Załącznik nr 2 do uchwały
Sejmiku Województwa Wielkopolskiego
z dnia 26 września 2011 roku
Nr XIV/210/11

# Sejmik Województwa Wielkopolskiego

# *Program ochrony środowiska przed hałasem dla pięciu odcinków drogi krajowej nr 92 o łącznej długości 23.26 km*

## *STRESZCZENIE NIESPECJALISTYCZNE*

*Poznań, wrzesień 2011 r.*

Przedmiot opracowania przygotowany na podstawie umowy
z Województwem Wielkopolskim
z siedzibą Urzędu Marszałkowskiego
Województwa Wielkopolskiego w Poznaniu,
przy współudziale środków finansowych
Wojewódzkiego Funduszu Ochrony Środowiska
i Gospodarki Wodnej w Poznaniu

Opracowanie:

dr inż. Janusz Bohatkiewicz
mgr inż. Sebastian Biernacki
mgr inż. Maciej Hałucha
mgr Iwona Kreft-Boufał
mgr inż. Krzysztof Kowalczyk
mgr inż. Łukasz Pasternak

Podstawowym aktem prawnym, z którego wynika konieczność sporządzenia Programu ochrony środowiska przed hałasem, jest ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska [1]. Art. 82 tej ustawy mówi, że „ochrona zasobów środowiska jest realizowana w szczególności poprzez określenie standardów jakości środowiska oraz kontrolę ich osiągania, a także podejmowanie działań służących ich nieprzekraczaniu lub przywracaniu". W przypadku oddziaływania w zakresie hałasu, standardy jakości środowiska są wyrażone poprzez poziomy dopuszczalne hałasu w środowisku i określone w rozporządzeniu Ministra Środowiska [2]. Zgodnie z art. 119 ust.1 ustawy POŚ, „dla terenów, na których poziom hałasu przekracza poziom dopuszczalny, tworzy się programy ochrony środowiska przed hałasem, których celem jest dostosowanie poziomu hałasu do dopuszczalnego". Obowiązek opracowania Programu ochrony środowiska przed hałasem dla pięciu odcinków drogi krajowej nr 92 wynika również pośrednio z wymogów Dyrektywy 2002/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 25 czerwca 2002 r., odnoszącej się do oceny i zarządzania poziomem hałasu w środowisku na terenie całej Unii Europejskiej [3].

Celem Programu jest określenie niezbędnych działań naprawczych i wskazanie harmonogramu ich realizacji. Działania te mają skutkować ograniczeniem poziomu hałasu, a docelowo prowadzić do uzyskania na terenach objętych ochroną akustyczną poziomów mniejszych od dopuszczalnych.

Program wykonano dla terenów otaczających pięć odcinków drogi krajowej nr 92 (Tarnowo Podgórne – Poznań, Poznań – Swarzędz, Swarzędz /Przejście/, Swarzędz – Kostrzyn, Kostrzyn /Obwodnica/), położonych w granicach administracyjnych powiatu poznańskiego. Odcinki będące przedmiotem niniejszego opracowania są jednymi z najbardziej obciążonych ruchem dróg krajowych województwa wielkopolskiego (o średnim rocznym natężeniu ruchu wynoszącym ponad 6 mln pojazdów).

Podstawą do wykonania Programu oraz zasadniczym źródłem informacji o skali zagrożenia hałasem w otoczeniu przedmiotowych odcinków drogi były opracowane w 2007 roku mapy akustyczne [4], [5]. Na ich bazie oraz w toku licznych dodatkowych analiz, w tym wizji i ocen terenowych, zidentyfikowano w obrębie analizowanej trasy komunikacyjnej odcinki o największych przekroczeniach dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku. Analizę wykonano m.in. na podstawie sporządzonych map, które obrazują rozkład wskaźnika charakteryzującego wielkość przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu oraz wskaźnika M (elementy map akustycznych), odzwierciedlających syntetycznie skalę przekroczeń dopuszczalnego poziomu hałasu i liczbę mieszkańców narażonych na taki hałas w analizowanym obszarze.

Jednym z ważniejszych działań proponowanych do zrealizowania w ramach Programu są zagadnienia związane z właściwym planowaniem przestrzennym. W ramach polityki długookresowej (jednym z dwóch głównych kierunków działań proponowanych w Programie), zwrócono szczególną uwagę na konieczność planowania nowych inwestycji drogowych w taki sposób, aby nie pogarszały stanu klimatu akustycznego na terenach podlegających ochronie przed hałasem. W przypadku budowy obwodnic, które na pewno spowodują spadek natężenia ruchu oraz poprawę klimatu akustycznego na zastąpionych odcinkach dróg, należy pamiętać o prawidłowym zabezpieczeniu terenów zlokalizowanych w otoczeniu nowych odcinków dróg. Na terenach tych nastąpi pogorszenie warunków akustycznych w związku z oddziaływaniem ruchu pojazdów. Zarządzający winien zatem pamiętać o umieszczeniu w projekcie odpowiednich zabezpieczeń przeciwdźwiękowych dla terenów podlegających ochronie akustycznej, zlokalizowanych w sąsiedztwie obwodnic.

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

Jednym z najważniejszych aspektów polityki długookresowej jest właściwe planowanie przestrzenne w sąsiedztwie ciągów drogowych. Nie należy zezwalać na powstawanie nowych terenów podlegających ochronie akustycznej w strefie oddziaływania hałasu o poziomie większym od dopuszczalnego. Należy w miarę możliwości ograniczać w uchwalanych miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego lokalizację tych terenów w strefach wysokiego zagrożenia hałasem. Właściwe pod względem akustycznym planowanie przestrzenne powinno się również charakteryzować lokalizowaniem nowych odcinków dróg na terenach nieobjętych ochroną akustyczną, o czym wspomniano już wcześniej.

Większość problemów uwzględnionych w Programie odnosi się do terenów zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej i zagrodowej. Ustalając listę priorytetów w zakresie ochrony przed hałasem na tych terenach, brano pod uwagę zarówno wielkość przekroczenia poziomu dopuszczalnego, jak i liczbę zagrożonych mieszkańców. Przyjęto założenie, że Program powinien jasno określać priorytet podejmowania decyzji, a mianowicie w pierwszej kolejności zrealizowane powinny zostać przedsięwzięcia ochronne dla obszarów najbardziej zagrożonych hałasem. Natomiast rozwiązania problemów w rejonach mniej zagrożonych powinny być przesunięte w czasie i etapowane. Tak skonstruowany program działań, obejmujący wszystkie obszary zagrożone hałasem, pozwoli na racjonalne gospodarowanie środkami finansowymi przeznaczonymi na przedsięwzięcia ochronne i sukcesywne ich przekazywanie w miarę możliwości ekonomicznych.

W celu pełnego rozpoznania aktualnego klimatu akustycznego w otoczeniu analizowanych odcinków drogi krajowej nr 92, jak i podejmowanych bądź planowanych działań mogących mieć wpływ na jego dalsze kształtowanie, przed określeniem ostatecznych wskazań niniejszego Programu przeanalizowane zostały również obowiązujące i aktualnie opracowywane dokumenty o charakterze strategiczno-rozwojowym.

W ramach niniejszego Programu ochrony środowiska przed hałasem zaproponowano dwa główne rodzaje działań:

I. Działania krótkookresowe, stanowiące faktyczny zakres niniejszego Programu ochrony środowiska przed hałasem do roku 2013,
II. Działania długookresowe, których realizacja przewidywana jest w okresie obowiązywania Programu ochrony środowiska przed hałasem, tj. do roku 2023.

Działania zawarte w ramach strategii krótkookresowej powinny być zrealizowane do roku 2013. Po tym czasie nastąpi aktualizacja poniższego dokumentu i zostaną określone kolejne zadania konieczne do realizacji w ramach tej strategii.

Termin realizacji działań zawartych w ramach polityki długookresowej jest tożsamy z czasem obowiązywania poniższego opracowania – do 2023 roku. W tym czasie należy również realizować zadania określone w ramach edukacji ekologicznej. Działania te powinny być realizowane w sposób konsekwentny i ciągły - tylko wtedy mogą przynieść wymierne i oczekiwane korzyści.

Każdemu fragmentowi analizowanych odcinków drogi nadano odpowiednie priorytety w zależności od wielkości wskaźnika M oraz wielkości przekroczeń poziomu hałasu. Priorytety te określają, na których z nich działania mające na celu poprawę stanu klimatu akustycznego powinny zostać wykonane w pierwszej kolejności.

Działania naprawcze w ramach strategii krótkookresowej, zaproponowane w niniejszym Programie, będą realizowane dla terenów zlokalizowanych w sąsiedztwie odcinków o priorytecie bardzo wysokim w terminie do 2013 roku.

W ramach działań realizowanych w zakresie polityki długookresowej zwrócono szczególną uwagę na następujące aspekty:

- niepogarszanie stanu akustycznego wokół drogi przez nowe działania i inwestycje,
- konieczność spełniania przepisów prawa w zakresie ochrony przed hałasem w przypadku nowych inwestycji,
- konieczność właściwego planowania przestrzennego wokół tras komunikacyjnych.

Poniżej, w tabl. 1 przedstawiono zestawienie działań naprawczych proponowanych w Programie ochrony środowiska przed hałasem w ramach strategii krótkookresowej, a w tabl. 2 w ramach polityki długookresowej. W załączniku graficznym przedstawiono również mapy imisji dźwięku po realizacji działań naprawczych zawartych w strategii krótkookresowej.

