

UCHWAŁA NR 111/16
SEJMIKU WOJEWÓDZTWA KUJAWSKO-POMORSKIEGO
z dnia 11 marca 2016 r.

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

Na podstawie art. 18 pkt 20 ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie województwa (Dz. U. z 2015 r. poz. 1392, 1890), art. 84, art. 119 ust. 1, 2 i 2a ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2013 r. poz. 1232 z późn. zm.¹) uchwala się, co następuje:

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

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

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

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

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

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

§ 7. Do obowiązków organów administracji, w szczególności starostów powiatów, wójtów, burmistrzów lub prezydentów miast oraz Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Bydgoszczy należy przekazywanie do Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego

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

informacji o wydawanych decyzjach dla odcinków dróg wojewódzkich objętych Programem ochrony środowiska przed hałasem.

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

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

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

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

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

Opis terenu objętego Programem

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

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

1. Droga wojewódzka nr 223 na odcinku Bydgoszcz – Trzciniec oraz Trzciniec – DK 10 -

analizowany ciąg drogi wojewódzkiej o łącznej długości 3,7 km składa się z 2 odcinków. Pierwszy z nich rozpoczyna się w km 2+800 (w miejscowości Bydgoszcz), a kończy w km 3+300 (w miejscowości Biały Błota). Przebiega przez miasto Bydgoszcz oraz gminę Biały Błota w powiecie bydgoskim. Drugi odcinek rozpoczyna się w km 3+300 (w miejscowości Biały Błota), a kończy się w km 6+500 (w miejscowości Biały Błota). Przebiega przez gminę Biały Błota w powiecie bydgoskim. Granice obszaru analizowanego w niniejszym Programie stanowią izoliny dopuszczalnych poziomów dźwięku określonych wskaźnikami L_{dwn} i L_N . Granice te określono w opracowanej mapie akustycznej, która stanowi podstawę niniejszego programu. Sięgają one na terenach otwartych do około 170 m od krawędzi jezdni.



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

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

Granice obszaru analizowanego w niniejszym Programie stanowi izolynie dopuszczalnych poziomów dźwięku określonych wskaźnikami L_{DWN} i L_N . Granice te określono w opracowanej mapie akustycznej, która stanowi podstawę niniejszego programu. Sięgają one na terenach otwartych do około 130 m od krawędzi jezdni.



Rys.2. Orientacyjna lokalizacja odcinka drogi wojewódzkiej nr 251

3. Droga wojewódzka nr 252 na odcinku Inowrocław - Dziennice o analizowany jest odcinek drogi o długości 0,6 km. Rozpoczyna się w km 0+000 (w miejscowości Inowrocław), a kończy w km 0+600 (w miejscowości Inowrocław). Analizowany odcinek przebiega w całości przez gminę miejską Inowrocław, w powiecie inowrocławskim. Granice obszaru analizowanego w niniejszym Programie stanowi izolynie dopuszczalnych poziomów dźwięku określonych wskaźnikami L_{DWN} i L_N . Granice te określono w opracowanej mapie akustycznej, która stanowi podstawę niniejszego programu. Sięgają one na terenach otwartych do około 80 m od krawędzi jezdni.



Rys. 3. Orientacyjna lokalizacja odcinka drogi wojewódzkiej nr 252

4. Droga wojewódzka nr 254 na odcinku Mogilno /przejście/ - analizowany jest ciąg drogi o długości 4,0 km. Rozpoczyna się w km 46+000 (w miejscowości Wiecanowo), a kończy w km 50+000 (w miejscowości Mogilno). Odcinek przebiega w całości przez gminę Mogilno w powiecie mogileńskim. Granice obszaru analizowanego w niniejszym Programie stanowią izoliny dopuszczalnych poziomów dźwięku określonych wskaźnikami L_{DWN} i L_N . Granice te określono w opracowanej mapie akustycznej, która stanowi podstawę niniejszego programu. Sięgają one na terenach otwartych do około 65 m od krawędzi jezdni.



Rys. 4. Orientacyjna lokalizacja odcinka drogi wojewódzkiej nr 254

5. Droga wojewódzka nr 266 na odcinku Ciechocinek ó Odolion - Słowo ó analizowany jest ciąg drogi o długości 11,9 km składający się z 2 odcinków. Pierwszy z nich rozpoczyna się w km 0+000 (w miejscowości Ciechocinek), a kończy w km 2+800 (w miejscowości Nowy Ciechocinek). Przebiega przez miejscowości Ciechocinek (gmina Ciechocinek) oraz Nowy Ciechocinek (gmina Aleksandrów Kujawski) w powiecie aleksandrowskim. Drugi odcinek rozpoczyna się w km 2+800 (w miejscowości Nowy Ciechocinek), a kończy w km 11+900 (w miejscowości Słowo). Przebiega przez miejscowości: Nowy Ciechocinek, Odolion, Stawki, Radunki, Słowo w gminie Ciechocinek oraz Aleksandrów Kujawski w gminie Aleksandrów Kujawski. W całości znajduje się w powiecie aleksandrowskim. Granice obszaru analizowanego w niniejszym Programie stanowią izoliny dopuszczalnych poziomów dźwięku określonych wskaźnikami L_{DWN} i L_N . Granice te określono w opracowanej mapie akustycznej, która stanowi podstawę niniejszego programu. Sięgają one na terenach otwartych do około 80 m od krawędzi jezdni.



