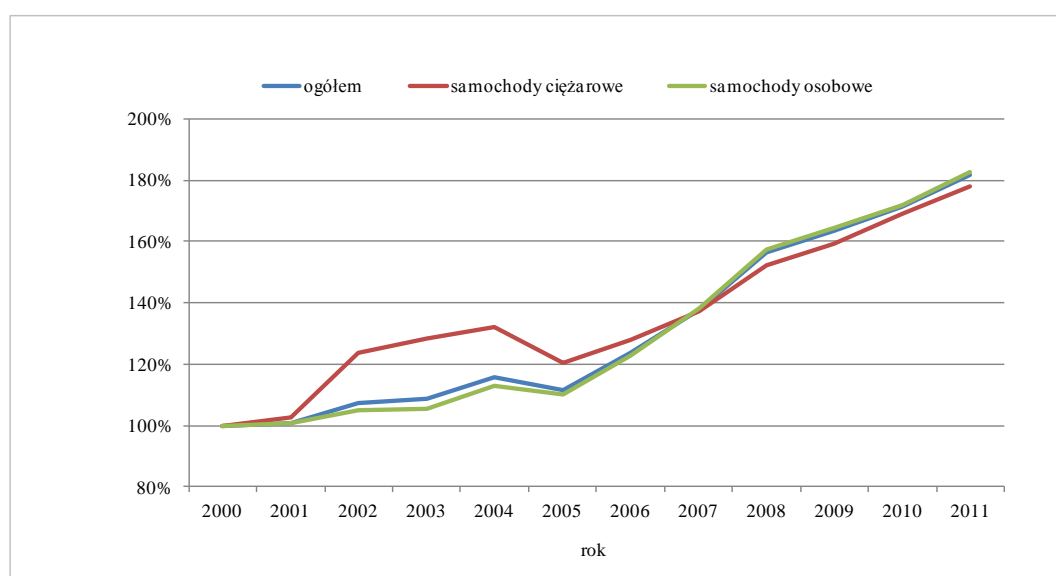


VIII. KLIMAT AKUSTYCZNY

Acoustic climate

Z roku na rok wzrasta liczba pojazdów na drogach, tym samym obserwuje się coraz większą emisję hałasu komunikacyjnego, czego konsekwencją jest pogarszający się stan klimatu akustycznego w miastach (wykres VIII.1).

Wykres VIII.1. Zmiana liczby zarejestrowanych pojazdów w latach 2000-2011 w województwie zachodniopomorskim przy założeniu, że liczba zarejestrowanych samochodów w 2000 roku równa jest 100% (źródło: GUS)



Według danych GUS, liczba pojazdów zarejestrowanych w województwie zachodniopomorskim w roku 2010 wynosiła 937 571. Natomiast liczba pojazdów poruszających się po drogach krajowych województwa średnio na dobę to 6 892 samochodów (źródło: Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad), a na drogach wojewódzkich 2 358 pojazdów (źródło: Zachodniopomorski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Koszalinie). Województwo zachodniopomorskie jest jednym z województw o najmniejszym obciążeniu ruchem pojazdów.

Mapy akustyczne

Na podstawie dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady Europy z dnia 25 czerwca 2002 roku odnoszącej się do oceny i zarządzania poziomem hałasu w środowisku (2002/49/WE), państwa członkowskie Unii Europejskiej zobowiązały się do wdrażania działań mających na celu unikanie, zapobieganie lub zmniejszanie szkodliwych skutków narażenia ludzi na działanie hałasu.

Zgodnie z wymogami wyżej wymienionej dyrektywy, podczas pierwszego etapu mapowania zostały sporządzone mapy akustyczne dla Szczecina i dwóch odcinków drogi krajowej nr 3. Rok po opublikowaniu map akustycznych na terenach, dla których stwierdzono przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku, powinny powstać programy ochrony środowiska przed hałasem. Dokument ten dla Szczecina dostępny jest na stronie internetowej Urzędu Miasta w Szczecinie, natomiast program dla terenów poza aglomeracjami dotyczący dróg na terenie województwa, których eksploatacja spowodowała negatywne oddziaływanie akustyczne dostępny jest na stronie internetowej Urzędu Marszałkowskiego Województwa Zachodniopomorskiego.

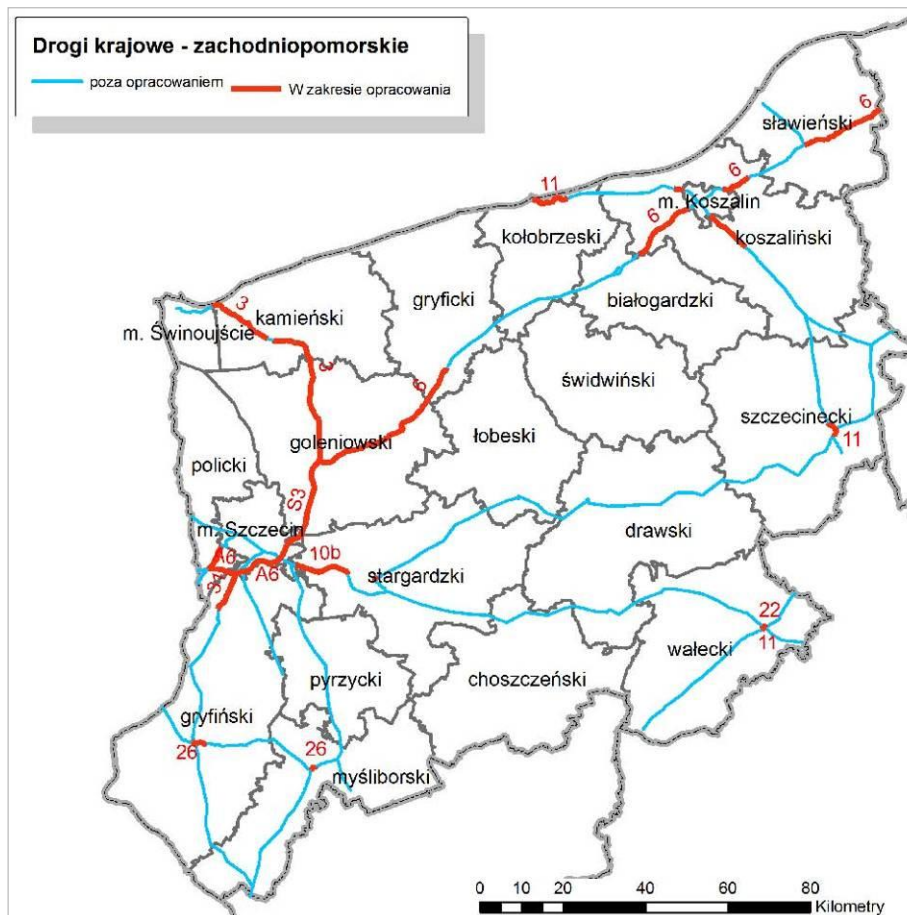
Obecnie trwa drugi etap mapowania akustycznego obejmujący miasta o liczbie mieszkańców ponad 100 000, główne drogi, przez które rocznie przejeżdża ponad 3 000 000 pojazdów, główne linie kolejowe, po których rocznie przejeżdża 30 000 pociągów oraz główne porty lotnicze.

Hałas drogowy

W ramach drugiego etapu mapowania w roku 2011 powstała mapa akustyczna dla dróg krajowych, po których porusza się ponad 3 000 000 pojazdów rocznie. Za jej wykonanie odpowiedzialna była

Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad (GDDKiA). Opracowanie obejmuje 30 odcinków dróg krajowych na terenie województwa zachodniopomorskiego. Lokalizację analizowanych odcinków dróg krajowych przedstawiono na rysunku VIII.1. Wyniki dostępne są na stronie internetowej GDDKiA (www.gddkia.gov.pl).

Rysunek VIII.1. Lokalizacja analizowanych odcinków dróg krajowych na terenie województwa zachodniopomorskiego (źródło: GDDKiA, 2011 rok)



Poniżej przedstawiono zbiorcze zestawienie analizy akustycznej dla obszaru województwa zachodniopomorskiego. Na tle analizowanych powiatów najczęściej zagrożonych ponadnormatywnym hałasem mieszkańców i lokali mieszkalnych odnotowano w powiecie kołobrzeskim. Najkorzystniejsze wyniki analiz zagrożonych mieszkańców i liczby lokali mieszkalnych odnotowano dla powiatu kamieńskiego.

Tabela VIII.1. Przekroczenie wartości dopuszczalnych wskaźnik L_{DWN} (źródło: GDDKiA, 2011 rok)

Wskaźnik L_{DWN}	< 5 dB	5-10 dB	10-15 dB	15-20 dB	> 20 dB
	stan warunków akustycznych				
	nieдобry		zły		bardzo zły
Powierzchnia obszarów zagrożonych w danym zakresie [km ²]	2,125	1,164	0,65	0,309	0,0391
Liczba lokali mieszkalnych w danym zakresie [tys.]	2,499	1,423	0,967	0,758	0,22
Liczba zagrożonych mieszkańców w danym zakresie [tys.]	7,804	4,443	3,054	2,478	0,723
Liczba budynków szkolnych i przedszkolnych w danym zakresie	19	3	5	5	2

Wskaźnik L_{DWN}	< 5 dB	5-10 dB	10-15 dB	15-20 dB	> 20 dB
Przekroczenie wartości dopuszczalnych	stan warunków akustycznych				
	niedobry		zły		bardzo zły
Liczba budynków służby zdrowia, opieki społecznej i socjalnej w danym zakresie	7	12	2	5	1
Inne obiekty budowlane z punktu widzenia ochrony przed hałasem	0	0	0	0	0

Tabela VIII.2. Przekroczenie wartości dopuszczalnych wskaźnik L_N (źródło: GDDKiA, 2011 rok)

Wskaźnik L_N	< 5 dB	5-10 dB	10-15 dB	15-20 dB	> 20 dB
Przekroczenie wartości dopuszczalnych	stan warunków akustycznych				
	niedobry		zły		bardzo zły
Powierzchnia obszarów zagrożonych w danym zakresie [km ²]	1,861	1,012	0,586	0,1623	0,008
Liczba lokali mieszkalnych w danym zakresie [tys.]	2,412	1,399	1,146	0,645	0,125
Liczba zagrożonych mieszkańców w danym zakresie [tys.]	7,477	4,352	3,64	2,076	0,398
Liczba budynków szkolnych i przedszkolnych w danym zakresie	11	4	3	5	1
Liczba budynków służby zdrowia, opieki społecznej i socjalnej w danym zakresie	8	7	2	3	0
Inne obiekty budowlane z punktu widzenia ochrony przed hałasem	0	0	0	0	0

Tabela VIII.3. Poziomy dźwięku w środowisku określone poprzez wskaźnik L_{DWN} (źródło: GDDKiA, 2011 rok)

Wskaźnik L_{DWN}	Województwo zachodniopomorskie				
Poziomy dźwięku w środowisku	55-60 dB	60-65 dB	65-70 dB	70-75 dB	> 75 dB
Powierzchnia obszarów zagrożonych w danym zakresie [km ²]	68,654	36,25	17,915	9,212	6,668
Liczba lokali mieszkalnych w danym zakresie [tys.]	3,61	2,061	1,437	1,343	0,4633
Liczba zagrożonych mieszkańców w danym zakresie [tys.]	11,149	6,343	4,475	4,278	1,462

Tabela VIII.4. Poziomy dźwięku w środowisku określone poprzez wskaźnik L_N (źródło: GDDKiA, 2011 rok)

Wskaźnik L_N	Województwo zachodniopomorskie				
Poziomy dźwięku w środowisku	50-55 dB	55-60 dB	60-65 dB	65-70 dB	> 70 dB
Powierzchnia obszarów zagrożonych w danym zakresie [km ²]	53,372	26,322	12,658	6,553	3,0956
Liczba lokali mieszkalnych w danym zakresie [tys.]	2,6	1,561	1,306	0,736	0,155
Liczba zagrożonych mieszkańców w danym zakresie [tys.]	8,048	4,845	4,125	2,363	0,489

Na terenach sąsiadujących z drogami o rocznym natężeniu ruchu powyżej 3 000 000 pojazdów mieszka około 18 tys. osób zagrożonych ponadnormatywnym hałasem, zamieszkujących prawie 6 tys. lokali mieszkalnych. Na obszarze o powierzchni 4,3 km² występują przekroczenia wartości dopuszczalnych określonych wskaźnikiem L_{DWN}. Na niewiele mniejszym obszarze równym 3,6 km² występują przekroczenia wartości dopuszczalnych określonych wskaźnikiem L_N. Tereny te wymagać będą działań ograniczających negatywne oddziaływanie akustyczne.

