

***Program ochrony środowiska przed hałasem
dla województwa śląskiego do roku 2013
dla terenów poza aglomeracjami, położonych wzdłuż
dróg krajowych, ekspresowych, autostrad
i linii kolejowych***

Fragmenty opracowania Programu zawierającego

Streszczenie w j. niespecjalistycznym

Zespół autorski:

dr inż. Janusz **Bohatkiewicz**
mgr inż. Sebastian **Biernacki**
mgr inż. Maciej **Hałucha**
mgr inż. Krzysztof **Kowalczyk**
mgr inż. Łukasz **Pasternak**
mgr inż. Michał **Kostka**
mgr inż. Maciej **Piaskowski**
mgr inż. Bartłomiej **Dzierża**
mgr inż. Tomasz **Brzeziński**

SPIS TREŚCI:

1. CZĘŚĆ OGÓLNA	4
1.1. Część graficzna	4
1.2. Podstawy i uwarunkowania prawne opracowania	5
1.3. Opis obszaru objętego zakresem programu	9
1.4. Podanie naruszeń dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku wraz z podaniem zakresu naruszenia	9
1.5. Wyszczególnienie podstawowych kierunków i zakresów działań niezbędnych do przywrócenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku	10
1.6. Termin realizacji programu, w tym terminy realizacji poszczególnych zadań 16	16
1.7. Koszty realizacji programu w tym koszty realizacji poszczególnych zadań	20
1.8. Źródła finansowania programu	20
1.9. Wskazanie rodzajów informacji i dokumentów wykorzystanych do kontroli i udokumentowania realizacji programu	20
1.10. Ograniczenia i obowiązki wynikające z realizacji Programu	20
1.11. Uzasadnienie zakresu Programu ochrony środowiska przed hałasem	22
1.12. Spis tabel i rysunków	28
»»	««
 18. LINIA KOLEJOWA NR 001 NA ODCINKU ZAWIERCIE – ŁAZY	258
18.1. Część graficzna	258
18.2. Część opisowa	258
18.3. Uzasadnienie zakresu określonych w programie zagadnień	260
18.4. Spis tabel i rysunków	266
19. STRESZCZENIE NIESPECJALISTYCZNE	267
20. WYJAŚNIENIE SKRÓTÓW UŻYTYCH W OPRACOWANIU	277
21. LITERATURA	278

19. STRESZCZENIE NIESPECJALISTYCZNE

Obowiązek opracowania „Programu ochrony środowiska przed hałasem dla województwa śląskiego do roku 2013” wynika bezpośrednio z przepisów art. 119 ust. 2 ustawy Prawo ochrony środowiska, natomiast 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.

Wykonawcą opracowania wyłonionym w drodze przetargu nieograniczonego jest Biuro Ekspertyz i Projektów Budownictwa Komunikacyjnego „EKKOM” Sp. z o.o. w Krakowie.

Celem „Programu ochrony środowiska przed hałasem dla województwa śląskiego do roku 2013” jest określenie niezbędnych działań i wskazanie priorytetów tworzących podstawę ograniczenia poziomu hałasu do wartości dopuszczalnych.

Program wykonano dla terenów otaczających 16 odcinków dróg krajowych oraz 1 odcinek linii kolejowej, położonych w granicach administracyjnych 4 miast na prawach powiatu oraz 34 gmin w 13 powiatach ziemskich. W opracowaniu nie uwzględniono terenów znajdujących się w granicach 10 miast na prawach powiatu (Bielsko-Biała, Chorzów, Częstochowa, Dąbrowa Górnicza, Gliwice, Katowice, Ruda Śląska, Sosnowiec, Tychy, Zabrze), przez które przebiegają analizowane odcinki dróg. Są to bowiem aglomeracje o liczbie mieszkańców powyżej 100 000, dla których wymagane są odrębne Programy ochrony środowiska przed hałasem. Programy dla tych aglomeracji uchwalają rady powiatów zgodnie z art. 119 ust. 2 ustawy Prawo ochrony środowiska.