Rys. 5. Orientacyjna lokalizacja odcinków drogi wojewódzkiej nr 266

6. Droga wojewódzka nr 534 na odcinku W brze no 6 Obwodnica 6 analizowany jest odcinek drogi o długości około 7,8 km. Jego początek znajduje się w km 0+000 w miejscowości Jarantowice (gmina wiejska W brze no) a koniec w km 7+800 w miejscowości W brze no. Przebiega przez miejscowości: Jarantowice, Cymbark, miasto W brze no, Czystochleb, Wałcz w gminie W brze no, w powiecie w brzeskim. Granice obszaru analizowanego w niniejszym Programie stanowi izoliny dopuszczalnych poziomów dźwięku określonych wskaźnikami LDWN i LN. Granice te określono w opracowanej mapie akustycznej, która stanowi podstawę niniejszego programu. Sięgają one na terenach otwartych do około 130 m od krawędzi jezdni.



Rys. 6. Orientacyjna lokalizacja odcinka drogi wojewódzkiej nr 534

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



Rys. 7. Orientacyjna lokalizacja odcinka drogi wojewódzkiej nr 551

8. Droga wojewódzka nr 552 na odcinku /ysomice ó Lubicz ó analizowany ciąg drogi o długości około 11,4 km składa się z jednego odcinka. Rozpoczyna się w km 6+000 (w miejscowości /ysomice), a kończy w km 17+400 (w miejscowości Lubicz Dolny). Odcinek przebiega przez miejscowości: /ysomice, Papowo Toruńskie, Lipniczki (gmina /ysomice) oraz Grębocin, Lubicz Dolny (gmina Lubicz) oraz miasto Toruń. Położony jest w powiecie toruńskim oraz mieście Toruń. Granice obszaru analizowanego w niniejszym Programie stanowi izolinie dopuszczalnych poziomów dźwięku określonych wskaźnikami LDWN i LN. Granice te określono w opracowanej mapie akustycznej, która stanowi podstawę niniejszego programu. Sięgają one na terenach otwartych do około 160 m od krawędzi jezdni.



Rys.8. Orientacyjna lokalizacja odcinka drogi wojewódzkiej nr 552

9. Droga wojewódzka nr 560 na odcinku Brodnica /przej cie/ - analizowany ciąg drogi o długości 4,0 km składa się z jednego odcinka. Rozpoczyna się w km 0+000 (w miejscowości Brodnica), a kończy w km 4+000 (w miejscowości Brodnica). Przedmiotowy odcinek przebiega w całości przez gminę miejską Brodnica, w powiecie brodnickim. Granice obszaru analizowanego w niniejszym Programie stanowi izoliny dopuszczalnych poziomów dźwięku określonych wskaźnikami L_{DWN} i L_N . Granice te określono w opracowanej mapie akustycznej, która stanowi podstawę niniejszego programu. Sięgają one na terenach otwartych do około 120 m od krawędzi jezdni.



Rys.9. Orientacyjna lokalizacja odcinka drogi wojewódzkiej nr 560

Lp.	Orientacyjny kilometra		Strona drogi	Maksymalna wartość nika M		Maksymalna wartość przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu		Priorytet
1	5+080	5+503	P	0	0	5	5	Niski
2	5+267	5+285	P	1	1	5	5	Niski
3	5+281	5+442	P	1	1	5	5	Niski
4	5+447	5+830	P	2	1	10	10	Niski
5	5+538	5+925	L	1	0	5	5	Niski
6	5+930	6+450	L	1	1	10	5	Niski

Naruszenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku na terenach siedzących z dróg wojewódzk nr 251 wraz z zakresem naruszenia:

Tab. 3. Zestawienie priorytetów z jakim powinny być podjęte działania mające na celu ograniczenie poziomu hałasu w stosunku do wartości wskaźnika L_{DWN} i L_N

Priorytet działania	Wartość przekroczenia dogłaskowego średniego poziomu dźwięku L_{DWN} i L_N	
	Od	Do
Wysoki	Powżej 7	
Niski	0	7

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

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

Lp.	Orientacyjny kilometra	Strona drogi	Maksymalna wartość wskaźnika M	Maksymalna wartość przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu	Priorytet
-----	------------------------	--------------	--------------------------------	---	-----------

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

Naruszenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku na terenach siedzących z dróg wojewódzk nr 252 wraz z zakresem naruszenia:

Tab. 5. Zestawienie priorytetów z jakim powinny być podjęte działania mające na celu ograniczenie poziomu hałasu w stosunku do wartości wskaźnika L_{DWN} i L_N

Priorytet działania	Wartość przekroczenia dogłaskowego średniego poziomu dźwięku L _{DWN} i L _N	
	Od	Do
Wysoki	Powyżej 7	
Niski	0	7

Zakres naruszeń dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku pochodzi z ruchu pojazdów, który odbywa się po analizowanym odcinku drogi przedstawionym poniżej w tab. 6. W tabeli tej zestawiono opis zakresu przekroczeń wartości dopuszczalnych w przyporządkowaniu do poszczególnych odcinków na podstawie Mapy akustycznej zaktualizowanej w ramach niniejszego Programu. Do każdego odcinka przypisano również priorytet naruszenia na hałas, który określono na podstawie analiz przeprowadzonych w ramach Programu.

