



**PROGRAM OCHRONY ŚRODOWISKA PRZED HAŁASEM DLA
ODCINKÓW DRÓG KRAJOWYCH WOJEWÓDZTWA LUBUSKIEGO,
NA KTÓRYCH POZIOM HAŁASU PRZEKRACZA POZIOM
DOPUSZCZALNY**

Opracowanie:



45-416 Opole
ul. Zagrodowa 18
www.ecoplan.biz.pl
ecoplan@ecoplan.biz.pl

Zespół autorski:

mgr Ryszard Kowalczyk

mgr inż. Jarosław Kowalczyk

mgr inż. Marek Deneszewski

mgr inż. Małgorzata Gawlińska

mgr inż. Sławomir Mroczko

mgr inż. Marcin Garbiec

mgr Piotr Wołczycki

mgr inż. Radosław Kowalczyk

mgr inż. Agnieszka Kowalczyk

Program powstał przy współpracy z Departamentem Środowiska Urzędu Marszałkowskiego
Województwa Lubuskiego oraz Generalną Dyрекcją Dróg Krajowych i Autostrad Oddział
w Zielonej Górze

SPIS TREŚCI

Program ochrony środowiska przed hałasem dla odcinków dróg krajowych województwa lubuskiego, na których poziom hałasu przekracza poziom dopuszczalny	1
Rozdział 1 Część ogólna	6
1.1 Część opisowa	6
1.1.1 Podstawy realizacji programu	6
1.1.2 Cel i zakres programu	6
1.1.3 Podstawy prawne programu.....	7
1.1.4 Opis obszaru objętego programem	10
1.1.5 Naruszenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku	15
1.1.6 Podstawowe kierunki i zakres działań niezbędnych do przywrócenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku	15
1.1.7 Terminy i koszty realizacji programu, w tym terminy realizacji poszczególnych zadań	16
1.1.8 Źródła finansowania programu	17
1.1.9 Rodzaje informacji i dokumentów wykorzystanych do kontroli i udokumentowania realizacji programu	17
1.2 Ograniczenia i obowiązki wynikające z realizacji Programu	17
1.2.1 Informacje o wydawanych decyzjach, których ustalenia zmierzają do osiągnięcia celów programu.....	17
1.2.2 Wydawanie aktów prawa miejscowego	18
1.2.3 Monitorowanie realizacji programu.....	19
1.2.4 Podmioty korzystające ze środowiska i ich obowiązki.....	19
1.3 Uzasadnienie zakresu programu	20
1.3.1 Dane i wnioski wynikające ze sporządzonych map akustycznych	20
1.3.2 Ocena realizacji poprzedniego programu	24
1.3.3 Analiza materiałów, dokumentów i publikacji wykorzystanych w programie	26
1.4 Efektywność ekologiczna i ekonomiczna zadań programu we wzajemnym ich powiązaniu.....	35
Rozdział 2 Droga krajowa nr S3/DK3, powiaty: myśliborski, gorzowski, międzyrzecki, świebodziński, zielonogórski, nowosolski, żagański	36
2.1 Część opisowa	36
2.1.1 Opis obszaru objętego zakresem programu	36
2.1.2 Naruszenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku wraz z podaniem ich zakresu.....	39
2.1.3 Podstawowe kierunki i zakres działań niezbędnych do przywrócenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku	40
2.2 Uzasadnienie zakresu zagadnień określonych w programie	43
2.2.1 Dane i wnioski ze sporządzonych map akustycznych.....	43
2.2.2 Analiza materiałów, dokumentów i publikacji wykorzystanych w programie	53
2.3 Część graficzna	56
Rozdział 3 Droga krajowa nr 12, powiaty: żagański, wschowski	56
3.1 Część opisowa	56
3.1.1 Opis obszaru objętego zakresem programu	56
3.1.2 Naruszenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku wraz z podaniem ich zakresu.....	58

3.1.3	Podstawowe kierunki i zakres działań niezbędnych do przywrócenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku	58
3.2	Uzasadnienie zakresu zagadnień określonych w programie	59
3.2.1	Dane i wnioski ze sporządzonych map akustycznych	59
3.2.2	Analiza materiałów, dokumentów i publikacji wykorzystanych w programie	61
3.3	Część graficzna	63
Rozdział 4	Droga krajowa nr 22, powiat gorzowski	63
4.1	Część opisowa	63
4.1.1	Opis obszaru objętego zakresem programu	63
4.1.2	Naruszenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku wraz z podaniem ich zakresu	64
4.1.3	Podstawowe kierunki i zakres działań niezbędnych do przywrócenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku	64
4.2	Uzasadnienie zakresu zagadnień określonych w programie	65
4.2.1	Dane i wnioski ze sporządzonych map akustycznych	65
4.2.2	Analiza materiałów, dokumentów i publikacji wykorzystanych w programie	67
4.3	Część graficzna	67
Rozdział 5	Droga krajowa nr 27, powiat zielonogórski	68
5.1	Część opisowa	68
5.1.1	Opis obszaru objętego zakresem programu	68
5.1.2	Naruszenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku wraz z podaniem ich zakresu	69
5.1.3	Podstawowe kierunki i zakres działań niezbędnych do przywrócenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku	69
5.2	Uzasadnienie zakresu zagadnień określonych w programie	71
5.2.1	Dane i wnioski ze sporządzonych map akustycznych	71
5.2.2	Analiza materiałów, dokumentów i publikacji wykorzystanych w programie	72
5.3	Część graficzna	73
Rozdział 6	Droga krajowa nr 29, powiaty: słubicki, krośnieński	74
6.1	Część opisowa	74
6.1.1	Opis obszaru objętego zakresem programu	74
6.1.2	Naruszenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku wraz z podaniem ich zakresu	75
6.1.3	Podstawowe kierunki i zakres działań niezbędnych do przywrócenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku	76
6.2	Uzasadnienie zakresu zagadnień określonych w programie	77
6.2.1	Dane i wnioski ze sporządzonych map akustycznych	77
6.2.2	Analiza materiałów, dokumentów i publikacji wykorzystanych w programie	80
6.3	Część graficzna	82
Rozdział 7	Droga krajowa nr 32, powiat zielonogórski	82
7.1	Część opisowa	82
7.1.1	Opis obszaru objętego zakresem programu	82
7.1.2	Naruszenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku wraz z podaniem ich zakresu	83
7.1.3	Podstawowe kierunki i zakres działań niezbędnych do przywrócenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku	84
7.2	Uzasadnienie zakresu zagadnień określonych w programie	84
7.2.1	Dane i wnioski ze sporządzonych map akustycznych	84
7.2.2	Analiza materiałów, dokumentów i publikacji wykorzystanych w programie	86

7.3	Część graficzna	87
Rozdział 8	Droga krajowa nr 92b, powiaty: sulęciński, świebodziński, międzyrzecki	87
8.1	Część opisowa	87
8.1.1	Opis obszaru objętego zakresem programu	87
8.1.2	Naruszenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku wraz z podaniem ich zakresu.....	90
8.1.3	Podstawowe kierunki i zakres działań niezbędnych do przywrócenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku	91
8.2	Uzasadnienie zakresu zagadnień określonych w programie	93
8.2.1	Dane i wnioski ze sporządzonych map akustycznych.....	93
8.2.2	Analiza materiałów, dokumentów i publikacji wykorzystanych w programie	97
8.3	Część graficzna	99
8.3.1	Emisja hałasu przed i po realizacji zadań programu z uwzględnieniem liczby mieszkańców na terenie objętym programem	99
Rozdział 9	Streszczenie niespecjalistyczne.....	100
9.1	Cele programu ochrony środowiska przed hałasem.....	100
9.2	Podstawy prawne	100
9.3	Mapy akustyczne stanowiące podstawę opracowania programu ochrony środowiska przed hałasem.	101
9.4	Obszary zidentyfikowane na mapach akustycznych jako wymagające podjęcia działań naprawczych.....	102
9.5	Skuteczność działań naprawczych podejmowanych w ramach poprzedniego programu ochrony środowiska przed hałasem	102
9.6	Charakter działań naprawczych przewidzianych do realizacji w ramach niniejszego programu ochrony środowiska przed hałasem.	102
9.7	Skuteczność planowanych w niniejszym programie ochrony środowiska przed hałasem działań naprawczych	103
9.8	Monitoring realizacji programu.....	104
Rozdział 10	Formularz raportowania	104
Rozdział 11	akty prawne, dokumenty wykorzystane przy opracowaniu programu ochrony środowiska przed hałasem	104

Rozdział 1 CZĘŚĆ OGÓLNA

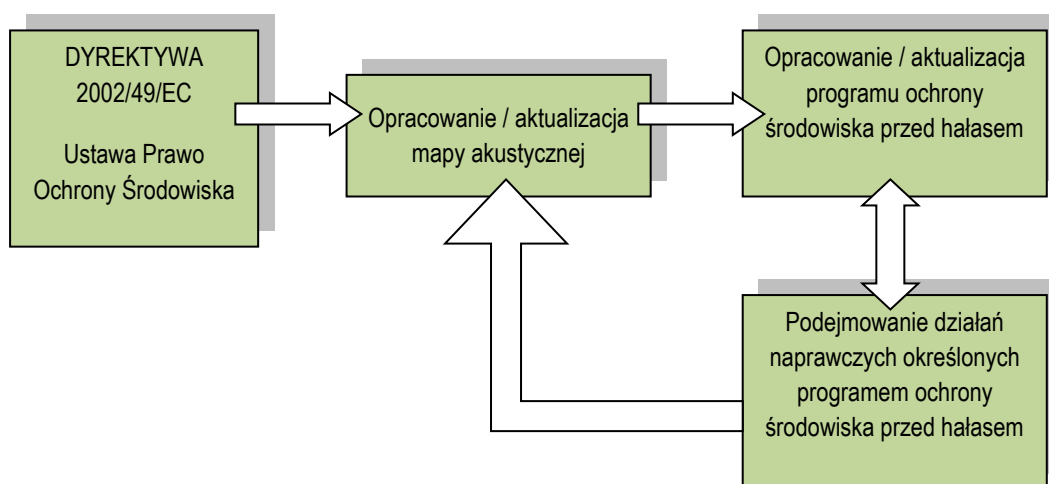
1.1 Część opisowa

1.1.1 Podstawy realizacji programu

Opracowanie realizowane jest w oparciu o umowę nr DŚ II.721.6.1.2018 z dnia 05.06.2018 zawartą pomiędzy Urzędem Marszałkowskim Województwa Lubuskiego, a firmą Jarosław Kowalczyk **ECOPLAN** z siedzibą w Opolu, przy ul. Zagrodowej 18, NIP 754 250 12 51.

1.1.2 Cel i zakres programu

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



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

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

1.1.3 Podstawy prawne programu

Obowiązek opracowania „Programu ochrony środowiska przed hałasem dla odcinków dróg krajowych województwa lubuskiego, na których poziom hałasu przekracza poziom dopuszczalny” wynika z zapisów wymienionych poniżej aktów prawnych o charakterze podstawowym:

- dyrektywy 2002/49/WE Parlamentu Europejskiego oraz Rady z dnia 25 czerwca 2002 r. w sprawie oceny i kontroli hałasu w środowisku [1],
- ustawy Prawo ochrony środowiska z dnia 27 kwietnia 2001 r. (tekst jednolity Dz. U. z 2018r. poz. 799 z późniejszymi zmianami) [2] wraz z rozporządzeniami wykonawczymi,
- rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 października 2002r. w sprawie szczegółowych wymagań, jakim powinien odpowiadać program ochrony środowiska przed hałasem (Dz. U. nr 179 poz. 1498 z 2002 r.) [3],
- rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 10 listopada 2010 r. w sprawie sposobu ustalania wartości wskaźnika hałasu L_{DWN} (Dz. U. nr 215, poz. 1414 z 2010 r.) [4],
- rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 1 października 2007 r. w sprawie szczegółowego zakresu danych ujętych na mapach akustycznych oraz ich układu i sposobu prezentacji (Dz. U. Nr 187, poz. 1340 z 2007 r.) [5]

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

- ustawa z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2017r., poz. 1405 z późniejszymi zmianami) [6],
- ustawa z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2018 r. poz. 142, 10, 650.) [7],
- rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. z 2014 r. poz. 112) [8],
- map akustycznych dla dróg krajowych na terenie województwa lubuskiego [9],
- programów ochrony środowiska dla gmin, powiatów i województwa, przez teren których przebiegają analizowane odcinki dróg,
- studiów uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gmin, przez teren których przebiegają analizowane odcinki dróg,
- miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego gmin (i ich części), przez teren których przebiegają analizowane odcinki dróg,
- planów, strategii, polityk i programów opracowywanych na szczeblu krajowym i wojewódzkim.

Spośród wyżej wymienionych dokumentów najistotniejsze scharakteryzowane zostały w kolejnych rozdziałach.

1.1.3.1 Dyrektywa 2002/49/WE [1]

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

- stan klimatu akustycznego musi być monitorowany, a narzędziem stosowanym do monitorowania poziomu hałasu jest mapa akustyczna,
- społeczeństwo musi być informowane o wynikach prac nad mapą akustyczną oraz brać udział w konsultacjach w trakcie określania działań naprawczych
- kompetentne władze, w oparciu o treść mapy akustycznej opracowują programy ochrony środowiska przed hałasem, których celem jest poprawa warunków akustycznych tam gdzie są one zdegradowane i jednocześnie nie dopuszczają do degradacji klimatu akustycznego w obszarach gdzie jest on dobry.

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

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

1.1.3.2 Ustawa prawo ochrony środowiska [2]

Krajowe regulacje prawne w zakresie ochrony środowiska przed hałasem, w tym regulacje dotyczące oceny stanu akustycznego środowiska, zawarte są w ustawie z dnia 27 kwietnia 2001 r. - Prawo ochrony środowiska [2]. Na podstawie art. 119 ust. 3 zarządza się, co następuje: „programy ochrony środowiska przed hałasem tworzy się dla terenów, na których poziom hałasu przekracza poziom dopuszczalny, celem dostosowania poziomu hałasu do dopuszczalnego”. Ustawa Prawo ochrony środowiska wymaga także, aby podczas sporządzania programu ochrony środowiska przed hałasem zapewnić możliwość udziału społeczeństwa w postępowaniu. Program opracowywany jest w okresie nie późniejszym niż rok od czasu opracowania mapy akustycznej terenu, którego dotyczy, a w przypadku wystąpienia istotnych zmian w środowisku mogących wpłynąć w istotny sposób na przebieg realizacji programu, należy dokonać jego aktualizacji, nie rzadziej jednak niż co 5 lat.

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

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

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

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

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

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

gdzie:

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

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

1.1.3.4 Rozporządzenia w sprawie ustalenia wartości wskaźnika LDWN [4]

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

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

gdzie:

- L_{DWN} - długookresowy średni poziom dźwięku A wyrażony w decybelach (dB), wyznaczony w ciągu wszystkich dób w roku, z uwzględnieniem pory dnia (rozumianej jako przedział czasu od godz. 6⁰⁰ do godz. 18⁰⁰), pory wieczoru (rozumianej jako przedział czasu od godz. 18⁰⁰ do godz. 22⁰⁰) oraz pory nocy (rozumianej jako przedział czasu od godz. 22⁰⁰ do godz. 6⁰⁰),
- L_D - długookresowy średni poziom dźwięku A wyrażony w decybelach (dB), wyznaczony w ciągu wszystkich pór dnia w roku (rozumianych jako przedział czasu od godz. 600 do godz. 1800),
- L_W - długookresowy średni poziom dźwięku A wyrażony w decybelach (dB), wyznaczony w ciągu wszystkich pór wieczoru w roku (rozumianych jako przedział czasu od godz. 1800 do godz. 2200),
- L_N - długookresowy średni poziom dźwięku A wyrażony w decybelach (dB), wyznaczony w ciągu wszystkich pór nocy w roku (rozumianych jako przedział czasu od godz. 2200 do godz. 600),

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

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

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

1.1.3.6 Rozporządzenie w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku [8]

Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. z 2014 r. poz. 112) określa normatywne wartości wskaźników długookresowych L_{DWN} oraz L_N , w oparciu o które opracowywana jest mapa akustyczna. Wielkość przekroczeń tych wskaźników wraz z liczbą populacji zagrożonej przekroczeniem w postaci wskaźnika M decyduje o priorytetach przy realizacji zadań programu ochrony środowiska przed hałasem.

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

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

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

Lp.	Rodzaj terenu	Dopuszczalny długookresowy średni poziom dźwięku A w dB			
		Drogi lub linie kolejowe		Pozostałe obiekty i działalność będąca źródłem hałasu	
		L _{DWN} Przedział czasu odniesienia równy wszystkim dobom w roku	L _N Przedział czasu odniesienia równy wszystkim porom nocy	L _{DWN} Przedział czasu odniesienia równych wszystkim dobom w roku	L _N Przedział czasu odniesienia równy wszystkim porom nocy
	c) Tereny domów opieki społecznej d). Tereny szpitali w miastach				
3	a). Tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej i zamieszkania zbiorowego b). Tereny zabudowy zagrodowej c). Tereny rekreacyjno - wypoczynkowe d). Tereny mieszkaniowo – usługowe	68	59	55	45
4	Tereny w strefie śródmiejskiej miast powyżej 100 tys. mieszkańców	70	65	55	45

1.1.4 Opis obszaru objętego programem

Województwo lubuskie położone jest w zachodniej Polsce. Graniczy z Niemcami oraz trzema polskimi województwami: dolnośląskim, wielkopolskim oraz zachodniopomorskim. Obszar regionu to niecałe 14 tys. km² (4,5% pow. kraju), w którym mieszka nieco ponad jeden milion osób. Siedzibą władz samorządowych województwa jest Zielona Góra a urząd wojewódzki ma swoją siedzibę w Gorzowie Wielkopolskim. Większe miasta to przede wszystkim stolice powiatów: Sulęcín, Międzyrzecz, Żagań, Sulechów, Słubice, Świebodzin, Żary, Nowa Sól, Wschowa, przez które przebiegają drogi objęte niniejszym opracowaniem. Przez teren województwa przebiega najważniejsza dla środkowej części kraju autostrada A-2, będąca częścią paneuropejskiego korytarza transportowego E-30.

Niniejszy program obejmuje swym zakresem tereny położone wzdłuż dróg krajowych o natężeniu powyżej 3 000 000 przejazdów rocznie, z wyłączeniem aglomeracji, przy których występują przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku. Program obejmuje drogi klasy krajowej, dla których zarządzający zobowiązany był wykonać mapy akustyczne. Całość programu składa się z 11 rozdziałów, w ramach których opisane zostały działania dla następujących odcinków dróg:

- Rozdział 2 – Droga krajowa nr 3, 3e, S3, S3e, S3a, S3f
- Rozdział 3 – Droga krajowa 12
- Rozdział 4 – Droga krajowa 22
- Rozdział 5 – Droga krajowa 27
- Rozdział 6 – Droga krajowa 29
- Rozdział 7 – Droga krajowa 32
- Rozdział 8 - Droga krajowa 92b

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

Tabela 1-2 Zestawienie odcinków dróg krajowych objętych mapowaniem akustycznym, w granicach których analizowano występowanie przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku.

L.p.	Droga	Opis odcinka	Symbol odcinka	Początek [km]	Koniec [km]
1	2b	Granica RP-DK29	31501	0,000	1,995
2	3	Węzeł Nowa Sól Zach. /DW297/ - DW283	31405	315,578 0,0	320,410 3+510
3	3	DW 283 - N węzeł Miasteczko	31406	320,410	324,770
4	3	N węzeł Miasteczko - Kłobuczyn /DW298/	31407	324,770	334,291

L.p.	Droga	Opis odcinka	Symbol odcinka	Początek [km]	Koniec [km]
5	3e	Węzeł Międzyrzecz Północ - Węzeł Międzyrzecz Południe	31303	0,000	4,737
6	S3	Węzeł Sulechów (DK32) - Węzeł Zielona Góra Północ (DK32)	31401	272,356	286,812
7	S3	Zielona Góra (Obwodnica)	31402	286,812	291,422
8	S3	Zielona Góra - Węzeł Niedoradz	31403	291,422	300,264
9	S3	Węzeł Niedoradz - Węzeł Nowa Sól Zachód (DW297)	31404	300,264	308,610
10	S3a	Węzeł Myślibórz - Węzeł Gorzów Wlkp. Północ	31112	66,083	81,942
11	S3a	Węzeł Gorzów Wlkp. Południe (DK 22) - Węzeł Skwierzyna Zachód	31113	92,171 9+079	111,113 10+229
12	S3a	Węzeł Skwierzyna Zachód (DK24) - Węzeł Skwierzyna Południe (DK24)	31114	111,113	117,693
13	S3a	Węzeł Skwierzyna Południe (DK24) - Węzeł Międzyrzecz Północ	31115	117,693	130,026
14	S3a	Węzeł Międzyrzecz Południe - Węzeł Jordanowo (A-2)	31116	134,429	145,679
15	S3a	Węzeł Jordanowo (A-2) - Węzeł Świebodzin Północ	31416	145,679	151,168
16	S3a	Węzeł Świebodzin Północ - Węzeł Świebodzin Południe	31417	151,168	156,272
17	S3a	Węzeł Świebodzin Południe - Węzeł Sulechów	31418	156,272	176,686
18	S3f	Gorzów Wielkopolski Obwodnica	31110	0,000	9,079
19	12	Wschowa (Przejście 1: DW278 305L-DW305P)	30315	147,356	148,196
20	12e	Żagań - obwodnica	31720	0,000	3,339
21	18	Węzeł Żary S (DK27)-Węzeł Iłowa (DW296)	31703	24,749	37,895
22	22	Gr. Państwa - Kostrzyn	31502	0,000	1,393
23	22	Gorzów Wlkp. - Zdroisko	31104	64,778	71,805
24	27	Nowogród Bobrzański - Świdnica	31413	41,421	55,795
25	27	Świdnica - Zielona Góra	31411	55,795 58,379	58,379 59,134
26	29	Gr. Państwa - Słubice	31507	0,000	1,188
27	29	Słubice (Przejście 1)	31508	1,188	2,384
28	29	Słubice (Przejście 2)	31509	2,384	4,772
29	29	Krosno Odrzańskie (Przejście)	31212	51,915	56,352
30	32	Leśników Wielki - Zielona Góra	31209	48,201	58,466
31	32	Zielona Góra (Obwodnica B)	31211	66,461	67,054
32	32	Sulechów - Okunin	31409	71,567	75,519

L.p.	Droga	Opis odcinka	Symbol odcinka	Początek [km]	Koniec [km]
33	92b	Skrzyżowanie z A2 (Węzeł Rzepin) - DW 138 Torzym	31601	20,7	34,479
34	92b	Pożrzadło - Mostki	31611	46,189	57,927
35	92b	Mostki - Świebodzin	31603	57,927	62,354
36	92b	Świebodzin (Obwodnica)	31604	62,354	69,938
37	92b	Świebodzin - Lutol Suchy	31605	69,938	85,269
38	12	Wschowa (Przejście 2: DW305P-DP100SF)	30326	148,196	149,212

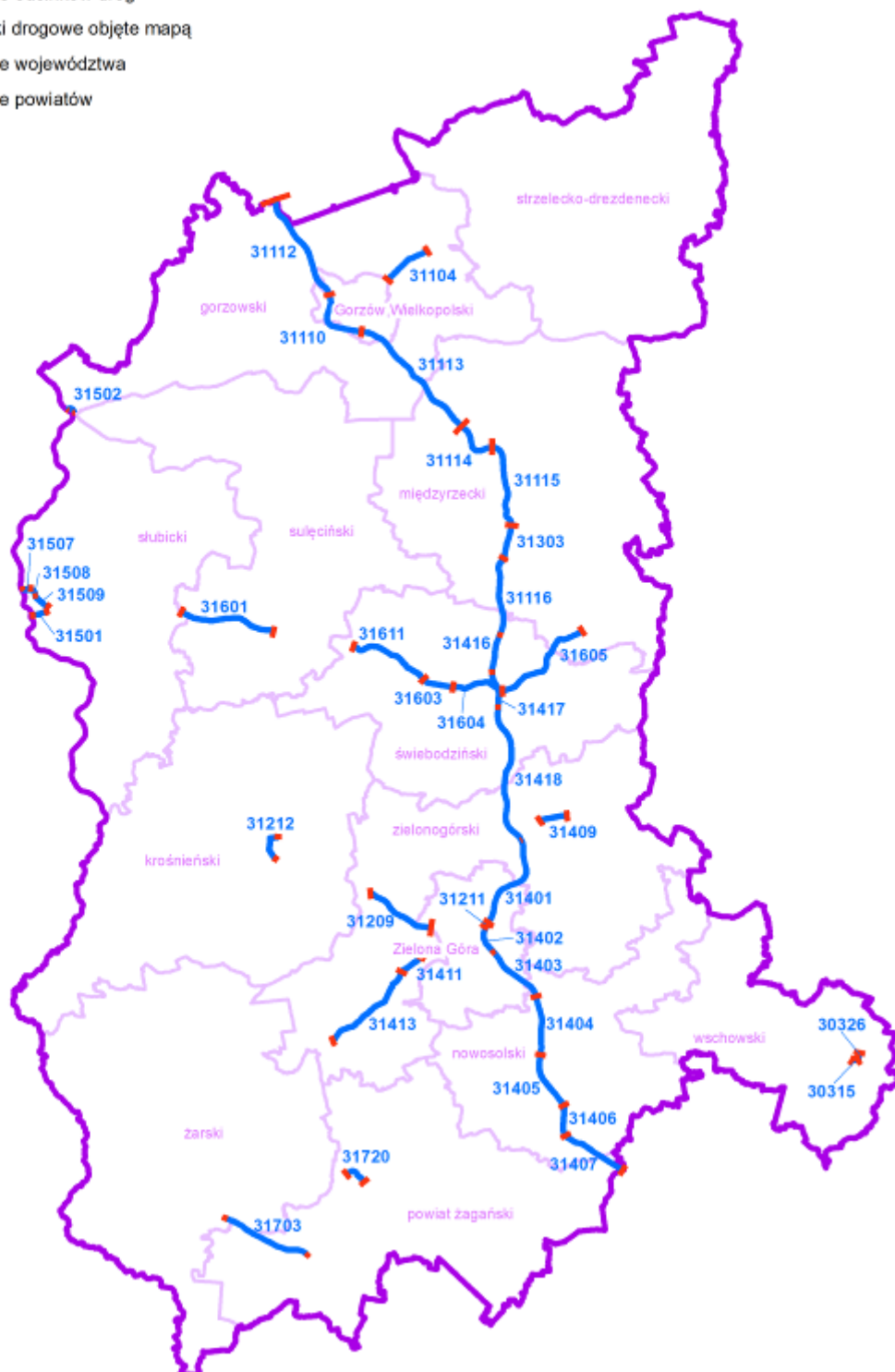
Tabela 1-3 Położenie poszczególnych odcinków drogowych objętych mapowaniem akustycznym na terenie powiatów i gmin województwa lubuskiego

L.p.	Droga	Opis odcinka	Symbol odcinka	Położenie (powiaty / gminy)*
1	2b	Granica RP-DK29	31501	ślubicki / Ślubice
2	3	Węzeł Nowa Sól Zach. /DW297/ - DW283	31405	nowosolski / Nowa Sól, Kozuchów, Nowe Miasteczko
3	3	DW 283 - N węzeł Miasteczko	31406	nowosolski / Nowe Miasteczko
4	3	N węzeł Miasteczko - Kłobuczyn /DW298/	31407	nowosolski, żagański / Nowe Miasteczko, Niegosławice
5	3e	Węzeł Międzyrzecz Północ - Węzeł Międzyrzecz Południe	31303	międzyrzecki / Międzyrzecz
6	S3	Węzeł Sulechów (DK32) - Węzeł Zielona Góra Północ (DK32)	31401	zielonogórski, Zielona Góra / Sulechów, Trzebiechów, Zielona Góra
7	S3	Zielona Góra (Obwodnica)	31402	Zielona Góra / Zielona Góra
8	S3	Zielona Góra - Węzeł Niedoradz	31403	Zielona Góra, nowosolski / Otyń, Zielona Góra
9	S3	Węzeł Niedoradz - Węzeł Nowa Sól Zachód (DW297)	31404	nowosolski / Nowa Sól, Otyń
10	S3a	Węzeł Myślibórz - Węzeł Gorzów Wlkp. Północ	31112	gorzowski, Gorzów Wielkopolski / Kłodawa, Lubiszyn, Gorzów Wielkopolski
11	S3a	Węzeł Gorzów Wlkp Południe (DK 22) - Węzeł Skwierzyna Zachód	31113	Gorzów Wielkopolski, gorzowski, międzyrzecki / Gorzów Wlkp., Bledzew, Deszczno, Skwierzyna
12	S3a	Węzeł Skwierzyna Zachód (DK24) - Węzeł Skwierzyna Południe (DK24)	31114	międzyrzecki / Bledzew, Skwierzyna
13	S3a	Węzeł Skwierzyna Południe (DK24) - Węzeł Międzyrzecz Północ	31115	międzyrzecki / Skwierzyna, Bledzew, Przytoczna, Międzyrzecz
14	S3a	Węzeł Międzyrzecz Południe - Węzeł Jordanowo (A-2)	31116	międzyrzecki, świebodziński / Międzyrzecz, Świebodzin
15	S3a	Węzeł Jordanowo (A-2) - Węzeł Świebodzin Północ	31416	świebodziński / Świebodzin

L.p.	Droga	Opis odcinka	Symbol odcinka	Położenie (powiaty / gminy)*
16	S3a	Węzeł Świebodzin Północ - Węzeł Świebodzin Południe	31417	świebodziński / Świebodzin
17	S3a	Węzeł Świebodzin Południe - Węzeł Sulechów	31418	świebodziński, zielonogórski / Świebodzin, Sulechów, Skąpe
18	S3f	Gorzów Wielkopolski Obwodnica	31110	gorzowski, Gorzów Wielkopolski / Deszczno, Bogdaniec, Gorzów Wlkp.
19	12	Wschowa (Przejście 1: DW278 305L-DW305P)	30315	wschowski / Wschowa
20	12e	Żagań - obwodnica	31720	żagański / Żagań
21	18	Węzeł Żary S (DK27)-Węzeł Iłowa (DW296)	31703	żarski, żagański / Żary, Wymiarki, Iłowa
22	22	Gr. Państwa - Kostrzyn	31502	gorzowski / Kostrzyn n. Odrą
23	22	Gorzów Wlkp. - Zdroisko	31104	gorzowski, Gorzów Wlkp. / Santok, Kłodawa, Gorzów Wlkp.
24	27	Nowogród Bobrzański - Świdnica	31413	zielonogórski / Świdnica, Nowogród Bobrzański
25	27	Świdnica - Zielona Góra	31411	zielonogórski / Świdnica
26	29	Gr. Państwa - Słubice	31507	słubicki / Słubice
27	29	Słubice (Przejście 1)	31508	słubicki / Słubice
28	29	Słubice (Przejście 2)	31509	słubicki / Słubice
29	29	Krosno Odrzańskie (Przejście)	31212	krośnieński Krosno Odrzańskie, Dąbie
30	32	Leśników Wielki - Zielona Góra	31209	zielonogórski, Zielona Góra/ Świdnica, Czerwieńsk, Zielona Góra
31	32	Zielona Góra (Obwodnica B)	31211	Zielona Góra / Zielona Góra
32	32	Sulechów - Okunin	31409	zielonogórski / Sulechów
33	92b	Skrzyżowanie z A2 (Węzeł Rzepin) - DW 138 Torzym	31601	sulęciński, słubicki / Torzym, Rzepin
34	92b	Pożrzadło - Mostki	31611	świebodziński / Łagów, Lubrza
35	92b	Mostki - Świebodzin	31603	świebodziński / Lubrza, Świebodzin
36	92b	Świebodzin (Obwodnica)	31604	świebodziński / Świebodzin
37	92b	Świebodzin - Lutol Suchy	31605	świebodziński, międzyrzecki / Świebodzin, Szczaniec, Trzciel
38	12	Wschowa (Przejście 2: DW305P-DP100SF)	30326	wschowski / Wschowa

Legenda

- granice odcinków dróg
- odcinki drogowe objęte mapą
- granice województwa
- granice powiatów



Rysunek 1-2

Lokalizacja dróg krajowych, dla których opracowana została mapa akustyczna [źródło: Mapa akustyczna (9)]

1.1.5 Naruszenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku

Materiałem wyjściowym do opracowywanego programu są sporządzone przez zarządzającą drogami krajowymi Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad mapy akustyczne z roku 2018 [9]. W ramach opracowanych map określono obszary naruszeń dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku, przedstawiono wielkości emisji i imisji hałasu oraz określono tereny objęte prawną ochroną przed hałasem. Dostarczana przez mapy wiedza na temat klimatu akustycznego otoczenia przedmiotowych dróg stanowi punkt wyjścia do dalszych prac i analiz.

W treści niniejszego rozdziału przedstawione zostały sumaryczne zestawienia naruszeń dopuszczalnych poziomów hałasu określone w ramach wykonywanych map akustycznych. Szczegółowa analiza, w ramach poszczególnych odcinków dróg objętych zakresem niniejszego opracowania, przedstawiona została w ramach kolejnych rozdziałów programu [patrz: Rozdział 2 – 8].

Tabela 1-4 Przekroczenia wartości dopuszczalnych, wskaźnika L_{DWN} , przy drogach krajowych województwa lubuskiego

Obszar województwa opolskiego	Przekroczenia wskaźnika hałasu drogowego L_{DWN} w dB:				
	do 5 dB	> 5-10 dB	> 10-15dB	> 15-20dB	> 20 dB
	Stan warunków akustycznych środowiska				
	niedobry	zły		bardzo zły	
Pow. obszarów zagrożonych [km ²]	0,762	0,235	0,06	0,004	0
Liczba lokali mieszkalnych [tys.]	1,08	0,745	0,397	0,06	0
Liczba zagrożonych mieszkańców [tys.]	3,236	2,222	1,189	0,179	0
Liczba budynków szkolnych i przedszkolnych	7	4	1	0	0
Liczba budynków służby zdrowia, opieki społecznej i socjalnej	4	6	0	0	0
Inne obiekty budowlane istotne z punktu widzenia ochrony przed hałasem	0	0	0	0	0

Tabela 1-5 Przekroczenia wartości dopuszczalnych, wskaźnika L_N , przy drogach krajowych województwa lubuskiego

Obszar województwa opolskiego	Przekroczenia wskaźnika hałasu drogowego L_N w dB:				
	do 5 dB	> 5-10 dB	> 10-15 dB	> 15-20 dB	> 20 dB
	Stan warunków akustycznych środowiska				
	niedobry	zły		bardzo zły	
Pow. obszarów zagrożonych [km ²]	0,746	0,241	0,099	0,018	0
Liczba lokali mieszkalnych [tys.]	0,638	0,651	0,19	0,01	0
Liczba zagrożonych mieszkańców [tys.]	1,901	1,955	0,565	0,03	0
Liczba budynków szkolnych i przedszkolnych	7	2	1	0	0
Liczba budynków służby zdrowia, opieki społecznej i socjalnej	2	6	0	0	0
Inne obiekty budowlane istotne z punktu widzenia ochrony przed hałasem	0	0	0	0	0

1.1.6 Podstawowe kierunki i zakres działań niezbędnych do przywrócenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku

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

Podstawowymi kierunkami, umożliwiającymi redukcję hałasu, powinny być:

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

Zakres działań niezbędnych do przywrócenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku, będących realizacją przedstawionych powyżej kierunków, obejmuje:

- działania inwestycyjne:
 - realizacja ekranów akustycznych – ustawienie ekranów powinno być poprzedzone projektem akustycznym pozwalającym zoptymalizować rozmiar i kształt ekranu akustycznego pod kątem kosztów i sprawności tłumienia hałasu,
 - realizacja nasypów ziemnych – podobnie jak to ma miejsce w przypadku ekranów akustycznych, wykonanie nasypu ziemnego powinno być poprzedzone projektem akustycznym,
 - modernizacja odcinków drogowych – działanie polegające na wymianie starej, zniszczonej nawierzchni drogowej na nową,
 - uspokojenie ruchu – różnego typu działania na terenach zabudowy mieszkaniowej, poczynając od ograniczenia prędkości, po zastosowanie wszelkich dostępnych elementów małej architektury prowadzących do zmniejszenia dynamiki ruchu pojazdów na odcinku drogowym,
 - stosowanie specjalistycznych nawierzchni –propozycje cichych nawierzchni dotyczą wyłącznie odcinków drogowych po których auta poruszają się ze stosunkowo dużymi prędkościami (powyżej 80 km/h),
 - zmiana organizacji ruchu (np. budowa obwodnic),
 - w przypadku braku technicznych możliwości ograniczenia oddziaływania hałasu pochodzącego od ruchu środków komunikacji - utworzenie obszaru ograniczonego użytkowania na terenach, które zlokalizowane są w zasięgu oddziaływania hałasu,
- działania nieinwestycyjne (nisko kosztowe)
 - opracowanie koncepcji, projektów akustycznych i optymalizacja zaproponowanych do realizacji ekranów akustycznych,
 - konsekwentna realizacja planów inwestycyjnych, polegających przede wszystkim na budowie obwodnicy oraz modernizacji eksploatowanych odcinków, przy czym należy przyjąć jako zasadę wykonanie skutecznych zabezpieczeń akustycznych dla nowego odcinka drogi, niedopuszczenie do jego późniejszego obudowywania obiektami mieszkalnymi (wskazanie dla prowadzonej polityki planowania przestrzennego) oraz przeprowadzenie remontu nawierzchni starych szlaków wraz z wprowadzeniem (w uzasadnionych przypadkach) elementów trwałego uspokojenia ruchu,
 - konsekwentna realizacja zapisów przeglądów ekologicznych, analiz porealizacyjnych oraz innych opracowań środowiskowych, które będą wykonane dla przebudowywanych w przyszłości odcinków dróg - wykonanie niezbędnych zabezpieczeń przeciwdźwiękowych, mających na celu poprawę klimatu akustycznego w otoczeniu budynków podlegających ochronie akustycznej,
 - weryfikacja zapisów miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego pod kątem usunięcia konfliktów przestrzennych,
 - opracowanie programów mających na celu zachęcenie do korzystania z komunikacji publicznej i pozostawienie samochodów w domach,
 - podnoszenie świadomości społecznej poprzez organizowanie kampanii informacyjnych,
 - wprowadzenie oznaczeń na drogach w obszarach o zwiększonej wrażliwości akustycznej

1.1.7 Terminy i koszty realizacji programu, w tym terminy realizacji poszczególnych zadań

Terminy i koszty realizacji poszczególnych działań naprawczych przedstawione zostały szczegółowo w harmonogramach dla poszczególnych odcinków dróg. Ustalając termin realizacji poszczególnych działań kierowano się:

- systemem ustalania priorytetów dla niezbędnych działań naprawczych określonych rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 14 października 2002 r. w sprawie szczegółowych wymagań, jakim powinien odpowiadać program ochrony środowiska przed hałasem [Dz. U. z dnia 29 października 2002 r.],
- planami inwestycyjnymi jednostek zarządzających drogami, tj. Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Zielonej Górze,
- rzeczywistym okresem niezbędnym do przeprowadzenia określonych rodzajów działań naprawczych – inwestycyjnych lub organizacyjnych.

1.1.8 Źródła finansowania programu

Realizacja wszystkich elementów programu możliwa jest wyłącznie przy współpracy różnych podmiotów. Jego finansowanie spoczywać będzie przede wszystkim na Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad zarządzającą infrastrukturą drogową. Dodatkowo finansowanie może zostać wsparte ze środków unijnych (Funduszu Spójności i funduszy strukturalnych), Narodowego oraz Wojewódzkiego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej w Zielonej Górze, dotacji budżetu państwa, środków zagranicznych.

1.1.9 Rodzaje informacji i dokumentów wykorzystanych do kontroli i udokumentowania realizacji programu

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

- sporządzane przez zarządcę dróg krajowych i przekazywane do Marszałka Województwa Lubuskiego corocznie – do końca marca za rok poprzedni raporty dotyczące postępów w realizacji działań zawartych w Programie,
- program ochrony środowiska przed hałasem opracowany w ramach kolejnego cyklu mapowania tj. w latach 2022/2023, który stanowić będzie weryfikację i podsumowanie efektów realizacji zadań przewidzianych niniejszym programem,
- monitoring hałasu wykonywany przez zarządzających drogami w ramach Generalnego Pomiaru Hałasu oraz w postaci wyrwykowych badań szczegółowych, prowadzonych w ramach przygotowywania opracowań środowiskowych dla planowanych inwestycji (np. raportów o oddziaływaniu na środowisko czy analiz porealizacyjnych).

Dla jednoznacznego wykazania celowości i skuteczności proponowanych działań zarządca dróg krajowych powinien wykonywać pomiary hałasu na wskazanych w programie odcinkach dróg: przed oraz po realizacji zadań. Wyniki pomiarów będą przekazywane w rocznych sprawozdaniach do Marszałka Województwa Lubuskiego.

1.2 Ograniczenia i obowiązki wynikające z realizacji Programu

1.2.1 Informacje o wydawanych decyzjach, których ustalenia zmierzają do osiągnięcia celów programu

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

- **decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach**, o której mowa w rozdziale 3 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2017 r., poz. 1405 z późn. zm.)
- **decyzji o dopuszczalnym poziomie hałasu**, o której mowa w art. 115a, ust.1 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 roku *Prawo ochrony środowiska* (Dz. U. z 2018 r. poz. 799 z późn. zm.)
- **decyzji o nałożeniu obowiązku ograniczenia oddziaływania na środowisko i jego zagrożeniu i/lub przywrócenia środowiska do stanu właściwego**, o której mowa w art. 362, ust.1 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 roku *Prawo ochrony środowiska* [Dz. U. z 2018 r. poz. 799 z późn. zm.]
- **decyzji nakazującej wykonanie w określonym czasie czynności zmierzających do ograniczenia negatywnego oddziaływania na środowisko**, o której mowa w art. 363 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 roku *Prawo ochrony środowiska* [Dz. U. z 2018 r. poz. 799 z późn. zm.]
- **decyzji o wstrzymaniu działalności powodującej pogorszenie stanu środowiska w znacznych rozmiarach lub zagrażającej życiu lub zdrowiu ludzi**, o której mowa w art. 364 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 roku *Prawo ochrony środowiska* [tekst jednolity: Dz. U. z 2018 r. poz. 799 z późn. zm.]
- **decyzji o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu** wydawanej na podstawie ustawy z dnia 27 marca 2003 o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. z 2017 r. poz. 1073 z późn. zm.)

- **decyzji o pozwoleniu na budowę, decyzji o zatwierdzeniu projektu budowlanego oraz decyzji o pozwoleniu na wznowienie robót budowlanych** – wydawanych na podstawie ustawy z dnia 7 lipca 1994 roku – Prawo budowlane (Dz. U. z 2018 r. poz. 1202 z późn. zm.)

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

Istotny wpływ na skuteczną realizację celów określonych w programie ochrony środowiska przed hałasem będą miały również warunki określone w decyzjach wydawanych na podstawie przepisów ustawy o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych.

1.2.2 Wydawanie aktów prawa miejscowego

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

Podstawowym aktem prawa miejscowego, którego ustalenia mają zasadniczy wpływ na kształtowanie klimatu akustycznego, są miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego, opracowywane na podstawie ustawy z dnia 27 marca 2003 roku o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. z 2018 roku poz. 1945 z późn. zm.) i uchwalane przez właściwe rady gmin.

Zgodnie z art. 114 ust.1 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 roku Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2018 r. poz. 799 z późn. zm.) przy sporządzaniu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, różnicując tereny o różnych funkcjach lub różnych zasadach zagospodarowania, wskazuje się, które z nich należą do poszczególnych rodzajów terenów o których mowa w art. 113, ust.2 pkt 1 wymienionej ustawy i są to tereny przeznaczone:

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

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

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

Charakterystyka jakości środowiska, w tym stopień zagrożenia hałasem na terenie objętym projektem miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, jest przedmiotem opracowania ekofizjograficznego, o którym mowa w art. 72 ust.4 i ust.5 ustawy *Prawo ochrony środowiska*. Informacje zawarte w tym opracowaniu powinny stanowić podstawę do formułowania ustaleń planu w zakresie wymagań ochrony środowiska dla poszczególnych obiektów oraz terenów – w zależności od stwierdzonego stanu zagrożenia hałasem. Ustalenia te powinny dotyczyć w szczególności:

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

1.2.3 Monitorowanie realizacji programu

Program ochrony środowiska przed hałasem, zgodnie z art. 119 punkt 2, uchwalany jest przez Sejmik Województwa Lubuskiego. Marszałek Województwa Lubuskiego odpowiedzialny będzie za koordynację i monitoring realizacji poszczególnych zadań określonych w niniejszym dokumencie.