Zakres programu stanowią najbardziej obciążone ruchem pojazdów ciągi dróg krajowych województwa śląskiego (o średnim rocznym natężeniu ruchu wynoszącym ponad 6 mln pojazdów) oraz linii kolejowych (o średnim rocznym natężeniu ruchu wynoszącym ponad 60 tys. pociągów na rok). Należą do nich:

- Droga krajowa Nr 1 na odcinku Częstochowa – Dąbrowa Górnicza,
- Droga krajowa Nr 1 na odcinku Tychy – Bielsko-Biała,
- Droga krajowa Nr 1 na odcinku Szczepocice – Częstochowa,
- Droga krajowa Nr 11 na odcinku Tarnowskie Góry (obwodnica) – skrzyżowanie z DK 78,
- Droga krajowa Nr 44 na odcinku Borowa Wieś – Tychy,
- Droga krajowa Nr 78 na odcinku Wodzisław DW933 – DW933 (przejście),
- Droga krajowa Nr 81 na odcinku Mikołów (przejście) – Żory,
- Droga krajowa Nr 81 na odcinku Żory – Pawłowice,
- Droga krajowa Nr 86 na odcinku Wojkowice – Sosnowiec,
- Droga krajowa Nr 94 na odcinku Sławków (przejście),
- Droga krajowa Nr 94 na odcinku Czeladź – Będzin,
- Autostrada A4 na odcinku od granicy z województwem opolskim do węzła „Chorzów”,
- Droga ekspresowa S1 na odcinku Dąbrowa Górnicza – Kosztowy,
- Droga ekspresowa S1 na odcinku Świętoszówka – Pogórze (Grodziec – obwodnica),
- Droga ekspresowa S86 na odcinku Sosnowiec – Katowice,
- Autostrada A4 na odcinku Mysłowice – Jaworzno,
- Linia kolejowa Nr 001 na odcinku Zawiercie – Łazy.

Podstawą dla wykonania Programu oraz zasadniczym źródłem informacji o skali zagrożenia hałasem w otoczeniu przedmiotowych odcinków dróg były opracowane w 2007 r. mapy akustyczne. Na ich bazie oraz w toku licznych dodatkowych analiz, w tym wizji i ocen terenowych, zidentyfikowano w obrębie poszczególnych tras komunikacyjnych odcinki o największych przekroczeniach dopuszczalnych poziomów hałasu w ich otoczeniu. Analizę tą wykonano m.in. na podstawie sporządzonych map, które obrazują rozkład wskaźnika charakteryzującego wielkość przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu oraz map wskaźnika M (elementy Map akustycznych), odzwierciedlających syntetycznie skalę przekroczeń dopuszczalnego poziomu hałasu i ilość mieszkańców narażonych na taki hałas w analizowanym obszarze.

Jednym z ważniejszych aspektów polityki przeciwhałasowej podejmowanych w ramach programu są zagadnienia związane z właściwym planowaniem przestrzennym. W ramach polityki długookresowej zwrócono szczególną uwagę, aby nowe inwestycje drogowe i kolejowe nie pogarszały stanu klimatu akustycznego na terenach podlegających ochronie. W przypadku budowy obwodnic, które na pewno spowodują spadek natężenia ruchu oraz poprawę klimatu akustycznego na zastąpionych odcinkach dróg, należy również pamiętać o prawidłowym zabezpieczeniu terenów, zlokalizowanych w no 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 budynków podlegających ochronie akustycznej, zlokalizowanych w sąsiedztwie obwodnic.

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

Jednym z najważniejszych aspektów polityki długookresowej jest właściwe planowanie przestrzenne w sąsiedztwie dróg i linii kolejowych. Nie należy zezwalać na budowanie nowych budynków w strefie oddziaływania hałasu o poziomie przekraczającym wartości dopuszczalne pochodzącego od ruchu pojazdów. Należy przestrzegać bezwzględnego zakazu uchwalania miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, w których tereny budownictwa mieszkaniowego lokalizuje się w strefach wysokiego zagrożenia hałasem. Właściwe pod względem akustycznym planowanie przestrzenne powinno się również charakteryzować lokalizowaniem nowych odcinków dróg i linii na terenach nie objętych ochroną akustyczną, o czym wspomniano już wcześniej.