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

Lp.	Orientacyjny kilometra		Strona drogi	Maksymalna wartość wska nika M		Maksymalna wartość przekrocze dopuszczalnych poziomów hałasu		Priorytet
	Początek	Koniec		L _{DWN}	L _N	L _{DWN}	L _N	
1	0+000	0+120	L	9	5	15	10	Wysoki
2	0+000	0+350	P	1	3	5	10	Niski
3	0+150	0+340	L	1	1	10	10	Niski
4	0+350	0+470	P	0	1	5	10	Niski
5	0+350	0+480	L	2	5	10	10	Niski
6	0+470	0+600	P	1	2	5	10	Niski
7	0+500	0+600	L	1	2	10	10	Niski

Naruszenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku na terenach siedzących z dróg wojewódzk nr 254 wraz z zakresem naruszenia:

Tab. 7. Zestawienie priorytetów z jakim powinny być podjęte działania mające na celu ograniczenie poziomu hałasu w stosunku do wartości wska nika L_{DWN} i L_N

Priorytet działania	Wartość przekroczenia dogłaskowego redniego poziomu dźwięku L _{DWN} i L _N	
	Od	Do
Wysoki	Powyżej 7	
Niski	0	7

Zakres naruszeń dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku pochodzący od ruchu pojazdów, który odbywa się po analizowanym odcinku drogi przedstawiono poniżej w tab. 8. W tabeli tej zestawiono opis zakresu przekroczenia wartości dopuszczalnych w przyporządkowaniu do poszczególnych odcinków na podstawie Mapy akustycznej zaktualizowanej w ramach niniejszego Programu. Do każdego odcinka przypisano również priorytet naruszenia na hałas, który określono na podstawie analiz przeprowadzonych w ramach Programu.

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

Lp.	Orientacyjny kilometra		Strona drogi	Maksymalna wartość M		Maksymalna wartość przekrocze dopuszczalnych poziomów hałasu		Priorytet
	Początek	Koniec		L _{DWN}	L _N	L _{DWN}	L _N	
1	47+600	47+700	P	0	1	5	5	Niski
2	47+600	47+930	L	0	1	5	5	Niski
3	47+700	47+860	P	0	1	5	5	Niski
4	47+930	48+010	P	0	0	5	5	Niski
5	47+930	48+000	L	0	0	0	5	Niski
6	48+000	48+100	L	0	1	5	5	Niski
7	48+040	48+150	P	0	0	5	5	Niski
8	48+150	48+160	P	1	1	5	5	Niski
9	48+130	48+150	L	0	0	0	5	Niski
10	48+170	48+310	P	0	0	0	5	Niski
11	48+170	48+380	L	0	0	5	5	Niski
12	48+350	48+500	P	0	1	5	5	Niski
13	48+400	48+550	L	1	1	5	5	Niski
14	48+550	48+600	P	0	0	0	5	Niski
15	48+550	48+850	L	0	1	0	5	Niski
16	48+620	48+770	P	0	0	0	5	Niski
17	48+840	48+900	L	1	1	5	5	Niski
18	48+850	48+920	L	0	1	5	5	Niski
19	48+900	49+010	L	1	1	5	5	Niski
20	48+950	49+000	P	0	1	0	5	Niski
21	49+000	49+050	L	0	1	0	5	Niski

Lp.	Orientacyjny kilometra		Strona drogi	Maksymalna wartość wskaźnika M		Maksymalna wartość przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu		Priorytet
22	49+100	49+330	L	0	1	5	5	Niski
23	49+410	49+510	P	1	1	5	5	Niski
24	49+420	49+480	L	1	1	5	5	Niski
25	49+510	49+560	L	1	1	5	5	Niski

Naruszenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku na terenach siedzących z dróg wojewódzkiej nr 266 wraz z zakresem naruszenia:

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

Priorytet działania	Wartość przekroczenia dogołoskowego średniego poziomu dźwięku L_{DWN} i L_N	
	Od	Do
Wysoki	Powyżej 7	
Niski	0	7

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

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

Lp.	Orientacyjny kilometra		Strona drogi	Maksymalna wartość wskaźnika M		Maksymalna wartość przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu		Priorytet
	Początek	Koniec		L_{DWN}	L_N	L_{DWN}	L_N	
1	0+000	0+450	L,P	>10	>10	15	10	Wysoki
2	0+420	0+530	P	0	1	0	5	Niski

