

Uchwała Nr XXXIX/798/14
Sejmiku Województwa Warmińsko-Mazurskiego
z dnia 26 sierpnia 2014 r.

w sprawie przyjęcia projektu programu ochrony środowiska przed hałasem oraz prognozy oddziaływania na środowisko tego programu.

Na podstawie art. 18 pkt 20 ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie województwa (Dz. U. z 2013 r. poz. 596, z późn. zm.), 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.) oraz w związku z art. 46 pkt 2 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2013 r. poz. 1235, z późn. zm.) uchwała się, co następuje :

§ 1

Przyjmuje się projekt „Programu ochrony środowiska przed hałasem dla terenów poza aglomeracjami, położonych wzdłuż dróg krajowych i wojewódzkich na terenie województwa warmińsko - mazurskiego o obciążeniu ponad 3 mln pojazdów rocznie, których eksploatacja spowodowała negatywne oddziaływanie akustyczne w wyniku przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu określonych wskaźnikami LDWN i LN” w brzmieniu stanowiącym załącznik nr 1 do niniejszej uchwały oraz prognozę oddziaływania na środowisko tego programu w brzmieniu stanowiącym załącznik nr 2 do niniejszej uchwały.

§ 2

1. Projekt programu, o którym mowa w § 1, poddaje się strategicznej ocenie oddziaływania na środowisko w trybie i na zasadach określonych w ustawie z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2013 r. poz. 1235, z późn. zm.), w tym w szczególności przekazuje się go wraz z prognozą jego oddziaływania na środowisko Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Olsztynie oraz Warmińsko-Mazurskiemu Państwowemu Wojewódzkiemu Inspektorowi Sanitarnemu w celu ich zaopiniowania.
2. W strategicznej ocenie oddziaływania na środowisko, o której mowa w ust. 1, zapewnia się możliwość udziału społeczeństwa, zgodnie z przepisami działu III rozdział 1 i 3 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2013 r. poz. 1235, z późn. zm.).

§ 3

Wykonanie uchwały powierza się Marszałkowi Województwa Warmińsko-Mazurskiego.

§ 4

Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

Przewodniczący Sejmiku Województwa
Warmińsko-Mazurskiego

Julian Osiecki

SEJMIK WOJEWÓDZTWA WARMIŃSKO-MAZURSKIEGO



**Program ochrony środowiska przed hałasem
dla terenów poza aglomeracjami, położonych wzdłuż dróg
krajowych oraz wojewódzkich na terenie województwa
warmińsko-mazurskiego, o obciążeniu ponad 3 mln
pojazdów rocznie, których eksploatacja spowodowała
negatywne oddziaływanie akustyczne w wyniku
przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu
określonych wskaźnikami L_{DWN} i L_N**

PROJEKT

OLSZTYN, 2014 r.

Zamawiający:

Województwo Warmińsko-Mazurskie z siedzibą w Olsztynie ul. Emilii Plater 1, 10-562 Olsztyn, reprezentowane przez Zarząd Województwa Warmińsko-Mazurskiego.



Wykonawca:

InterNoise Marek Jucewicz, ul. Witkiewicza 1A, 80-319 Gdańsk



Podstawa formalna:

Umowa Nr ZP.1.12/40/2014 zawarta w dniu 09.04.2014 r., pomiędzy Województwem Warmińsko-Mazurskim a firmą InterNoise Marek Jucewicz, ul. Witkiewicza 1A, 80-319 Gdańsk.

Nadzór merytoryczny:

Urząd Marszałkowski Województwa Warmińsko-Mazurskiego w Olsztynie, Departament Ochrony Środowiska, ul. Głowackiego 17, 10-477 Olsztyn



*Opracowanie zostało dofinansowane ze środków
Wojewódzkiego Funduszu Ochrony Środowiska
i Gospodarki Wodnej w Olsztynie*

SPIS TREŚCI

I.	CZĘŚĆ OGÓLNA PROGRAMU.....	6
1.	PODSTAWY REALIZACJI PROGRAMU.....	6
2.	CEL I ZAKRES PROGRAMU.....	7
3.	CZĘŚĆ OPISOWA.....	8
3.1.	Opis obszaru objętego zakresem Programu	8
3.2.	Naruszenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku wraz z zakresem naruszenia	14
3.3.	Wyszczególnienie podstawowych kierunków i zakresu działań niezbędnych do przywrócenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku	15
3.4.	Termin realizacji Programu, w tym terminy realizacji poszczególnych zadań	16
3.5.	Koszty realizacji Programu w tym koszty realizacji poszczególnych zadań.....	17
3.6.	Źródła finansowania Programu.....	17
3.7.	Wskazanie rodzajów informacji i dokumentów wykorzystanych do kontroli i udokumentowania realizacji Programu	19
4.	CZĘŚĆ WYSZCZEGÓLNIAJĄCA OGRANICZENIA I OBOWIĄZKI WYNIKAJĄCE Z REALIZACJI PROGRAMU.....	20
4.1.	Ograniczenia i obowiązki podmiotów uczestniczących w realizacji Programu	20
4.2.	Podmioty korzystające ze środowiska i ich obowiązki	21
5.	UZASADNIENIE ZAKRESU OKREŚLONYCH ZAGADNIENÍ.....	23
5.1.	Przepisy prawa mające wpływ na stan akustyczny środowiska.....	23
5.2.	Rozporządzenia Ministra Środowiska	28
5.3.	Przepisy dotyczące emisji hałasu z instalacji i urządzeń w tym pojazdów, których funkcjonowanie ma negatywny wpływ na środowisko.....	32
5.4.	Dane i wnioski wynikające ze sporządzonych map akustycznych	33
5.5.	Analiza materiałów, dokumentów i publikacji wykorzystanych w opracowaniu	33
5.6.	Wskaźniki i metody oceny hałasu stosowane przy opracowaniu Programu	48
5.7.	Charakterystyka techniczno-akustyczna źródeł hałasu mających negatywny wpływ na poziom hałasu w środowisku	49
II.	CZĘŚĆ SZCZEGÓŁOWA PROGRAMU – DROGI WOJEWÓDZKIE.....	51
1.	OPIS OBSZARU OBJĘTEGO PROGRAMEM	51
2.	NARUSZENIA DOPUSZCZALNYCH POZIOMÓW HAŁASU W ŚRODOWISKU WRAZ Z ZAKRESEM NARUSZENIA	52
3.	WYSZCZEGÓLNIENIE PODSTAWOWYCH KIERUNKÓW I ZAKRESU DZIAŁAŃ NIEZBĘDNYCH DO PRZYWRÓCENIA DOPUSZCZALNYCH POZIOMÓW HAŁASU W ŚRODOWISKU	53
4.	UZASADNIENIE ZAKRESU OKREŚLONYCH ZAGADNIENÍ.....	57
III.	CZĘŚĆ SZCZEGÓŁOWA PROGRAMU – DROGI KRAJOWE	61
1.	OPIS OBSZARU OBJĘTEGO PROGRAMEM	61
2.	NARUSZENIA DOPUSZCZALNYCH POZIOMÓW HAŁASU W ŚRODOWISKU WRAZ Z ZAKRESEM NARUSZENIA	62
3.	WYSZCZEGÓLNIENIE PODSTAWOWYCH KIERUNKÓW I ZAKRESU DZIAŁAŃ NIEZBĘDNYCH DO PRZYWRÓCENIA DOPUSZCZALNYCH POZIOMÓW HAŁASU W ŚRODOWISKU	64
4.	UZASADNIENIE ZAKRESU OKREŚLONYCH ZAGADNIENÍ.....	70
IV.	NOWE I DOSTĘPNE TECHNIKI I TECHNOLOGIE W ZAKRESIE OGRANICZANIA HAŁASU	75