Zaleca się, aby monitoring realizacji programu ochrony środowiska przed hałasem polegał na gromadzeniu i analizowaniu informacji dotyczących zadań, które zostały zrealizowane, a w szczególności informacji o ich skuteczności w kontekście ochrony przed hałasem. Analiza informacji może obejmować także zmiany w infrastrukturze komunikacyjnej, zmiany w przepisach prawnych lub inne okoliczności mogące wpłynąć na stan klimatu akustycznego i tym samym byłyby uzasadnieniem potrzeby aktualizacji programu ochrony środowiska przed hałasem o której mowa w art. 119 ustęp 6 ustawy Prawo ochrony środowiska.

Monitorowanie realizacji Programu ochrony środowiska przed hałasem (...) może polegać między innymi na analizie następujących wskaźników:

- określeniu [w %] uchwalonych / zmienionych w okresie roku kalendarzowego miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego zawierających ustalenia, o których mowa w art. 114 ust.1 ustawy Prawo ochrony środowiska w stosunku do całkowitej ilości opracowanych i uchwalonych planów
- określeniu [w %] sporządzonych w okresie roku kalendarzowego opracowań ekofizjograficznych do miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego zawierających aktualne dane o stanie zagrożenia hałasem, wynikające bądź to z ostatnio opracowanej mapy akustycznej, bądź z pomiarów wykonanych zgodnie z obowiązującymi metodykami referencyjnymi w stosunku do całkowitej ilości wykonanych opracowań ekofizjograficznych
- określeniu [w %] sporządzonych w okresie roku kalendarzowego prognoz skutków realizacji miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego uwzględniających zagadnienia zagrożenia hałasem z izoliniowym ustaleniem zasięgów w stosunku do całkowitej ilości prognoz sporządzonych dla potrzeb mpzp w danym roku
- określeniu [w %] wydanych w okresie roku kalendarzowego decyzji administracyjnych tj. decyzji o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu oraz decyzji o pozwoleniu na budowę i zatwierdzeniu projektu budowlanego, zawierających wymagania dotyczące ochrony środowiska przed hałasem w stosunku do całkowitej ilości wydanych decyzji w danym roku
- określeniu [w %] ilości zadań inwestycyjnych przewidzianych do realizacji w programie na lata obowiązywania w stosunku do zadań zrealizowanych
- określenie [w %] ilości mieszkańców, którzy dzięki przeprowadzeniu działań naprawczych nie zamieszkują obszarów na jakich stwierdza się przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu. Wskaźnik określić w stosunku dla ludności narażonej na ponadnormatywny hałas przy całym odcinku drogowym objętym programem.

Źródłem danych do opracowania wyżej wymienionych wskaźników mogą być dane udostępniane Marszałkowi Województwa Lubuskiego przez jednostki organizacyjne urzędów gmin właściwych w sprawach: ochrony środowiska, zagospodarowania przestrzennego oraz budownictwa, architektury i urbanistyki. Do przekazywania tych informacji można wykorzystywać formularz będący załącznikiem do niniejszego programu.

1.2.4 Podmioty korzystające ze środowiska i ich obowiązki

Podmioty korzystające ze środowiska – w niniejszym przypadku zarządzająca drogami Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i autostrad zobowiązana jest do:

- wypełniania obowiązków wynikających z ustawy Prawo ochrony środowiska[2] (patrz: rozdział 1.2.4.1)
- wypełniania obowiązków związanych z przekazywaniem Marszałkowi Województwa Lubuskiego danych niezbędnych do prowadzenia monitoringu realizacji niniejszego Programu (patrz: rozdział 1.2.4.2)
- realizacji zadań szczegółowych dla poszczególnych dróg krajowych, przedstawionych w rozdziałach 2-8 niniejszego programu

1.2.4.1 Obowiązki wynikające z ustawy Prawo ochrony środowiska.

W kontekście ochrony środowiska przed hałasem ustawa Prawo ochrony środowiska [2] narzuca na zarządzających drogami następujące obowiązki:

- stosowanie zabezpieczeń akustycznych i właściwej organizacji ruchu w celu ochrony środowiska przed zanieczyszczeniem hałasem (art. 173),
- obowiązek utrzymania standardów jakości środowiska w związku z eksploatacją infrastruktury transportowej (art. 174),
- obowiązek prowadzenia okresowych lub ciągłych pomiarów poziomu hałasu w środowisku (art. 175),
- obowiązek przedstawiania właściwemu organowi ochrony środowiska oraz wojewódzkiemu inspektorowi ochrony środowiska wyników pomiarów o ile pomiary te mają szczególne znaczenie dla systematycznej obserwacji zmian stanu środowiska wynikających z eksploatacji tych obiektów (art. 177 ust.1),
- obowiązek sporządzania co 5 lat map akustycznych (fragmentów) dla terenów w otoczeniu dróg mogących negatywnie wpływać na środowisko (art. 179 ust.1 i 3),
- obowiązek niezwłocznego przedłożenia fragmentów map akustycznych obejmujących określony powiat właściwemu marszałkowi województwa i staroście (art. 179 ust. 4 pkt 1),
- obowiązek niezwłocznego przedłożenia fragmentów map akustycznych obejmujących określone województwo właściwemu wojewódzkiemu inspektorowi ochrony środowiska (art. 179 ust. 4 pkt. 2),
- obowiązek sporządzenia po raz pierwszy mapy akustycznej w terminie 1 roku od dnia, w którym obiekt został zaliczony do obiektów, których eksploatacja może powodować negatywne oddziaływanie akustyczne na znacznych obszarach (art. 179 ust. 5).

1.2.4.2 Obowiązki w zakresie przekazywania danych niezbędnych do monitoringu realizacji programu przez Marszałka Województwa Lubuskiego

W celu zapewnienia obiektywnych danych dla potrzeb monitorowania realizacji niniejszego Programu, zarządzająca drogami krajowymi Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad będzie przekazywać dane o których mowa w rozdziale 1.2.3 niniejszego programu Marszałkowi Województwa Lubuskiego.

Ponadto skuteczność każdego z wykonanych zadań naprawczych, a w szczególności zadań inwestycyjnych, zarządzająca drogami GDDKiA zobowiązana jest potwierdzić wykonując pomiary poziomu hałasu w środowisku. Raporty z pomiarów powinny zawierać informacje zgodnie z wymaganiami referencyjnej metodyki pomiarowej określonej rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 16 czerwca 2011 r. w sprawie wymagań w zakresie prowadzenia pomiarów poziomów substancji lub energii w środowisku przez zarządzającego drogą, linią kolejową, linią tramwajową, lotniskiem lub portem (Dz. U. z 2011 r. Nr 140, poz. 824 z późn. zm.), a ponadto muszą zawierać:

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

1.3 Uzasadnienie zakresu programu

1.3.1 Dane i wnioski wynikające ze sporządzonych map akustycznych

1.3.1.1 Trendy zmian klimatu akustycznego

Pełna analiza trendu zmian klimatu akustycznego możliwa jest do wykonania w przypadku odcinków dróg, dla których wykonane zostały mapy akustyczne w ramach poprzedniej edycji map. Są to:

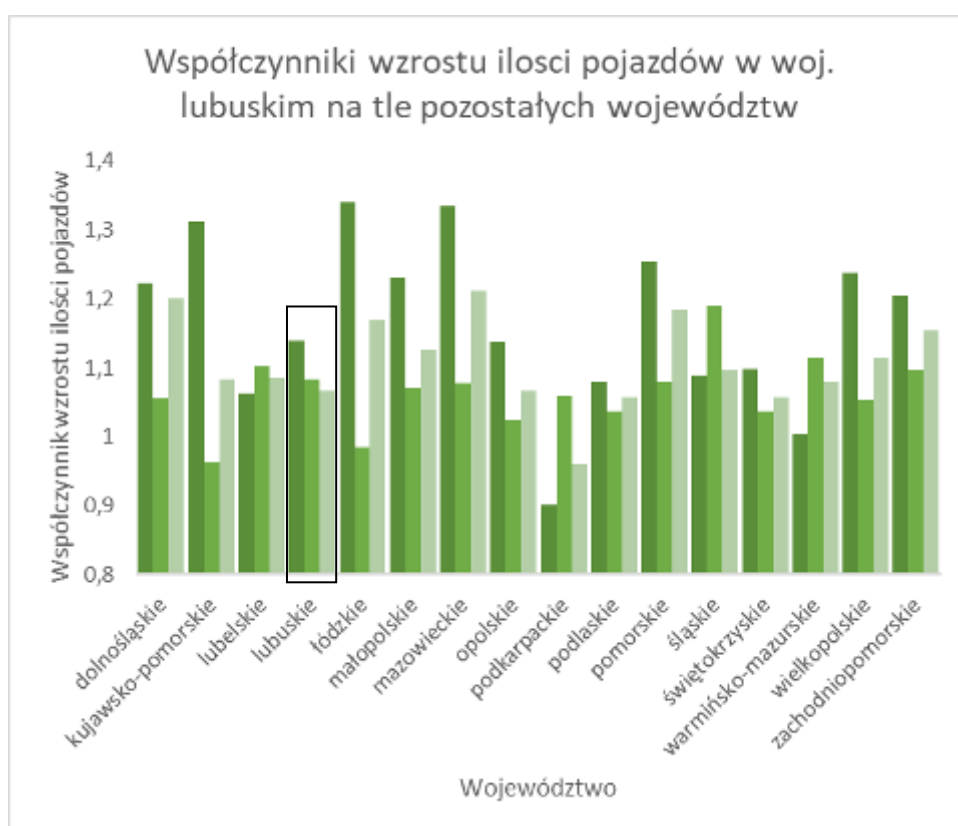
- DK 12e (odcinek nr 31720)
- DK 12 (odcinki nr 30315, 30326)
- DK 27 (odcinki nr 31413, 31411)
- DK 32 (odcinki nr 31209, 31409)
- DK 29 (odcinek nr 31212, 31597, 31508, 31509)
- DK 2 (odcinek nr 31601, 31611, 31603, 31604, 31605)

- DK 22 (odcinek nr 31104)
- DK 3 (odcinki nr 31407, 31406, 31405, 31404, 31403, 31402, 31401)

Dla pozostałych odcinków dróg krajowych możliwe jest jedynie zbadanie zmian średniej dobowej liczby pojazdów, na podstawie wyników pomiarów natężenia ruchu z roku 2005, 2010 i 2015, która bezpośrednio przekłada się na poziom mocy akustycznej źródła hałasu. Są to:

- DK 22 (odcinek nr 31502)
- DK 2b (odcinek nr 31501)
- S 3 (odcinki nr 31418, 31417, 31116, 31303, 31115, 31114, 31113, 31110, 31112)

Przeprowadzone pomiary natężenia ruchu samochodowego (GPR) w 2005, 2010 i 2015 roku na sieci dróg krajowych, w tym również w województwie lubuskim, pozwalają na określenie zmiany natężenia ruchu i w konsekwencji również spodziewanej zmiany poziomu hałasu. Syntezę wyników otrzymanych w ramach generalnego pomiaru ruchu w 2015 roku oraz analizy, których wynikiem jest ocena zmian natężenia ruchu samochodowego na tych drogach, przedstawiono w opracowaniu „Synteza wyników GPR 2015” (opr. mgr inż. Krzysztof Opoczyński, Transprojekt Warszawa Sp. z o.o.).



Rysunek 1-3 Wskaźnik wzrostu natężenia ruchu dla poszczególnych województw (na podstawie „Synteza wyników GPR 2018”, K. Opoczyński, Transprojekt Warszawa sp. z o.o.)

Jak wynika z przywołanego powyżej opracowania średni dobowy ruch pojazdów samochodowych (SDR) w 2015 roku na sieci dróg krajowych w Polsce wynosił 11178 poj./dobę. Obciążenie ruchem nie było równomierne dla całej sieci, lecz wzrastało ze wzrostem znaczenia dróg w układzie funkcjonalnym. Na drogach międzynarodowych SDR wynosił 20067 poj./dobę, podczas, gdy na pozostałych drogach krajowych – 7614 poj./dobę.

Przeprowadzone analizy pokazały, że w latach 2010-2015 natężenie ruchu pojazdów na sieci dróg krajowych (średnia dla całej sieci dróg krajowych w Polsce) zwiększyło się o 13 %, przy czym na drogach międzynarodowych – 20%, a na pozostałych drogach krajowych – 7%. W przypadku dróg na terenie województwa lubuskiego współczynnik wzrostu SDR na drogach międzynarodowych wyniósł o 14% (od 12734 do

14509), natomiast na pozostałych drogach krajowych – 8% (od 5328 do 5769). Ogółem wskaźnik wzrostu dla województwa lubuskiego wynosi 7% (od 8283 w 2010 r. do 8840 w 2015 r.)

Na rysunku [patrz: Rysunek 1-4], pokazano wzrost poziomu hałasu w wyniku wzrostu natężenia ruchu pojazdów samochodowych (bez podziału na kategorie pojazdów). Jak widać, wzrost natężenia ruchu o ok. 100 % daje wzrost poziomu hałasu o 3,0 dB (przy założeniu takiej samej: prędkości pojazdów, stanu taboru i nawierzchni). Przy wzroście natężenia ruchu, który występuje na przedmiotowym obszarze, tj. ok. 7 %, wzrost poziomu hałasu na przełomie ostatnich pięciu lat (od 2010 do 2015 roku) wynosi ok. 0,3 dB. Można zatem stwierdzić, że poziom hałasu samochodowego generowany z dróg krajowych na terenie województwa lubuskiego, w latach 2010 – 2015, wzrósł średnio o 0,3 dB, przy czym jest on nieznacznie większy dla dróg międzynarodowych (0,6 dB).

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



Rysunek 1-4 Wzrost poziomu hałasu w wyniku procentowego wzrostu natężenia ruchu.

Powyższe rozważania odnoszą się do ogólnej tendencji w województwie. Zmiany lokalne klimatu akustycznego będące wynikiem działań przeciwhałasowych (realizacji konkretnej inwestycji), wykonanych w okresie od poprzedniej edycji map akustycznych na terenie województwa lubuskiego zależą od skuteczności konkretnego działania.

Drugim kryterium wyznaczającym kierunki zmian jest porównanie zasięgu hałasu o określonym poziomie wyznaczonego na danym odcinku drogi w poprzedniej (2012 r.) i aktualnej (2018r.) edycji mapy akustycznej. Porównanie wykonano tylko dla odcinków objętych poprzednią jak i aktualną mapą akustyczną, przy których występują przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu. Do przeprowadzenia porównania przyjęto wartość wskaźnika dobowego równą $L_{DWN} = 65$ dB. W tabeli poniżej [patrz:] porównano średnie zasięgi oddziaływania hałasu. Ze względu na to, że poprzednia edycja map akustycznych z 2011 roku opracowana została w oparciu o nie obowiązujące już standardy akustyczne, porównanie przeprowadzono dla poziomów nie będących wartościami normatywnymi.

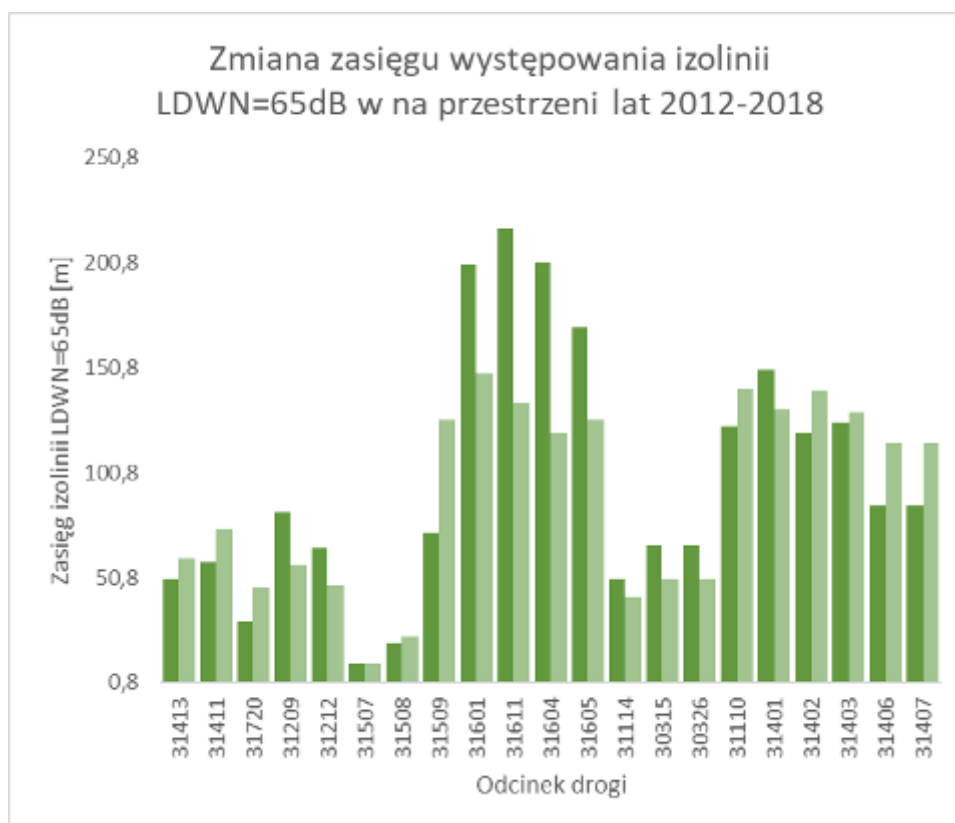
Tabela 1-6

Porównanie średnich zasięgów oddziaływania hałasu wyznaczonych w poprzedniej (2012 r.) i obecnej (2017 r.) edycji mapy akustycznej. (źródło: „Mapa akustyczna dróg krajowych na terenie województwa lubuskiego (zadanie 3)”, Lipiec 2012, URS Polska Sp. z o.o. – lider konsorcjum)

Droga	Kilometraż		Numer odcinka / relacja	Mapa 2011/12 rok	Mapa 2017/18 rok
	od km	do km		L _{DWN}	L _{DWN}
				65 dB	65 dB
DK 27	041+405	055+800	31413 Nowogród – Zielona Góra	50	60
DK 27	055+800	059+134	31411 Nowogród – Zielona Góra	58	74
DK 12e	000+000	003+339	31720 Obwodnica m. Żagania	30	46
DK 32	048+201	058+499	31209 Leśniów Wielki – Zielona Góra	82	57
DK 29	051+914	056+379	31212 Krosno Odrzańskie - Przejście	65/67*	47/107*
DK 29	000+000	001+192	31507 Granica państwa - Słubice	10	10
DK 29	001+192	002+384	31508 Granica państwa - Słubice	20	23
DK 29	002+384	004+772	31509 Granica państwa - Słubice	72	126
DK 92b	020+675	034+505	31601 Węzeł Rzepin - Torzym	200	148
DK 92b	046+181	057+926	31611 Pożrzadło – Lutol Suchy	217	134
DK 92b	062+354	069+938	31604 Świebodzin (obwodnica)	201	120
DK 92b	069+938	085+239	31605 Pożrzadło – Lutol Suchy	170	126
DK 22	064+800	071+805	311104 Gorzów Wlkp. - Zdroisko	50	42
DK 12	147+354	148+182	30315	66	50
DK 12	148+182	149+214	30326	66	50
S 3f	081+942	091+025	31110 Gorzów Wlk. (obwodnica)	123	141
S 3	272+400	286+800	31401 Węzeł Sulechów – Węzeł Zielona Góra	150	131
S 3	286+812	291+400	31402 Węzeł Sulechów – Węzeł Zielona Góra	120	140
S 3	291+422	300+300	31403 Zielona Góra	125	130
DK 3	320+409	324+770	31406 Nowe Miasteczko	85	115
DK 3	324+770	334+291	31407 Nowe Miasteczko	85	115

* na tym odcinku zasięg izolacji 65 dB z 2012 i 2018 zmienia się w taki sposób, że okresowo większy zasięg występuje na mapie z 2012 roku a okresowo na mapie z 2018 roku. Czynnikiem decydującym o zasięgu oddziaływania jest rzeźba terenu (w roku 2018 wykorzystano dokładne dane ze skanowania Lidar) natomiast natężenie ruchu nie odgrywa tutaj istotniejszej roli.

Jak wynika z powyższego zestawienia, zasięgi oddziaływania hałasu wyznaczone dla obecnej edycji map akustycznych, w zestawieniu z poprzednim mapowaniem wzrosły na 10 odcinkach i zmalały na 10 odcinkach. Na zbadanych odcinkach średnia zmiana zasięgu oddziaływania akustycznego wynosi -7dB. Można zatem wnioskować, iż stan klimatu akustycznego w zakresie hałasu drogowego uległ nieznacznej poprawie. Jest to oczywiście spowodowane przeniesieniem znacznej ilości pojazdów poza drogi prowadzące ruch wśród zabudowy i skierowanie go na drogi szybkiego ruchu i autostradę.



1.3.1.2 Koncepcje działań zabezpieczających środowisko przed hałasem

W rozdziale tym opisuje się koncepcje działań naprawczych, mających na celu poprawę stanu klimatu akustycznego, przedstawione w ramach opracowanych map akustycznych, będących przedmiotem oceny dróg krajowych.

W opracowanych mapach zaleca się następujące metody redukcji hałasu:

- ekrany akustyczne (przy dużych przekroczeniach wartości dopuszczalnych, powyżej 5 dB, gdy warunki terenowe umożliwiają ich wprowadzenie),
- modernizacje i remonty nawierzchni drogowych
- ciche nawierzchnie drogowe; redukcja poziomu hałasu o 3-4 dB, uzyskiwany poziom redukcji jest coraz niższy, jeżeli nawierzchnia nie jest regularnie konserwowana,
- ograniczenie prędkości ruchu samochodowego, zwłaszcza w porze nocnej (przy jednoczesnej egzekucji tego ograniczenia, np. poprzez stosowanie fotoradarów), oczekiwana zmiana poziomu hałasu do ok. 2 dB, w zależności od procentu udziału pojazdów ciężkich,
- upłynnienie ruchu (ronda, wysepki drogowe),
- zmiana natężenia i struktury ruchu samochodowego, np. przez budowę obwodnic.

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

1.3.2 Ocena realizacji poprzedniego programu

W okresie od opracowania poprzedniej edycji map akustycznych na przełomie 2011 i 2012 roku, opracowano program ochrony środowiska przed hałasem, uchwalony Uchwałą Sejmiku Województwa Lubuskiego nr XIV/139/15 z dnia 16 listopada 2015 r. w sprawie określenia Programu ochrony środowiska przed

hałasem dla odcinka drogi krajowej nr 92 (od km 16+100 do km 34+500). Program ochrony środowiska przed hałasem obejmował swoim zasięgiem jedynie tytułowy odcinek drogi nr 92, nie obejmował natomiast innych odcinków dróg, przy których stwierdzono występowanie przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku w ramach mapy akustycznej opracowanej na przełomie 2011/2012 roku. W ramach zadań dążących do poprawy stanu klimatu akustycznego program przewidywał prowadzenie remontów nawierzchni i budowę ekranu akustycznego przy szkole w Boczowie. Ponadto w programie określono szereg działań wspomagających o charakterze organizacyjno-edukacyjnym.

Poza wyżej wymienionym programem, uchwałą Nr VI/43/11 Sejmiku Województwa Lubuskiego z dnia 14 lutego 2011 roku uchwalono także „Program ochrony przed hałasem dla dwóch odcinków dróg województwa lubuskiego (droga nr 2, odcinek 2_62_3 – powiat świebodziński oraz nr 3, odcinek 3_305_0 – powiat nowosolski)”. Ocena realizacji ustaleń tego programu zawarta została w programie z 2015 roku o którym mowa powyżej.

1.3.2.1 Zestawienie zrealizowanych zadań wraz z oceną ich skuteczności i analizą poniesionych kosztów

Analizę zrealizowanych zadań zaplanowanych w programie ochrony środowiska przed hałasem opracowano w oparciu o informację przekazaną przez GDDKiA Oddział Zielona Góra, oraz w oparciu o analizę dokumentów planistycznych opublikowanych na stronach internetowych gmin miejsko-wiejskich Rzepin i Torzym. Część zadań o charakterze wspomagającym jest realizowana (np. kontrola przestrzegania przepisów ruchu drogowego itp.) ze względu na ich statutowy charakter.

Działania realizowane przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad Oddział Zielona Góra

Zgodnie z informacją przekazaną przez GDDKiA Oddział w Zielonej Górze oraz Urząd Marszałkowski Województwa Lubuskiego na wysokości Szkoły Podstawowej w Boczowie planuje się ustawienie ekranu akustycznego i w związku z tym opracowana została dokumentacja w zakresie technicznych uwarunkowań posadowienia budowli, dalsze postępowanie jest w toku. Realizacja zadania nie została jeszcze zakończona, zatem nie ma możliwości oceny jego skuteczności.

Działania realizowane przez gminę miejsko-wiejską Rzepin

Zgodnie z programem ochrony środowiska przed hałasem dla drogi krajowej nr 92 Rada Miejska w Rzepinie została zobowiązana do prowadzenia właściwej polityki w zakresie planowania przestrzennego z uwzględnieniem zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu przedmiotowego odcinka drogi dla nowo uchwalanych MPZP (stosowanie zasad strefowania zabudowy, ograniczanie możliwości lokalizowania nowych obszarów podlegających ochronie akustycznej w strefie oddziaływania hałasu o poziomie większym od dopuszczalnego).

Ze względu na to, że na przestrzeni od 2015 roku do chwili obecnej w gminie, w sąsiedztwie objętego programem odcinka drogowego nie uchwalono nowych miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, nie ma możliwości odniesienia się do sposobu realizacji wyżej wymienionego zadania.

Działania realizowane przez gminę miejsko-wiejską Torzym

Zgodnie z programem ochrony środowiska przed hałasem dla drogi krajowej nr 92 Rada Miejska w Torzymiu została zobowiązana do prowadzenia właściwej polityki w zakresie planowania przestrzennego z uwzględnieniem zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu przedmiotowego odcinka drogi dla nowo uchwalanych MPZP (stosowanie zasad strefowania zabudowy, ograniczanie możliwości lokalizowania nowych obszarów podlegających ochronie akustycznej w strefie oddziaływania hałasu o poziomie większym od dopuszczalnego).

Ze względu na to, że na przestrzeni od 2015 roku do chwili obecnej w gminie, w sąsiedztwie objętego programem odcinka drogowego, nie uchwalono nowych miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, nie ma możliwości odniesienia się do sposobu realizacji wyżej wymienionego zadania¹⁰.

1.3.2.2 Analiza niezrealizowanych działań wraz z przyczynami braku realizacji

W chwili obecnej nie można stwierdzić, aby jakiekolwiek z działań przewidzianych do realizacji wcześniej uchwalonymi programami ochrony środowiska przed hałasem nie były realizowane. Kluczowe zadania (np. postępowanie w sprawie budowy ekranu akustycznego w Boczowie) są w toku, albo też są to działania ciągle, jak np. w przypadku prowadzenia właściwej polityki przestrzennej.

1.3.3 Analiza materiałów, dokumentów i publikacji wykorzystanych w programie

W rozdziale tym przedstawiono problematykę ochrony przed hałasem ujętą w różnych materiałach opracowanych na szczeblu krajowym, wojewódzkim i miejscowym. Analizą objęto następujące materiały:

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

Dokumenty opracowywane na szczeblu powiatowym i gminnym przeanalizowane zostały w ramach poszczególnych rozdziałów poświęconych rozpatrywaniu dróg województwa lubuskiego [patrz: Rozdziały 1-19]. Analizą objęto następujące materiały:

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

1.3.3.1 Polityki, strategie, plany i programy

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

Dokumenty krajowe

Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030

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

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

W kontekście niniejszego Programu najistotniejszymi punktami KPZP 2030 jest:

- odniesienie się do norm prawnych regulujących podstawy kształtowania klimatu akustycznego, które trzeba uwzględniać w ramach instrumentów prawnych realizujących zapisy KPZK 2030 oraz
- zmniejszenia obciążeń środowiska, w tym hałasu wywołanego przez transport, realizowane poprzez planowanie środków ochrony przed hałasem przy inwestycjach infrastrukturalnych, w ramach realizacji

działań z obszaru 4.6 (*Zmniejszenie obciążenia środowiska powodowanego emisjami zanieczyszczeń do wód, atmosfery i gleby*), celu 4 (*Kształtowanie struktur przestrzennych wspierających osiągnięcie i utrzymanie wysokiej jakości środowiska przyrodniczego i walorów krajobrazowych Polski*) KPZP 2030

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

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

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

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

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

Polityka 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 następujące czynniki:

- tempo wzrostu gospodarczego, przekraczające obecnie 5% PKB rocznie, które spowoduje dalszy wzrost zapotrzebowania na transport,
- przekształcenia przestrzenne oraz zmiany stylu życia, które będą powodowały wydłużanie podróży,
- konieczność zmniejszania negatywnego oddziaływania transportu na środowisko przyrodnicze i warunki życia.

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

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

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

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

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

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

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

- rozwiązania organizacyjne transportu najmniej zanieczyszczające środowisko
- wdrażanie nowoczesnych technologii transportowych redukujących negatywne oddziaływanie transportu na środowisko
- działania zapobiegawcze, a w przypadku gdy określonych oddziaływań nie da się wyeliminować, minimalizujące negatywne oddziaływania, powinny być określane już na etapie planowania/projektowania zamierzeń inwestycyjnych oraz wdrażane zarówno w fazie budowy, jak i eksploatacji obiektów
- modernizacja i rozbudowa infrastruktury transportowej (liniowej i punktowej) odpowiadającej unijnym oraz krajowym standardom i wymogom ekologicznym (m.in. poprzez uwzględnianie przepisów odnośnie ochrony obszarów cennych przyrodniczo oraz ochrony gatunkowej, w tym sieci Natura 2000, ochrony środowiska morskiego oraz nadmorskiego)
- ograniczenie do minimum spodziewanych negatywnych oddziaływań na środowisko w sytuacji braku opcji wariantowych (gdy np. inwestycje realizowane są na obiektach istniejących) wiadomy wybór wariantu najmniej kolizyjnego dla środowiska (przebiegi tras planowanych inwestycji o charakterze liniowym w jak najmniejszym stopniu ingerujące i fragmentujące obszary przyrodnicze)
- wdrożenie technicznych środków ograniczania wibracji i hałasu, wywoływanych w trakcie budowy lub modernizacji połączeń transportowych oraz w czasie eksploatacji infrastruktury przez pojazdy (np. pociągi towarowe w miastach)
- wdrażanie innowacyjnych technologii budownictwa infrastrukturalnego minimalizujących presje środowiskowe: wykorzystanie odpadów, np. zastosowanie popiołów i żużli będących ubocznymi produktami spalania, do produkcji cementu, betonu oraz kruszyw, zastępujących materiały naturalne, w projektach budowlanych, drogowych; stosowanie innowacyjnych nawierzchni drogowych pochłaniających hałas, o wzmocnionej wytrzymałości, mniej podatnych na ścieranie

Program budowy dróg krajowych na lata 2014-2023 (z perspektywą do 2025 r.)

Program budowy dróg jest średniookresowym dokumentem programowym w sektorze infrastruktury dróg krajowych. W dokumencie tym opisane są zrealizowane inwestycje oraz przedstawione są priorytety inwestycyjne do roku 2023. W ramach dokumentu wyodrębniono następujące kategorie zadań inwestycyjnych:

- lista zadań inwestycyjnych polegających na budowie autostrad i dróg ekspresowych oraz obwodnic na drogach krajowych,
- lista zadań polegających na przebudowie odcinków dróg krajowych,

- lista zadań polegających na poprawie bezpieczeństwa ruchu drogowego.

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

Z punktu widzenia opracowywanego programu ochrony przed hałasem, kluczowe są jedynie inwestycje zlokalizowane na terenie województwa lubuskiego. Do grupy zadań inwestycyjnych polegających na budowie autostrad i dróg ekspresowych oraz obwodnic na drogach krajowych, realizowanych na terenie woj. lubuskiego należą:

- budowy drogi ekspresowej S3 Gorzów Wielkopolski - Sulechów - Legnica,
- budowa obwodnicy m. Kostrzyn nad Odrą,
- budowa obwodnicy Krosna Odrzańskiego,
- budowa obwodnicy Strzelec Krajeńskich.

Spośród zadań polegających na przebudowie odcinków dróg krajowych brak jest inwestycji realizowanych na terenie województwa lubuskiego. Realizowanych będzie natomiast szereg zadań służących poprawie bezpieczeństwa ruchu drogowego. Ich listę przedstawiono w poniższej tabeli.

Tabela 1-7 Inwestycje drogowe służące poprawie bezpieczeństwa ruchu drogowego, przewidzianych do realizacji w ramach Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023, realizowanych na terenie województwa lubuskiego

Nr drogi	Km od	Km do	Nazwa zadania	Rodzaj zadania
Klasa ryzyka największa				
22	111,700	119,613	Wologoszcz - gr. województwa	Rozbudowa odcinka drogi polegająca na poprawie stanu drogi i geometrii drogi, doposażenie drogi w niezbędne urządzenia poprawiające bezpieczeństwo ruchu drogowego
22	103,500	111,700	Dobiegniew - Wologoszcz	Rozbudowa odcinka drogi polegająca na poprawie stanu drogi i geometrii drogi, doposażenie drogi w niezbędne urządzenia poprawiające bezpieczeństwo ruchu drogowego, w tym budowa chodnika w m. Rolewice i budowa ciągu pieszo - rowerowego Dobiegniew - Rolewice
22	87,014	95,600	Strzelce Kraj. - Długie	Rozbudowa odcinka drogi polegająca na poprawie stanu drogi i geometrii drogi, doposażenie drogi w niezbędne urządzenia poprawiające bezpieczeństwo ruchu drogowego, w tym budowa chodnika w m. Strzelce Kraj.
22	37,700	38,400	Krzeszyce- skrzyż z DK 24	Przebudowa skrzyżowania z dr. pow. nr 1278F Sulęcín- Kołczyn
22	43,100	43,600	Waldowice	Przebudowa skrzyżowania DK 22 z DK 24
22	11,200	11,900	Kostrzyn - Słońsk	Przebudowa nienormatywnego łuku
27	43,700	54,300	Nowogród Bobrz. - Świdnica	Rozbudowa odcinka drogi polegająca na korektach geometrii łuków poziomych wraz z korektą geometrii skrzyżowania z DW-290 i DP Kozuchów - Krzewiny, budową oświetlenia i zatok autobusowych
27	60,200	60,800	Wilkanowo	Przebudowa skrzyżowania DK27 z DW F1181 Wilkanowo-Słone
27	42,900	43,500	Nowogród Bobrz.	Przebudowa skrzyż. z DW-288, budowa oświetlenia
32	35,900	36,600	Dąbie	Uporządkowanie ruchu pieszych
32	4,000	4,400	Gubinek	Przebudowa skrzyż. z DW-286, budowa oświetlenia
32	75,300	75,700	Okunin	Przebudowa skrzyżowania z DW 304, budowa oświetlenia.
32	1,800	2,200	Gubinek	Przebudowa skrzyż. z DW-285, budowa oświetlenia
Klasa ryzyka bardzo duża				
12	13,093	13,284	Trzebiel	Budowa chodnika
27	41,421	41,595	Nowogród Bobrzański	Budowa chodnika
27	55,795	58,379	Świdnica	Budowa dróg zbiorczych na obwodnicy m. Świdnica
27	25,450	25,900	Lubomyśl	Przebudowa skrzyżowania z DP 1075 Tuplice - Lubomyśl
32	77,000	77,158	Okunin	Budowa chodnika
92b	75,500	78,500	Myszęcin	Rozbudowa odcinka drogi polegająca na poprawie stanu drogi i geometrii drogi, wyposażenie drogi w niezbędne urządzenia poprawiające bezpieczeństwo ruchu drogowego
92b	85,156	85,241	Lutol Suchy	Budowa chodnika
92b	85,000	85,500	Lutol Suchy	Przebudowa skrzyżowania DK 92 z DP 1213F wraz z montażem sygnalizacji świetlnej
Klasa ryzyka duża				
12	56,320	56,850	Bożnów	Budowa chodnika

Nr drogi	Km od	Km do	Nazwa zadania	Rodzaj zadania
12	37,281	37,640	Żary	Przebudowa skrzyżowania z drogą wojewódzką nr 287 na rondo
12	2,800	3,200	Żagań	Budowa przejścia dla pieszych z azylem, sygnalizacją ostrzegawczą i doświetleniem - ul. Nowogródzka w obrębie skrzyżowania z ul. Lipową i Augustynów
22	26,980	27,208	Karkoszków	Budowa ciągu pieszo - rowerowego
22 52,380	53,479	Krasowice - Prądocin	Budowa chodnika	
22	52,100	52,700	Krasowice	Budowa wyspy spowalniającej ruch na wlocie miejscowości od strony Gorzowa Wlkp. budowa azyli dla pieszych na przejściach dla pieszych
22	64,780	65,520	Wawrów	Przebudowa skrzyżowania na rondo
27	12,200	12,350	Rusocice	Budowa chodnika
27	34,150	35,400	Włostów - Dąbrowiec	Budowa ciągu pieszo - rowerowego
27	51,200	51,400	Piaski	Doświetlenie przejścia dla pieszych wraz z budową chodnika do zatok autobusowych
27	52,100	52,600	Piaski	Przebudowa skrzyżowania z drogą do m. Piaski
27	29,936	30,556	Bieniów	Uspokojenie ruchu w miejscowości i przebudowa skrzyżowania
29	29,050	30,602	m. Drzeniów	Przebudowa odcinka drogi polegająca na poprawie stanu drogi oraz doposażenie drogi w niezbędne urządzenia poprawiające bezpieczeństwo ruchu drogowego, w tym budowa ciągu pieszo - rowerowego Cybinka - Drzeniów
29	17,310	23,423	Urad - Cybinka	Budowa drogi rowerowej
32	47,988	60,737	Leśniów Wielki - Zielona Góra	Budowa ciągu pieszo - rowerowego
32	34,623	47,026	Dąbie - Leśniów Wielki	Budowa ciągu pieszo - rowerowego
32	48,470	48,570	Leśniów Wielki	Budowa chodnika
32	39,700	40,800	Pław	Poprawa bezpieczeństwa ruchu w m. Pław poprzez przebudowę skrzyżowania, budowę azyli, wysepki rozdzielającej pasy ruchu, oznakowanie pionowe aktywne, montaż sygnalizacji wzbudzonej, zmianę lokalizacji przejść dla pieszych
32	44,400	45,800	Łagów	Uspokojenie ruchu w miejscowości
32	41,700	42,730	Gronów	Uspokojenie ruchu w miejscowości
32	48,000	48,200	Leśniów Wielki	Budowa sygnalizacji ostrzegawczej, zmiana lokalizacji przejścia dla pieszych
32	54,400	55,780	Radomia	Rozbudowa skrzyżowania z DP 1144F do m. Radomia
92b	63,140	63,140	Wilkowo	Budowa sygnalizacji świetlnej wzbudzonej na przejściu dla pieszych
92b	49,700	50,100	Gronów	Przebudowa skrzyżowania z dr. pow. nr 1236F

Dokumenty wojewódzkie

Plan zagospodarowania przestrzennego województwa lubuskiego

Plan zagospodarowania przestrzennego województwa lubuskiego (PZPWL) uchwalony został uchwałą nr XLIV/667/18 Sejmiku Województwa Lubuskiego z dnia 23 kwietnia 2018 roku. Podstawowym zadaniem planu jest sformułowanie polityki przestrzennej regionu zawierającej cele, kierunki i zadania dotyczące przestrzennego rozwoju województwa – rozumianej jako celowe oddziaływanie władz województwa na rozmieszczenie funkcji i przestrzenne różnicowanie dynamiki rozwoju oraz na użytkowanie i zagospodarowanie terenów

Informację na temat obecnych uwarunkowań wpływających na stan klimatu akustycznego przedstawiono w rozdziale VII.4, pod tytułem „System powiązań z województwami ościennymi”, w którym poruszono temat podstawowych korytarzy komunikacyjnych w ramach istniejącej infrastruktury drogowej oraz w rozdziałach VIII.5 – „Strefa ekonomiczno-gospodarcza”, VIII.6 – „Komunikacja i transport” i VIII 7. – „Infrastruktura techniczna”, opisujących wewnętrzne uwarunkowania wojewódzkie w zakresie istniejącej sieci dróg i infrastruktury technicznej mającej największy wpływ na klimat akustyczny terenu województwa lubuskiego.

Szczegółową identyfikację źródeł zagrożeń dla środowiska w zakresie emisji hałasu przedstawiono w rozdziale VIII.8. Za główne obciążenie środowiska akustycznego na terenie województwa lubuskiego uznaje się hałas komunikacyjny, wywołany ruchem samochodowym, ruchem pociągów i transportem lotniczym. Na hałas wynikający z ruchu samochodowego narażeni są szczególnie mieszkańcy dużych miast, takich jak Gorzów Wlkp. i Zielona Góra (z uwagi na lokalizację zabudowy tuż przy głównych drogach) oraz mieszkańcy terenów położonych przy mocno uczęszczanych szlakach komunikacyjnych, m.in. w sąsiedztwie autostrady A2 i drogi ekspresowej S3 (zgodnie ze sporządzonymi na zlecenie GDDKiA mapami akustycznymi dla dróg krajowych województwa lubuskiego na pogorszony stan warunków akustycznych narażeni są szczególnie mieszkańcy powiatu międzyrzeckiego, świebodzińskiego i sulęcińskiego). Pozostałe źródła hałasu komunikacyjnego, tzn. transport lotniczy i kolejowy, podobnie jak inne podstawowe źródła emisji hałasu na terenie województwa lubuskiego, a mianowicie hałas przemysłowy i komunalno-bytowy, nie stanowią przedmiotu niniejszego opracowania.

Ze względu na uciążliwości jakie generuje hałas, ochrona przed jego niekorzystnym wpływem i ograniczanie jego emisji stanowi jeden z głównych kierunków polityki i zagospodarowania przestrzennego, sformułowanych w PZPWL, tzn. Kierunek nr 10 „Ochrona przed hałasem”. Za główne działania, realizowane w ramach realizacji tego kierunku polityki uznaje się:

- wyprowadzenie ruchu drogowego o charakterze tranzytowym poza tereny zwartej zabudowy poprzez budowę obwodnic (wraz ze skutecznymi zabezpieczeniami akustycznymi),
- stała kontrola stanu nawierzchni drogowych i kolejowych, ich systematyczna wymiana lub modernizacja,
- ustanowienie obszarów cichych w obrębie terenów szczególnie wrażliwych na oddziaływanie hałasu,
- wprowadzanie zieleni izolacyjnej ograniczającej uciążliwość źródła hałasu,
- promowanie alternatywnych środków transportu oraz transportu publicznego.

Ponieważ hałas komunikacyjny jest jednym z głównych zanieczyszczeń środowiska przyrodniczego województwa lubuskiego, podstawą ochrony przed hałasem są działania prowadzące do ograniczenia uciążliwości akustycznych generowanych przez ruch komunikacyjny. W tym celu jako uszczegółowienie powyższych działań w PZPWL przedstawione są konkretne rozwiązania techniczne, jakie powinny być stosowane w ramach ochrony przed hałasem. Należy do nich właściwy dobór nawierzchni drogowych i stosowanie nowoczesnych rozwiązań technicznych przy modernizacji dróg oraz budowa ekranów akustycznych.

Strategia Rozwoju Województwa Lubuskiego do 2020 r.

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

Celem wpisującym się w program ochrony środowisk przed hałasem jest Cel Strategiczny 2 *Wysoka dostępność transportowa i teleinformatyczna*. W ramach tego celu strategicznego wymienia się następujące cele operacyjne związane z ochroną przed hałasem:

- 2.1 Budowa nowej i modernizacja istniejącej infrastruktury komunikacyjnej
- 2.2 Usprawnienie systemu transportu publicznego

Kierunki i interwencje celu operacyjnego 2.1, związane z problematyką oddziaływania akustycznego są następujące:

- poprawa stanu technicznego infrastruktury komunikacyjnej w celu zapewnienia sprawnych połączeń pomiędzy strategicznymi ośrodkami i obszarami rozwoju gospodarczego województwa;
- rozwój infrastruktury drogowej:
 - rozwój sieci dróg krajowych i ekspresowych w województwie lubuskim poprzez ich sukcesywną przebudowę i modernizację, w tym w międzynarodowych korytarzach transportowych sieci TEN-T, z zapewnieniem skomunikowania węzłów dróg S3, A2 i A18 z siecią dróg niższych kategorii,
 - budowa obwodnic miast leżących w ciągach dróg krajowych, wojewódzkich i lokalnych w oparciu o kryteria natężenia i bezpieczeństwa ruchu drogowego, budowa niezbędnych przepraw mostowych na rzekach województwa,
 - wzmocnienie powiązań transportowych z sąsiednimi regionami w tym budowa transgranicznych połączeń drogowych,
 - przebudowa i modernizacja sieci dróg wojewódzkich i lokalnych w celu uzyskania ich dobrego stanu technicznego, poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego poprzez likwidowanie miejsc niebezpiecznych na drogach.