Tabl. 1. Podstawowe kierunki i zakres działań niezbędnych do przywrócenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku – strategia krótkookresowa

| Kierunki działań | Opis działania | Jednostka odpowiedzialna za realizację | Termin realizacji | Koszt w tys. PLN | | | Źródła finansowania |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | 2011 | 2012 | 2013 | |
| Realizacja dodatkowych zabezpieczeń przeciwdźwiękowych w formie ekranów akustycznych dla odcinków drogi krajowej nr 92 posiadających bardzo wysoki priorytet | Budowa ekranu akustycznego dla odcinka drogi krajowej nr 92 od km 169+200 do km 170+163 (ekran o długości ok. 1150 m). Dodatkowo wymiana nawierzchni drogowej zgodnie z planowanymi działaniami inwestycyjnymi GDDKiA Oddział w Poznaniu. | Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad | do 2013 r.* | 10350 | | | Środki własne GDDKiA |
| | Budowa ekranów akustycznych dla odcinka drogi krajowej nr 92 od km 191+000 do km 192+000 (ekran o długości ok. 900 m po lewej stronie drogi i ekran o długości około 400 m po prawej stronie drogi) | Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad | do 2013 r.* | 11700 | | | Środki własne GDDKiA |
| | Budowa ekranu akustycznego dla odcinka drogi krajowej nr 92 od km 202+000 do km 202+750 (ekran o długości ok. 750 m) | Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad | do 2013 r.* | 6750 | | | Środki własne GDDKiA |
| | Budowa ekranu akustycznego dla odcinka od km 192+400 do km 192+650 (dla budynku szkoły) | Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad | do 2013 r.* | 1500 | | | Środki własne GDDKiA |
| Tworzenie obszarów ograniczonego użytkowania na terenach, których nie można skutecznie zabezpieczyć przed oddziaływaniem hałasu za pomocą innych dostępnych środków technicznych, technologicznych lub organizacyjnych | Utworzenie obszaru ograniczonego użytkowania (po wcześniejszym wykonaniu przeglądu ekologicznego) dla terenów zlokalizowanych po prawej stronie drogi od km 191+050 do km 191+300 (w granicach odcinka od km191+000 do km 192+000) | GDDKiA (jednostka ponosząca koszty wynikające z utworzenia obszaru), Marszałek Województwa Wielkopolskiego (organ nakładający obowiązek wykonania przeglądu ekologicznego), Sejmik Województwa Wielkopolskiego | do 2013 r.* | Niemożliwe do oszacowania na etapie wykonywania Programu ochrony środowiska przed hałasem | | | Środki własne GDDKiA |

| Kierunki działań | Opis działania | Jednostka odpowiedzialna za realizację | Termin realizacji | Koszt w tys. PLN | | | Źródła finansowania |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | 2011 | 2012 | 2013 | |
| Edukacja ekologiczna w zakresie możliwości minimalizacji oddziaływania akustycznego pochodzącego od ruchu pojazdów | Promocja komunikacji zbiorowej, promocja i edukacja w zakresie proekologicznego korzystania z samochodów, promocja pojazdów cichych. | Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, jednostki samorządów terytorialnych, organizacje pozarządowe (ekologiczne) | do 2013 r. | 100** | 100** | 100** | Środki własne GDDKiA, jednostek samorządów terytorialnych i organizacji pozarządowych; Programy finansowe UE; sponsorzy i media; NFOŚiGW; WFOŚiGW. |
| | Promocja właściwego planowania przestrzennego uwzględniającego zagrożenie hałasem (np.: strefowanie funkcji zabudowy, ograniczenie możliwości powstawania nowych terenów podlegających ochronie akustycznej w strefie oddziaływania hałasu przekraczającego poziomy dopuszczalne) | | | | | | |
| | Promocja innych metod ochrony przed hałasem niż ekrany akustyczne (np. ograniczenie prędkości, zapewnienie płynności ruchu) | | | | | | |
| | Działania zmierzające do większego zaangażowania właściwych służb porządkowych (straż miejska, policja) w celu wyeliminowania z ruchu pojazdów niespełniających wymagań akustycznych | | | | | | |
| Realizacja działań naprawczych nałożonych na zarządcę drogi w ramach wykonywanych opracowań środowiskowych | Konsekwentna realizacja zapisów decyzji naprawczych oraz analiz porealizacyjnych i/lub przeglądów ekologicznych, które będą wykonane w przyszłości dla odcinków drogi krajowej nr 92 - wykonanie niezbędnych zabezpieczeń przeciwdźwiękowych, mających na celu poprawę klimatu akustycznego na terenach podlegających ochronie akustycznej | Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad | do 2013 r. | Niemożliwe do oszacowania na etapie wykonywania Programu ochrony środowiska przed hałasem | | | Środki własne GDDKiA |

**) W przypadku braku możliwości wykonania działań naprawczych do 2013 r. należy wykonać przynajmniej przegląd ekologiczny oraz rozpocząć prace przygotowawcze do realizacji działań,*

***) Łączne koszty działań naprawczych związanych z edukacją ekologiczną, które będą wykonywane w ramach sześciu Programów ochrony środowiska przed hałasem dla dróg krajowych zlokalizowanych w granicach województwa wielkopolskiego o natężeniu ruchu większym od 16 400 P/d*

Tabl. 2. Podstawowe kierunki i zakres działań niezbędnych do przywrócenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku – strategia długookresowa

| Kierunki działań | Opis działania | Jednostka odpowiedzialna za realizację | Termin realizacji | Koszt w tys. PLN | Źródła finansowania |
|---|---|---|---|---|---|
| Prowadzenie właściwej polityki w zakresie planowania przestrzennego | Planowanie nowych odcinków dróg w taki sposób, aby w miarę możliwości nie były zlokalizowane na terenach podlegających ochronie akustycznej - w jak największej odległości od budynków mieszkalnych, szkół, szpitali i innych obiektów wymagających ochrony akustycznej. | Rady gmin, Sejmik Województwa Wielkopolskiego | W trakcie trwania Programu ochrony środowiska przed hałasem (do 2023 r.) | - | - |
| | Ograniczenie możliwości lokalizacji nowych obszarów podlegających ochronie akustycznej w bliskim sąsiedztwie dróg (w strefach oddziaływania hałasu o poziomie większym od dopuszczalnego) w opracowywanych Miejscowych Planach Zagospodarowania Przestrzennego | Rady gmin | | | |

| Kierunki działań | Opis działania | Jednostka odpowiedzialna za realizację | Termin realizacji | Koszt w tys. PLN | Źródła finansowania |
|---|---|---|---|---|---|
| Edukacja ekologiczna w zakresie możliwości minimalizacji oddziaływania akustycznego pochodzącego od ruchu pojazdów | Promocja komunikacji zbiorowej, promocja i edukacja w zakresie proekologicznego korzystania z samochodów, promocja pojazdów cichych. | Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, jednostki samorządów terytorialnych, organizacje pozarządowe (ekologiczne) | W trakcie trwania Programu ochrony środowiska przed hałasem (do 2023 r.) | Niemożliwe do oszacowania na etapie wykonywania Programu ochrony środowiska przed hałasem | Środki własne GDDKiA, jednostek samorządów terytorialnych i organizacji pozarządowych; Programy finansowe UE; sponsorzy i media; NFOŚiGW; WFOŚiGW. |
| | Promocja właściwego planowania przestrzennego uwzględniającego zagrożenie hałasem (np.: strefowanie funkcji zabudowy, ograniczenie możliwości powstawania nowych terenów podlegających ochronie akustycznej w strefie oddziaływania hałasu przekraczającego poziomy dopuszczalne) | | | | |
| | Promocja innych metod ochrony przed hałasem niż ekrany akustyczne (np. ograniczenie prędkości, zapewnienie płynności ruchu) | | | | |
| | Działania zmierzające do większego zaangażowania właściwych służb porządkowych (straż miejska, policja) w celu wyeliminowania z ruchu pojazdów niespełniających wymagań akustycznych | | | | |
| Weryfikacja działań określonych w ramach Programu ochrony środowiska przed hałasem | Ocena skuteczności i zasadności działań podjętych w ramach niniejszego Programu ochrony środowiska przed hałasem na etapie wykonywania aktualizacji Programu | Urząd Marszałkowski Województwa Wielkopolskiego (wykonawca aktualizacji Programu ochrony środowiska przed hałasem) | Na etapie wykonywania aktualizacji Programu ochrony środowiska przed hałasem | Niemożliwe do oszacowania na etapie wykonywania Programu ochrony środowiska przed hałasem | UMWW, WFOŚiGW |

Przyjęty harmonogram realizacji działań w ramach strategii krótkoterminowej obejmuje swym zakresem wykonanie dodatkowych zabezpieczeń akustycznych o sumarycznych kosztach netto ok. 30.3 mln zł oraz prowadzenie edukacji ekologicznej społeczeństwa (łączny koszt działań dla wszystkich sześciu Programów dla dróg krajowych zlokalizowanych w granicach województwa wielkopolskiego - ok. 300 tys. zł).