1.	WIELKOŚCI WPŁYWAJĄCE NA POZIOM HAŁASU	75
2.	MOŻLIWOŚCI DZIAŁAŃ W ZAKRESIE REDUKCJI HAŁASU – KATALOG ŚRODKÓW.....	75
2.1.	Redukcja ilości pojazdów ciężkich.....	75
2.2.	Remonty ulic, stosowanie „cichych” nawierzchni dróg	76
2.3.	Ekrany akustyczne, wały ziemne.....	77
2.4.	Kontrola prędkości ruchu	78
2.5.	Kontrola stanu technicznego pojazdów, środki techniczne stosowane w pojazdach drogowych.....	78
2.6.	Tworzenie pasów zwartej zieleni ochronnej	79
2.7.	Monitoring hałasu	79
2.8.	Wymiana stolarki otworowej	80
2.9.	Kształtowanie przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu – planowanie przestrzenne	80
V.	METODYKA REALIZACJI PROGRAMU.....	85
VI.	OKREŚLENIE I OCENA DZIAŁAŃ PROGRAMU	87
VII.	HARMONOGRAM I KOLEJNOŚĆ REALIZACJI POSZCZEGÓLNYCH ZADAŃ PROGRAMU.....	97
VIII.	WNIOSKI I PODSUMOWANIE.....	98
IX.	ZAŁĄCZNIKI GRAFICZNE	100
X.	STRESZCZENIE W JĘZYKU NIESPECJALISTYCZNYM.....	109

Wyjaśnienie skrótów używanych w opracowaniu:

Skrót	Wyjaśnienie
dB	Decybel – jednostka poziomu hałasu
Program	Program ochrony środowiska przed hałasem dla terenów poza aglomeracjami, położonych wzdłuż dróg krajowych oraz wojewódzkich terenie województwa warmińsko-mazurskiego, o obciążeniu ponad 3 mln pojazdów rocznie, których eksploatacja spowodowała negatywne oddziaływanie akustyczne w wyniku przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu określonych wskaźnikami LDWN i LN
L_{DWN}	Długookresowy średni poziom dźwięku A wyrażony w decybelach (dB), wyznaczony w ciągu wszystkich dób w roku, z uwzględnieniem pory dnia, pory wieczoru oraz pory nocy.
L_N	Długookresowy średni poziom dźwięku A wyrażony w decybelach (dB), wyznaczony w ciągu wszystkich pór nocy w roku.
L_{AeqD}	Równoważny poziom dźwięku dla pory dziennej (6.00-18.00)
L_{AeqN}	Równoważny poziom dźwięku dla pory nocnej (22.00-6.00)
Wskaźnik M	Wskaźnik określony w Rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 14 października 2002r. w sprawie szczegółowych wymagań, jakim powinien odpowiadać program ochrony środowiska przed hałasem (Dz. U. z 2002 r., nr 179, poz. 1498)
Poś	Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001r. Prawo ochrony środowiska (tekst jednolity: Dz. U. z 2013 r., poz. 1232 ze zm.)
Dyrektywa	Dyrektywa 2002/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady Unii Europejskiej z dnia 25 czerwca 2002r.
RDOŚ	Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska
OOŚ	Ustawa z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (tekst jednolity: Dz. U. z 2013 r., poz. 1235 ze zm.)
WIOŚ	Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska
POIiŚ	Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko
PMŚ	Państwowy Monitoring Środowiska
SUIKZP	Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego
MPZP	Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego
OOU	Obszar ograniczonego użytkowania
ZDW	Zarząd Dróg Wojewódzkich w Olsztynie
GDDKiA	Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad
DK	Droga krajowa
DW	Droga wojewódzka

I. CZĘŚĆ OGÓLNA PROGRAMU

1. PODSTAWY REALIZACJI PROGRAMU

Opracowanie programu ochrony środowiska przed hałasem wynika z obowiązku nałożonego w art. 119 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001r. *Prawo ochrony środowiska* (Dz. U. z 2013 r., poz. 1232 ze zm.). Wymóg ten został wprowadzony do ustawy *Poś* poprzez implementację Dyrektywy 2002/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady Unii Europejskiej z dnia 25 czerwca 2002r. odnoszącej się do oceny i zarządzania poziomem hałasu w środowisku.

Merytoryczną podstawą opracowania „*Programu ochrony środowiska przed hałasem dla terenów poza aglomeracjami, położonych wzdłuż dróg krajowych oraz wojewódzkich na terenie województwa warmińsko-mazurskiego, o obciążeniu ponad 3 mln pojazdów rocznie, których eksploatacja spowodowała negatywne oddziaływanie akustyczne w wyniku przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu określonych wskaźnikami L_{DWN} i L_N* ” są następujące opracowania:

- ❖ „*Mapy akustyczne dla dróg krajowych o ruchu powyżej 3 000 000 pojazdów w województwie podlaskim, warmińsko-mazurskim i lubelskim /województwo warmińsko-mazurskie/...*” przedłożone w 2012 r. przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad w Urzędzie Marszałkowskim Województwa Warmińsko-Mazurskiego.
- ❖ „*Sporządzenie map akustycznych dla 15 odcinków dróg wojewódzkich zlokalizowanych na terenie 11 miast: Bartoszyce, Działdowo, Iława, Kętrzyn, Lidzbark Warmiński, Lubawa, Morąg, Mrągowo, Nidzica, Orneta, Pasłęk o łącznej długości ok. 30 km*” przedłożone w 2012 r. przez Zarząd Dróg Wojewódzkich w Olsztynie w Urzędzie Marszałkowskim Województwa Warmińsko-Mazurskiego.

2. CEL I ZAKRES PROGRAMU

Głównym celem Programu jest wskazanie kierunków i działań, których konsekwentna realizacja spowoduje dostosowanie poziomu hałasu do dopuszczalnego, na terenach, na których nastąpiły przekroczenia obowiązujących norm.

Dokument wskazuje również kierunki działań, mające na celu zapobieganie powstawaniu nowych rejonów konfliktów akustycznych.

Program swoim zakresem obejmuje wszystkie odcinki dróg wojewódzkich i krajowych na terenie województwa warmińsko-mazurskiego, po których przejeżdża ponad 3 000 000 pojazdów rocznie, w otoczeniu których występują przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu wyrażonych wskaźnikami L_{DWN} i L_N .

3. CZĘŚĆ OPISOWA

3.1. Opis obszaru objętego zakresem Programu

Województwo warmińsko-mazurskie położone jest w północno-wschodniej części kraju i obejmuje obszar 24 173,47 km², a w 2012 r. miało 1,45 mln mieszkańców. Siedzibą władz samorządu województwa jest Olsztyn.

Według danych z 1 stycznia 2011 r. powierzchnia województwa wynosiła 24 173,47 km², co stanowi 7,7% powierzchni Polski, co stanowi czwarte województwo pod względem powierzchni w kraju.

Województwo jest położone w północno-wschodniej Polsce i graniczy z:

- ❖ Rosją (z obwodem kaliningradzkim) na północy,
- oraz z województwami:
- ❖ kujawsko-pomorskim na południowym-zachodzie,
 - ❖ mazowieckim na południu,
 - ❖ podlaskim na wschodzie,
 - ❖ pomorskim na zachodzie.