Kierunki i interwencje celu operacyjnego 2.2, związane z problematyką oddziaływania akustycznego są następujące:

- Rozwój połączeń transportowych:

- zapewnienie spójnych i sprawnych połączeń komunikacyjnych pomiędzy strategicznymi dla rozwoju województwa miastami i obszarami,
- zwiększenie ilości transgranicznych i międzywojewódzkich połączeń komunikacyjnych, w szczególności kolejowych Gorzowa Wlkp. i Zielonej Góry z Warszawą oraz sąsiednimi metropoliami (Wrocław, Poznań, Szczecin, Berlin),
- Działania na rzecz poprawy zarządzania komunikacją:
 - rozwój inteligentnych systemów transportowych,
 - zwiększenie różnorodności form transportu w województwie,
 - rozwój i promocja zbiorowego transportu publicznego, w tym z zastosowaniem rozwiązań proekologicznych,
 - kontynuacja działań i współpraca z innymi regionami na rzecz utworzenia Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego CETC - ROUTE 65.

Program Ochrony Środowiska Województwa Lubuskiego

Program Ochrony Środowiska Województwa Lubuskiego (POŚWL) opisuje uwarunkowania wraz oceną dotychczasowej polityki ochrony środowiska, określa politykę ekologiczną województwa wyznaczając cele i zadania, określa warunki poprawy stanu środowiska oraz ustala program wykonawczy wraz z harmonogramem działań i kosztami realizacji.

Problem ochrony przed hałasem stanowi w programie oddzielne zagadnienie, któremu poświęcono wiele uwagi. Treść programu jest spójna ze strategią rozwoju województwa lubuskiego oraz jego planem zagospodarowania przestrzennego. W ramach rozdziałów poświęconych ochronie przed hałasem określa się stan wyjściowy, w którym stwierdza się, że hałas komunikacyjny jest jednym z podstawowych źródeł oddziaływania akustycznego. Spowodowane jest to ciągłym wzrostem natężenia ruchu, zwłaszcza udział transportu ciężkiego, złym stanem technicznym pojazdów, stanem technicznym nawierzchni dróg, jej rodzajem, organizacją ruchu drogowego oraz rodzajem zabudowy wzdłuż szlaków komunikacyjnych generujących największe natężenie hałasu.

W celu monitorowania stanu klimatu akustycznego Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska prowadzi coroczne badania hałasu komunikacyjnego. Według przeprowadzonych badań, część terenów zabudowy mieszkaniowej sąsiadującej z głównymi szlakami komunikacyjnymi, na których zlokalizowano punkty pomiarowe, jest narażona na występowanie ponadnormatywnego hałasu w porze dziennej i nocnej. Z badań przeprowadzonych w 2015 roku przez Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Zielonej Górze wynika, że w porze dziennej najczęściej notowane poziomy hałasu komunikacyjnego w odległości 10m od krawędzi jezdni mieściły się w zakresie od 59,8 do 69,8dB, co oznacza występowanie przekroczeń poziomu hałasu w zakresie od >0 do 9 dB. Z kolei w okresie nocy notowano poziomy hałasu z przedziału od 51,9 do 65,9, co oznacza występowanie przekroczeń poziomów dopuszczalnych od >0 do 6,9dB.

Strategicznym celem działań w zakresie ochrony przed hałasem na obszarze województwa lubuskiego jest zmniejszenie skali uciążliwości akustycznej, na którą narażeni są mieszkańcy województwa, tam gdzie jest ona najwyższa. W głównej mierze dotyczy to narażenia mieszkańców na ponadnormatywny poziom hałasu, o największym zasięgu przestrzennym, emitowanym przez środki transportu – głównie hałas drogowy.

Dla osiągnięcia celu strategicznego, jakim jest zmniejszenie uciążliwości hałasu poprzez obniżenia jego natężenia do poziomu obowiązujących standardów, POŚWL określa cele operacyjne oraz działania jakie należy prowadzić dla ich realizacji. Są to:

- Cel H1. Monitoring hałasu i ocena stopnia narażenia mieszkańców województwa na ponadnormatywny hałas
- Cel H2. Ograniczanie uciążliwości akustycznej dla mieszkańców

W celu realizacji powyższych celów, zakłada się realizację działań o następującym charakterze: monitoring środowiska w zakresie spełniania dopuszczalnych norm hałasu i obiektów działalności gospodarczej oraz linii komunikacyjnych, wykonywanie programów ochrony środowiska przed hałasem i jego aktualizacje, opracowywanie map akustycznych dla terenów zurbanizowanych, remont dróg gminnych i powiatowych, wprowadzanie cichych nawierzchni. budowa obwodnic miast, budowa ekranów akustycznych, budowa ścieżek

rowerowych, budowa pasów zieleni wzdłuż tras przelotowych głównie przez obszary zurbanizowane, wprowadzanie do mpzp zapisów sprzyjających ograniczaniu zagrożeń hałasem (rozgraniczenie obszarów o zróżnicowanej funkcji, lokalizacja nowej zabudowy mieszkaniowej na terenach o korzystnym klimacie akustycznym), redukcja hałasu emitowanego przez urządzenia oczyszczalni ścieków.

Regionalny Program Operacyjny Województwa Lubuskiego 2014-2020

Program operacyjny województwa jest dokumentem określającym priorytetowe osie rozwoju, stworzone w oparciu o uwarunkowania społeczne, gospodarcze i przestrzenne regionu. Za priorytet inwestycyjny związany z poprawą klimatu akustycznego uznać należy priorytet 7b, którego celem szczegółowym jest „poprawiona zewnętrzna i wewnętrzna dostępność transportowa regionu w ruchu drogowym”. Zaleca on działania promujące proekologiczny system transportu zbiorowego integrującego różne formy transportu w miastach, który powinien przyczynić się do zmniejszenia hałasu ulicznego oraz emisji spalin pochodzących ze środków transportu. W ramach priorytetu inwestycyjnego 7b przewiduje się realizację inwestycji dotyczących budowy oraz modernizacji infrastruktury drogowej o znaczeniu regionalnym wraz z infrastrukturą towarzyszącą, która ma największy wkład w łączność transportową z infrastrukturą TEN - T. Za kluczowe zadania uznaje się te, które będą najbardziej skuteczne w zwiększaniu efektywności ekologicznej i bezpieczeństwa sieci drogowej poprzez zmniejszanie zagęszczenia ruchu i zatorów oraz promowanie integracji systemu transportu.

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

Zgodnie z art. 115a ust. 1 ustawy Prawo ochrony środowiska w przypadku stwierdzenia przez organ ochrony środowiska, na podstawie pomiarów własnych, pomiarów dokonanych przez wojewódzkiego inspektora ochrony środowiska lub pomiarów podmiotu obowiązującego do ich prowadzenia, że poza zakładem, w wyniku jego działalności, przekroczone są dopuszczalne poziomy hałasu, organ ten wydaje decyzję o dopuszczalnym poziomie hałasu.

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

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

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

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

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

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

Tabela 1-8 Dopuszczalny poziom hałasu pojazdów drogowych*

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

* zgodnie załącznikiem nr 1

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

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

1.3.3.4 Dostępne techniki i technologie w zakresie ograniczenia hałasu

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

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

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

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

Drugim elementem polityki UE w walce z hałasem drogowym jest redukcja hałasu toczenia poprzez rozporządzenie określające wymagania techniczne w zakresie hałasu dla opon samochodowych (rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) Nr 661/2009 w sprawie wymagań technicznych w zakresie homologacji

typu pojazdów silnikowych dotyczących ich bezpieczeństwa ogólnego, ich przyczep oraz przeznaczonych dla nich układów, części i oddzielnych zespołów technicznych z dnia 13 lipca 2009 r.)

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

1.4 Efektywność ekologiczna i ekonomiczna zadań programu we wzajemnym ich powiązaniu

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

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

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

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

Brak jest także możliwości porównania działań lokalnych o charakterze inwestycyjnym, z działaniami o charakterze strategicznym. Działania strategiczne mogą wprowadzać zmiany z lokalnego punktu widzenia małe, ale w skali województwa istotne. Ponieważ działania te uzupełniają się, należy je stosować razem, a nie dokonywać wyboru bardziej efektywnego ekonomicznie. Tym bardziej, iż w większości rozważanych przypadków zastosowanie samych ekranów akustycznych niekoniecznie pozwoli całkowicie rozwiązać problem nadmiernego hałasu.

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

Rozdział 2 DROGA KRAJOWA NR S3/DK3, POWIATY: MYŚLIBORSKI, GORZOWSKI, MIĘDZYRZECKI, ŚWIEBODZIŃSKI, ZIELONOGÓRSKI, NOWOSOLSKI, ŻAGAŃSKI

2.1 Część opisowa

2.1.1 Opis obszaru objętego zakresem programu

Droga krajowa nr S3/DK3 wytyczona jest południkowo ze Świnoujścia do Lubawki. Na całym odcinku posiada kategorię drogi krajowej i jest zarządzana przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad. Jednocześnie stanowi fragment międzynarodowej trasy E65.

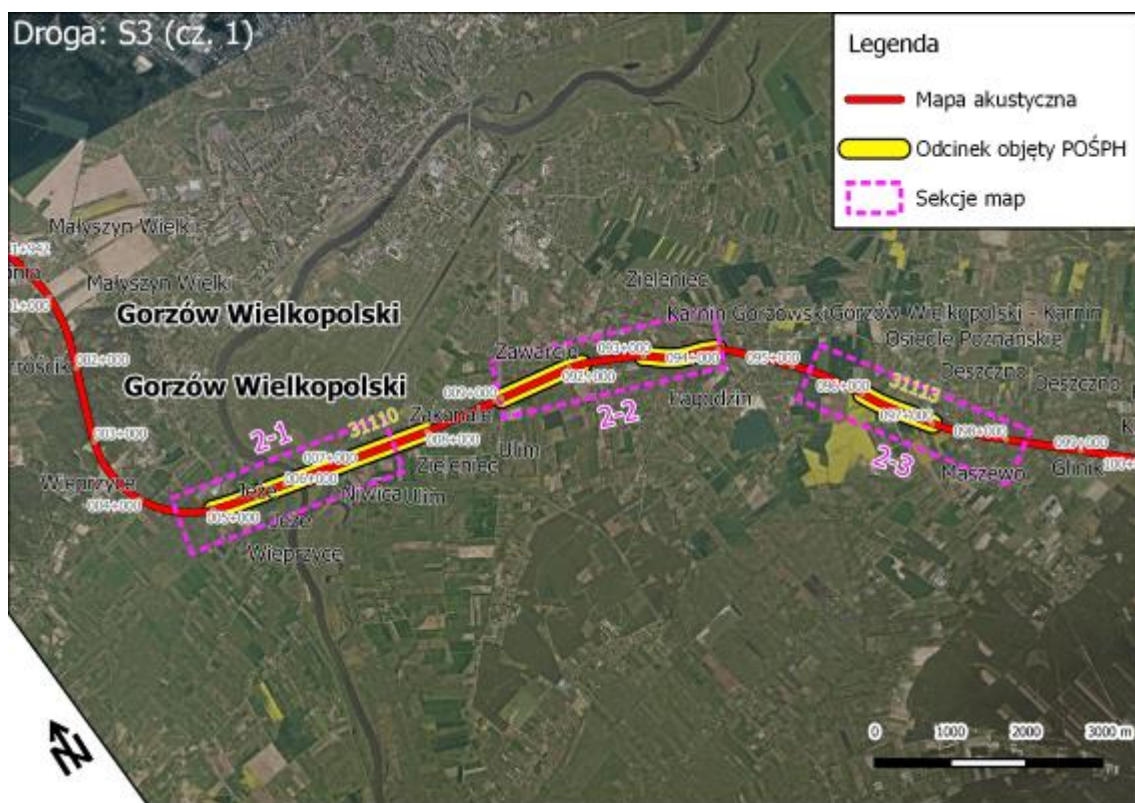
Mapą akustyczną objęto odcinki w granicach województwa lubuskiego o łącznej długości 164,754 km, łączące węzeł w Myśliborzu (północna granica woj. lubuskiego) z Kłobuczynem (południowa granica woj. lubuskiego), przechodzące przez łącznie sześć powiatów [patrz: Tabela 2-1].

Tabela 2-1 Odcinki drogi objęte zakresem mapy akustycznej, w granicach których zidentyfikowano obszary przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu komunikacyjnego w środowisku.

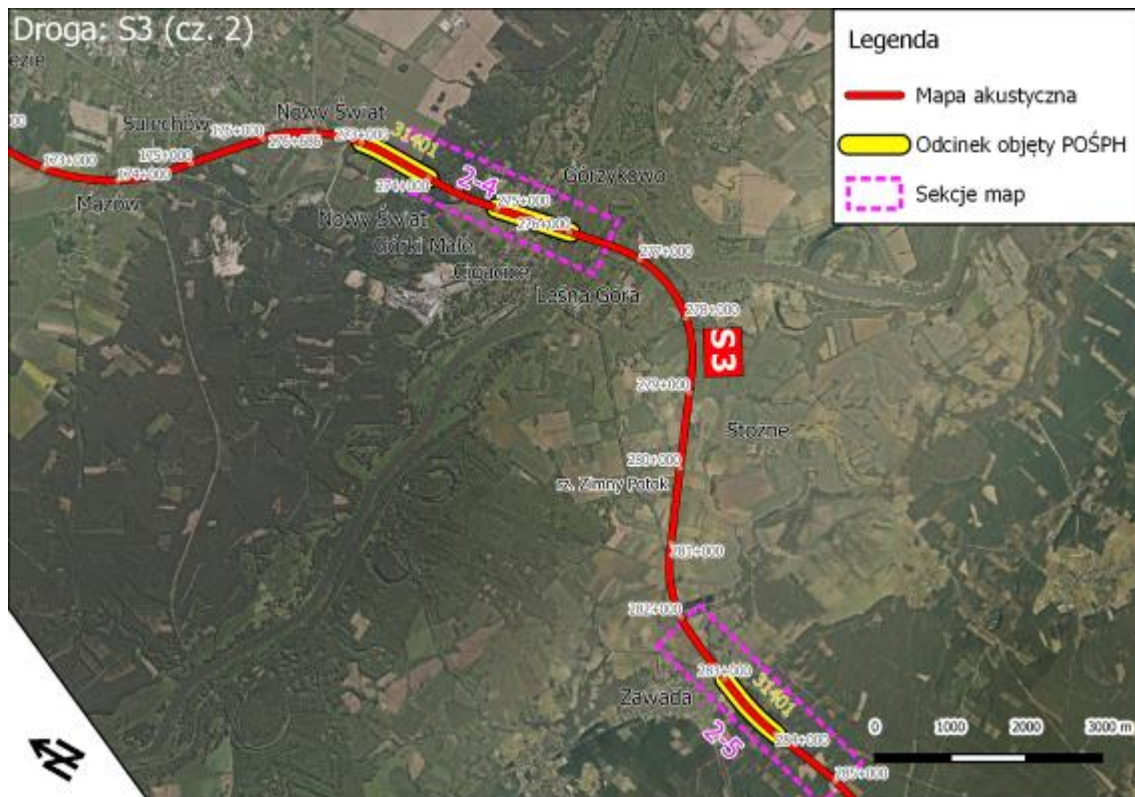
Nr drogi	Numer odcinka	Nazwa odcinka	km początku	km końca	Długość odcinka [km]
S3	31112	Węzeł Myślibórz - Węzeł Gorzów Wlkp. Północ	66,083	81,942	15,859
S3	31110	Gorzów Wielkopolski Obwodnica	0,000	9,079	9,079
S3	31113	Węzeł Gorzów Wlkp. Południe (DK 22) - Węzeł Skwierzyna Zachód	92,171	111,113	18,942
S3	31114	Węzeł Skwierzyna Zachód (DK24) - Węzeł Skwierzyna Południe (DK24)	111,113	117,693	6,58
S3	31115	Węzeł Skwierzyna Południe (DK24) - Węzeł Międzyrzecz Północ	117,693	130,026	12,333
DK3	31303	Węzeł Międzyrzecz Północ - Węzeł Międzyrzecz Południe	0,000	4,737	4,737
S3	31116	Węzeł Międzyrzecz Południe - Węzeł Jordanowo (A-2)	134,429	145,679	11,25
S3	31416	Węzeł Jordanowo (A-2) - Węzeł Świebodziń Północ	145,679	151,168	5,489
S3	31417	Węzeł Świebodziń Północ - Węzeł Świebodziń Południe	151,168	156,272	5,104
S3	31418	Węzeł Świebodziń Południe - Węzeł Sulechów	156,272	176,686	20,414
S3	31401	Węzeł Sulechów (DK32) - Węzeł Zielona Góra Północ (DK32)	272,356	286,812	14,456
S3	31402	Zielona Góra (Obwodnica)	286,812	291,422	4,61
S3	31403	Zielona Góra - Węzeł Niedoradz	291,422	300,264	8,842
S3	31404	Węzeł Niedoradz - Węzeł Nowa Sól Zachód (DW297)	300,264	308,610	8,346
DK3	31405	Węzeł Nowa Sól Zach. /DW297/ - DW283	315,578	320,410	4,832
DK3	31406	DW 283 - N węzeł Miasteczko	320,410	324,770	4,36
DK3	31407	N węzeł Miasteczko - Kłobuczyn /DW298/	324,770	334,291	9,521

Program ochrony środowiska przed hałasem opracowany został wyłącznie dla tych odcinków drogi, na jakich stwierdzono występowanie przekroczeń poziomu dopuszczalnego określonego wskaźnikami L_{DWN} i L_N . Granice obszaru analizowanego w niniejszym programie stanowią zatem izolinie dopuszczalnych poziomów dźwięku określonych wskaźnikami L_{DWN} i L_N . Granice te określono w opracowanej mapie akustycznej [9]. Sięgają one na terenach otwartych kilkudziesięciu metrów od osi drogi. Łączny obszar, na którym występują przekroczenia dopuszczalnych poziomów dźwięku przy drodze S3 / DK3, a tym samym stanowiący zakres niniejszego Programu [...], ma powierzchnię około 0,2 km².

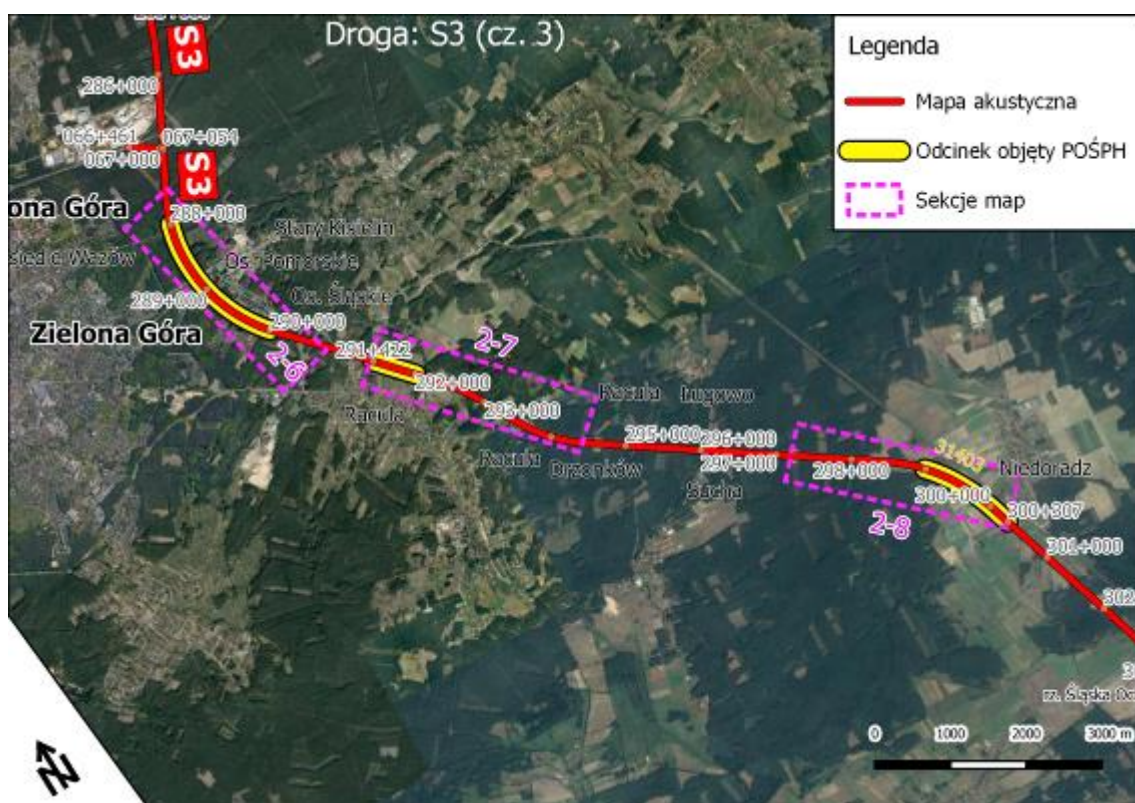
Na rysunkach [patrz: Rysunek 2-1, Rysunek 2-2, Rysunek 2-3, Rysunek 2-4] przedstawiono orientacyjną lokalizację odcinków drogi krajowej nr S3/DK3 objętej zakresem niniejszego rozdziału wraz ze wskazaniem odcinków z przekroczeniem dopuszczalnych poziomów hałasu.



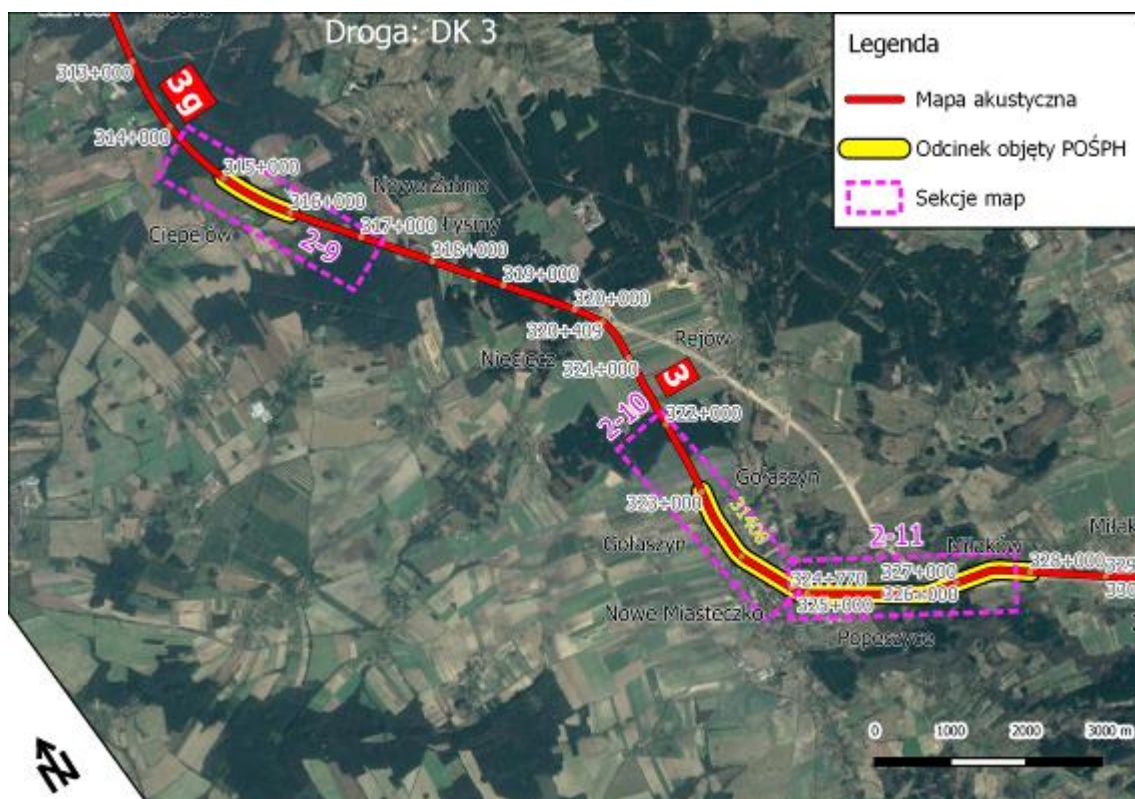
Rysunek 2-1 Poglądowa lokalizacja analizowanych odcinków drogi krajowej nr S3/3. Lokalizacja sekcji map 2-1, 2-2 i 2-3 prezentujących skuteczność planowanych działań naprawczych.



Rysunek 2-2 Poglądowa lokalizacja analizowanych odcinków drogi krajowej nr S3/3. Lokalizacja sekcji map 2-4 i 2-5 prezentujących skuteczność planowanych działań naprawczych.



Rysunek 2-3 Poglądowa lokalizacja analizowanych odcinków drogi krajowej nr S3/3. Lokalizacja sekcji map 2-6, 2-7 i 2-8 prezentujących skuteczność planowanych działań naprawczych.



Rysunek 2-4 Poglądowa lokalizacja analizowanych odcinków drogi krajowej nr S3/3. Lokalizacja sekcji map 2-9, 2-10 i 2-11 prezentujących skuteczność planowanych działań naprawczych.

2.1.2 Naruszenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku wraz z podaniem ich zakresu

Zakres naruszeń dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku pochodzących od ruchu pojazdów odbywającego się po analizowanym odcinku drogi nr S3/DK3 przedstawiono w tabeli [patrz: Tabela 2-2]. W tabeli zestawiono opis zakresu przekroczeń wartości dopuszczalnych w przyporządkowaniu do poszczególnych odcinków, dla których wartość wskaźnika M jest większa od 0.

Tabela 2-2 Naruszenia dopuszczalnych poziomów hałasu wraz z podaniem zakresu naruszenia na odcinku drogi nr S3 / DK3.

Lp.	Kilometraż		Zakres naruszeń dopuszczalnych wartości poziomu hałasu wyrażonego wskaźnikiem długookresowym L_{DWN}/L_N	Gmina	Liczba mieszkańców	Wskaźnik M
	od km	do km				
1	5+000	5+070	L_{DWN} : przekroczenie po prawej stronie drogi w zakresie 0-5 dB. Teren zabudowany (zabudowa jednorodzinna), z mieszkańcami. Szerokość pasa przekroczeń ok. 30. Długość przekroczeń ok. 70 m L_N : brak przekroczeń.	Bogdaniec	24	0,02
2	5+850	5+930	L_{DWN} i L_N : przekroczenie po prawej stronie drogi w zakresie 0-5 dB. Teren zabudowany (zabudowa jednorodzinna), z mieszkańcami. Szerokość pasa przekroczeń ok. 40. Długość przekroczeń ok. 80 m	Bogdaniec	6	0,66
3	5+300	5+370	L_{DWN} : przekroczenie po lewej stronie drogi w zakresie 0-5 dB. Teren zabudowany (zabudowa jednorodzinna), z mieszkańcami. Szerokość pasa przekroczeń ok. 40. Długość przekroczeń ok. 70 m L_N : brak przekroczeń	Bogdaniec	3	0,12
4	6+650	6+850	L_{DWN} : przekroczenie po prawej stronie drogi w zakresie 0-5 dB. Teren zabudowany (zabudowa jednorodzinna), z mieszkańcami. Szerokość pasa przekroczeń ok. 30. Długość przekroczeń ok. 200 m L_N : brak przekroczeń.	Deszczno	3	0,12
5	7+450	7+510	L_{DWN} : przekroczenie po lewej stronie drogi w zakresie 0-5 dB. Teren zabudowany (zabudowa jednorodzinna), z mieszkańcami. Szerokość pasa przekroczeń ok. 40. Długość przekroczeń ok. 60 m L_N : brak przekroczeń.	Gorzów Wielkopolski	6	0,15
6	91+350	91+600	L_{DWN} i L_N : przekroczenie po lewej stronie drogi w zakresie 0-5 dB. Teren zabudowany (zabudowa jednorodzinna, dwurodzinna), z mieszkańcami. Szerokość pasa przekroczeń ok. 40. Długość przekroczeń ok. 250 m	Gorzów Wielkopolski	135	2,55
7	92+050	92+150	L_{DWN} i L_N : przekroczenie po lewej stronie drogi w zakresie 0-5 dB. Teren zabudowany (zabudowa jednorodzinna), z mieszkańcami. Szerokość pasa przekroczeń ok. 40. Długość przekroczeń ok. 100 m	Gorzów Wielkopolski	3	0,64
8	92+080	92+150	L_{DWN} i L_N : przekroczenie po lewej stronie drogi w zakresie 0-5 dB. Teren zabudowany (zabudowa jednorodzinna), z mieszkańcami. Szerokość pasa przekroczeń ok. 40. Długość przekroczeń ok. 70 m	Gorzów Wielkopolski	6	0,14
9	93+300	93+400	L_{DWN} : przekroczenie po lewej stronie drogi w zakresie 0-5 dB. Teren zabudowany (zabudowa jednorodzinna), z mieszkańcami. Szerokość pasa przekroczeń ok. 40. Długość przekroczeń ok. 100 m L_N : brak przekroczeń.	Gorzów Wielkopolski	3	0,2
10	96+100	96+150	L_{DWN} : przekroczenie po lewej stronie drogi w zakresie 0-5 dB. Teren zabudowany (zabudowa jednorodzinna), z mieszkańcami. Szerokość pasa przekroczeń ok. 40. Długość przekroczeń ok. 50 m L_N : brak przekroczeń.	Deszczno	3	0,12
11	273+600	273+750	L_{DWN} i L_N : przekroczenie po prawej stronie drogi w zakresie 0-5 dB. Teren zabudowany (zabudowa jednorodzinna), z mieszkańcami. Szerokość pasa przekroczeń ok. 40. Długość przekroczeń ok. 150 m	Sulechów	6	0,68
12	275+850	275+950	L_{DWN} i L_N : przekroczenie po prawej stronie drogi w zakresie 5-10 dB. Teren zabudowany (zabudowa jednorodzinna), z mieszkańcami. Szerokość pasa przekroczeń ok. 50. Długość przekroczeń ok. 100 m	Sulechów	18	2,81
13	275+800	275+900	L_{DWN} : przekroczenie po lewej stronie drogi w zakresie 0-5 dB. Teren zabudowany (zabudowa jednorodzinna), z mieszkańcami. Szerokość pasa przekroczeń ok. 60. Długość przekroczeń ok. 100 m L_N : brak przekroczeń.	Sulechów	6	0,07

Lp.	Kilometraż		Zakres naruszeń dopuszczalnych wartości poziomu hałasu wyrażonego wskaźnikiem długookresowym L_{DWN}/L_N	Gmina	Liczba mieszkańców	Wskaźnik M
	od km	do km				
14	282+900	283+200	L_{DWN} i L_N : przekroczenie po prawej stronie drogi w zakresie 0-5 dB. Teren zabudowany (zabudowa jednorodzinna), z mieszkańcami. Szerokość pasa przekroczeń ok. 50. Długość przekroczeń ok. 300 m	Zielona Góra	71	2,52
15	283+150	283+200	L_{DWN} i L_N : przekroczenie po lewej stronie drogi w zakresie 0-5 dB. Teren zabudowany (zabudowa jednorodzinna), z mieszkańcami. Szerokość pasa przekroczeń ok. 20. Długość przekroczeń ok. 50 m	Zielona Góra	6	0,47
16	288+850	288+950	L_{DWN} : przekroczenie po prawej stronie drogi w zakresie 0-5 dB. Teren zabudowany (zabudowa jednorodzinna), z mieszkańcami. Szerokość pasa przekroczeń ok. 30. Długość przekroczeń ok. 100 m L_N : brak przekroczeń.	Zielona Góra	42	0,02
17	289+500	289+600	L_{DWN} i L_N : przekroczenie po lewej i prawej stronie drogi w zakresie 0-5 dB. Teren zabudowany (zabudowa jednorodzinna), z mieszkańcami. Szerokość pasa przekroczeń ok. 30. Długość przekroczeń ok. 100 m	Zielona Góra	45	0,43
18	291+650	291+750	L_{DWN} i L_N : przekroczenie prawej stronie drogi w zakresie 0-5 dB. Teren zabudowany (zabudowa jednorodzinna), z mieszkańcami. Szerokość pasa przekroczeń ok. 30. Długość przekroczeń ok. 100 m	Zielona Góra	6	0,11
19	299+300	299+370	L_{DWN} : przekroczenie po lewej stronie drogi w zakresie 0-5 dB. Teren zabudowany (zabudowa jednorodzinna), z mieszkańcami. Szerokość pasa przekroczeń ok. 20. Długość przekroczeń ok. 70 m L_N : brak przekroczeń.	Otyń	3	0,11
20	315+200	315+270	L_{DWN} i L_N : przekroczenie po prawej stronie drogi w zakresie 5-10 dB. Teren zabudowany (zabudowa jednorodzinna), z mieszkańcami. Szerokość pasa przekroczeń ok. 30. Długość przekroczeń ok. 70 m	Nowa Sól	3	1,07
21	323+300	323+500	L_{DWN} i L_N : przekroczenie po lewej i prawej stronie drogi w zakresie 5-10 dB. Teren zabudowany (zabudowa jednorodzinna), z mieszkańcami. Szerokość pasa przekroczeń ok. 60. Długość przekroczeń ok. 200 m	Nowe Miasteczko	18	4,88
22	323+780	323+820	L_{DWN} i L_N : przekroczenie po lewej stronie drogi w zakresie 0-5 dB. Teren zabudowany (zabudowa jednorodzinna), z mieszkańcami. Szerokość pasa przekroczeń ok. 40. Długość przekroczeń ok. 40 m	Nowe Miasteczko	3	0,53
23	323+980	324+770	L_{DWN} i L_N : przekroczenie po prawej stronie drogi w zakresie 0-5 dB. Teren zabudowany (zabudowa jednorodzinna), z mieszkańcami. Szerokość pasa przekroczeń ok. 40. Długość przekroczeń ok. 790 m	Nowe Miasteczko	537	6,17
24	324+770	325+050	L_{DWN} i L_N : przekroczenie po lewej i prawej stronie drogi w zakresie 5-10 dB. Teren zabudowany (zabudowa jednorodzinna), z mieszkańcami. Szerokość pasa przekroczeń ok. 50. Długość przekroczeń ok. 280 m	Nowe Miasteczko	28	2,29
25	325+100	325+300	L_{DWN} i L_N : przekroczenie po prawej stronie drogi w zakresie 5-10 dB. Teren zabudowany (zabudowa jednorodzinna), z mieszkańcami. Szerokość pasa przekroczeń ok. 50. Długość przekroczeń ok. 200 m	Nowe Miasteczko	123	13,71
26	326+450	326+500	L_{DWN} i L_N : przekroczenie po lewej stronie drogi w zakresie 0-5 dB. Teren zabudowany (zabudowa jednorodzinna), z mieszkańcami. Szerokość pasa przekroczeń ok. 30. Długość przekroczeń ok. 50 m	Nowe Miasteczko	3	0,04
27	327+400	327+450	L_{DWN} i L_N : przekroczenie po prawej stronie drogi w zakresie 0-5 dB. Teren zabudowany (zabudowa jednorodzinna), z mieszkańcami. Szerokość pasa przekroczeń ok. 30. Długość przekroczeń ok. 50 m	Nowe Miasteczko	3	0,16
28	327+500	327+550	L_{DWN} i L_N : przekroczenie po lewej stronie drogi w zakresie 0-5 dB. Teren zabudowany (zabudowa jednorodzinna), z mieszkańcami. Szerokość pasa przekroczeń ok. 30. Długość przekroczeń ok. 50 m	Nowe Miasteczko	3	0,54

2.1.3 Podstawowe kierunki i zakres działań niezbędnych do przywrócenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku

Na rozpatrywanym odcinku drogi krajowej nr S3/DK3 stwierdzono przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu. Szczegółowy opis wielkości przekroczeń przedstawiony został w rozdziale wcześniej.

Podstawowe kierunki działań mające na celu utrzymanie dobrego stanu klimatu akustycznego na rozpatrywanych obszarach, lub też mających na celu poprawę stanu klimatu akustycznego, przedstawione zostały w tabeli [patrz: Tabela 2-3]. Tabela ta stanowi także harmonogram realizacji Programu. Prezentowane działania wybrane zostały z katalogu środków prezentowanych w rozdziale 1.1.6, w ramach którego zebrano i opisano podstawowe kierunki i działania niezbędne do przywrócenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku.

Ze względu na fakt, iż przy zrealizowanej drodze ekspresowej S3 na wysokości Gorzowa Wielkopolskiego i Deszczna mapa akustyczna ujawniła możliwość występowania przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu komunikacyjnego w środowisku proponuje się działania organizacyjne, mające na celu uzyskanie pomiarowego potwierdzenia przeprowadzonych w ramach mapy akustycznej obliczeń. Przy opracowaniu mapy akustycznej, w rejonie gdzie metodą obliczeniową zidentyfikowano przekroczenia, w ramach GPH 2015 nie były wykonywane pomiary poziomu hałasu. Stąd też, przy stosunkowo niewielkich przekroczeniach (0-5dB) nie zaleca się podejmowania kosztownych działań inwestycyjnych (np. budowy ekranów akustycznych). Zamiast tego proponuje się uwzględnienie w programie badań w ramach GPH 2020 punktów pomiarowych zlokalizowanych przy budynkach mieszkalnych w km. 005+05 (m. Jeże, budynek nr 6), km 6+650 (m. Niwica, budynek nr 20), km 007+500 (m. Gorzów Wlkp., ul. Półwiejska 4), km 91+550 (m. Gorzów Wlkp., Zawarcie 65) km 96+100 (m. Deszczno, ul. Bobrowa 2) drogi ekspresowej S3. W przypadku pomiarowego potwierdzenia przekroczeń poziomów dopuszczalnych, uzasadniona będzie realizacja kosztownych działań inwestycyjnych z ekranami akustycznymi łącznie. (patrz: Tabela 2-3, pozycja 1-4).

W kilometrażu 177+889 – 178+080 (273+563-273+759), strona prawa, na wysokości m. Nowy Świat, w km. 180+056 – 180+171 (275+720 – 276+085), strona prawa, na wysokości Cigacic, w km 180+144 – 180-287 (275+700 – 275+954), strona lewa na mapie akustycznej z 2018 roku stwierdzono przekroczenie poziomu dopuszczalnego. Mapa akustyczna nie uwzględnia ekranów akustycznych znajdujących się w tym kilometrażu, w związku z czym jedynym uzasadnionym działaniem naprawczym jest obecnie zaktualizowanie bazy danych ekranów akustycznych, w oparciu o którą będzie aktualizowana mapa akustyczna w 2021/22 roku. (patrz: Tabela 2-3, pozycja 5 i 6)

W kilometrażu +889 – 178+080 (273+563-273+759), strona prawa, na wysokości m. Nowy Świat, w km. 180+056 – 180+171 (275+720 – 276+085), strona prawa, na wysokości Cigacic, w km 180+144 – 180-287 (275+700 – 275+954), strona lewa na mapie akustycznej z 2017 roku stwierdzono przekroczenie poziomu dopuszczalnego. Mapa akustyczna nie uwzględnia ekranów akustycznych znajdujących się w tym kilometrażu w związku z czym jedynym uzasadnionym działaniem naprawczym jest obecnie zaktualizowanie bazy danych ekranów akustycznych w oparciu o którą będzie aktualizowana mapa akustyczna w 2022 roku. (patrz: Tabela 2-3, pozycja 7)

Począwszy od km 286+043 prowadzone są obecnie prace budowlane i realizowane są ekrany akustyczne na odcinkach II i III drogi ekspresowej S3. Ekrany te pozwolą na wyeliminowanie ponadnormatywnego oddziaływania akustycznego drogi ekspresowej aż do granicy z województwem dolnośląskim (patrz: Tabela 2-3, pozycja 8 i kolejne)

Szczególnie duża poprawa stanu klimatu akustycznego prognozowana jest dla miejscowości Nowe Miasteczko. Ze względu na wytyczenie nowego korytarza drogi ekspresowej, pomijającego w znacznej odległości zabudowę mieszkaniową Nowego Miasteczka, poziom hałasu ulegnie radykalnej redukcji i będzie kształtowany głównie przez lokalny ruch gospodarczy. Można oczekiwać prawie całkowitego wyeliminowania ruchu tranzytowego.

Działania naprawcze o charakterze inwestycyjnym (w szczególności budowa ekranów akustycznych) mają charakter działań „końca rury”. Są podejmowane po zaistnieniu naruszenia standardów akustycznych, kiedy nie da się wyeliminować źródła hałasu ani zabezpieczyć samych obiektów na ten hałas narażonych. Znacznie lepszym rozwiązaniem jest nie dopuszczenie do budowy w strefie oddziaływań ponadnormatywnych obiektów, które powinny mieć zapewniony właściwy klimat akustyczny. Z tego też względu kluczowym działaniem naprawczym [patrz: Tabela 2-3] jest wprowadzenie do treści dokumentów planistycznych (opracowań ekofizjograficznych, miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, studiów uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego) informacji w formie opisowej i graficznej o zasięgu oddziaływań ponadnormatywnych drogi ekspresowej S3. Niniejszy program odnosi się do terenów, na których stwierdzono naruszenia standardów akustycznych, jednak bardzo istotne jest także uwzględnienie zasięgu potencjalnego

oddziaływania ponadnormatywnego tam, gdzie dopuszczalne poziomy hałasu nie są jeszcze przekroczone, ponieważ nie ustanowiono terenów o funkcjach wymagających ochrony przed hałasem. Nowo opracowane, bądź zmieniane miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego, powinny opierać się między innymi o rzetelną wiedzę w zakresie oddziaływania akustycznego drogi ekspresowej S3, tak aby podejmowane ustalenia nie umożliwiały tworzenia nowych obszarów przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu komunikacyjnego. Mapa akustyczna dróg krajowych dla obszaru województwa lubuskiego opracowana w 2018 roku zawiera stosowną informację o strefach z jakich powinno wykluczyć się lokalizację budynków wrażliwych na hałas.

Tabela 2-3 Zestawienie kierunków i działań naprawczych niezbędnych do utrzymania dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku w otoczeniu drogi krajowej nr S3/3 w granicach województwa lubuskiego.

