

- 1 Nazwa strumienia danych DF7:
Data Flow 7 Action Plan Noise Control Programmes
- Pełna nazwa raportu zawierającego program ochrony środowiska przed hałasem
Program Ochrony Środowiska przed Hałasem dla miasta Katowice na lata 2019-2024
- 2 Kod jednostki raportującej b
Urząd Miasta Katowice
Wydział Kształtowania Środowiska
40-098 Katowice
ul. Młyńska 4
- 3 Wybór obiektu podlegającego raportowaniu
- Aglomeracja
Proszę wpisać unikalny kod identyfikacyjny aglomeracji IDAglo
Katowice
- Drogi
W przypadku sprawozdania dotyczącego wszystkich proponowanych rozwiązań odnośnie redukcji hałasu (Action Plans) podejmowanych przez dany podmiot – proszę oznaczyć tutaj
W przypadku sprawozdania dotyczącego programu ochrony środowiska przed hałasem dla jednej drogi – proszę wpisać unikalny kod identyfikacyjny tej drogi IDRoad
- Koleje
W przypadku sprawozdania dotyczącego wszystkich proponowanych rozwiązań odnośnie redukcji hałasu (Action Plans) podejmowanych przez dany podmiot – proszę oznaczyć tutaj
W przypadku sprawozdania dotyczącego programu ochrony środowiska przed hałasem dla jednej linii kolejowej – proszę wpisać unikalny kod identyfikacyjny tej linii IDRail
- Port lotniczy
Proszę wpisać unikalny kod ICAO ICAO

4	Koszt (w EUR)	brak danych
	Data zatwierdzenia programu (dd/mm/rok)	brak danych
	Oczekiwana data zakończenia działań	Działania krótkoterminowe – do 2024 r. Działania średnio- i długoterminowe – po 2024 r.
	Liczba osób objęta działaniami ograniczającymi hałas	ok. 9 000

- 5 Zestaw aktualnych wartości poziomów dopuszczalnych (jeżeli potrzeba – przekonwertowanych na wartości L_{DWN} , L_N , L_W , L_D , zdefiniowanych w Aneksie I do Dyrektywy 2002/49/WE)
- 1) Dopuszczalny długotrwały średni poziom dźwięku od dróg i linii kolejowych
 - a) Strefa ochronna „A” uzdrowiska, tereny szpitali poza miastem:
 $L_{DWN}=50$ dB; $L_N=45$ dB
 - b) Tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej, tereny zabudowy związanej ze stałym lub czasowym pobytem dzieci i młodzieży, tereny domów opieki społecznej, tereny szpitali w miastach
 $L_{DWN}=64$ dB; $L_N=56$ dB
 - c) Tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej i zamieszkania zbiorowego, tereny zabudowy zagrodowej, tereny rekreacyjno – wypoczynkowe, tereny mieszkaniowo – usługowe
 $L_{DWN}=68$ dB; $L_N=59$ dB
 - d) Tereny w strefie śródmiejskiej miast powyżej 100 tys. mieszkańców
 $L_{DWN}=70$ dB; $L_N=65$ dB
 - 2) Dopuszczalny długotrwały średni poziom dźwięku od pozostałych obiektów i działalności będących źródłami hałasu
 - a) Strefa ochronna „A” uzdrowiska, tereny szpitali poza miastem:
 $L_{DWN}=45$ dB; $L_N=40$ dB
 - b) Tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej, tereny zabudowy związanej ze stałym lub czasowym pobytem dzieci i młodzieży, tereny domów opieki społecznej, tereny szpitali w miastach
 $L_{DWN}=50$ dB; $L_N=40$ dB
 - c) Tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej i zamieszkania zbiorowego, tereny zabudowy zagrodowej, tereny rekreacyjno – wypoczynkowe, tereny mieszkaniowo – usługowe
 $L_{DWN}=55$ dB; $L_N=45$ dB
 - d) Tereny w strefie śródmiejskiej miast powyżej 100 tys. mieszkańców
 $L_{DWN}=55$ dB; $L_N=45$ dB
 - 3) Dopuszczalny długotrwały średni poziom dźwięku od startów, lądowań i przelotów statków powietrznych
 - a) Strefa ochronna „A” uzdrowiska, tereny szpitali, domów opieki społecznej, tereny zabudowy związanej ze stałym lub czasowym pobytem dzieci i młodzieży
 $L_{DWN}=55$ dB; $L_N=45$ dB
 - b) Tereny zabudowy mieszkaniowej jedno- i wielorodzinnej oraz zabudowy zagrodowej i zamieszkania zbiorowego, tereny rekreacyjno – wypoczynkowe,

tereny mieszkaniowo – usługowe, tereny w strefie śródmiejskiej miast powyżej 100 tys. mieszkańców
 $L_{DWN}=60$ dB; $L_N=50$ dB