Hałas kolejowy

Do drugiego etapu sporządzania map akustycznych dla głównych linii kolejowych, po których przejeżdża ponad 30 000 pociągów rocznie (83 pociągi na dobę), na terenie województwa zakwalifikowały się dwa odcinki linii: nr 273 i nr 351, zlokalizowane na terenie powiatów: stargardzkiego i miasta Szczecina (tabela VIII.5). Odpowiedzialne za wykonanie niniejszych map akustycznych były PKP Polskie Linie Kolejowe SA.

Tabela VIII.5. Wykaz odcinków linii kolejowych w województwie zachodniopomorskim, po których przejeżdża ponad 30 000 pociągów rocznie

Nr linii	Nazwa linii	Nazwa odcinka	Długość odcinka [km]	Liczba pociągów rocznie [szt.]		
				Pasażerskie	Towarowe	Ogółem
273	Wrocław Główny – Szczecin Główny	Szczecin Port Centralny SPA (nd) – Szczecin Port Centralny	3,954	32 062	2 438	34 500
	Wrocław Główny – Szczecin Główny	Szczecin Port Centralny – Szczecin Główny	1,369	32 102	7	32 109
351	Poznań Główny – Szczecin Główny	Stargard szczeciński – Szczecin Dąbie SDA (nd)	22,628	30 007	11 680	41 687
	Poznań Główny – Szczecin Główny	Szczecin Dąbie SDA (nd) – Szczecin Zdroje	5,996	38 865	9 789	48 655
	Poznań Główny – Szczecin Główny	Szczecin Zdroje – Regalica	2,150	45 906	10 760	56 666

Opracowanie obejmowało pas terenu rozciągający się po obu stronach analizowanych linii kolejowych o szerokości około 600 m (po 300 m z każdej strony) o łącznej powierzchni 25,81 km². Obszar ten jest zamieszkały przez około 20 tys. osób. Dokładniejsze dane przedstawiono w tabelach VIII.6 i VIII.7.

Wyniki zestawione w opracowaniu *Mapy akustyczne dla odcinków linii kolejowych o natężeniu ruchu powyżej 30 000 pociągów rocznie (dla potrzeb państwowego monitoringu środowiska) – województwo zachodniopomorskie* wskazują na niekorzystny stan warunków akustycznych w otoczeniu analizowanych linii kolejowych. Dla terenów, na których stwierdzono przekroczenie dopuszczalnego poziomu hałasu, powinien powstać program ochrony środowiska przed hałasem.

Tabela VIII.6. Liczba lokali mieszkalnych oraz osób zamieszkujących te lokale, narażone na hałas pochodzący od ruchu kolejowego, oceniany wskaźnikiem L_{DWN} (źródło: PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., 2011 rok)

Zakres zasięgu hałasu [dB]	Liczba lokali	Liczba osób
55-60	1 624	3 869
60-65	825	1 959
65-70	161	330
70-75	45	88
powyżej 75	2	3

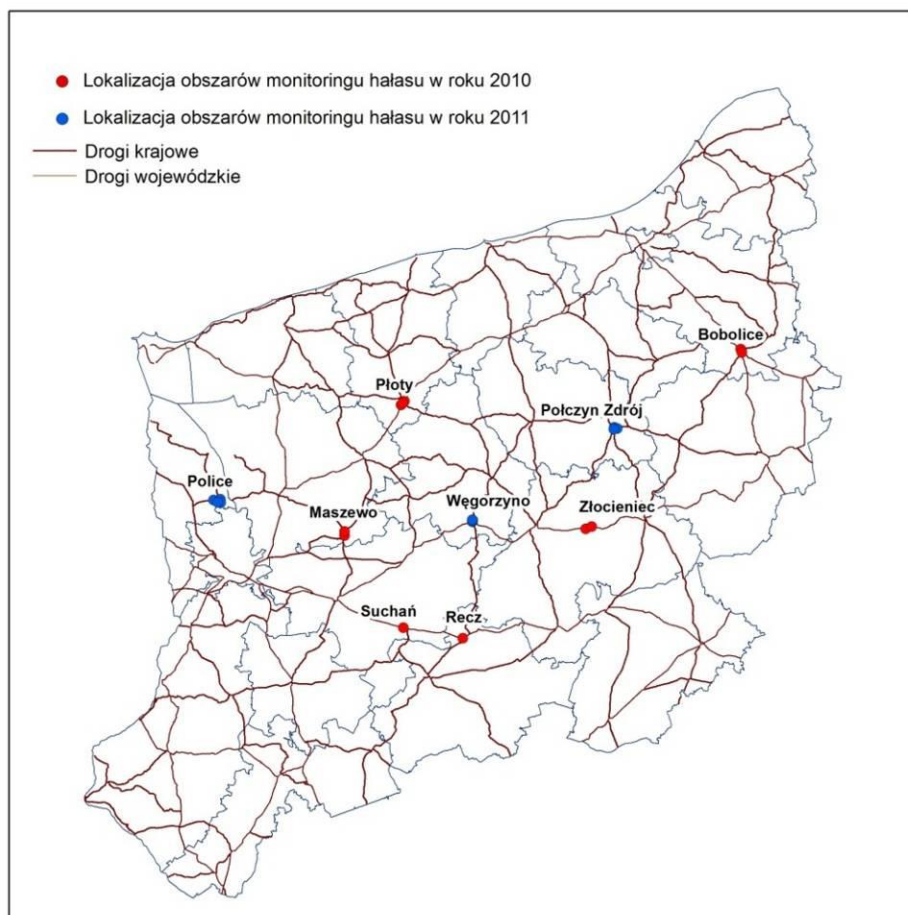
Tabela VIII.7. Liczba lokali mieszkalnych oraz osób, z dokładnością do stu, zamieszkujących te lokale, narażone na hałas pochodzący od ruchu kolejowego, oceniany wskaźnikiem L_N (źródło: PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., 2011 rok)

Zakres zasięgu hałasu [dB]	Liczba lokali	Liczba osób
50-55	1 466	3 499
55-60	598	1 399
60-65	100	206
65-70	28	49
powyżej 70	0	0

Mapy akustyczne wykonane przez WIOŚ

W latach 2010 i 2011 wykonano pomiary hałasu komunikacyjnego w 9 miejscowościach: Bobolicach, Maszewie, Płotach, Reczu, Suchaniu, Złocieniu, Połczynie Zdroju, Węgorzynie i Policach, za pomocą trzech stacji automatycznych monitorowania hałasu, przy równoczesnym pomiarze warunków meteorologicznych oraz pomiarze struktury i natężenia ruchu drogowego (rysunek VIII.2).

Rysunek VIII.2. Lokalizacja punktów pomiarowych hałasu komunikacyjnego w województwie zachodniopomorskim w latach 2010-2011

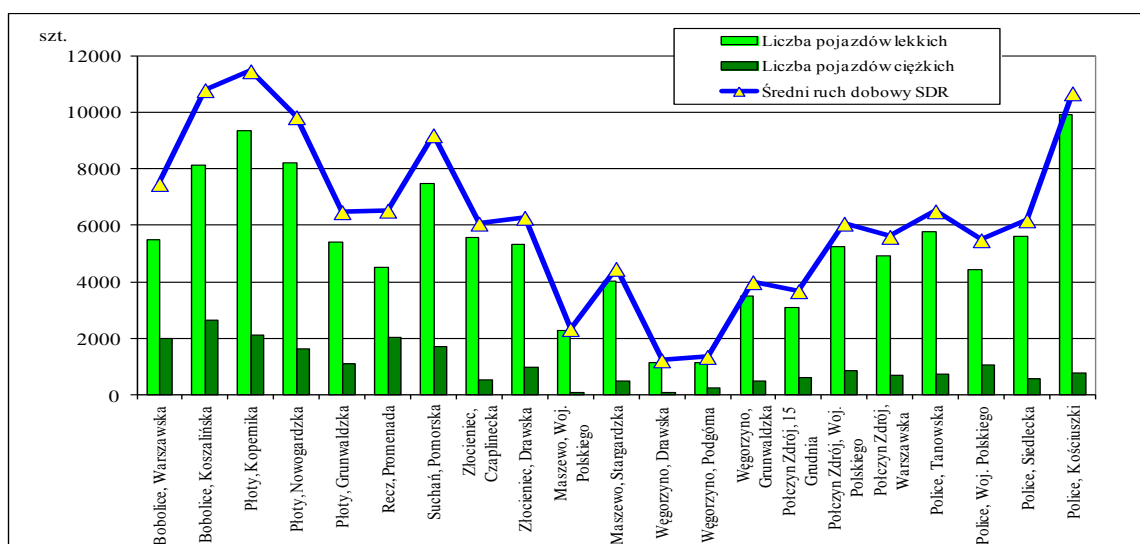


Fotografia VIII.1. Automatyczne stacje monitorowania hałasu



Podczas pomiarów natężenia ruchu rejestrowano pojazdy z podziałem na poszczególne kategorie: pojazdy lekkie i ciężkie, przemieszczające się po lewym i prawym pasie. Wyniki pomiarów strumienia ruchu drogowego dla poszczególnych miejscowości przedstawiono na wykresie VIII.2.