Większość problemów uwzględnionych w Programie odnosi się do terenów mieszkaniowych. 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 ochrony 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 dróg i linii kolejowych, 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 opracowywania niniejszego Programu przeanalizowano wyniki modelowania klimatu akustycznego przedstawione w opracowanych Mapach akustycznych oraz zaproponowano działania, których realizacja powinna doprowadzić do poprawy stanu akustycznego w otoczeniu problemowych odcinków dróg i linii kolejowych. Podzielono je na następujące grupy:

- I. Działania krótkookresowe (w ramach strategii krótkookresowej), stanowiące podstawowy zakres niniejszego Programu ochrony środowiska przed hałasem do roku 2013.
- II. Działania długookresowe (w ramach polityki długookresowej), których realizacja przewidywana jest w horyzoncie czasowym dłuższym niż czas obowiązywania niniejszego Programu (w ramach sporządzonego po 2013 r. kolejnego programu ochrony środowiska przed hałasem),
- III. Działania związane z edukacją społeczną, które powinny być prowadzone w sposób ciągły, zarówno w zakresie działań długookresowych, jak i krótkookresowych.

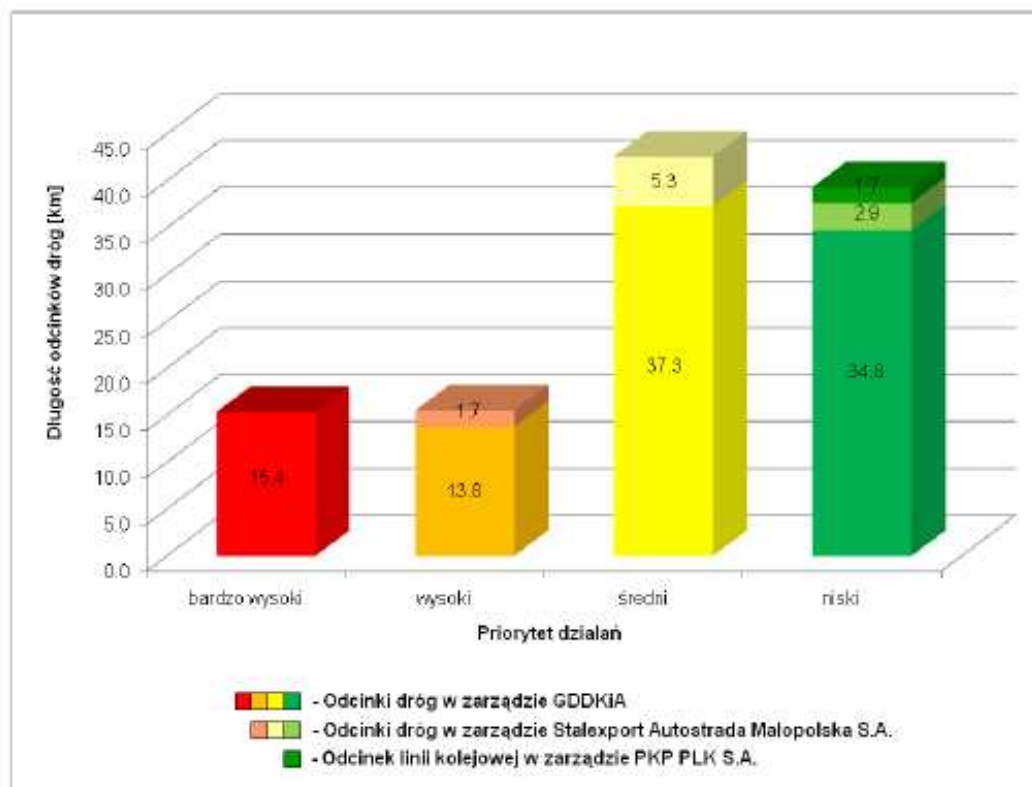
Strategia krótkookresowa stanowi faktyczny zakres Programu. W jej ramach zawarte są działania, których celem jest spowodowanie poprawy klimatu akustycznego w tych miejscach, gdzie przekroczenia dopuszczalnych wartości hałasu w środowisku są w chwili obecnej największe oraz tam gdzie na oddziaływanie hałasu narażona jest największa liczba osób.

