



GMINA  
Wisznia Mała

Wisznia Mała, dnia 9 lutego 2015

**Szczegółowe uwagi do „suplementu do raportu o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia polegającego na budowie drogi ekspresowej S-5 na odcinku Korzeńsko (bez węzła) - węzeł Widawa Wrocław w zakresie klimatu akustycznego”;**

Poniżej przedstawiono szczegółowe uwagi do "Suplementu do raportu o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia polegającego na budowie drogi ekspresowej S-5 na odcinku Korzeńsko (bez węzła) - węzeł Widawa Wrocław w zakresie klimatu akustycznego" autorstwa mgr inż. Marka Deneszewskiego, zwanego w dalszej części *Opracowaniem*, w zakresie poprawności przyjętych założeń oraz wykonanych analiz. Opracowanie wykonana została przez firmę AM ENVIRO Marek Deneszewski z siedzibą w Raciborzu, na zlecenie Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad we Wrocławiu w listopadzie 2014 r. Poniższe uwagi odniesiono do poszczególnych rozdziałów ocenianego *Opracowania*.

„2.1. Rejon inwestycji objęty niniejszym opracowaniem”

1. W rozdziale opisano ogólnie lokalizację projektowanego odcinka drogi ekspresowej S-5 względem miejscowości Krzyżanowice. W sposób ogólny określono również lokalizację pozostałych dróg, uwzględnionych w analizie. Brak jest szczegółowej lokalizacji dróg względem poszczególnych zabudowań mieszkalnych.
2. Brak jest mapy, przedstawiającej wzajemne usytuowanie poszczególnych ciągów komunikacyjnych względem zabudowy mieszkalnej miejscowości Krzyżanowice.
3. Informacja podana w rozdziale jest niepełna, nie pozwala na określenie lokalizacji projektowanej drogi względem budynków mieszkalnych jak i wzajemnego usytuowania poszczególnych odcinków dróg.

„2.2. Lokalizacja projektowanej inwestycji w aspekcie potencjalnego oddziaływania akustycznego”

4. W rozdziale opisano w sposób ogólny odległość projektowanej drogi S5 od budynków mieszkalnych. Autor opracowania wskazał, iż najbliższą zabudowę stanowi zabudowa jednorodzinna. W rozdziale brak jest szczegółowej informacji o odległości terenów mieszkalnych od projektowanej drogi. Brak jest informacji, czy podana odległość cyt: "ok 200 m" liczona jest od osi drogi czy od granicy pasa drogowego; brak jest informacji, czy odległość ta dotyczy odległości do granicy terenu podlegającego ochronie akustycznej, czy do elewacji budynku.
5. Rozdział powinien zawierać zestawienie odległości pomiędzy granicą pasa drogowego a każdego z budynków mieszkalnych, położonych w pierwszej linii zabudowy względem projektowanej drogi. Zestawienie powinno zawierać co najmniej takie informacje, jak: kilometraż drogi, odległość granicy pasa drogowego od granicy najbliższej posesji mieszkalnej, adres posesji mieszkalnej, rodzaj zabudowy występującej na posesji mieszkalnej, oznaczenie terenu w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego, kwalifikację akustyczną terenu, w oparciu o ustalenia mpzp lub organu właściwego, w przypadku braku mpzp. Te same informacje powinny zostać podane względem Autostradowej Obwodnicy Wrocławia jak i drogi powiatowej nr 1371D
6. Kwalifikacja akustyczna została podana, bez wskazania podstawy. Zgodnie z art. 114 ustawy *Prawo Ochrony Środowiska*, rodzaje terenów, podlegających ochronie akustycznej, określa się w



GMINA  
Wisznia Mała

miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego. Zgodnie z art. 115 ustawy *Prawo Ochrony Środowiska*, w przypadku braku miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego kwalifikacja akustyczna określana jest przez właściwy organ.

7. Informacje podane w rozdziale są szczerkowe, nie pozwalają nawet w najmniejszym stopniu na określenie funkcji terenów podlegających ochronie akustycznej, ich lokalizacji i stopniu ochrony. Kwalifikacja akustyczna została wykonana niepoprawnie, z naruszeniem art. 114 i art. 115 ustawy *Prawo Ochrony Środowiska*

„2.3. Dopuszczalne poziomy hałasu w środowisku”

8. W rozdziale przywołano obowiązujący na terenie miejscowości Krzyżanowice miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego. Na podstawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego określono funkcje chronione akustycznie. Z uwagi na wyłączenie z planu części miejscowości, przywołano studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy, na podstawie którego dokonano kwalifikacji akustycznej terenów mieszkalnych. Następnie przywołano aktualne przepisy w zakresie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku oraz przypisano poszczególnym rodzajom terenu wartości dopuszczalne poziomu hałasu w środowisku. Brak jest mapy stanowiącej rysunek miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego z naniesioną trasą projektowanej drogi ekspresowej S-5.
9. W rozdziale niepoprawnie posłużono się studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy, naruszając tym samym art. 115 ustawy *Prawo Ochrony Środowiska*.
10. Brak jest informacji o wykorzystaniu terenów o funkcji rekreacyjno - wypoczynkowej w porze nocnej. Brak podstaw do przyjęcia, że tereny o funkcji rekreacyjno - wypoczynkowej nie są wykorzystywane w porze nocnej. Należy przy tym podkreślić, iż organem posiadającym uprawnienia do interpretacji zapisów miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego jest Wójt Gminy.

