

4. HAŁAS

PRESJE

Do głównych źródeł hałasu tworzących klimat akustyczny należy hałas komunikacyjny. Województwo dolnośląskie charakteryzuje się gęstą siecią komunikacyjną, zarówno drogową (91,5 km dróg publicznych o twardej nawierzchni na 100 km² – 5 miejsce w kraju), jak i kolejową (8,8 km na 100 km² – 3 miejsce w kraju).

Długość dróg publicznych na Dolnym Śląsku wynosiła 18 253,1 km (wg GUS).

Główne kolejowe węzły komunikacyjne regionu dolnośląskiego to: Wrocław, Legnica, Wałbrzych i Jelenia Góra. Centralnym węzłem sieci kolejowej jest Wrocław, skąd wychodzą linie do Warszawy, Krakowa, Poznania i Berlina. Długość eksploatowanych linii kolejowych na Dolnym Śląsku w 2007 r. wynosiła 1 730 km.

We Wrocławiu znajduje się również port lotniczy Strachowice, na którym liczba operacji lotniczych systematycznie wzrasta.

Klimat akustyczny pozostaje w ścisłym związku z rozwiązaniami urbanistycznymi. Tak więc układy komunikacyjne (drogowe, kolejowe, wodne, lotnicze), rozmieszczenie przemysłu i osiedli miejskich względem siebie decydują o komforcie naszego życia.

Wieloletnie zaniedbania zarówno w utrzymaniu, jak i w inwestowaniu w systemy infrastruktury komunikacji drogowej i kolejowej z jednej strony, a bardzo znaczny popyt na usługi transportowe oraz skokowy przyrost środków transportu drogowego z drugiej strony spo-

wodowały, że systemy komunikacji w regionie są mało wydolne, a stan techniczny sieci drogowej oraz kolejowej jest zły.

Wpływa to w znaczący sposób zarówno na ilość odnotowywanych odcinków dróg z przekroczeniami dopuszczalnych poziomów hałasu, jak i procent ludności narażonej na uciążliwy bądź szkodliwy dla zdrowia poziom hałasu. Problem ten dotyczy nie tylko mieszkańców terenów znajdujących się w pobliżu większych tras komunikacyjnych, ale także dróg dojazdowych i okolic.

Fot. 4.1. Port lotniczy im. M.Kopernika we Wrocławiu
(fot. Sebastian Lewandowski)



STAN

W 2009 r. WIOŚ we Wrocławiu objął badaniami wybrane obszary powiatów: wołowskiego, średzkiego, bolesławieckiego, polkowickiego oraz dzierzoniowskiego w 60 punktach kontrolno-pomiarowych (ppk). Badania dotyczyły klimatu akustycznego wokół dróg krajowych, wojewódzkich i powiatowych oraz ulic w obszarach zabudowanych.

Przekroczenia poziomów dopuszczalnych hałasu stwierdzono w 57 ppk. Szczególnie znaczne przekroczenia – równoważny poziom dźwięku L_{Aeq} przekraczał wartość 70 dB przyjętą za bardzo uciążliwą – stwierdzono:

- przy drodze nr 8 w Przerzeczynie-Zdroju (70,4 dB),
- przy drodze nr 363 w Bolesławcu (71,0 dB),
- przy drodze nr 4 w Zebrzydowej (71,1 dB),
- przy drodze krajowej nr 94 Wrocław – Lubin, w miejscowości Rusko (71,9 dB),
- przy drodze nr 8 w Łagiewnikach (72,8 dB),

czyli tam, gdzie teren chroniony zlokalizowany jest bezpośrednio przy ulicy, a udział pojazdów ciężarowych w ogólnym strumieniu ruchu jest znaczny.

Poziom równoważny hałas L_{Aeq} dla pory dnia przekraczał wartość dopuszczalną (60 dB) o 0,6-12,8 dB (co stanowi przekroczenie od 1,0% do 21,3%).