Każdemu odcinkowi nadano odpowiednie priorytety w zależności od wielkości wskaźnika M oraz wielkości przekroczeń poziomu hałasu. Priorytety te określają, na których z analizowanych odcinków działania mające na celu poprawę stanu klimatu akustycznego powinny zostać wykonane w pierwszej kolejności. W ramach priorytetu bardzo wysokiego znalazły się tereny położone w sąsiedztwie odcinków dróg krajowych o długości ponad 15 km. Na obszarach sąsiadujących z nimi należy w pierwszej kolejności podjąć działania, które będą miały na celu redukcję poziomu hałasu.

Dodatkowo najwyższy priorytet działań mających na celu ograniczenie poziomu hałasu zaproponowano dla odcinków dróg, w sąsiedztwie których zlokalizowane są takie budynki podlegające ochronie akustycznej jak: szpitale, szkoły, przedszkola, internaty, domy opieki społecznej itp. Zgodnie z takim tokiem postępowania budynki te zostaną objęte działaniami mającymi na celu poprawę klimatu akustycznego w ich sąsiedztwie w pierwszej kolejności.

Działania naprawcze w ramach strategii krótkookresowej zaproponowane w niniejszym Programie będą realizowane dla obszarów w sąsiedztwie odcinków

o priorytecie bardzo wysokim oraz w sąsiedztwie odcinków nie zakwalifikowanych do priorytetu bardzo wysokiego dla których zostały wydane Decyzje naprawcze zobowiązujące Zarządców dróg do zrealizowania działań mających na celu ograniczenie hałasu pochodzącego od dróg i linii kolejowych w terminie do 2013 r.



Rys. 19.1. Zestawienie długości odcinków dróg i linii kolejowych analizowanych w ramach Programu ochrony środowiska przed hałasem w podziale na poszczególne priorytety wynikające z wielkości współczynnika M

Dla odcinków dróg, którym nadano bardzo wysoki priorytet narażenia na hałas proponowano w ramach Programu następujące działania naprawcze:

- **bariery akustyczne (ekrany/wały) (cena jednostkowa netto 1500 zł/m²)**

Zabezpieczenie w postaci ekranów akustycznych proponowano wyłącznie w miejscach gdzie ich budowa nie spowoduje pogorszenia warunków bezpieczeństwa ruchu drogowego. W ramach opracowania wskazywano jedynie miejsca gdzie należy je zastosować – bez szczegółowego określenia parametrów akustycznych (długość, wysokość, rodzaj wypełnienia) oraz szczegółowej lokalizacji. Ustalenie parametrów barier nastąpi w projektach opracowanych dla każdego odcinka drogi przez zarządzającego.

- **realizacja obwodnic miejscowości położonych wzdłuż istniejących dróg krajowych (koszty szacowane indywidualnie dla każdej inwestycji)**

Budowa obwodnic dla miejscowości zlokalizowanych w sąsiedztwie dróg krajowych spowoduje przejście przez nowowytbudowane odcinki obwodowe części ruchu szczególnie o charakterze tranzytowym (w tym dużej części ruchu ciężkiego, który w zdecydowany sposób wpływa na klimat akustyczny). Spadek obciążenia ruchem odcinków dróg zlokalizowanych w centrum miejscowości powoduje znaczną

poprawę warunków akustycznych na tych terenach. Należy natomiast pamiętać o proponowaniu zabezpieczeń akustycznych dla terenów zlokalizowanych w sąsiedztwie projektowanych obwodnic, dla których w związku z ich budową klimat akustyczny ulegnie pogorszeniu.

- **obszar ograniczonego użytkowania (koszty indywidualnie dla każdego przypadku, niemożliwe do oszacowania na etapie wykonywania Programu ochrony środowiska przed hałasem)**

Obszar ograniczonego użytkowania proponuje się wtedy, gdy „mimo zastosowania dostępnych rozwiązań technicznych, technologicznych i organizacyjnych nie mogą być dotrzymane standardy jakości środowiska poza terenem (...) trasy komunikacyjnej” (art. 135 pkt. 1 ustawy Prawo Ochrony Środowiska [1]). Obszary ograniczonego użytkowania zaproponowano dla tych odcinków, w sąsiedztwie których budowa ekranów akustycznych jest niemożliwa ze względu na fakt, iż może wpłynąć negatywnie na bezpieczeństwo ruchu drogowego lub gdy nie pozwalają na to uwarunkowania terenowe (brak miejsca, częste zjazdy do prywatnych posesji) . W przypadku jeśli jednak pojawi się możliwość innego technicznego sposobu ograniczenia uciążliwości obszary te nie będą tworzone.