Województwo graniczy w jednym punkcie z Litwą jest to trójstyk Polski, Rosji i Litwy, a jednocześnie czwórstyk województw Województwa warmińsko-mazurskiego i podlaskiego z Rosją i Litwą.

Województwo warmińsko-mazurskie podzielone jest na 21 powiatów: 2 grodzkie (Elbląg i Olsztyn) i 19 ziemskich. W skład powiatów wchodzi 116 gmin: 16 miejskich, 33 miejsko-wiejskich i 67 wiejskich. Największymi miastami województwa są Olsztyn, Elbląg i Ełk.

Województwo warmińsko-mazurskie, jako jedno z najmniej zanieczyszczonych regionów kraju, objęte jest programem Zielonych Płuc Polski. Główne działy gospodarki to produkcja zdrowej żywności, przemysł drzewny, proekologiczna gospodarka leśna, ekoturystyka, produkcja opon, maszyn i urządzeń – gdzie stosuje się czyste technologie przemysłowe i korzysta z odnawialnych źródeł energii.

W województwie warmińsko mazurskim znajduje się 111 rezerwatów przyrody, 71 obszarów chronionego krajobrazu oraz 42 obszary o znaczeniu dla Wspólnoty Natura 2000.

Dominuje produkcja artykułów spożywczych i napojów (ok. 32,2% produkcji sprzedanej w przemyśle), produkcja mebli (ok. 14,3%), produkcja maszyn i aparatury elektrycznej (ok. 4,3%), produkcja odzieży i wyrobów futrzarskich (ok. 1,6%). 42,5 % produkcji krajowej wyrobów gumowych pochodzi z Olsztyna, gdzie zlokalizowana jest fabryka opon.

Sieć dróg województwa zapewnia dobrą komunikację wewnętrzną. Szczególne znaczenie mają drogi krajowe nr 7 relacji Gdańsk - Olsztynek - Nidzica - Warszawa, nr 16 relacji Ława - Olsztyn - Augustów oraz nr 51 relacji Olsztynek - Olsztyn - Bezledy.

Sieć **dróg krajowych** stanowią:

- ❖ **DK 7** (Żukowo – Gdańsk) – Elbląg – Pasłęk – Miłomłyn – Ostróda – Olsztynek Nidzica – (Warszawa – ... – Rabka-Zdrój – przejście granicz. Chyżne Słowacja)
- ❖ **DK 15** (Trzebnica – Gniezno – Inowrocław – Toruń) – Nowe Miasto Lubawskie – Lubawa – Ostróda
- ❖ **DK 16** (Dolna Grupa – Grudziądz – Łasin) – Kisielice – Ława – Ostróda – Olsztyn – Barczewo – Biskupiec – Mrągowo – Nikutowo – Mikołajki Orzysz – Ełk – (Augustów – przejście granicz. Ogrodniki Litwa)
- ❖ **DK 22** Rosja przejście granicz. Grzechotki – Braniewo – Chruściel – Elbląg – (Malbork – Gorzów Wielkopolski – Tudnica – przejście granicz. Kostrzyn nad Odrą Niemcy)
- ❖ **DK 51** Olsztynek – Gryźliny – Stawiguda – Olsztyn – Dywity – Dobre Miasto – Lidzbark Warmiński – Płęsy – Bartoszyce – przejście granicz. Bezledy Rosja
- ❖ **DK 53** Olsztyn – Klewki – Pasym – Szczytno – Rozogi – Dąbrowy – (Myszyniec – Wydmusy – Kadzidło – Dylewo – Ostrołęka)
- ❖ **DK 54** Chruściel- Braniewo – przejście granicz. Gronowo Rosja
- ❖ **DK 57** Bartoszyce – Bisztynek – Biskupiec – Dźwierzuty – Szczytno – Wielbark – (Chorzele – Przasnysz – Maków Mazowiecki)
- ❖ **DK 58** Olsztynek – Zgniłocha – Jedwabno – Szczytno – Babięta – Stare Kiełbonki – Zgon – Ruciane-Nida – Pisz – Biała Piska – (Szcuczyn)
- ❖ **DK 59** Giżycko – Ryn – Mrągowo – Nikutowo – Piecki – Nawiady – Stare Kiełbonki – Spychowo – Rozogi
- ❖ **DK 63** Granica państwa Rosja – Rudziszki – Węgorzewo – Giżycko – Orzysz – Pisz – (Kolno – Łomża – ... – przejście granicz. Sławatycze Białoruś)
- ❖ **65** Rosja przejście granicz. Gołdap – Olecko – Ełk – Grajewo – Mońki – Białystok – przejście granicz. Bobrowniki

Na terenie województwa znajdują się następujące **drogi ekspresowe**:

- ❖ **S7** Gdańsk – Elbląg- Olsztynek – Warszawa – ... – Rabka
- ❖ **S16** Grudziądz – Olsztyn – Mrągowo – Augustów – droga nie objęta planami GDDKiA
- ❖ **S22** Elbląg – przejście granicz. Grzechotki Rosja
- ❖ **S51** Olsztyn – Olsztynek,

oraz **drogi wojewódzkie**:

- ❖ droga wojewódzka nr **503** – Elbląg – Tolkmicko – Pogrodzie
- ❖ droga wojewódzka nr **504** – Elbląg – Pogrodzie – Braniewo
- ❖ droga wojewódzka nr **505** – Frombork – Młynary – Pasłęk
- ❖ droga wojewódzka nr **506** – Chruściel – Stare Siedlisko – Nowica

- ❖ droga wojewódzka nr **507** – Braniewo – Pieniężno – Orneta – Dobre Miasto
- ❖ droga wojewódzka nr **508** – Jedwabno – Wielbark
- ❖ droga wojewódzka nr **509** – Elbląg – Młynary – Drwęczno
- ❖ droga wojewódzka nr **510** – Pieniężno – Lelkowo – Granica państwa Rosja
- ❖ droga wojewódzka nr **511** – Olsztyn – Lidzbark Warmiński – Górowo Iławeckie – przejście granicz. Bezledy Rosja
- ❖ droga wojewódzka nr **512** – Szczurkowo – Bartoszyce – Górowo Iławeckie – Pieniężno
- ❖ droga wojewódzka nr **513** – Pasłęk – Orneta – Lidzbark Warmiński – Kiwity – Wozławki
- ❖ droga wojewódzka nr **515** – (Malbork – Dzierzgoń) – Susz
- ❖ droga wojewódzka nr **519** – (Stary Dzierzgoń) – Zalewo – Małdyty – Morąg
- ❖ droga wojewódzka nr **520** – (Prabuty) – Kamieniec
- ❖ droga wojewódzka nr **521** – (Kwidzyn – Prabuty) – Susz – Iława
- ❖ droga wojewódzka nr **522** – (Górki – Prabuty – Trumieje) – Sobiewola
- ❖ droga wojewódzka nr **526** – Pasłęk – Śliwica – (Lepno – Myślice – Przezmark)
- ❖ droga wojewódzka nr **527** – (Dzierzgoń) – Rychliki – Pasłęk – Morąg – Łukta – Olsztyn
- ❖ droga wojewódzka nr **528** – Orneta – Miłakowo – Morąg
- ❖ droga wojewódzka nr **530** – Ostróda – Łukta – Dobre Miasto
- ❖ droga wojewódzka nr **531** – Łukta – Podlejki
- ❖ droga wojewódzka nr **536** – Iława – Samplawa
- ❖ droga wojewódzka nr **537** – Lubawa – Frygnowo – Pawłowo
- ❖ droga wojewódzka nr **538** – (Radzyń Chełmiński – Łasin) – Nowe Miasto Lubawskie – Uzdowo – Rozdroże
- ❖ droga wojewódzka nr **541** – Lubawa – Lidzbark – (Żuromin – Dobrzyń)
- ❖ droga wojewódzka nr **542** – Rychnowo – Działdowo
- ❖ droga wojewódzka nr **544** – (Brodnica) – Lidzbark – Działdowo – (Mława – Przasnysz – Ostrołęka)
- ❖ droga wojewódzka nr **545** – Działdowo – Nidzica – Jedwabno
- ❖ droga wojewódzka nr **590** – Barciany – Korsze – Reszel – Biskupiec
- ❖ droga wojewódzka nr **591** – Mrągowo – Kętrzyn – Barciany – Michałkowo – przejście granicz. Rosja
- ❖ droga wojewódzka nr **592** – Bartoszyce – Kraskowo – Kętrzyn – Giżycko
- ❖ droga wojewódzka nr **593** – Miłakowo – Dobre Miasto – Jeziorany – Lutry – Reszel
- ❖ droga wojewódzka nr **594** – Bisztynek – Robawy – Kętrzyn
- ❖ droga wojewódzka nr **595** – Jeziorany – Barczewo
- ❖ droga wojewódzka nr **596** – Mnichowo – Bęsia – Biskupiec
- ❖ droga wojewódzka nr **598** – Olsztyn – Butryny – Zgniłocha
- ❖ droga wojewódzka nr **600** – Mrągowo – Kałęczyn - Szczytno
- ❖ droga wojewódzka nr **601** – Babięta – Nawiady
- ❖ droga wojewódzka nr **604** – Nidzica – Wielbark
- ❖ droga wojewódzka nr **609** – Mikołajki – Ukta