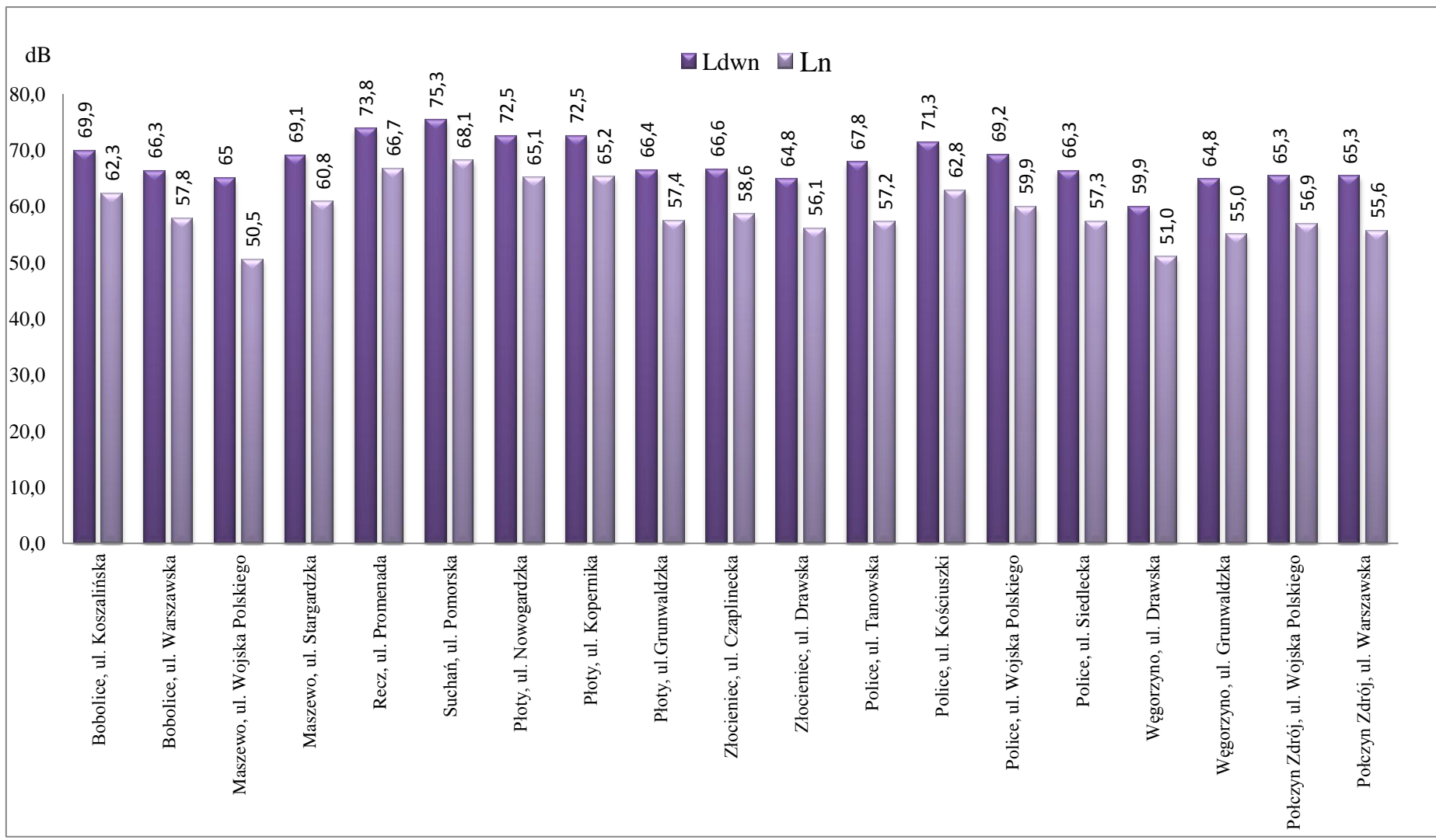
Wykres VIII.2. Natężenie ruchu na analizowanych odcinkach dróg w latach 2010-2011



Na podstawie pomiarów długookresowych (w okresie wiosennym i jesiennym) wyznaczono długookresowe wartości wskaźników L_{DWN} , zgodnie z rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 10 listopada 2010 roku w sprawie sposobu ustalania wartości wskaźnika hałasu L_{DWN} (Dz. U. Nr 215, poz. 1414). Wyniki przedstawiono na wykresie VIII.3. Wyniki długookresowych średnich poziomów dźwięku dla przedziału czasu odniesienia równego wszystkim dobom roku (L_{DWN}) wyniosły od 59,9 dB do 71,3 dB. Długookresowe średnie poziomy dźwięku dla wskaźnika L_N wyniosły od 51 dB do 66,7 dB. Zgodnie z rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 roku w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. Nr 120, poz. 826) obowiązują następujące dopuszczalne poziomy hałasu: $L_{DWN} = 55$ dB, $L_N = 50$ dB dla terenów zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej oraz $L_{DWN} = 60$ dB, $L_N = 50$ dB dla terenów zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej i zamieszkania zbiorowego, terenów zabudowy zagrodowej oraz terenów mieszkaniowo-usługowych.

Dla monitorowanych miast wykonano również nieobligatoryjne mapy akustyczne. Obszar terenu, dla którego opracowano mapy, obejmował otoczenie głównych szlaków komunikacyjnych miast. Poszczególne mapy tematyczne przedstawiono na rysunkach VIII.3-VIII.26. Mapy akustyczne dla poszczególnych miast dostępne są na stronach internetowych www.wios.szczecin.pl oraz www.geopomerania.pl.

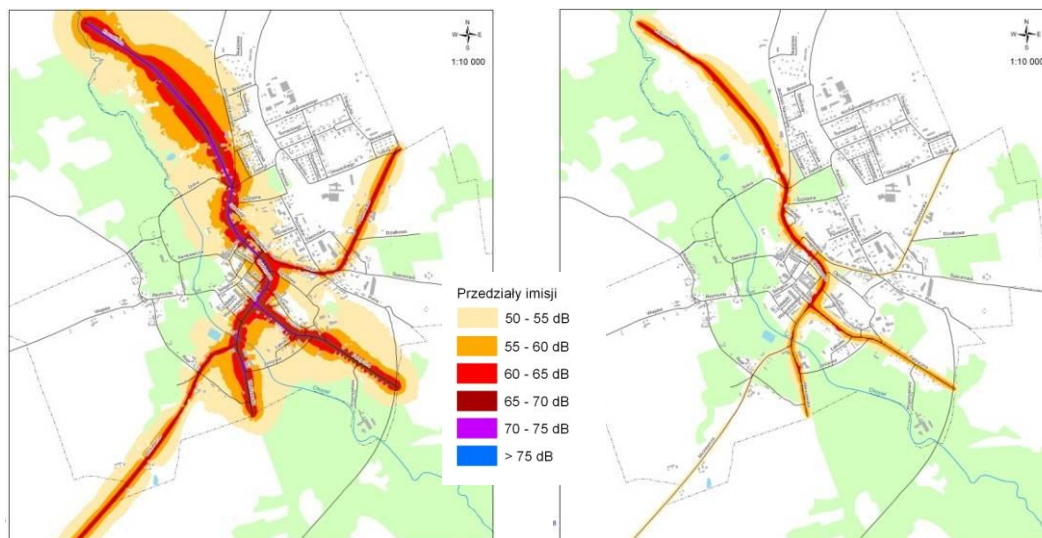
Wykres VIII.3. Zestawienie wyników długookresowych średnich poziomów dźwięku w sąsiedztwie analizowanych odcinków dróg



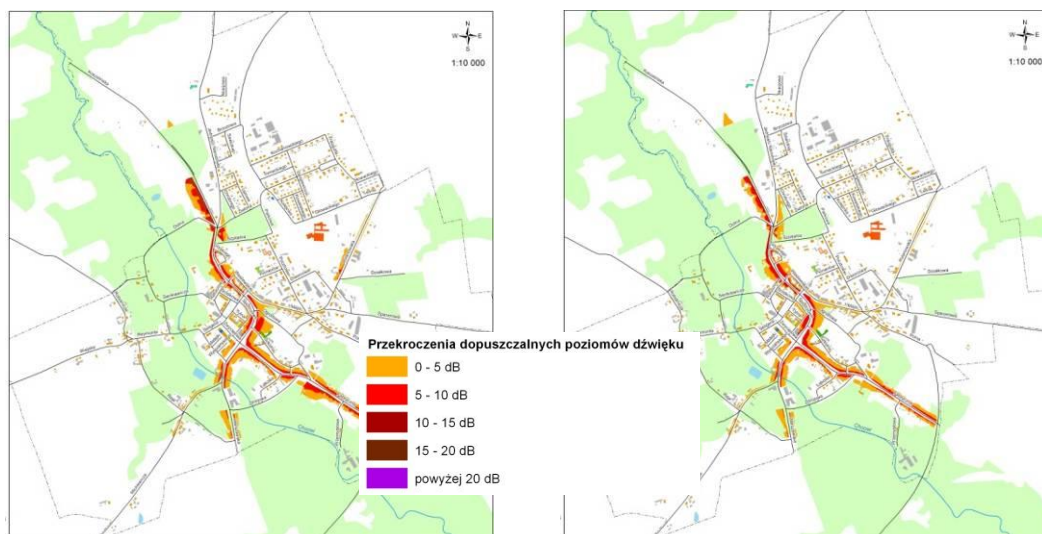
Rysunek VIII.3. Mapy emisyjne hałasu drogowego wyrażone wskaźnikami: L_{DWN} i L_N (Bobolice)



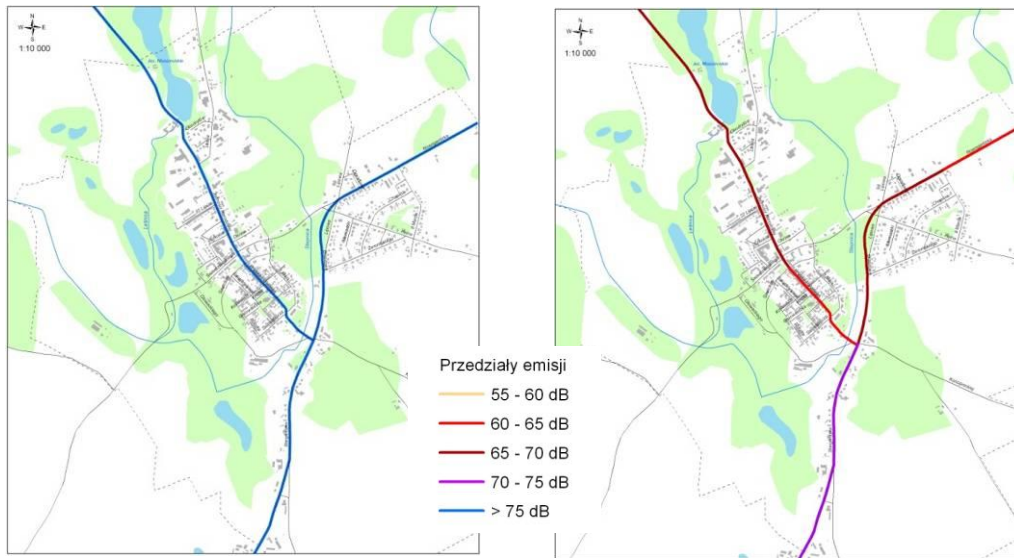
Rysunek VIII.4. Mapy imisyjne hałasu drogowego wyrażone wskaźnikami: L_{DWN} i L_N (Bobolice)