„3.1. Droga ekspresowa S5”

11. W rozdziale podano parametry charakterystyczne projektowanej drogi S-5 oraz prognozowane natężenie ruchu dla analizowanego odcinka drogi. W rozdziale wskazano, iż ograniczono się jedynie do odcinka drogi od km 153+900 do 155+900, tj. odcinka o łącznej długości 2km, nie uwzględniając pozostałych odcinków drogi, które również powodują emisję hałasu, i która to emisja hałasu również kumuluje się z oddziaływaniem akustycznym pozostałych dróg w rejonie. Nie wskazano źródła danych o parametrach technicznych projektowanego odcinka drogi.
12. W rozdziale nie wskazano i nie opisano niwelety drogi, nie określono na jakiej wysokości względem terenu otaczającego oraz względem najbliższych budynków mieszkalnych droga będzie prowadzona.
13. W rozdziale nie wskazano autora prognozy ruchu, nie załączając prognozy ruchu jako materiału źródłowego. Nie opisano metodyki prognozowania ruchu. Nie wskazano jakiego roku dotyczy "pierwszy rok oddania inwestycji do użytkowania".
14. W tabeli 3-1 wskazano wartości średniogodzinne natężenia ruchu, opisując je w poszczególnych kolumnach tabeli jako wartości średniodobowe. Nie zamieszczono informacji, czy podane podziały ruchu oraz jego struktura zostały zaczerpnięte wprost z prognozy ruchu, czy zostały



GMINA  
Wisznia Mała

wyliczone przez autora opracowania. Udział pojazdów ciężkich w porze daytimej oraz w porze nocnej jest jednakowy i wynosi ok 14,1%, co nie odpowiada faktycznej strukturze ruchu na drogach ekspresowych. Ruch ciężki w porze nocnej jest znacząco wyższy aniżeli w porze daytimej, w stosunku do ogólnej liczby pojazdów. Przyjęto, iż ruch w porze nocnej, niezależnie od rodzaju pojazdów, stanowi 23% ogólnej liczby pojazdów danego rodzaju, nie dokumentując przyjętego wskaźnika.

15. W tabeli 3-2 wskazano prognozowane średniodobowe natężenie ruchu dla analizowanego odcinka projektowanej drogi ekspresowej, które różni się od wartości wynikających z tabeli 3-1. Wskazano, iż wraz z upływem lat zmniejszy się udział pojazdów ciężarowych w ogólnej strukturze ruchu, nie argumentując powyższego założenia.
16. Wskazano niepoprawny publikator ustawy z dnia 29 października 2010 r. o zmianie ustawy *Prawo o ruchu drogowym*.
17. Przedstawione dane nie pozwalają na określenie metody wyznaczania prognozy ruchu, podane wartości nie korelują ze sobą, a założone wskaźniki struktury ruchu jak i udziału ruchu w poszczególnych porach doby nie znajdują potwierdzenia w rzeczywistych badaniach ruchu na drogach ekspresowych. Udział pojazdów ciężkich w porze nocnej wydaje się znacząco zaniżony, co bezpośrednio wpływa na zaniżenie prognoz oddziaływania akustycznego.

### „3.2. Autostradowa Obwodnica Wrocławia”

18. W rozdziale wskazano, iż ograniczono się jedynie do odcinka Autostradowej Obwodnicy Wrocławia od węzła Wrocław Północ (dawna nazwa węzła Widawa) do łącznika Długołęka, nie uwzględniając pozostałych odcinków drogi, które również powodują emisję hałasu, i która to emisja hałasu również kumuluje się z oddziaływaniem akustycznym pozostałych dróg w rejonie. Nie wskazano źródła danych o parametrach technicznych projektowanego odcinka drogi.
19. W rozdziale nie wskazano i nie opisano niwelety drogi, nie określono na jakiej wysokości względem terenu otaczającego oraz względem najbliższych budynków mieszkalnych droga jest prowadzona.
20. W rozdziale nie wskazano autora prognozy ruchu, nie załączając prognozy ruchu jako materiału źródłowego. Nie opisano metodyki prognozowania ruchu. Nie wskazano jakiego roku dotyczy "*pierwszy rok oddania inwestycji do użytkowania*".
21. W tabeli 3-3 wskazano wartości średniogodzinne natężenia ruchu, opisując je w poszczególnych kolumnach tabeli jako wartości średniodobowe. Nie zamieszczono informacji, czy podane podziały ruchu oraz jego struktura zostały zaczerpnięte wprost z prognozy ruchu, czy zostały wyliczone przez autora opracowania. Udział pojazdów ciężkich w porze daytimej oraz w porze nocnej jest jednakowy i wynosi ok 28,6% w "*pierwszym roku oddania inwestycji do użytkowania*" i 33,5% w roku 2028, co nie odpowiada faktycznej strukturze ruchu na drogach ekspresowych. Ruch ciężki w porze nocnej jest znacząco wyższy aniżeli w porze daytimej, w stosunku do ogólnej liczby pojazdów. Przyjęto, iż ruch w porze nocnej, niezależnie od rodzaju pojazdów, stanowi 23% ogólnej liczby pojazdów danego rodzaju, nie dokumentując przyjętego wskaźnika.
22. W tabeli 3-4 wskazano prognozowane średniodobowe natężenie ruchu dla analizowanego odcinka Autostradowej Obwodnicy Wrocławia, które różni się od wartości wynikających z tabeli 3-3. Wskazany udział pojazdów ciężkich w ogólnej strukturze ruchu różni się od wartości podanych w tabeli 3-3.