- ❖ droga wojewódzka nr **610** – Piecki – Ruciane-Nida
- ❖ droga wojewódzka nr **642** – Sterławki Wielkie – Ryn – Woźnice
- ❖ droga wojewódzka nr **643** – Wilkasy – Olszewo
- ❖ droga wojewódzka nr **650** – Barciany – Węgorzewo – Banie Mazurskie – Gołdap
- ❖ droga wojewódzka nr **651** – Gołdap – Żytkiejmy – (Szypliszki – Sejny)
- ❖ droga wojewódzka nr **652** – Kowale Oleckie – (Suwałki)
- ❖ droga wojewódzka nr **653** – Sedranki – (Bakałarzewo – Suwałki – Poćkuny)
- ❖ droga wojewódzka nr **655** – Kąp – Wydminy – Olecko – (Raczkki – Suwałki - Tartak)
- ❖ droga wojewódzka nr **656** – Staświny – Zelki – Elk
- ❖ droga wojewódzka nr **657** – Nowa Wieś Ełcka – Drygały – Biała Piska
- ❖ droga wojewódzka nr **661** – Cimochy – Kalinowo

Sieć linii kolejowych zapewnia dobre połączenia między największymi miastami regionu i obwodem kaliningradzkim. Wskaźnik gęstości linii kolejowych w województwie wynosi 5,5 na 100 km² (Polska - 6,7).

Obszary objęte zakresem niniejszego Programu znajdują się w bezpośrednim sąsiedztwie dróg wojewódzkich oraz krajowych o natężeniu ruchu powyżej 3 mln pojazdów rocznie, których zestawienie przedstawiono poniżej.

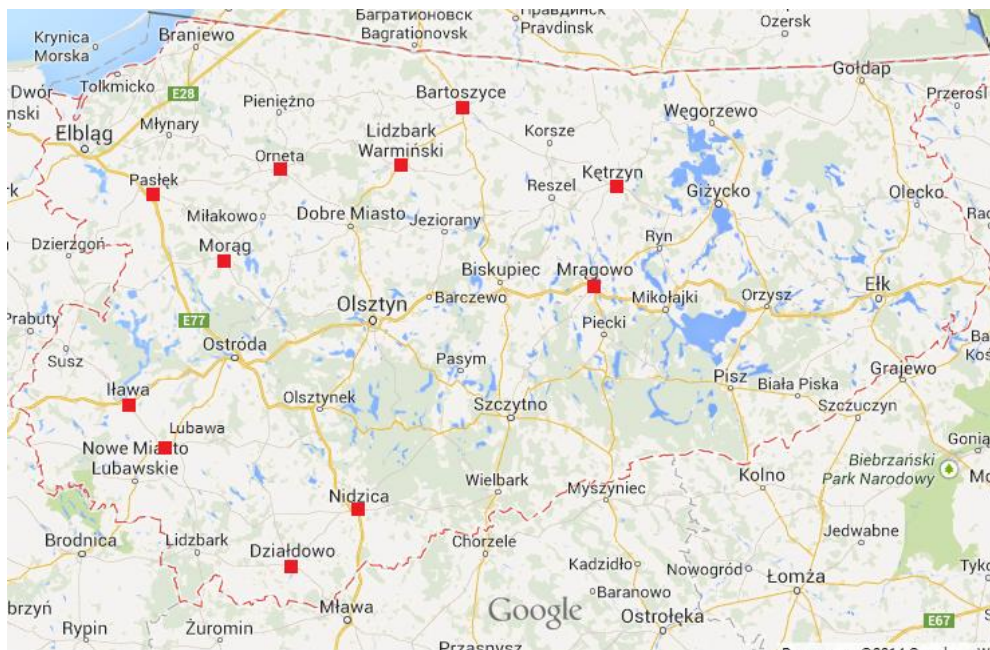
Tabela 1. Zestawienie odcinków dróg wojewódzkich objętych zakresem Programu

Droga wojewódzka	Kilometraż		Opis odcinka
	początkowy [km]	końcowy [km]	
511	29+829	33+700	Lidzbark Warmiński – odcinek biegnie ulicami: od granicy miasta ul. Dąbrowskiego, a następnie ul. Olsztyńską - do skrzyżowania z DK 51
513	36+829	38+988	Orneta – odcinek biegnie ulicą 1 Maja od granicy miasta do ul. Kopernika
527	30+135	30+551	Pasłęk – odcinek biegnie ulicami: Wojska Polskiego (od skrzyżowania z ul. Zamkową), Władysława Jagiełły, a następnie ul. Bohaterów Westerplatte - do ul. Piłsudskiego.
527	57+649	58+933	Morąg – odcinek biegnie ulicami: Gen. Dąbrowskiego od skrzyżowania z ul. 3 Maja, następnie ul. Skłodowskiej-Curie i Kasprowicza, Plac Jana Pawła II, Krzywą (ruch jednokierunkowy), następnie ul. Pomorską i Wróblewskiego - do granicy miasta.
536	0+000	2+571	Iława – odcinek biegnie ulicami: od skrzyżowania z DK 16 – Grunwaldzką, Wyszyńskiego oraz Lubawską - do granicy miasta.
537	1+533	4+305	Lubawa – odcinek biegnie ulicami: od skrzyżowania z ul. 19 stycznia – ul. Kupnera – do granicy miasta
544	52+959	54+900	Działdowo – odcinek biegnie ulicami: od granicy miasta – ul. Lidzbarską, następnie ul. Małka – do skrzyżowania z ul. Męczenników.
	54+900	56+261	Działdowo – odcinek biegnie ulicami: od skrzyżowania z ul. Małka –ul. Męczenników oraz ul. Mławską – do granicy miasta.
545	21+098	22+827	Nidzica – odcinek biegnie ulicami: Al. Sprzymierzonych oraz 1 Maja – do ul. Traugutta
	22+827	24+261	Nidzica – odcinek biegnie ulicami: Traugutta od ul. 1 Maja oraz ul. Działdowską do skrzyżowania z DK 7.
591	31+180	33+753	Kętrzyn – odcinek biegnie ulicami: od skrzyżowania z Traugutta – ul. Pocztową, Dworcową, Chopina, Bydgoską – do granicy miasta.
591	54+983	56+860	Mragowo – odcinek biegnie ulicami: Wolności - od granicy miasta do skrzyżowania z ul. Giżycką.