Głównym celem opracowywanego Programu ochrony środowiska przed hałasem jest:

**Ograniczenie liczby i zasięgu uciążliwości akustycznych, reprezentowanych w niniejszym Programie w postaci odcinków analizowanej drogi krajowej nr 92 o najwyższych priorytetach (obniżenie wartości przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu do takiego stopnia, aby priorytet narażenia na hałas dla tych odcinków był co najwyżej niski).**

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

- **konsekwentna realizacja zapisów decyzji naprawczych oraz analiz porealizacyjnych i przeglądów ekologicznych, które będą wykonane dla przebudowywanych w przyszłości odcinków drogi - wykonanie niezbędnych zabezpieczeń przeciwdźwiękowych, mających na celu poprawę klimatu akustycznego na terenach podlegających ochronie akustycznej,**
- **ograniczenie uciążliwości akustycznej aktualnie funkcjonującego odcinka analizowanej drogi poprzez zastosowanie ekranów akustycznych dla odcinków posiadających wyższe od niskiego priorytety,**
- **tworzenie obszarów ograniczonego użytkowania, jeżeli mimo zastosowania dostępnych rozwiązań technicznych, technologicznych i organizacyjnych nie będą dotrzymane standardy jakości środowiska (art. 135 ustawy Prawo ochrony środowiska [1]).**

W ramach polityki długoterminowej należy ponownie przeanalizować stan klimatu akustycznego i w przypadku konieczności podjąć dodatkowe działania naprawcze dla terenów, na których w dalszym ciągu będą istniały przekroczenia poziomów dopuszczalnych. Natomiast zgodnie z art. 237 ustawy POŚ [1], w razie stwierdzenia okoliczności wskazujących na możliwości negatywnego oddziaływania na środowisko, organ ochrony środowiska może w drodze decyzji zobowiązać zarządcę drogi do sporządzenia i przedłożenia przeglądu ekologicznego. W ramach tego opracowania można zaproponować odpowiednie działania mające na celu poprawę stanu klimatu akustycznego lub utworzyć obszar ograniczonego użytkowania, jeżeli mimo zastosowania dostępnych rozwiązań technicznych, technologicznych i organizacyjnych, nie będą dotrzymane standardy środowiska poza terenem, do którego zarządca ma tytuł prawny.

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

Realizacja wszystkich elementów Programu możliwa jest wyłącznie przy współpracy różnych podmiotów. Jej finansowanie spoczywać będzie przede wszystkim na zarządcy drogi, jakim jest Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad. Dodatkowo finansowanie może zostać wsparte ze środków unijnych

(Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego i funduszy strukturalnych), Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej, Wojewódzkiego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej w Poznaniu, dotacji budżetu państwa, środków zagranicznych niepodlegających zwrotowi oraz nadwyżki operacyjnej.

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

- raporty dotyczące postępów w realizacji działań zawartych w Programie, sporządzane corocznie (do końca marca za rok poprzedni) przez zarządcę drogi oraz przekazywane do Marszałka Województwa Wielkopolskiego,
- aktualizacje Programu ochrony środowiska przed hałasem (wykonywane rok po publikacji kolejnych map akustycznych), które stanowić będą ostateczną weryfikację i podsumowanie efektów niniejszego opracowania,
- monitoring hałasu wykonywany przez zarządcę drogi w trakcie Generalnego Pomiaru Ruchu oraz w postaci wyrywkowych badań szczegółowych, prowadzonych w ramach przygotowywania opracowań środowiskowych dla inwestycji drogowych (np. raportów o oddziaływaniu na środowisko czy analiz porealizacyjnych).

Do obowiązków organów administracji, w szczególności starostów powiatów, wójtów, burmistrzów lub prezydentów miast oraz Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Poznaniu, należy przekazywanie do Sejmiku Województwa Wielkopolskiego informacji o wydawanych decyzjach dla odcinków drogi objętych Programem, mających wpływ na realizację niniejszego Programu, przede wszystkim na emisję hałasu do środowiska.

Organami administracji odpowiedzialnymi za wydawanie aktów prawa miejscowego w zakresie związanym z realizacją Programu są: rady gmin, na obszarze których położone są tereny objęte zakresem Programu (miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego) oraz Sejmik Województwa Wielkopolskiego (ustanawianie obszarów ograniczonego użytkowania). Funkcje kontrolne w stosunku do zarządzającego drogą pełni natomiast Wielkopolski Wojewódzki Inspektor Ochrony Środowiska.

Na podstawie analizy wyników obliczeń wykonanych w ramach Programu należy stwierdzić, że proponowane działania naprawcze spowodują zdecydowaną poprawę klimatu akustycznego na terenach sąsiadujących z analizowanym odcinkiem drogi krajowej. Skuteczność tych działań zostanie jednak zweryfikowana na etapie wykonywania kolejnej mapy akustycznej. Jeżeli zaistnieje potrzeba wykonania dodatkowych działań naprawczych, należy je określić na etapie wykonywania aktualizacji Programu ochrony środowiska przed hałasem.

W ramach opracowania wspomniano również o innych działaniach (poza proponowanymi w Programie), które będą realizowane dla analizowanych odcinków drogi krajowej nr 92. Z informacji przekazanych przez Generalną Dyrekcję Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Poznaniu [6], [7] wynika, że w najbliższym czasie (po wybudowaniu węzła Swadzim w ciągu realizowanej obecnie drogi ekspresowej S11 Zachodnia Obwodnica m. Poznania) będzie remontowany odcinek drogi Tarnowo Podgórne – Poznań. Wymiana starej, popękanej nawierzchni (istniejącej w chwili obecnej) na nową ograniczy w pewnym stopniu oddziaływanie hałasu generowanego na styku kół pojazdów i jezdni. Wpłynie to na poprawę stanu klimatu akustycznego na terenach sąsiadujących z tym odcinkiem. Dodatkowo, z uwagi na

średni stan nawierzchni na odcinku Poznań – Kostrzyn /obwodnica/ [6], należy rozważyć wykonanie remontu również tego odcinka drogi. Przy czy należy wspomnieć, że w związku z budową węzła Iwno w ciągu drogi ekspresowej S5 [7] (Wschodnia Obwodnica m. Poznania) ulegnie zmianie struktura i natężenie ruchu na analizowanym w ramach ocenianego opracowania odcinku. Przejęcie przez drogę ekspresową części ruchu (szczególnie o charakterze tranzytowym) spowoduje poprawę stanu klimatu akustycznego na odcinku drogi krajowej nr 92 Poznań – Kostrzyn /obwodnica/.

W ramach podejmowanych inwestycji można zastosować na odcinkach analizowanych w ramach Programu tzw. cichą nawierzchnię (np. asfalt porowaty lub mieszankę o drobnym uziarnieniu). Zastosowanie takich nawierzchni będzie na pewno korzystne z uwagi na ograniczenie oddziaływania akustycznego pochodzącego od ruchu pojazdów, natomiast z uwagi na dużo wyższe koszty utrzymania może okazać się niezasadne do zastosowania z uwagi na możliwości ekonomiczne zarządcy drogi, którym w chwili obecnej jest GDDKiA.

**Literatura:**


[1] Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska (tekst jednolity Dz. U. z 2008 r. nr 25, poz. 150 ze zm.),

[2] Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. nr 120, poz. 826),

[3] Dyrektywa 2002/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 25 czerwca 2002 r. odnosząca się do oceny i zarządzania poziomem hałasu w środowisku,

[4] Mapy akustyczne dla dróg krajowych o natężeniu ruchu 16400 pojazdów na dobę. Ciąg drogi krajowej nr 92 na odcinku od km 161+279 do km 170+163 (Tarnowo Podgórne - Poznań). Politechnika Krakowska, 2007 r.,

[5] Mapy akustyczne dla dróg krajowych o natężeniu ruchu 16400 pojazdów na dobę. Ciąg drogi krajowej nr 92 na odcinku od km 189+991 do km 204+365 (Poznań – Kostrzyn /obwodnica/). Politechnika Krakowska, 2007 r.,

[6] Pismo Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Poznaniu z dnia 15 października 2010 r., Znak: GDDKiA-O/Po-P-4-aj-O/66/2010,

[7] Pismo Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Poznaniu z dnia 11 sierpnia 2011 r., Znak: GDDKiA/O-Po-D9-aj/46/H/2011,

# Część graficzna

Mapa imisji dźwięku w sąsiedztwie odcinka drogi krajowej nr 92 Poznań - Kostrzyn

– stan po zastosowaniu proponowanych działań naprawczych

# Mapa imisyjna $L_{DWN}$

**Droga krajowa Nr 92**
**Kilometraż: 189+991 - 204+365**
Województwo: wielkopolskie

**Priorytet ochrony akustycznej**

- Bardzo wysoki
- Wysoki
- Średni
- Niski
- Pozostałe

**Przedziały imisji**

- < 55 dB
- 55 - 60 dB
- 60 - 65 dB
- 65 - 70 dB
- 70 - 75 dB
- > 75 dB

**Elementy ochrony akustycznej**

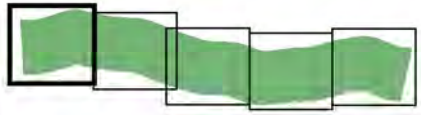
- istniejące ekrany akustyczne
- proponowane ekrany akustyczne
- proponowane obszary ograniczonego użytkowania