Lp.	Orientacyjny kilometraż odcinka		Działania naprawcze	Uzasadnienie planowanych działań	Szacunkowe Koszty	Termin realizacji
	od km	do km				
1	005+000	008+000	Przeprowadzenie pomiarów poziomu hałasu komunikacyjnego w GPH 2020 w celu pomiarowego potwierdzenia występowania przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku w punktach: w km. 005+05 (m. Jeże, budynek nr 6), km 6+650 (m. Nivica, budynek nr 20), km 007+500 (m. Gorzów Wlkp., ul. Półwiejska 4). *	Na badanym odcinku drogi stwierdzono przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu w zakresie 0-5 dB.	8.000,00	2020
2	091+000	092+200	Przeprowadzenie pomiarów poziomu hałasu komunikacyjnego w GPH 2020 w celu pomiarowego potwierdzenia występowania przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku w punkcie w km 91+550 (m. Gorzów Wlkp., Zawarcie 65) *	Na badanym odcinku drogi stwierdzono przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu w zakresie 0-5 dB.	3.000,00	2020
3	093+000	094+000	Przeprowadzenie pomiarów poziomu hałasu komunikacyjnego w GPH 2020 w celu pomiarowego potwierdzenia występowania przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku w punkcie w km 93+300m (m. Gorzów Wielkopolski, ul. Dojazdowa 1) *	Na badanym odcinku drogi stwierdzono przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu w zakresie 0-5 dB.	3.000,00	2020
4	096+000	097+000	Przeprowadzenie pomiarów poziomu hałasu komunikacyjnego w GPH 2020 w celu pomiarowego potwierdzenia występowania przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku w punkcie w km 96+100 (m. Deszczno, ul. Bobrowa 2) *	Na badanym odcinku drogi stwierdzono przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu w zakresie 0-5 dB.	3.000,00	2020
5	273+000	274+000	Przeprowadzenie aktualizacji bazy danych ekranów akustycznych dla potrzeb opracowania mapy akustycznej dróg krajowych na terenie województwa lubuskiego. *	Na badanym odcinku drogi stwierdzono przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu w zakresie 0-5 dB.	Zadanie własne GDDKiA	2021
6	275+000	276+000	Przeprowadzenie aktualizacji bazy danych ekranów akustycznych dla potrzeb opracowania mapy akustycznej dróg krajowych na terenie województwa lubuskiego. *	Na badanym odcinku drogi stwierdzono przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu w zakresie do 15 dB.	Zadanie własne GDDKiA	2021
7	283+000	284+000	Przeprowadzenie aktualizacji bazy danych ekranów akustycznych dla potrzeb opracowania mapy akustycznej dróg krajowych na terenie województwa lubuskiego.	Na badanym odcinku drogi stwierdzono przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu w zakresie do 15 dB.	Zadanie własne GDDKiA	2021
8	288+000	290+000	Budowa II jezdni na II odcinku drogi relacji Sulechów-Nowa Sól, w tym budowa ekranów akustycznych: * - prawy km 289+479 – 289+661 - lewy km 288+311 – 288+553 - lewy km 288+921 – 289+030 - lewy km 289+475 – 289+645	Na badanym odcinku drogi stwierdzono przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu w zakresie 0-5 dB.	b. d.	2018
9	291+422	292+000	Budowa II jezdni na II odcinku drogi relacji	Na badanym odcinku	b. d.	2018

Lp.	Orientacyjny kilometraż odcinka		Działania naprawcze	Uzasadnienie planowanych działań	Szacunkowe Koszty	Termin realizacji
	od km	do km				
			Sulechów-Nowa Sól. * Przeprowadzenie pomiarów poziomu hałasu komunikacyjnego w GPH 2020 w celu pomiarowego potwierdzenia występowania przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku w punkcie w km 291+650 (m. Racula, ul. Ruciana i ul. Kalinowa) *	drogi stwierdzono przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu w zakresie 0-5 dB.	3.000,00	2020
10	299+000	300+300	Budowa II jezdni na II i III odcinku drogi relacji Sulechów-Nowa Sól, w tym budowa ekranu akustycznego w km: - lewy 300+335 – 300+495*	Na badanym odcinku drogi stwierdzono przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu w zakresie 0-5 dB.	b. d.	2018
11	315+000	316+000	Budowa drogi S-3 Gorzów Wielkopolski – Nowa Sól na odcinku Sulechów (w. Kruszyna – Nowa Sól, II jezdnie obwodnicy Gorzowa Wielkopolskiego oraz II jezdnie Międzyrzecza; Sulechów – Nowa Sól (odc. W. Niedoradz – DW Nr 283); odc. 3 *	Na badanym odcinku drogi stwierdzono przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu w zakresie 5-10 dB.	b. d.	2018
12	323+000	328+000	Budowa drogi S-3 Gorzów Wielkopolski – Nowa Sól na odcinku Sulechów (w. Kruszyna – Nowa Sól, II jezdnie obwodnicy Gorzowa Wielkopolskiego oraz II jezdnie Międzyrzecza; Sulechów – Nowa Sól (odc. W. Niedoradz – DW Nr 283); odc. 3 *	Na badanym odcinku drogi stwierdzono przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu w zakresie 5-10 dB.	b. d.	2018
13	Wszystkie wyżej wymienione odcinki drogi ekspresowej S3		Wprowadzenie do treści dokumentów planistycznych (opracowań ekofizjograficznych, studiów uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego, miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego) informacji o zasięgu występowania potencjalnych przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu od drogi ekspresowej S3 celem prowadzenia gospodarki przestrzennej uwzględniającej potrzebę minimalizacji narażenia mieszkańców na hałas. **	Stwierdzono przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu w zakresie do 15 dB.	Zadanie własne władz lokalnych	2022
14			Prowadzenie przeglądów stanu technicznego nawierzchni drogowej *		Zadanie statutowe GDDKiA	Zadanie ciągłe
Odpowiedzialny:			* Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad ** władze lokalne gminne / powiatowe			

2.2 Uzasadnienie zakresu zagadnień określonych w programie

2.2.1 Dane i wnioski ze sporządzonych map akustycznych

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

W ramach mapy akustycznej wykonanej dla dróg krajowych o ruchu powyżej 3 milionów pojazdów analizą objęto cały odcinek drogi krajowej nr S3 / DK w granicach województwa lubuskiego. Odcinek ten oddziałuje na 18 gmin wchodzących w skład 7 powiatów [patrz: Tabela 2-4]

Tabela 2-4

Spis gmin i powiatów objętych zakresem oddziaływania wykazany w mapie akustycznej – Droga krajowa nr 3

Gmina	Powiat
Nowogródek Pomorski	myśliborski
Lubiszyn	gorzowski
Kłodawa	gorzowski
Gorzów Wielkopolski	gorzowski
Bogdaniec	gorzowski
Deszczno	gorzowski
Skwierzyna	międzyrzecki

Gmina	Powiat
Bledzew	międzyrzecki
Międzyrzecz	międzyrzecki
Świebodzin	świebodziński
Skąpe	świebodziński
Sulechów	zielonogórski
Zielona Góra	zielonogórski
Otyń	nowosolski
Nowa Sól	nowosolski
Kożuchów	nowosolski
Nowe Miasteczko	nowosolski
Niegosławice	żagański

W bezpośrednim sąsiedztwie analizowanego odcinka znajdują się tereny o funkcjach mieszkalnych. Są to tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej oraz dwurodzinnej, objęte ochroną przed hałasem.

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

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

2.2.1.2 Charakterystyka terenów objętych programem, w tym liczba mieszkańców, gęstość zaludnienia oraz zakres przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku

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

Tabela 2-5 Przekroczenia wartości dopuszczalnych, L_{DWN} , przy DK nr 3, odcinek Węzeł Myślibórz - Węzeł Gorzów Wlkp. Północ

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

Tabela 2-6 Przekroczenia wartości dopuszczalnych L_N , przy DK nr 3, odcinek Węzeł Myślibórz - Węzeł Gorzów Wlkp. Północ

Obszar województwa lubuskiego	Przekroczenia wskaźnika hałasu drogowego L_N w dB:				
	do 5 dB	> 5-10 dB	> 10-15 dB	> 15-20 dB	> 20 dB
	Stan warunków akustycznych środowiska				
	niedobry	zły	zły	zły	bardzo zły
Powierzchnia obszarów zagrożonych [km ²]	0,029	0,003	0,000	0,000	0,000
Liczba lokali mieszkalnych [tys.]	0,004	0,000	0,000	0,000	0,000
Liczba zagrożonych mieszkańców [tys.]	0,012	0,000	0,000	0,000	0,000
Liczba budynków szkolnych i przedszkolnych	0	0	0	0	0
Liczba budynków służby zdrowia, opieki społecznej i socjalnej	0	0	0	0	0
Inne obiekty budowlane istotne z punktu widzenia ochrony przed hałasem	0	0	0	0	0

Tabela 2-7 Przekroczenia wartości dopuszczalnych L_{DWN} , przy DK nr 3, odcinek Gorzów Wlkp. Obwodnica

Obszar województwa lubuskiego	Przekroczenia wskaźnika hałasu drogowego L_{DWN} w dB:				
	do 5 dB	> 5-10 dB	> 10-15 dB	> 15-20 dB	> 20 dB
	Stan warunków akustycznych środowiska				
	niedobry	zły		bardzo zły	
Powierzchnia obszarów zagrożonych [km ²]	0,107	0,006	0,004	0,000	0,000
Liczba lokali mieszkalnych [tys.]	0,009	0,000	0,000	0,000	0,000
Liczba zagrożonych mieszkańców [tys.]	0,027	0,000	0,000	0,000	0,000
Liczba budynków szkolnych i przedszkolnych	0	0	0	0	0
Liczba budynków służby zdrowia, opieki społecznej i socjalnej	0	0	0	0	0
Inne obiekty budowlane istotne z punktu widzenia ochrony przed hałasem	0	0	0	0	0

Tabela 2-8 Przekroczenia wartości dopuszczalnych L_N , przy DK nr 3, odcinek Gorzów Wlkp. Obwodnica

Obszar województwa lubuskiego	Przekroczenia wskaźnika hałasu drogowego L_N w dB:				
	do 5 dB	> 5-10 dB	> 10-15 dB	> 15-20 dB	> 20 dB
	Stan warunków akustycznych środowiska				
	niedobry	zły		bardzo zły	
Powierzchnia obszarów zagrożonych [km ²]	0,149	0,013	0,006	0,000	0,000
Liczba lokali mieszkalnych [tys.]	0,002	0,000	0,000	0,000	0,000
Liczba zagrożonych mieszkańców [tys.]	0,006	0,000	0,000	0,000	0,000
Liczba budynków szkolnych i przedszkolnych	0	0	0	0	0
Liczba budynków służby zdrowia, opieki społecznej i socjalnej	0	0	0	0	0
Inne obiekty budowlane istotne z punktu widzenia ochrony przed hałasem	0	0	0	0	0

Tabela 2-9 Przekroczenia wartości dopuszczalnych L_{DWN} , przy DK nr 3, odcinek Węzeł Gorzów Wlkp. Południe (DK 22) - Węzeł Skwierzyna Zachód

Obszar województwa lubuskiego	Przekroczenia wskaźnika hałasu drogowego L_{DWN} w dB:				
	do 5 dB	> 5-10 dB	> 10-15 dB	> 15-20 dB	> 20 dB
	Stan warunków akustycznych środowiska				
	niedobry	zły		bardzo zły	
Powierzchnia obszarów zagrożonych [km ²]	0,042	0,000	0,000	0,000	0,000
Liczba lokali mieszkalnych [tys.]	0,023	0,003	0,000	0,000	0,000
Liczba zagrożonych mieszkańców [tys.]	0,069	0,009	0,000	0,000	0,000
Liczba budynków szkolnych i przedszkolnych	0	0	0	0	0
Liczba budynków służby zdrowia, opieki społecznej i socjalnej	0	0	0	0	0
Inne obiekty budowlane istotne z punktu widzenia ochrony przed hałasem	0	0	0	0	0

Tabela 2-10 Przekroczenia wartości dopuszczalnych L_N , przy DK nr 3, odcinek Węzeł Gorzów Wlkp. Południe (DK 22) - Węzeł Skwierzyna Zachód

Obszar województwa lubuskiego	Przekroczenia wskaźnika hałasu drogowego L_N w dB:				
	do 5 dB	> 5-10 dB	> 10-15 dB	> 15-20 dB	> 20 dB
	Stan warunków akustycznych środowiska				
	niedobry	zły		bardzo zły	
Powierzchnia obszarów zagrożonych [km ²]	0,018	0,000	0,000	0,000	0,000
Liczba lokali mieszkalnych [tys.]	0,010	0,001	0,000	0,000	0,000
Liczba zagrożonych mieszkańców [tys.]	0,030	0,003	0,000	0,000	0,000
Liczba budynków szkolnych i przedszkolnych	0	0	0	0	0
Liczba budynków służby zdrowia, opieki społecznej i socjalnej	0	0	0	0	0
Inne obiekty budowlane istotne z punktu widzenia ochrony przed hałasem	0	0	0	0	0

Tabela 2-11 Przekroczenia wartości dopuszczalnych L_{DWN} , przy DK nr 3, odcinek Węzeł Skwierzyna Zachód (DK24) - Węzeł Skwierzyna Południe (DK24)

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

Tabela 2-12 Przekroczenia wartości dopuszczalnych L_N , przy DK nr 3, odcinek Węzeł Skwierzyna Zachód (DK24) - Węzeł Skwierzyna Południe (DK24)

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

Tabela 2-13 Przekroczenia wartości dopuszczalnych L_{DWN} , przy DK nr 3, odcinek Węzeł Skwierzyna Południe (DK24) - Węzeł Międzyrzecz Północ

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

Tabela 2-14 Przekroczenia wartości dopuszczalnych L_N , przy DK nr 3, odcinek Węzeł Skwierzyna Południe (DK24) - Węzeł Międzyrzecz Północ

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

Tabela 2-15 Przekroczenia wartości dopuszczalnych L_{DWN} , przy DK nr 3, odcinek Węzeł Międzyrzecz Północ - Węzeł Międzyrzecz Południe

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

Tabela 2-16 Przekroczenia wartości dopuszczalnych L_N , przy DK nr 3, odcinek Węzeł Międzyrzecz Północ - Węzeł Międzyrzecz Południe

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

Tabela 2-17 Przekroczenia wartości dopuszczalnych L_{DWN} , przy DK nr 3, odcinek Węzeł Międzyrzecz Południe - Węzeł Jordanowo (A-2)

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

Tabela 2-18 Przekroczenia wartości dopuszczalnych L_N , przy DK nr 3, odcinek Węzeł Międzyrzecz Południe - Węzeł Jordanowo (A-2)

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

Tabela 2-19 Przekroczenia wartości dopuszczalnych L_{DWN} , przy DK nr 3, odcinek Węzeł Jordanowo (A-2) - Węzeł Świebodzin Północ

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

Tabela 2-20 Przekroczenia wartości dopuszczalnych L_N , przy DK nr 3, odcinek Węzeł Jordanowo (A-2) - Węzeł Świebodzin Północ

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

Tabela 2-21 Przekroczenia wartości dopuszczalnych L_{DWN} , przy DK nr 3, odcinek Węzeł Świebodzin Północ - Węzeł Świebodzin Południe

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

Tabela 2-22 Przekroczenia wartości dopuszczalnych L_N , przy DK nr 3, odcinek Węzeł Świebodzin Północ - Węzeł Świebodzin Południe

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

Tabela 2-23 Przekroczenia wartości dopuszczalnych L_{DWN} , przy DK nr 3, odcinek Węzeł Świebodzin Południe - Węzeł Sulechów

Obszar województwa lubuskiego	Przekroczenia wskaźnika hałasu drogowego L_{DWN} w dB:				
	do 5 dB	> 5-10 dB	> 10-15 dB	> 15-20 dB	> 20 dB
	Stan warunków akustycznych środowiska				
	niedobry	zły		bardzo zły	
Powierzchnia obszarów zagrożonych [km ²]	0,001	0,000	0,000	0,000	0,000
Liczba lokali mieszkalnych [tys.]	0,001	0,000	0,000	0,000	0,000
Liczba zagrożonych mieszkańców [tys.]	0,003	0,000	0,000	0,000	0,000
Liczba budynków szkolnych i przedszkolnych	0	0	0	0	0
Liczba budynków służby zdrowia, opieki społecznej i socjalnej	0	0	0	0	0
Inne obiekty budowlane istotne z punktu widzenia ochrony przed hałasem	0	0	0	0	0

Tabela 2-24 Przekroczenia wartości dopuszczalnych L_N , przy DK nr 3, odcinek Węzeł Świebodzin Południe - Węzeł Sulechów

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

Tabela 2-25 Przekroczenia wartości dopuszczalnych L_{DWN} , przy DK nr 3, odcinek Węzeł Sulechów (DK32) - Węzeł Zielona Góra Północ (DK32)

Obszar województwa lubuskiego	Przekroczenia wskaźnika hałasu drogowego L_{DWN} w dB:				
	do 5 dB	> 5-10 dB	> 10-15 dB	> 15-20 dB	> 20 dB
	Stan warunków akustycznych środowiska				
	niedobry	zły		bardzo zły	
Powierzchnia obszarów zagrożonych [km ²]	0,030	0,009	0,000	0,000	0,000
Liczba lokali mieszkalnych [tys.]	0,028	0,008	0,000	0,000	0,000
Liczba zagrożonych mieszkańców [tys.]	0,083	0,024	0,000	0,000	0,000
Liczba budynków szkolnych i przedszkolnych	0	0	0	0	0
Liczba budynków służby zdrowia, opieki społecznej i socjalnej	0	0	0	0	0
Inne obiekty budowlane istotne z punktu widzenia ochrony przed hałasem	0	0	0	0	0

Tabela 2-26 Przekroczenia wartości dopuszczalnych L_N , przy DK nr 3, odcinek Węzeł Sulechów (DK32) - Węzeł Zielona Góra Północ (DK32)

Obszar województwa lubuskiego	Przekroczenia wskaźnika hałasu drogowego L_N w dB:				
	do 5 dB	> 5-10 dB	> 10-15 dB	> 15-20 dB	> 20 dB
	Stan warunków akustycznych środowiska				
	niedobry	zły		bardzo zły	
Powierzchnia obszarów zagrożonych [km ²]	0,021	0,006	0,002	0,000	0,000
Liczba lokali mieszkalnych [tys.]	0,014	0,004	0,000	0,000	0,000
Liczba zagrożonych mieszkańców [tys.]	0,042	0,012	0,000	0,000	0,000
Liczba budynków szkolnych i przedszkolnych	0	0	0	0	0
Liczba budynków służby zdrowia, opieki społecznej i socjalnej	0	0	0	0	0
Inne obiekty budowlane istotne z punktu widzenia ochrony przed hałasem	0	0	0	0	0

Tabela 2-27 Przekroczenia wartości dopuszczalnych L_{DWN} , przy DK nr 3, odcinek Zielona Góra (Obwodnica)

Obszar województwa lubuskiego	Przekroczenia wskaźnika hałasu drogowego L_{DWN} w dB:				
	do 5 dB	> 5-10 dB	> 10-15 dB	> 15-20 dB	> 20 dB
	Stan warunków akustycznych środowiska				
	niedobry	zły		bardzo zły	
Powierzchnia obszarów zagrożonych [km ²]	0,019	0,001	0,000	0,000	0,000
Liczba lokali mieszkalnych [tys.]	0,004	0,002	0,000	0,000	0,000
Liczba zagrożonych mieszkańców [tys.]	0,012	0,006	0,000	0,000	0,000
Liczba budynków szkolnych i przedszkolnych	0	0	0	0	0
Liczba budynków służby zdrowia, opieki społecznej i socjalnej	0	0	0	0	0
Inne obiekty budowlane istotne z punktu widzenia ochrony przed hałasem	0	0	0	0	0

Tabela 2-28 Przekroczenia wartości dopuszczalnych L_N , przy DK nr 3, odcinek Zielona Góra (Obwodnica)

Obszar województwa lubuskiego	Przekroczenia wskaźnika hałasu drogowego L_N w dB:				
	do 5 dB	> 5-10 dB	> 10-15 dB	> 15-20 dB	> 20 dB
	Stan warunków akustycznych środowiska				
	niedobry	zły		bardzo zły	
Powierzchnia obszarów zagrożonych [km ²]	0,026	0,002	0,000	0,000	0,000
Liczba lokali mieszkalnych [tys.]	0,002	0,000	0,000	0,000	0,000
Liczba zagrożonych mieszkańców [tys.]	0,006	0,000	0,000	0,000	0,000
Liczba budynków szkolnych i przedszkolnych	0	0	0	0	0
Liczba budynków służby zdrowia, opieki społecznej i socjalnej	0	0	0	0	0
Inne obiekty budowlane istotne z punktu widzenia ochrony przed hałasem	0	0	0	0	0

Tabela 2-29 Przekroczenia wartości dopuszczalnych L_{DWN} , przy DK nr 3, odcinek Zielona Góra - Węzeł Niedoradz

Obszar województwa lubuskiego	Przekroczenia wskaźnika hałasu drogowego L_{DWN} w dB:				
	do 5 dB	> 5-10 dB	> 10-15 dB	> 15-20 dB	> 20 dB
	Stan warunków akustycznych środowiska				
	niedobry	zły		bardzo zły	
Powierzchnia obszarów zagrożonych [km ²]	0,003	0,000	0,000	0,000	0,000
Liczba lokali mieszkalnych [tys.]	0,001	0,000	0,000	0,000	0,000
Liczba zagrożonych mieszkańców [tys.]	0,003	0,000	0,000	0,000	0,000
Liczba budynków szkolnych i przedszkolnych	0	0	0	0	0
Liczba budynków służby zdrowia, opieki społecznej i socjalnej	0	0	0	0	0
Inne obiekty budowlane istotne z punktu widzenia ochrony przed hałasem	0	0	0	0	0

Tabela 2-30 Przekroczenia wartości dopuszczalnych L_N , przy DK nr 3, odcinek Zielona Góra - Węzeł Niedoradz

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

Tabela 2-31 Przekroczenia wartości dopuszczalnych L_{DWN} , przy DK nr 3, odcinek Węzeł Niedoradz - Węzeł Nowa Sól Zachód (DW297)

Obszar województwa lubuskiego	Przekroczenia wskaźnika hałasu drogowego L_{DWN} w dB:				
	do 5 dB	> 5-10 dB	> 10-15 dB	> 15-20 dB	> 20 dB
	Stan warunków akustycznych środowiska				
	niedobry	zły		bardzo zły	
Powierzchnia obszarów zagrożonych [km ²]	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Liczba lokali mieszkalnych [tys.]	0,002	0,000	0,000	0,000	0,000
Liczba zagrożonych mieszkańców [tys.]	0,006	0,000	0,000	0,000	0,000
Liczba budynków szkolnych i przedszkolnych	0	0	0	0	0
Liczba budynków służby zdrowia, opieki społecznej i socjalnej	0	0	0	0	0
Inne obiekty budowlane istotne z punktu widzenia ochrony przed hałasem	0	0	0	0	0

Tabela 2-32 Przekroczenia wartości dopuszczalnych L_N , przy DK nr 3, odcinek Węzeł Niedoradz - Węzeł Nowa Sól Zachód (DW297)

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

Tabela 2-33 Przekroczenia wartości dopuszczalnych L_{DWN} , przy DK nr 3, odcinek Węzeł Nowa Sól Zach. /DW297/ - DW283

Obszar województwa lubuskiego	Przekroczenia wskaźnika hałasu drogowego L_{DWN} w dB:				
	do 5 dB	> 5-10 dB	> 10-15 dB	> 15-20 dB	> 20 dB
	Stan warunków akustycznych środowiska				
	niedobry	zły		bardzo zły	
Powierzchnia obszarów zagrożonych [km ²]	0,001	0,001	0,000	0,000	0,000
Liczba lokali mieszkalnych [tys.]	0,000	0,001	0,000	0,000	0,000
Liczba zagrożonych mieszkańców [tys.]	0,000	0,003	0,000	0,000	0,000
Liczba budynków szkolnych i przedszkolnych	0	0	0	0	0
Liczba budynków służby zdrowia, opieki społecznej i socjalnej	0	0	0	0	0
Inne obiekty budowlane istotne z punktu widzenia ochrony przed hałasem	0	0	0	0	0

Tabela 2-34 Przekroczenia wartości dopuszczalnych L_N , przy DK nr 3, odcinek Węzeł Nowa Sól Zach. /DW297/ - DW283

Obszar województwa lubuskiego	Przekroczenia wskaźnika hałasu drogowego L_N w dB:				
	do 5 dB	> 5-10 dB	> 10-15 dB	> 15-20 dB	> 20 dB
	Stan warunków akustycznych środowiska				
	niedobry	zły		bardzo zły	
Powierzchnia obszarów zagrożonych [km ²]	0,001	0,000	0,000	0,000	0,000
Liczba lokali mieszkalnych [tys.]	0,001	0,000	0,000	0,000	0,000
Liczba zagrożonych mieszkańców [tys.]	0,003	0,000	0,000	0,000	0,000
Liczba budynków szkolnych i przedszkolnych	0	0	0	0	0
Liczba budynków służby zdrowia, opieki społecznej i socjalnej	0	0	0	0	0
Inne obiekty budowlane istotne z punktu widzenia ochrony przed hałasem	0	0	0	0	0

Tabela 2-35 Przekroczenia wartości dopuszczalnych L_{DWN} , przy DK nr 3, odcinek DW 283
- N węzeł Miasteczko

Obszar województwa lubuskiego	Przekroczenia wskaźnika hałasu drogowego L_{DWN} w dB:				
	do 5 dB	> 5-10 dB	> 10-15 dB	> 15-20 dB	> 20 dB
	Stan warunków akustycznych środowiska				
	niedobry	zły		bardzo zły	
Powierzchnia obszarów zagrożonych [km ²]	0,030	0,008	0,000	0,000	0,000
Liczba lokali mieszkalnych [tys.]	0,032	0,008	0,001	0,000	0,000
Liczba zagrożonych mieszkańców [tys.]	0,095	0,024	0,003	0,000	0,000
Liczba budynków szkolnych i przedszkolnych	0	0	0	0	0
Liczba budynków służby zdrowia, opieki społecznej i socjalnej	0	0	0	0	0
Inne obiekty budowlane istotne z punktu widzenia ochrony przed hałasem	0	0	0	0	0

Tabela 2-36 Przekroczenia wartości dopuszczalnych L_N , przy DK nr 3, odcinek DW 283
- N węzeł Miasteczko

Obszar województwa lubuskiego	Przekroczenia wskaźnika hałasu drogowego L_N w dB:				
	do 5 dB	> 5-10 dB	> 10-15 dB	> 15-20 dB	> 20 dB
	Stan warunków akustycznych środowiska				
	niedobry	zły		bardzo zły	
Powierzchnia obszarów zagrożonych [km ²]	0,028	0,009	0,001	0,000	0,000
Liczba lokali mieszkalnych [tys.]	0,019	0,005	0,000	0,000	0,000
Liczba zagrożonych mieszkańców [tys.]	0,056	0,015	0,000	0,000	0,000
Liczba budynków szkolnych i przedszkolnych	0	0	0	0	0
Liczba budynków służby zdrowia, opieki społecznej i socjalnej	0	0	0	0	0
Inne obiekty budowlane istotne z punktu widzenia ochrony przed hałasem	0	0	0	0	0

Tabela 2-37 Przekroczenia wartości dopuszczalnych L_{DWN} , przy DK nr 3, odcinek N węzeł Miasteczko - Kłobuczyn /DW298/

Obszar województwa lubuskiego	Przekroczenia wskaźnika hałasu drogowego L_{DWN} w dB:				
	do 5 dB	> 5-10 dB	> 10-15 dB	> 15-20 dB	> 20 dB
	Stan warunków akustycznych środowiska				
	niedobry	zły		bardzo zły	
Powierzchnia obszarów zagrożonych [km ²]	0,036	0,012	0,002	0,000	0,000
Liczba lokali mieszkalnych [tys.]	0,014	0,017	0,001	0,000	0,000
Liczba zagrożonych mieszkańców [tys.]	0,041	0,050	0,003	0,000	0,000
Liczba budynków szkolnych i przedszkolnych	1	0	0	0	0
Liczba budynków służby zdrowia, opieki społecznej i socjalnej	0	0	0	0	0
Inne obiekty budowlane istotne z punktu widzenia ochrony przed hałasem	0	0	0	0	0

Tabela 2-38 Przekroczenia wartości dopuszczalnych L_N , przy DK nr 3, odcinek N węzeł Miasteczko - Kłobuczyn /DW298/

Obszar województwa lubuskiego	Przekroczenia wskaźnika hałasu drogowego L_N w dB:				
	do 5 dB	> 5-10 dB	> 10-15 dB	> 15-20 dB	> 20 dB
	Stan warunków akustycznych środowiska				
	niedobry	zły		bardzo zły	
Powierzchnia obszarów zagrożonych [km ²]	0,046	0,019	0,004	0,000	0,000
Liczba lokali mieszkalnych [tys.]	0,005	0,016	0,000	0,000	0,000
Liczba zagrożonych mieszkańców [tys.]	0,015	0,047	0,000	0,000	0,000
Liczba budynków szkolnych i przedszkolnych	1	0	0	0	0
Liczba budynków służby zdrowia, opieki społecznej i socjalnej	0	0	0	0	0
Inne obiekty budowlane istotne z punktu widzenia ochrony przed hałasem	0	0	0	0	0

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

Podstawowe informacje z zakresu danych techniczno – akustycznych dla drogi krajowej nr S3 / DK3, na odcinkach objętych programem przedstawione zostały w tabeli [patrz: Tabela 2-39]. Dane poniższe stanowiły informacje wejściową opracowanej mapy akustycznej.

Tabela 2-39 Charakterystyka techniczno – akustyczna źródła hałasu – S3 / DK 3

Nr drogi	Nazwa odcinka	Kilometraż		Długość odcinka [km]	Obciążenie ruchem		
		km początku	km końca		Pojazdy lekkie	Pojazdy ciężkie	SDR
S3	Węzeł Myślibórz - Węzeł Gorzów Wlkp. Północ	66,083	81,942	15,859	10718	2615	13333
S3	Gorzów Wielkopolski Obwodnica	0,000	9,079	9,079	12144	4384	16528
S3	Węzeł Gorzów Wlkp. Południe (DK 22) - Węzeł Skwierzyna Zachód	92,171	111,113	18,942	13460	3848	17308
S3	Węzeł Skwierzyna Zachód (DK24) - Węzeł Skwierzyna Południe (DK24)	111,113	117,693	6,58	12592	4059	16651
S3	Węzeł Skwierzyna Południe (DK24) - Węzeł Międzyrzecz Północ	117,693	130,026	12,333	11426	2469	13895
DK3	Węzeł Międzyrzecz Północ - Węzeł Międzyrzecz Południe	0,000	4,737	4,737	10265	2490	12755
S3	Węzeł Międzyrzecz Południe - Węzeł Jordanowo (A-2)	134,429	145,679	11,25	11672	2512	14184
S3	Węzeł Jordanowo (A-2) - Węzeł Świebodzin Północ	145,679	151,168	5,489	11709	3128	14837
S3	Węzeł Świebodzin Północ - Węzeł Świebodzin Południe	151,168	156,272	5,104	8904	2069	10973
S3	Węzeł Świebodzin Południe - Węzeł Sulechów	156,272	176,686	20,414	11671	2764	14435
S3	Węzeł Sulechów (DK32) - Węzeł Zielona Góra Północ (DK32)	272,356	286,812	14,456	14165	3422	17587
S3	Zielona Góra (Obwodnica)	286,812	291,422	4,61	17281	3809	21090
S3	Zielona Góra - Węzeł Niedoradz	291,422	300,264	8,842	15223	3812	19035
S3	Węzeł Niedoradz - Węzeł Nowa Sól Zachód (DW297)	300,264	308,610	8,346	12089	3656	15745
DK3	Węzeł Nowa Sól Zach. /DW297/ - DW283	315,578	320,410	4,832	8919	3130	12049
DK3	DW 283 - N węzeł Miasteczko	320,410	324,770	4,36	9913	3120	13033
DK3	N węzeł Miasteczko - Kłobuczyn /DW298/	324,770	334,291	9,521	8021	3294	11315

2.2.2 Analiza materiałów, dokumentów i publikacji wykorzystanych w programie

Niniejszy program ochrony środowiska przed hałasem uwzględnia postanowienia zawarte w szeregu opracowań obejmujących swym zakresem tereny, na które oddziałuje i powoduje przekroczenia dopuszczalnych standardów jakości środowiska analizowany odcinek drogi krajowej 3e, S3, S3e, S3a, S3f. W kolejnych rozdziałach przedstawiono problematykę hałasu ujętą w różnych materiałach opracowanych na szczeblu powiatowym i gminnym.

2.2.2.1 Istniejące powiatowe lub gminne programy ochrony środowiska

Poniżej w tabeli przedstawiono główne ustalenia powiatowych i gminnych programów ochrony środowiska dla analizowanego odcinka drogi 3e, S3, S3e, S3a, S3f, które mają odniesienie do niniejszego opracowania.

Tabela 2-40 Ustalenie w zakresie hałasu zawarte w powiatowych i gminnych programach ochrony środowiska

I.p.	Dokument	Ustalenia w zakresie hałasu
Powiatowe		
1	Program Ochrony Środowiska dla Powiatu Zielonogórskiego na lata 2004-2011 – uchwała Rady Powiatu Zielonogórskiego Nr 115/XVII/04 z dnia 29 września 2004 r.	Cel: Ograniczenie hałasu na obszarach miejskich oraz na odcinkach zamieszkałych wzdłuż głównych dróg do poziomu równoważnego nie przekraczającego w porze nocnej 55 dB.

I.p.	Dokument	Ustalenia w zakresie hałasu
		Zmniejszenie uciążliwości hałasu komunikacyjnego, zwłaszcza na terenach zabudowanych. <u>Kierunki działań:</u> 1. Budowa ekranów akustycznych, nowych tras obwodnic 2. Szczegółowa inwentaryzacja miejsc o największym natężeniu ruchu drogowego 3. Monitoring hałasu drogowego w wyznaczonych punktach, dokonanie oceny akustycznej wybranych miejsc 4. Wprowadzenie do miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego zapisów odnośnie standardów akustycznych poszczególnych terenów 5. Preferowanie rozwiązań projektowych najmniej konfliktowych dla środowiska przy opiniowaniu raportów oddziaływania na środowisko
2	Program Ochrony Środowiska dla miasta Zielona Góra na lata 2016-2019 z perspektywą na lata 2020-2023 - uchwała Nr LII.644.2017 Rady Miasta Zielona Góra z dnia 27 czerwca 2017 r.	<u>Cel:</u> Zmniejszenie narażenia mieszkańców miasta na ponadnormatywny poziom emitowanego hałasu <u>Kierunki działań:</u> 1. Budowa ekranów i instalacja urządzeń ograniczających hałas wzdłuż uciążliwych szlaków komunikacyjnych 2. Opracowanie aktualizacji mapy akustycznej miasta Zielona Góra 3. Opracowanie Programu ochrony środowiska przed hałasem dla miasta Zielona Góra
3	Program Ochrony Środowiska dla Powiatu Gorzowskiego na lata 2017-2020 z perspektywą do roku 2024 - uchwała Nr 193/XXXVIII/2018 Rady Powiatu Gorzowskiego z dnia 26 kwietnia 2018 r.	<u>Cel:</u> Zmniejszenie uciążliwości hałasu dla mieszkańców powiatu Kierunek interwencji: II.1. Przeciwdziałanie powstawaniu hałasu komunikacyjnego Działania: 1). Modernizacja dróg 2). Budowa ścieżek rowerowych 3). Ocena stanu akustycznego środowiska i wykonanie map akustycznych dla obiektów, których eksploatacja może powodować negatywne oddziaływanie akustyczne na znacznych obszarach (drogi, linie kolejowe) i przekroczenie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku
4	Program Ochrony Środowiska dla miasta Gorzowa Wielkopolskiego na lata 2016 – 2020 z uwzględnieniem perspektywy do roku 2024 – aktualizacja - uchwała Nr L/571/2017 Rady Miasta Gorzowa Wielkopolskiego z dnia 30 sierpnia 2017 r.	<u>Cel 1:</u> Zmniejszenie uciążliwości hałasu dla mieszkańców miasta Kierunek interwencji: Promocja ekologicznych środków transportu Działania: Rozwój systemu dróg rowerowych Kierunek interwencji: Infrastruktura komunikacyjna o mniejszej emisyjności hałasu Działania: 1). Budowa drogi S3 – II jezdnia obwodnicy Gorzowa Wielkopolskiego 2). Modernizacja, budowa, przebudowa: dróg, torów tramwajowych 3). Budowa ekranów akustycznych 4). Rejestr obszarów, na których występuje przekroczenie norm poziomu hałasu pochodzącego z węzłów komunikacyjnych 5). Wprowadzanie do mpzp zapisów sprzyjających ograniczeniu hałasem (obszarem strefy głośnej i obszaru strefy cichej)
Gminne		
1	Program Ochrony Środowiska dla Gminy Nowa Sól na lata 2004-2015 - uchwała Rady Miasta Nowa Sól Nr XXXVIII z dnia 26 listopada 2004 r.	<u>Cel:</u> Zmniejszenie oddziaływania hałasu komunikacyjnego <u>Kierunki działań:</u> 1. Aktualizacja rozpoznania sytuacji akustycznej poprzez opracowanie mapy akustycznej 2. Zastosowanie środków zmniejszających negatywny wpływ hałasu: • budowa ekranów akustycznych, • wymiana okien na dźwiękoszczelne, • dokończenie budowy obwodnic, • modernizacja istniejących tras przy zastosowaniu odpowiednich materiałów, • poprawa stanu technicznego dróg, • poprawa płynności ruchu, • przyjęcie prognozowanego natężenia hałasu jako kryterium określania lokalizacji nowych inwestycji
2	Program Ochrony Środowiska Gminy Sulechów - uchwała Nr XXIV/213/2004 Rady Miasta w Sulechowie z dnia 21 grudnia 2004r.	<u>Cele:</u> 1. Zmniejszenie ilości mieszkańców narażonych na nadmierny, ponadnormatywny poziom hałasu 2. Niedopuszczenie do pogorszenia się klimatu akustycznej na obszarach, gdzie sytuacja akustyczna jest korzystna <u>Kierunki działań:</u> 1. Realizacja zabezpieczeń akustycznych środowiska wynikających z działań doraźnych (dotyczy instalacji okien o zwiększonej

I.p.	Dokument	Ustalenia w zakresie hałasu
		izolacyjności) 2. Wdrożenie podstaw metodycznych dotyczących programu ochrony środowiska przed hałasem i zagadnień akustycznych w planach zagospodarowania przestrzennego 3. Opracowanie map akustycznych i programów naprawczych dla obszarów położonych wzdłuż dróg, których eksploatacja może powodować negatywne oddziaływanie na znacznych obszarach 4. Wdrożenie i realizacja programu budowy ekranów akustycznych 5. Eliminowanie zużytkowania środków transportu maszyn i urządzeń, których hałaśliwość nie odpowiada standardom UE 6. Modernizacja lub przebudowa tras 7. Budowa obwodnic 8. Modernizacja systemów transportu zbiorowego 9. Tworzenie warunków do rozwoju transportu zbiorowego i rowerowego

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

Podstawowymi aktami prawa miejscowego określającymi warunki ochrony akustycznej dla poszczególnych kategorii użytkowania przestrzeni są miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego. Dokonano analizy zapisów miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego. Wyniki analizy zostały przedstawione w tabeli [patrz: Tabela 2-41].

Tabela 2-41 Zestawienie miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego obowiązujących na terenach sąsiadujących z drogami 3e, S3, S3e, S3a, S3f w granicach woj. lubuskiego

Lp.	Orientacyjny kilometr odcinka		Nazwa dokumentu	Uwarunkowania dotyczące klimatu akustycznego
	od km	do km		
1	323+750	323+850	Uchwała nr VIII/31/03 Rady Miejskiej w Nowym Miasteczku z dnia 25.06.2003 r.	Brak.
2	275+400	276+000	Uchwała nr 0007/416/2017 Rady Miejskiej w Sulechowie z dnia 25 września 2017 r.	W zakresie ochrony przed hałasem, wyznaczone w planie tereny: 1. MN, UO – kwalifikuje się jako tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej, tereny zabudowy związanej ze stałym lub czasowym pobytem dzieci i młodzieży - z dopuszczalnym poziomem hałasu określonym w przepisach odrębnych; 2. MN, U, MW, U, UK, UG, US, UP, UT, RM – kwalifikuje się jako: tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej i zamieszkania zbiorowego, tereny zabudowy zagrodowej, tereny mieszkaniowo-usługowe, tereny rekreacyjno-wypoczynkowe, tereny mieszkaniowo-usługowe - z dopuszczalnym poziomem hałasu określonym w przepisach odrębnych. W zakresie lokalizowania obszarów podlegających ochronie akustycznej w obrębie oddziaływania hałasu od drogi ekspresowej S3 budynki należy sytuować w miejscu najmniej narażonym na występowanie hałasu i drgań. W przypadku usytuowania budynku mieszkalnego w obszarze występowania przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu i drgań inwestor budynku zobowiązany jest stosować skuteczne zabezpieczenia.
3	273+500	274+100	Uchwała nr XXXVI/343/98 Rady Miejskiej w Sulechowie z dnia 5 maja 1998 r.	Brak.
4	273+000	273+250	Uchwała nr XLV/432/2006 Rady Miejskiej w Sulechowie z dnia 27 października 2006 r.	W zakresie ochrony przed hałasem komunikacyjnym i przemysłowym: zakazuje się lokalizacji obiektów budowlanych i urządzeń przekraczających wymogi w zakresie dopuszczalnych wartości poziomu dźwięku, w szczególności w stosunku do projektowanej zabudowy usługowej. W obszarze ograniczonego użytkowania od drogi ekspresowej S3 (szybkiego ruchu): 1) w strefie oddziaływań ekstremalnych – 20.0 m od krawędzi korony drogi ekspresowej dopuszcza się: a) pas zieleni izolacyjnej; b) infrastrukturę techniczną związaną z drogą; 2) w strefie zagrożeń – 50.0 m od krawędzi korony drogi ogranicza się: a) produkcję rolną taką jak sady, ogrody działkowe, plantacje warzyw; b) zakaz lokalizacji budynków mieszkalnych; 3) w strefie uciążliwości – 150.0 m od krawędzi korony drogi ograniczenia w zakresie klimatu akustycznego, budynki chronić przed hałasem poprzez rozwiązania techniczne; 4) budynki mieszkalne mogą być usytuowane w odległości nie mniejszej niż 130.0 m. od

Lp.	Orientacyjny kilometraż odcinka		Nazwa dokumentu	Uwarunkowania dotyczące klimatu akustycznego
	od km	do km		
				krawędzi jezdni drogi krajowej ekspresowej (szybkiego ruchu) oznaczonej w planie symbolem KD1.
5	096+300	096+600	Uchwała nr VII-67/99 Rady Gminy Deszczno z dnia 23 września 1999 r.	Brak.

2.3 Część graficzna

Wyniki analizy skuteczności proponowanych działań naprawczych w zakresie ochrony środowiska przed hałasem przedstawione zostały w sposób graficzny na mapach stanu istniejącego, stanu prognozowanego po podjęciu działań naprawczych oraz map różnicowych na załącznikach graficznych od 2-4 do 2-11.

Rozdział 3 DROGA KRAJOWA NR 12, POWIATY: ŻAGAŃSKI, WSCHOWSKI

3.1 Część opisowa

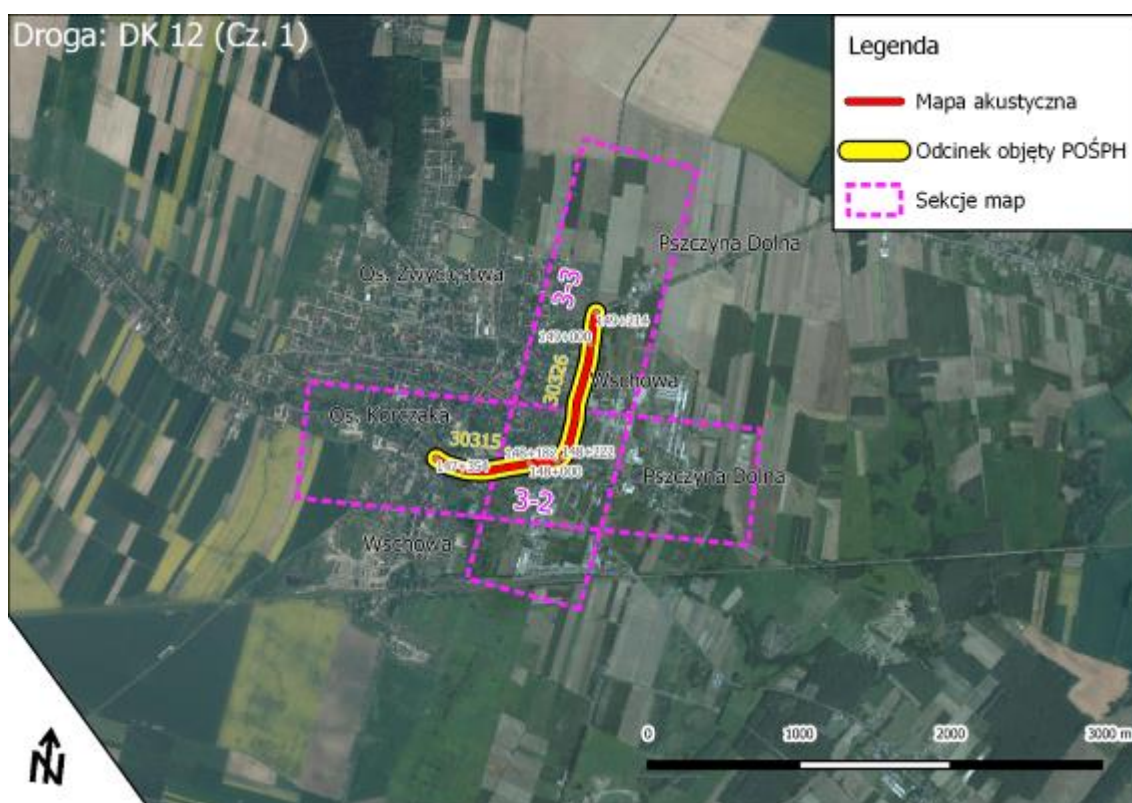
3.1.1 Opis obszaru objętego zakresem programu

Droga krajowa nr 12 przebiega pomiędzy granicą państwa z Niemcami w miejscowości Łęknica, a granicą państwa z Ukrainą. Analizowane odcinki o łącznej długości 5,195 km, znajdują się w miejscowościach Żagań oraz Wschowa. Mapą akustyczną objęto trzy odcinki, na których obciążenie ruchem przekracza 3 miliony pojazdów rocznie [patrz: Tabela 3-1]

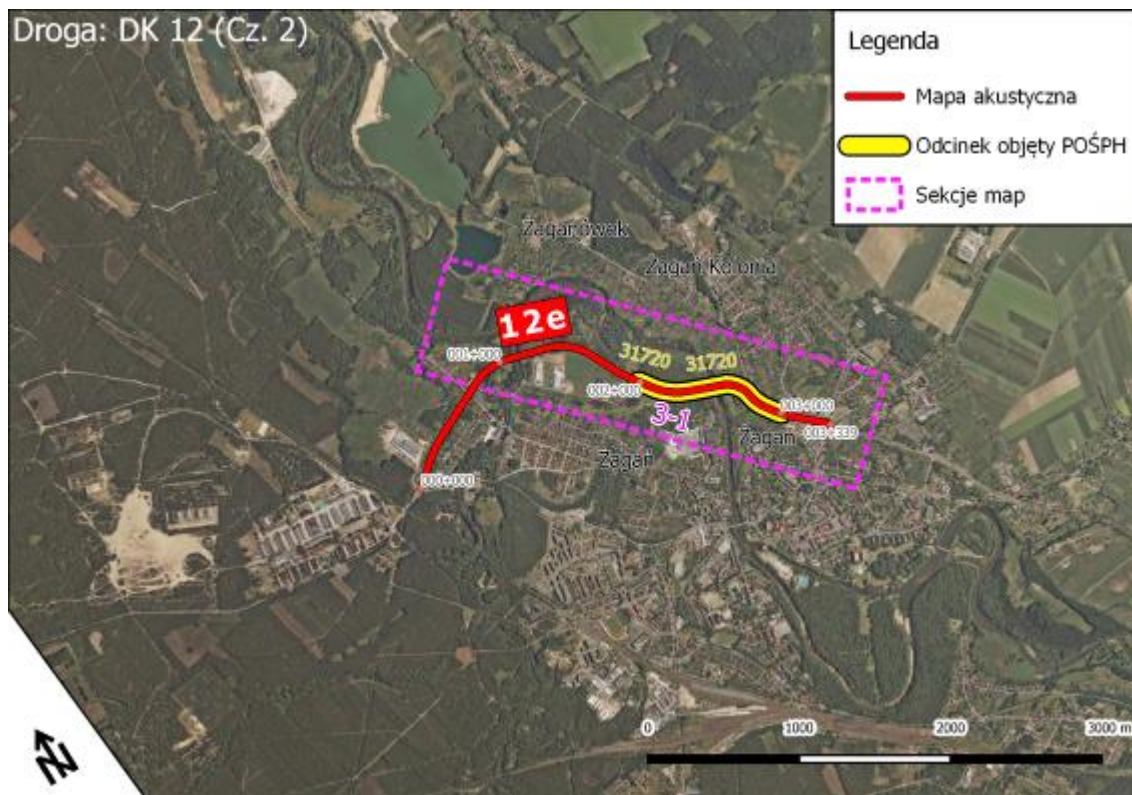
Tabela 3-1 Odcinki drogi DK 12 objęte mapą akustyczną, w ramach których zidentyfikowano obszary przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu.