592	43+048	44+617	Kętrzyn – odcinek biegnie ulicami: Mazowiecką - od ul. Pocztovej do skrzyżowania granicy miasta.
	44+617	46+066	Kętrzyn – odcinek biegnie ulicami: od ul. Pocztovej – ul Traugutta, Plac Grunwaldzki, Daszyńskiego – do Ronda Księdza Wojciecha Rogaczewskiego.
592	0+000	3+015	Bartoszyce – odcinek biegnie ulicami: od skrzyżowania z DK 51 – ul. Bohaterów Warszawy, Kętrzyńską – do granicy miasta.

Łączna długość dróg wojewódzkich objętych zakresem map akustycznych, a także Programu, wynosi ok. 30 km. Lokalizacja powyższych odcinków drogowych (kolor czerwony) przedstawiona została na rysunku poniżej.

Rysunek 1. Lokalizacja odcinków dróg wojewódzkich objętych zakresem map akustycznych



Źródło: Na podstawie google.maps.com

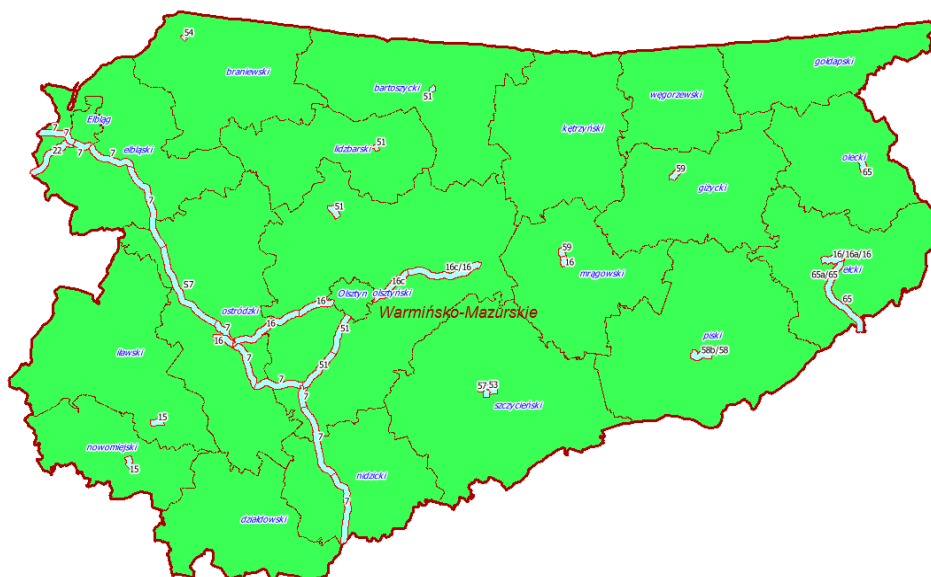
Tabela 2. Zestawienie odcinków dróg krajowych objętych zakresem Programu

Droga krajowa	Kilometraż		Opis Odcinka
	początkowy [km]	końcowy [km]	
7	68+346	74+692	Rzeka Nogat-Elbląg (Ul. Nowodworska)
7	74+692	78+411	Elbląg (Ul. Nowodworska) - Węzeł Raczki
7	78+411	83+013	Węzeł Raczki-Węzeł Elbląg Wschód
7	83+013	95+913	Węzeł Elbląg Wschód-Pasłek
7	95+913	119+466	Pasłek-Małdyty
S7	119+466	145+048	Małdyty- Ostróda
7	145+048	152+364	Ostróda
7	152+364	165+710	Ostróda-Rychnowo
7	165+710	178+680	Rychnowo-Olsztynek
7	178+680	184+760	Olsztynek-Pawłowo
7	184+760	204+600	Pawłowo-Nidzica
7	204+600	223+818	Nidzica-Granica Województwa
15	321+673	324+442	Nowe Miasto Lubawskie
15	335+496	338+936	Samplawa-Lubawa
16	100+257	105+337	Ostróda

16	105+337	126+200	Ostróda-Gietrzwałd
16	126+200	135+809	Gietrzwałd-Olsztyn
16c	0+000	11+707	Olsztyn-Węzeł Barczewo
16c	11+707	13+600	Węzeł Barczewo-Biskupiec
16	162+200	180+000	
16	203+998	206+631	Mrągowo
16	289+800	291+600	Elk (Dk.65)
16a	0+000	2+200	
16	294+500	297+000	
22	372+234	387+531	Granica Województwa-Węzeł Raczki
51	15+881	17+140	Bartoszyce
51	39+755	41+023	Lidzbark Warmiński
51	61+964	65+752	Dobre Miasto
51	91+928	102+617	Olsztyn-Stawiguda
51	102+617	114+385	Stawiguda-Olsztynek
53	43+164	48+300	Szczytno
54	10+585	11+380	Braniewo
57	81+904	84+900	Szczytno
58b	0+000	3+700	Pisz
58	123+100	126+100	
59	0+000	3+746	Giżycko
59	41+651	43+500	Mrągowo
65	36+285	39+670	Olecko
65a	0+000	3+700	Elk
65	69+700	71+222	
65	71+222	89+792	
			Elk-Granica Województwa

Łączna długość dróg krajowych objętych zakresem map akustycznych, wynosi ok. 330 km. Lokalizacja powyższych odcinków drogowych przedstawiona została na rysunku poniżej.

Rysunek 2. Lokalizacja odcinków dróg krajowych objętych zakresem map akustycznych



Źródło: „Mapy akustyczne dla dróg krajowych o ruchu powyżej 3 000 000 pojazdów w województwie podlaskim, warmińsko-mazurskim i lubelskim /województwo warmińsko-mazurskie/...”