**Otoczenie drogi**

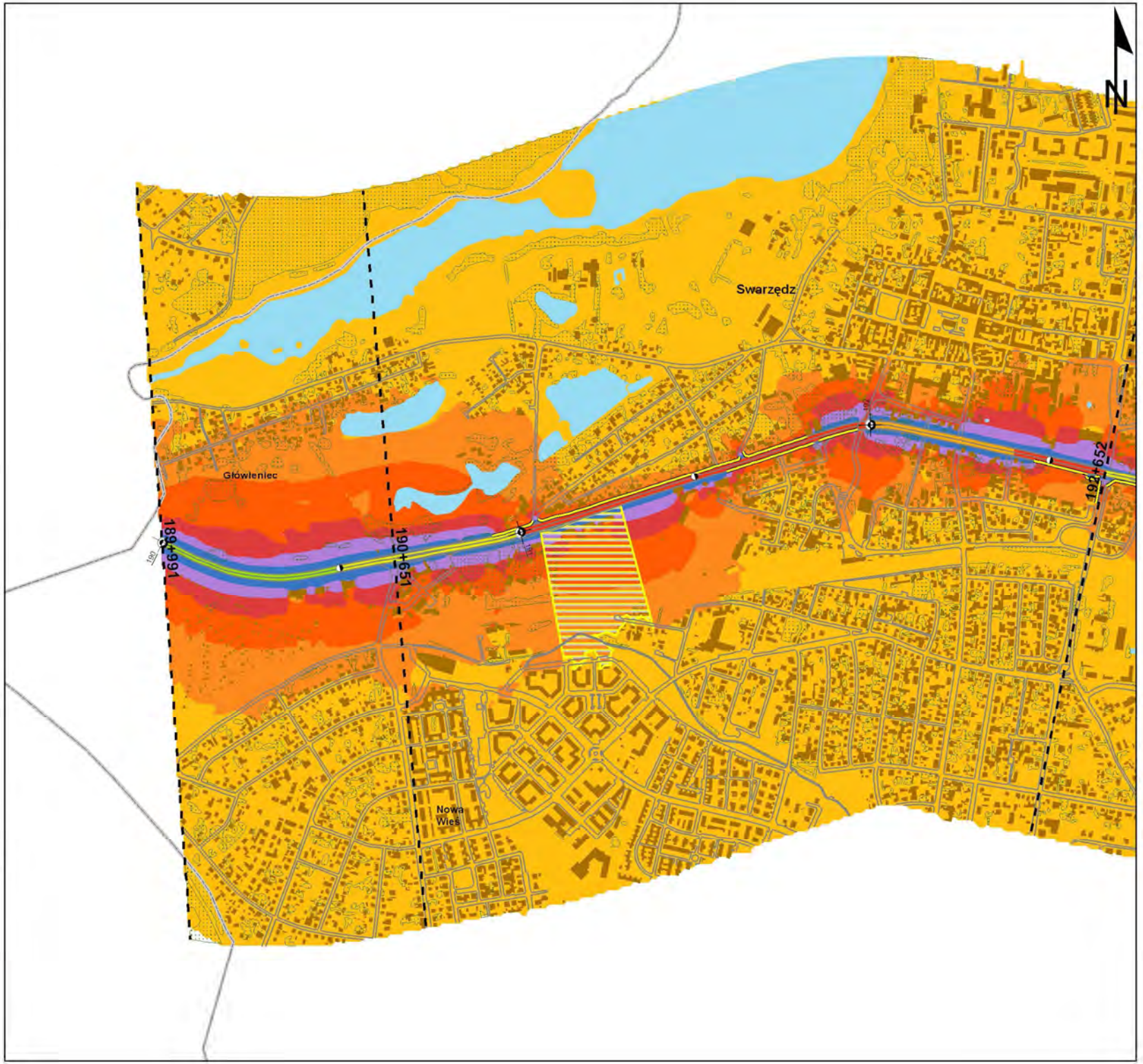
- kilometraż drogi (1,0 / 0,5 km)
- drogi
- granice administracyjne powiatów
- 22+740 granice oraz przykładowy kilometraż zasięgu odcinka analizy wg GPR 2005
- budynki
- wody
- zieleń wysoka

**Poznań**, **Piła** - miasta wojewódzkie i powiatowe
**Wronki**, Grunwald - pozostałe miasta i części miast
Trzcinica - wsie gminne
Babki, Kolonia - pozostałe wsie i części wsi
*Warta* - nazwy cieków i zbiorników wodnych

1:10 000
0 125 250 500 750 m

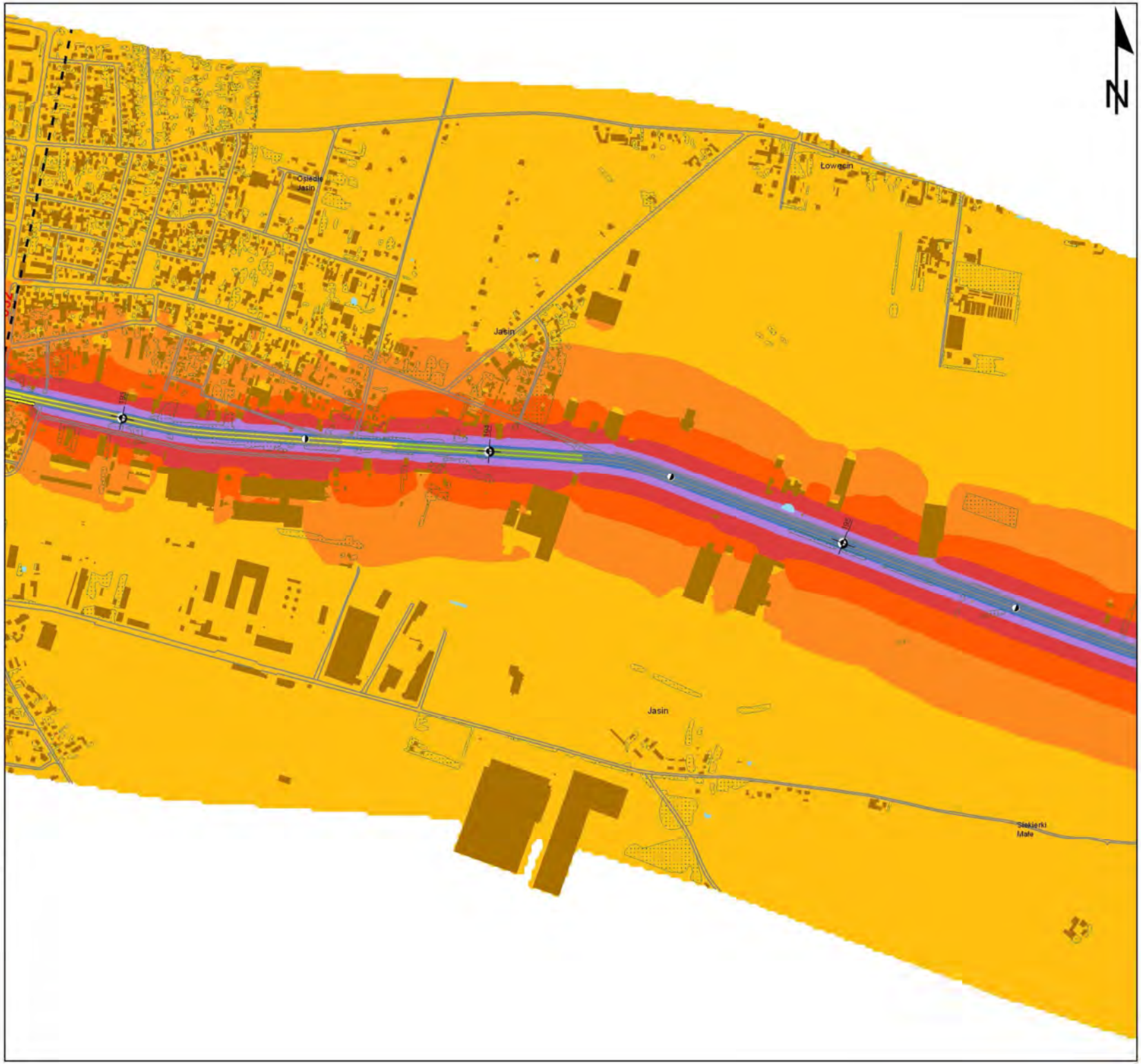


1/5



# Mapa imisyjna $L_{DWN}$

**Droga krajowa Nr 92**
**Kilometraż: 189+991 - 204+365**
Województwo: wielkopolskie




**Priorytet ochrony akustycznej**

- Bardzo wysoki
- Wysoki
- Średni
- Niski
- Pozostałe

**Przedziały imisji**

- < 55 dB
- 55 - 60 dB
- 60 - 65 dB
- 65 - 70 dB
- 70 - 75 dB
- > 75 dB

**Elementy ochrony akustycznej**

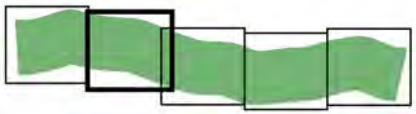
- istniejące ekrany akustyczne
- proponowane ekrany akustyczne
- proponowane obszary ograniczonego użytkowania

**Otoczenie drogi**

- kilometraż drogi (1,0 / 0,5 km)
- drogi
- granice administracyjne powiatów
- 22+740 granice oraz przykładowy kilometraż zasięgu odcinka analizy wg GPR 2005
- budynki
- wody
- zieleń wysoka

**Poznań, Piła** - miasta wojewódzkie i powiatowe
**Wronki, Grunwald** - pozostałe miasta i części miast
Trzcinica - wsie gminne
Babki, Kolonia - pozostałe wsie i części wsi
*Warta* - nazwy cieków i zbiorników wodnych