Lp.	Orientacyjny kilometra		Strona drogi	Maksymalna wartość M		Maksymalna wartość przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu		Priorytet
3	0+750	0+850	P	0	1	0	5	Niski
4	0+800	1+200	P	1	1	5	5	Niski
5	0+880	1+000	L	1	0	5	0	Niski
6	1+040	1+060	L	1	0	5	0	Niski
7	1+200	1+340	L	1	1	5	5	Niski
8	3+150	3+360	L	0	1	0	5	Niski
9	4+600	4+840	L	1	1	5	10	Niski
10	4+840	4+970	L	1	1	10	5	Niski
11	6+450	6+800	L	1	1	5	5	Niski
12	6+800	7+190	L	1	1	5	5	Niski
13	7+250	7+470	P	4	6	10	10	Niski
14	7+290	7+500	L	1	2	5	5	Niski
15	7+470	7+570	P	4	2	10	10	Niski
16	7+510	7+650	L	1	1	5	5	Niski
17	7+650	7+900	L	1	1	5	5	Niski
18	7+900	8+050	P	3	4	10	10	Niski
19	7+980	8+040	L	0	0	5	10	Niski
20	8+050	8+090	L	0	0	5	10	Niski
21	8+060	8+110	P	1	1	5	10	Niski
22	8+100	8+270	L	4	6	10	10	Niski
23	8+180	8+230	P	1	2	5	10	Niski
24	8+240	8+350	P	4	1	10	5	Niski
25	8+260	8+350	L	1	2	10	10	Niski
26	8+350	8+390	L	1	1	5	5	Niski

Lp.	Orientacyjny kilometra		Strona drogi	Maksymalna wartość wskaźnika M		Maksymalna wartość przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu		Priorytet
27	8+390	8+460	L	0	0	5	10	Niski
28	8+550	8+750	L	2	1	10	5	Niski
30	8+940	9+200	P	0	1	0	5	Niski
31	9+300	9+350	L	0	1	0	5	Niski
32	9+360	9+450	L	0	1	0	5	Niski
33	9+450	9+790	L	0	1	0	5	Niski
34	10+370	10+580	L	0	1	0	5	Niski
35	11+690	11+920	P	0	0	5	5	Niski
36	12+000	12+360	L	1	1	5	5	Niski
37	12+000	12+250	P	1	1	5	5	Niski
38	12+250	12+420	P	0	1	0	5	Niski
39	12+420	12+540	P	5	2	10	10	Niski
40	12+540	12+650	P	0	1	5	5	Niski

Naruszenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku na terenach siedzących z dróg wojewódzk nr 534 wraz z zakresem naruszenia:

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

Priorytet działania	Wartość przekroczenia dogłaskowego średniego poziomu dźwięku L_{DWN} i L_N	
	Od	Do
Wysoki	powyżej 7	
Niski	0	7

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

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

Lp.	Orientacyjny kilometra		Strona drogi	Maksymalna wartość wskaźnika M		Maksymalna wartość przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu		Priorytet
	Początek	Koniec		L_{DWN}	L_N	L_{DWN}	L_N	
1	2+800	2+950	P	1	0	10	5	Niski
2	2+800	3+020	L	1	0	5	5	Niski
3	3+200	3+370	L	0	0	5	5	Niski
4	3+790	3+810	L	0	1	0	5	Niski
5	4+050	4+120	P	0	0	0	5	Niski
6	4+900	4+950	L	1	1	5	5	Niski
7	5+900	6+040	L	0	1	0	5	Niski
8	6+610	6+650	P	1	0	5	0	Niski
9	7+410	7+450	P	0	0	5	5	Niski

Naruszenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku na terenach siedzących z dróg wojewódzk nr 551 wraz z zakresem naruszenia:

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

Priorytet działań	Wartość przekroczenia dogłaskowego średniego poziomu dźwięku L_{DWN} i L_N	
	Od	Do
Wysoki	Powyżej 7	
Niski	0	7

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

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

Lp.	Orientacyjny kilometra		Strona drogi	Maksymalna wartość wskaźnika M		Maksymalna wartość przekroczone dopuszczalnych poziomów hałasu		Priorytet
	Początek	Koniec		L _{DWN}	L _N	L _{DWN}	L _N	
1	34+050	34+280	P	1	1	5	5	Niski
2	34+200	24+350	L	1	1	5	5	Niski
3	34+210	34+320	P	2	3	5	10	Niski
4	34+330	34+560	P	1	1	5	5	Niski
5	34+590	34+670	P	1	0	10	5	Niski
6	34+680	34+760	P	1	1	5	5	Niski
7	34+680	34+930	L	0	0	5	5	Niski
8	34+800	34+930	P	0	0	5	5	Niski
9	34+940	35+150	P	0	1	5	5	Niski
10	35+270	35+500	L	0	1	5	5	Niski
11	35+350	35+510	P	0	0	5	5	Niski

Naruszenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku na terenach siedzących z dróg wojewódzk nr 552 wraz z zakresem naruszenia:

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

Priorytet działań	Wartość przekroczone dogłaskowego redniego poziomu dźwięku L _{DWN} i L _N	
	Od	Do
Wysoki	Powyżej 7	
Niski	0	7

Zakres naruszeń dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku pochodzący od ruchu pojazdów, który odbywa się po analizowanym odcinku drogi przedstawiono poniżej w tab. 16. W tabeli tej zestawiono opis zakresu przekroczone wartości dopuszczalnych w przyporządkowaniu do poszczególnych odcinków na podstawie Mapy akustycznej

zaktualizowanej w ramach niniejszego Programu. Do każdego odcinka przypisano również priorytet narażenia na hałas, który określono na podstawie analiz przeprowadzonych w ramach Programu.