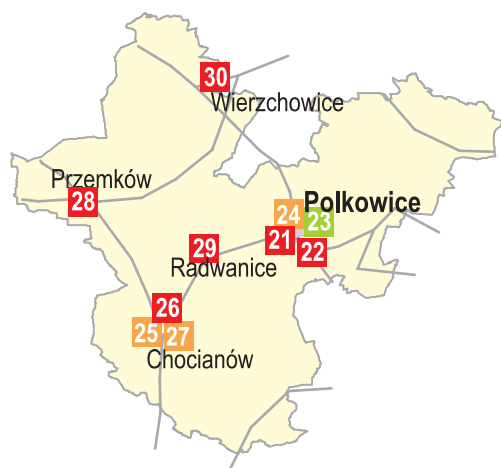
Wykonane badania dokumentują istotną degradację klimatu akustycznego wzdłuż ważniejszych tras komunikacyjnych. Hałas drogowy jest poważnym problemem dla mieszkańców wszystkich budynków zlokalizowanych w odległości mniejszej niż 3 m od drogi.

Porównanie wyników badań z 28 punktów pomiarowych, w których badania wykonywane były również w latach 2001-2004 wykazały w 15 punktach wzrost poziomu równoważnego hałasu średnio o 3 dB.

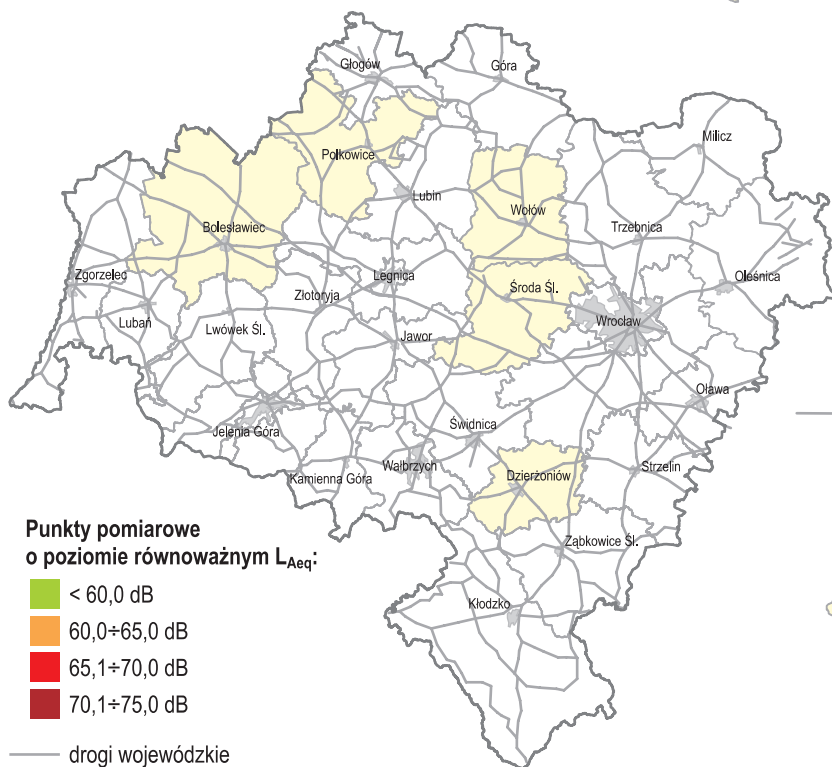
W 10 punktach pomiarowych poziom hałasu obniżył się średnio o 4 dB, a w 3 – kształtował się na podobnym poziomie. Wzrost poziomu równoważnego dźwięku związany jest z systematycznym zwiększaniem się liczby pojazdów poruszających się po drogach. Z kolei obniżenie się poziomu hałasu wynika z przekierowania części ruchu na nowo oddane odcinki dróg krajowych.

Rysunek 4.1. Badania klimatu akustycznego na terenie województwa dolnośląskiego w 2009 r.

Powiat polkowicki



Powiat bolesławiecki



Powiat wołowski



Powiat dzierżoniowski



Powiat średzki



Tabela 4.1. Badania klimatu akustycznego na terenie województwa dolnośląskiego w 2009 r.