GMINA  
Wisznia Mała

23. Zastanawiające jest przy tym, iż prognozowane natężenie ruchu na projektowanej drodze ekspresowej S-5 jest znacząco wyższe niż dla Autostradowej Obwodnicy Wrocławia, przy jednoczesnym, niemalże o połowę niższym udziale pojazdów ciężarowych. Taki rozptyw ruchu wydaje się być nienaturalny, natomiast w dokumentacji brak jest wyjaśnienia przedstawionej sytuacji.
24. Zastanowienie budzi również przedstawiona wartość średniego natężenia ruchu na Autostradowej Obwodnicy Wrocławia, która wydaje się być znacząco zaniżona. Zgodnie bowiem, z badaniami Laboratorium Wojewódzkiego Inspektoratu Ochrony Środowiska we Wrocławiu (akredytacja AB 075), przedstawionymi w sprawozdaniu z pomiarów hałasu komunikacyjnego nr 614/HM/14, wykonanych w dniu 15-16.09.2014r. na posesji mieszkalnej w Krzyżanowicach, natężenie ruchu na Autostradowej Obwodnicy Wrocławia w dzień wynosiło średnio 2001 poj/h, natomiast w nocy 596 poj/h, przy czym udział pojazdów ciężkich w dzień wynosił 27% a w nocy 43%. Oznacza to, iż przyjęte w Opracowaniu wartości dla bliżej nieokreślonego "pierwszego roku oddania do użytkowania", są co najmniej dwukrotnie zaniżone w stosunku do już obecnie rejestrowanych.
25. Przedstawione dane nie pozwalają na określenie metody wyznaczania prognozy ruchu, podane wartości nie korelują ze sobą, a założone wskaźniki struktury ruchu jak i udziału ruchu w poszczególnych porach doby nie znajdują potwierdzenia w rzeczywistych badaniach ruchu na drogach ekspresowych. Wielkość natężenia ruchu Udział pojazdów ciężkich w porze nocnej wydaje się znacząco zaniżony, co bezpośrednio wpływa na zaniżenie prognoz oddziaływania akustycznego.
26. W Opracowaniu nie przedstawiono aktualnych, wykonanych na potrzeby Opracowania, wyników badań natężenia ruchu dla Autostradowej Obwodnicy Wrocławia, jak również wyników badań akustycznych. Opieranie się w tym wypadku na danych prognozowych, kiedy Autostradowa Obwodnica Wrocławia jest drogą istniejącą i od dawna użytkowaną, stoi w sprzeczności z wymaganiami załącznika 3 do rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 26 czerwca 2011r. w sprawie wymagań w zakresie prowadzenia pomiarów poziomów substancji lub energii w środowisku przez zarządzającego drogą, linią kolejową, linią tramwajową, lotniskiem lub portem [Dz. U. z 2011r. nr 140, poz. 824], gdzie w punkcie H.5 wskazano, że jeżeli zastosowanie modelu obliczeniowego wymaga przeprowadzenia pomiarów w celu ustalenia wielkości wejściowych do obliczeń emisji hałasu ze źródeł, to pomiary takie wykonuje się w oparciu o procedury pomiarowe, określone w częściach E - G załącznika 3 do przywołanego rozporządzenia. Zaniechanie wykonania badań powoduje tym samym, iż dane przyjęte do obliczeń są niewłaściwe i powinny podlegać odrzuceniu.

„3.3. Droga powiatowa 1371D”

27. W rozdziale wskazano, iż ograniczono się jedynie do odcinka drogi powiatowej nr 1371D od miejscowości Psary do jej zakończenia w miejscowości Krzyżanowice oraz przedłużenia tej drogi w kierunku południowym do przecięcia z Autostradową Obwodnicą Wrocławia, nie uwzględniając pozostałych odcinków drogi, które również powodują emisję hałasu, i która to emisja hałasu również kumuluje się z oddziaływaniem akustycznym pozostałych dróg w rejonie. Nie wskazano źródła danych o parametrach technicznych projektowanego odcinka drogi. Załączone zdjęcia nie zostały opisane poprzez podanie współrzędnych miejsca ich wykonania oraz ich autora.



