych stwierdzono jego przekroczenie. Dokument, realizując wymogi przepisów ochrony środowiska, ma więc charakter pro-środowiskowy. Realizacja działań ujętych w programie będzie monitorowana przez Marszałka Województwa Łódzkiego. Organami właściwymi do przekazywania informacji o wydanych aktach prawa miejscowego oraz innych dokumentach, których ustalenia zmierzają do osiągnięcia celów programu są właściwi wójtowie gmin, burmistrzowie i prezydenci miast oraz starostowie z terenów objętych Programem, a także Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Łodzi. Zarządzający drogami przekazywać będzie informacje dotyczące realizacji działań określonych w Załączniku Nr 2 uchwały. Komendant Wojewódzki Policji przekazywać będzie informacje dotyczące kontroli prędkości na odcinkach dróg objętych programem. Informacje, o których mowa powyżej będą przekazywane przez zarządzającego i inne podmioty wskazane w uchwale corocz-

nie w terminie do dnia 31 stycznia za rok poprzedni w formie raportów w wersji papierowej i na elektronicznym nośniku danych. Sejmik Województwa Łódzkiego na etapie opracowania projektu Uchwały Sejmiku Województwa Łódzkiego w sprawie określenia programu ochrony środowiska przed hałasem dla terenów poza aglomeracjami, objętych przekroczeniami dopuszczalnych poziomów hałasu, położonych wzdłuż dróg krajowych województwa łódzkiego, po których przejeżdża ponad 6 mln pojazdów rocznie, zapewnił dwukrotnie udział społeczeństwa na zasadach i w terminach określonych w ustawie z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2017 r., poz. 1405 ze zm.). Pierwszy udział społeczeństwa miał miejsce w dniach 28.04.2016 r. - 19.05.2016 r., w jego ramach udostępniono projekt programu. Ponowny udział społeczeństwa Sejmik Województwa Łódzkiego zapewnił w terminie 27.12.2017 r. - 17.01.2018 r., udostępniając projekt programu wraz z prognozą oddziaływania na środowisko. Szczegółowe informacje związane z uwagami wniesionymi przez społeczeństwo oraz sposobem ich rozpatrzenia ujęto w załączniku nr 4 do uchwały. Projekt programu ochrony środowiska przed hałasem dla terenów poza aglomeracjami, objętych przekroczeniami dopuszczalnych poziomów hałasu, położonych wzdłuż dróg krajowych województwa łódzkiego, po których przejeżdża ponad 6 mln pojazdów rocznie wraz z prognozą oddziaływania na środowisko został pozytywnie zaopiniowany przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska (pismo z dnia 20.02.2018 r., znak: WOOŚ.410.43.2018.AJa) oraz Państwowego Wojewódzkiego Inspektora sanitarnego (pismo z dnia 21.02.2018 r., znak: PWIS.NSOZNS.9022.1.85.JOK).