L.p.	Lokalizacja punktów pomiarowych	Uwagi	L _{Aeq} [dB]
POWIAT WOŁOWSKI			
1.	Brzeg Dolny, ul. Ks.kan. Jana Puka	droga wylotowa, kierunek Lubiąż	62,4
2.	Bukowice	droga nr 340	67,9
3.	Krzelów	droga nr 36	68,0
4.	Lubiąż	droga nr 338	66,2
5.	Mościce, ul. Kasztanowa	droga nr 338	66,2
6.	Rudno	droga nr 340	69,3
7.	Wińsko, ul. Rawicka	droga wylotowa, kierunek Rawicz	66,3
8.	Wińsko, ul. Mickiewicza	droga wylotowa, centrum miasta	62,6
9.	Wołów, ul. Wojska Polskiego	droga wylotowa, kierunek Lubiąż	66,2
10.	Wołów, ul. J. Piłsudskiego	droga wylotowa, kierunek Ścinawa	65,4
11.	Wołów, ul. Trzebnicka	droga wylotowa, kierunek Oborniki Śląskie	63,6
12.	Wołów, ul. Poznańska	droga wylotowa, kierunek Wińsko	64,8
POWIAT ŚREDZKI			
13.	Środa Śląska, ul. Wrocławska	droga wylotowa, kierunek Wrocław	65,2
14.	Środa Śląska, ul. Legnicka	droga wylotowa, kierunek Legnica	65,3
15.	Rusko, ul. Główna	droga nr 94	71,9
16.	Chełm, ul. Strzegomska 8	droga nr 345	63,9
17.	Dębice, ul. Szkolna	droga nr 345	64,1
18.	Kostomłoty, ul. 1-go maja	centrum miejscowości, dojazdowa do A4	65,7
19.	Małczyce, ul. 1-go maja	droga wylotowa w kierunku drogi nr 94 (Wrocław – Lubin)	64,2
20.	Rakoszyce, ul. Średzka	droga nr 323	65,6
POWIAT POLKOWICKI			
21.	Polkowice, ul. Chocianowska	droga wylotowa, kierunek Chocianów	66,9
22.	Polkowice, ul. Dąbrowskiego	centrum miasta	67,3
23.	Polkowice, ul. Kolejowa	centrum miasta	58,9
24.	Polkowice, ul. Kominka	centrum miasta	60,6
25.	Chocianów, ul. Dominialna	droga wylotowa, nr 328	62,8
26.	Chocianów, ul. Zamkowa	centrum miejscowości	65,3
27.	Chocianów, ul. Trzebnicka	droga wylotowa, kierunek Chocianowiec	62,6
28.	Przemków, ul. Głogowska	droga nr 12, wylotowa w kierunku Głogowa	70,0
29.	Radwanice, ul. Głogowska	centrum miejscowości, droga nr 12	68,7
30.	Wierzchowice	droga nr 34	61,6
POWIAT BOLESŁAWIECKI			
31.	Bolesławiec, ul. Chrobrego 19	centrum miasta, droga nr 363	71,0
32.	Bolesławiec, ul. Jeleniogórska 7	droga nr 297 wylotowa, kierunek Jelenia Góra	67,1
33.	Bolesławiec, ul. Kosiby 20	droga nr 363 wylotowa, kierunek Złotoryja	63,7
34.	Bolesławiec, ul. Kościuszki 52	droga nr 297 wylotowa, kierunek Leszno Górne	67,1
35.	Bolesławiec, al. Tysiąclecia	droga wylotowa, dojazdowa do drogi krajowej nr 4	66,9
36.	Bolesławiec, ul. Wróblewskiego 6a	obwodnica miasta (droga krajowa nr 4)	62,5
37.	Bolesławiec, ul. Widok 28	droga nr 350 wylotowa w kierunku autostrady A4	64,7
38.	Bolesławiec, PEC k/drogi krajowej nr 4	droga krajowej nr 4	56,4
39.	Bolesławiec, al. Tysiąclecia (szpital)	droga wylotowa, dojazdowa do drogi krajowej nr 4	63,1
40.	Dąbrowa	droga nr 297, kierunek Nowa Sól	68,4
41.	Kruszyn	droga krajowej nr 4, kierunek Tomaszów Bolesławiecki	69,2
42.	Łaziska	droga nr 363, kierunek Warta Bolesławiecka	64,5
43.	Suszki	droga nr 297, kierunek Lwówek Śląski	67,8
44.	Szczytnica	na trasie Tomaszów Bolesławiecki – Szczytnica – Wilczy Las	62,3
45.	Wykroty	droga krajowa 94	62,2
46.	Zebrzydowa	droga nr 357	64,9
47.	Zebrzydowa	droga krajowej nr 4	71,1
POWIAT DZIERŻONIOWSKI			
48.	Dzierżonów, ul. Ząbkowicka	droga powiatowa nr 382, kierunek Ząbkowice Śląskie	67,9
49.	Dzierżonów, ul. Świdnicka	droga powiatowa nr 382, kierunek Świdnica	64,8
50.	Dzierżonów, ul. Ząbkowicka 57	droga powiatowa nr 382, kierunek Ząbkowice Śląskie	69,8
51.	Łagiewniki, ul. Jedności Narodowej	droga krajowa nr 8, kierunek Niemcza	67,1
52.	Łagiewniki, ul. Słowiańska	droga powiatowa nr 384, kierunek Dzierżonów	68,0
53.	Łagiewniki, ul. Wrocławska	droga krajowa nr 8, kierunek Wrocław	72,8
54.	Przerzeczn Zdrój, ul. Niemczańska	droga krajowa nr 8, kierunek Niemcza	70,4
55.	Przerzeczn Zdrój, ul. Zdrojowa	centrum miejscowości	57,6
56.	Piława Górna, ul. B. Chrobrego	droga wylotowa, kierunek Przerzeczn Zdrój	66,4
57.	Uciechów, os. Białe	droga powiatowa nr 384, na trasie Łagiewniki – Dzierżonów	66,4
58.	Bielawa, ul. Wolności	centrum miejscowości	64,8
59.	Bielawa, ul. Piastowska	droga powiatowa nr 384, centrum miejscowości	68,6
60.	Pieszycy, ul. T. Kościuszki	droga powiatowa nr 383, kierunek Jugowice	63,9