Nr drogi	Numer odcinka	Nazwa odcinka	km początku	km końca	Długość odcinka [km]
DK12	31720	Żagań- obwodnica	0,000	3,339	3,339
DK12	30315	Wschowa (Przejście 1: DW278305L-DW305P)	147,356	148,196	0,840
DK12	30326	Wschowa (Przejście 2: DW305P-DP100SF)	148,196	149,212	1,016

Granice obszaru analizowanego w niniejszym programie stanowią izolinie dopuszczalnych poziomów dźwięku określonych wskaźnikami L_{DWN} i L_N . Granice te określono w opracowanej mapie akustycznej [9]. Sięgają one na terenach otwartych kilkudziesięciu metrów od osi drogi. Obszar, na którym występują przekroczenia dopuszczalnych poziomów dźwięku, a tym samym stanowiący zakres niniejszego Programu, ma powierzchnię około 0,034 km². Na rysunkach [patrz: Rysunek 2-2, Rysunek 3-2] przedstawiono orientacyjną lokalizację odcinka drogi krajowej nr 12 objętej zakresem niniejszego rozdziału wraz ze wskazaniem obszarów z przekroczeniem dopuszczalnych poziomów hałasu.



Rysunek 3-1 Poglądowa lokalizacja analizowanych odcinków drogi krajowej nr 12. Lokalizacja sekcji map skuteczności podejmowanych działań naprawczych 3-2, 3-3 (Wschowa).



Rysunek 3-2 Poglądowa lokalizacja analizowanych odcinków drogi krajowej nr 12. Lokalizacja sekcji map skuteczności podejmowanych działań naprawczych 3-1 (Żagań).

3.1.2 Naruszenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku wraz z podaniem ich zakresu

Zakres naruszeń dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku pochodzącego od ruchu pojazdów odbywającego się po analizowanym odcinku drogi krajowej nr 12 przedstawiono w tabeli [patrz: Tabela 3-2]. W tabeli zestawiono opis zakresu przekroczeń wartości dopuszczalnych w przyporządkowaniu do poszczególnych odcinków, dla których wartość wskaźnika M jest większa/równa od 0.

Tabela 3-2 Naruszenia dopuszczalnych poziomów hałasu wraz z podaniem zakresu naruszenia na odcinku DK nr 12.

Lp.	Kilometraż		Zakres naruszeń dopuszczalnych wartości poziomu hałasu wyrażonego wskaźnikiem L_{DWN}	Gmina	Liczba mieszkańców	Wskaźnik M
	od km	do km				
1	2+750	3+000	L_{DWN} i L_N : przekroczenie po lewej stronie drogi w zakresie 0-5 dB (na wysokości miasta Żagania). Teren zabudowany (zabudowa jednorodzinna), z mieszkańcami. Szerokość pasa przekroczeń ok. 30. Długość przekroczeń ok. 250 m	Żagań	87	21,14
2	2+950	3+050	L_{DWN} i L_N : przekroczenie po prawej stronie drogi w zakresie 5-10 dB (na wysokości miasta Żagania). Teren zabudowany (zabudowa wielorodzinna), z mieszkańcami. Szerokość pasa przekroczeń ok. 30. Długość przekroczeń ok. 100 m	Żagań	30	5,49
3	147+370	148+000	L_{DWN} i L_N : przekroczenie po prawej stronie drogi w zakresie 5-10 dB. Teren zabudowany (zabudowa jednorodzinna, wielorodzinna, szkoła), z mieszkańcami. Szerokość pasa przekroczeń ok. 40. Długość przekroczeń ok. 630 m	Wschowa	188	98,87
4	147+354	148+000	L_{DWN} i L_N : przekroczenie po lewej stronie drogi w zakresie 10-20 dB. Teren zabudowany (zabudowa jednorodzinna, wielorodzinna), z mieszkańcami. Szerokość pasa przekroczeń ok. 40. Długość przekroczeń ok. 650 m	Wschowa	181	198,54
5	148+000	148+030	L_{DWN} i L_N : przekroczenie po prawej stronie drogi w zakresie 5-10 dB. Teren zabudowany (zabudowa jednorodzinna), z mieszkańcami. Szerokość pasa przekroczeń ok. 40. Długość przekroczeń ok. 30 m.	Wschowa	9	6,97
6	148+000	148+182	L_{DWN} i L_N : przekroczenie po lewej stronie drogi w zakresie 10-20 dB. Teren zabudowany (zabudowa jednorodzinna), z mieszkańcami. Szerokość pasa przekroczeń ok. 40. Długość przekroczeń ok. 182 m	Wschowa	54	20,85
7	148+200	149+000	L_{DWN} i L_N : przekroczenie po lewej i prawej stronie drogi w zakresie 5-10 dB. Teren zabudowany (zabudowa jednorodzinna, wielorodzinna), z mieszkańcami. Szerokość pasa przekroczeń ok. 30. Długość przekroczeń ok. 800 m	Wschowa	434	129,84
8	149+000	149+180	L_{DWN} i L_N : przekroczenie po lewej i prawej stronie drogi w zakresie 5-10 dB. Teren zabudowany (zabudowa jednorodzinna), z mieszkańcami. Szerokość pasa przekroczeń ok. 40. Długość przekroczeń ok. 180 m	Wschowa	185	53,53

3.1.3 Podstawowe kierunki i zakres działań niezbędnych do przywrócenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku

Na rozpatrywanym odcinku drogi krajowej nr 12 stwierdzono przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku. Szczegółowy opis wielkości przekroczeń przedstawiony został w rozdziale wcześniej.

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

Zgodnie z planami inwestycyjnymi GDDKiA przedstawionym w piśmie nr O.ZG.I-2.534.06.2018.hj z dnia 2 sierpnia 2018 r. na wysokości miejscowości Wschowa planowana jest budowa obwodnicy, co przyczyni się do poprawy klimatu akustycznego całego odcinka drogowego. Korzystając z danych z Generalnego Pomiaru Ruchu przeprowadzonego w 2015 roku ustalono, że ilość pojazdów silnikowych wjeżdżających do miejscowości Wschowa to 6322 pojazdów, poruszających się na terenie miejscowości to 11056 pojazdów, a wyjeżdżających to 7469 pojazdów. Z przedstawionych danych wynika, że budowa obwodnicy pozwoli na redukcję liczby wjeżdżających pojazdów do miejscowości o ok. 1/2 ich ogólnej liczebności. Budowa obwodnicy zapewni poprawę standardów akustycznych o ok. 2-3 dB. Następnym działaniem planowanym przez zarządzającego drogą jest remont obwodnicy Żagania. Na terenie miasta przekraczany jest dopuszczalny poziom hałasu, a naprawa drogi pozwoli na redukcję emisji hałasu o ok. 1-1,5 dB.

Poza działaniami, o których mowa powyżej, istotnym elementem jest weryfikacja skuteczności podjętych działań naprawczych. Z tego też względu w harmonogramie ujęto dodatkowo wykonanie badań poziomu hałasu na terenie m. Wschowa celem stwierdzenia rzeczywistego spadku poziomu hałasu drogowego po zrealizowaniu obwodnicy.

Tabela 3-3 Zestawienie działań naprawczych niezbędnych do utrzymania dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku w otoczeniu DK 12.

Lp.	Orientacyjny kilometraż odcinka		Działania naprawcze	Uzasadnienie planowanych działań	Szacunkowe Koszty	Termin realizacji
	od km	do km				
1	147+354	149+214	Budowa obwodnicy miejscowości Wschowa *	Na przedmiotowym odcinku drogi stwierdzono przekroczenie w zakresie 10-20 dB.	b. d.	b. d.
			Wykonanie pomiarów poziomu hałasu w starym korytarzu drogi krajowej nr 12, tj. w m. Wschowa, celem potwierdzenia skuteczności podjętego działania naprawczego.		5.000,00	Po ukończeniu realizacji obwodnicy m. Wschowa
2	2+000	3+000	Remont obwodnicy Zagania *	Na przedmiotowym odcinku drogi stwierdzono przekroczenie w zakresie 10-20 dB.	b. d.	b. d.
3	147+354 2+000	149+214 3+000	Wprowadzenie do treści dokumentów planistycznych (opracowań ekofizjograficznych, studiów uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego, miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego) informacji o zasięgu występowania przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu od drogi krajowej nr 27 celem prowadzenia gospodarki przestrzennej uwzględniającej potrzebę minimalizacji narażenia mieszkańców na hałas**	Na przedmiotowych odcinkach drogi stwierdzono przekroczenie w zakresie 10-20 dB.	15.000,00	2022
4	147+354 2+000	149+214 3+000	Prowadzenie przeglądów stanu technicznego nawierzchni drogowej *	Na przedmiotowych odcinkach drogi stwierdzono przekroczenie w zakresie 10-20 dB.	Zadanie statutowe GDDKiA	Zadanie ciągłe
Odpowiedzialny:			* Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad ** władze lokalne gminne / powiatowe			

3.2 Uzasadnienie zakresu zagadnień określonych w programie

3.2.1 Dane i wnioski ze sporządzonych map akustycznych

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

W ramach mapy akustycznej wykonanej dla dróg krajowych o ruchu powyżej 3 milionów pojazdów analizą objęto 5,195 kilometrowy odcinek drogi krajowej nr 12. Odcinek ten oddziałuje na klimat akustyczny dwóch gmin w granicach 2 powiatów [patrz: Tabela 2-4]

Tabela 3-4 Spis gmin i powiatów objętych zakresem oddziaływania wykazanym w mapie akustycznej – Droga krajowa nr 12

Gmina	Powiat
Żagań	żagański
Wschowa	wschowski

W bezpośrednim sąsiedztwie analizowanego odcinka znajdują się tereny o funkcjach mieszkalnych. Są to tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej, objęte ochroną przed hałasem. Duża część terenów objętych prawną ochroną przed hałasem wyszczególniona została w ramach miejscowych planów

zagospodarowania przestrzennego, a pozostałe ujęte są w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego poszczególnych gmin.

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

3.2.1.2 Charakterystyka terenów objętych programem, w tym liczba mieszkańców, gęstość zaludnienia oraz zakres przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku

Szczegółowy wykaz terenów objętych zakresem opracowania przedstawiony został w tabeli o naruszeniach wartości dopuszczalnych [patrz: Tabela 3-2]. Zestawienie przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu określonych wskaźnikami L_{DWN} i L_N oraz liczby mieszkańców objętych tym przekroczeniem na analizowanym odcinku drogi krajowej nr 12, określone w ramach opracowanej Mapy akustycznej [9], przedstawiono w tabelach poniżej.

Tabela 3-5 Przekroczenia wartości dopuszczalnych, L_{DWN} , przy DK nr 12, odcinek Żagań-obwodnica

Obszar województwa lubuskiego	Przekroczenia wskaźnika hałasu drogowego L_{DWN} w dB:				
	do 5 dB	> 5-10 dB	> 10-15 dB	> 15-20 dB	> 20 dB
	Stan warunków akustycznych środowiska				
	niedobry	zły		bardzo zły	
Powierzchnia obszarów zagrożonych [km ²]	0,009	0,003	0,000	0,000	0,000
Liczba lokali mieszkalnych [tys.]	0,002	0,004	0,000	0,000	0,000
Liczba zagrożonych mieszkańców [tys.]	0,006	0,012	0,000	0,000	0,000
Liczba budynków szkolnych i przedszkolnych	0	0	0	0	0
Liczba budynków służby zdrowia, opieki społecznej i socjalnej	0	0	0	0	0
Inne obiekty budowlane istotne z punktu widzenia ochrony przed hałasem	0	0	0	0	0

Tabela 3-6 Przekroczenia wartości dopuszczalnych L_N , przy DK nr 12e, odcinek Żagań-obwodnica

Obszar województwa lubuskiego	Przekroczenia wskaźnika hałasu drogowego L_N w dB:				
	do 5 dB	> 5-10 dB	> 10-15 dB	> 15-20 dB	> 20 dB
	Stan warunków akustycznych środowiska				
	niedobry	zły		bardzo zły	
Powierzchnia obszarów zagrożonych [km ²]	0,006	0,000	0,000	0,000	0,000
Liczba lokali mieszkalnych [tys.]	0,004	0,000	0,000	0,000	0,000
Liczba zagrożonych mieszkańców [tys.]	0,012	0,000	0,000	0,000	0,000
Liczba budynków szkolnych i przedszkolnych	0	0	0	0	0
Liczba budynków służby zdrowia, opieki społecznej i socjalnej	0	0	0	0	0
Inne obiekty budowlane istotne z punktu widzenia ochrony przed hałasem	0	0	0	0	0

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

Podstawowe informacje z zakresu danych techniczno – akustycznych dla drogi krajowej nr 12 i 12e, na odcinkach objętych programem przedstawione zostały w tabeli [patrz: Tabela 3-7]. Dane poniższe stanowiły informacje wejściowe do opracowanej mapy akustycznej.

Tabela 3-7 Charakterystyka techniczno – akustyczna źródła hałasu – DK 12e i 12

Nr drogi	Nazwa odcinka	Kilometr		Długość odcinka [km]	Obciążenie ruchem		
		km początku	km końca		Pojazdy lekkie	Pojazdy ciężkie	SDR
DK12e	Żagań-obwodnica	0,000	3,339	3,34	7293	1018	8311
DK12	Wschowa (przejście 1)	147,356	148,196	0,84	9130	1926	11056
DK12	Wschowa (przejście 2)	148,196	149,212	1,02	6789	1662	8451

3.2.2 Analiza materiałów, dokumentów i publikacji wykorzystanych w programie

Niniejszy program ochrony środowiska przed hałasem uwzględnia postanowienia zawarte w szeregu opracowań obejmujących swym zakresem tereny, na które oddziałuje analizowany odcinek drogi krajowej nr 12. W kolejnych rozdziałach przedstawiono problematykę hałasu ujętą w różnych materiałach opracowanych na szczeblu powiatowym i gminnym.

3.2.2.1 Istniejące powiatowe lub gminne programy ochrony środowiska

Poniżej, w tabeli, przedstawiono główne ustalenia powiatowych i gminnych programów ochrony środowiska dla analizowanego odcinka drogi krajowej nr 12 i 12e, które mają odniesienie do niniejszego opracowania.

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

I.p.	Dokument	Ustalenia w zakresie hałasu
Powiatowe		
1	Program Ochrony Środowiska na lata 2012-2015 z perspektywą do roku 2019 dla Powiatu Żagańskiego - uchwała Nr XIX.8.2012 Rady Powiatu Żagańskiego z dnia 28 grudnia 2012r.	<u>Cele i kierunki działań:</u> 6. Inwentaryzacja źródeł emisji hałasu do środowiska, 7. Wyszukanie tzw. „obszarów szczególnej uciążliwości dla środowiska” 8. Kontynuowanie monitoringu w środowisku chronionym akustycznie 9. Kontynuowanie systematycznych pomiarów hałasu komunikacyjnego 10. Budowa ekranów akustycznych w miejscach o dużej uciążliwości hałasu drogowego 11. Zakładanie pasów zieleni ochronnej (pasy izolacyjne)
2	Program Ochrony Środowiska dla Powiatu Wschowskiego grudzień 2003 - uchwała Nr XIV/73/2003 Rady Powiatu Wschowskiego z dnia 30.12.2003r.	<u>Cel:</u> Ograniczenie hałasu drogowego na terenie powiatu wschowskiego przede wszystkim wzdłuż drogi krajowej nr 12 o największym natężeniu ruchu we Wschowie, Górczynie i Szlichtyngowej oraz na drodze wojewódzkiej nr 278 przebiegającej przez Sławę <u>Strategia realizacji celu:</u> Najkorzystniejszym sposobem ograniczenia nadmiernego hałasu jest budowa obwodnic dla Wschowy, Sławy i Szlichtyngowej.
Gminne		
1	Program Ochrony Środowiska Łużyckiego Związku Gmin na lata 2014-2017z perspektywą do roku 2021 (gmina Żagań) - uchwała Nr VII/1/2015 Zgromadzenia Łużyckiego Związku Gmin z dnia 24 marca 2015r.	<u>Cele krótkoterminowe:</u> 1. Monitoring hałasu i ocena stopnia narażenia mieszkańców na ponadnormatywny hałas, 2. Ograniczenie uciążliwości akustycznej dla mieszkańców <u>Cele długoterminowe (do roku 2021):</u> 1. Zmniejszenie uciążliwości hałasu poprzez obniżenie jego natężenia do poziomu obowiązujących standardów. <u>Kierunki działań:</u> 1. Ochrona przed hałasem komunikacyjnym, m.in. przez budowę ekranów akustycznych 2. Realizacja inwestycji zmniejszających narażenie na hałas komunikacyjny (budowa obwodnic, modernizacja szlaków komunikacyjnych) 3. Zachowanie wymaganych przepisami prawa standardów klimatu akustycznego 4. Opracowanie map akustycznych dla terenów poza aglomeracjami znajdujących się w zasięgu oddziaływania dróg, po których przejeżdża ponad 3 mln pojazdów rocznie 5. Utrzymanie poziomu hałasu poniżej dopuszczalnego lub co najmniej na tym poziomie
2	Program Ochrony Środowiska oraz Plan Gospodarki Odpadami dla gminy Wschowa - uchwała Nr XXII/244/04 Rady Miejskiej we Wschowie z dnia 13 października 2004 r.	<u>Zagrożenie:</u> Hałas komunikacyjny powodowany ruchem pojazdów po drodze krajowej i drogach wojewódzkich powodujący uciążliwość dla mieszkańców miejscowości Wschowa <u>Kierunki działań:</u> Dla ochrony przed hałasem postulowana jest budowa obwodnicy Wschowy

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

Podstawowymi aktami prawa miejscowego określającymi warunki ochrony akustycznej dla poszczególnych kategorii użytkowania przestrzeni są miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego. Dokonano analizy zapisów miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego. Wyniki analizy zostały przedstawione w tabeli [patrz: Tabela 3-9].

Tabela 3-9

Zestawienie miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego obowiązujących na terenach sąsiadujących z drogą krajową nr 12 i 12e w granicach objętych opracowaniem

Lp.	Orientacyjny kilometr odcinka		Nazwa dokumentu	Uwarunkowania dotyczące klimatu akustycznego
	od km	do km		
1	147+350	149+200	Uchwała nr XXXIII/368/13 Rady Miejskiej we Wschowie z dnia 27 czerwca 2013 r.	Z zakresu ochrony przed hałasem: - na terenach, oznaczonych na rysunku planu symbolami kolejno od 1 MN do 22 MN, obowiązują dopuszczalne poziomy hałasu jak dla terenów zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej, określonych w rozporządzeniu Ministra Środowiska w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku; - na terenach, oznaczonych na rysunku planu symbolami kolejno od 1 MW do 4 MW, obowiązują dopuszczalne poziomy hałasu jak dla terenów zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej i zamieszkania zbiorowego, określonych w rozporządzeniu Ministra Środowiska w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku; - na terenach, oznaczonych na rysunku planu symbolami kolejno od 1 MN/U do 21 MN/U, obowiązują dopuszczalne poziomy hałasu jak dla terenów mieszkaniowo – usługowych, określonych w rozporządzeniu Ministra Środowiska w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku; Z zakresu ochrony przed hałasem na terenie zabudowy usługowej - U obowiązują dopuszczalne poziomy hałasu jak dla terenów mieszkaniowo-usługowych, zgodnie z rozporządzeniem Ministra Środowiska w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku Wprowadza się wymóg utrzymania poziomu hałasu w granicach dopuszczalnych norm określonych przepisami odrębnymi na terenach zabudowy mieszkaniowej z usługami, oznaczonej na rysunku planu miejscowego symbolem MU, terenach zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej, oznaczonej na rysunku planu miejscowego symbolem MN Stosowanie rozwiązań przeciwhałasowych na terenach komunikacji, z dopuszczeniem lokalizacji ekranów akustycznych na terenach: KD-GP, KD-G oraz KK Ze względu na dopuszczalne poziomy hałasu, o których mowa w przepisach o ochronie środowiska: - tereny oznaczone „MN” zalicza się do zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej; - tereny kategorii oznaczonych symbolami „MU”, „MN,U”, „MP” i „P,MN” zalicza się do terenów zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej z usługami rzemieślniczymi; - tereny kategorii oznaczonych symbolami „MW”, „MN,MW”, „„MW,U” i „MUC” zalicza się do terenów zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej i zamieszkania zbiorowego; - tereny kategorii oznaczonych symbolami „UO” i „UO,US” zalicza się do terenów zabudowy związanej ze stałym lub wielogodzinnym pobytem dzieci i młodzieży; - tereny oznaczone symbolem „UZ” zalicza się do terenów szpitali w miastach; - dla terenów pozostałych kategorii przeznaczenia poziomu hałasu nie normuje się.
			Uchwała nr XLIV/508/14 Rady Miejskiej we Wschowie z dnia 26 czerwca 2014 r.	
			Uchwała nr VII/64/15 Rady Miejskiej we Wschowie z dnia 28 maja 2015 r.	
			Uchwała nr XXXVIII/425/13 Rady Miejskiej we Wschowie z dnia 30 grudnia 2013 r.	
			Uchwała nr XX/166/08 Rady Miejskiej we Wschowie z dnia 14 lutego 2008 r.	
2	002+700	003+100	Uchwała nr X/49/2007 Rady Miasta Żagań z dnia 31 maja 2007 r.	Dla całego obszaru objętego planem ustala się dopuszczalne poziomy hałasu. Budynki przeznaczone na stały pobyt ludzi, w szczególności usługowe, winny posiadać rozwiązania techniczne i materiałowe gwarantujące ochronę przed hałasem, w tym ustalone zgodnie z przepisami o środowisku – dla obiektów związanych ze stałym i wielogodzinnym pobytem młodzieży. Wskazuje się tereny o zróżnicowanym dopuszczalnym poziomie hałasu w środowisku, określonym przepisami o ochronie środowiska: - tereny oznaczone symbolami MN, MN/MW, zalicza się do terenów zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej, - tereny oznaczone symbolem MW zalicza się do terenów zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej i zamieszkania zbiorowego, - tereny oznaczone symbolem U/M zalicza się do terenów zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej z usługami rzemieślniczymi, - teren oznaczony symbolem UO zalicza się do terenów zabudowy związanej ze stałym lub wielogodzinnym pobytem dzieci i młodzieży, - tereny oznaczone symbolami: ZP, ZLP zalicza się do terenów rekreacyjno – wypoczynkowych.
			Uchwała nr XL/75/09 Rady Miasta Żagań z dnia 26 marca 2009 r.	

Granice obszaru analizowanego w niniejszym programie stanowią izoliny dopuszczalnych poziomów dźwięku określonych wskaźnikami L_{DWN} i L_N . Granice te określono w opracowanej mapie akustycznej [9], która stanowi podstawę niniejszego programu. Obszar, na którym występują przekroczenia dopuszczalnych poziomów dźwięku, a tym samym stanowiący zakres niniejszego Programu, ma powierzchnię 0,007 km² i w całości znajduje się na terenie miejscowości Różanki.

Na rysunku [patrz: Rysunek 2-2] przedstawiono orientacyjną lokalizację odcinka drogi krajowej nr 22 objętej zakresem niniejszego rozdziału wraz ze wskazaniem obszarów z przekroczeniem dopuszczalnych poziomów hałasu.

4.1.2 Naruszenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku wraz z podaniem ich zakresu

Zakres naruszeń dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku pochodzącego od ruchu pojazdów odbywającego się po analizowanym odcinku drogi krajowej nr 22 przedstawiono w tabeli [patrz: Tabela 4-2]. W tabeli zestawiono opis zakresu przekroczeń wartości dopuszczalnych w przyporządkowaniu do poszczególnych odcinków, dla których wartość wskaźnika M jest większa/równa od 0.

Tabela 4-2 Naruszenia dopuszczalnych poziomów hałasu wraz z podaniem zakresu naruszenia na odcinku DK nr 22.

Lp.	Kilometraż		Zakres naruszeń dopuszczalnych wartości poziomu hałasu wyrażonego wskaźnikiem L_{DWN}	Gmina	Liczba mieszkańców	Wskaźnik M
	od km	do km				
1	68+650	68+700	L_{DWN} : przekroczenie po lewej stronie drogi w zakresie 0-5 dB. Teren zabudowany (zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna), z mieszkańcami. Szerokość pasa przekroczeń ok. 20 m. Długość przekroczeń ok. 50 m, L_N : brak przekroczeń.	Kłodawa	27	1,94
2	68+900	68+950	L_{DWN} : przekroczenie po prawej stronie drogi w zakresie 0-5 dB. Teren zabudowany (zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna), z mieszkańcami. Szerokość pasa przekroczeń ok. 30 m. Długość przekroczeń ok. 50 m, L_N : brak przekroczeń.	Kłodawa	9	0,69
3	69+070	69+120	L_{DWN} i L_N : przekroczenie po lewej stronie drogi w zakresie 0-5 dB. Teren zabudowany (zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna), z mieszkańcami. Szerokość pasa przekroczeń ok. 20 m. Długość przekroczeń ok. 50 m	Kłodawa	199	12,17
4	69+180	69+360	L_{DWN} i L_N : przekroczenie po prawej stronie drogi w zakresie 0-5 dB. Teren zabudowany (zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna), z mieszkańcami. Szerokość pasa przekroczeń ok. 30 m. Długość przekroczeń ok. 180 m	Kłodawa	18	3,34

4.1.3 Podstawowe kierunki i zakres działań niezbędnych do przywrócenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku

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

Zgodnie z planami inwestycyjnymi GDDKiA przedstawionymi w piśmie nr O.ZG.I-2.534.06.2018.hj z dnia 2 sierpnia 2018 r. planowana jest rozbudowa drogi krajowej nr 22 na odcinku Gorzów Wielkopolski – Strzelce Krajeńskie. Inwestycja ta może wpłynąć pozytywnie na klimat akustyczny terenów z nią sąsiadujących pod warunkiem, iż już na etapie postępowania w sprawie wydania decyzji środowiskowej zapewni się zastosowanie odpowiednich środków ochrony przed hałasem, a po oddaniu rozbudowanej drogi do użytkowania wykonanie analizy porealizacyjnej.

Tabela 4-3 Zestawienie kierunków i działań naprawczych niezbędnych do przywrócenia dopuszczalnych poziomów hałasu w otoczeniu drogi krajowej nr 22

Lp.	Orientacyjny kilometraż odc.		Działania naprawcze	Uzasadnienie planowanych działań	Szacunkowe Koszty	Termin realizacji		
	od km	do km						
1	68+000	70+000	Rozbudowa drogi krajowej nr 22 na odcinku Gorzów Wielkopolski – Strzelce Krajeńskie* W ramach planowanej rozbudowy drogi krajowej na odcinku 22, należy rozważyć możliwość realizacji ekranu akustycznego na wysokości zabudowy mieszkaniowej w km 69+200–69+400 oraz 68+600-68+700 *	Na badanym odcinku stwierdzono przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu na obszarze ok. 0,007km ² w granicach 0-5dB	b. d.	b.d. (etap uzgadniania projektu inwestycyjnego)		
2			Aktualizacja zapisów zawartych w dokumentach planistycznych (ekofizjografiach, studiach uwarunkowań i kierunków, miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego) o informacje o występowaniu przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku, w oparciu o mapę akustyczną dróg krajowych 2017/2018. **				10.000,00	2022
3			Prowadzenie przeglądów stanu technicznego nawierzchni drogowej *					
Odpowiedzialny:			*Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad ** władze lokalne gminne lub powiatowe					

4.2 Uzasadnienie zakresu zagadnień określonych w programie

4.2.1 Dane i wnioski ze sporządzonych map akustycznych

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

W ramach mapy akustycznej wykonanej dla dróg krajowych o ruchu powyżej 3 milionów pojazdów analizą objęto dziewięciokilometrowy odcinek drogi krajowej nr 22. Odcinek ten oddziałuje na 2 gminy powiatu gorzowskiego [patrz: Tabela 4-4]

Tabela 4-4 Gminy i powiaty objęte zakresem oddziaływania wykazanym w mapie akustycznej – Droga krajowa nr 22

Gmina	Powiat
Kostrzyn nad Odrą	gorzowski
Kłodawa	gorzowski

W bezpośrednim sąsiedztwie analizowanego odcinka znajdują się tereny o funkcjach mieszkalnych. Są to tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej, objęte ochroną przed hałasem.

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

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

4.2.1.2 Charakterystyka terenów objętych programem, w tym liczba mieszkańców, gęstość zaludnienia oraz zakres przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku

Szczegółowy wykaz terenów objętych zakresem opracowania przedstawiony został w tabeli o naruszeniach wartości dopuszczalnych [patrz: Tabela 4-2]. Zestawienie przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu określonych wskaźnikami L_{DWN} i L_N oraz liczby mieszkańców objętych tym przekroczeniem na analizowanym odcinku drogi krajowej nr 22, określone w ramach opracowanej Mapy akustycznej [9], przedstawiono w tabelach poniżej.

Tabela 4-5 Przekroczenia wartości dopuszczalnych, L_{DWN} , przy DK nr 22, odcinek
Gr. Państwa - Kostrzyn

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

Tabela 4-6 Przekroczenia wartości dopuszczalnych L_N , przy DK nr 22, odcinek
Gr. Państwa - Kostrzyn

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

Tabela 4-7 Przekroczenia wartości dopuszczalnych, L_{DWN} , przy DK nr 22, odcinek
Gorzów Wlkp. - Zdroisko

Obszar województwa lubuskiego	Przekroczenia wskaźnika hałasu drogowego L_{DWN} w dB:				
	do 5 dB	> 5-10 dB	> 10-15 dB	> 15-20 dB	> 20 dB
	Stan warunków akustycznych środowiska				
	niedobry		zły		bardzo zły
Powierzchnia obszarów zagrożonych [km ²]	0,006	0,000	0,000	0,000	0,000
Liczba lokali mieszkalnych [tys.]	0,090	0,015	0,000	0,000	0,000
Liczba zagrożonych mieszkańców [tys.]	0,268	0,044	0,000	0,000	0,000
Liczba budynków szkolnych i przedszkolnych	0	0	0	0	0
Liczba budynków służby zdrowia, opieki społecznej i socjalnej	0	0	0	0	0
Inne obiekty budowlane istotne z punktu widzenia ochrony przed hałasem	0	0	0	0	0

Tabela 4-8 Przekroczenia wartości dopuszczalnych L_N , przy DK nr 22, odcinek
Gorzów Wlkp. - Zdroisko

Obszar województwa lubuskiego	Przekroczenia wskaźnika hałasu drogowego L_N w dB:				
	do 5 dB	> 5-10 dB	> 10-15 dB	> 15-20 dB	> 20 dB
	Stan warunków akustycznych środowiska				
	niedobry		zły		bardzo zły
Powierzchnia obszarów zagrożonych [km ²]	0,006	0,000	0,000	0,000	0,000
Liczba lokali mieszkalnych [tys.]	0,025	0,000	0,000	0,000	0,000
Liczba zagrożonych mieszkańców [tys.]	0,074	0,000	0,000	0,000	0,000
Liczba budynków szkolnych i przedszkolnych	0	0	0	0	0
Liczba budynków służby zdrowia, opieki społecznej i socjalnej	0	0	0	0	0
Inne obiekty budowlane istotne z punktu widzenia ochrony przed hałasem	0	0	0	0	0

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

Podstawowe informacje z zakresu danych techniczno – akustycznych dla drogi krajowej nr 22, na odcinkach objętych programem przedstawione zostały w tabeli [patrz: Tabela 4-9]. Dane poniższe stanowią informacje wejściowe do opracowanej mapy akustycznej.

Tabela 4-9 Charakterystyka techniczno – akustyczna źródła hałasu – DK 22

Nr drogi	Nazwa odcinka	Kilometraż		Długość odcinka [km]	Obciążenie ruchem		
		km początku	km końca		Pojazdy lekkie	Pojazdy ciężkie	SDR
DK22	Gr. Państwa - Kostrzyn	0,000	1,393	1,393	8160	1483	9643
DK22	Gorzów Wlkp - Zdroisko	64,778	71,805	7,027	7309	994	8303

4.2.2 Analiza materiałów, dokumentów i publikacji wykorzystanych w programie

Niniejszy program ochrony środowiska przed hałasem uwzględnia postanowienia zawarte w szeregu opracowań obejmujących swym zakresem tereny, na które oddziałuje analizowany odcinek drogi krajowej nr 22. W kolejnych rozdziałach przedstawiono problematykę hałasu ujętą w różnych materiałach opracowanych na szczeblu powiatowym i gminnym.

4.2.2.1 Istniejące powiatowe lub gminne programy ochrony środowiska

Poniżej, w tabeli, przedstawiono główne ustalenia powiatowych i gminnych programów ochrony środowiska dla analizowanego odcinka drogi krajowej nr 22, które mają odniesienie do niniejszego opracowania.

Tabela 4-10 Ustalenie w zakresie hałasu zawarte w powiatowych i gminnych programach ochrony środowiska

I.p.	Dokument	Ustalenia w zakresie hałasu
Powiatowe		
1	Program Ochrony Środowiska dla Powiatu Gorzowskiego na lata 2017-2020 z perspektywą do roku 2024 - uchwała Nr 193/XXXVII/2018 Rady Powiatu Gorzowskiego z dnia 26 kwietnia 2018 r.	<u>Cel:</u> Zmniejszenie uciążliwości hałasu dla mieszkańców powiatu Kierunek interwencji: II.1. Przeciwdziałanie powstawaniu hałasu komunikacyjnego <u>Działania:</u> 1). Modernizacja dróg 2). Budowa ścieżek rowerowych 3). Ocena stanu akustycznego środowiska i wykonanie map akustycznych dla obiektów, których eksploatacja może powodować negatywne oddziaływanie akustyczne na znacznych obszarach (drogi, linie kolejowe) i przekroczenie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku
Gminne		
1	Program Ochrony Środowiska dla Gminy Kłodawa na lata 2017-2020 z perspektywą na lata 2021-2024 - uchwała Nr XXX/239/17 dnia 06.09.2017 roku.	<u>Cel:</u> Ograniczenie uciążliwości akustycznej dla mieszkańców <u>Kierunki działań:</u> 6. Ochrona przed hałasem komunikacyjnym, m.in. przez budowę ekranów akustycznych 7. Realizacja inwestycji zmniejszających narażenie na hałas komunikacyjny (budowa obwodnic, modernizacja szlaków komunikacyjnych) 8. Zastosowanie zmniejszenia prędkości pojazdów wraz z pomiarem prędkości w miejscach przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu 9. Zachowanie wymaganych przepisami prawa standardów klimatu akustycznego Utrzymanie poziomu hałasu poniżej dopuszczalnego lub co najmniej na tym poziomie

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

Tereny w otoczeniu przedmiotowych odcinków drogowych nie są objęte żadnym z obowiązujących miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego.

4.3 Część graficzna

Rozkład poziomu hałasu w stanie obecnym, po podjęciu działań naprawczych oraz różnica w rozkładzie poziomu hałasu spowodowana podjętymi działaniami naprawczymi została zilustrowana na załączniku graficznym nr 5-1.

Rozdział 5 DROGA KRAJOWA NR 27, POWIAT ZIELONOGÓRSKI

5.1 Część opisowa

5.1.1 Opis obszaru objętego zakresem programu

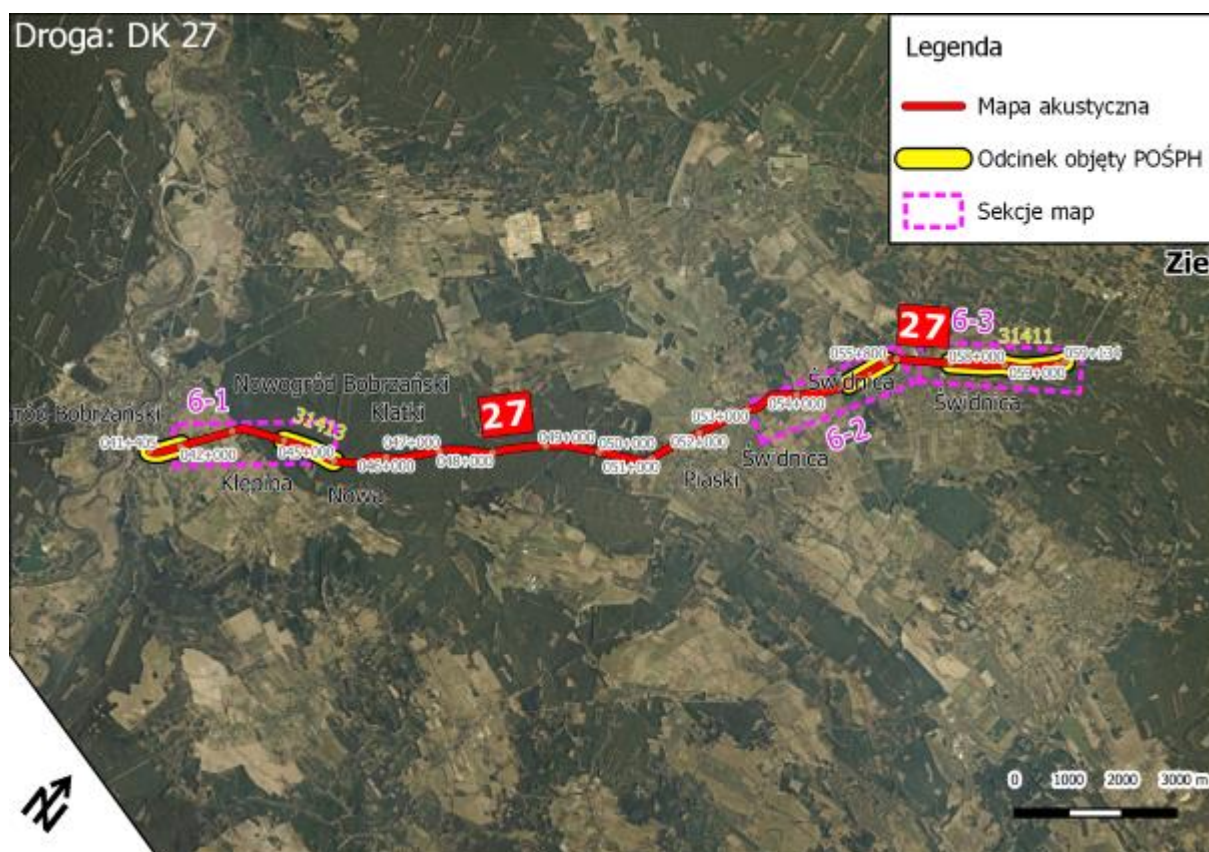
Przedmiotowe odcinki drogi nr 27 o łącznej długości 17,713 km łączą Nowogród Bobrzański z Zieloną Górą, przechodząc przez powiat zielonogórski. Analizowane odcinki to części drogi pomiędzy granicą państwa z Niemcami w miejscowości Przewóz, a Zieloną Górą. Mapą akustyczną objęto dwa odcinki, na których obciążenie ruchem przekracza 3 miliony pojazdów rocznie:

Tabela 5-1 Odcinki drogi objęte zakresem mapy akustycznej [9]

Nr drogi	Numer odcinka	Nazwa odcinka	km początku	km końca	Długość odcinka [km]
DK27	31413	Nowogród Bobrzański - Świdnica	41,421	55,795	14,374
DK27	31411	Świdnica – Zielona Góra	55,795	59,134	3,339

Granice obszaru analizowanego w niniejszym programie stanowią izoliny dopuszczalnych poziomów dźwięku określonych wskaźnikami L_{DWN} i L_N . Granice te określono w opracowanej mapie akustycznej [9]. Sięgają one na terenach otwartych kilkudziesięciu metrów od osi drogi. Obszar, na którym występują przekroczenia dopuszczalnych poziomów dźwięku, a tym samym stanowiący zakres niniejszego Programu [...], ma powierzchnię około 0,02 km².

Na rysunku [patrz: Rysunek 5-1] przedstawiono orientacyjną lokalizację odcinka drogi krajowej nr 27 objętej zakresem niniejszego rozdziału wraz ze wskazaniem obszarów z przekroczeniem dopuszczalnych poziomów hałasu.



5.1.2 Naruszenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku wraz z podaniem ich zakresu

Zakres naruszeń dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku pochodzącego od ruchu pojazdów odbywającego się po analizowanym odcinku drogi krajowej nr 27 przedstawiono w tabeli [patrz: Tabela 5-2]. W tabeli zestawiono opis zakresu przekroczeń wartości dopuszczalnych w przyporządkowaniu do poszczególnych odcinków, dla których wartość wskaźnika M jest większa/równa od 0.

Tabela 5-2 Naruszenia dopuszczalnych poziomów hałasu wraz z podaniem zakresu naruszenia na opolskim odcinku DK nr 27.

Lp.	Kilometraż		Zakres naruszeń dopuszczalnych wartości poziomu hałasu wyrażonego wskaźnikiem L_{DWN}	Gmina	Liczba mieszkańców	Wskaźnik M
	od km	do km				
1	41+950	42+010	L_{DWN} i L_N : przekroczenie po lewej stronie drogi w zakresie 5-10 dB (na wysokości miasta Nowogród Bobrzański). Teren zabudowany (zabudowa jednorodzinna), z mieszkańcami. Szerokość pasa przekroczeń ok. 40. Długość przekroczeń ok. 60 m	Nowogród Bobrzański	3	0,85/
2	44+440	44+500	L_{DWN} : przekroczenie po lewej stronie drogi w zakresie 0-5 dB (na wysokości miejscowości Bogaczów). Teren zabudowany (zabudowa jednorodzinna), z mieszkańcami. Szerokość pasa przekroczeń ok. 20. Długość przekroczeń ok. 60 m L_N : brak przekroczeń.	Nowogród Bobrzański	3	0,38/
3	54+570	54+600	L_{DWN} i L_N : przekroczenie po prawej stronie drogi w zakresie 0-5 dB (na wysokości miasta Świdnica). Teren zabudowany (zabudowa jednorodzinna), z mieszkańcami. Szerokość pasa przekroczeń ok. 40. Długość przekroczeń ok. 30 m	Świdnica	3	0/
4	55+150	55+750	L_{DWN} i L_N : przekroczenie po prawej i lewej stronie drogi w zakresie 5-10 dB (na wysokości miasta Świdnica). Teren zabudowany (zabudowa jednorodzinna, dwurodzinna), z mieszkańcami. Szerokość pasa przekroczeń ok. 50. Długość przekroczeń ok. 600 m	Świdnica	96	17,85/
5	57+850	58+000	L_{DWN} i L_N : przekroczenie po prawej i lewej stronie drogi w zakresie 5-10 dB (na wysokości miasta Świdnica). Teren zabudowany (zabudowa jednorodzinna), z mieszkańcami. Szerokość pasa przekroczeń ok. 50. Długość przekroczeń ok. 150 m	Świdnica	12	0,19/
6	58+250	58+350	L_{DWN} i L_N : przekroczenie po prawej stronie drogi w zakresie 0-5 dB (na wysokości miasta Wilkanowo). Teren zabudowany (zabudowa jednorodzinna, dwurodzinna), z mieszkańcami. Szerokość pasa przekroczeń ok. 40. Długość przekroczeń ok. 100 m	Świdnica	32	1,56/

5.1.3 Podstawowe kierunki i zakres działań niezbędnych do przywrócenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku

Na rozpatrywanym odcinku drogi krajowej nr 27 stwierdzono przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku. Szczegółowy opis wielkości przekroczeń przedstawiony został w poprzednim rozdziale.