1:10 000
0 125 250 500 750 m



2/5

# Mapa imisyjna $L_{DWN}$

**Droga krajowa Nr 92**
**Kilometraż: 189+991 - 204+365**
Województwo: wielkopolskie

**Priorytet ochrony akustycznej**

- Bardzo wysoki
- Wysoki
- Średni
- Niski
- Pozostałe

**Przedziały imisji**

- < 55 dB
- 55 - 60 dB
- 60 - 65 dB
- 65 - 70 dB
- 70 - 75 dB
- > 75 dB

**Elementy ochrony akustycznej**

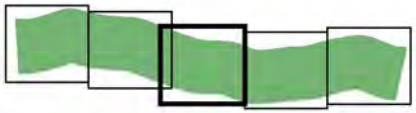
- istniejące ekrany akustyczne
- proponowane ekrany akustyczne
- proponowane obszary ograniczonego użytkowania

**Otoczenie drogi**

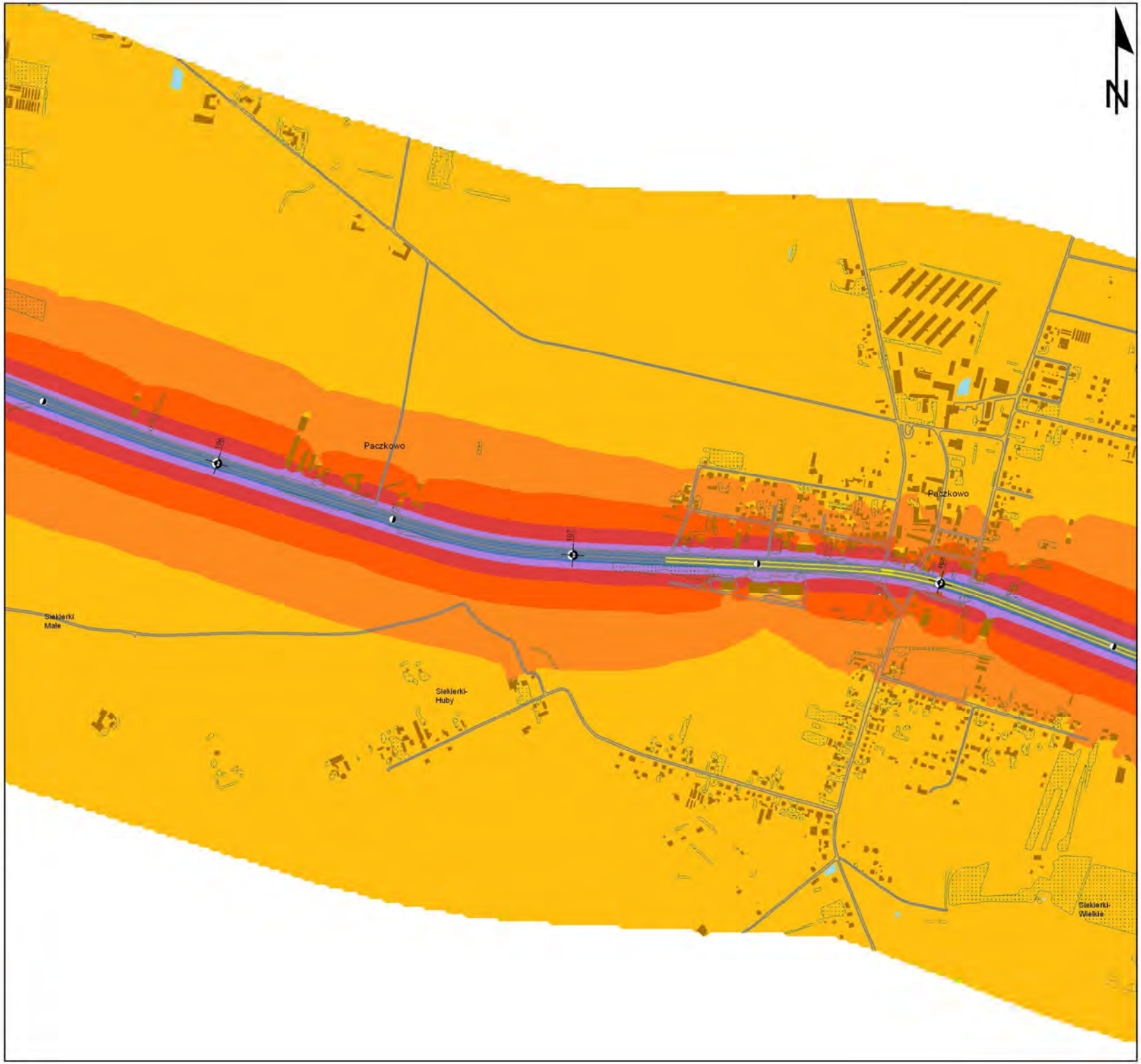
- kilometraż drogi (1,0 / 0,5 km)
- drogi
- granice administracyjne powiatów
- 22+740 granice oraz przykładowy kilometraż zasięgu odcinka analizy wg GPR 2005
- budynki
- wody
- zieleń wysoka

**Poznań**, **Piła** - miasta wojewódzkie i powiatowe
**Wronki**, Grunwald - pozostałe miasta i części miast
Trzcinica - wsie gminne
Babki, Kolonia - pozostałe wsie i części wsi
*Warta* - nazwy cieków i zbiorników wodnych

1:10 000
0 125 250 500 750 m



3/5



# Mapa imisyjna $L_{DWN}$

**Droga krajowa Nr 92**
**Kilometraż: 189+991 - 204+365**
Województwo: wielkopolskie

**Priorytet ochrony akustycznej**

- Bardzo wysoki
- Wysoki
- Średni
- Niski
- Pozostałe

**Przedziały imisji**

- < 55 dB
- 55 - 60 dB
- 60 - 65 dB
- 65 - 70 dB
- 70 - 75 dB
- > 75 dB

**Elementy ochrony akustycznej**

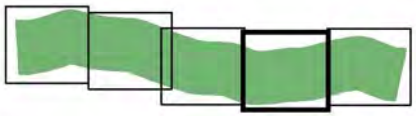
- istniejące ekrany akustyczne
- proponowane ekrany akustyczne
- proponowane obszary ograniczonego użytkowania

**Otoczenie drogi**

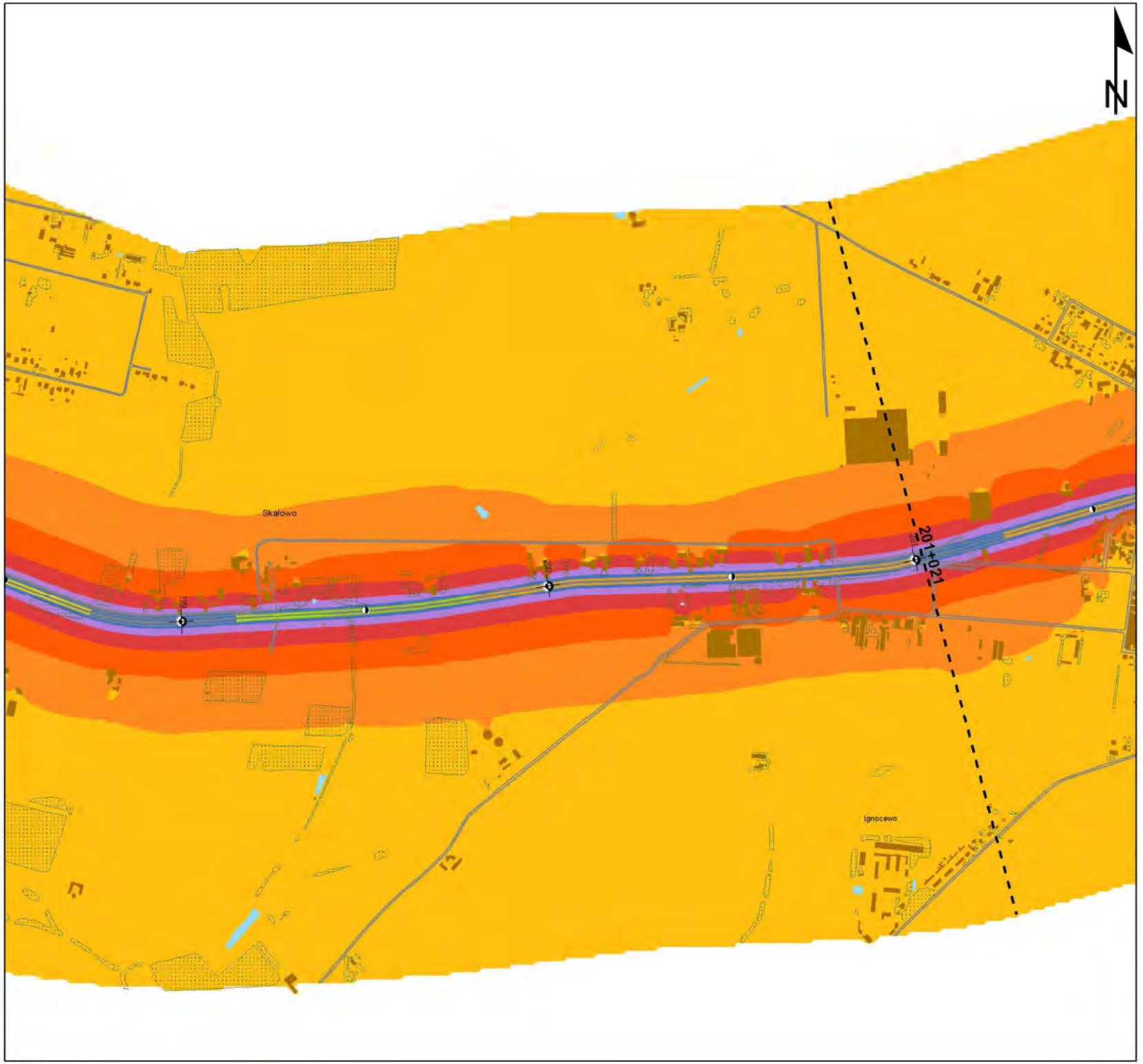
- kilometraż drogi (1,0 / 0,5 km)
- drogi
- granice administracyjne powiatów
- 22+740 granice oraz przykładowy kilometraż zasięgu odcinka analizy wg GPR 2005
- budynki
- wody
- zieleń wysoka