REAKCJE

Dyrektywa 2002/49/WE odnosząca się do oceny i zarządzania poziomem hałasu w środowisku wprowadziła obowiązek realizacji map akustycznych oraz opracowywania na ich podstawie programów ochrony środowiska przed hałasem.

W pierwszej kolejności zostały sporządzone mapy akustyczne dla aglomeracji o liczbie ludności większej niż 250 tys., głównych dróg o przejeżdżającej liczbie pojazdów większej niż 6 mln rocznie oraz głównych linii kolejowych o przejeżdżającej liczbie pociągów większej niż 60 tys. rocznie.

Do końca czerwca 2012 r. powinny być opracowane mapy dla aglomeracji o liczbie mieszkańców większej niż 100 tys., głównych dróg o przejeżdżającej liczbie pojazdów większej niż 3 mln rocznie oraz głównych linii kolejowych o przejeżdżającej liczbie pociągów większej niż 30 tys. rocznie. Rok po sporządzeniu mapy rada powiatu/marszałek województwa zobowiązani są uchwalić program ochrony przed hałasem dla miast/dla dróg i kolei.

Zgodnie z ww. założeniami na Dolnym Śląsku opracowano mapę akustyczną dla miasta Wrocławia (sporządzoną przez Prezydenta Miasta Wrocławia, dostępną na stronie www.wroclaw.pl) oraz mapę dróg o natężeniu ponad 6 mln przejazdów rocznie (sporządzoną przez Generalną Dyрекję Dróg Krajowych i Autostrad).