GMINA  
Wisznia Mała

28. W rozdziale nie wskazano autora prognozy ruchu, nie załączając prognozy ruchu jako materiału źródłowego. Nie opisano metodyki prognozowania ruchu. Nie wskazano jakiego roku dotyczy "pierwszy rok oddania inwestycji do użytkowania".
29. W Opracowaniu wskazano, iż średniodobowe natężenie ruchu dla drogi powiatowej nr 1371D w roku 2009 wynosiło 3334 poj/dobę, natomiast w roku 2012 - 4385 poj/dobę. Nie uzasadniono natomiast, skąd wynika tak duży przyrost natężenia ruchu, który na przestrzeni zaledwie trzech lat wyniósł 25%. W tabeli 3-5 autor Opracowania przywołuje wskaźniki wzrostu natężenia ruchu, które wynoszą 3,9% w latach 2009-2010, 3,2% w latach 2011-2015, 2,9% w latach 2016-2020, oraz 2,7% w latach 2021-2028. Wielkości te są niemalże 10 krotnie niższe, aniżeli wynikające z badań bezpośrednich. Ponadto autor Opracowania wskazuje, że badania na drodze powiatowej nr 1371D w roku 2009 prowadzone były dwukrotnie, jednak wyłącznie przez 8 godzin pory dziennej. Brak jest zatem danych dotyczących ruchu w porze nocnej, w tym struktury tego ruchu i jego natężenia.
30. Brak jest informacji o uprawnieniach autora Opracowania w zakresie prowadzenia i wykonywania prognoz ruchu. Brak jest informacji o metodyce prognozowania ruchu, wykorzystanych modelach ruchu lub wykorzystanym oprogramowaniu.
31. W tabeli 3-6 wskazano wartości średniogodzinne natężenia ruchu, opisując je w poszczególnych kolumnach tabeli jako wartości średniodobowe. Nie zamieszczono informacji, czy podane podziały ruchu oraz jego struktura zostały zaczerpnięte wprost z prognozy ruchu, czy zostały wyliczone przez autora opracowania. Udział pojazdów ciężkich w porze dziennej wynosi ok 4,6% natomiast w porze nocnej ok 8,1% w "pierwszym roku oddania inwestycji do użytkowania" i 3,9% w porze dziennej oraz 7,5% w porze nocnej roku 2028. Nie wyjaśniono skąd bierze się przyjęta zmienność struktury ruchu, ani też na jakiej podstawie przyjęto udział pojazdów ciężkich w porze dziennej i nocnej. Jak już wspomniano, autor Opracowania przytacza jedynie wyniki pomiarów natężenia ruchu dla pory dziennej. Przyjęto, iż ruch w porze nocnej, niezależnie od rodzaju pojazdów, stanowi 11,5% ogólnej liczby pojazdów danego rodzaju, nie dokumentując przyjętego wskaźnika.
32. W tabeli 3-4 wskazano prognozowane średniodobowe natężenie ruchu dla analizowanego odcinka drogi powiatowej nr 1371D wraz z udziałem pojazdów ciężkich w ogólnej sumie pojazdów, które różni się od wartości wynikających z tabeli 3-7. Przedstawione dane nie pozwalają na określenie metody wyznaczania prognozy ruchu, podane wartości nie korelują ze sobą.
33. W Opracowaniu nie przedstawiono aktualnych, wykonanych na potrzeby Opracowania, wyników badań natężenia ruchu dla drogi powiatowej nr 1371D, jak również wyników badań akustycznych. Opieranie się w tym wypadku na danych prognozowych, kiedy droga powiatowa nr 1371D jest drogą istniejącą i od dawna użytkowaną, stoi w sprzeczności z wymaganiami załącznika 3 do rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 26 czerwca 2011r. w sprawie wymagań w zakresie prowadzenia pomiarów poziomów substancji lub energii w środowisku przez zarządzającego drogą, linią kolejową, linią tramwajową, lotniskiem lub portem [Dz. U. z 2011r. nr 140, poz. 824], gdzie w punkcie H.5 wskazano, że jeżeli zastosowanie modelu obliczeniowego wymaga przeprowadzenia pomiarów w celu ustalenia wielkości wejściowych do obliczeń emisji hałasu ze źródeł, to pomiary takie wykonuje się w oparciu o procedury pomiarowe, określone w częściach E - G załącznika 3 do przywołanego rozporządzenia. Zaniechanie wykonania badań powoduje tym samym, iż dane przyjęte do obliczeń są niewłaściwe i powinny podlegać odrzuceniu.

#### „4.2. Metodyka obliczeniowa”



GMINA  
Wisznia Mała

34. Zastosowana metoda obliczeniowa jak i wykorzystany program obliczeniowy zostały dobrane prawidłowo. Są to powszechnie używane narzędzia dla potrzeb prognozowania oddziaływań akustycznych, których źródłem są drogi. Niezależnie od powyższego, zgodnie z punktem H załącznika 3 do rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 26 czerwca 2011r. w sprawie wymagań w zakresie prowadzenia pomiarów poziomów substancji lub energii w środowisku przez zarządzającego drogą, linią kolejową, linią tramwajową, lotniskiem lub portem [Dz. U. z 2011r. nr 140, poz. 824], zastosowanie procedury obliczeniowej wymaga weryfikacji modelu obliczeniowego za pomocą pomiarów, wraz z jej udokumentowaniem. Weryfikacja pomiarowa polega na porównaniu wyników obliczeń poziomów dźwięku z wynikami pomiarów wykonanych w tych samych warunkach dotyczących parametrów źródła i rozprzestrzeniania się dźwięku. Procedura ta zwana jest walidacją modelu obliczeniowego. W przypadku, gdy analizą objęte są istniejące drogi, procedura walidacji modelu obliczeniowego jest więc wymogiem prawnym, którego zaniechano w przedmiotowym Opracowaniu.
35. Zastrzeżenia budzi również budowa modelu obliczeniowego. Jak wskazuje autor Opracowania, w modelu obliczeniowym uwzględniono numeryczny model terenu jedynie dla fragmentu Autostradowej Obwodnicy Wrocławia. Dla pozostałego obszaru odwzorowano rzeźbę terenu na podstawie map topograficznych. Należy zauważyć, iż najdokładniejsze mapy topograficzne dostępne są w skali 1 : 10 000, a więc o bardzo dużej skali ogólności, niewystarczającej dla potrzeb analiz akustycznych. Ponadto nie wskazano aktualności mapy, z której skorzystano, nie określono z jakiego roku mapa pochodzi. Nie określono w Opracowaniu, czy uwzględniono niweletę zarówno AOW, drogi powiatowej nr 1371D jak i projektowanej drogi ekspresowej S-5, a jeżeli tak, to na jakim poziomie szczegółowości.