**Poznań**, **Piła** - miasta wojewódzkie i powiatowe
**Wronki**, Grunwald - pozostałe miasta i części miast
Trzcinica - wsie gminne
Babki, Kolonia - pozostałe wsie i części wsi
*Warta* - nazwy cieków i zbiorników wodnych

1:10 000
0 125 250 500 750 m

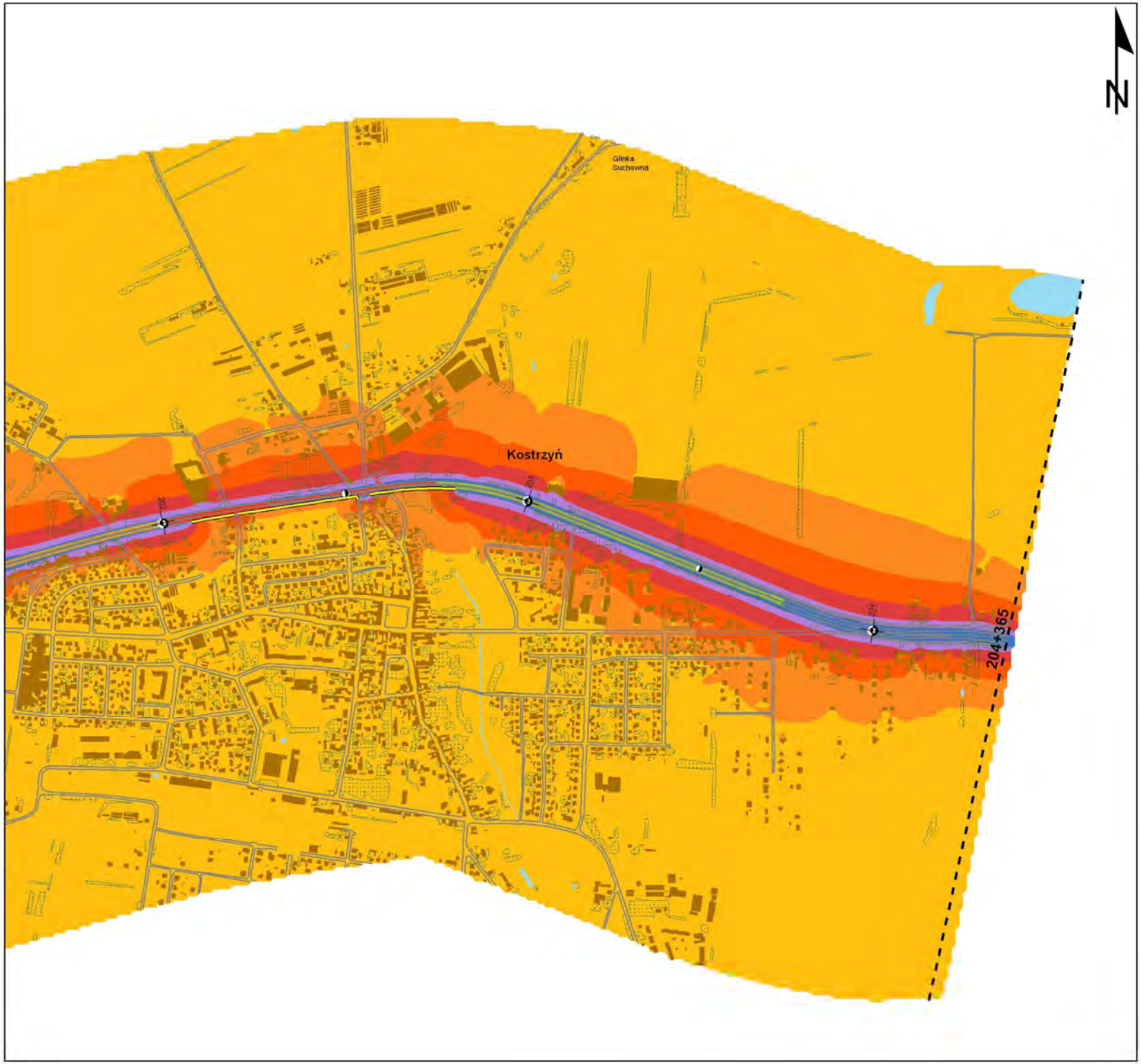


4/5



# Mapa imisyjna $L_{DWN}$

**Droga krajowa Nr 92**
**Kilometraż: 189+991 - 204+365**
Województwo: wielkopolskie




## Priorytet ochrony akustycznej

- Bardzo wysoki
- Wysoki
- Średni
- Niski
- Pozostałe

## Przedziały imisji

- < 55 dB
- 55 - 60 dB
- 60 - 65 dB
- 65 - 70 dB
- 70 - 75 dB
- > 75 dB

## Elementy ochrony akustycznej

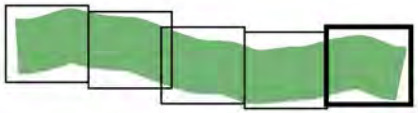
- istniejące ekrany akustyczne
- proponowane ekrany akustyczne
- proponowane obszary ograniczonego użytkowania

## Otoczenie drogi

- kilometraż drogi (1,0 / 0,5 km)
- drogi
- granice administracyjne powiatów
- 22+740 granice oraz przykładowy kilometraż zasięgu odcinka analizy wg GPR 2005
- budynki
- wody
- zieleń wysoka

**Poznań**, **Piła** - miasta wojewódzkie i powiatowe
**Wronki**, Grunwald - pozostałe miasta i części miast
Trzcinica - wsie gminne
Babki, Kolonia - pozostałe wsie i części wsi
*Warta* - nazwy cieków i zbiorników wodnych

1:10 000
0 125 250 500 750 m



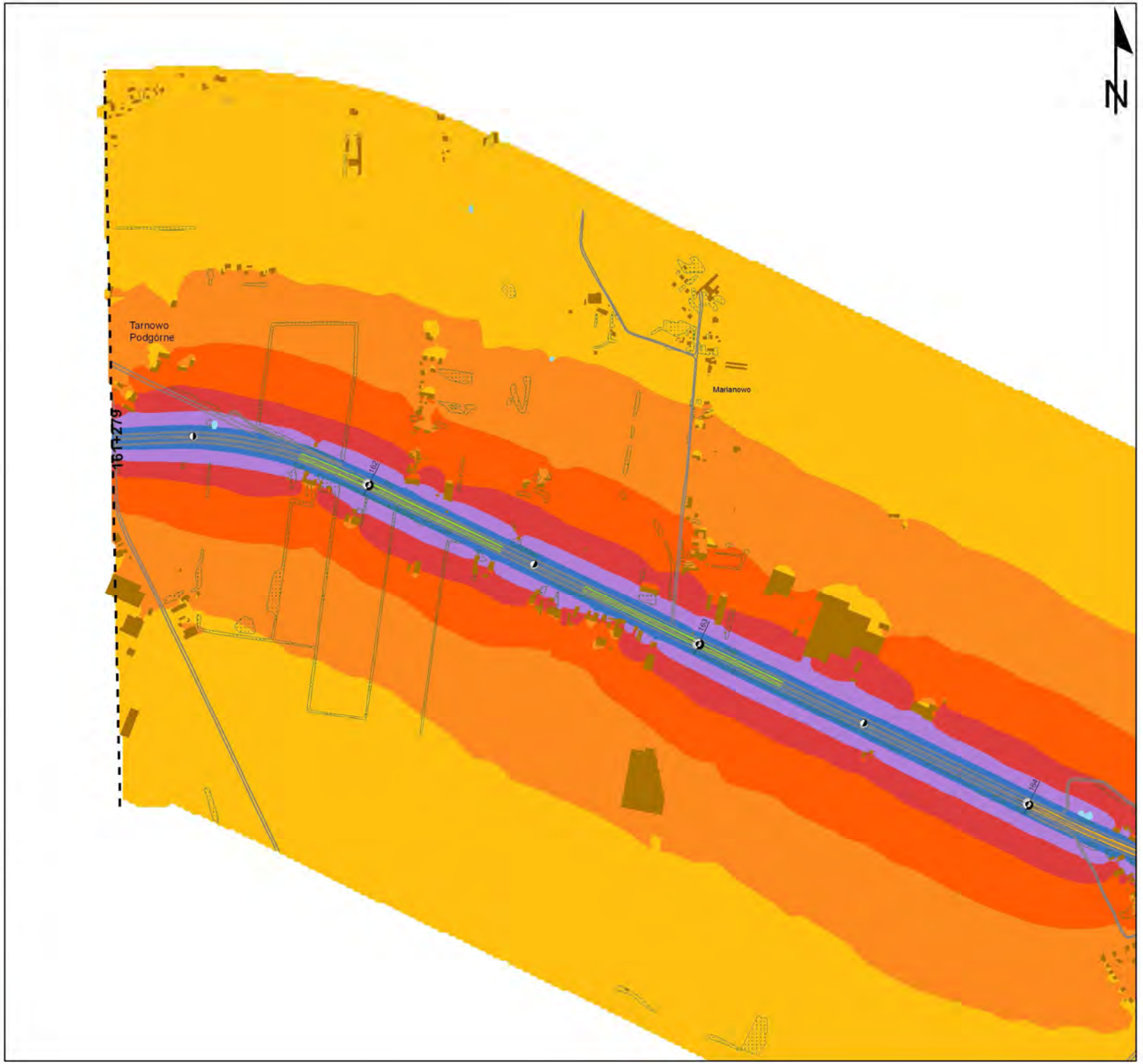
5/5

Mapa imisji dźwięku w sąsiedztwie odcinka drogi krajowej nr 92 Tarnowo Podgórne - Poznań