6 Podsumowanie wyników mapowania akustycznego (problemy, sytuacje wymagające poprawy itp.)

Hałas drogowy

- a) Liczba osób narażonych na hałas, w poszczególnych przedziałach poziom dźwięku określony wskaźnikiem L_{DWN} w danym zakresie:
- 55÷60 dB – 56400
 - 60÷65 dB – 35800
 - 65÷70 dB – 15300
 - 70÷75 dB – 4300
 - >75 dB – 400
- b) Liczba osób narażonych na hałas, w poszczególnych przedziałach poziom dźwięku określony wskaźnikiem L_N w danym zakresie:
- 50÷55 dB – 43900
 - 55÷60 dB – 20100
 - 60÷65 dB – 6700
 - 65÷70 dB – 700
 - >70 dB – <100
- c) Liczba osób narażonych na hałas, w poszczególnych przedziałach przekroczeń, oceniany wskaźnikiem L_{DWN}
- 0÷5 dB – 7400
 - 5÷10 dB – 1000
 - 10÷15 dB – <100
 - 15÷20 dB – 0
 - >20 dB – 0
- d) Liczba osób narażonych na hałas, w poszczególnych przedziałach przekroczeń, oceniany wskaźnikiem L_N
- 0÷5 dB – 5300
 - 5÷10 dB – 700
 - 10÷15 dB – <100
 - 15÷20 dB – 0
 - >20 dB – 0

Hałas tramwajowy

- a) Liczba osób narażonych na hałas, w poszczególnych przedziałach poziom dźwięku określony wskaźnikiem L_{DWN} w danym zakresie:
- 55÷60 dB – 3300
 - 60÷65 dB – 2100
 - 65÷70 dB – 1500
 - 70÷75 dB – <100

- >75 dB – 0
- b) Liczba osób narażonych na hałas, w poszczególnych przedziałach poziom dźwięku określony wskaźnikiem L_N w danym zakresie:
- 50÷55 dB – 2600
 - 55÷60 dB – 1900
 - 60÷65 dB – 400
 - 65÷70 dB – 0
 - >70 dB – 0
- c) Liczba osób narażonych na hałas, w poszczególnych przedziałach przekroczeń, oceniany wskaźnikiem L_{DWN}
- 0÷5 dB – <100
 - 5÷10 dB – <100
 - 10÷15 dB – 0
 - 15÷20 dB – 0
 - >20 dB – 0
- d) Liczba osób narażonych na hałas, w poszczególnych przedziałach przekroczeń, oceniany wskaźnikiem L_N
- 0÷5 dB – <100
 - 5÷10 dB – 0
 - 10÷15 dB – 0
 - 15÷20 dB – 0
 - >20 dB – 0

Hałas kolejowy

- a) Liczba osób narażonych na hałas, w poszczególnych przedziałach poziom dźwięku określony wskaźnikiem L_{DWN} w danym zakresie:
- 55÷60 dB – 4100
 - 60÷65 dB – 1900
 - 65÷70 dB – 400
 - 70÷75 dB – <100
 - >75 dB – 0
- b) Liczba osób narażonych na hałas, w poszczególnych przedziałach poziom dźwięku określony wskaźnikiem L_N w danym zakresie:
- 50÷55 dB – 3500
 - 55÷60 dB – 1300
 - 60÷65 dB – 100
 - 65÷70 dB – <100
 - >70 dB – 0
- c) Liczba osób narażonych na hałas, w poszczególnych przedziałach przekroczeń, oceniany wskaźnikiem L_{DWN}
- 0÷5 dB – 100
 - 5÷10 dB – <100
 - 10÷15 dB – 0
 - 15÷20 dB – 0

- >20 dB – 0
- d) Liczba osób narażonych na hałas, w poszczególnych przedziałach przekroczeń, oceniany wskaźnikiem L_N
- 0÷5 dB – 200
 - 5÷10 dB – <100
 - 10÷15 dB – 0
 - 15÷20 dB – 0
 - >20 dB – 0

Hałas przemysłowy

- a) Liczba osób narażonych na hałas, w poszczególnych przedziałach poziom dźwięku określony wskaźnikiem L_{DWN} w danym zakresie:
- 55÷60 dB – 300
 - 60÷65 dB – <100
 - 65÷70 dB – <100
 - 70÷75 dB – 0
 - >75 dB – 0
- b) Liczba osób narażonych na hałas, w poszczególnych przedziałach poziom dźwięku określony wskaźnikiem L_N w danym zakresie:
- 50÷55 dB – 200
 - 55÷60 dB – <100
 - 60÷65 dB – <100
 - 65÷70 dB – 0
 - >70 dB – 0
- c) Liczba osób narażonych na hałas, w poszczególnych przedziałach przekroczeń, oceniany wskaźnikiem L_{DWN}
- 0÷5 dB – 300
 - 5÷10 dB – <100
 - 10÷15 dB – <100
 - 15÷20 dB – <100
 - >20 dB – 0
- d) Liczba osób narażonych na hałas, w poszczególnych przedziałach przekroczeń, oceniany wskaźnikiem L_N
- 0÷5 dB – 1000
 - 5÷10 dB – 200
 - 10÷15 dB – 100
 - 15÷20 dB – <100
 - >20 dB – <100

Wyznaczone w Mapie akustycznej 2018 dane statystyczne wskazują hałas drogowy jako dominujące źródło hałasu w mieście.