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

Zgodnie z planami inwestycyjnymi GDDKiA przedstawionym w piśmie nr O.ZG.I-2.534.06.2018.hj z dnia 2 sierpnia 2018 r. na analizowanym odcinku drogi przewiduje się budowę obwodnicy miejscowości Nowogród Bobrzański, co przyczyni się do poprawy klimatu akustycznego drogi przebiegającej przez miasto. Z danych udostępnionych przez GDDKiA pochodzących z Generalnego Pomiaru Ruchu przeprowadzonego w 2015 roku wynika, że ilość pojazdów silnikowych wjeżdżających do miejscowości Nowogród Bobrzański wynosi 5154 pojazdów, a wyjeżdżających 9922 pojazdów. Na odcinku Nowogród Bobrzański-Świdnica porusza się 8928 pojazdów. Z przedstawionych danych można wywnioskować, że budowa obwodnicy pozwoli na redukcję liczby wjeżdżających pojazdów do miejscowości o ok. 1/5 ich ogólnej liczby. Budowa obwodnicy zapewni poprawę warunków akustycznych o ok. 0,5-1 dB. Drugim działaniem planowanym przez GDDKiA jest poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego w ramach Programu Likwidacji Miejsc Niebezpiecznych. Rozbudowa

skrzyżowań, korekta łuków, budowa zatok autobusowych oraz oświetlenia w sposób istotny pozytywnie wpłynie na klimat akustyczny w otoczeniu drogi. Przewiduje się także przebudowę drogi na odcinku Świdnica-Zielona Góra. Na wskazanym odcinku istnieją przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu i z uwagi na to zaleca się podczas przebudowy ustawienie ekranów akustycznych w miejscach naruszeń [patrz: Tabela 2-2], które pozwolą przywrócić dopuszczalny poziom hałasu. Potencjalną skuteczność ekranów akustycznych przedstawiono na załączniku graficznym 6-3-LDWN-b. Z kolei załącznik 6-3-LDWN przedstawia skuteczność działań ograniczających się do przebudowy drogi.

Tabela 5-3 Zestawienie kierunków i działań naprawczych niezbędnych do utrzymania dopuszczalnych poziomów hałasu w otoczeniu drogi krajowej nr 27

Lp.	Orientacyjny kilometraż odcinka		Działania naprawcze	Uzasadnienie planowanych działań	Szacunkowe Koszty	Termin realizacji
	od km	do km				
1	41+405	42+000	Budowa obwodnicy Nowogrodu Bobrzańskiego. Poprawa bezpieczeństwa drogowego w ramach Programu Likwidacji Miejsc Niebezpiecznych (budowa chodnika).	Na badanym odcinku drogi stwierdzono przekroczenie w zakresie 5-10 dB	b.d.	b.d.
2			O ile budowa obwodnicy Nowogrodu Bobrzańskiego nie wyeliminuje przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu na terenie chronionym, co powinno zostać zweryfikowane badaniami poziomu hałasu, należy wprowadzić do treści dokumentów planistycznych informację o zasięgu występowania przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu komunikacyjnego w środowisku.		15000,00	2022
3	44+000	45+000	Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego w ramach programu Program Likwidacji Miejsc Niebezpiecznych (rozbudowa istniejących skrzyżowań, korekta łuków, budowa zatok autobusowych i oświetlenia wraz z wprowadzeniem przekroju 2+1).	Na badanym odcinku drogi stwierdzono przekroczenie w zakresie 0-5 dB	b. d.	b.d.
4	57+000	59+134	Przebudowa drogi krajowej nr 27 na odcinku Świdnica – Zielona Góra. W ramach planowanej przebudowy drogi, należy przeanalizować możliwość techniczną realizacji ekranów akustycznych i jeżeli będzie taka możliwość zrealizować ekrany akustyczne.	Na badanym odcinku drogi stwierdzono przekroczenie w zakresie 5-10 dB	b. d.	b.d.
5	41+405	59+134	Wprowadzenie do treści dokumentów planistycznych (opracowań ekofizjograficznych, studiów uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego, miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego) informacji o zasięgu występowania przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu od drogi krajowej nr 27 celem prowadzenia gospodarki przestrzennej uwzględniającej potrzebę minimalizacji narażenia mieszkańców na hałas**		15000,00	2022
6			Prowadzenie przeglądów stanu technicznego nawierzchni drogowej *			Zadanie statutowe GDDKiA
Odpowiedzialny:			* Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad ** władze lokalne gminne / powiatowe			

5.2 Uzasadnienie zakresu zagadnień określonych w programie

5.2.1 Dane i wnioski ze sporządzonych map akustycznych

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

W ramach mapy akustycznej wykonanej dla dróg krajowych o ruchu powyżej 3 milionów pojazdów analizą objęto osiemnastokilometrowy odcinek drogi krajowej nr 27. Odcinek ten oddziałuje na 2 gminy powiatu zielonogórskiego [patrz: Tabela 2-4]

Tabela 5-4 Spis gmin i powiatów objętych zakresem oddziaływania wykazanym w mapie akustycznej – Droga krajowa nr 27

Gmina	Powiat
Nowogród Bobrzański	zielonogórski
Świdnica	zielonogórski

W bezpośrednim sąsiedztwie analizowanego odcinka znajdują się tereny o funkcjach mieszkalnych. Są to tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej oraz dwurodzinnej, objęte ochroną przed hałasem.

Duża część terenów objętych prawną ochroną przed hałasem wyszczególniona została w ramach miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, a pozostałe ujęte są w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego poszczególnych gmin. Szczegółowa identyfikacja rodzajów terenów objętych ochroną przed hałasem, wraz z klasyfikacją do poszczególnych rodzajów terenu zgodnie z tabelą dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku, przedstawiona została w ramach Mapy akustycznej [9] na mapach wrażliwości hałasowej obszarów dla L_{DWN} oraz L_N .

5.2.1.2 Charakterystyka terenów objętych programem, w tym liczba mieszkańców, gęstość zaludnienia oraz zakres przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku

Szczegółowy wykaz terenów objętych zakresem opracowania przedstawiony został w tabeli o naruszeniach wartości dopuszczalnych [patrz: Tabela 5-2]. Zestawienie przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu określonych wskaźnikami L_{DWN} i L_N oraz liczby mieszkańców objętych tym przekroczeniem na analizowanym odcinku drogi krajowej nr 27, określone w ramach opracowanej Mapy akustycznej [9], przedstawiono w tabelach poniżej.

Tabela 5-5 Przekroczenia wartości dopuszczalnych, L_{DWN} , przy DK nr 27, odcinek Nowogród Bobrzański - Świdnica

Obszar województwa lubuskiego	Przekroczenia wskaźnika hałasu drogowego L_{DWN} w dB:				
	do 5 dB	> 5-10 dB	> 10-15 dB	> 15-20 dB	> 20 dB
	Stan warunków akustycznych środowiska				
	niedobry		zły		bardzo zły
Powierzchnia obszarów zagrożonych [km ²]	0,030	0,006	0,000	0,000	0,000
Liczba lokali mieszkalnych [tys.]	0,015	0,001	0,000	0,000	0,000
Liczba zagrożonych mieszkańców [tys.]	0,045	0,003	0,000	0,000	0,000
Liczba budynków szkolnych i przedszkolnych	0	0	0	0	0
Liczba budynków służby zdrowia, opieki społecznej i socjalnej	0	0	0	0	0
Inne obiekty istotne z punktu widzenia ochrony przed hałasem	0	0	0	0	0

Tabela 5-6 Przekroczenia wartości dopuszczalnych L_N , przy DK nr 27, odcinek Nowogród Bobrzański – Świdnica

Obszar województwa lubuskiego	Przekroczenia wskaźnika hałasu drogowego L_N w dB:				
	do 5 dB	> 5-10 dB	> 10-15 dB	> 15-20 dB	> 20 dB
	Stan warunków akustycznych środowiska				
	niedobry		zły		bardzo zły
Powierzchnia obszarów zagrożonych [km ²]	0,029	0,003	0,000	0,000	0,000
Liczba lokali mieszkalnych [tys.]	0,004	0,000	0,000	0,000	0,000
Liczba zagrożonych mieszkańców [tys.]	0,012	0,000	0,000	0,000	0,000
Liczba budynków szkolnych i przedszkolnych	0	0	0	0	0
Liczba budynków służby zdrowia, opieki społecznej i socjalnej	0	0	0	0	0
Inne obiekty istotne z punktu widzenia ochrony przed hałasem	0	0	0	0	0

Tabela 5-7 Przekroczenia wartości dopuszczalnych L_{DWN} , przy DK nr 27, odcinek Świdnica - Zielona Góra

Obszar województwa lubuskiego	Przekroczenia wskaźnika hałasu drogowego L_{DWN} w dB:				
	do 5 dB	> 5-10 dB	> 10-15 dB	> 15-20 dB	> 20 dB
	Stan warunków akustycznych środowiska				
	niedobry	zły		bardzo zły	
Powierzchnia obszarów zagrożonych [km ²]	0,011	0,001	0,000	0,000	0,000
Liczba lokali mieszkalnych [tys.]	0,008	0,003	0,000	0,000	0,000
Liczba zagrożonych mieszkańców [tys.]	0,024	0,010	0,000	0,000	0,000
Liczba budynków szkolnych i przedszkolnych	0	0	0	0	0
Liczba budynków służby zdrowia, opieki społecznej i socjalnej	0	0	0	0	0
Inne obiekty budowlane istotne z punktu widzenia ochrony przed hałasem	0	0	0	0	0

Tabela 5-8 Przekroczenia wartości dopuszczalnych L_N , przy DK nr 27, odcinek Świdnica - Zielona Góra

Obszar województwa lubuskiego	Przekroczenia wskaźnika hałasu drogowego L_N w dB:				
	do 5 dB	> 5-10 dB	> 10-15 dB	> 15-20 dB	> 20 dB
	Stan warunków akustycznych środowiska				
	niedobry	zły		bardzo zły	
Powierzchnia obszarów zagrożonych [km ²]	0,012	0,001	0,000	0,000	0,000
Liczba lokali mieszkalnych [tys.]	0,005	0,000	0,000	0,000	0,000
Liczba zagrożonych mieszkańców [tys.]	0,016	0,000	0,000	0,000	0,000
Liczba budynków szkolnych i przedszkolnych	0	0	0	0	0
Liczba budynków służby zdrowia, opieki społecznej i socjalnej	0	0	0	0	0
Inne obiekty budowlane istotne z punktu widzenia ochrony przed hałasem	0	0	0	0	0

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

Podstawowe informacje z zakresu danych techniczno – akustycznych dla drogi krajowej nr 27, na odcinkach objętych Programem [...] przedstawione zostały w tabeli [patrz: Tabela 5-9]. Dane poniższe stanowiły informacje wejściowe do opracowanej mapy akustycznej.

Tabela 5-9 Charakterystyka techniczno – akustyczna źródła hałasu – DK 27

Nr drogi	Nazwa odcinka	Kilometraż		Długość odcinka [km]	Obciążenie ruchem		
		km początku	km końca		Pojazdy lekkie	Pojazdy ciężkie	SDR
DK27	Nowogród Bobrzański - Świdnica	41,421	55,795	14,374	7674	1254	8928
DK27	Świdnica – Zielona Góra	55,795	59,134	3,339	8542	1380	9922

5.2.2 Analiza materiałów, dokumentów i publikacji wykorzystanych w programie

Niniejszy program ochrony środowiska przed hałasem uwzględnia postanowienia zawarte w szeregu opracowań obejmujących swym zakresem tereny, na które oddziałuje analizowany odcinek drogi krajowej nr 27. W kolejnych rozdziałach przedstawiono problematykę hałasu ujętą w różnych materiałach opracowanych na szczeblu powiatowym i gminnym.

5.2.2.1 Istniejące powiatowe lub gminne programy ochrony środowiska

Poniżej, w tabeli, przedstawiono główne ustalenia powiatowych i gminnych programów ochrony środowiska dla analizowanego odcinka drogi krajowej nr 27, które mają odniesienie do niniejszego opracowania.

Tabela 5-10 Ustalenie w zakresie hałasu zawarte w powiatowych i gminnych programach ochrony środowiska

I.p.	Dokument	Ustalenia w zakresie hałasu
Powiatowe		
1	Program ochrony środowiska dla powiatu zielonogórskiego na lata 2004 –2011 – uchwała Rady Powiatu Zielonogórskiego Nr 115/XVI/04 z dnia 29 września 2004 r.	<u>Cel:</u> Zmniejszenie uciążliwości hałasu komunikacyjnego, zwłaszcza na terenach zabudowanych <u>Kierunki działań:</u> 1. Budowa ekranów akustycznych, nowych tras obwodnicowych. 2. Szczegółowa inwentaryzacja miejsc o największym natężeniu ruchu drogowego 3. Monitoring hałasu drogowego w wyznaczonych punktach, dokonanie oceny akustycznej wybranych miejsc 4. Wprowadzanie do miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego zapisów odnośnie standardów akustycznych dla poszczególnych terenów 5. Preferowanie rozwiązań projektowych najmniej konfliktowych dla środowiska przy opiniowaniu raportów oddziaływania na środowisko.
Gminne		
1	Aktualizacji Programu Ochrony Środowiska dla Gminy Nowogród Bobrzański na lata 2012-2015 z perspektywa na lata 2016-2019 - uchwała Nr XXXVI/213/2016 Rady Miejskiej w Nowogrodzie Bobrzańskim z dnia 28 listopada 2016 r.	<u>Cel:</u> Ochrona przed hałasem i promieniowaniem elektromagnetycznym. <u>Zadania krótkoterminowe:</u> 1. Remont dróg na terenie miasta i modernizacja nawierzchni chodników (w tym utwardzenie dróg lub poboczy w celu redukcji wtórnego unosu pyłu z dróg) 2. Remont dróg gminnych <u>Zadania długoterminowe:</u> 1. Remonty dróg (w tym utwardzenie dróg lub poboczy w celu redukcji wtórnego unosu pyłu z dróg) 2. Budowa nowych i rozbudowa istniejących ścieżek rowerowych Miedzy innymi w ramach realizacji celu ochrony przed hałasem zrealizowana zostanie obwodnica m. Nowogród Bobrzański na drodze krajowej nr 27.
	Program ochrony środowiska dla Gminy Świdnica na lata 2014-2017 z uwzględnieniem lat 2018-2021 – uchwała Nr XIII/90/2015 Rady Gminy Świdnica z 10 września 2015 r.	<u>Cel:</u> Podniesienie komfortu akustycznego mieszkańców <u>Kierunki działań:</u> 1. Wprowadzanie pasów zieleni przy drogach, zieleni niskiej i wysokiej, instalowanie ekranów akustycznych przy trasach o największym natężeniu ruchu. 2. Działania modernizacyjne, m.in. stosowanie dźwiękochłonnych elewacji budynków, stosowanie stolarki okiennej na okna o podwyższonym wskaźniku izolacyjności akustycznej właściwej ($R_w > 30 \text{ dB}$) w budynkach narażonych na ponadnormatywny hałas i nowobudowanych obiektach. 3. Edukacja ekologiczna w zakresie zapobiegania nadmiernej emisji hałasu w gminie. 4. Dostosowanie przedsiębiorstw do obowiązujących standardów emisji hałasu do środowiska. 4. Kontrola przestrzegania przez zakłady przemysłowe poziomów hałasu określonych w decyzjach administracyjnych. 5. Wyznaczanie w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego obszarów chronionych przed hałasem. 6. Dalszy, systematyczny monitoring poziomu hałasu w tym zwiększenie liczby punktów oraz doskonalenie metod pomiarów

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

Podstawowymi aktami prawa miejscowego określającymi warunki ochrony akustycznej dla poszczególnych kategorii użytkowania przestrzeni są miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego. Analiza miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego sąsiadujących z drogą krajową nr 27 wykazała, iż tereny objęte niniejszym programem ochrony środowiska przed hałasem nie posiadają uchwalonych miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego.

5.3 Część graficzna

Oddziaływanie akustyczne drogi krajowej nr 27 na odcinkach, na których występują w chwili obecnej naruszenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku przedstawiono na mapach nr **6-1**, **6-2** oraz **6-3**. Mapy te prezentują oddziaływanie akustyczne w chwili obecnej, tj., oddziaływanie stwierdzone na etapie

opracowania mapy akustycznej, oddziaływanie prognozowane po podjęciu działań naprawczych oraz różnicę pomiędzy stanem prognozowanym, a stanem obecnym. Różnica ta w przypadku map 1-3 przyjmuje w całym obszarze podobną wartość wynikającą ze spadku mocy akustycznej planowanych do modernizacji dróg. W przypadku mapy oznaczonej symbolem **6-3-b** pokazano dodatkowo skuteczność działania polegającego na budowie ekranów akustycznych. Ekran akustyczny w wybranych miejscach mogłyby być zrealizowane w ramach planowanej przebudowy drogi nr 27 na odcinku 57+360 – 59+095.

Rozdział 6 DROGA KRAJOWA NR 29, POWIATY: SŁUBICKI, KROŚNIENSKI

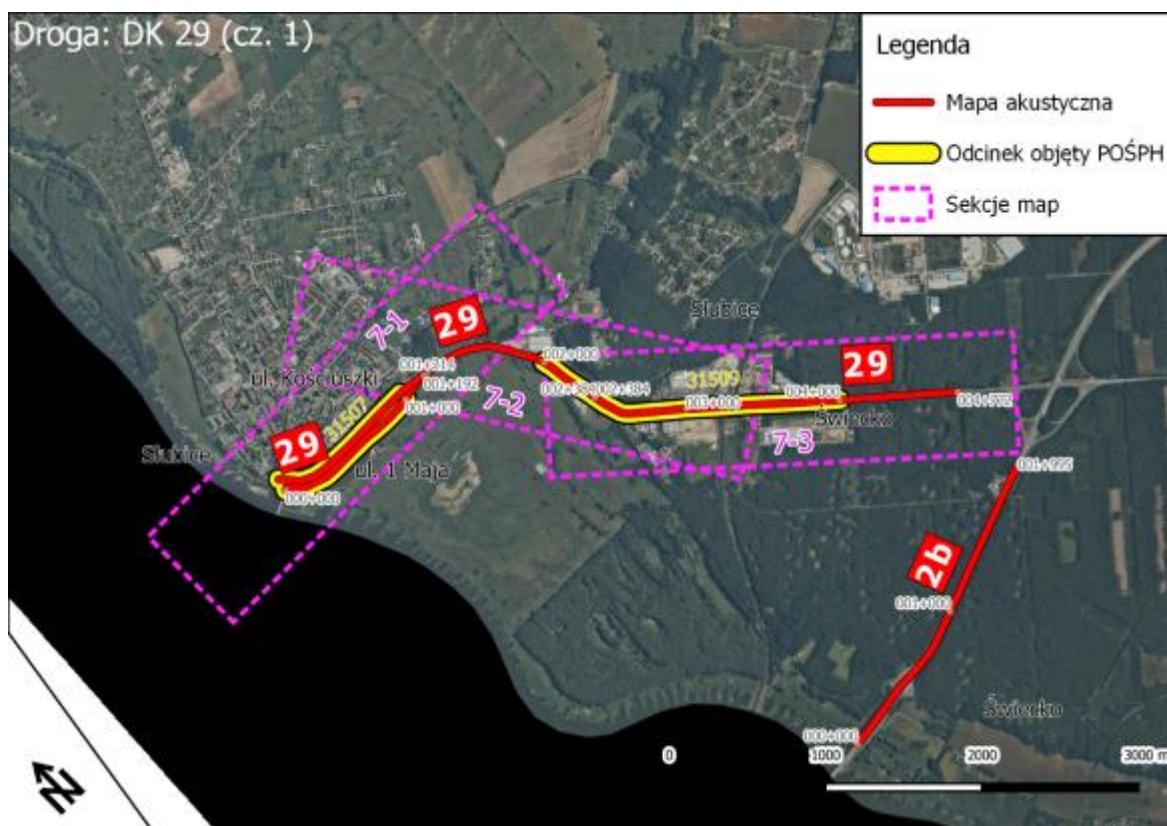
6.1 Część opisowa

6.1.1 Opis obszaru objętego zakresem programu

Droga krajowa nr 29 prowadzi od granicy z Niemcami w Słubicach do Połupina koło Krosna Odrzańskiego. Odcinki drogi nr 29 o łącznej długości 9,209 km, objęte mapą akustyczną, obejmują: granicę państwa z Niemcami – Słubice i Słubice przejście oraz miejscowość Krosno Odrzańskie. Mapą akustyczną objęto pięć odcinków, na których obciążenie ruchem przekracza 3 miliony pojazdów rocznie [patrz: Tabela 6-1]

Tabela 6-1 Odcinki drogi nr 29 objęte mapą akustyczną, w ramach których zidentyfikowano tereny z przekroczeniami dopuszczalnego poziomu hałasu.

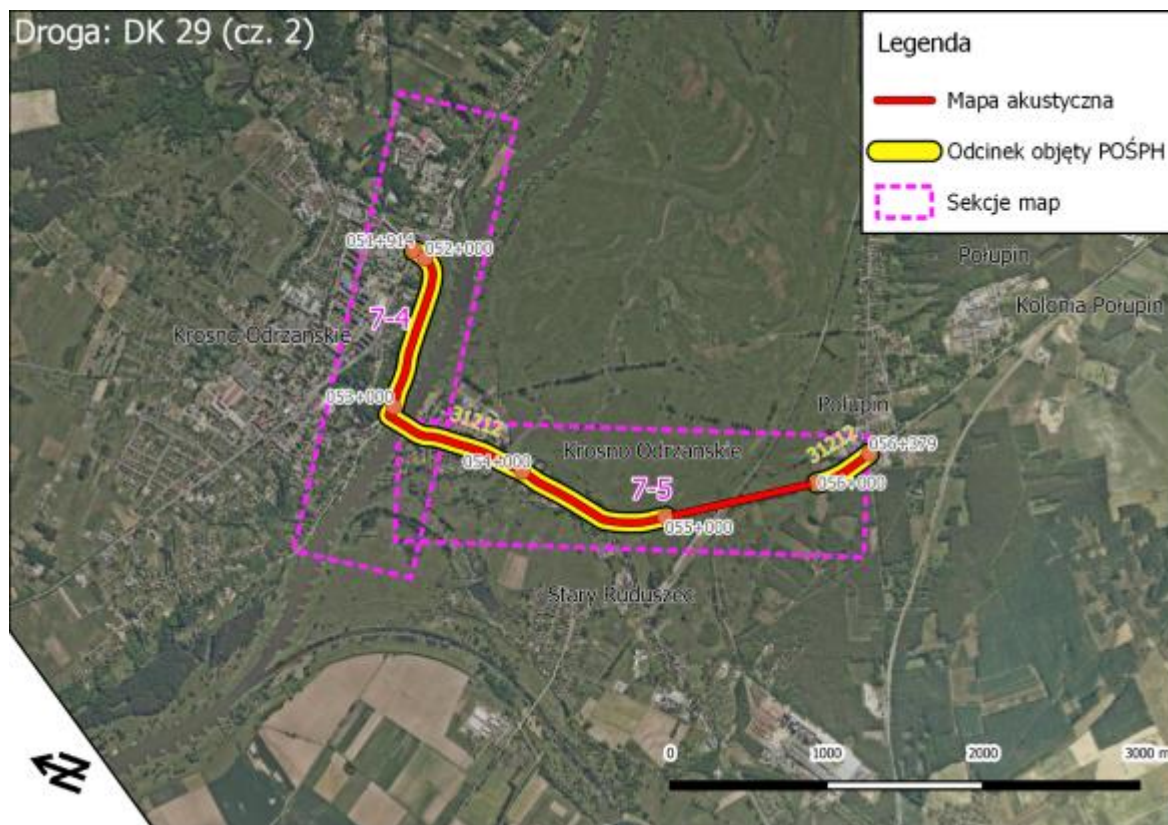
Nr drogi	Numer odcinka	Nazwa odcinka	km początku	km końca	Długość odcinka [km]
DK29	31507	Gr. Państwa - Słubice	0,000	1,188	1,188
DK29	31508	Słubice (Przejście 1)	1,188	2,384	1,196
DK29	31509	Słubice (Przejście 2)	2,384	4,772	2,388
DK29	31212	Krosno Odrzańskie (Przejście)	51,915	56,352	4,437



Rysunek 6-1 Poglądowa lokalizacja analizowanego odcinka drogi krajowej nr 29 (Słubice) Sekcje map 7-1 oraz 7-3 skuteczności podejmowanych działań naprawczych.

Na rysunkach [patrz: Rysunek 6-1, Rysunek 6-2] przedstawiono orientacyjną lokalizację odcinków drogi krajowej nr 29 objętej zakresem niniejszego rozdziału wraz ze wskazaniem obszarów z przekroczeniem dopuszczalnych poziomów hałasu.

Granice obszaru analizowanego w niniejszym programie stanowią izoliny dopuszczalnych poziomów dźwięku określonych wskaźnikami L_{DWN} i L_N . Granice te określono w opracowanej mapie akustycznej [9]. Sięgają one na terenach otwartych kilkudziesięciu metrów od osi drogi. Obszar, na którym występują przekroczenia dopuszczalnych poziomów dźwięku, a tym samym stanowiący zakres niniejszego Programu [...], ma powierzchnię $\sim 0,13 \text{ km}^2$.



Lp.	Kilometraż		Zakres naruszeń dopuszczalnych wartości poziomu hałasu wyrażonego wskaźnikiem L_{DWN}	Gmina	Liczba mieszkańców	Wskaźnik M
	od km	do km				
			ok. 20 m. Długość przekroczeń ok. 50 m. L_N : brak przekroczeń			
3	2+350	2+380	L_{DWN} i L_N : przekroczenie po prawej stronie drogi w zakresie 0-5 dB. Teren zabudowany (zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna). Szerokość pasa przekroczeń ok. 40 m. Długość przekroczeń ok. 30 m.	Ślubice	9	5,99
4	2+600	2+750	L_{DWN} i L_N : przekroczenie po prawej stronie drogi w zakresie 0-5 dB. Teren zabudowany (zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna). Szerokość pasa przekroczeń ok. 50 m. Długość przekroczeń ok. 100 m.	Ślubice	18	24,56
5	3+250	3+470	L_{DWN} i L_N : przekroczenie po prawej stronie drogi w zakresie 5-10 dB. Teren zabudowany (zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna). Szerokość pasa przekroczeń ok. 50 m. Długość przekroczeń ok. 200 m.	Ślubice	33	65,75
6	51+950	53+000	L_{DWN} i L_N : przekroczenie po prawej stronie drogi w zakresie 5-10 dB. Teren zabudowany (zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna, wielorodzinna, szkoły). Szerokość pasa przekroczeń ok. 40 m. Długość przekroczeń ok. 1050 m.	Krosno Odrzańskie	644	75,45
7	51+950	52+000	L_{DWN} i L_N : przekroczenie po lewej stronie drogi w zakresie 0-5 dB. Teren zabudowany (zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna). Szerokość pasa przekroczeń ok. 50 m. Długość przekroczeń ok. 50 m.	Krosno Odrzańskie	6	0,94
8	53+250	53+900	L_{DWN} i L_N : przekroczenie po lewej i prawej stronie drogi w zakresie 0-5 dB. Teren zabudowany (zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna, wielorodzinna). Szerokość pasa przekroczeń ok. 50 m. Długość przekroczeń ok. 500 m.	Krosno Odrzańskie	1130	6,99
9	54+000	54+650	L_{DWN} i L_N : przekroczenie po lewej i prawej stronie drogi w zakresie 5-10 dB. Teren zabudowany (zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna, dwurodzinna, wielorodzinna, szkoły). Szerokość pasa przekroczeń ok. 50 m. Długość przekroczeń ok. 600 m.	Krosno Odrzańskie	367	53,98
10	56+100	56+350	L_{DWN} i L_N : przekroczenie po lewej i prawej stronie drogi w zakresie 5-10 dB. Teren zabudowany (zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna). Szerokość pasa przekroczeń ok. 30 m. Długość przekroczeń ok. 250 m.	Dąbie	15	3,16

6.1.3 Podstawowe kierunki i zakres działań niezbędnych do przywrócenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku

Na rozpatrywanym odcinku drogi krajowej nr 29 stwierdzono przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku. Szczegółowy opis wielkości przekroczeń przedstawiony został w rozdziale wcześniej.

Podstawowe kierunki działań mających na celu doprowadzenie stanu klimatu akustycznego do warunków normatywnych w ramach wymienionych obszarów z przekroczeniami przedstawione zostały w tabeli [patrz: Tabela 6-3]. Tabela ta stanowi także harmonogram realizacji Programu [...]. Prezentowane działania wybrane zostały z katalogu środków prezentowanych w rozdziale 1.1.6, w ramach którego zebrano i opisano podstawowe kierunki i zakresy działań niezbędnych do przywrócenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku.

Zgodnie z planami inwestycyjnymi GDDKiA przedstawionym w piśmie nr O.ZG.I-2.534.06.2018.hj z dnia 2 sierpnia 2018 roku, na analizowanym odcinku drogi planowana jest budowa obwodnicy miejscowości Ślubice. Z danych udostępnionych przez GDDKiA pochodzących z Generalnego Pomiaru Ruchu przeprowadzonego w 2015 roku wynika, że ilość pojazdów silnikowych wjeżdżających do miejscowości Ślubice to 7941 aut, a wyjeżdżających to 10948 pojazdów. Na odcinku Gr. Państwa – Ślubice porusza się 8444 pojazdów. Z przedstawionych danych można wywnioskować, że budowa obwodnicy pozwoli na redukcję liczby wjeżdżających pojazdów do miejscowości o ok. 1/3 ich ogólnej liczby. Budowa obwodnicy zapewni poprawę standardów akustycznych o ok. 1-2 dB.

Kolejnym działaniem, w miejscowości Krosno Odrzańskie jest budowa nowego mostu nad kanałem rzeki Odry. Inwestycja ta może wpłynąć pozytywnie na klimat akustyczny terenów z nią sąsiadujących pod warunkiem, iż już na etapie postępowania w sprawie wydania decyzji środowiskowej zapewni się zastosowanie odpowiednich

środków ochrony przed hałasem, a po oddaniu mostu do użytkowania wykonanie analizy porealizacyjnej w zakresie oddziaływania akustycznego.

Tabela 6-3 Zestawienie kierunków i działań niezbędnych do przywrócenia dopuszczalnych poziomów hałasu w otoczeniu drogi krajowej nr 29

Lp.	Orientacyjny kilometr odcinka		Działania naprawcze	Uzasadnienie planowanych działań	Szacunkowe Koszty	Termin realizacji
	od km	do km				
1	0+000	1+000	Budowa obwodnicy miejscowości Słubice.*	Na odcinku drogi stwierdzono przekroczenia w zakresie 0-5 dB.	110.000.000,00	b. d.
			Przeprowadzenie pomiarów poziomu hałasu na terenie miasta Słubice, przy DK 29, celem stwierdzenia czy realizacja obwodnicy zapewniła dostateczny spadek poziomu hałasu w mieście.*		2.500,00	po zrealizowaniu obwodnicy
2	2+000	4+000	Budowa obwodnicy miejscowości Słubice.*	Na odcinku drogi stwierdzono przekroczenia w zakresie 5-10 dB.	110.000.000,00	b. d.
			Przeprowadzenie pomiarów poziomu hałasu na terenie miasta Słubice, przy DK 29, celem stwierdzenia czy realizacja obwodnicy zapewniła dostateczny spadek poziomu hałasu w mieście.*		2.500,00	po zrealizowaniu obwodnicy
3	51+914	56+397	Rozbudowa drogi w miejscowości Krosno Odrzańskie (budowa nowego mostu nad kanałem rzeki Odry).*	Na odcinku drogi stwierdzono przekroczenia w zakresie 5-10 dB.	b. d.	2022
			Wprowadzenie do treści dokumentów planistycznych (opracowań ekofizjograficznych, studiów uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego, miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego) informacji o zasięgu występowania przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu od drogi krajowej nr 27 celem prowadzenia gospodarki przestrzennej uwzględniającej potrzebę minimalizacji narażenia mieszkańców na hałas**		15.000,00	2022
4	0+000 2+000 51+914	1+000 4+000 56+397	Prowadzenie przeglądów stanu technicznego nawierzchni drogowej *	Na badanym odcinku drogi stwierdzono przekroczenia w zakresie 5-10 dB.	Zadanie Własne GDDKiA	Zadanie ciągłe

* odpowiedzialna Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad
** władze lokalne (gminne / powiatowe)

6.2 Uzasadnienie zakresu zagadnień określonych w programie

6.2.1 Dane i wnioski ze sporządzonych map akustycznych

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

W ramach mapy akustycznej wykonanej dla dróg krajowych o ruchu powyżej 3 milionów pojazdów analizą objęto dziewięciokilometrowy odcinek drogi krajowej nr 29. Odcinek ten oddziałuje na 2 gminy wchodzące w skład 2 powiatów [patrz: Tabela 2-4]

Tabela 6-4 Spis gmin i powiatów objętych zakresem oddziaływania wykazany w mapie akustycznej – Droga krajowa nr 29

Gmina	Powiat
Słubice	słubicki
Krosno Odrzańskie	krośnieński
Dąbie	krośnieński

W bezpośrednim sąsiedztwie analizowanego odcinka znajdują się tereny o funkcjach mieszkalnych. Są to tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej, objęte ochroną przed hałasem. Duża część terenów objętych prawną ochroną przed hałasem wyszczególniona została w ramach miejscowych planów

zagospodarowania przestrzennego, a pozostałe ujęte są w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego poszczególnych gmin.

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

6.2.1.2 Charakterystyka terenów objętych programem, w tym liczba mieszkańców, gęstość zaludnienia oraz zakres przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku

Szczegółowy wykaz terenów objętych zakresem opracowania przedstawiony został w tabeli o naruszeniach wartości dopuszczalnych [patrz: Tabela 2-2]. Zestawienie przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu określonych wskaźnikami L_{DWN} i L_N oraz liczby mieszkańców objętych tym przekroczeniem na analizowanym odcinku drogi krajowej nr 29, określone w ramach opracowanej Mapy akustycznej [9], przedstawiono w tabelach poniżej.

Tabela 6-5 Przekroczenia wartości dopuszczalnych, L_{DWN} , przy DK nr 29, odcinek Gr. Państwa - Słubice

Obszar województwa lubuskiego	Przekroczenia wskaźnika hałasu drogowego L_{DWN} w dB:				
	do 5 dB	> 5-10 dB	> 10-15 dB	> 15-20 dB	> 20 dB
	Stan warunków akustycznych środowiska				
	niedobry	zły		bardzo zły	
Powierzchnia obszarów zagrożonych [km ²]	0,002	0,000	0,000	0,000	0,000
Liczba lokali mieszkalnych [tys.]	0,213	0,000	0,000	0,000	0,000
Liczba zagrożonych mieszkańców [tys.]	0,639	0,000	0,000	0,000	0,000
Liczba budynków szkolnych i przedszkolnych	2	0	0	0	0
Liczba budynków służby zdrowia, opieki społecznej i socjalnej	0	0	0	0	0
Inne obiekty budowlane istotne z punktu widzenia ochrony przed hałasem	0	0	0	0	0

Tabela 6-6 Przekroczenia wartości dopuszczalnych L_N , przy DK nr 29, odcinek Gr. Państwa - Słubice

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

Tabela 6-7 Przekroczenia wartości dopuszczalnych, L_{DWN} , przy DK nr 29, odcinek Słubice (Przejście 1)

Obszar województwa lubuskiego	Przekroczenia wskaźnika hałasu drogowego L_{DWN} w dB:				
	do 5 dB	> 5-10 dB	> 10-15 dB	> 15-20 dB	> 20 dB
	Stan warunków akustycznych środowiska				
	niedobry	zły		bardzo zły	
Powierzchnia obszarów zagrożonych [km ²]	0,000	0,001	0,000	0,000	0,000
Liczba lokali mieszkalnych [tys.]	0,000	0,002	0,000	0,000	0,000
Liczba zagrożonych mieszkańców [tys.]	0,000	0,006	0,000	0,000	0,000
Liczba budynków szkolnych i przedszkolnych	0	0	0	0	0
Liczba budynków służby zdrowia, opieki społecznej i socjalnej	0	0	0	0	0
Inne obiekty budowlane istotne z punktu widzenia ochrony przed hałasem	0	0	0	0	0

Tabela 6-8 Przekroczenia wartości dopuszczalnych L_N , przy DK nr 29, odcinek Słubice (Przejście 1)

Obszar województwa lubuskiego	Przekroczenia wskaźnika hałasu drogowego L_N w dB:				
	do 5 dB	> 5-10 dB	> 10-15 dB	> 15-20 dB	> 20 dB
	Stan warunków akustycznych środowiska				
	niedobry	zły		bardzo zły	
Powierzchnia obszarów zagrożonych [km ²]	0,001	0,000	0,000	0,000	0,000
Liczba lokali mieszkalnych [tys.]	0,002	0,000	0,000	0,000	0,000
Liczba zagrożonych mieszkańców [tys.]	0,006	0,000	0,000	0,000	0,000
Liczba budynków szkolnych i przedszkolnych	0	0	0	0	0
Liczba budynków służby zdrowia, opieki społecznej i socjalnej	0	0	0	0	0
Inne obiekty budowlane istotne z punktu widzenia ochrony przed hałasem	0	0	0	0	0

Tabela 6-9 Przekroczenia wartości dopuszczalnych, L_{DWN} , przy DK nr 29, odcinek Słubice (Przejście 2)

Obszar województwa lubuskiego	Przekroczenia wskaźnika hałasu drogowego L_{DWN} w dB:				
	do 5 dB	> 5-10 dB	> 10-15 dB	> 15-20 dB	> 20 dB
	Stan warunków akustycznych środowiska				
	niedobry	zły		bardzo zły	
Powierzchnia obszarów zagrożonych [km ²]	0,003	0,002	0,000	0,000	0,000
Liczba lokali mieszkalnych [tys.]	0,007	0,005	0,002	0,000	0,000
Liczba zagrożonych mieszkańców [tys.]	0,021	0,015	0,006	0,000	0,000
Liczba budynków szkolnych i przedszkolnych	0	0	0	0	0
Liczba budynków służby zdrowia, opieki społecznej i socjalnej	0	0	0	0	0
Inne obiekty budowlane istotne z punktu widzenia ochrony przed hałasem	0	0	0	0	0

Tabela 6-10 Przekroczenia wartości dopuszczalnych L_N , przy DK nr 29, odcinek Słubice (Przejście 2)

Obszar województwa lubuskiego	Przekroczenia wskaźnika hałasu drogowego L_N w dB:				
	do 5 dB	> 5-10 dB	> 10-15 dB	> 15-20 dB	> 20 dB
	Stan warunków akustycznych środowiska				
	niedobry	zły		bardzo zły	
Powierzchnia obszarów zagrożonych [km ²]	0,005	0,000	0,000	0,000	0,000
Liczba lokali mieszkalnych [tys.]	0,008	0,004	0,000	0,000	0,000
Liczba zagrożonych mieszkańców [tys.]	0,024	0,012	0,000	0,000	0,000
Liczba budynków szkolnych i przedszkolnych	0	0	0	0	0
Liczba budynków służby zdrowia, opieki społecznej i socjalnej	0	0	0	0	0
Inne obiekty budowlane istotne z punktu widzenia ochrony przed hałasem	0	0	0	0	0

Tabela 6-11 Przekroczenia wartości dopuszczalnych, L_{DWN} , przy DK nr 29, odcinek Krosno Odrzańskie (Przejście)

Obszar województwa lubuskiego	Przekroczenia wskaźnika hałasu drogowego L_{DWN} w dB:				
	do 5 dB	> 5-10 dB	> 10-15 dB	> 15-20 dB	> 20 dB
	Stan warunków akustycznych środowiska				
	niedobry	zły		bardzo zły	
Powierzchnia obszarów zagrożonych [km ²]	0,042	0,018	0,003	0,000	0,000
Liczba lokali mieszkalnych [tys.]	0,182	0,110	0,056	0,018	0,000
Liczba zagrożonych mieszkańców [tys.]	0,543	0,332	0,166	0,053	0,000
Liczba budynków szkolnych i przedszkolnych	1	2	0	0	0
Liczba budynków służby zdrowia, opieki społecznej i socjalnej	0	0	0	0	0
Inne obiekty budowlane istotne z punktu widzenia ochrony przed hałasem	0	0	0	0	0

Tabela 6-12 Przekroczenia wartości dopuszczalnych L_N , przy DK nr 29, odcinek Krosno Odrzańskie (Przejście)

Obszar województwa lubuskiego	Przekroczenia wskaźnika hałasu drogowego L_N w dB:				
	do 5 dB	> 5-10 dB	> 10-15 dB	> 15-20 dB	> 20 dB
	Stan warunków akustycznych środowiska				
	nieдобry		zły		bardzo zły
Powierzchnia obszarów zagrożonych [km ²]	0,041	0,019	0,004	0,000	0,000
Liczba lokali mieszkalnych [tys.]	0,078	0,087	0,035	0,000	0,000
Liczba zagrożonych mieszkańców [tys.]	0,235	0,261	0,103	0,000	0,000
Liczba budynków szkolnych i przedszkolnych	3	0	0	0	0
Liczba budynków służby zdrowia, opieki społecznej i socjalnej	0	0	0	0	0
Inne obiekty budowlane istotne z punktu widzenia ochrony przed hałasem	0	0	0	0	0

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

Podstawowe informacje z zakresu danych techniczno – akustycznych dla drogi krajowej nr 29, na odcinkach objętych programem przedstawione zostały w tabeli [patrz: Tabela 6-13]. Dane poniższe stanowiły informację wejściową opracowanej mapy akustycznej.

Tabela 6-13 Charakterystyka techniczno – akustyczna źródła hałasu – DK 29

Nr drogi	Nazwa odcinka	Kilometraż		Długość odcinka [km]	Obciążenie ruchem		
		km początku	km końca		Pojazdy lekkie	Pojazdy ciężkie	SDR
DK29	Gr. Państwa - Słubice	0,000	1,188	1,188	8344	100	8444
DK29	Słubice (Przejście 1)	1,188	2,384	1,196	9686	1262	10948
DK29	Słubice (Przejście 2)	2,384	4,772	2,388	8735	4245	12980
DK29	Krosno Odrzańskie (Przejście)	51,915	56,352	4,437	11828	1754	13582

6.2.2 Analiza materiałów, dokumentów i publikacji wykorzystanych w programie

Niniejszy program ochrony środowiska przed hałasem uwzględnia postanowienia zawarte w szeregu opracowań obejmujących swym zakresem tereny, na które oddziałuje analizowany odcinek drogi krajowej nr 29. W kolejnych rozdziałach przedstawiono problematykę hałasu ujętą w różnych materiałach opracowanych na szczeblu powiatowym i gminnym.

6.2.2.1 Istniejące powiatowe lub gminne programy ochrony środowiska

Poniżej, w tabeli, przedstawiono główne ustalenia zawarte w powiatowych i gminnych programach ochrony środowiska dla analizowanego odcinka drogi krajowej nr 29, które mają odniesienie do niniejszego opracowania.