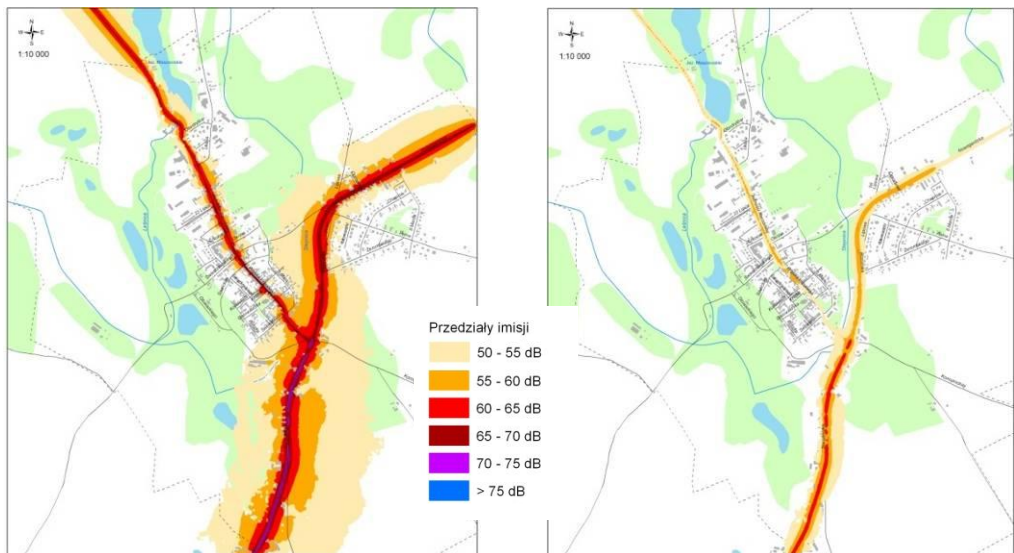
Rysunek VIII.5. Obszary przekroczeń dopuszczalnych wartości L_{DWN} i L_N (Bobolice)



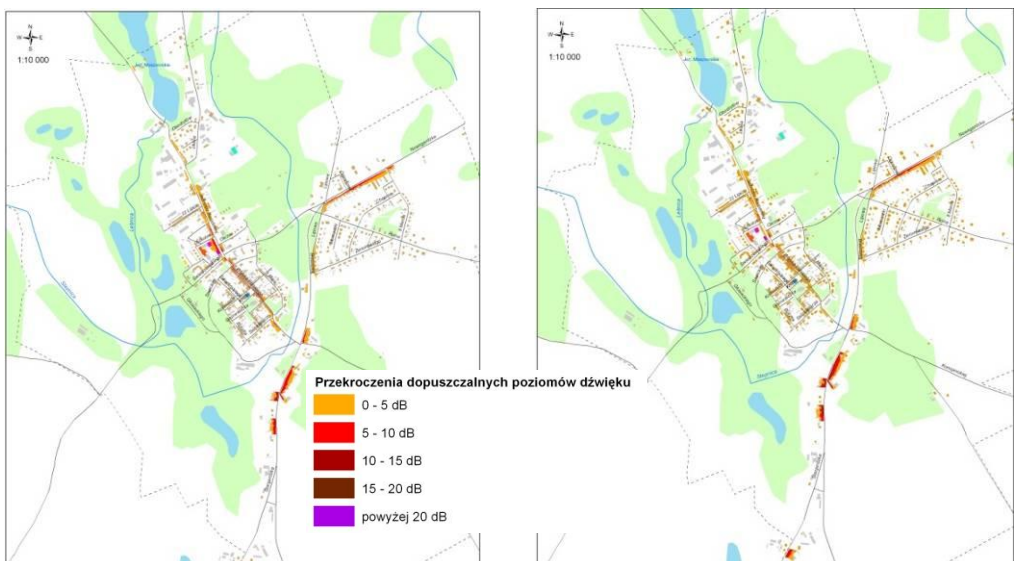
Rysunek VIII.6. Mapy emisyjne hałasu drogowego wyrażone wskaźnikami: L_{DWN} i L_N (Maszewo)



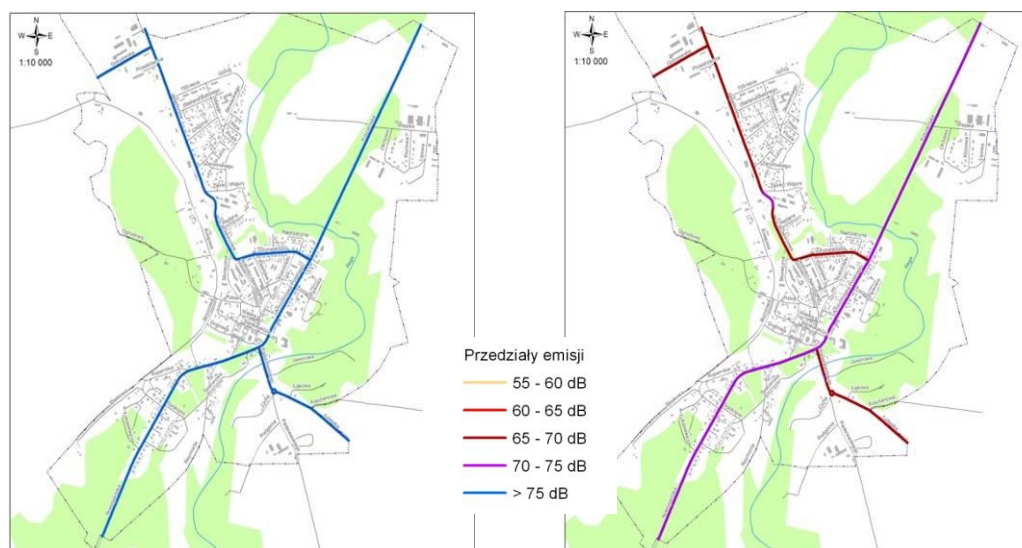
Rysunek VIII.7. Mapy imisyjne hałasu drogowego wyrażone wskaźnikami: L_{DWN} i L_N (Maszewo)



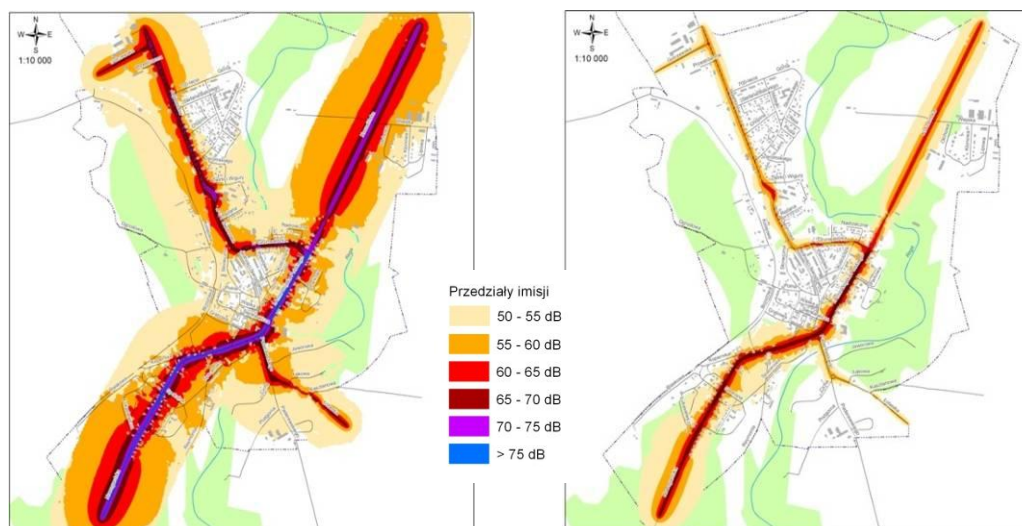
Rysunek VIII.8. Obszary przekroczeń dopuszczalnych wartości L_{DWN} i L_N (Maszewo)



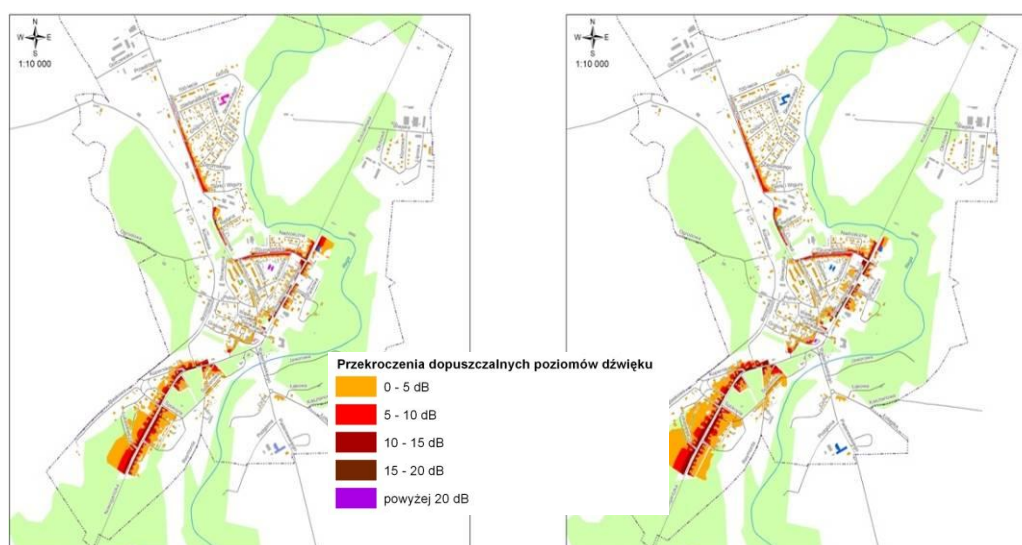
Rysunek VIII.9. Mapy emisyjne hałasu drogowego wyrażone wskaźnikami: L_{DWN} i L_N (Płoty)



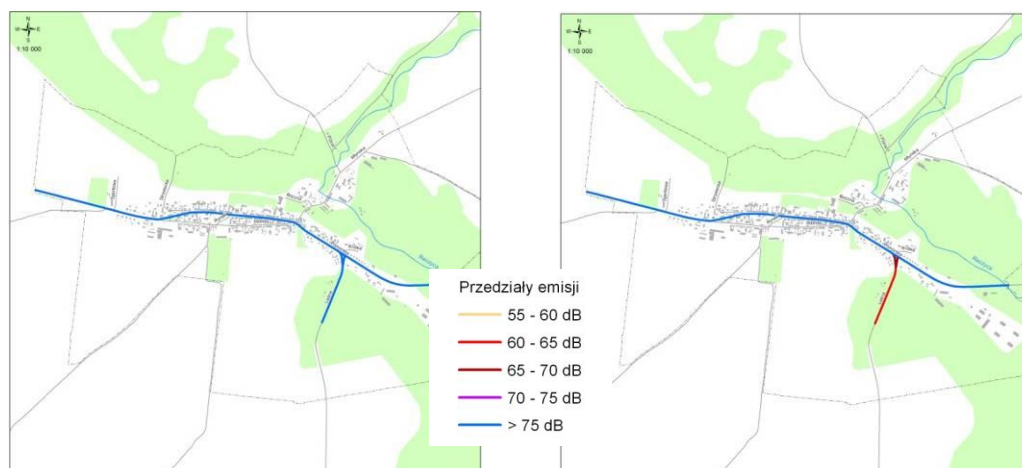
Rysunek VIII.10. Mapy imisyjne hałasu drogowego wyrażone wskaźnikami: L_{DWN} i L_N (Płoty)