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

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

Lp.	Orientacyjny kilometra		Strona drogi	Maksymalna wartość M		Maksymalna wartość przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu		Priorytet
19	7+900	7+930	P	1	1	10	15	Niski
20	8+050	8+150	L	1	3	10	10	Niski
21	8+050	8+120	P	2	5	10	15	Niski
22	8+360	8+400	L	1	1	10	10	Niski
23	8+390	8+470	P	1	2	10	15	Niski
24	8+400	8+750	L	>10	>10	15	20	Wysoki
25	8+540	8+620	P	2	4	10	15	Niski
26	8+620	8+660	P	1	1	10	5	Niski
27	8+690	8+800	P	3	6	15	15	Niski
28	8+750	8+800	L	1	3	10	15	Niski
29	8+840	8+870	L	2	4	10	15	Niski
30	8+875	9+020	P	2	6	10	15	Niski
31	8+900	9+250	L	5	>10	10	10	Wysoki
32	9+015	9+150	P	2	3	10	15	Niski
33	9+250	9+360	P	1	2	10	10	Niski
34	9+280	9+495	L	4	8	10	10	Wysoki
35	9+365	9+515	P	3	7	10	10	Niski
36	9+525	9+700	L	1	1	5	10	Niski
37	9+730	9+740	L	1	1	5	5	Niski
38	9+985	10+265	P	3	1	10	5	Niski
39	10+615	10+910	P	6	3	15	10	Niski
40	11+030	11+305	P	10	6	10	10	Wysoki
41	11+430	11+485	P	1	2	10	10	Niski
42	11+580	11+595	P	4	2	15	15	Niski

Lp.	Orientacyjny kilometra		Strona drogi	Maksymalna wartość M		Maksymalna wartość przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu		Priorytet
43	11+580	11+595	L	3	3	10	10	Niski
44	11+645	11+690	L	4	3	15	15	Niski
45	11+645	11+690	P	1	2	10	10	Niski
46	11+780	11+915	P	1	2	5	10	Niski
45	11+855	11+910	L	3	2	10	10	Niski
46	12+050	12+215	P	1	2	5	10	Niski
47	12+150	12+250	L	2	5	10	15	Niski
48	12+895	13+365	L	>10	>10	15	15	Wysoki
49	12+985	13+410	P	>10	>10	15	10	Wysoki
50	13+390	13+415	L	3	2	10	10	Niski
51	13+400	13+625	L	>10	>10	15	15	Wysoki
52	13+490	13+600	P	2	4	10	15	Niski
53	13+695	13+850	P	5	>10	10	15	Wysoki
54	13+850	14+260	L	>10	>10	10	15	Wysoki
55	14+460	14+510	L	4	7	10	15	Niski
56	14+550	14+585	L	0	1	5	5	Niski
57	14+720	15+060	L	1	2	10	10	Niski
58	15+000	15+050	P	1	2	10	10	Niski
59	15+140	15+180	P	1	1	5	5	Niski
60	15+190	15+240	P	1	3	10	10	Niski
61	15+250	15+310	L	1	2	10	10	Niski
62	15+290	15+320	P	1	1	5	10	Niski
63	15+540	15+590	P	1	2	10	15	Niski
64	15+750	15+860	L	1	1	10	10	Niski

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

Naruszenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku na terenach siedzących z dróg wojewódzk nr 560 wraz z zakresem naruszenia:

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

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

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

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

Lp.	Orientacyjny kilometra		Strona drogi	Maksymalna wartość M		Maksymalna wartość przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu		Priorytet
	Początek	Koniec		L _{DWN}	L _N	L _{DWN}	L _N	
1	0+470	0+505	P	1	1	10	10	Niski
2	0+515	0+595	P	2	4	10	10	Niski
3	0+605	0+645	P	1	1	5	10	Niski
4	0+680	0+800	P	3	4	10	15	Niski
5	0+695	0+795	L	8	>10	10	10	Wysoki
6	0+800	0+990	P	>10	>10	10	15	Wysoki
7	0+800	1+190	L	>10	>10	10	15	Wysoki
8	0+995	1+050	P	4	7	10	10	Niski
9	1+080	1+140	P	4	1	10	5	Niski
10	1+135	1+480	L	3	5	10	10	Niski
11	1+280	1+610	P	>10	>10	10	15	Wysoki
12	1+340	1+390	L	2	3	10	15	Niski
13	1+480	1+580	L	>10	>10	15	15	Wysoki
14	1+560	1+800	L	4	6	15	15	Niski
15	1+695	1+840	L	3	3	10	10	Niski
15	1+770	1+880	L	3	4	10	10	Niski
16	1+830	2+230	P	3	4	5	10	Niski
17	1+950	2+220	L	3	4	10	10	Niski
18	2+220	2+230	L	3	1	5	10	Niski
19	2+450	2+490	P	1	1	5	5	Niski
20	2+590	2+680	P	1	1	5	5	Niski

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

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

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

Podzielono je na następujące grupy:

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

Strategia krótkookresowa

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

priorytety w zależności od wielkości wskaźnika M oraz wielkości przekroczenia poziomu hałasu. Priorytety te określają, na których z analizowanych odcinków działania mające na celu poprawę stanu klimatu akustycznego powinny zostać wykonane w pierwszej kolejności. Na potrzeby niniejszego Programu dokonano podziału wskaźnika M na dwie grupy, agregujące w sze klasy jego wartości. Dla każdej z nich przypisano priorytet, z jakim powinny być podjęte działania mające na celu ograniczenie poziomu hałasu. Podział ten przedstawiono poniżej w tab. 1.