Tabela 6-14 Ustalenie w zakresie hałasu zawarte w powiatowych i gminnych programach ochrony środowiska

I.p.	Dokument	Ustalenia w zakresie hałasu
Powiatowe		
1	Program ochrony środowiska dla powiatu krośnieńskiego na lata 2004 – 2007 z uwzględnieniem perspektywy na lata 2008 – 2011 - uchwała nr XX/124/04 Rady Miejskiej w Krośnie Odrzańskim	<u>Cel:</u> Ograniczenie hałasu na obszarach miejskich oraz na odcinkach zamieszkałych wzdłuż głównych dróg i szlaków kolejowych do poziomu równoważnego nie przekraczającego w porze nocnej 55 dB <u>Kierunki działań:</u> 1. Zmniejszenie emisji komunikacyjnej, zwłaszcza na obszarach zurbanizowanych. 2. Zmniejszenie emisji niskiej, w miastach i na terenach wiejskich. 3. Zmniejszenie negatywnego oddziaływania hałasu na człowieka i środowisko.
	Program Ochrony Środowiska dla Powiatu Słubickiego na lata 2017-2020 z perspektywą na lata 2021-2024 - uchwała Nr XXXIV/150/16 Rady Powiatu Słubickiego z dnia 30 grudnia 2016 r.	<u>Cel:</u> Zmniejszenie oddziaływania hałasu i promieniowania elektromagnetycznego

I.p.	Dokument	Ustalenia w zakresie hałasu
		<u>Kierunki działań:</u> Ochrona przed hałasem <u>Zadania:</u> 1. Poprawa stanu technicznego dróg. 2. Kontrola zakładów na terenie powiatu pod względem przestrzegania przepisów w zakresie przekroczeń hałasu oraz egzekucja obowiązku wykonania i przedkładania okresowych pomiarów hałasu w środowisku. 3. Wprowadzanie nasadzeń ochronnych i w razie konieczności ekranów akustycznych wzdłuż ciągów komunikacyjnych
Gminne		
1	Program Ochrony Środowiska Gminy Słubice na lata 2015-2018 - uchwała nr IX/73/2015 Rady Miejskiej w Słubicach z 27 sierpnia 2015 r.	<u>Cel:</u> Zmniejszenie dyskomfortu pracy i zamieszkiwania na terenach zurbanizowanych <u>Zadania realizacyjne:</u> 1. Zastosowanie zabezpieczeń przed nadmiernym hałasem komunikacyjnym, (tworzenie pasów zadrzewień, ekrany akustyczne). 2. Świadome gospodarowanie zielenią miejską, zwiększenie ilości nasadzeń, odpowiednie cięcia korekcyjne drzew (mające na względzie ich zdrowie i równowagę fizjologiczną).
	Program ochrony środowiska dla gminy Dąbie na lata 2014-2017 z perspektywą na lata 2018-2021 – uchwała Nr XXXI.256.2017 Rady Miejskiej w Dąbiu z dnia 10 sierpnia 2017 r.	<u>Cel:</u> Utrzymanie stanu klimatu akustycznego na zadowalającym poziomie <u>Zadania:</u> 1. Wprowadzanie standardów akustycznych w planie zagospodarowania przestrzennego. 2. Ochrona obszarów o korzystnym klimacie akustycznym poprzez uwzględnianie ich w planie zagospodarowania przestrzennego. 3. Przebudowa i modernizacje dróg. 4. Przeprowadzenie badań klimatu akustycznego na terenie Gminy Dąbie 5. Stworzenie warunków dla rozwoju ruchu rowerowego – wytyczenie i wykonanie ścieżek rowerowych. 6. Kontrola emisji hałasu do środowiska z obiektów działalności gospodarczej. 7. Stosowanie rozwiązań technicznych i organizacyjnych zapobiegających emisji hałasu do środowiska.
	Program Ochrony Środowiska dla gminy Krosno Odrzańskie na lata 2004 –2007 z uwzględnieniem perspektywy na lata 2008 – 2011 – uchwała nr XX/124/04 Rady Miejskiej w Krośnie Odrzańskim z dnia 30 września 2004r.	<u>Cel:</u> Ochrona mieszkańców przed ponadnormatywnym hałasem, polami elektromagnetycznymi i awariami przemysłowymi <u>Kierunki działań:</u> 1. Uwzględnianie w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego – planu ochrony przed hałasem 2. Wprowadzenie do planów zagospodarowania przestrzennego ochrony przed polami elektromagnetycznymi 3. Kreowanie właściwych zachowań społeczeństwa w sytuacji wystąpienia zagrożeń środowiska z tytułu awarii przemysłowych i transportu materiałów niebezpiecznych przez teren gminy 4. Wzmocnienie działalności kontrolnej w zakresie oddziaływania akustycznego podmiotów korzystających ze środowiska

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

Podstawowymi aktami prawa miejscowego określającymi warunki ochrony akustycznej dla poszczególnych kategorii użytkowania przestrzeni są miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego. Dokonano analizy zapisów miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego. Wyniki analizy zostały przedstawione w tabeli [patrz: Tabela 6-15].

Tabela 6-15 Zestawienie miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego obowiązujących na terenach sąsiadujących z drogą krajową nr 29 w granicach objętych opracowaniem

Lp.	Orientacyjny kilometr odcinka		Nazwa dokumentu	Uwarunkowania dotyczące klimatu akustycznego
	od km	do km		
1.	000+010	000+700	Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego „centrum Miasta Słubice” Uchwała XXVII/265/2001 z dnia 2001-03-29	Brak zapisów

Lp.	Orientacyjny kilometraż odcinka		Nazwa dokumentu	Uwarunkowania dotyczące klimatu akustycznego
	od km	do km		
2.	051+914	055+010	MPZP terenów rekreacyjnych nad jez. Czyżkowko / Cisek / w Szklarcie Radnicy Uchwała XV/81/96 z dnia 1996-03-20	Brak zapisów
3.	053+160	053+900	OBWIESZCZENIE NR XII/6/15 RADY MIEJSKIEJ W KROŚNIE ODRZAŃSKIM z dnia 27 października 2015 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu uchwały w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego lewobrzeżnej strony Krosna Odrzańskiego pomiędzy rzeką Odry, kanałem rzeki Odry, a polderami rzeki Odry w obrębie Krosno Odrzańskie	W zakresie ochrony przed hałasem ustala się, że poziom dźwięku przenikającego do środowiska nie może przekraczać dopuszczalnych wartości określonych w przepisach odrębnych dotyczących dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku, przy czym: 1. tereny o symbolach MN należy traktować jako tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej; 2. tereny o symbolach MW należy traktować jako tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej i zamieszkania zbiorowego; 3. tereny o symbolach MU-SC i MU należy traktować jako tereny mieszkaniowo-usługowe; 4. tereny o symbolach US należy traktować jako tereny rekreacyjno-wypoczynkowe; 5. teren o symbolu ZUP należy traktować jako teren zabudowy związanej ze stałym lub wielogodzinym pobytem dzieci i młodzieży.
4.	056+000	056+379	UCHWAŁA NR XVII/141/2016 RADY GMINY DĄBIE z dnia 23 czerwca 2016 r. w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego miejscowości Połupin w gminie Dąbie	W zakresie ochrony środowiska: 1) ustala się dopuszczalne poziomy hałas określone wskaźnikami hałasu w przepisach odrębnych, a wyznaczone w planie tereny oznaczone symbolem MW, UM, MU, U, ZP – kwalifikuje się jako tereny zabudowy mieszkaniowo-usługowe;

6.3 Część graficzna

Oddziaływanie akustyczne drogi krajowej nr 29 na odcinkach na jakich występują w chwili obecnej naruszenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku przedstawiono na mapach nr **7-1**, **7-2**, **7-3** (m. Słubice), **7-4** oraz **7-5** (m. Krosno Odrzańskie). Mapy te prezentują oddziaływanie akustyczne w chwili obecnej, tj. oddziaływanie stwierdzone na etapie opracowania mapy akustycznej, oddziaływanie prognozowane po podjęciu działań naprawczych oraz różnicę pomiędzy stanem prognozowanym a stanem obecnym. Różnica ta w przypadku map 1-3 przyjmuje w całym obszarze podobną wartość wynikającą ze spadku mocy akustycznej drogi odciążonej przez planowaną obwodnicę Słubic. W przypadku map oznaczonych symbolem **7-4** i **7-5** pokazano skuteczność działania polegającego na modernizacji obiektów inżynierskich (mostu na kanale rzeki Odry, oraz mostu w km 54+622).

Rozdział 7 DROGA KRAJOWA NR 32, POWIAT ZIELONOGÓRSKI

7.1 Część opisowa

7.1.1 Opis obszaru objętego zakresem programu

Przedmiotowy odcinek drogi nr 32 o łącznej długości 14,748 km, łączy Leśników Wielki z Okuninem, przechodząc przez powiat zielonogórski. Jest on częścią drogi pomiędzy granicą państwa z Niemcami w miejscowości Sękowice, a Stęszewem.

Mapa akustyczna opracowana została dla trzech odcinków drogi, na których obciążenie ruchem przekracza 3 miliony pojazdów rocznie [patrz: Tabela 7-1].

Tabela 7-1 Odcinki drogi objęte zakresem Programu

Nr drogi	Numer odcinka	Nazwa odcinka	km początku	km końca	Długość odcinka [km]
DK32	31209	Leśników Wielki-Zielona Góra	48,201	58,466	10,256
DK32	31211	Zielona Góra(Obwodnica B)	66,461	67,054	0,593
DK32	31409	Sulechów-Okunin	71,567	75,519	3,952

7.1.3 Podstawowe kierunki i zakres działań niezbędnych do przywrócenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku

Na rozpatrywanym odcinku drogi krajowej nr 32 stwierdzono przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku. Szczegółowy opis wielkości przekroczeń przedstawiony został w rozdziale wcześniej.

Podstawowe kierunki działań mających na celu utrzymanie dobrego stanu klimatu akustycznego na rozpatrywanych obszarach przedstawione zostały w tabeli [patrz: Tabela 7-3]. Tabela ta stanowi także harmonogram realizacji Programu.

Zgodnie z planami inwestycyjnymi GDDKiA przedstawionym w piśmie nr O.ZG.I-2.534.06.2018.hj z dnia 2 sierpnia 2018 r. na analizowanym odcinku drogi przewiduje się budowę ciągu rowerowego, wyspy spowalniającej na wlocie do miejscowości Leśniów Wielki oraz sygnalizacji wzbudzonej wraz z doświetleniem przejścia dla pieszych. Ze względu na zmniejszenie prędkości samochodów spowodowane obecnością wyspy spowalniającej oraz sygnalizacji wzbudzonej, poprawa standardów akustycznych zawierać się będzie w przedziale do 2 dB.

Tabela 7-3 Zestawienie kierunków i działań naprawczych niezbędnych do przywrócenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku w otoczeniu drogi krajowej nr 32

Lp.	Orientacyjny kilometraż odcinka		Działania naprawcze	Uzasadnienie planowanych działań	Szacunkowe Koszty	Termin realizacji
	od km	do km				
1	48+201	49+000	Budowa wyspy spowalniającej na wlocie do miejscowości Leśniów Wielki. Budowa ciągu rowerowego oraz sygnalizacji wzbudzonej wraz z doświetleniem przejścia dla pieszych.	Na badanym odcinku drogi stwierdzono przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu w zakresie 10-15 dB	b. d.	2019
2			Wprowadzenie do treści dokumentów planistycznych gminy (opracowań ekofizjograficznych, studiów uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego, miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego) zapisów wynikających z mapy akustycznej dróg krajowych 2017/2018 w zakresie zasięgu ponadnormatywnego oddziaływania akustycznego drogi.	j. w.	Zadania własne gminy	2022
3			Prowadzenie przeglądów stanu technicznego nawierzchni drogowej*	j. w.	Zadanie własne GDDKiA.	Działanie ciągle.
Odpowiedzialny:			* Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad ** władze lokalne gmin / powiatuś			

7.2 Uzasadnienie zakresu zagadnień określonych w programie

7.2.1 Dane i wnioski ze sporządzonych map akustycznych

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

W ramach mapy akustycznej wykonanej dla dróg krajowych o ruchu powyżej 3 milionów pojazdów analizą objęto piętnasto kilometrowy odcinek drogi krajowej nr 32. Odcinek ten oddziałuje na 1 gminę wchodzącą w skład 1 powiatu [patrz: Tabela 2-4]

Tabela 7-4 Spis gmin i powiatów objętych zakresem oddziaływania wykazanym w mapie akustycznej – Droga krajowa nr 32

Gmina	Powiat
Czerwieńsk	zielonogórski

W bezpośrednim sąsiedztwie analizowanego odcinka znajdują się tereny o funkcjach mieszkalnych. Są to tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej, objęte ochroną przed hałasem.

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

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

7.2.1.2 Charakterystyka terenów objętych programem, w tym liczba mieszkańców, gęstość zaludnienia oraz zakres przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku

Szczegółowy wykaz terenów objętych zakresem opracowania przedstawiony został w tabeli o naruszeniach wartości dopuszczalnych [patrz: Tabela 2-2]. Zestawienie przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu określonych wskaźnikami L_{DWN} i L_N oraz liczby mieszkańców objętych tym przekroczeniem na analizowanym odcinku drogi krajowej nr 32, określone w ramach opracowanej Mapy akustycznej [9], przedstawiono w tabelach poniżej.

Tabela 7-5 Przekroczenia wartości dopuszczalnych, L_{DWN} , przy DK nr 32, odcinek Leśniów Wielki – Zielona Góra

Obszar województwa lubuskiego	Przekroczenia wskaźnika hałasu drogowego L_{DWN} w dB:				
	do 5 dB	> 5-10 dB	> 10-15 dB	> 15-20 dB	> 20 dB
	Stan warunków akustycznych środowiska				
	niedobry	zły		bardzo zły	
Powierzchnia obszarów zagrożonych [km ²]	0,006	0,003	0,000	0,000	0,000
Liczba lokali mieszkalnych [tys.]	0,002	0,003	0,004	0,000	0,000
Liczba zagrożonych mieszkańców [tys.]	0,006	0,009	0,012	0,000	0,000
Liczba budynków szkolnych i przedszkolnych	0	0	0	0	0
Liczba budynków służby zdrowia, opieki społecznej i socjalnej	0	0	0	0	0
Inne obiekty budowlane istotne z punktu widzenia ochrony przed hałasem	0	0	0	0	0

Tabela 7-6 Przekroczenia wartości dopuszczalnych L_N , przy DK nr 32, odcinek Leśniów Wielki – Zielona Góra

Obszar województwa lubuskiego	Przekroczenia wskaźnika hałasu drogowego L_N w dB:				
	do 5 dB	> 5-10 dB	> 10-15 dB	> 15-20 dB	> 20 dB
	Stan warunków akustycznych środowiska				
	niedobry	zły		bardzo zły	
Powierzchnia obszarów zagrożonych [km ²]	0,006	0,003	0,001	0,000	0,000
Liczba lokali mieszkalnych [tys.]	0,003	0,006	0,000	0,000	0,000
Liczba zagrożonych mieszkańców [tys.]	0,009	0,018	0,000	0,000	0,000
Liczba budynków szkolnych i przedszkolnych	0	0	0	0	0
Liczba budynków służby zdrowia, opieki społecznej i socjalnej	0	0	0	0	0
Inne obiekty budowlane istotne z punktu widzenia ochrony przed hałasem	0	0	0	0	0

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

Podstawowe informacje z zakresu danych techniczno – akustycznych dla drogi krajowej nr 32, na odcinkach objętych programem przedstawione zostały w tabeli [patrz: Tabela 7-7]. Dane poniższe stanowią informację wejściową do opracowanej mapy akustycznej.

Tabela 7-7 Charakterystyka techniczno – akustyczna źródła hałasu – DK 32

Nr drogi	Nazwa odcinka	Kilometraż		Długość odcinka [km]	Obciążenie ruchem		
		km początku	km końca		Pojazdy lekkie	Pojazdy ciężkie	SDR
DK32	Leśniów Wielki-Zielona Góra	48,201	58,466	10,256	7071	8598	15669

7.2.2 Analiza materiałów, dokumentów i publikacji wykorzystanych w programie

Niniejszy program ochrony środowiska przed hałasem uwzględnia postanowienia zawarte w szeregu opracowań obejmujących swym zakresem tereny, na które oddziałuje analizowany odcinek drogi krajowej nr 32. W kolejnych rozdziałach przedstawiono problematykę hałasu ujętą w różnych materiałach opracowanych na szczeblu powiatowym i gminnym.

7.2.2.1 Istniejące powiatowe lub gminne programy ochrony środowiska

Poniżej, w tabeli, przedstawiono główne ustalenia powiatowych i gminnych programów ochrony środowiska dla analizowanego odcinka drogi krajowej nr 32, które mają odniesienie do niniejszego opracowania.

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

I.p.	Dokument	Ustalenia w zakresie hałasu
Powiatowe		
1	Program ochrony środowiska dla powiatu zielonogórskiego na lata 2004 – 2011 – uchwała Rady Powiatu Zielonogórskiego Nr 115/XVI/04 z dnia 29 września 2004 r.	<u>Cel:</u> Zmniejszenie uciążliwości hałasu komunikacyjnego, zwłaszcza na terenach zabudowanych <u>Kierunki działań:</u> • Budowa ekranów akustycznych, nowych tras obwodnicowych. • Szczegółowa inwentaryzacja miejsc o największym natężeniu ruchu drogowego • Monitoring hałasu drogowego w wyznaczonych punktach, dokonanie oceny akustycznej wybranych miejsc • Wprowadzanie do miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego zapisów odnośnie standardów akustycznych dla poszczególnych terenów • Preferowanie rozwiązań projektowych najmniej konfliktowych dla środowiska przy opiniowaniu • raportów oddziaływania na środowisko.
Gminne		
1	Program ochrony środowiska dla Gminy Świdnica na lata 2014-2017 z uwzględnieniem lat 2018-2021 – uchwała Nr XIII/90/2015 Rady Gminy Świdnica z 10 września 2015 r.	<u>Cel:</u> Podniesienie komfortu akustycznego mieszkańców <u>Kierunki działań:</u> 1. Wprowadzanie pasów zieleni przy drogach, zieleni niskiej i wysokiej, instalowanie ekranów akustycznych przy trasach o największym natężeniu ruchu. 2. Działania modernizacyjne, m.in. stosowanie dźwiękochłonnych elewacji budynków, stosowanie stolarki okiennej na okna o podwyższonym wskaźniku izolacyjności akustycznej właściwej ($R_w > 30 \text{ dB}$) w budynkach narażonych na ponadnormatywny hałas i nowobudowanych obiektach. 3. Edukacja ekologiczna w zakresie zapobiegania nadmiernej emisji hałasu w gminie. 4. Dostosowanie przedsiębiorstw do obowiązujących standardów emisji hałasu do środowiska. 5. Kontrola przestrzegania przez zakłady przemysłowe poziomów hałasu określonych w decyzjach administracyjnych. 6. Wyznaczanie w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego obszarów chronionych przed hałasem. 6. Dalszy, systematyczny monitoring poziomu hałasu w tym zwiększenie liczby punktów oraz doskonalenie metod pomiarów
	Program ochrony środowiska dla Gminy Czerwieńsk na lata 2004 – 2011 – uchwała Nr 115/XVI/04 Rady Miejskiej w Czerwieńsku z dnia 29 września 2004 roku	<u>Cel do 2011 roku:</u> Zmniejszenie uciążliwości hałasu komunikacyjnego <u>Kierunki działań do 2011 roku</u> 1. Budowa nowych tras obwodnicowych, wprowadzanie zieleni izolacyjnej wzdłuż ciągów ulicznych. 2. Wprowadzanie do miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego zapisów odnośnie standardów akustycznych.

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

Podstawowymi aktami prawa miejscowego określającymi warunki ochrony akustycznej dla poszczególnych kategorii użytkowania przestrzeni są miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego. Dokonano analizy zapisów miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego. Wyniki analizy zostały przedstawione w tabeli [patrz: Tabela 3-9].

Tabela 7-9 Zestawienie miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego obowiązujących na terenach sąsiadujących z drogą krajową nr 32 w granicach objętych opracowaniem

Lp.	Orientacyjny kilometraż odcinka		Nazwa dokumentu	Uwarunkowania dotyczące klimatu akustycznego
	od km	do km		
1.	048+201	048+600	Uchwała Nr 110/XV/04 Rady Miejskiej w Czerwieńsku z dnia 14 lipca 2004 r. w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego Gminy Czerwieńsk w zakresie przebiegu gazociągu wysokiego i średniego ciśnienia z systemami towarzyszącymi.	Brak zapisów
2.	048+350	048+430	Uchwała 179/XXIII/2001 Rady Miejskiej w Czerwieńsku z dnia 26 czerwca 2001 r. w sprawie zmiany planu zagospodarowania przestrzennego gminy Czerwieńsk	Określa się warunki i sposoby ochrony środowiska przyrodniczego: 1. w zakresie ochrony przed hałasem, obowiązuje tworzenie pasów zieleni „izolacyjnej” wzdłuż tras komunikacyjnych

7.3 Część graficzna

Emisja hałasu w stanie istniejącym, prognozowanym oraz potencjalną skuteczność działań naprawczych zaproponowanych w niniejszym programie przedstawiono na załączniku graficznym nr **8-1**.

Rozdział 8 DROGA KRAJOWA NR 92B, POWIATY: SULĘCIŃSKI, ŚWIEBODZIŃSKI, MIĘDZYRZECKI

8.1 Część opisowa

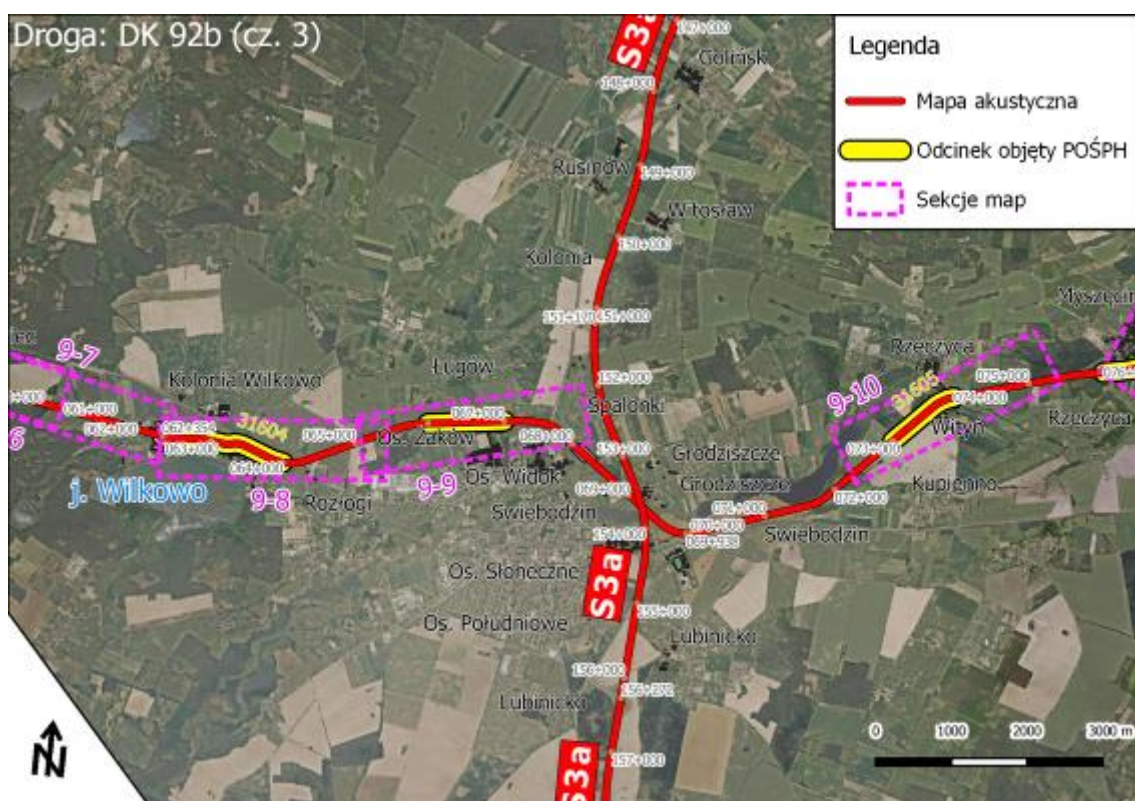
8.1.1 Opis obszaru objętego zakresem programu

Mapa akustyczna [9] opracowana została dla wybranych odcinków drogi krajowej nr 92b o łącznej długości 52,859 km, łączących węzeł przedmiotowej drogi z autostradą A2 w miejscowości Rzepin, z miejscowością Lutol Suchy położoną w gminie Trzciel [patrz: Tabela 8-1]. Z mapy wyłączony jest odcinek w km 34+505 do 46+189. W ramach niniejszego Programu [...] analizą objęto tereny, na których występują przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu [patrz: Rysunek 8-1, Rysunek 8-2, Rysunek 8-3, Rysunek 2-2].

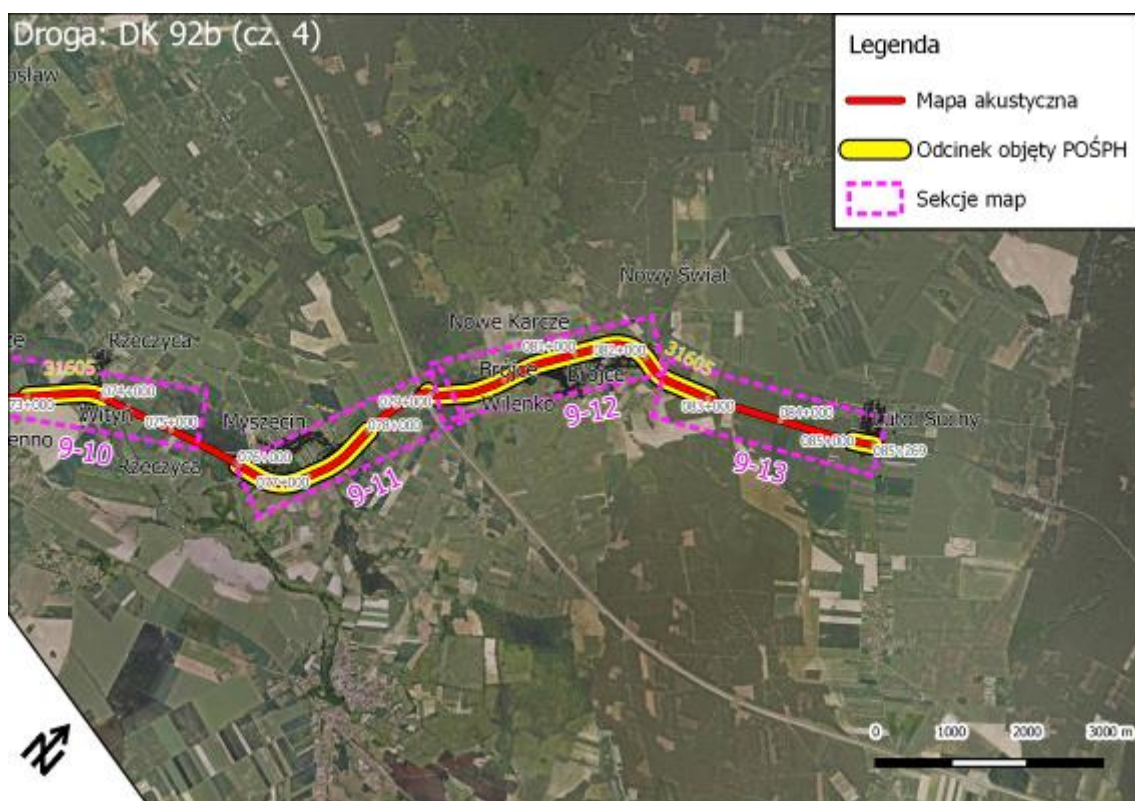
Tabela 8-1 Odcinki drogi objęte zakresem mapy akustycznej i Programu [...]

Nr drogi	Numer odcinka	Nazwa odcinka	km początku	km końca	Długość odcinka [km]
DK92b	31601	Skrzyżowanie z A2 (Węzeł Rzepin) - DW 138 Torzym	20,7	34,479	13,779
DK92b	31611	Pórzadło - Mostki	46,189	57,927	11,738
DK92b	31603	Mostki - Świebodzin	57,927	62,354	4,427
DK92b	31604	Świebodzin (Obwodnica)	62,354	69,938	7,584
DK92b	31605	Świebodzin - Lutol Suchy	69,938	85,269	15,331

Granice obszaru analizowanego w niniejszym programie stanowią izoliny dopuszczalnych poziomów dźwięku określonych wskaźnikami L_{DWN} i L_N . Granice te określono w opracowanej mapie akustycznej [9], która stanowi podstawę niniejszego programu. Sięgają one na terenach otwartych kilkudziesięciu metrów od osi drogi. Całkowity obszar, na którym występują przekroczenia dopuszczalnych poziomów dźwięku, a tym samym stanowiący zakres niniejszego Programu, ma powierzchnię 0,5 km².



Rysunek 8-3 Poglądowa lokalizacja analizowanych odcinków drogi krajowej nr 92b (cz. 3)



Rysunek 8-4 Poglądowa lokalizacja analizowanych odcinków drogi krajowej nr 92b (cz. 4)

8.1.2 Naruszenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku wraz z podaniem ich zakresu

Zakres naruszeń dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku pochodzącego od ruchu pojazdów odbywającego się po analizowanym odcinku drogi krajowej nr 92b przedstawiono w tabeli [patrz: Tabela 2-2]. W tabeli zestawiono opis zakresu przekroczeń wartości dopuszczalnych w przyporządkowaniu do poszczególnych odcinków, dla których wartość wskaźnika M jest większa/równa od 0.

Tabela 8-2 Naruszenia dopuszczalnych poziomów hałasu wraz z podaniem zakresu naruszenia na odcinku DK nr 92b.

Lp.	Kilometraż		Zakres naruszeń dopuszczalnych wartości poziomu hałasu wyrażonego wskaźnikiem L_{DWN}	Gmina	Liczba mieszkańców	Wskaźnik M
	od km	do km				
1	23+950	24+150	L_{DWN} i L_N : przekroczenie po lewej stronie drogi w zakresie 5-10 dB. Teren zabudowany (zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna), z mieszkańcami. Szerokość pasa przekroczeń ok. 50 m. Długość przekroczeń ok. 200 m	Torzym	190	4,58
2	24+050	24+300	L_{DWN} i L_N : przekroczenie po prawej stronie drogi w zakresie 10-20 dB. Teren zabudowany (zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna, szkoła), z mieszkańcami. Szerokość pasa przekroczeń ok. 50 m. Długość przekroczeń ok. 250 m	Torzym	39	93,82
3	24+250	24+850	L_{DWN} i L_N : przekroczenie po lewej stronie drogi w zakresie 10-20 dB. Teren zabudowany (zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna, szkoła), z mieszkańcami. Szerokość pasa przekroczeń ok. 80 m. Długość przekroczeń ok. 150 m	Torzym	164	55,33
4	24+450	25+000	L_{DWN} i L_N : przekroczenie po prawej stronie drogi w zakresie 0-5 dB. Teren zabudowany (zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna), z mieszkańcami. Szerokość pasa przekroczeń ok. 30 m. Długość przekroczeń ok. 300 m	Torzym	72	4,29
5	25+100	25+150	L_{DWN} i L_N : przekroczenie po prawej stronie drogi w zakresie 10-20 dB. Teren zabudowany (zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna), z mieszkańcami. Szerokość pasa przekroczeń ok. 60 m. Długość przekroczeń ok. 50 m	Torzym	6	19,13
6	29+200	29+270	L_{DWN} i L_N : przekroczenie po prawej stronie drogi w zakresie 5-10 dB. Teren zabudowany (zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna), z mieszkańcami. Szerokość pasa przekroczeń ok. 60 m. Długość przekroczeń ok. 70 m	Torzym	51	5,16
7	29+350	29+700	L_{DWN} i L_N : przekroczenie po prawej i lewej stronie drogi w zakresie 10-20 dB. Teren zabudowany (zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna), z mieszkańcami. Szerokość pasa przekroczeń ok. 80 m. Długość przekroczeń ok. 350 m	Torzym	156	164,94
8	32+450	32+750	L_{DWN} i L_N : przekroczenie po prawej stronie drogi w zakresie 5-10 dB. Teren zabudowany (zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna, szkoła), z mieszkańcami. Szerokość pasa przekroczeń ok. 50 m. Długość przekroczeń ok. 300 m	Torzym	293	61,76
9	32+800	34+100	L_{DWN} i L_N : przekroczenie po prawej i lewej stronie drogi w zakresie 10-20 dB. Teren zabudowany (zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna, dwurodzinna, szpital), z mieszkańcami. Szerokość pasa przekroczeń ok. 100 m. Długość przekroczeń ok. 1300 m	Torzym	2153	354,53
10	34+150	34+200	L_{DWN} i L_N : przekroczenie po lewej stronie drogi w zakresie 0-5 dB. Teren zabudowany (zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna), z mieszkańcami. Szerokość pasa przekroczeń ok. 40 m. Długość przekroczeń ok. 50 m	Torzym	205	14,58
11	34+350	34+500	L_{DWN} i L_N : przekroczenie po lewej i prawej stronie drogi w zakresie 5-10 dB. Teren zabudowany (zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna, dwurodzinna), z mieszkańcami. Szerokość pasa przekroczeń ok. 80 m. Długość przekroczeń ok. 150 m	Torzym	109	78,11
12	50+050	50+120	L_{DWN} i L_N : przekroczenie po lewej stronie drogi w zakresie 0-5 dB. Teren zabudowany (zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna), z mieszkańcami. Szerokość pasa przekroczeń ok. 80 m. Długość przekroczeń ok. 70 m	Łągów	30	2,6
13	51+050	51+350	L_{DWN} i L_N : przekroczenie po prawej stronie drogi w zakresie 0-5 dB. Teren zabudowany (zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna), z mieszkańcami. Szerokość pasa przekroczeń ok. 50 m. Długość przekroczeń ok. 300 m	Łągów	127	21,88
14	57+250	58+100	L_{DWN} i L_N : przekroczenie po lewej stronie drogi w zakresie 10-20 dB. Teren zabudowany (zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna), z mieszkańcami. Szerokość pasa przekroczeń ok. 80 m. Długość przekroczeń ok. 850 m	Lubrza	207	123,48

Lp.	Kilometraż		Zakres naruszeń dopuszczalnych wartości poziomu hałasu wyrażonego wskaźnikiem L_{DWN}	Gmina	Liczba mieszkańców	Wskaźnik M
	od km	do km				
15	57+300	57+350	L_{DWN} i L_N : przekroczenie po prawej stronie drogi w zakresie 0-5 dB. Teren zabudowany (zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna), z mieszkańcami. Szerokość pasa przekroczeń ok. 80 m. Długość przekroczeń ok. 50 m	Lubrza	24	1,39
16	57+500	57+600	L_{DWN} i L_N : przekroczenie po prawej stronie drogi w zakresie 10-20 dB. Teren zabudowany (zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna), z mieszkańcami. Szerokość pasa przekroczeń ok. 50 m. Długość przekroczeń ok. 100 m	Lubrza	27	36,28/
17	62+350	62+400	L_{DWN} i L_N : przekroczenie po prawej stronie drogi w zakresie 0-5 dB. Teren zabudowany (zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna), z mieszkańcami. Szerokość pasa przekroczeń ok. 20 m. Długość przekroczeń ok. 50 m	Świebodzin	84	7,24
18	62+750	63+000	L_{DWN} i L_N : przekroczenie po lewej stronie drogi w zakresie 10-20 dB. Teren zabudowany (zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna), z mieszkańcami. Szerokość pasa przekroczeń ok. 30 m. Długość przekroczeń ok. 250 m	Świebodzin	149	125,05
19	62+750	62+800	L_{DWN} i L_N : przekroczenie po prawej stronie drogi w zakresie 5-10 dB. Teren zabudowany (zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna), z mieszkańcami. Szerokość pasa przekroczeń ok. 30 m. Długość przekroczeń ok. 50 m	Świebodzin	129	90,45
20	63+000	63+500	L_{DWN} i L_N : przekroczenie po lewej i prawej stronie drogi w zakresie 10-20 dB. Teren zabudowany (zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna), z mieszkańcami. Szerokość pasa przekroczeń ok. 50 m. Długość przekroczeń ok. 500 m	Świebodzin	188	126,71
21	66+700	66+800	L_{DWN} i L_N : przekroczenie po prawej stronie drogi w zakresie 0-5 dB. Teren zabudowany (zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna), z mieszkańcami. Szerokość pasa przekroczeń ok. 50 m. Długość przekroczeń ok. 100 m	Świebodzin	3	0,07
22	73+550	73+950	L_{DWN} i L_N : przekroczenie po prawej stronie drogi w zakresie 5-10 dB. Teren zabudowany (zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna), z mieszkańcami. Szerokość pasa przekroczeń ok. 50 m. Długość przekroczeń ok. 400 m	Świebodzin	85	14,3
23	73+700	73+800	L_{DWN} i L_N : przekroczenie po lewej stronie drogi w zakresie 5-10 dB. Teren zabudowany (zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna), z mieszkańcami. Szerokość pasa przekroczeń ok. 50 m. Długość przekroczeń ok. 100 m	Świebodzin	3	2,08
24	76+650	76+950	L_{DWN} i L_N : przekroczenie po lewej stronie drogi w zakresie 0-5 dB. Teren zabudowany (zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna), z mieszkańcami. Szerokość pasa przekroczeń ok. 40 m. Długość przekroczeń ok. 300 m	Szczaniec	94	0,44
25	77+250	77+750	L_{DWN} i L_N : przekroczenie po lewej stronie drogi w zakresie 0-5 dB. Teren zabudowany (zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna), z mieszkańcami. Szerokość pasa przekroczeń ok. 40 m. Długość przekroczeń ok. 500 m	Szczaniec	35	1,51
26	79+150	79+200	L_{DWN} i L_N : przekroczenie po prawej stronie drogi w zakresie 10-20 dB. Teren zabudowany (zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna), z mieszkańcami. Szerokość pasa przekroczeń ok. 20 m. Długość przekroczeń ok. 50 m	Szczaniec	6	6,24
27	80+650	80+950	L_{DWN} i L_N : przekroczenie po prawej stronie drogi w zakresie 10-20 dB. Teren zabudowany (zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna, szkoła), z mieszkańcami. Szerokość pasa przekroczeń ok. 50 m. Długość przekroczeń ok. 300 m	Trzciel	273	10,8
28	81+250	81+900	L_{DWN} i L_N : przekroczenie po prawej stronie drogi w zakresie 5-10 dB. Teren zabudowany (zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna), z mieszkańcami. Szerokość pasa przekroczeń ok. 50 m. Długość przekroczeń ok. 650 m	Trzciel	364	14,98
29	82+150	82+200	L_{DWN} i L_N : przekroczenie po prawej stronie drogi w zakresie 0-5 dB. Teren zabudowany (zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna), z mieszkańcami. Szerokość pasa przekroczeń ok. 30 m. Długość przekroczeń ok. 50 m	Trzciel	17	0,2
30	84+950	85+250	L_{DWN} i L_N : przekroczenie po prawej i lewej stronie drogi w zakresie 10-20 dB. Teren zabudowany (zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna, wielorodzinna), z mieszkańcami. Szerokość pasa przekroczeń ok. 50 m. Długość przekroczeń ok. 300 m	Trzciel	112	38,64

8.1.3 Podstawowe kierunki i zakres działań niezbędnych do przywrócenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku

Na rozpatrywanym odcinku drogi krajowej nr 92b stwierdzono przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku. Szczegółowy opis wielkości przekroczeń przedstawiony został w rozdziale wcześniej.

Podstawowe kierunki działań mających na celu doprowadzenie stanu klimatu akustycznego do warunków normatywnych w ramach wymienionych obszarów z przekroczeniami przedstawione zostały w tabeli [patrz: Tabela 8-3]. Tabela ta stanowi także harmonogram realizacji Programu. Prezentowane działania wybrane zostały z katalogu środków prezentowanych w rozdziale 1.1.6, w ramach którego zebrano i opisano podstawowe kierunki i zakresy działań niezbędnych do przywrócenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku.

Zgodnie z planami inwestycyjnymi GDDKiA przedstawionymi w piśmie nr O.ZG.I-2.534.06.2018.hj z dnia 2 sierpnia 2018 roku, na analizowanym odcinku planowany jest remont drogi relacji Boczów-Pniów, Pożrzadło-Mostki, Wityń-Lutol Suchy oraz w kilometrażu 48+008-54+008, 56+994-57+917. Wymiana warstwy ścieralnej nawierzchni przyczyni się do poprawy klimatu akustycznego, zwłaszcza na odcinkach z dotychczas uszkodzoną nawierzchnią. Poprawa ta zawierać się będzie w przedziale do 1,5 dB, co w przypadku niewielkich przekroczeń może być działaniem wystarczającym i prowadzącym do uzyskania normatywnych poziomów hałasu na terenach chronionych. Na terenie miejscowości Wilkowo oraz Lutol Suchy wdrażany jest Program Likwidacji Miejsc Niebezpiecznych. W ramach programu planuje się budowę sygnalizacji wzbudzonej na przejściu dla pieszych wraz z doświetleniem w miejscowości Wilkowo oraz rozbudowę istniejącego skrzyżowania krajowej drogi nr 92b z drogą powiatową nr 1213F w miejscowości Lutol Suchy. Wymienione działania prowadzić będą do zmniejszenia prędkości/upłynięcia ruchu na drogach, a tym samym obniżenia generowanego hałasu o około 2 dB.

Układ zabudowy, przydrożnej roślinności wysokiej oraz dróg podrzędnych nie pozwalają na budowę ekranów akustycznych w takich miejscowościach jak Pniów (km 29+200 – 29+700), na niektórych odcinkach miejscowości: Boczów (km 24+200 – 25+300), Torzym (km 32+750 – 34+505) oraz Wityń (km 73+500-73+900). Bezpośrednie sąsiedztwo drogi i zabudowy chronionej przed hałasem, liczne włączenia dróg bocznych i wjazdów na posesje bezpośrednio z drogi krajowej, zabudowa i roślinność wysoka po obu stronach drogi powodują, że ewentualne ekrany akustyczne byłyby nieskuteczne, a przede wszystkim stwarzałyby zagrożenie bezpieczeństwa na drodze. Z tego względu zalecanym środkiem ochrony przed hałasem pozostaje regularna kontrola nawierzchni jezdni i utrzymanie jej w możliwie najlepszym stanie oraz prowadzenie okresowych remontów.

Możliwość ochrony zabudowy mieszkaniowej przed hałasem z wykorzystaniem ekranów akustycznych powinna zostać przeanalizowana pod kątem technicznym w km 32+400 – 32+750 (m. Torzym), 23+900 – 24 + 200 (m. Boczów). Na wymienionych dwóch odcinkach ekrany akustyczne mogą zostać zlokalizowane w miejscach, gdzie odbicie fali akustycznej nie spowoduje wzrostu poziomu hałasu na terenach chronionych po przeciwnej stronie drogi, a jednocześnie ekrany zapewnią ochronę przed hałasem bardzo dużej liczbie mieszkańców. Tym samym przy stosunkowo niewielkim nakładzie finansowym możliwa byłaby znacząca redukcja wartości wskaźnika M.

Tabela 8-3 Zestawienie kierunków i działań naprawczych niezbędnych do przywrócenia dopuszczalnych poziomów hałasu w otoczeniu drogi krajowej nr 92b

Lp.	Orientacyjny kilometraż odcinka		Działania naprawcze	Uzasadnienie planowanych działań	Szacunkowe Koszty	Termin realizacji
	od km	do km				
1	23+000	26+000	Remont odcinka drogi Boczów-Pniów* W ramach planowanego remontu, należy opracować analizę techniczną pod kątem możliwości realizacji ekranu akustycznego w km 23+900 – 24+200 po lewej stronie drogi.*	Na badanym odcinku drogi stwierdzono przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu w zakresie 10-20 dB.	b.d.	2020
2	29+000	30+000	Remont odcinka drogi Boczów-Pniów*	Na badanym odcinku drogi stwierdzono przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu w zakresie 10-20 dB.	b.d.	2020
3	031+000	034+505	Opracowanie analizy technicznej pod kątem możliwości posadowienia ekranów akustycznych w km 32+400 – 32+740 (strona prawa).*	Na badanym odcinku drogi stwierdzono przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu w zakresie 10-20 dB.	5.000,00	2020
4	50+000	52+000	Remont odcinka drogi Pożrzadło-Mostki*	Na badanym odcinku	b.d.	2020

Lp.	Orientacyjny kilometraż odcinka		Działania naprawcze	Uzasadnienie planowanych działań	Szacunkowe Koszty	Termin realizacji
	od km	do km				
			Opracowanie analizy technicznej pod kątem możliwości posadowienia ekranów akustycznych w km 51+000 – 51+400 (strona prawa).*	drogi stwierdzono przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu w zakresie 10-20 dB.		
5	54+000	55+000	Remont odcinka drogi Pożrzadło-Mostki*	Na badanym odcinku drogi stwierdzono przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu w zakresie 10-20 dB.	b.d.	2020
6	62+354	64+000	Budowa sygnalizacji świetlnej wzbudzonej na przejściu dla pieszych wraz z doświetleniem*	Na badanym odcinku drogi stwierdzono przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu w zakresie 10-20 dB.	b.d.	b.d.
7	73+000	74+000	Remont drogi*		b.d.	2018
8	076+000	078+000	Remont drogi *		b.d.	2018
9	085+000	85+269	Remont odcinka drogi Wityń-Lutol Suchy. Rozbudowa istniejącego skrzyżowania drogi krajowej nr 92 z drogą powiatową nr 1213F. *	Na badanym odcinku drogi stwierdzono przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu w zakresie 10-20 dB.	b.d.	2020
10	23+000	85+269	Wprowadzenie do treści dokumentów planistycznych (opracowań ekofizjograficznych, studiów uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego, miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego) informacji o zasięgu występowania przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu od drogi krajowej nr 92b. celem prowadzenia gospodarki przestrzennej uwzględniającej potrzebę minimalizacji narażenia mieszkańców na hałas**	Na badanym odcinku drogi stwierdzono przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu w zakresie 10-20 dB.	15.000,00	2022
11			Prowadzenie przeglądów stanu technicznego nawierzchni drogowej *		Zadanie własne GDDKiA.	Działanie ciągłe
Odpowiedzialny:			* Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad ** władze lokalne aminne / powiatowe			

8.2 Uzasadnienie zakresu zagadnień określonych w programie

8.2.1 Dane i wnioski ze sporządzonych map akustycznych

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

W ramach mapy akustycznej wykonanej dla dróg krajowych o ruchu powyżej 3 milionów pojazdów analizą objęto 52-kilometrowy odcinek drogi krajowej nr 92b. Odcinek ten oddziałuje na 6 gmin wchodzących w skład 3 powiatów [patrz: Tabela 8-4]

Tabela 8-4

Spis gmin i powiatów objętych zakresem oddziaływania wykazany w mapie akustycznej – Droga krajowa nr 92b

Gmina	Powiat
Torzyn	sulęciński
Łagów	świebodziński
Lubrza	świebodziński
Świebodzin	świebodziński
Szczaniec	świebodziński
Trzciel	międzyrzecki

W bezpośrednim sąsiedztwie analizowanego odcinka znajdują się tereny o funkcjach mieszkalnych oraz szpital i szkoły. Duża część terenów objętych prawną ochroną przed hałasem wyszczególniona została w ramach

miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, a pozostałe ujęte są w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego poszczególnych gmin.