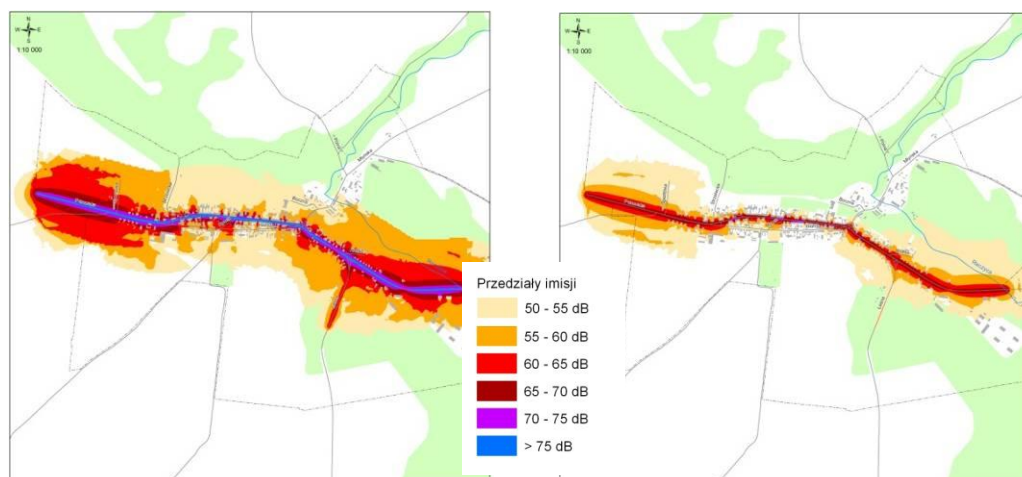
Rysunek VIII.11. Obszary przekroczeń dopuszczalnych wartości L_{DWN} i L_N (Płoty)



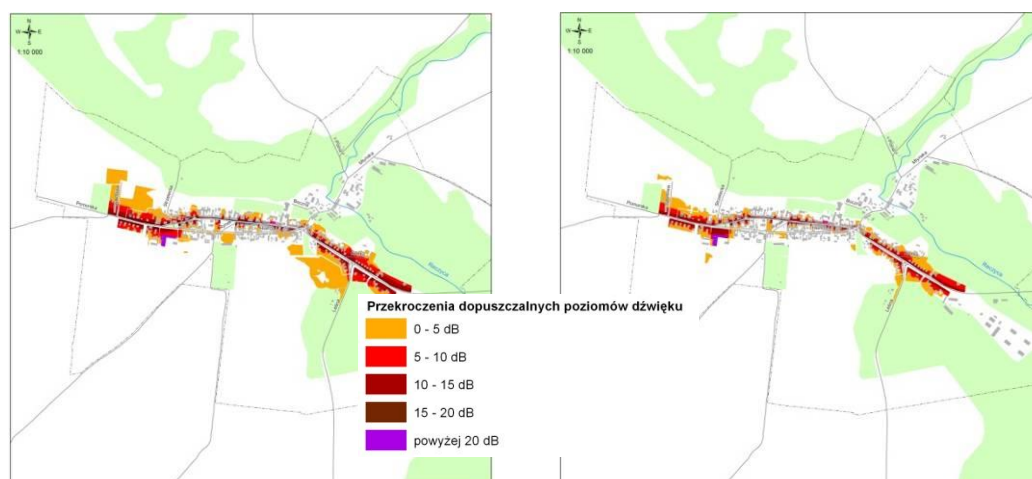
Rysunek VIII.12. Mapy emisyjne hałasu drogowego wyrażone wskaźnikami: L_{DWN} i L_N (Suchań)



Rysunek VIII.13. Mapy imisyjne hałasu drogowego wyrażone wskaźnikami: L_{DWN} i L_N (Suchań)



Rysunek VIII.14. Obszary przekroczeń dopuszczalnych wartości L_{DWN} i L_N (Suchań)



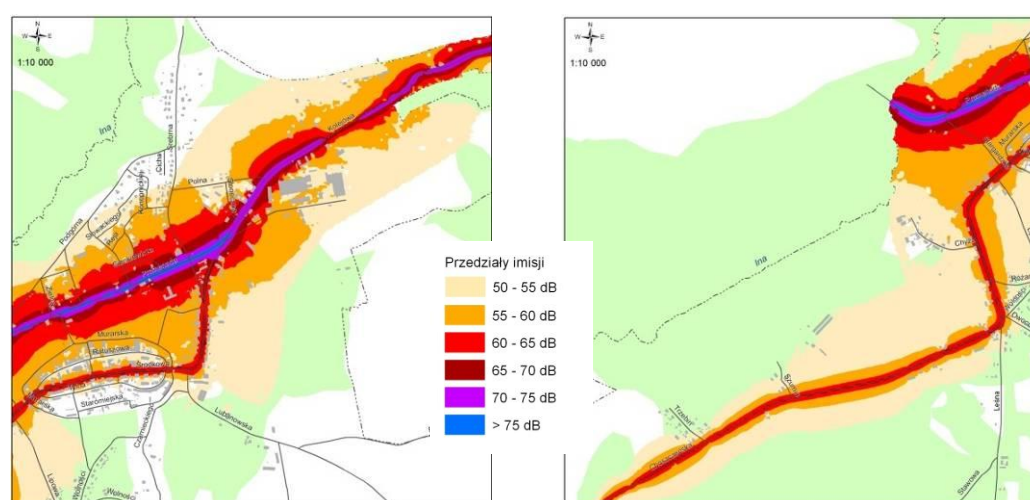
Rysunek VIII.15. Mapy emisyjne hałasu drogowego wyrażone wskaźnikiem L_{DWN} (Recz)



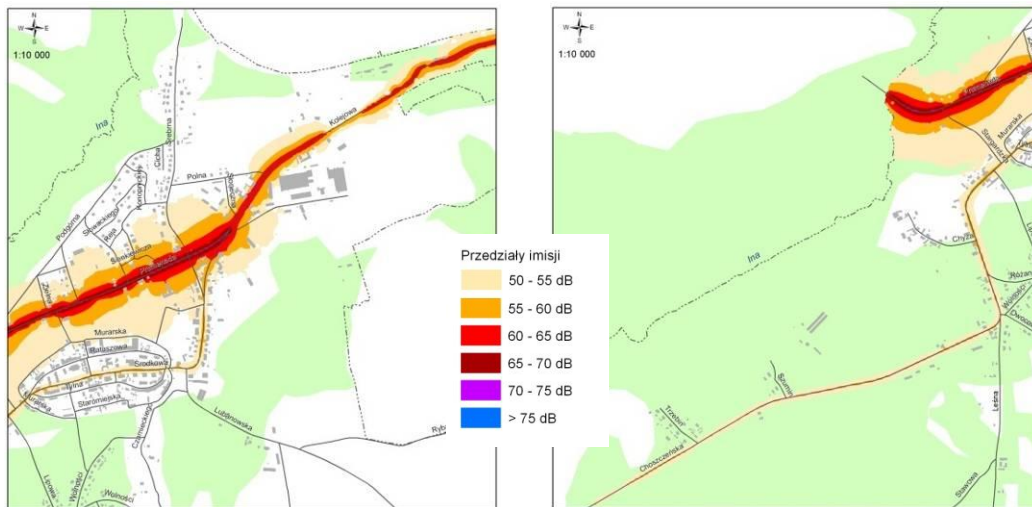
Rysunek VIII.16. Mapy emisyjne hałasu drogowego wyrażone wskaźnikiem L_N (Recz)



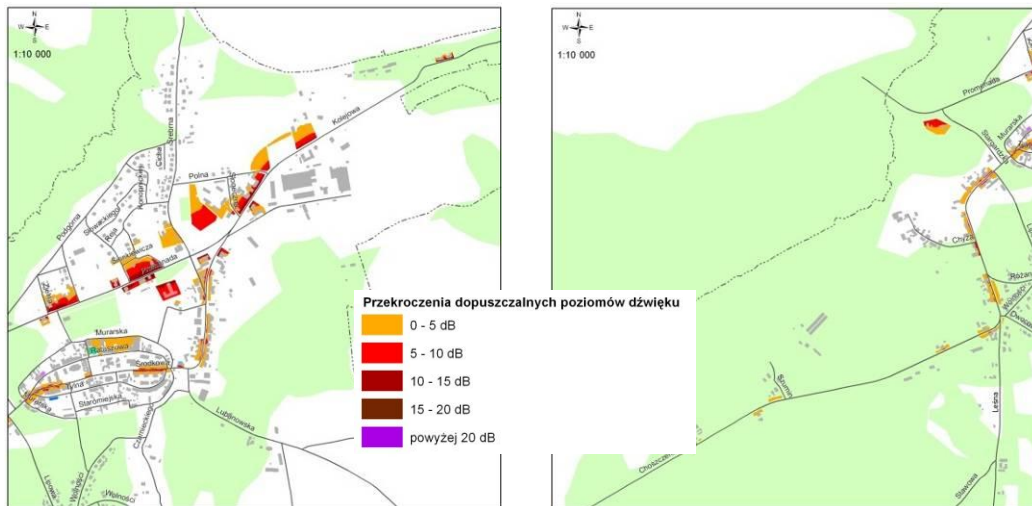
Rysunek VIII.17. Mapy imisyjne hałasu drogowego wyrażone wskaźnikiem L_{DWN} (Recz)



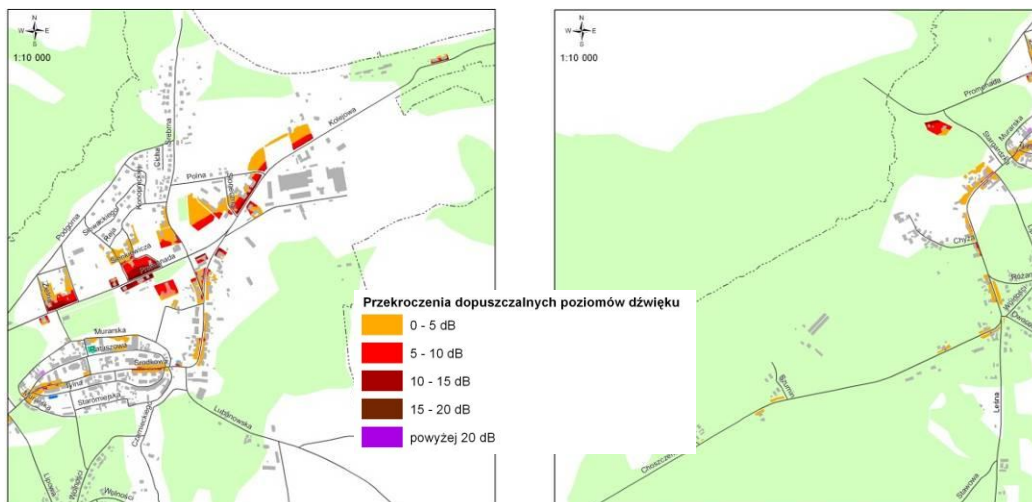
Rysunek VIII.18. Mapy imisyjne hałasu drogowego wyrażone wskaźnikiem L_N (Recz)