„4.3. Przyjęte założenia”

36. W rozdziale brak jest szczegółowych danych dotyczących wprowadzonych dróg, w szczególności brak jest informacji na temat niwelety wprowadzonej drogi, uwzględnionej w obliczeniach nawierzchni drogi oraz ewentualnych dodatkowych danych, jak właściwości akustycznych przyjętej nawierzchni drogowej.
37. W rozdziale brak jest zestawienia punktów obliczeniowych. Podana informacja, iż punkty obliczeniowe zostały zlokalizowane przy budynkach wskazuje na niezgodność z wymaganiami art. 113 ustawy *Prawo Ochrony Środowiska* oraz rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007r. w sprawie *dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku* [t.j. Dz. U. z 2014r., poz. 112], które wprost wskazują, że ochronie akustycznej podlegają tereny pełniące funkcje chronione, a nie wyłącznie budynki mieszkalne. Rozdział powinien zawierać zestawienie punktów obliczeniowych, które powinny zostać usytuowane zgodnie z wymaganiami załącznika 3 do rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 26 czerwca 2011r. w sprawie *wymagań w zakresie prowadzenia pomiarów poziomów substancji lub energii w środowisku przez zarządzającego drogą, linią kolejową, linią tramwajową, lotniskiem lub portem* [Dz. U. z 2011r. nr 140, poz. 824]. Zestawienie powinno zawierać co najmniej takie informacje, jak: kilometraż drogi, odległość granicy pasa drogowego od punktu obliczeniowego, identyfikator punktu obliczeniowego związany z adresem posesji mieszkalnej lub adresem terenu podlegającego ochronie akustycznej, rodzaj zabudowy występującej na posesji mieszkalnej lub rodzaj terenu podlegającego ochronie akustycznej, oznaczenie terenu w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego, kwalifikację akustyczną terenu, w oparciu o ustalenia mpzp



GMINA  
Wisznia Mała

lub organu właściwego, w przypadku braku mpzp, dopuszczalne wartości poziomów hałasu w środowisku, obowiązujące dla danego terenu podlegającego ochronie akustycznej.

38. Informacje zawarte w rozdziale nie pozwalają na identyfikację punktów obliczeniowych. Brak jest również mapy prezentującej lokalizację punktów obliczeniowych względem terenów podlegających ochronie akustycznej oraz względem projektowanego przebiegu drogi ekspresowej S-5.

„4.4. Prognozowane oddziaływanie”

39. Metoda prezentacji wyników obliczeń w postaci mapy rozkładu izolinii równego hałasu jest powszechnie stosowaną metodą, stąd też metodę tą należy uznać za poprawną. Niemniej przedstawione mapy charakteryzują się brakiem czytelności. Zastosowana skala oraz sposób przedstawienia danych nie pozwalają na ich analizę. Mapa nie zawiera tabelki, brak jest informacji identyfikujących tytuł opracowania, autora opracowania, jego uprawnienia, jeżeli są wymagane. Brak określenia skali mapy. Mapa nie zawiera informacji o podstawie jej sporządzenia, nie przedstawiono granic terenów chronionych akustycznie, funkcji terenu wynikających z ustaleń miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, granic działek ewidencyjnych, nie oznaczono nazw dróg oraz nazw ulic. Mapa została przedstawiona na tle ortofotomapy, przy czym brak jest informacji o dacie nalogu lub wykonania ortofotomapy, jej aktualności lub późniejszej aktualizacji. Brak jest źródła pochodzenia ortofotomapy oraz informacji o prawie do jej powielania.
40. Metoda polegająca na prezentacji wyników obliczeń w punktach obliczeniowych zgodna jest z powszechnie stosowaną praktyką prezentacji wyników danych, stąd też należy ją uznać za właściwą. Niemniej jednak przedstawione tabele są nieczytelne. W kolumnie "Nr punktu" uwzględniono łącznie 15 punktów obliczeniowych, przy czym ich oznaczenia sugerują, że większość punktów obliczeniowych pominięto w prezentacji, nie wyjaśniając tego faktu. Punkty obliczeniowe nie zostały zidentyfikowane poprzez kilometrąz drogi, odległość od drogi, adres, oznaczenie funkcji terenu zgodnie z ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, faktyczne zagospodarowanie terenu zgodnie z informacją właściwego organu. Tym samym lokalizacja punktów obliczeniowych jest w praktyce niemożliwa do identyfikacji.
41. W kolumnie "Nr kondygnacji" wskazano wyłącznie, że obliczenia były wykonywane na kondygnacji 1 oraz kondygnacji 2, przy czym brak jest informacji o wysokości punktów obliczeniowych nad poziomem terenu. Opis ten sugeruje również, że obliczenia prowadzono wyłącznie przy elewacji budynków mieszkalnych, co stanowi naruszenie wymagań zawartych w załączniku 3 do rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 26 czerwca 2011r. w sprawie wymagań w zakresie prowadzenia pomiarów poziomów substancji lub energii w środowisku przez zarządzającego drogą, linią kolejową, linią tramwajową, lotniskiem lub portem [Dz. U. z 2011r. nr 140, poz. 824]. Brak jest punktów obliczeniowych zlokalizowanych na granicy terenów podlegających prawnej ochronie akustycznej, lub też punkty te zostały pominięte w prezentacji, pomimo, że granica terenów chronionych akustycznie znajduje się siłą rzeczy bliżej granicy projektowanego pasa drogowego, aniżeli same budynki mieszkalne.
42. W tabelach przedstawiono dane dla trzech scenariuszy:
- dla oddziaływania skumulowanego dróg: projektowanej S-5, AOW oraz drogi powiatowej nr 1371D,
  - dla oddziaływania wyłącznie drogi 1371D,
  - dla oddziaływania dróg S-5 oraz AOW.

Scenariusze te nie pokrywają się z przedstawionymi w 4.1 Opracowania.