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

- nie pogarszanie stanu akustycznego wokół dróg i linii kolejowych 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.

Przyjęty harmonogram realizacji zadań dla poszczególnych odcinków dróg i linii kolejowych obejmuje między innymi wykonanie dodatkowych zabezpieczeń akustycznych o sumarycznych kosztach netto około 278.8 mln zł.

Tab. 19.1. Szacunkowe zestawienie kosztów działań mających na celu poprawę klimatu akustycznego w sąsiedztwie analizowanych odcinków dróg

Nazwa odcinka	Priorytet bardzo wysoki [mln zł]	Priorytet wysoki [mln zł]	Priorytet średni [mln zł]	Strategia krótkoterminowa [mln zł]	Strategia długoterminowa [mln zł]	Szacunkowy sumaryczny koszt wykonania działań naprawczych dla strategii krótko- i długoterminowej
Droga krajowa Nr 1 Częstochowa – Dąbrowa Górnica	88.9	44	72.6	88.9	116.6	205.5 mln zł
Droga krajowa Nr 1 Tychy – Bielsko-Biała	41.8	33.8	83.8	41.8	117.6	159.4 mln zł
Droga krajowa Nr 1 Szczepocice - Częstochowa	12.7	-	-	12.7	-	12.7 mln zł
Droga krajowa Nr 11 Tarnowskie Góry – skrzyżowanie z DK 78	-	-	5.5	-	5.5	5.5 mln zł
Droga krajowa Nr 44 Borowa Wieś - Tychy	-	2.1	24.6	5.3 *	21.4	26.7 mln zł
Droga krajowa Nr 78 Wodzisław Śląski	-	-	-	-	-	- ***
Droga krajowa Nr 81 Mikołów (przejście) - Żory	37.8	49.6	40.9	87.8 *	40.5	128.3 mln zł
Droga krajowa Nr 81 Żory – Pawłowice	18.7	17.2	27.7	18.7	44.9	63.6 mln zł
Droga krajowa Nr 86 Wojkowice – Sosnowiec	3.2	-	54.2	3.2	54.2	57.4 mln zł
Droga krajowa Nr 94 Sławków (przejście)	-	11.4	19	-	30.4	30.4 mln zł
Droga krajowa Nr 94 Czeladź – Będzin	1.9	2	6.9	1.9	8.9	10.8 mln zł
Autostrada A4 granica województwa - węzeł „Chorzów”	-	-	-	-	-	- **
Droga ekspresowa S1 D. Górnica – Kosztowy	6.8	-	-	6.8	-	6.8 mln zł
Droga ekspresowa S1 Świątoszówka – Pogórze	-	-	-	-	-	- **
Droga ekspresowa S86 Sosnowiec – Katowice	3.6	-	5.6	3.6	5.6	9.2 mln zł
Autostrada A4 Mysłowice – Jaworzno	-	4.2	19.9	8.1 *	16	24.1 mln zł

Nazwa odcinka	Priorytet bardzo wysoki [mln zł]	Priorytet wysoki [mln zł]	Priorytet średni [mln zł]	Strategia krótkoterminowa [mln zł]	Strategia długoterminowa [mln zł]	Szacunkowy sumaryczny koszt wykonania działań naprawczych dla strategii krótko- i długoterminowej
Linia kolejowa Nr 001 Zawiercie – Łazy	-	-	-	-	-	- **
SUMA	215.4	164.3	360.7	278.8 *	461.6	740.4 mln zł