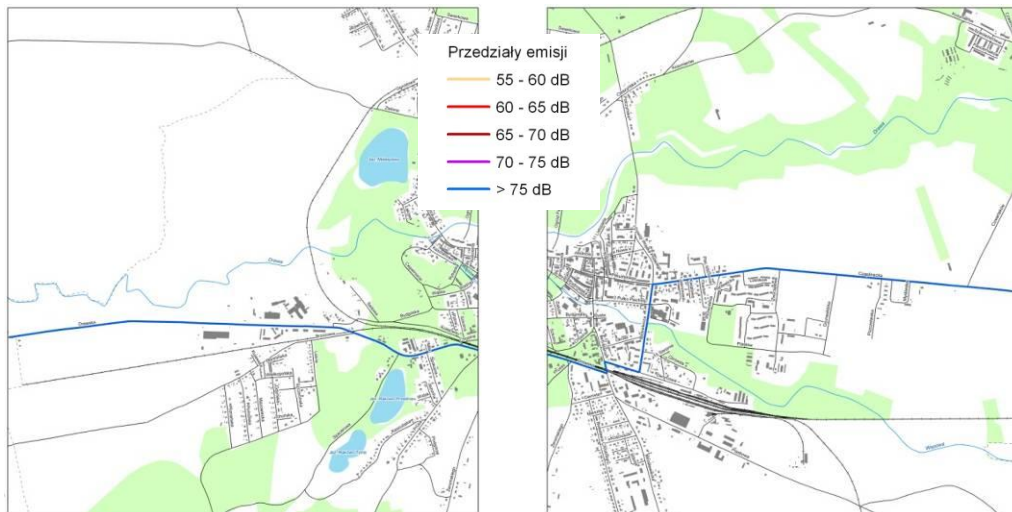
Rysunek VIII.19. Obszary przekroczeń dopuszczalnych wartości L_{DWN} (Recz)



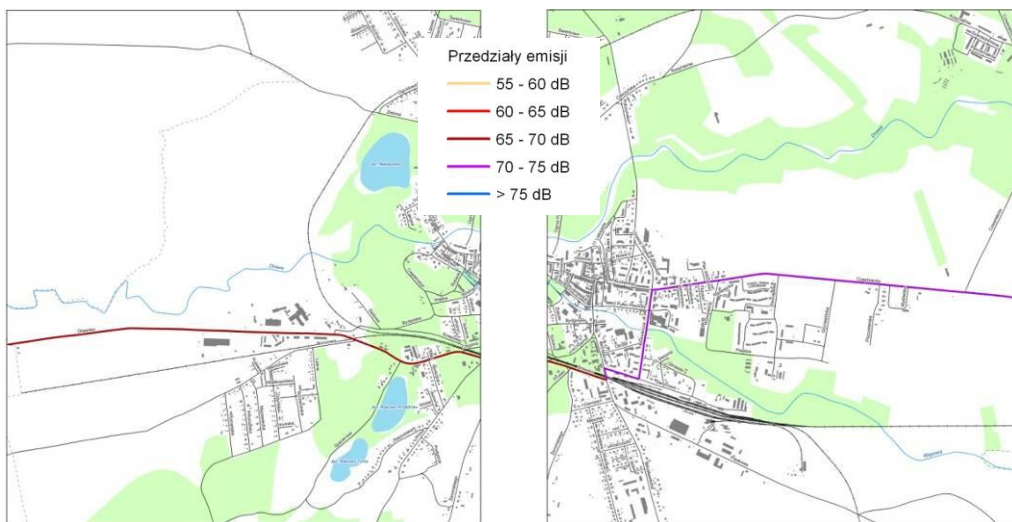
Rysunek VIII.20. Obszary przekroczeń dopuszczalnych wartości L_N (Recz)



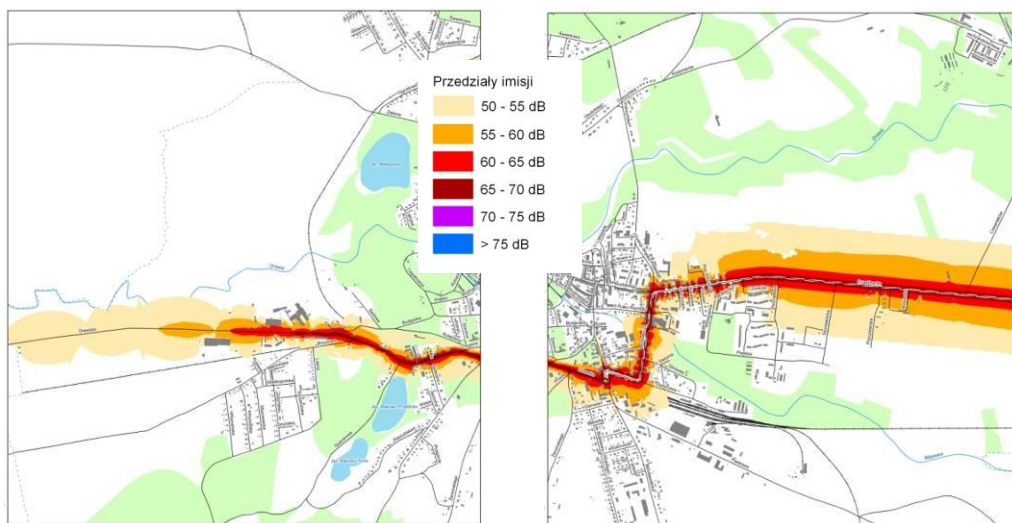
Rysunek VIII.21. Mapy emisyjne hałasu drogowego wyrażone wskaźnikiem L_{DWN} (Złocieniec)



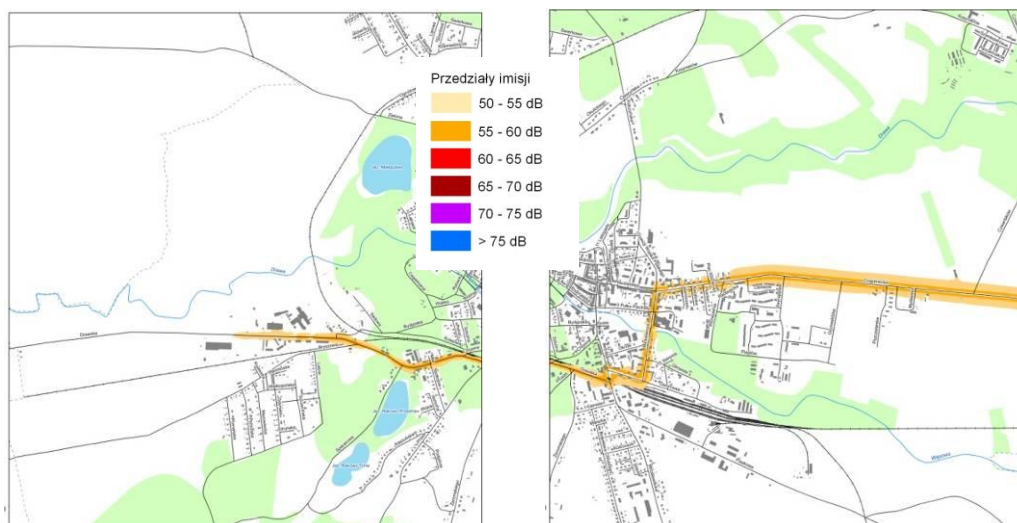
Rysunek VIII.22. Mapy emisyjne hałasu drogowego wyrażone wskaźnikiem L_N (Złocieniec)



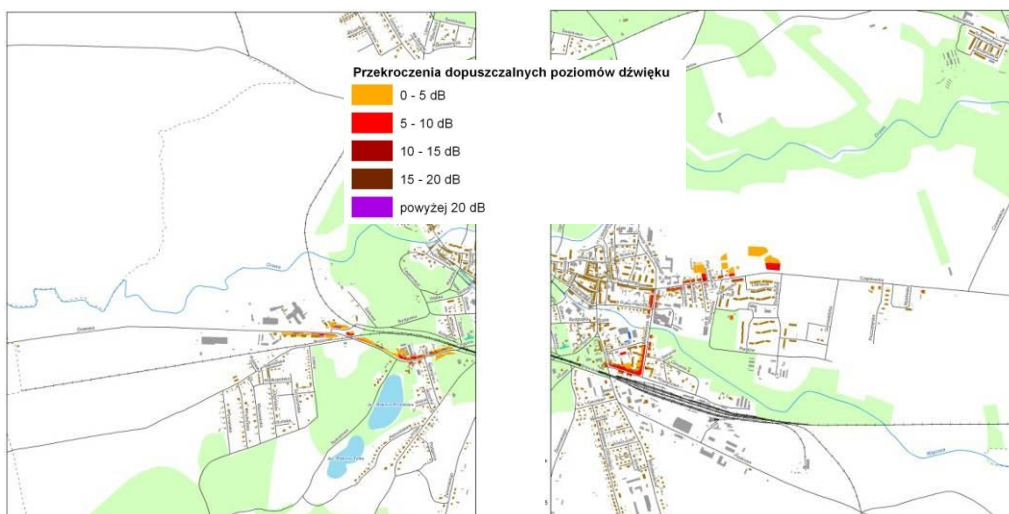
Rysunek VIII.23. Mapy imisyjne hałasu drogowego wyrażone wskaźnikiem L_{DWN} (Złocieniec)



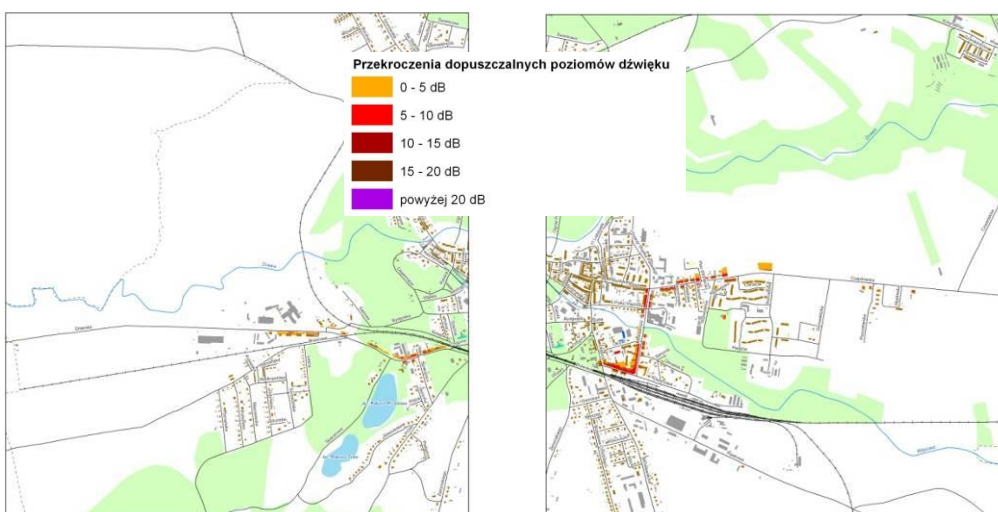
Rysunek VIII.24. Mapy imisyjne hałasu drogowego wyrażone wskaźnikiem L_N (Złocieniec)