GMINA  
Wisznia Mała

43. W tabelach przedstawiono wyniki obliczeń dla oddziaływania skumulowanego projektowanej drogi ekspresowej S-5 z Autostradową Obwodnicą Wrocławia oraz drogą powiatową nr 1371D dla horyzontu czasowego "rok oddania do użytkowania drogi S-5" oraz dla roku 2018. Wskazano również wyniki obliczeń dla oddziaływania samej drogi powiatowej nr 1371D oraz wspólnego oddziaływania projektowanej drogi S-5 oraz AOW. Wyniki obliczeń wskazują, iż w każdym z prezentowanych punktów obliczeniowych dochodzi do przekroczeń dopuszczalnego poziomu hałasu, przy czym jako główne źródło tych przekroczeń wskazuje się oddziaływanie drogi powiatowej nr 1371D. Wyniki te stoją w wyraźnej sprzeczności z wynikami badań pomiarowych oddziaływania akustycznego AOW wraz z drogą powiatową nr 1371D, przeprowadzonymi przez Laboratorium OIKOS (akredytacja AB 934). Otóż zgodnie z Raportem z badań 447/14, poziom hałasu w punkcie pomiarowym, usytuowanym w Krzyżanowicach na posesji mieszkalnej przy ul. Mostowej 2 (posesja położona przy drodze powiatowej nr 1371D), poziom hałasu przed budynkiem mieszkalnym wynosi 61dB(A) w porze dziennej oraz 55,5dB(A) w porze nocnej, a więc nie przekracza wartości dopuszczalnych. **Sugeruje to, że zakładając poprawność pozostałych danych wejściowych do obliczeń, źródłem przekroczeń jest oddziaływanie projektowanej drogi ekspresowej S-5.**
44. Wątpliwości budzi również założenie, że bliżej nieokreślony teren rekreacyjno - wypoczynkowy, którego dotyczy punkt obliczeniowy nr 41, nie podlega ochronie akustycznej w porze nocnej. Założenie to nie zostało potwierdzone żadnym dokumentem wystawionym przez właściwy organ.
45. Zastanawiające jest również to, że punkt ten został przedstawiony jedynie w tabeli 4-2, a więc dla wyników obliczeń dla roku 2028 – brak wyników dla "roku oddania do użytkowania drogi S-5".

Uwagi końcowe

46. Analizowane Opracowanie zostało wykonane z naruszeniem obowiązujących przepisów oraz zawiera błędy o charakterze merytorycznym. Dokumentacja została sporządzona w sposób pobieżny, nie zawiera szeregu informacji, istotnych z punktu widzenia ochrony środowiska przed hałasem. W zasadniczej części zawiera informacje niepoprawne, które rzutują na wyniki przeprowadzonych obliczeń prognostycznych. Dokumentacja nie w żaden sposób pozwala na rzetelną ocenę oddziaływania projektowanego przedsięwzięcia w zakresie oddziaływań akustycznych.
47. Naruszenie prawa polega na zaniechaniu zastosowania wymagań art. 112, 114 i 115 ustawy *Prawo Ochrony Środowiska*, oraz wymagań załącznika 3 do rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 26 czerwca 2011r. w sprawie wymagań w zakresie prowadzenia pomiarów poziomów substancji lub energii w środowisku przez zarządzającego drogą, linią kolejową, linią tramwajową, lotniskiem lub portem [Dz. U. z 2011r. nr 140, poz. 824], a także rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku [t.j. Dz. U. z 2014r., poz. 112]

Materiały źródłowe

- i. Marek Deneszewski, Suplement do raportu o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia polegającego na budowie drogi ekspresowej S-5 na odcinku Korzeńsko (bez węzła) - węzeł Widawa Wrocław w zakresie klimatu akustycznego, AM ENVIRO Marek Deneszewski, Racibórz, listopad 2014,