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

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

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

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

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

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

Poniżej przedstawiono natomiast zestawienie działań technicznych, które mogą być do wykonania w ramach strategii krótkookresowej:

na bezpieczeństwo ruchu drogowego, powinno się dążyć do zmiany funkcji lub wykupu przez Zarząd dróg wojewódzkich budynków, których nie można zabezpieczyć przed działaniem hałasu o poziomie przekraczającym wartość dopuszczalną. 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 siedzibie dróg wojewódzkich. Nie należy zezwalać na budowanie nowych budynków, których funkcja wymagałaby ochrony przed hałasem w strefie oddziaływania hałasu o poziomie przekraczającym wartość dopuszczalną pochodzącego od ruchu pojazdów. Właściwe pod względem akustycznym planowanie przestrzenne powinno się również charakteryzować lokalizowaniem nowych odcinków dróg na terenach nieobjętych ochroną akustyczną, o czym wspomniano już wcześniej.

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

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

Edukacja społeczna

Prowadzenie systematycznych i skoordynowanych działań edukacyjnych w realiach niniejszego Programu powinno przynieść bardzo wymierny efekt. Różnicą takiego stwierdzenia jest fakt, iż analizowane w ramach Programu odcinki dróg wojewódzkich stanowią m.in. przebiegające przez miasta (np. Pakość, Mogilno, Chełmża, Brodnica) będące odcinkami dojazdowymi (np. do Bydgoszczy), w obrębie których znaczący udział w potoku ruchu przypada na ruch lokalny, związany z codzienną aktywnością mieszkańców terenów otaczających analizowane odcinki dróg, w tym na dojazdy do pracy o charakterze ruchu wahańowego. W ramach edukacji należy zatem zwrócić szczególną uwagę na:

- propagację komunikacji zbiorowej, która jest alternatywną formą podróży dla osób korzystających z samochodów,
- promocję właściwego planowania przestrzennego, uwzględniającego zagrożenia hałasem, w tym m.in. strefowanie funkcji zabudowy i ograniczenie możliwości obudowy nowych odcinków dróg terenami słabszymi akustycznie (w tym m.in. o funkcji mieszkaniowej, rekreacyjnej, edukacyjnej czy związanych z ochroną zdrowia),
- upowszechnianie innych metod ochrony przed hałasem niż ekrany akustyczne (np. ograniczenie prędkości, zapewnienie płynności ruchu),

- promocj pojazdów ścizychö zarówno hybrydowych/elektrycznych jak i tych spećiaj cych najnowsze normy emisji haćsu.

Dziaćnia te powinny by skoordynowane i finansowane zarówno ze rodków Zarz dcy analizowanych odcinków dróg ó Zarz d Dróg Wojewódzkich, jak i jednostek samorz dów terytorialnych oraz organizacji pozarz dowych, których statut okre la prowadzenie dziać edukacyjnych w zakresie ochrony rodowiska. Dodatkowo rodki na edukacj spoćcze stwa w zakresie oddziaćwania haćsu mo na pozyskiwa poprzez programy finansowe UE oraz z pomoc sponsorów i mediów. Efekty dziać zwi zanych z edukacj spoćcze stwa s w chwili obecnej bardzo trudne do oszacowania, jednak przy systematycznym i skoordynowanym dziaćniu mog one by znacz ce.

1) Podstawowe kierunki i zakres dziać niezbdnych do przywrócenia dopuszczalnych poziomów haćsu w rodowisku na terenach s siaduj cych z drog wojewódzk nr 223

Wska nik M na terenach podlegaj cych ochronie akustycznej, zlokalizowanych w s siedztwie analizowanych odcinków drogi wojewódzkiej nr 223 przyjmuje warto ci wi ksze od zera. W ramach analizowanego ci gu drogi znajduj si tereny o zró nicowanym stopniu nara enia na haćs. Budynki mieszkalne zlokalizowane w pobl u analizowanego odcinka pozostaj w zasi gu oddziaćwania haćsu o poziomie przekraczaj cym warto ci dopuszczalne, jednak adnemu z analizowanych odcinków nie przypisano wysokiego priorytetu nara enia na haćs (nie wyst puje wska nik M wi kszy od 7).

W zwi zku z powy szym, zgodnie z zać eniami okre lonymi w Programie (w cz ci ogólnej), dla odcinków dróg posiadaj cych niski priorytet nara enia na haćs w czasie obowi zywania niniejszego opracowania powinny by realizowane dziaćnia zawieraj ce si w ramach strategii dćgoterminowej oraz edukacji spoćcznej.

Bardzo wa nym elementem dziać zawieraj cych si w ramach polityki dćgookresowej jest w tym przypadku wćciwe planowanie przestrzenne. Ze wzgl dów akustycznych polega ono przede wszystkim na zakazie lokalizacji budynków podlegaj cych ochronie akustycznej na terenach, które znajduj si w zasi gach oddziaćwania haćsu o poziomie przekraczaj cym warto ci dopuszczalne. Realizowanie wćciwej polityki zwi zanej z planowaniem przestrzennym powinno ograniczy powstawanie nowych odcinków, dla których wska nik M b dzie przyjmowaćwysokie warto ci i dla których konieczne b dzie podejmowanie dziać naprawczych polegaj cych np. na budowie dodatkowych ekranów akustycznych.