Rysunek VIII.25. Obszary przekroczeń dopuszczalnych wartości L_{DWN} (Złocieniec)

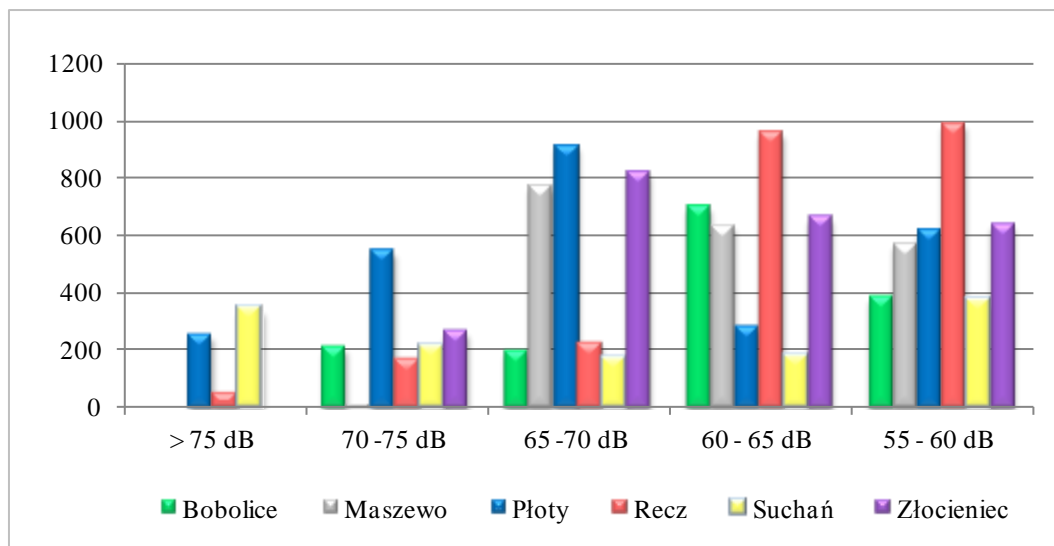


Rysunek VIII.26. Obszary przekroczeń dopuszczalnych wartości L_N (Złocieniec)

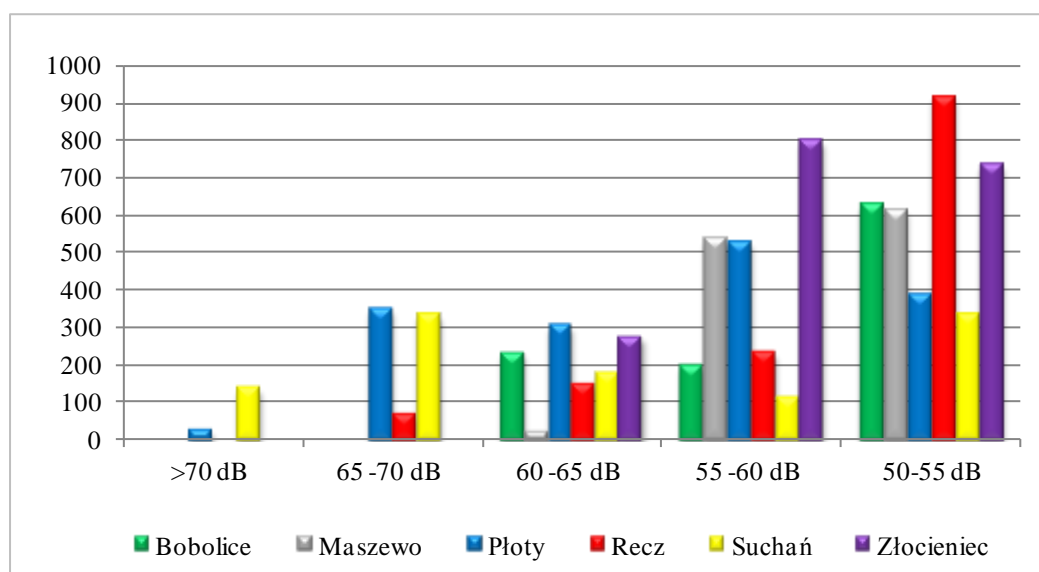


Znając wyniki rozprzestrzeniania się hałasu w środowisku, oszacowano liczbę osób narażonych na oddziaływanie hałasu w określonych przedziałach dźwięku. Wyniki tych analiz przedstawiono na wykresach VIII.4 i VIII.5.

Wykres VIII.4. Liczba osób narażonych na hałas drogowy oceniany wskaźnikiem L_{DWN} w przedziałach co 5 dB

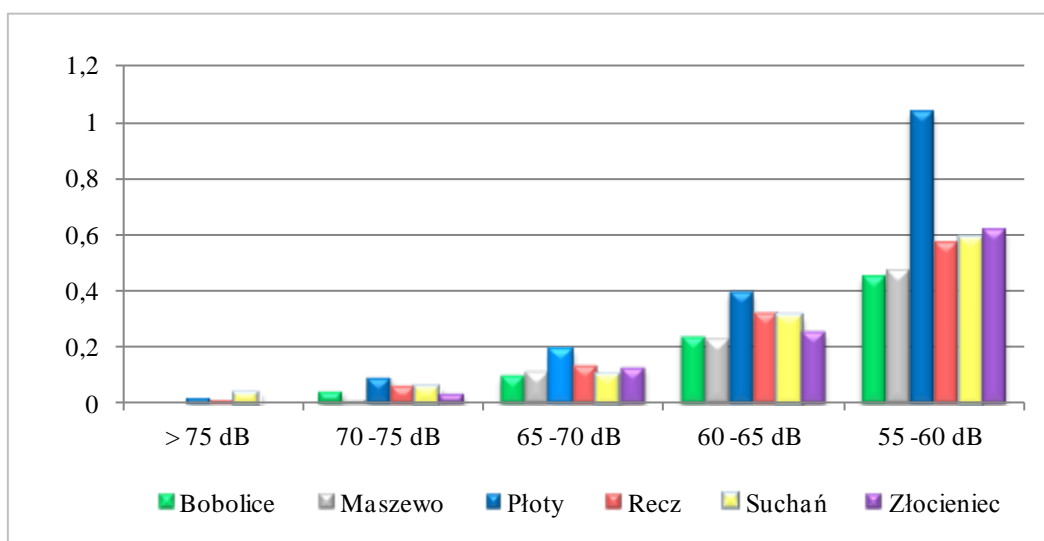


Wykres VIII. 5. Liczba osób narażonych na hałas drogowy oceniany wskaźnikiem L_N w przedziałach co 5 dB

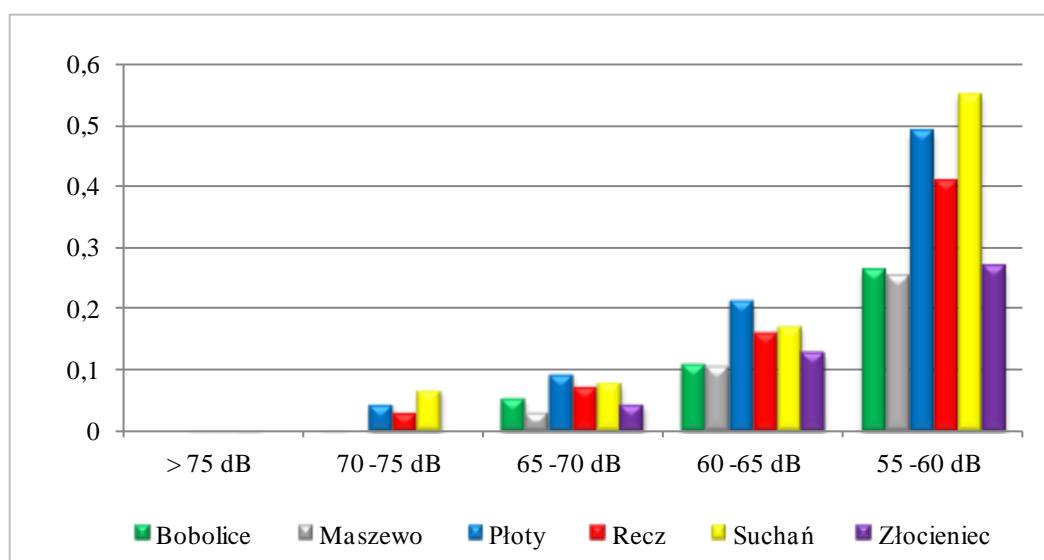


Powierzchnia obszarów ekspozowanych na hałas obejmuje zarówno tereny, dla których określone są dopuszczalne poziomy hałasu, jak i pozostałe tereny nieklasyfikowane jako tereny chronione akustycznie. Wyniki analiz przedstawiono na wykresach VIII.6 i VIII.7.

Wykres VIII.6. Powierzchnia obszarów ekspozowanych na hałas oceniany wskaźnikiem L_{DWN} w przedziałach co 5 dB



Wykres VIII.7. Powierzchnia obszarów ekspozowanych na hałas oceniany wskaźnikiem L_N w przedziałach co 5 dB



Klimat akustyczny w miastach oceniony został na podstawie badań i modelowania hałasu drogowego. Ocena stanu warunków akustycznych określona została w oparciu o wskaźniki długookresowe: L_{DWN} i L_N .

Bobolice – stan klimatu akustycznego w otoczeniu głównych szlaków komunikacyjnych należy określić jako niezadowolający. W niesprzyjających warunkach akustycznych mieszka 17,3% całej ludności miasta Bobolice, a więc 755 mieszkańców jest zagrożonych ponadnormatywnym hałasem, w tym 670 osób zamieszkuje tereny, na których występują przekroczenia poziomów hałasu w porze nocnej.

Złocieniec – stan klimatu akustycznego w otoczeniu głównych szlaków komunikacyjnych należy określić jako zły. W niesprzyjających warunkach akustycznych mieszka ponad 1 700 osób, co stanowi 10,8% całej ludności miasta Złocieniec.

Suchań – stan klimatu akustycznego w otoczeniu głównych szlaków komunikacyjnych należy określić jako zły. W niesprzyjających warunkach akustycznych mieszka prawie 63% całej ludności miasta Suchań. Przekroczenia poziomu hałasu są rzędu 5-15 dB, występują także przekroczenia do 20 dB.

Recz – stan klimatu akustycznego w otoczeniu głównych szlaków komunikacyjnych należy określić jako zły. W niesprzyjających warunkach akustycznych mieszka ponad 46% całej ludności miasta Recz. Przekroczenia poziomu hałasu są rzędu 5-15 dB, sporadycznie występują przekroczenia do 20 dB. Podsumowując, około 1 400 mieszkańców zagrożonych jest ponadnormatywnym hałasem.

Ploty – stan klimatu akustycznego w otoczeniu głównych szlaków komunikacyjnych należy określić jako zły. W niesprzyjających warunkach akustycznych mieszka ponad 1 500 mieszkańców, co stanowi 38,4% całej ludności miasta Ploty.