GMINA  
Wisznia Mała

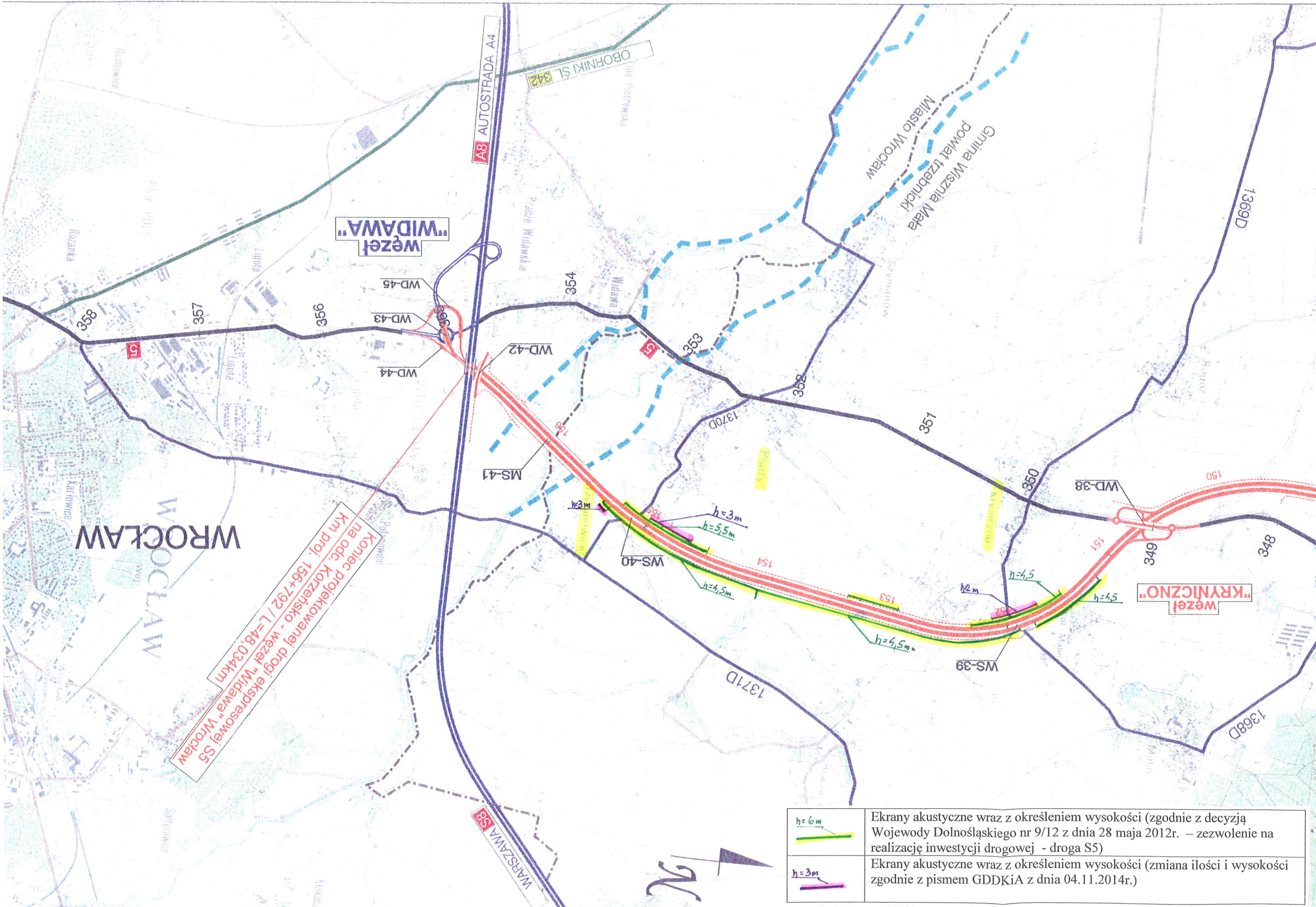
- ii. Laboratorium Wojewódzkiego Inspektoratu Ochrony Środowiska we Wrocławiu (akredytacja AB 075), Sprawozdanie z pomiarów hałasu komunikacyjnego nr 614/HM/14, Wrocław, październik 2014,
- iii. Ośrodek Badań Podstawowych Projektów i Wdrożeń Ochrony Środowiska i Biotechnologii, Raport z badań 447/14, Święta Katarzyna, lipiec 2014

WÓJCI GMINY  
*Jakub Bronowicki*

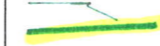

Zaprojektowane ekrany akustyczne -droga S5 -odcinek od Wysokiego Kościoła do Wrocławia Tab.nr 1