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

8.2.1.2 Charakterystyka terenów objętych programem, w tym liczba mieszkańców, gęstość zaludnienia oraz zakres przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku

Szczegółowy wykaz terenów objętych zakresem opracowania przedstawiony został w tabeli o naruszeniach wartości dopuszczalnych [patrz: Tabela 8-2]. Zestawienie przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu określonych wskaźnikami L_{DWN} i L_N oraz liczby mieszkańców objętych tym przekroczeniem na analizowanym odcinku drogi krajowej nr 92b, określone w ramach opracowanej Mapy akustycznej [9], przedstawiono w tabelach poniżej.

Tabela 8-5 Przekroczenia wartości dopuszczalnych, L_{DWN} , przy DK nr 92b, odcinek Skrzyżowanie z A2 (Węzeł Rzepin) - DW 138 Torzym

Obszar województwa lubuskiego	Przekroczenia wskaźnika hałasu drogowego L_{DWN} w dB:				
	do 5 dB	> 5-10 dB	> 10-15 dB	> 15-20 dB	> 20 dB
	Stan warunków akustycznych środowiska				
	niedobry	zły		bardzo zły	
Powierzchnia obszarów zagrożonych [km ²]	0,166	0,092	0,031	0,003	0,000
Liczba lokali mieszkalnych [tys.]	0,122	0,299	0,159	0,027	0,000
Liczba zagrożonych mieszkańców [tys.]	0,367	0,894	0,476	0,081	0,000
Liczba budynków szkolnych i przedszkolnych	0	1	1	0	0
Liczba budynków służby zdrowia, opieki społecznej i socjalnej	4	6	0	0	0
Inne obiekty budowlane istotne z punktu widzenia ochrony przed hałasem	0	0	0	0	0

Tabela 8-6 Przekroczenia wartości dopuszczalnych L_N , przy DK nr 92b, odcinek Skrzyżowanie z A2 (Węzeł Rzepin) - DW 138 Torzym

Obszar województwa lubuskiego	Przekroczenia wskaźnika hałasu drogowego L_N w dB:				
	do 5 dB	> 5-10 dB	> 10-15 dB	> 15-20 dB	> 20 dB
	Stan warunków akustycznych środowiska				
	niedobry	zły		bardzo zły	
Powierzchnia obszarów zagrożonych [km ²]	0,170	0,091	0,049	0,012	0,000
Liczba lokali mieszkalnych [tys.]	0,142	0,300	0,078	0,007	0,000
Liczba zagrożonych mieszkańców [tys.]	0,424	0,901	0,231	0,021	0,000
Liczba budynków szkolnych i przedszkolnych	0	1	1	0	0
Liczba budynków służby zdrowia, opieki społecznej i socjalnej	2	6	0	0	0
Inne obiekty budowlane istotne z punktu widzenia ochrony przed hałasem	0	0	0	0	0

Tabela 8-7 Przekroczenia wartości dopuszczalnych, L_{DWN} , przy DK nr 92b, odcinek Pożrzadło - Mostki

Obszar województwa lubuskiego	Przekroczenia wskaźnika hałasu drogowego L_{DWN} w dB:				
	do 5 dB	> 5-10 dB	> 10-15 dB	> 15-20 dB	> 20 dB
	Stan warunków akustycznych środowiska				
	niedobry	zły		bardzo zły	
Powierzchnia obszarów zagrożonych [km ²]	0,044	0,023	0,009	0,000	0,000
Liczba lokali mieszkalnych [tys.]	0,028	0,020	0,013	0,007	0,000
Liczba zagrożonych mieszkańców [tys.]	0,083	0,060	0,039	0,021	0,000
Liczba budynków szkolnych i przedszkolnych	1	0	0	0	0
Liczba budynków służby zdrowia, opieki społecznej i socjalnej	0	0	0	0	0
Inne obiekty budowlane istotne z punktu widzenia ochrony przed hałasem	0	0	0	0	0

Tabela 8-8 Przekroczenia wartości dopuszczalnych L_N , przy DK nr 92b, odcinek Pożrzadło - Mostki

Obszar województwa lubuskiego	Przekroczenia wskaźnika hałasu drogowego L_N w dB:				
	do 5 dB	> 5-10 dB	> 10-15 dB	> 15-20 dB	> 20 dB
	Stan warunków akustycznych środowiska				
	niedobry	zły		bardzo zły	
Powierzchnia obszarów zagrożonych [km ²]	0,037	0,023	0,014	0,003	0,000
Liczba lokali mieszkalnych [tys.]	0,022	0,020	0,016	0,001	0,000
Liczba zagrożonych mieszkańców [tys.]	0,065	0,060	0,048	0,003	0,000
Liczba budynków szkolnych i przedszkolnych	1	0	0	0	0
Liczba budynków służby zdrowia, opieki społecznej i socjalnej	0	0	0	0	0
Inne obiekty budowlane istotne z punktu widzenia ochrony przed hałasem	0	0	0	0	0

Tabela 8-9 Przekroczenia wartości dopuszczalnych, L_{DWN} , przy DK nr 92b, odcinek Mostki - Świebodzin

Obszar województwa lubuskiego	Przekroczenia wskaźnika hałasu drogowego L_{DWN} w dB:				
	do 5 dB	> 5-10 dB	> 10-15 dB	> 15-20 dB	> 20 dB
	Stan warunków akustycznych środowiska				
	niedobry	zły		bardzo zły	
Powierzchnia obszarów zagrożonych [km ²]	0,062	0,009	0,001	0,000	0,000
Liczba lokali mieszkalnych [tys.]	0,090	0,006	0,003	0,001	0,000
Liczba zagrożonych mieszkańców [tys.]	0,274	0,018	0,009	0,003	0,000
Liczba budynków szkolnych i przedszkolnych	0	0	0	0	0
Liczba budynków służby zdrowia, opieki społecznej i socjalnej	0	0	0	0	0
Inne obiekty budowlane istotne z punktu widzenia ochrony przed hałasem	0	0	0	0	0

Tabela 8-10 Przekroczenia wartości dopuszczalnych L_N , przy DK nr 92b, odcinek Mostki - Świebodzin

Obszar województwa lubuskiego	Przekroczenia wskaźnika hałasu drogowego L_N w dB:				
	do 5 dB	> 5-10 dB	> 10-15 dB	> 15-20 dB	> 20 dB
	Stan warunków akustycznych środowiska				
	niedobry	zły		bardzo zły	
Powierzchnia obszarów zagrożonych [km ²]	0,047	0,004	0,002	0,000	0,000
Liczba lokali mieszkalnych [tys.]	0,055	0,003	0,003	0,000	0,000
Liczba zagrożonych mieszkańców [tys.]	0,167	0,009	0,009	0,000	0,000
Liczba budynków szkolnych i przedszkolnych	0	0	0	0	0
Liczba budynków służby zdrowia, opieki społecznej i socjalnej	0	0	0	0	0
Inne obiekty budowlane istotne z punktu widzenia ochrony przed hałasem	0	0	0	0	0

Tabela 8-11 Przekroczenia wartości dopuszczalnych, L_{DWN} , przy DK nr 92b, odcinek Świebodzin (Obwodnica)

Obszar województwa lubuskiego	Przekroczenia wskaźnika hałasu drogowego L_{DWN} w dB:				
	do 5 dB	> 5-10 dB	> 10-15 dB	> 15-20 dB	> 20 dB
	Stan warunków akustycznych środowiska				
	niedobry	zły		bardzo zły	
Powierzchnia obszarów zagrożonych [km ²]	0,058	0,021	0,006	0,001	0,000
Liczba lokali mieszkalnych [tys.]	0,010	0,017	0,019	0,007	0,000
Liczba zagrożonych mieszkańców [tys.]	0,030	0,051	0,058	0,021	0,000
Liczba budynków szkolnych i przedszkolnych	0	0	0	0	0
Liczba budynków służby zdrowia, opieki społecznej i socjalnej	0	0	0	0	0
Inne obiekty budowlane istotne z punktu widzenia ochrony przed hałasem	0	0	0	0	0

Tabela 8-12 Przekroczenia wartości dopuszczalnych L_N , przy DK nr 92b, odcinek Świebodzin (Obwodnica)

Obszar województwa lubuskiego	Przekroczenia wskaźnika hałasu drogowego L_N w dB:				
	do 5 dB	> 5-10 dB	> 10-15 dB	> 15-20 dB	> 20 dB
	Stan warunków akustycznych środowiska				
	niedobry	zły		bardzo zły	
Powierzchnia obszarów zagrożonych [km ²]	0,053	0,026	0,010	0,003	0,000
Liczba lokali mieszkalnych [tys.]	0,009	0,026	0,013	0,002	0,000
Liczba zagrożonych mieszkańców [tys.]	0,027	0,079	0,039	0,006	0,000
Liczba budynków szkolnych i przedszkolnych	0	0	0	0	0
Liczba budynków służby zdrowia, opieki społecznej i socjalnej	0	0	0	0	0
Inne obiekty budowlane istotne z punktu widzenia ochrony przed hałasem	0	0	0	0	0

Tabela 8-13 Przekroczenia wartości dopuszczalnych, L_{DWN} , przy DK nr 92b, odcinek Świebodzin - Lutol Suchy

Obszar województwa lubuskiego	Przekroczenia wskaźnika hałasu drogowego L_{DWN} w dB:				
	do 5 dB	> 5-10 dB	> 10-15 dB	> 15-20 dB	> 20 dB
	Stan warunków akustycznych środowiska				
	niedobry	zły		bardzo zły	
Powierzchnia obszarów zagrożonych [km ²]	0,044	0,016	0,004	0,000	0,000
Liczba lokali mieszkalnych [tys.]	0,120	0,020	0,024	0,000	0,000
Liczba zagrożonych mieszkańców [tys.]	0,359	0,061	0,072	0,000	0,000
Liczba budynków szkolnych i przedszkolnych	2	0	0	0	0
Liczba budynków służby zdrowia, opieki społecznej i socjalnej	0	0	0	0	0
Inne obiekty budowlane istotne z punktu widzenia ochrony przed hałasem	0	0	0	0	0

Tabela 8-14 Przekroczenia wartości dopuszczalnych L_N , przy DK nr 92b, odcinek Świebodzin - Lutol Suchy

Obszar województwa lubuskiego	Przekroczenia wskaźnika hałasu drogowego L_N w dB:				
	do 5 dB	> 5-10 dB	> 10-15 dB	> 15-20 dB	> 20 dB
	Stan warunków akustycznych środowiska				
	niedobry	zły		bardzo zły	
Powierzchnia obszarów zagrożonych [km ²]	0,034	0,016	0,006	0,000	0,000
Liczba lokali mieszkalnych [tys.]	0,055	0,028	0,007	0,000	0,000
Liczba zagrożonych mieszkańców [tys.]	0,164	0,085	0,021	0,000	0,000
Liczba budynków szkolnych i przedszkolnych	2	0	0	0	0
Liczba budynków służby zdrowia, opieki społecznej i socjalnej	0	0	0	0	0
Inne obiekty budowlane istotne z punktu widzenia ochrony przed hałasem	60	0	0	0	0

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

Podstawowe informacje z zakresu danych techniczno – akustycznych dla drogi krajowej nr 92b, na odcinkach objętych programem przedstawione zostały w tabeli [patrz: Tabela 8-15]. Dane poniższe stanowiły informację wejściową opracowanej mapy akustycznej.

Tabela 8-15 Charakterystyka techniczno – akustyczna źródła hałasu – DK 92b

Nr drogi	Nazwa odcinka	Kilometraż		Długość odcinka [km]	Obciążenie ruchem		
		km początku	km końca		Pojazdy lekkie	Pojazdy ciężkie	SDR
DK92b	Skrzyżowanie z A2 (Węzeł Rzepin) - DW 138 Torzym	20,7	34,479	13,779	3271	5020	8291
DK92b	Pożrzadło - Mostki	46,189	57,927	11,738	4308	4664	8972
DK92b	Mostki - Świebodzin	57,927	62,354	4,427	5069	4611	9680
DK92b	Świebodzin (Obwodnica)	62,354	69,938	7,584	5069	4611	9680
DK92b	Świebodzin - Lutol Suchy	69,938	85,269	15,331	4971	4187	9158

8.2.2 Analiza materiałów, dokumentów i publikacji wykorzystanych w programie

Niniejszy program ochrony środowiska przed hałasem uwzględnia postanowienia zawarte w szeregu opracowań obejmujących swym zakresem tereny, na które oddziałuje analizowany odcinek drogi krajowej nr 92. W kolejnych rozdziałach przedstawiono problematykę hałasu ujętą w różnych materiałach opracowanych na szczeblu powiatowym i gminnym.

8.2.2.1 Istniejące powiatowe lub gminne programy ochrony środowiska

Poniżej, w tabeli, przedstawiono główne ustalenia powiatowych i gminnych programów ochrony środowiska dla analizowanego odcinka drogi krajowej nr 92, które mają odniesienie do niniejszego opracowania.

Tabela 8-16 Ustalenie w zakresie hałasu zawarte w powiatowych i gminnych programach ochrony środowiska

I.p.	Dokument	Ustalenia w zakresie hałasu
Powiatowe		
1	Program ochrony środowiska dla powiatu sulęcińskiego na lata 2017-2020 z perspektywą na lata 2021 – 2024 – uchwała Nr XLV/208/17 Rady Powiatu Sulęcińskiego z dnia 28 grudnia 2017 r.	<u>Cel:</u> Zmniejszenie uciążliwości hałasu poprzez obniżenie jego natężenia do poziomu obowiązujących standardów <u>Kierunki działań:</u> Ograniczenie uciążliwości akustycznej dla mieszkańców <u>Zadania:</u> 1. Bieżące utrzymanie i remonty, modernizacje nawierzchni chodników i dróg na terenie Powiatu. 2. Modernizacja dróg powiatowych. 3. Wytyczanie i budowa szlaków turystycznych: - modernizacja przerwy wzdłuż wytyczonego szlaku Po Starym Nasypie Kolejowym i oznakowanie, - budowa ścieżki rowerowej w Rychliku
	Program Ochrony Środowiska dla Powiatu Świebodzińskiego na lata 2017-2020 z perspektywą do roku 2024 – uchwała Nr XXXII/199/2017 Rady Powiatu Świebodzińskiego z dnia 09 listopada 2017	<u>Cel strategiczny:</u> Zmniejszenie oddziaływania hałasu do obowiązujących poziomów <u>Cele szczegółowe:</u> 1. Monitoring hałasu 2. Ograniczenie uciążliwości akustycznej dla mieszkańców <u>Zadania:</u> 1. Zmniejszenie zagrożenia hałasem poprzez: budowę alternatywnych dróg, poprawę stanu technicznego dróg, wprowadzenie zabezpieczeń akustycznych, tworzenie pasów zieleni, w tym: • Remont drogi krajowej nr 92 na odcinku od km 50+370 do km 55+555. • Remont drogi krajowej nr 92 od km 30+958 do km 33+958 • Rozbudowa drogi krajowej nr 92 od km 55+555 do km 58+555 2. Tworzenie zabezpieczeń przed oddziaływaniem hałasu komunikacyjnego poprzez wprowadzanie odpowiednich zapisów w SIWZ uwzględniające m.in. montowanie dźwiękoszczelnych okien, kładzenie cichej nawierzchni i budowę ekranów akustycznych 3. Tworzenie planów zagospodarowania przestrzennego z uwzględnieniem: źródeł hałasu, przestrzegania zasad strefowania (rozgraniczenia terenów o różnicowanej funkcji), zapisów odnośnie standardów akustycznych dla poszczególnych terenów. 4. Prowadzenie badań monitorujących poziom hałasu drogowego. 5. Prowadzenie kontroli emisji hałasu do środowiska z obiektów działalności gospodarczej. 6. Edukacja ekologiczna mieszkańców w zakresie negatywnego wpływu hałasu na człowieka
	Program Ochrony Środowiska dla Powiatu Międzyrzeckiego na lata 2018-2021 z perspektywą na lata 2022-2025 - uchwała Nr XLVI.233.18 Rady Powiatu Międzyrzeckiego w dniu 06.06.2018	W obszarze interwencji „Zagrożenie hałasem”, proponuje się następujące działania : 1). „Zmniejszenie zagrożenia hałasem oraz poprawa bezpieczeństwa ruchu poprzez: budowę alternatywnych dróg, poprawę stanu technicznego dróg, wprowadzenie zabezpieczeń akustycznych, tworzenie pasów zieleni. 2). Tworzenie zabezpieczeń przed oddziaływaniem hałasu komunikacyjnego poprzez wprowadzanie odpowiednich zapisów w SIWZ uwzględniające m.in. montowanie dźwiękoszczelnych okien, kładzenie cichej nawierzchni i budowę ekranów akustycznych 3). Tworzenie planów zagospodarowania przestrzennego z uwzględnieniem: źródeł hałasu, przestrzegania zasad strefowania (rozgraniczenia terenów o różnicowanej funkcji), zapisów odnośnie standardów akustycznych dla poszczególnych terenów 4) Prowadzenie badań monitorujących poziom hałasu drogowego 5) Prowadzenie kontroli emisji hałasu do środowiska z obiektów działalności gospodarczej 6) Edukacja ekologiczna mieszkańców w zakresie negatywnego wpływu hałasu na człowieka
Gminne		
1	Program Ochrony Środowiska dla Gminy Łagów na lata 2018-2023 z perspektywą do 2028 r.	<u>Cel:</u> Podniesienie komfortu życia mieszkańców gminy poprzez eliminację zagrożeń hałasem <u>Zadania:</u>

l.p.	Dokument	Ustalenia w zakresie hałasu
		1. Tworzenie zabezpieczeń przed oddziaływaniem hałasu komunikacyjnego poprzez wprowadzanie odpowiednich zapisów w SIWZ uwzględniające m.in. montowanie dźwiękoszczelnych okien, kładzenie cichej nawierzchni i budowę ekranów akustycznych. 2. Aktualizacja inwentaryzacji źródeł uciążliwości akustycznej 3. Kontrola emisji hałasu do środowiska z obiektów działalności gospodarczej
	Aktualizacja Programu Ochrony Środowiska dla Gminy Szczaniec na lata 2012-2015 z uwzględnieniem lat 2016-2019	<u>Cel długoterminowy:</u> Zmniejszenie uciążliwości hałasu poprzez obniżenie jego natężenia do poziomu obowiązujących standardów <u>Cele krótkoterminowe:</u> 1. Monitoring hałasu i ocena stopnia narażenia mieszkańców województwa na ponadnormatywny hałas 2. Ograniczenie uciążliwości akustycznej dla mieszkańców <u>Zadania:</u> 1. Poprawa warunków komunikacyjnych na drogach z uwzględnieniem potrzeb w zakresie ograniczenia emisji hałasu 2. Budowa ścieżek rowerowych wzdłuż ciągów komunikacyjnych 3. Obsadzanie dróg drzewami i krzewami (tworzenie biologicznych ekranów akustycznych) oraz budowa sztucznych ekranów akustycznych wzdłuż liniowych i punktowych źródeł hałasu w miejscach, które faktycznie potrzebują tego typu ochrony 4. Minimalizacja oddziaływania hałasu w obrębie zakładów i w ich sąsiedztwie
	Program Ochrony Środowiska dla Gminy Świebodzin na lata 2015-2018 z perspektywą na lata 2019-2022	<u>Cel długoterminowy:</u> Zmniejszenie oddziaływania hałasu i promieniowania elektromagnetycznego <u>Cele krótkoterminowe:</u> Ochrona przed hałasem <u>Działania:</u> 1. Wprowadzenie do miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego zapisów sprzyjających ograniczeniu zagrożenia hałasem (rozgraniczenie terenów o zróżnicowanej funkcji). 2. Tworzenie zabezpieczeń przed oddziaływaniem hałasu komunikacyjnego poprzez wprowadzanie odpowiednich zapisów w SIWZ uwzględniające montowanie dźwiękoszczelnych okien i kładzenie cichej nawierzchni. 3. Poprawa stanu technicznego dróg, w tym: • remont drogi krajowej 92 na odcinku od km 67+000 do km 69+000' • remont drogi krajowej 92 na odcinku od km 63+300 do km 66+090, • remont drogi krajowej 92 na odcinku Mostki-Wilkowo od km 58+000 do km 62+700, • remont drogi krajowej 92 na odcinku Wityń-Lutol Suchy od km 73+000 do km 75+500", • budowa sygnalizacji świetlnej wzbudzonej na przejściu dla pieszych na drodze nr 92 od km 63+140 w m. Wilkowo, • poprawa BRD poprzez zmianę geometrii skrzyżowania drogi nr 92 z dr. gminną 0309F w m. Wilkowo w km od 62+975 do km 63+230, 4. Wprowadzanie nasadzeń ochronnych wzdłuż ciągów komunikacyjnych. 5. Przeprowadzenie monitoringu hałasu drogowego w granicach gminy.
	Program ochrony środowiska dla Gminy Trzciel na lata 2017-2020 z perspektywą na lata 2021-2024	<u>Cel długoterminowy</u> Zmniejszenie uciążliwości hałasu poprzez obniżenie jego natężenia do poziomu obowiązujących Standardów <u>Cele krótkoterminowe</u> 1. Monitoring hałasu i ocena stopnia narażenia mieszkańców województwa na ponadnormatywny hałas 2. Ograniczenie uciążliwości akustycznej dla mieszkańców W celu zmniejszenia uciążliwości hałasu na terenie Gminy Trzciel w szczególności na drogach gminnych i powiatowych proponuje się zastosowanie środków, których celem jest zmniejszenie uciążliwości akustycznej poprzez zastosowanie rozwiązań na drogach wymuszających zmniejszenie prędkości pojazdów, zastosowanie tzw. „cichych nawierzchni”, wykonanie napraw i niwelacji studzienek kanalizacyjnych oraz zaplanowane przebudowy dróg gminnych, powiatowych.

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

Podstawowymi aktami prawa miejscowego określającymi warunki ochrony akustycznej dla poszczególnych kategorii użytkowania przestrzeni są miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego. Dokonano analizy zapisów miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego. Wyniki analizy zostały przedstawione w tabeli [patrz: Tabela 8-17].

Tabela 8-17

Zestawienie miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego obowiązujących na terenach sąsiadujących z drogą krajową nr 92 w granicach objętych opracowaniem

Lp.	Orientacyjny kilometraż odc.		Nazwa dokumentu	Uwarunkowania dotyczące klimatu akustycznego
	od km	do km		
1.	Liczne odcinki drogi na terenie gminy Lubrza		Uchwała Nr III/12/98 Rady Gminy w Lubrzy z dnia 18 grudnia 1998 r w sprawie uchwalenia zmian miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego gm. Lubrza	Brak zapisów
2.	050+000	051+000	Uchwała XXVII/112/2000 z dnia 28 czerwca 2000 r. w sprawie zmiany nr 4/97 miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego gminy Łagów, obręb Gronów dla terenów położonych w obrębie Drogi Krajowej Nr 2 i rejonie węzła projektowanej autostrady A-2	Brak zapisów
3.	062+800	062+850	Uchwała XXXV/411/97 z dnia 1997-12-23 w sprawie zmiany nr 4/97 miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego gminy Świebodzin	Brak zapisów
4.	063+050 063+250	063+100 063+300	Uchwała XXX/9/98 z dnia 1998-11-13 w sprawie uchwalenia zmiany nr V miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego gminy Świebodzin	Brak zapisów
5.	065+800	066+900	UCHWAŁA NR XXIX/371/2009 RADY MIEJSKIEJ W ŚWIEBODZINIE z dnia 30 marca 2009r. w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego terenu położonego w obrębie pierwszym Świebodzina pomiędzy ulicą Świerczewskiego a obwodnicą miasta Świebodzina	Dla określenia dopuszczalnego poziomu hałasu w środowisku zalicza się tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej do grupy 2.a – „tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej”, tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej do grupy 3.a – „tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej i zamieszkania zbiorowego”, a tereny sportu, rekreacji i zieleni urządzonej do grupy 3.c – „tereny rekreacyjno – wypoczynkowe”.
1.	066+700	067+000	Uchwała XXX/439/2017 z dnia 2017-03-31 w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego i zmiany miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego dla terenu położonego w pierwszym obrębie miasta Świebodzin	Ustala się przyporządkowanie terenów pod względem dopuszczalnego poziomu hałasu, o którym mowa w przepisach odrębnych o ochronie środowiska: 6. dla terenów oznaczonych symbolem przeznaczenia MN jako terenów zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej, 7. dla terenów oznaczonych symbolem przeznaczenia MW jako terenów zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej, 8. dla terenów oznaczonych symbolem przeznaczenia ZP jako terenów rekreacyjno – wypoczynkowych niewykorzystywanych w porze nocy.
2.	073+550	073+900	Uchwała XXXV/411/97 z dnia 1997-12-23 w sprawie zmiany nr 4/97 miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego gminy Świebodzin	Brak zapisów
3.	073+970	074+00	Uchwała XXX/9/98 z dnia 1998-11-13 w sprawie uchwalenia zmiany nr V miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego gminy Świebodzin	Brak zapisów
4.	076+800	078+000	Uchwała XVII/144/96 z dnia 1996-06-20 w sprawie zmiany miejscowego planu ogólnego zagospodarowania przestrzennego gm. Szczaniec	Brak zapisów
5.	081+680	081+870	Uchwała IV/23/2003 z dnia 2003-02-20 w sprawie uchwalenia zmiany miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego gminy Trzciel	Brak zapisów

8.3 Część graficzna

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

Do opracowania załączono mapy przedstawiające rozkład poziomu hałasu komunikacyjnego dla stanu istniejącego, dla stanu prognozowanego po zrealizowaniu działań naprawczych oraz mapy różnicowe pokazujące różnicę w poziomie hałasu (spadek poziomu hałasu komunikacyjnego) po zrealizowaniu działań naprawczych. Mapy zamieszczono na załącznikach graficznych 9-1 do 9-13 dla okresu doby (L_{DWN}) i okresu nocy (L_N). Podział sekcijny pokazano na rysunkach [patrz: rozdział 8.1.1, Rysunek 8-1, Rysunek 8-2, Rysunek 8-3].

W celu zilustrowania potencjalnej skuteczności dodatkowych działań naprawczych, polegających na przeanalizowaniu możliwości technicznych budowy ekranów akustycznych, zaproponowanych w niniejszym Programie [...] opracowano mapy 9-1-b, 9-3-b oraz 9-4-b, na których zilustrowano:

- 9-1-b ekran akustyczny po lewej stronie jezdni DK 92 w km 23+900 - 24+200 chroniący zabudowę mieszkaniową wielorodzinną
- 9-3-b ekran akustyczny po prawej stronie jezdni DK 92 w km 32+400 – 32+740 chroniący zabudowę mieszkaniową wielorodzinną
- 9-4-b ekran akustyczny po prawej stronie jezdni DK 92 w km 51+000 – 51+400 chroniący zabudowę jednorodzinną.

Rozdział 9 STRESZCZENIE NIESPECJALISTYCZNE

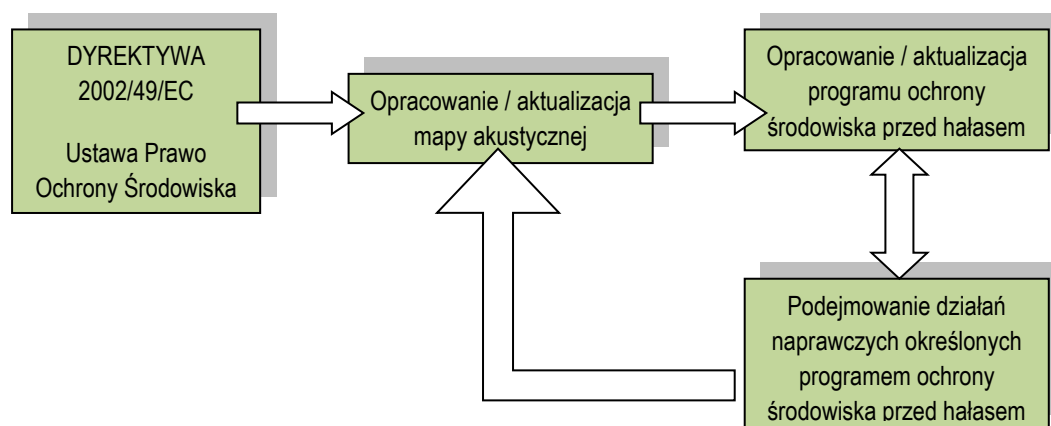
9.1 Cele programu ochrony środowiska przed hałasem

Program ochrony środowiska przed hałasem stanowi kontynuację działań podjętych przez Marszałka Województwa Lubuskiego, których celem jest poprawa warunków życia w regionie, poprzez ograniczenie hałasu powodowanego przez ruch komunikacyjny, jaki ma miejsce na drogach krajowych o natężeniu ruchu powyżej 3 milionów pojazdów.

9.2 Podstawy prawne

Ochrona środowiska przed hałasem opiera się w dużej mierze o wymagania przetransponowane do polskiego prawa z Dyrektywy Parlamentu Europejskiego w sprawie oceny i kontroli hałasu w środowisku. Zgodnie z ustawodawstwem europejskim oraz krajowym, działania na rzecz poprawy stanu klimatu akustycznego aglomeracji oraz otoczenia istotniejszych szlaków komunikacyjnych prowadzone są w cyklach 5-letnich. Cykl rozpoczyna się od opracowania mapy akustycznej, która to stanowi źródło informacji o zagrożeniach akustycznych [patrz: Rysunek 9-1]

W drugiej kolejności opracowuje się program ochrony środowiska przed hałasem, który po uchwaleniu stanowi podstawę do realizacji działań naprawczych – staje się prawem miejscowym. Po okresie 5 lat od opracowania pierwszej mapy akustycznej istnieje obowiązek opracowania aktualizacji dokumentów. W oparciu o zaktualizowaną mapę akustyczną dokonuje się także weryfikacji zadań zawartych w programie ochrony środowiska przed hałasem i przystępuje się do ich realizacji. Procedura powtarzana jest co pięć lat, a wyniki analiz przekazywane są do Komisji Europejskiej. Program ochrony środowiska przed hałasem może podlegać aktualizacji częściej niż co 5 lat, kiedy wystąpią okoliczności uzasadniające potrzebę wprowadzenia zmiany (np. zmiana dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku).



Rysunek 9-1

Pięcioletni cykl działań mających na celu zapewnienie właściwego stanu klimatu akustycznego na terenie objętym programem ochrony środowiska przed hałasem.

9.3 Mapy akustyczne stanowiące podstawę opracowania programu ochrony środowiska przed hałasem.

Podstawą do opracowania niniejszego programu była mapa akustyczna sporządzona przez zarządzającą drogami krajowymi Generalną Dyрекję Dróg Krajowych i Autostrad: Mapy akustyczne dla odcinków dróg krajowych o ruchu powyżej 3.000.000 pojazdów rocznie na terenie województwa lubuskiego, Jarosław Kowalczyk Ecoplan, Ecoplan Ryszard Kowalczyk, Opole 2018.[9]

Legenda

- granice odcinków dróg
- odcinki drogowe objęte mapą
- granice województwa
- granice powiatów



Rysunek 9-2

Lokalizacja dróg krajowych, dla których opracowana została mapa akustyczna [źródło: Mapa akustyczna (9)]

Mapy te obejmują swym zakresem tereny poza aglomeracjami położone wzdłuż dróg krajowych o natężeniu powyżej 3 000 000 przejazdów rocznie zlokalizowanych w województwie lubuskim. Na mapach zidentyfikowane zostały obszary, gdzie hałas powodowany przez przejeżdżające samochody przekracza wartości dopuszczalne.

9.4 Obszary zidentyfikowane na mapach akustycznych jako wymagające podjęcia działań naprawczych.

Opracowując niniejszy program ochrony środowiska przed hałasem, zgodnie z wymaganiami ustawy Prawo ochrony środowiska, ograniczono się do tych terenów, na których przekroczenia zostały zidentyfikowane i gdzie należy przeprowadzić działania naprawcze mające na celu ich wyeliminowanie. Całość programu składa się z 7 rozdziałów, w ramach których opisane zostały działania naprawcze dla wybranych odcinków dróg nr S3/DK3, DK 12, DK 22, DK 27, DK 29, DK 32 oraz DK 92b.

9.5 Skuteczność działań naprawczych podejmowanych w ramach poprzedniego programu ochrony środowiska przed hałasem

Niniejszy program nie jest pierwszym opracowaniem tego typu sporządzonym dla województwa lubuskiego, stąd też w programie odniesiono się do skuteczności działań podejmowanych w celu poprawy stanu klimatu akustycznego w otoczeniu dróg krajowych. W przypadku działań o charakterze inwestycyjnym (w szczególności budowa ekranu akustycznego w Boczowie) postępowanie jest w toku, ekran akustyczny jeszcze nie został zrealizowany.

W przypadku działań o charakterze ciągłym – w szczególności mowa tutaj o „Prowadzeniu właściwej polityki w zakresie planowania przestrzennego [...]”, które zapisano w „Programie ochrony środowiska przed hałasem dla odcinka drogi krajowej nr 92 (od km 16+100 do km 34+500)”, ocena nie jest jeszcze możliwa do przeprowadzenia. Od czasu uchwalenia wyżej wymienionego programu ochrony środowiska przed hałasem w 2015 roku, dla terenów znajdujących się w zasięgu ponadnormatywnego oddziaływania drogi nr 92 nie opracowano i nie uchwalono żadnego nowego miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego.

Program ochrony środowiska przed hałasem dla odcinka drogi krajowej nr 92 (od km 16+100 do km 34+500) zawiera także szereg działań o charakterze ciągłym, których realizacja wynika bezpośrednio z obowiązków statutowych zarządzającej drogami krajowymi Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. Działania te, takie jak bieżące naprawy, kontrola stanu nawierzchni dróg itp. realizowane są na bieżąco. Podobnie na bieżąco realizowane są zadania przypisane policji tj. prowadzenie kontroli przestrzegania przepisów odnośnie dopuszczalnej prędkości.

9.6 Charakter działań naprawczych przewidzianych do realizacji w ramach niniejszego programu ochrony środowiska przed hałasem.

Z uwagi na stwierdzone przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (zidentyfikowane w ramach aktualnych map akustycznych) w niniejszym programie przewidziano również szereg działań mających na celu poprawę stanu klimatu akustycznego na terenie województwa lubuskiego. Działania te mają różnoraki charakter, począwszy od zadań o charakterze organizacyjnym, do kosztownych działań inwestycyjnych.

Działania organizacyjne są to działania najtańsze w realizacji, ale jednocześnie bardzo często bardziej skuteczne niż działania inwestycyjne. Obejmują one zarówno np. ograniczenia prędkości ruchu na wybranych odcinkach dróg, ale także działania planistyczne pozwalające unikać sytuacji, w której zezwala się na realizację zabudowy mieszkaniowej w sąsiedztwie autostrady albo linii kolejowej. Do działań organizacyjnych zalicza się także ustanowienie obszaru ograniczonego użytkowania. Z kolei działania inwestycyjne polegają między innymi na budowie ekranów akustycznych albo innych obiektów ekranujących, wymianie nawierzchni drogi na cichą czy też budowie obwodnic.

Na terenie województwa lubuskiego w najbliższych latach zostaną zrealizowane remonty dróg, w trakcie realizacji jest przede wszystkim budowa drogi ekspresowej S3. Przeniesienie ruchu drogowego z obecnej drogi

krajowej nr 3 na drogę ekspresową pozwoli zredukować poziom hałasu w przy dotychczasowych drogach tranzytowych na terenie tych miejscowości o 3-6dB. W szczególności korzystna sytuacja wystąpi w Nowym Miasteczku, gdzie w znacznym stopniu zaniknie ruch tranzytowy na drodze krajowej nr 3 i przeniesie się na drogę ekspresową S3. Podobna sytuacja wystąpi wszędzie tam gdzie uda się zrealizować obwodnice miast – np. Wschowy czy Nowogrodu Bobrzańskiego.

9.7 Skuteczność planowanych w niniejszym programie ochrony środowiska przed hałasem działań naprawczych

W Programie [...] zaproponowano szereg działań o różnej skuteczności w zależności od lokalnie występujących uwarunkowań, planów działań inwestycyjnych zarządzającej drogami Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad i innych czynników (np. możliwości technicznych realizacji określonych rodzajów działań naprawczych).

W przypadku działań o charakterze inwestycyjnym, polegających na budowie nowych odcinków drogowych (w szczególności obwodnic) można oczekiwać skuteczności na poziomie kilku dB. Jako przykład można podać Nowe Miasteczko, gdzie spadek ruchu związany z uruchomieniem zupełnie nowego odcinka drogi ekspresowej S3 pozwoli wyprowadzić ruch, który dotychczas był prowadzony bezpośrednio przez środek miejscowości. W zależności od tego jaka część ruchu przeniesie się na drogę ekspresową można oczekiwać co najmniej kilkudecybelowej poprawy klimatu akustycznego. Podobna sytuacja wystąpi na terenie innych miast, gdzie także przewiduje się realizację obwodnic.

W ramach prowadzonych inwestycji (głównie w korytarzu drogi krajowej nr 3, w południowej części województwa), gdzie realizowany jest drugi pas ruchu albo też droga zmienia swój przebieg, planuje się szereg nowych ekranów akustycznych. Skuteczność ekranów akustycznych jest uzależniona od położenia punktu, w którym dokonuje się jej oceny. Im głębiej w cieniu akustycznym ekranu znajduje się chroniony obiekt (np. dom), tym skuteczność ochrony większa. Można szacować, że skuteczność ekranów akustycznych nie będzie nigdzie większa niż 15dB. Za sytuację korzystną należy uznać taką, w której skuteczność ta będzie większa od 10dB. W większości przypadków skuteczność ekranów akustycznych wynosić będzie kilka decybeli. Dotyczy to specyfiki drogi ekspresowej S3, gdzie odległość pomiędzy drogą, ekranem, a terenem chronionym jest zazwyczaj znaczny. Ekran akustyczny budowany w małej odległości od źródła hałasu i małej odległości od obiektów chronionych mogą uzyskiwać większą skuteczność.

W programie wykorzystano także informacje o planowanych remontach dróg. Przy obecnej wiedzy nie ma możliwości precyzyjnego prognozowania skuteczności poprawy warunków akustycznych spowodowanej poprawą jakości nawierzchni, ale kierując się modelami prognostycznymi można zakładać, iż w skrajnych przypadkach poprawa może sięgać nawet 5dB. Będzie to miało miejsce tam, gdzie np. nawierzchnia z kostki brukowej zostanie zamieniona na nawierzchnię asfaltową. W pozostałych przypadkach można oczekiwać poprawy w przedziale od ułamka dB do 3-4dB.

W „Programie [...]” przewidziano także szereg działań, co do których nie można jednoznacznie ocenić ich skuteczności, ale jest oczywiste iż są to zadania kluczowe dla wyeliminowania przyszłych konfliktów na tle ponadnormatywnego poziomu hałasu przy drogach krajowych. Działaniem takim jest na przykład uwzględnienie uwarunkowań akustycznych przy sporządzaniu miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, w szczególności dla obszarów położonych w kilkudziesięciometrowym sąsiedztwie dróg. Problemem w wielu miejscach jest dość przypadkowa lokalizacja nowej zabudowy mieszkaniowej albo innej zabudowy chronionej przed hałasem. Powstające pojedyncze zabudowania w sąsiedztwie dróg z góry skazane są na wysoki poziom hałasu, co w konsekwencji prowadzi do konieczności budowy nowych ekranów akustycznych. Racjonalna polityka przestrzenna, odpowiednie zapisy w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego, ale także w innych dokumentach planistycznych powinny uniemożliwiać powstawanie nowej zabudowy mieszkaniowej w obszarach, gdzie wyeliminowanie oddziaływania akustycznego jest niemożliwe. Skuteczność prawa miejscowego w dziedzinie ochrony przed hałasem może być znacząco większa niż budowa ekranów akustycznych i obwodnic.

Część proponowanych działań wskazanych w programie związana jest z koniecznością uzupełnienia danych pomiarowych w miejscach, gdzie stwierdzono nieznaczne przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu. Mapy akustyczne opracowywane są w oparciu o modele obliczeniowe posiadające niepewność rzędu

kilku dB. Podejmowanie działań naprawczych w miejscach, gdzie wielkość przekroczenia jest bardzo niewielka bez pomiarowego potwierdzenia tego faktu może być przysłowiowym „wyrzucaniem pieniędzy w błoto”. Z tego też względu w „Programie [...]” wskazano miejsca gdzie w ramach najbliższego Generalnego Pomiaru Hałasu (GPH) należałoby zlokalizować punkty pomiarowe i uzyskać potwierdzenie konieczności podjęcia działań naprawczych.

9.8 Monitoring realizacji programu

Kluczowym elementem programu jest monitoring postępów jego realizacji. Większość działań naprawczych przewidzianych w programie jest ze sobą ściśle powiązana i wymaga koordynacji. Koordynacja i nadzór nad realizacją programu będzie realizowany przez Marszałka Województwa Lubuskiego.

Działania prowadzone będą głównie poprzez gromadzenie i analizowanie informacji, do udostępniania której zobowiązani zostali niniejszym programem zarządzający źródłami hałasu, albo też tworzący dokumenty planistyczne zawierające ustalenia istotne z punktu widzenia ochrony przed hałasem (Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, urzędy miast i gmin).

Monitoring realizacji programu, a w szczególności dane zgromadzone w procesie monitorowania, których zakres określony został w rozdziale 10 niniejszego programu w ramach wzoru formularza raportowania, są kluczowe dla późniejszej możliwości dokonania oceny realizacji programu i uwzględnienia podjętych działań przy opracowaniu kolejnej edycji map akustycznych.

Rozdział 10 FORMULARZ RAPORTOWANIA

Integralną częścią programu jest załączony formularz "RAPORTU Z REALIZACJI PROGRAMU OCHRONY ŚRODOWISKA PRZED HAŁASEM DLA TERENÓW POZA AGLOMERACJAMI POŁOŻONYCH WZDŁUŻ DRÓG KRAJOWYCH O NATĘŻENIU POWYŻEJ 3 000 000 POJAZDÓW ROCZNIE DLA WOJEWÓDZTWA LUBUSKIEGO". Formularz ma być wykorzystywany do raportowania postępów realizacji zadań zawartych w niniejszym programie Marszałkowi Województwa Lubuskiego. Do raportowania zobowiązani są zarządzający źródłami hałasu (Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad oraz władze gmin i miast).

Rozdział 11 AKTY PRAWNE, DOKUMENTY WYKORZYSTANE PRZY OPRACOWANIU PROGRAMU OCHRONY ŚRODOWISKA PRZED HAŁASEM

- 1 Dyrektywa 2002/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 25 czerwca 2002 r. w sprawie oceny i kontroli hałasu w środowisku
- 2 Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2018 r. poz. 799 z późn. zm.)
- 3 Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 14 października 2002 r. w sprawie szczegółowych wymagań jakim powinien odpowiadać program ochrony środowisk przed hałasem (Dz. U. nr 179, poz. 1498)
- 4 Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 10 listopada 2010 r. w sprawie sposobu ustalania wartości wskaźnika hałasu L_{DWN} (Dz. U. nr 215, poz. 1414 z 2010 r.)
- 5 Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 1 października 2007 r. w sprawie szczegółowego zakresu danych ujętych na mapach akustycznych oraz ich układu i sposobu prezentacji (Dz. U. Nr 187, poz. 1340)
- 6 Ustawa z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2017 r. poz. 1405 z późn. zm.)
- 7 Ustawa z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2018 r. poz. 1614 z późn. zm.)
- 8 Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. 2007 nr 120 poz. 826 z późn. zm.)
- 9 Mapy akustyczne dla odcinków dróg krajowych o ruchu powyżej 3.000.000 pojazdów rocznie na terenie województwa lubuskiego, Jarosław Kowalczyk Ecoplan, Ecoplan Ryszard Kowalczyk, Opole 2018.