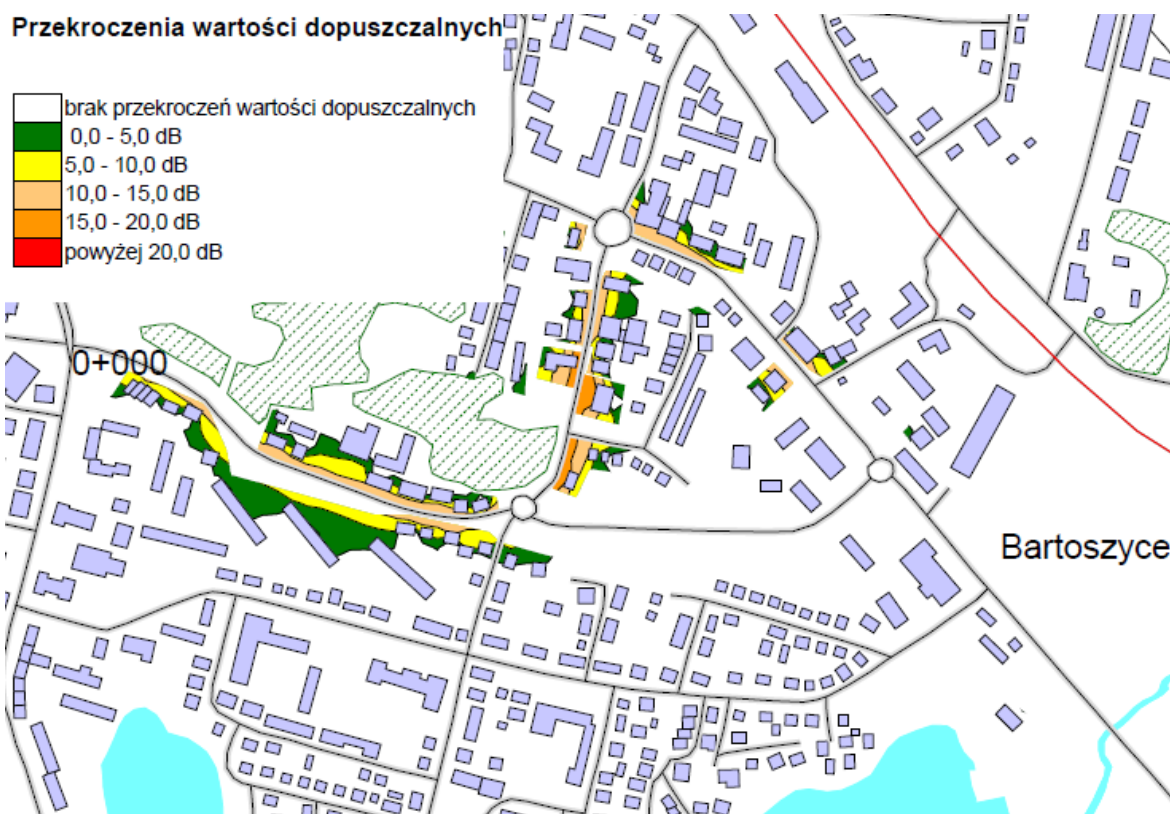
3.2. Naruszenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku wraz z zakresem naruszenia

Wykonane przez zarządców dróg wojewódzkich i krajowych w 2012 roku mapy akustyczne obrazują zagrożenie środowiska hałasem, wykorzystując dla oceny dokuczliwości hałasu wskaźnik L_{DWN} oraz dla oceny zakłócenia snu wskaźnik L_N . Jednym z efektów opracowanych w wersji cyfrowej strategicznych map akustycznych są tzw. mapy terenów zagrożonych hałasem, na których zostały przekroczone poziomy dopuszczalne określone dla wskaźników długookresowych L_{DWN} i L_N .

Mapy terenów zagrożonych hałasem przedstawiają obszary, na których występują przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu w następujących przedziałach:

- a) **0 – 5 dB,**
- b) **5 – 10 dB,**
- c) **10 –15 dB,**
- d) **15 – 20 dB,**
- e) **powyżej 20 dB**

Rysunek 3. Przykładowy fragment mapy przekroczeń poziomów dopuszczalnych hałasu.



Źródło: „Sporządzenie map akustycznych dla 15 odcinków dróg wojewódzkich zlokalizowanych na terenie 11 miast: Bartoszyce, Działdowo, Iława, Kętrzyn, Lidzbark Warmiński, Lubawa, Morąg, Mrągowo, Nidzica, Orneta, Pasłęk o łącznej długości ok. 30 km”

Rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 1 października 2012 r. zmieniającym Rozporządzenie w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku zostały ustalone nowe normy dla hałasu komunikacyjnego.

Obecnie w Rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. z 2014 r., poz. 112) przyjęto mniej restrykcyjne dopuszczalne poziomy hałasu (por. Tabela 6).

Zmiana przepisów odnośnie dopuszczalnych poziomów hałasu spowodowała, że część informacji zawartych w wykonanych mapach akustycznych stała się nieaktualna. Dotyczy to przede wszystkim map przekroczeń dopuszczalnego poziomu hałasu, na podstawie których tworzy się programy ochrony środowiska przed hałasem.

W ramach niniejszego Programu, na etapie przygotowania danych wejściowych, dokonano aktualizacji map przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu dla map akustycznych wykonanych dla dróg wojewódzkich i krajowych.

Szczegółowe analizy przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu po aktualizacji przedstawiono w Częściach II i III dotyczących dróg wojewódzkich oraz krajowych objętych zakresem Programu (Tabele 12 i 15).

3.3. Wyszczególnienie podstawowych kierunków i zakresu działań niezbędnych do przywrócenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku

Poniżej wyszczególniono kierunki niezbędne do przywrócenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku. Zastosowano podział na konkretne zadania.

- 1) Zadania główne (inwestycyjne - antyhałasowe), w tym:
 - ❖ remont nawierzchni drogowej,
 - ❖ wprowadzenie ograniczenia prędkości ruchu.
- 2) Zadania wspomagające program (prewencyjne):
 - ❖ kontrola przestrzegania przepisów odnośnie prędkości ruchu,
 - ❖ kontrola stanu nawierzchni drogowej,
 - ❖ uwzględnianie zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu dla nowotworzonych planów zagospodarowania przestrzennego, w tym:
 - stosowanie w planowaniu przestrzennym zasad strefowania (w odniesieniu do terenów niezagospodarowanych),
 - wykorzystywanie map akustycznych w pracach planistycznych,
 - wprowadzanie do planów zapisów dotyczących klasyfikacji terenów pod względem akustycznym,
 - w strefach o udokumentowanej uciążliwości hałasu powodowanej trasami komunikacyjnymi wprowadzanie, w stosunku do nowej zabudowy mieszkaniowej, wymogu stosowania elementów chroniących przed hałasem środowiskowym (np.: ekrany na elewacji budynku, rozpraszające elementy fasad, ekrany wzdłuż ścian szczytowych budynków).

- 3) Wykonanie przeglądu ekologicznego, który będzie miał za zadanie określić, czy na danym rejonie konieczne jest (w przypadku stwierdzenia na etapie Programu, braku możliwości zmniejszenia hałasu) wprowadzenie obszaru ograniczonego użytkowania.

Z powyższego zestawienia wynika, że do zadań głównych przedmiotowego dokumentu zakwalifikowano działania, które skutkować będą obniżeniem poziomu hałasu wzdłuż konkretnych odcinków dróg. Zadania wspomagające Program opierają się na działaniach, których realizacja jest konieczna, aby docelowo zmniejszać, wielkość emisji hałasu do środowiska. Ich celem będzie również zwiększenie świadomości zagrożenia hałasem i jego wpływu na zdrowie człowieka.

Wybór zadań oraz terminy ich realizacji zostały dobrane w ten sposób, aby uwzględniać wpływ zrealizowanych, aktualnie realizowanych oraz przyszłych inwestycji (niewynikających z Programu) na klimat akustyczny w danym rejonie. Podyktowane jest to zarówno względami ekonomicznymi jak i brakiem możliwości "cofnięcia" działań zaplanowanych i zrealizowanych w ramach Programu.

Należy zaznaczyć, że Program nie obejmuje terenów, dla których mapy akustyczne straciły ważność ze względu na zmianę kategorii lub przebiegu rozpatrywanego odcinka drogowego.

3.4. Termin realizacji Programu, w tym terminy realizacji poszczególnych zadań

W poniższej tabeli zaproponowano ogólny sposób ustalania planów działań wraz z określeniem terminu ich realizacji.