- 7 Podsumowanie wyników konsultacji społecznych organizowanych w związku opracowywaniem programu ochrony środowiska przed hałasem.

Zostanie opracowane na dalszym etapie przygotowania programu.

- 8 Podsumowanie działań podejmowanych w zakresie zarządzania hałasem włączając w to przewidywane przedsięwzięcia odnośnie ochrony obszarów cichych (w tym: budżet oraz cele do osiągnięcia).

Działania wskazane w Programie oraz terminy i koszty ich realizacji:

Hałas drogowy

- ograniczenie rzeczywistej prędkości ruchu pojazdów do wartości dopuszczalnych (lata 2019-2024 oraz po roku 2024) – koszty niemożliwe do oszacowania na etapie opracowywania Programu
- weryfikacja oddziaływania akustycznego po zakończeniu realizacji właściwych zamierzeń inwestycyjnych (lata 2019-2024 oraz po roku 2024) – koszty niemożliwe do oszacowania na etapie opracowywania Programu
- montaż ekranów akustycznych (lata 2019-2024 oraz po roku 2024) – cena jednostkowa to ok. 500,00 zł/m² ekranu akustycznego, zależna od wybranej technologii wykonania ekranu.
- weryfikacja pomiarowa klimatu akustycznego w otoczeniu wskazanych ulic (lata 2019-2024) – koszty niemożliwe do oszacowania na etapie opracowywania Programu

Hałas tramwajowy

- bieżące prace utrzymaniowo-naprawcze torowisk tramwajowych, w tym cykliczne szlifowanie szyn (lata 2019-2024) – cena jednostkowa szlifowania szyn to ok. 90 000,00 zł/km
- modernizację torowisk tramwajowych z zastosowaniem rozwiązań minimalizujących emisję hałasu do środowiska (lata 2019-2024) – szacunkowy koszt modernizacji torowiska: 10 000 000 zł/km
- sukcesywna wymiana taboru tramwajowego (lata 2019-2024) – koszty niemożliwe do oszacowania na etapie opracowywania Programu

Hałas kolejowy

- realizacja przeglądów ekologicznych w miejscach oddziaływania hałasu kolejowego (lata 2019-2024) – szacunkowy koszt: ok. 80 000 zł
- bieżące prace utrzymaniowo-naprawcze torowisk kolejowych, w tym cykliczne szlifowanie szyn (lata 2019-2024) – szacunkowy koszt: ok. 135 000,00 zł
- monitoring klimatu akustycznego wewnątrz jednego budynku narażonego na hałas kolejowy (lata 2019-2024 – szacunkowy koszt: ok. 5000 zł

Działania programowe w zakresie ogólnym

- właściwe planowanie przestrzenne, uwzględniające ochronę przed hałasem (lata 2019-2024) – koszty niemożliwe do oszacowania na etapie opracowywania Programu
- prowadzenie działań z zakresu edukacji ekologicznej społeczeństwa (lata 2019-

2024) – koszty niemożliwe do oszacowania na etapie opracowywania Programu

- prowadzenie świadomej polityki transportowej na terenie miasta (lata 2019-2024) – koszty niemożliwe do oszacowania na etapie opracowywania Programu
- monitoring skuteczności wdrażanych działań przeciwhałasowych (lata 2019-2024) – koszty niemożliwe do oszacowania na etapie opracowywania Programu
- bieżąca reakcja na skargi mieszkańców na hałas (lata 2019-2024) – koszty niemożliwe do oszacowania na etapie opracowywania Programu
- zgłaszanie działań opisanych w Programie do odpowiednich komórek Urzędu Miasta (lata 2019-2024) – koszty niemożliwe do oszacowania na etapie opracowywania Programu

Realizacja Programu zostanie przeprowadzona przy użyciu środków własnych (budżet miasta) i innych.

Podmioty zarządzające drogami oraz szlakami szynowymi tj. GDDKiA, PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. oraz Tramwaje Śląskie S.A. muszą zagwarantować środki na sfinansowanie działań ochronnych przewidzianych w Programie.

9 Podsumowanie przewidywanych przedsięwzięć do oceny wdrożenia i efektów programu ochrony przed hałasem.

Przewiduje się następujące rodzaje działań monitorujących:

- monitorowanie zapisów zapewniających ochronę środowiska przed hałasem w raportach oddziaływania na środowisko inwestycji wymienionych w Programie,
- gromadzenie wyników badań porealizacyjnych potwierdzających skuteczność działań ograniczających hałas (lub jej brak) w odniesieniu do inwestycji, o których jest mowa w niniejszym Programie,
- monitorowanie trendów zmian klimatu akustycznego w mieście (okresowe pomiary hałasu wykonywane przez zarządzających jego źródłami),
- monitorowanie realizacji działań POŚpH poprzez coroczne sprawozdania wysyłane do WKŚ UMK.

10 Adres strony internetowej, na której znajduje się pełna wersja programu:

zostanie wskazany na dalszym etapie przygotowania programu