– stan po zastosowaniu proponowanych działań naprawczych

# Mapa imisyjna $L_{DWN}$

**Droga krajowa Nr 92**
**Kilometraż: 161+279 - 170+163**
Województwo: wielkopolskie




**Priorytet ochrony akustycznej**

- Bardzo wysoki
- Wysoki
- Średni
- Niski
- Pozostałe

**Przedziały imisji**

- < 55 dB
- 55 - 60 dB
- 60 - 65 dB
- 65 - 70 dB
- 70 - 75 dB
- > 75 dB

**Elementy ochrony akustycznej**

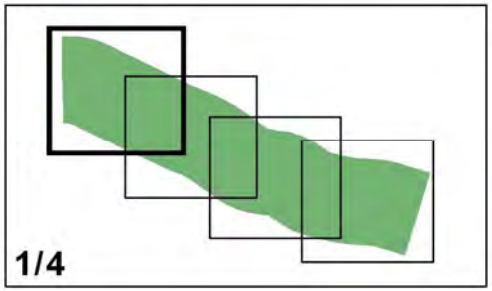
- istniejące ekrany akustyczne
- proponowane ekrany akustyczne

**Otoczenie drogi**

- kilometraż drogi (1,0 / 0,5 km)
- drogi
- granice administracyjne powiatów
- 22+740 granice oraz przykładowy kilometraż zasięgu odcinka analizy wg GPR 2005
- budynki
- wody
- zieleń wysoka

**Poznań**, **Piła** - miasta wojewódzkie i powiatowe
**Wronki**, Grunwald - pozostałe miasta i części miast
Trzcinica - wsie gminne
Babki, Kolonia - pozostałe wsie i części wsi
*Warta* - nazwy cieków i zbiorników wodnych

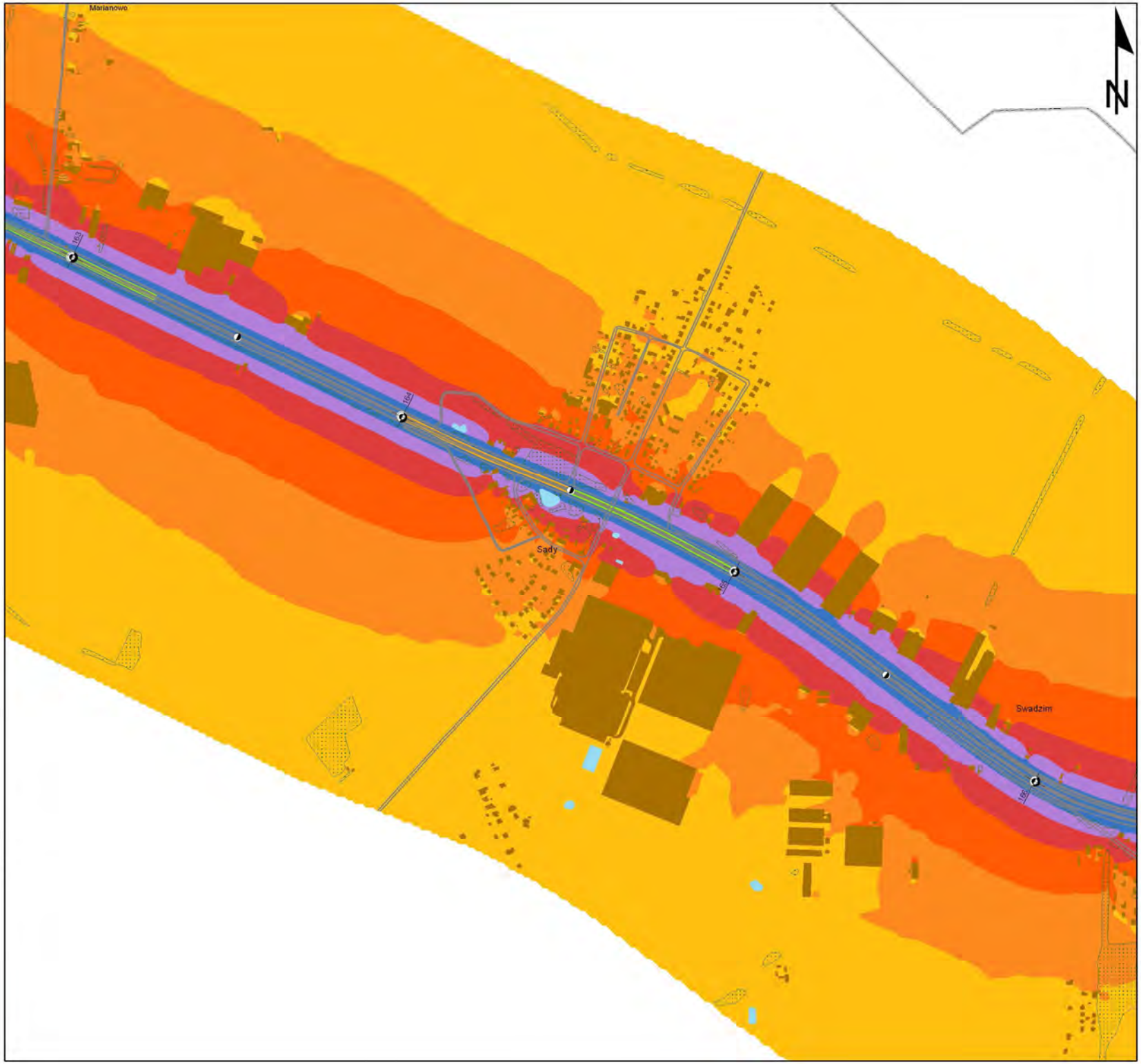
1:10 000
0 125 250 500 750 m



1/4

# Mapa imisyjna $L_{DWN}$

**Droga krajowa Nr 92**
**Kilometraż: 161+279 - 170+163**
Województwo: wielkopolskie




**Priorytet ochrony akustycznej**

- Bardzo wysoki
- Wysoki
- Średni
- Niski
- Pozostałe

**Przedziały imisji**

- < 55 dB
- 55 - 60 dB
- 60 - 65 dB
- 65 - 70 dB
- 70 - 75 dB
- > 75 dB

**Elementy ochrony akustycznej**

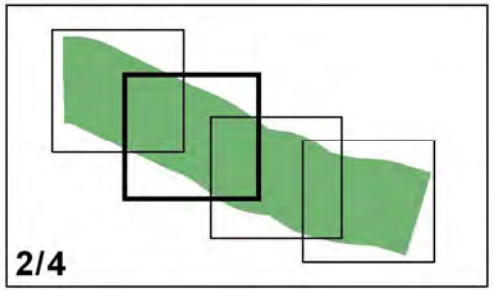
- istniejące ekrany akustyczne
- proponowane ekrany akustyczne

**Otoczenie drogi**

- kilometraż drogi (1,0 / 0,5 km)
- drogi
- granice administracyjne powiatów
- 22+740 granice oraz przykładowy kilometraż zasięgu odcinka analizy wg GPR 2005
- budynki
- wody
- zieleń wysoka

**Poznań**, **Piła** - miasta wojewódzkie i powiatowe
**Wronki**, Grunwald - pozostałe miasta i części miast
Trzcinica - wsie gminne
Babki, Kolonia - pozostałe wsie i części wsi
*Warta* - nazwy cieków i zbiorników wodnych

1:10 000
0 125 250 500 750 m



2/4

# Mapa imisyjna $L_{DWN}$

**Droga krajowa Nr 92**
**Kilometraż: 161+279 - 170+163**
Województwo: wielkopolskie

### Priorytet ochrony akustycznej

- Bardzo wysoki
- Wysoki
- Średni
- Niski
- Pozostałe

### Przedziały imisji

- < 55 dB
- 55 - 60 dB
- 60 - 65 dB
- 65 - 70 dB
- 70 - 75 dB
- > 75 dB

### Elementy ochrony akustycznej

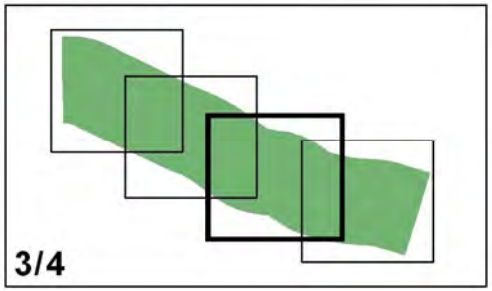
- istniejące ekrany akustyczne
- proponowane ekrany akustyczne