Tabela 3. Zestawienie okresów operacyjnych Programu ochrony środowiska przed hałasem

Okres	Zadanie	Lata
Krótkoterminowy	Zadania wspomagające Program na terenach, na których występują przekroczenia poziomów dopuszczalnych hałasu w dowolnym zakresie. Zadania główne - antyhałasowe na terenach, na których występują przekroczenia poziomów dopuszczalnych powyżej 5 dB. Wykonanie przeglądu ekologicznego na terenach, na których stwierdzono brak możliwości zastosowania środków ochrony przed hałasem.	2015-2019
Długoterminowy - wraz z aktualizacją Programu	Zadania, których realizacja nie jest możliwa, lub jest niewskazana w okresie krótkoterminowym, a także kontynuacja działań realizowanych w okresie krótkoterminowym	po 2020

Przyjęto, generalną zasadę, że dla terenów, dla których przekroczenia poziomu hałasu są najmniejsze (zakres 0-5 dB) i mieszczą się w granicy błędu mapy akustycznej, należy zastosować zadania prewencyjne. Wynika to z faktu, iż przyjęty zakres 5-cio decybelowy zawiera w sobie również przekroczenia niższego rzędu.

3.5. Koszty realizacji Programu w tym koszty realizacji poszczególnych zadań

W tabeli poniżej przedstawiono szacunkowe koszty jednostkowe zadań antyhałasowych.

Tabela 4. Szacunkowe koszty jednostkowe rozpatrywanych zadań antyhałasowych

Zadanie	Koszt jednostkowy (netto)
Remont nawierzchni drogowej	150 zł / m ²
Sporządzenie przeglądu ekologicznego	10 tys. zł / km
Ograniczenie prędkości ruchu (oznakowanie)	5 tys. zł / odcinek

Przedstawione szacunkowe koszty jednostkowe opierają się na informacjach uzyskanych od producentów mieszanek bitumicznych oraz danych dostępnych na stronach internetowych zarządców dróg.

Większość proponowanych zadań antyhałasowych nie jest związana z koniecznością ponoszenia dodatkowych kosztów (planowanie przestrzenne, przeglądy stanu nawierzchni, kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości), w związku z powyższym nie zostały one wymienione w powyższej tabeli.

Szacunkowy koszt realizacji zadań Programu wyniesie:

- ❖ remonty nawierzchni drogowych: **ok. 3 mln zł**
- ❖ ograniczenie prędkości ruchu: **5 tys. zł**
- ❖ przeglądy ekologiczne: **20 tys. zł**

Szacunkowy łączny koszt Programu w latach **2015-2019** wyniesie, ok. **3,25 mln zł.**

Szczegółowe informacje znajdują się w Rozdziałach II i III.

3.6. Źródła finansowania Programu

Finansowanie działań niniejszego Programu spoczywa na jednostkach zobowiązanych do ich realizacji. Dodatkowych źródeł finansowania wskazane jednostki mogą szukać wśród funduszy unijnych (np. fundusze strukturalne, Fundusz Spójności), środków Narodowego i Wojewódzkiego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej, kredytów bankowych oraz dotacji z budżetu centralnego.

➤ Kredyty bankowe

Bank Ochrony Środowiska posiada **KREDYT INWESTYCYJNY z linii CEB4 JST - Kredyt CEB** dla podmiotów segmentu finansów publicznych. Kredyt umożliwia finansowanie w zakresie inwestycji z zakresu ochrony środowiska (m.in. inwestycje związane z ochroną przed hałasem) oraz inwestycje mające na celu poprawę jakości życia (m.in. budowa i modernizacja lokalnych sieci drogowych i komunalnych).

Maksymalny udział w finansowaniu projektów realizowanych przez jednostki samorządu terytorialnego i przedsiębiorstwa komunalne wynosi 50%.

➤ **Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej (NFOŚiGW)**

Główną formą dofinansowania działań przez NFOŚiGW są oprocentowane pożyczki i dotacje. Planowanie i realizacja dofinansowania przedsięwzięć odbywa się, zgodnie z preferencjami, wg listy programów priorytetowych. Jako priorytetowe traktuje się w szczególności te przedsięwzięcia, których realizacja wynika z konieczności wypełnienia zobowiązań Polski wobec Unii Europejskiej. W ramach funduszu działa program LIFE+ (obecnie w perspektywie budżetowej 2014 – 2020). Program zawierać będzie podprogramy:

- ❖ *podprogram działań na rzecz środowiska,*
- ❖ *podprogram działań na rzecz klimatu*

Projekty związane z ochroną przed hałasem będą mogły być realizowane w ramach podprogramu ochrona środowiska lub w ramach zintegrowanych projektów. Maksymalny poziom współfinansowania wyniesie 70% kosztów kwalifikowanych.

➤ **Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej (WFOŚiGW)**

Co roku WFOŚiGW w Olsztynie publikuje listę przedsięwzięć priorytetowych, w ramach których będą udzielane dotacje lub pożyczki w danym roku. Na 2014 r. nie zaplanowano szczególnych przedsięwzięć z zakresu ochrony przed hałasem. Należy nadmienić, że WFOŚiGW w Olsztynie dofinansowywał zadanie związane utworzeniem niniejszego Programu.

➤ **Programy operacyjne**

Pomoc finansowa przyznawana przez UE z Funduszy Europejskich podzielona jest sektorowo na poszczególne programy pomocnicze (operacyjne), z których korzysta dany kraj wspólnoty. Fundusze te stanowią narzędzia realizacji Narodowej Strategii Spójności. Każdy z tych programów określa, na jakie rodzaje przedsięwzięć przewiduje się udzielenie wsparcia finansowego i podmioty, które mogą ubiegać się o dotacje. Obecnie funkcjonują następujące programy:

- ❖ *Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko,*
- ❖ *Program Kapitał Ludzki,*
- ❖ *Program Innowacyjna Gospodarka,*
- ❖ *Program Rozwój Polski Wschodniej,*
- ❖ *Program Pomoc Techniczna 2007÷2013,*
- ❖ *Programy współpracy międzynarodowej i międzyregionalnej.*

Po przeanalizowaniu niniejszych programów można stwierdzić, że tylko Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko przewiduje możliwość dofinansowania z zakresu ochrony przed hałasem.

3.7. Wskazanie rodzajów informacji i dokumentów wykorzystanych do kontroli i udokumentowania realizacji Programu

Program ochrony środowiska przed hałasem określany jest w drodze uchwały przez sejmik województwa. Obowiązki pozostałych organów wskazanych w Programie dotyczą głównie przedkładania informacji o wydawanych decyzjach i aktach prawa miejscowego mających wpływ na realizację Programu.

Uprawnienie organu przyjmującego Program do żądania takich informacji ma za zadanie zwiększyć możliwości całościowej oceny sytuacji wpływającej na przekroczenie standardów środowiska i szybsze podejmowanie właściwych rozstrzygnięć.

Sejmik województwa uzyskuje informacje także od podmiotów zobowiązanych do realizacji zadań Programu, tj. zarządców dróg oraz wskazanych organów, co zostało wyszczególnione w II i III części Programu.

Podmioty odpowiedzialne za realizację zadań przewidzianych w Programie są zobowiązane przekazywać marszałkowi województwa w terminie do 31 marca każdego roku raport z realizacji Programu za rok ubiegły.

4. CZĘŚĆ WYSZCZEGÓLNIAJĄCA OGRANICZENIA I OBOWIĄZKI WYNIKAJĄCE Z REALIZACJI PROGRAMU

4.1. Ograniczenia i obowiązki podmiotów uczestniczących w realizacji Programu

Do obowiązków organów administracji, w szczególności starostów, wójtów, burmistrzów lub prezydentów miast oraz Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Olsztynie, należy przekazywanie do organu przyjmującego Program informacji o wydawanych decyzjach dla odcinków dróg objętych niniejszym Programem, mających wpływ na realizację niniejszego Programu, w tym przede wszystkim na emisję hałasu do środowiska.