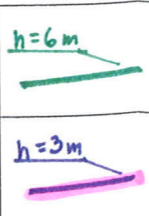
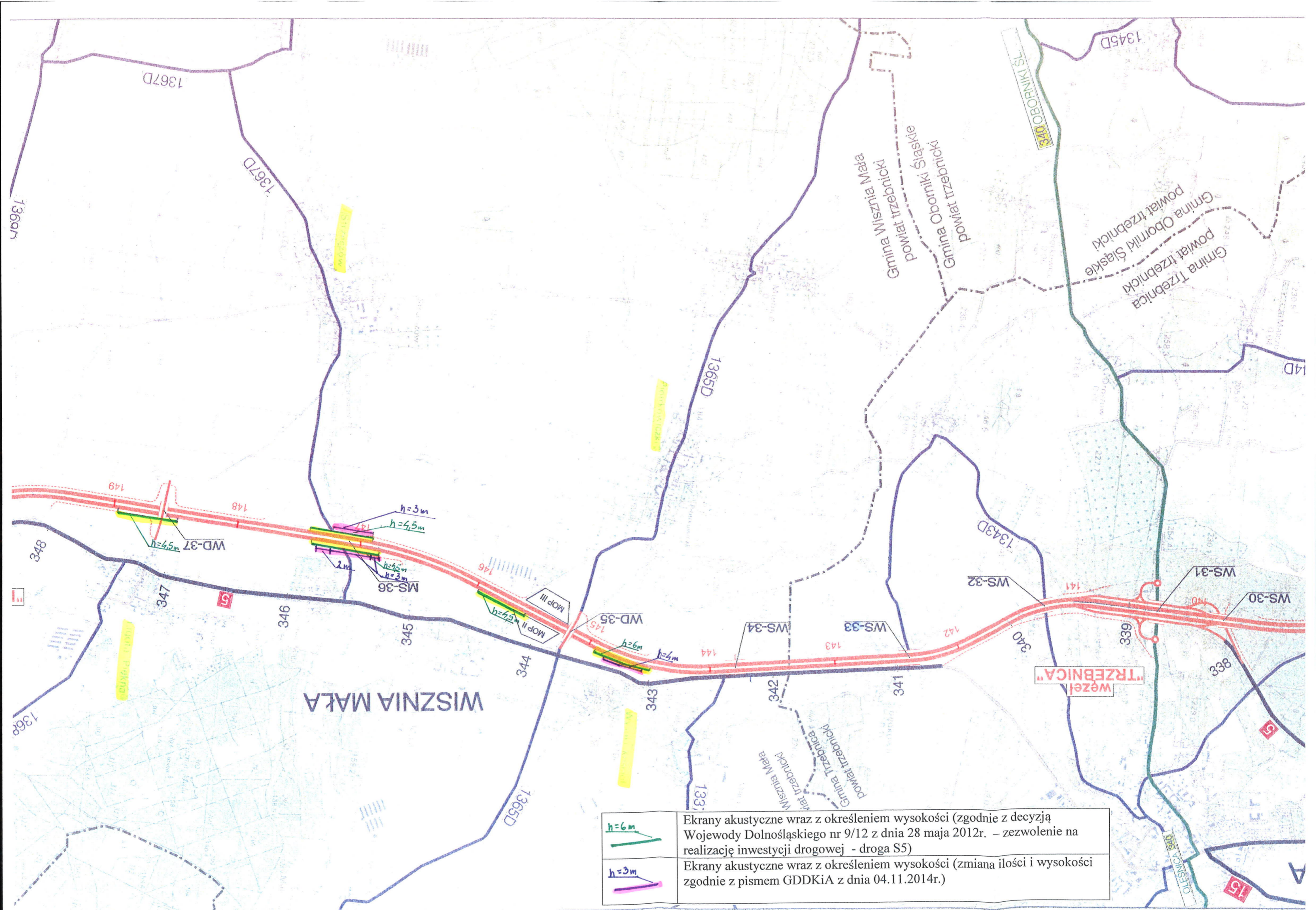
Ekrany akustyczne zgodne z decyzją Wojewody Dolnośląskiego nr 9/12 z dnia 28 maja 2012 r. o zezwolenie na realizację inwestycji drogowej -droga S5					Ekrany akustyczne - zmiana ilości i wysokości - pismo GDDKIA z dnia 04.11.2014 r.			
lp	Lokalizacja (miejscowość ,km)	Strona	Wysokość (m)	Długość (m)	Lokalizacja (miejscowość ,km)	Strona	Wysokość (m)	Długość (m)
1	Wysoki Kościół od strony drogi DK5 144+ 485-144+940	L	6	460	Wysoki Kościół od strony drogi DK5 144+ 550- 144+870	L	4	320
2	Wisznia Mała od ulicy Pocztowej 145+560 - 145+990	L	4,5	438	ekran usunięty			
3	Wisznia Mała ul. Strzeszowska od DK5 146+850 - 147+400	L	4,5	549	Wisznia Mała ul. Strzeszowska od DK5 146+850 - 146+907,6 ekran ołśnieniowy	L	3	57,6
					Wisznia Mała od DK5 (od ul. Sportowej) 146+907,6- 147+222	L	3	314,4
					Wisznia Mała od DK5 (od ul. Sportowej) 147+222- 147+360	L	2	138
					147+360- 147+400	L	ekran usunięty	
4	Wisznia Mała ul. Strzeszowska od strony Strzeszowa 146+915 - 147+420	P	4,5	506	Wisznia Mała ul. Strzeszowska od strony Strzeszowa 146+915 - 147+234 ekran ołśnieniowy	P	3	319
					Wisznia Mała ul. Strzeszowska od strony Strzeszowa 147+234 - 147+420	ekran usunięty		
5	Ligota Piękna ,odul. Głównej i Prostej 148+485 - 148+970	L	4,5	485	ekran usunięty			
6	Krynicyzno ,Malin od ul. Kalinowej 151+200- 151+810	L	4,5	616	ekran usunięty			
7	Krynicyzno od strony zabudowań ul. Spacerowa , 151+495 - 152 + 305	P	4,5	800	Krynicyzno od strony zabudowań ul. Spacerowa , 151+495 - 151 + 700	ekran usunięty		
					Krynicyzno od strony zabudowań ul. Spacerowa , 151+700 - 152 + 102	P	2,00	607
8	Krynicyzno, Psary od strony TOYA 151+900 - 154+000	L	4,5	2109	ekran usunięty			
9	Krynicyzno od strony ogródków działkowych 152+900- 153+300	P	4,5	400	ekran usunięty			
10	Psary od strony Krzyżanowic 154+ 000 - 155+400	L	4,5	1409	Psary od strony Krzyżanowic 154+ 000 - 155+350	ekran usunięty		
					Psary od strony Krzyżanowic 155+ 350 - 155+400 ekran ekologiczny	L	3	50
11	Psary od ul. Parkowej 154+470 -155+240	P	5,5	765	Psary od ul. Parkowej 154+470 -154+630	ekran usunięty		
					Psary od ul. Parkowej 154+630 -155+000	P	3	370
					Psary od ul. Parkowej 155+000 -155+240	ekran usunięty		
		<b>RAZEM</b>		<b>8537</b>				<b>2176</b>

WÓJT GMINY  
Jakub Bronowicki



Koniec projektowanej drogi ekspresowej S5 na odc. Korzeńsko - węzeł "Widawa" Wrocław  
 Km proj. 156+792 / l=48,034km

 $h = 6m$	Ekrany akustyczne wraz z określeniem wysokości (zgodnie z decyzją Wojewody Dolnośląskiego nr 9/12 z dnia 28 maja 2012r. – zezwolenie na realizację inwestycji drogowej - droga S5)
 $h = 3m$	Ekrany akustyczne wraz z określeniem wysokości (zmiana ilości i wysokości zgodnie z pismem GDDKiA z dnia 04.11.2014r.)



Ekran akustyczny wraz z określeniem wysokości (zgodnie z decyzją Wojewody Dolnośląskiego nr 9/12 z dnia 28 maja 2012r. – zezwolenie na realizację inwestycji drogowej - droga S5)  
 Ekran akustyczny wraz z określeniem wysokości (zmiana ilości i wysokości zgodnie z pismem GDDKiA z dnia 04.11.2014r.)