Istotne równie b dzie podejmowanie w tym przypadku dziać zwi zanych z edukacj spoćczn , które prowadzone w sposób konsekwentny i systematyczny mog wpćn na popraw stanu klimatu akustycznego na analizowanych terenach. Nale y zwróci szczególn uwag na promocj wćciwego planowania przestrzennego uwzgl dniaj cego zagro enia haćsem, o czym wspomniano powy ej.

Dziaćnia te powinny by skoordynowane i finansowane przede wszystkim ze rodków zarz dcy drogi ó Zarz du Dróg Wojewódzkich w Bydgoszczy oraz jednostek samorz dów terytorialnych i organizacji pozarz dowych, których statut okre la prowadzenie dziać edukacyjnych w zakresie ochrony rodowiska. Dodatkowo rodki na edukacj spoćcze stwa w zakresie oddziaćwania haćsu mo na pozyskiwa poprzez programy finansowe UE oraz z pomoc sponsorów i mediów.

2) Podstawowe kierunki i zakres działań niezbędnych do przywrócenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku na terenach siedzących z dróg wojewódzk nr 251

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

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

3) Podstawowe kierunki i zakres działań niezbędnych do przywrócenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku na terenach siedzących z dróg wojewódzk nr 252

Wskaźnik M na terenach podlegających ochronie akustycznej, zlokalizowanych w siedzibie analizowanego ciągu drogi wojewódzkiej nr 252 przyjmuje wartości w skali od zera. W ramach analizowanego ciągu drogi znajdują się tereny o znaczącym stopniu narażenia na hałas. Budynki mieszkalne zlokalizowane w pobliżu analizowanego odcinka pozostają w zasięgu oddziaływania hałasu o poziomie przekraczającym wartości dopuszczalne. Jednemu z analizowanych odcinków przypisano wysoki priorytet narażenia na hałas (od km 0,000 do 0+120) z uwagi na wysoką wartość wskaźnika M (w skali od 7).

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

4) Podstawowe kierunki i zakres działań niezbędnych do przywrócenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku na terenach siedzących z dróg wojewódzk nr 254

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

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

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

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

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

5) Podstawowe kierunki i zakres działań niezbędnych do przywrócenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku na terenach siedzących z dróg wojewódzk nr 266

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

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

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

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

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

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

Istotne równie b dzie podejmowanie w tym przypadku dziać zwi zanych z edukacj spoćczn , które prowadzone w sposób konsekwentny i systematyczny mog wpćn na popraw stanu klimatu akustycznego na analizowanych terenach. Naley zwróci szczególn uwag na promocj wćciwego planowania przestrzennego uwzgl dniaj cego zagro enia haćsem, o czym wspomniano powy ej.

Dziaćnia te powinny by skoordynowane i finansowane przede wszystkim ze rodków zarz dcy dróg oraz jednostek samorz dów terytorialnych i organizacji pozarz dowych, których statut okre la prowadzenie dziać edukacyjnych w zakresie ochrony rodowiska. Dodatkowo rodki na edukacj spoćczn w zakresie oddziaćwania haćsu mo na pozyskiwa poprzez programy finansowe UE oraz z pomoc sponsorów i mediów.

7) Podstawowe kierunki i zakres dziać niezbdnych do przywrócenia dopuszczalnych poziomów haćsu w rodowisku na terenach s siaduj cych z dróg wojewódzk nr 551

Wska nik M na terenach podlegaj cych ochronie akustycznej, zlokalizowanych w s siedztwie analizowanego ci gu drogi wojewódzkiej Nr 551 przyjmuje warto ci wi ksze od zera. Budynki mieszkalne zlokalizowane w pobli u analizowanego odcinka pozostaj w zasi gu oddziaćwania haćsu o poziomie przekraczaj cym warto ci dopuszczalne, jednak adnemu z analizowanych odcinków nie przypisano wysokiego priorytetu nara enia na haćs (nie wyst puje wska nik M wi kszy od 7).

W zwi zku z powy szym, zgodnie z zać eniami okre lonymi w Programie (w cz ci ogólnej), dla odcinków dróg posiadaj cych niski priorytet nara enia na haćs w czasie obowi zywania niniejszego opracowania powinny by realizowane dziaćnia zawieraj ce si w ramach strategii dćgookresowej oraz edukacji spoćcznej.

Bardzo wa nym elementem dziać zawieraj cych si w ramach polityki dćgookresowej jest w tym przypadku wćciwe planowanie przestrzenne. Ze wzgl dów akustycznych polega ono przede wszystkim na zakazie lokalizacji budynków podlegaj cych ochronie akustycznej na terenach, które znajduj si w zasi gach oddziaćwania haćsu o poziomie przekraczaj cym warto ci dopuszczalne. Realizowanie wćciwej polityki zwi zanej z planowaniem przestrzennym powinno ograniczy powstawanie nowych odcinków, dla których wska nik M b dzie przyjmować wysokie warto ci i dla których konieczne b dzie podejmowanie dziać naprawczych polegaj cych np. na budowie dodatkowych ekranów akustycznych.