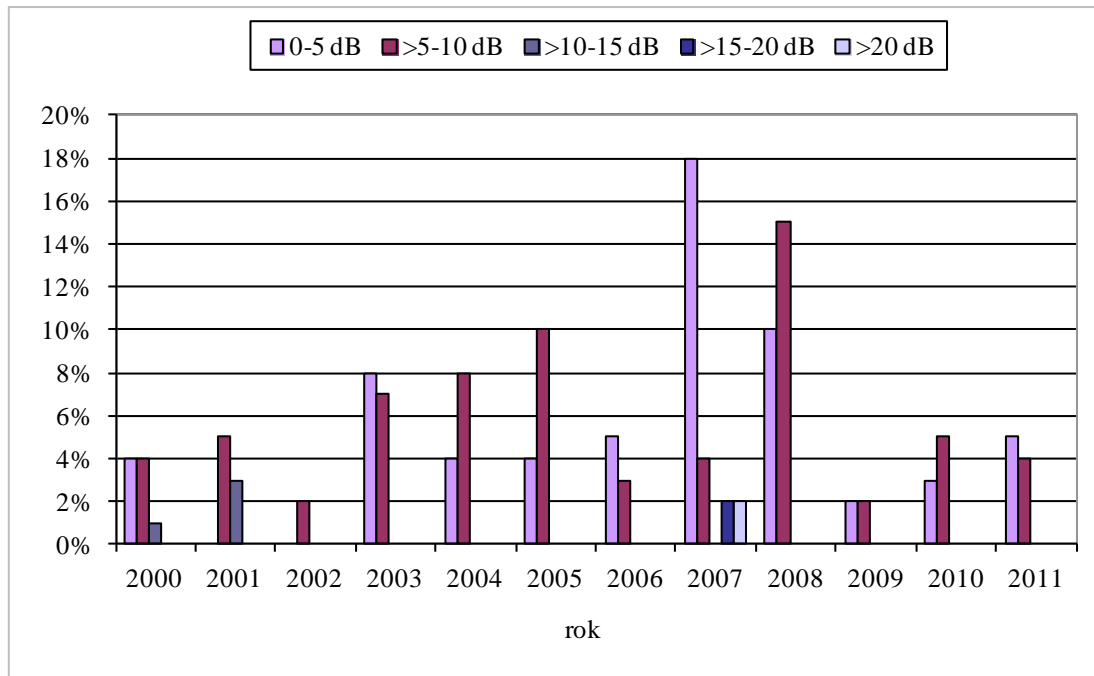
Maszewo – stan klimatu akustycznego w otoczeniu głównych szlaków komunikacyjnych należy określić jako niezadowalający. Przekroczenia poziomu hałasu są rzędu 0-10 dB, sporadycznie występują przekroczenia do 15 dB. Nie odnotowano natomiast obszarów zagrożonych hałasem powyżej 15 dB. Podsumowując, blisko 1 050 mieszkańców zagrożonych jest ponadnormatywnym hałasem, w tym 1 005 osób zamieszkujących tereny, na których występują przekroczenia poziomów hałasu w porze nocnej. W niesprzyjających warunkach akustycznych mieszka ponad 32% całej ludności miasta Maszewo.

Hałas przemysłowy

Uciążliwość spowodowana hałasem przemysłowym jest kontrolowana przez Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Szczecinie.

W odniesieniu do wszystkich zakładów objętych pomiarami w latach 2000-2011 liczba zakładów przekraczających dopuszczalne poziomy hałas w porze nocnej nie wynosi więcej niż 18% (wykres VIII.8). Po raz pierwszy w 2007 roku odnotowano zakłady, które przekraczają dopuszczalny poziom hałasu w przedziałach 15-20 dB i powyżej 20 dB, natomiast w 2009 roku odnotowano spadek przekroczeń hałasu przemysłowego w porze nocnej.

Wykres VIII.8. Rozkład przekroczeń poziomów dopuszczalnych dla zakładów przemysłowych w porze nocnej w latach 2000-2011 w województwie zachodniopomorskim



Szczegółowe informacje zamieszczono w rozdziale XI – Działalność kontrolna Wojewódzkiego Inspektoratu Ochrony Środowiska w Szczecinie.

Inwestycje drogowe w województwie

W latach 2010-2011 na terenie województwa zachodniopomorskiego powstały nowe drogi i obwodnice. Zgodnie z *Programem budowy dróg krajowych na lata 2011-2015*, do 15 listopada 2010 roku zakończona została realizacja następujących inwestycji:

- budowa obwodnicy miejscowości Międzyzdroje na drodze S-3,
- budowa obwodnicy Stargardu Szczecińskiego na drodze S-10,
- budowa drogi S-3 Szczecin – Gorzów Wielkopolski węzeł Klucz – węzeł Pyrzyce oraz Pyrzyce – węzeł Myślibórz.

Jednak dla poprawy stanu dróg i jednocześnie poprawy stanu klimatu akustycznego istnieje potrzeba przeprowadzenia większej liczby inwestycji drogowych.

Tabela VIII.8. Planowane inwestycje na obszarze województwa zachodniopomorskiego (źródło: Program budowy dróg krajowych na lata 2011-2015, Ministerstwo Infrastruktury, 2011 rok)

Lp.	Nazwa zadania	Długość odcinka drogi (km)	Lata realizacji
1.	Budowa węzła "Tczewska" wraz z przebudową autostrady A-6 na odcinku od Kijewa do węzła "Rzęśnica"	3,0	2011-2012
2.	Budowa drogi S-3 Szczecin – Gorzów Wielkopolski	81,6	2007-2010
3.	Budowa obwodnicy Troszyna, Parłówka i Ostromic na drodze S-3	6,1	2010-2011
4.	Budowa obwodnicy Nowogardu na drodze S-6	9,4	2010-2012
5.	Budowa obwodnicy Miękowa na drodze S-3	4,8	2009-2012
6.	Budowa obwodnicy Troszyna, Parłówka i Ostromic na drodze S-3, odcinek: Budowa drogi S-3 Wolin – Troszyn	6,37	Realizacja może zostać rozpoczęta do 2013 roku
7.	Budowa drogi wspomagającej drogę ekspresową S-3 na odcinku Święta – Lubczyna	2,2	Realizacja może zostać rozpoczęta do 2013 roku
8.	Budowa obwodnicy miejscowości Myślibórz w ciągu drogi krajowej nr 26	3,40	Realizacja może zostać rozpoczęta do 2013 roku

Po 2013 roku Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad przewiduje realizację następujących zadań:

- dostosowanie drogi krajowej nr 3 do parametrów drogi ekspresowej na odcinku Brzozowo – Rurka oraz Rurka – Rzęśnica,
- budowa drogi S-6 na odcinku od S-3 (Goleniów) – Koszalin – Słupsk (węzeł Redzikowo),
- budowa drogi S-10 od A-6 (Szczecin) – Piła – Bydgoszcz – Toruń – Płońsk (S7),
- budowa drogi S-11 Kołobrzeg – Koszalin – Poznań (z wyjątkiem obwodnicy Poznania i Wyrzyska) – Ostrów Wielkopolski (z wyjątkiem obwodnicy Ostrowa Wielkopolskiego i Kępna) – Tarnowskie Góry – A-1,
- budowa II jezdni obwodnicy Kobylanki, Morzyczyna, Zieleniewa wraz z drogą wspomagającą odcinek Niedźwiedz – Zdunowo w ciągu drogi S-10,
- budowa obwodnicy Brzozowa na drodze S-3,

- budowa obwodnicy Koszalina i Sianowa na drodze S6 wraz z odcinkiem drogi S-11 od węzła Koszalin do węzła Szczecińska,
- budowa obwodnicy Wałcza na drodze S-10,
- budowa obwodnicy Kołobrzegu na drodze krajowej nr 11,
- budowa obwodnicy Węgorzyna w ciągu drogi krajowej nr 20,
- budowa obwodnicy Gryfina w ciągu drogi krajowej nr 31,
- budowa stałego połączenia drogowego pomiędzy wyspami Uznam i Wolin w Świnoujściu (droga krajowa nr 3).

Podsumowanie

Hałas stanowi jedno z najbardziej rozpowszechnionych zagrożeń dla ludzkiego zdrowia. W związku z tym ograniczenie hałasu jest niezbędne, nie tylko ze względu na komfort życia, ale również w celu zmniejszenia negatywnych skutków zdrowotnych, na przykład zaburzeń układu krążenia i percepcji.

Wspólnota Europejska podjęła już działania w tej dziedzinie, przyjmując środki w zakresie ochrony środowiska naturalnego poprzez wprowadzenie dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 25 czerwca 2002 roku *odnoszącej się do oceny i zarządzania poziomem hałasu w środowisku* (2002/49/WE). Dokument ten przewiduje wykonywanie strategicznych map akustycznych oraz planów działania dla sieci kolejowych, dróg, portów lotniczych oraz aglomeracji.

Drugi etap (trwający do dnia 30 czerwca 2012 roku) znacznie poszerza zasób informacji na temat stanu klimatu akustycznego na terenie województwa zachodniopomorskiego. Zakwalifikowało się do niego 30 odcinków dróg krajowych (odpowiedzialna: GDDKiA), 2 odcinki linii kolejowych nr 273 i 351 (odpowiedzialne: PKP Polskie Linie Kolejowe SA) oraz aglomeracje: Koszalin i Szczecin (odpowiedzialni: prezydenci miast). W niniejszym raporcie przedstawiono mapy akustyczne dla dróg oraz linii kolejowych sporządzone przez zarządzających w 2011 roku. Kolejnym etapem będzie opracowanie w ciągu roku od opublikowania mapy programów naprawczych.

W dyrektywie 2002/49/WE nie jest ujęty jednak problem zagrożenia ludności zamieszkującej miasta o liczbie mieszkańców poniżej 100 tys. Jednak wykonane nieobligatoryjnie przez WIOŚ w Szczecinie mapy akustyczne wskazują, iż również w tych miastach ludność narażona jest na oddziaływanie ponadnormatywnego hałasu, którego nie należy ignorować.

Niekorzystny klimat akustyczny badanych miejscowości wynika z ich układu urbanistycznego. W okresie rozwoju przestrzennego miast rozbudowa przebiegała wzdłuż głównych szlaków komunikacyjnych. Z analizy stanu klimatu akustycznego wynika, iż znaczna część tych obszarów narażona jest na przekroczenia hałasu komunikacyjnego.

Sporządzone mapy akustyczne stanowią materiał wyjściowy dla dalszych ocen i przyszłych porównań warunków akustycznych środowiska oraz posłużą do opracowania programów ochrony środowiska przed hałasem. Wykonana ocena stanu klimatu akustycznego umożliwi administracji samorządowej i państwowej planowanie rozwoju województwa w optymalnych kierunkach. Zintegrowana baza danych o klimacie akustycznym posłuży do zwiększenia efektywności planowania działań na obszarach gmin, powiatów i województwa. Dane te staną się niezbędną informacją do tworzenia programów ochrony środowiska, a także strategii rozwoju na poszczególnych szczeblach podziału terytorialnego. Dokumenty wykorzystywane mogą być również do weryfikacji ustaleń miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego pod kątem eliminacji tych zapisów, które w przyszłości mogą prowadzić do konieczności stosowania środków ochrony przed hałasem. W konsekwencji będzie to prowadzić do wzrostu konkurencyjności miast w województwie w aspekcie rozwoju gospodarczego.