**) koszty działań naprawczych zawartych w strategii krótkoterminowej są sumą kosztów działań proponowanych do podjęcia w ramach priorytetu bardzo wysokiego oraz kosztów realizacji działań koniecznych do podjęcia przez Zarządców dróg i linii kolejowych wynikających z Decyzji naprawczych nakładających na nich obowiązek ograniczenia hałasu*

***) brak szacunkowych kosztów wynika z faktu, iż w sąsiedztwie odcinków dróg i kolei występują wyłącznie niskie priorytety narażenia na hałas, w związku z czym na etapie niniejszego Programu ochrony środowiska przed hałasem nie proponowano działań naprawczych w strategii krótkoterminowej*

****) dla odcinka drogi proponowano jedynie utworzenie obszaru ograniczonego użytkowania, którego kosztów nie ma możliwości oszacowania na etapie wykonywania Programu ochrony środowiska przed hałasem*

Tab. 19.2. Szacunkowe zestawienie kosztów działań mających na celu poprawę klimatu akustycznego w sąsiedztwie analizowanych odcinków dróg i linii kolejowych w odniesieniu do poszczególnych zarządzających

Zarządca drogi / linii kolejowej	Priorytet bardzo wysoki [mln zł]	Priorytet wysoki [mln zł]	Priorytet średni [mln zł]	Strategia krótkoterminowa [mln zł]	Strategia długoterminowa [mln zł]	Szacunkowy sumaryczny koszt wykonania działań naprawczych dla strategii krótko- i długoterminowej
Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad	215.4	160.1	340.8	270.7 *	445.6	716.3 mln zł
Stalexport Autostrada Małopolska S.A.	-	4.2	19.9	8.1 *	16	24.1 mln zł
PKP PLK S.A.	-	-	-	-	-	- **
SUMA	215.4	164.3	360.7	278.8 *	461.6	740.4 mln zł

**) koszty działań naprawczych zawartych w strategii krótkoterminowej są sumą kosztów działań proponowanych do podjęcia w ramach priorytetu bardzo wysokiego oraz kosztów realizacji działań koniecznych do podjęcia przez Zarządców dróg i linii kolejowych wynikających z Decyzji naprawczych nakładających na nich obowiązek ograniczenia hałasu*

***) brak szacunkowych kosztów wynika z faktu, iż w sąsiedztwie odcinków dróg i kolei występują wyłącznie niskie priorytety narażenia na hałas, w związku z czym na etapie niniejszego Programu ochrony środowiska przed hałasem nie proponowano działań naprawczych w strategii krótkoterminowej*

W ramach strategii krótkookresowej założono spełnienie następującego celu kierunkowego niniejszego programu.

Ograniczenie liczby i zasięgu „gorących obszarów” uciążliwości akustycznych reprezentowanych w niniejszym programie w postaci odcinków dróg i linii kolejowych o priorytecie bardzo wysokim (obniżenie wartości przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu na przedmiotowych obszarach do poziomu co najmniej wysokiego priorytetu ochrony akustycznej – tj. osiągnięcia w ich otoczeniu wartości wskaźnika M niższej niż 100).

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

- konsekwentna realizacja planów inwestycyjnych GDDKiA, polegających na budowie kolejnych obwodnic i dróg alternatywnych do istniejących w chwili obecnej. Należy przy tym przyjąć jako zasadę wykonanie skutecznych zabezpieczeń akustycznych nowych odcinków dróg, niedopuszczenie do ich późniejszego obudowywania obiektami mieszkalnymi (wskazanie dla prowadzonej polityki planowania przestrzennego) oraz przeprowadzenie remontu nawierzchni dotychczasowych odcinków dróg krajowych wraz z wprowadzeniem (w uzasadnionych przypadkach) elementów trwałego uspokojenia ruchu,
- konsekwentna realizacja zapisów analiz porealizacyjnych i przeglądów ekologicznych, które będą wykonane dla przebudowywanych w przyszłości odcinków dróg i linii kolejowych - wykonanie niezbędnych zabezpieczeń przeciwdźwiękowych, mających na celu poprawę klimatu akustycznego w otoczeniu budynków podlegających ochronie akustycznej,
- ograniczenie uciążliwości akustycznej aktualnie funkcjonujących odcinków analizowanych dróg i linii kolejowych poprzez zastosowanie ekranów akustycznych dla odcinków posiadających priorytet bardzo wysoki, a także dla odcinków dróg nie zakwalifikowanych do priorytetu bardzo wysokiego lecz przebiegających w okolicach takich budynków jak: szpitale, szkoły, przedszkola, internaty, domy opieki społecznej itp.,
- w przypadku braku możliwości ograniczenia oddziaływania hałasu pochodzącego od ruchu pojazdów przy zastosowaniu dostępnych rozwiązań technicznych - utworzenie obszaru ograniczonego użytkowania na terenach, które zlokalizowane są w zasięgach oddziaływania hałasu, dla których wskaźnik M przyjmuje wartość większą niż 100 (priorytet bardzo wysoki).