Fot. 4.2. Obwodnica Śródmiejska Wrocławia (materiały Inwestora opracowane przez Biprogeo Projekt Sp. z o.o., autor: Grzegorz Kilian)



przed rozpoczęciem budowy



wizualizacja po zakończeniu budowy

Na podstawie sporządzonych map akustycznych Marszałek Województwa Dolnośląskiego oraz Prezydent Miasta Wrocławia opracowali:

- *Program ochrony środowiska przed hałasem dla województwa dolnośląskiego na lata 2009-2013*, wykonany dla terenów otaczających odcinki dróg krajowych najbardziej obciążonych ruchem pojazdów (droga nr 12, 3, 35, 5, 8, A4);
- *Program ochrony środowiska przed hałasem dla miasta Wrocławia*, którego celem strategicznym jest zmniejszenie do 2025 r. liczby mieszkańców Wrocławia zagrożonych ponadnormatywnym hałasem o ok. 50%.

Programy te mają na celu określenie niezbędnych działań i wskazanie priorytetów tworzących podstawę ograniczenia poziomu hałasu do wartości dopuszczalnych dla terenów, gdzie poziom hałasu w znacznym stopniu przekracza te wartości. Ustalając priorytety uwzględniono wielkość przekroczeń poziomu dopuszczalnego oraz liczbę zagrożonych mieszkańców.

Istotnym elementem programów jest realizacja dwóch kluczowych inwestycji komunikacyjnych: Autostradowej Obwodnicy Wrocławia oraz Obwodnicy Śródmiejskiej Wrocławia.

W celu rozprowadzenia ruchu wewnętrznego między peryferyjnymi dzielnicami Wrocławia od lat 80-tych ubiegłego wieku etapami budowana jest **Obwodnica Śródmiejska**. Jej budowa jest niezwykle istotna dla dalszego płynnego rozwoju aglomeracji wrocławskiej. Realizacja inwestycji umożliwi m.in. połączenie drogi krajowej nr 5 (kierunek Poznań), nr 8 (kierunek Warszawa) oraz 94 (kierunek Legnica-Opole, droga alternatywna dla autostrady A4). Umożliwi ona skierowanie znacznej części uciążliwego ruchu tranzytowego poza centrum miasta przyczyniając się tym samym do poprawy płynności i bezpieczeństwa ruchu na drogach położonych w części centralnej, usprawnienia przejazdu pomiędzy poszczególnymi dzielnicami, a także zmniejszenia poziomu hałasu oraz emisji zanieczyszczeń komunikacyjnych do powietrza.

W 2008 r. rozpoczęła się budowa **Autostradowej Obwodnicy Wrocławia** (AOW), której rolą będzie przejęcie ruchu tranzytowego z obecnych dróg nr 5 i 8 i wprowadzenie go poza istniejący układ ulic miejskich od strony zachodniej. Droga zacznie się w Magnicach koło Kobierzyc, a stąd – przez Bielany Wrocławskie, skrzyżowanie z autostradą A4, okolice lotniska na Strachowicach, Maślice i Osobowice – doprowadzi aż w okolice Długołęki. Dalej – już jako droga ekspresowa S8 – doprowadzi do obwodnicy Oleśnicy.

W czerwcu 2009 r. rozpoczęła się budowa Obwodnicy Wschodniej, która będzie przebiegać przez tereny powiatu wrocławskiego wzdłuż południowej i wschodniej granicy Wrocławia, sporadycznie przechodząc przez obszar miasta. Budowana obwodnica wraz z Au-

tostradową Obwodnicą Wrocławia oraz tzw. Łącznikiem Długołęka i fragmentem autostrady A4 tworzyć będzie zamknięty pierścień o średnicy 15-20 km. Droga ma służyć zarówno lepszemu wzajemnemu skomunikowaniu silnie rozwijających się miejscowości powiatu leżących na południowo-wschodnim obrzeżu Wrocławia, jak i części ruchu tranzytowego.

Fot. 4.3. Autostradowa Obwodnica Wrocławia A8 (fot. z Archiwum Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad)



Rysunek 4.2. Realizacja systemu obwodnic dla miasta Wrocławia