### Otoczenie drogi

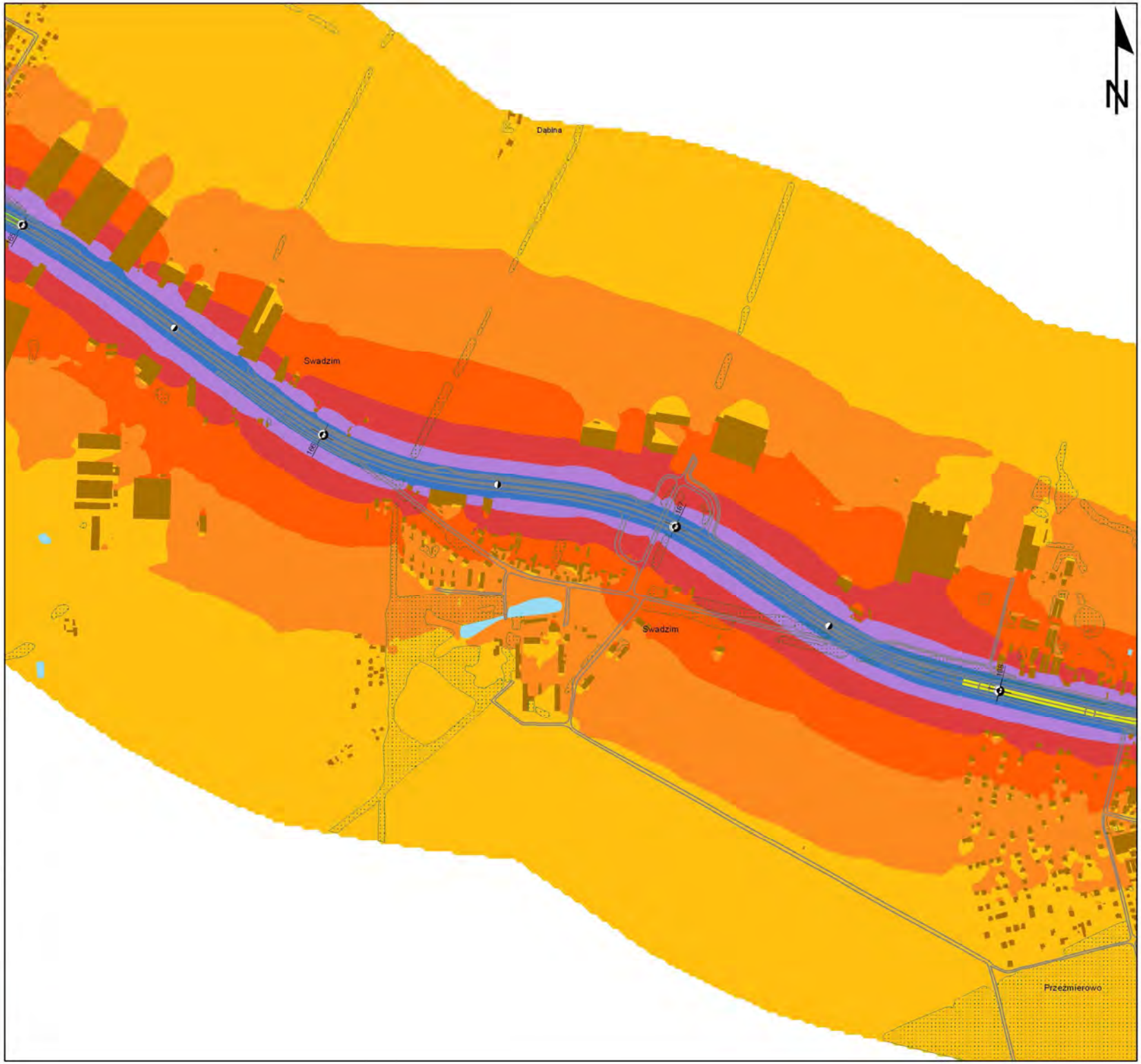
- kilometraż drogi (1,0 / 0,5 km)
- drogi
- granice administracyjne powiatów
- 22+740 granice oraz przykładowy kilometraż zasięgu odcinka analizy wg GPR 2005
- budynki
- wody
- zieleń wysoka

**Poznań**, **Piła** - miasta wojewódzkie i powiatowe
**Wronki**, Grunwald - pozostałe miasta i części miast
Trzcinica - wsie gminne
Babki, Kolonia - pozostałe wsie i części wsi
*Warta* - nazwy cieków i zbiorników wodnych

1:10 000
0 125 250 500 750 m



3/4



# Mapa imisyjna $L_{DWN}$

**Droga krajowa Nr 92**
**Kilometraż: 161+279 - 170+163**
Województwo: wielkopolskie

**Priorytet ochrony akustycznej**

- Bardzo wysoki
- Wysoki
- Średni
- Niski
- Pozostałe

**Przedziały imisji**

- < 55 dB
- 55 - 60 dB
- 60 - 65 dB
- 65 - 70 dB
- 70 - 75 dB
- > 75 dB

**Elementy ochrony akustycznej**

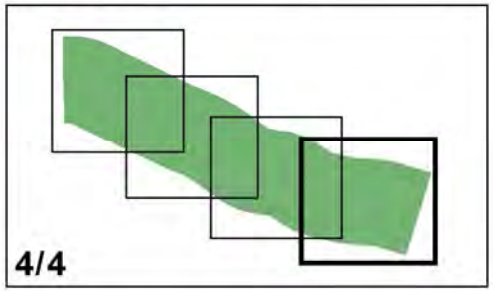
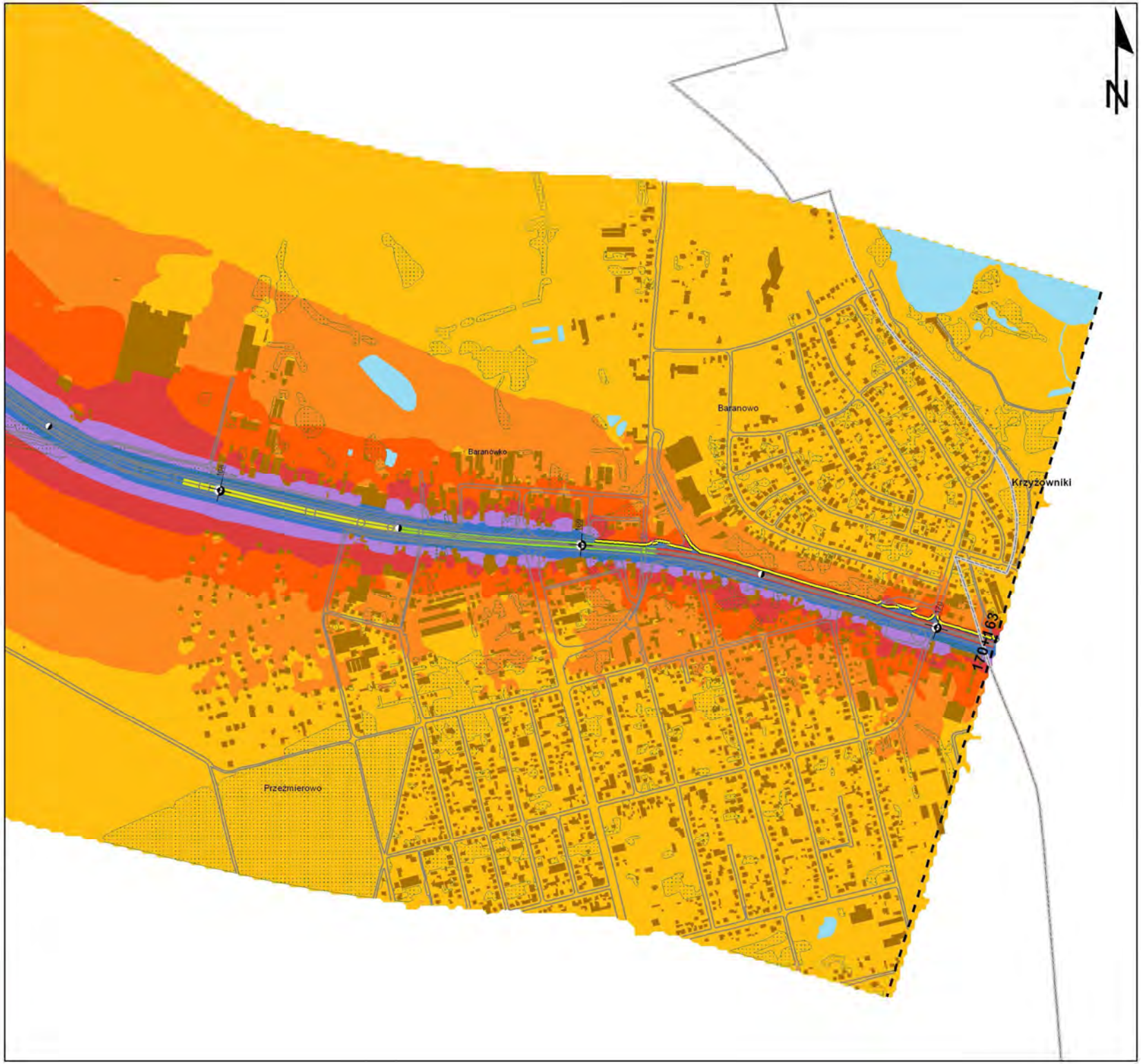
- istniejące ekrany akustyczne
- proponowane ekrany akustyczne

**Otoczenie drogi**

- kilometraż drogi (1,0 / 0,5 km)
- drogi
- granice administracyjne powiatów
- 22+740 granice oraz przykładowy kilometraż zasięgu odcinka analizy wg GPR 2005
- budynki
- wody
- zieleń wysoka

**Poznań, Piła** - miasta wojewódzkie i powiatowe
**Wronki, Grunwald** - pozostałe miasta i części miast
Trzcinica - wsie gminne
Babki, Kolonia - pozostałe wsie i części wsi
*Warta* - nazwy cieków i zbiorników wodnych

1:10 000
0 125 250 500 750 m



4/4