W ramach polityki długoterminowej należy również ponownie przeanalizować stan klimatu akustycznego i w przypadku konieczności podjąć działania naprawcze, dla terenów którym w ramach niniejszego opracowania przypisano priorytet wysoki, średni i niski. Możliwe jest natomiast nakładanie na Zarządców dróg i linii kolejowych (w ramach przeglądów ekologicznych lub analiz porealizacyjnych) obowiązku tworzenia obszarów ograniczonego użytkowania w przypadku braku możliwości zastosowania innych form ochrony akustycznej dla odcinków posiadających niższe priorytety.

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 i linii kolejowych w czasie obowiązywania niniejszego programu.

Realizacja wszystkich elementów „Programu ochrony środowiska przed hałasem dla województwa śląskiego do roku 2013” możliwa jest wyłącznie przy współpracy różnych podmiotów. Jej finansowanie spoczywać będzie przede wszystkim na zarządcach dróg krajowych, jakimi są Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad oraz Stalexport Autostrada Małopolska S.A. oraz linii kolejowych, którym w chwili obecnej jest PKP PLK S.A. Dodatkowo finansowanie może zostać wsparte ze środków unijnych (Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego i funduszy strukturalnych), Narodowego i Wojewódzkiego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej, dotacji budżetu państwa, środków zagranicznych niepodlegających zwrotowi oraz nadwyżki operacyjnej.

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

- sporządzane przez zarządców tras komunikacyjnych i przekazywane do Marszałka Województwa Śląskiego corocznie – do końca marca za rok poprzedni raporty dotyczące postępów w realizacji działań zawartych w Programie,
- kolejny Program ochrony środowiska przed hałasem (na lata 2014 – 2018), który stanowić będzie ostateczną weryfikację i podsumowanie efektów niniejszego opracowania,
- monitoring hałasu wykonywany przez zarządzających drogami i liniami kolejowymi w ramach Generalnego Pomiaru Hałasu oraz w postaci wyrywkowych badań szczegółowych, prowadzonych w ramach przygotowywania opracowań środowiskowych dla inwestycji.

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

Do obowiązków organów administracji, w szczególności starostów powiatów, wójtów, burmistrzów lub prezydentów miast oraz Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Katowicach należy przekazywanie do Sejmiku Województwa Śląskiego informacji o wydawanych decyzjach dla odcinków 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 w obszarze których położone są tereny objęte zakresem Programu (miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego), rady powiatów oraz Sejmik Województwa Śląskiego (ustanawianie obszarów ograniczonego użytkowania). Koordynacja i kontrola realizacji Programu należy do kompetencji samorządu Województwa Śląskiego. Funkcje kontrolne w stosunku do zarządzających trasami komunikacyjnymi pełni Wojewódzki Inspektor Ochrony Środowiska w Katowicach.

Odpowiedzialnymi za realizację niniejszego Programu ochrony środowiska przed hałasem są zarządcy infrastruktury drogowej (obecnie Generalna Dyrekcja

Dróg Krajowych i Autostrad oraz Stalexport Autostrada Małopolska S.A.) i kolejowej (PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.).

Na podstawie analizy wyników obliczeń wykonanych w ramach Programu należy stwierdzić, że proponowane działania naprawcze spowodują zdecydowaną poprawę klimatu akustycznego na terenach sąsiadujących z analizowanymi odcinkami dróg krajowych i linii kolejowych. 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 kolejnego Programu ochrony środowiska przed hałasem.