Istotne równie b dzie podejmowanie w tym przypadku dziać zwi zanych z edukacj spoćczn , które prowadzone w sposób konsekwentny i systematyczny mog wpćn na popraw stanu klimatu akustycznego na analizowanych terenach. Naley zwróci szczególn uwag na promocj wćciwego planowania przestrzennego uwzgl dniaj cego zagro enia haćsem, o czym wspomniano powy ej.

Dziaćnia te powinny by skoordynowane i finansowane przede wszystkim ze rodków zarz dcy drogi oraz jednostek samorz dów terytorialnych i organizacji pozarz dowych, których statut okre la prowadzenie dziać edukacyjnych w zakresie ochrony rodowiska. Dodatkowo rodki na edukacj spoćczn w zakresie oddziaćwania haćsu mo na pozyskiwa poprzez programy finansowe UE oraz z pomoc sponsorów i mediów.

8) Podstawowe kierunki i zakres działań niezbędnych do przywrócenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku na terenach siedzących z dróg wojewódzka nr 552

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

Dla odcinków o wysokim priorytecie narażenia na hałas zaproponowano w ramach niniejszego opracowania działania naprawcze, które należy zrealizować w czasie trwania Programu. W przypadku analizowanej drogi wojewódzkiej nr 552 działania te polegają na zmianie nawierzchni a najlepiej na zastosowaniu nawierzchni o zredukowanej hałaśliwości, tzw. ścisłej nawierzchni, której zastosowanie niweluje hałas o około 3-5dB. Dodatkowo zaleca się działania informacyjne, ponieważ redukcja hałasu wynikająca z zastosowania nowej nawierzchni może być w granicach, które mogą zostać niezauważone przez mieszkańców.

9) Podstawowe kierunki i zakres działań niezbędnych do przywrócenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku na terenach siedzących z dróg wojewódzka nr 560

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

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

Harmonogram rzeczowo ó finansowy realizacji programu ochrony rodowiska przed hałasem

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

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

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

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

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

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

3) Harmonogram działań naprawczych do wykonania w celu poprawy klimatu akustycznego dla drogi wojewódzkiej nr 266 na odcinku Ciechocinek ó Odolion ó S ó ewo

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

4) Harmonogram działań naprawczych do wykonania w celu poprawy klimatu akustycznego dla drogi wojewódzkiej nr 552 na odcinku / ysomice ó Lubicz

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

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

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

Organy, rodzaje informacji i dokumentów wykorzystywanych do kontroli i dokumentowania realizacji programu

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

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

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

Ograniczenia i obowiązki podmiotów uczestniczących w realizacji Programu

Do obowiązków organów administracji, w szczególności starostów powiatów, wójtów, burmistrzów lub prezydentów miast oraz Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Bydgoszczy należy przekazywanie do Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego informacji o wydawanych decyzjach dla odcinków dróg wojewódzkich objętych Programem, mających wpływ na realizację niniejszego Programu, przede wszystkim na emisję hałasu do środowiska. W/w informacje powinny być przekazywane w wersji papierowej i elektronicznej w formie raportów zawierających dane: nazwę jednostki odpowiedzialnej za realizację i nadzór działania, rodzaj lub zakres działania, lokalizację lub obszar działania, harmonogram

realizacji działania, przewidywany efekt rzeczowy i ekologiczny (jeśli tego dotyczy). Raporty te należy przekazywać corocznie do końca marca za rok poprzedni.

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

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

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

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

Przekazane do Marszałka Województwa Kujawsko-Pomorskiego raporty stanowią podstawę do sporządzenia oceny realizacji działań zaproponowanych w ramach niniejszego opracowania przy sporządzeniu kolejnego Programu ochrony rodowiska przed hałasem.

Szczególne obowiązki podmiotów mające na celu ograniczenie poziomu hałasu do wartości dopuszczalnych dla poszczególnych odcinków zostały określone w kolejnych tomach opracowania.

Podmioty korzystające ze rodowiska i ich obowiązki wynikające z ustawy Prawo ochrony rodowiska

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

- 1) art. 141, stanowiący o obowiązku dotrzymania standardów emisji hałasu,
- 2) art. 144, nakładający obowiązek takiego użytkowania urządzeń, które nie będą powodować przekroczeń w zakresie standardów jakości rodowiska,
- 3) art. 147, nakładający obowiązek prowadzenia okresowych (ust. 1) lub ciągłych (ust. 2) pomiarów wartości hałasu, przy zastrzeżeniu, że pomiary te powinny być prowadzone przez odpowiednio przygotowane laboratoria (art. 147a), a wyniki pomiarów winny być ewidencjonowane i przechowywane przez okres co najmniej 5 lat (ust. 6),

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

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

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

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

Zgodnie z wyżej przytoczonymi zapisami ustawy Prawo ochrony środowiska przyjmuje się, że realizacja zadań określonych w niniejszym Programie ochrony środowiska przed hałasem spoczywa będzie w okresie jego realizacji na Zarządzie odcinków objętych zakresem Programu, którym w chwili obecnej jest Zarząd Dróg Wojewódzkich.