Organami administracji odpowiedzialnymi za wydawanie aktów prawa miejscowego w zakresie związanym z realizacją Programu są: rady gmin, w obszarze, których położone są tereny objęte zakresem Programu (miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego) oraz rady powiatów (ustanawianie obszarów ograniczonego użytkowania). Funkcje kontrolne w stosunku do zarządzającego drogą pełni natomiast wojewódzki inspektorat ochrony środowiska.

Organy administracji publicznej są również zobowiązane do prowadzenia odpowiedniej polityki w zakresie planowania przestrzennego. Szczegółowe zasady uwzględniania zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu dla nowotworzonych planów zagospodarowania przestrzennego, opisano w IV Części Programu.

Za realizację zadań w ramach niniejszego Programu odpowiedzialny będzie zarządca infrastruktury drogowej. Od zarządcy objętego zakresem Programu, wymagane jest sporządzanie i przedkładanie marszałkowi województwa do końca marca rocznych raportów za rok poprzedni z przebiegu prac nad realizacją Programu. Ponadto zarządca analizowanych odcinków dróg wojewódzkich powinien wykonywać pomiary hałasu na wyszczególnionych w Programie odcinkach, przed podjęciem działań oraz po zrealizowaniu zadań wskazanych w niniejszym opracowaniu. Wyniki pomiarów należy przekazywać w rocznych sprawozdaniach do właściwych organów administracji. Służą one wykazaniu celowości i skuteczności zaproponowanych metod ochrony przed hałasem. Przekazane raporty stanowią podstawę do sporządzenia oceny realizacji działań, zaproponowanych w ramach niniejszego opracowania, przy sporządzaniu aktualizacji Programu.

Tabela 5. Ograniczenia i obowiązki podmiotów uczestniczących w realizacji Programu

Lp.	Opis	Podmioty zobowiązane do realizacji
1.	Realizacja działań naprawczych w ramach Programu	zarządzający drogą
2.	Uchwalanie aktów prawa miejscowego w zakresie związanym z realizacją Programu	rady gmin, rady miast, rady powiatów, sejmik województwa
3.	Kontrola zarządzającego analizowanymi odcinkami dróg wojewódzkich	wojewódzki inspektor ochrony środowiska
4.	Prowadzenie odpowiedniej polityki w zakresie planowania przestrzennego	rady miast, rady gmin
5.	Sporządzanie i przedkładanie Marszałkowi Województwa Wielkopolskiego rocznych raportów z przebiegu prac nad realizacją Programu (do końca marca za rok poprzedni)	zarządzający drogą, wójtowie, burmistrzowie i prezydenci miast, starostowie
6.	Wykonywanie pomiarów hałasu przed podjęciem działań określonych w ramach Programu (ekrany akustyczne, remonty nawierzchni drogowej) oraz po ich zrealizowaniu	zarządzający drogą

4.2. Podmioty korzystające ze środowiska i ich obowiązki

Ustawa *Poś* określa szereg warunków dotyczących użytkowania instalacji, których funkcjonowanie może mieć wpływ na środowisko oraz wskazuje obowiązki ciążące na użytkownikach tych instalacji, których należy w tym przypadku utożsamiać z zarządcami.

Należy tu wymienić przede wszystkim postanowienia:

- ❖ *art. 141 Poś*, stanowiący o obowiązku dotrzymania standardów emisji hałasu,
- ❖ *art. 144 Poś*, nakładający obowiązek takiego użytkowania urządzeń, które nie będzie powodować przekroczeń w zakresie standardów jakości środowiska,
- ❖ *art. 147 Poś*, nakładający obowiązek prowadzenia okresowych (ust. 1) lub ciągłych (ust. 2) pomiarów poziomu hałasu, przy zastrzeżeniu, że pomiary te powinny być prowadzone przez odpowiednio przygotowane laboratoria (*art. 147a Poś*), a wyniki pomiarów winny być ewidencjonowane i przechowywane przez okres co najmniej 5 lat (ust. 6),
- ❖ *art. 149 ust. 1 Poś*, określający obowiązek przedstawienia wyników przeprowadzonych pomiarów właściwemu organowi ochrony środowiska oraz wojewódzkiemu inspektoratowi ochrony środowiska,
- ❖ *art. 152 Poś*, stwierdzający obowiązek zgłoszenia do eksploatacji inwestycji niewymagającej pozwolenia, mogącej jednak negatywnie oddziaływać na środowisko.

Przestrzeganie wymogów ochrony środowiska, w odniesieniu do obiektów infrastruktury komunikacyjnej, spoczywa na zarządzających tymi obiektami (*art. 139 Poś*).

Do obowiązków zarządcy należy:

- ❖ stosowanie zabezpieczeń akustycznych i właściwej organizacji ruchu w celu ochrony środowiska przed zanieczyszczeniem hałasem (*art. 173 Poś*),

- ❖ dotrzymanie standardów jakości środowiska, tj. dopuszczalnych poziomów hałasu (*art. 174 Poś*),
- ❖ prowadzenie okresowych lub ciągłych pomiarów hałasu (*art. 175 Poś*) oraz przedstawienia wyników przeprowadzonych pomiarów właściwemu organowi ochrony środowiska i wojewódzkiemu inspektoratowi ochrony środowiska (*art. 177 ust. 1 Poś*),
- ❖ sporządzanie co 5 lat map akustycznych dla terenów położonych w otoczeniu obiektów mogących negatywnie wpływać na środowisko (*art. 179 ust. 1 i 3 Poś*), 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 Poś*),
- ❖ niezwłoczne przedkładanie 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 Poś*).

Zgodnie z wyżej przytoczonymi przepisami ustawy *Poś* przyjmuje się, że realizacja zadań składających się na niniejszy Program spoczywa w okresie jego realizacji na zarządcy odcinków dróg objętych zakresem niniejszego Programu.

5. UZASADNIENIE ZAKRESU OKREŚLONYCH ZAGADNIENI

5.1. Przepisy prawa mające wpływ na stan akustyczny środowiska

➤ **Dyrektywa 2002/49/WE**

Podstawowym przepisem europejskim odnoszącym się do problematyki ochrony przed hałasem jest Dyrektywa 2002/49/WE Parlamentu Europejskiego oraz Rady Unii Europejskiej z dnia 25 czerwca 2002r. w sprawie oceny i zarządzania poziomem hałasu w środowisku.

Dyrektywa wprowadziła trzy podstawowe, następujące po sobie, rodzaje aktywności:

- ❖ ustalenie i przyjęcie przez Państwa Członkowskie wspólnych wskaźników oceny hałasu i wspólnych europejskich metod ich wyznaczania (*art. 5 i 6 Dyrektywy*),
- ❖ sporządzenie strategicznych map akustycznych dla wyznaczonych wg jednolitego kryterium obszarów (*art. 7 Dyrektywy*),
- ❖ opracowanie w oparciu o sporządzone mapy i realizacja wieloletnich programów ochrony środowiska przed hałasem (*art. 8 Dyrektywy*) tzw. „planów działań”.

W oparciu o strategiczną mapę akustyczną Państwa Członkowskie zobowiązane są przyjąć Plany Działań zmierzające do: „zapobiegania powstawania hałasu w środowisku i obniżania jego poziomu tam, gdzie jest to konieczne, zwłaszcza tam, gdzie oddziaływanie hałasu może powodować szkodliwe skutki dla ludzkiego zdrowia, oraz zachowanie jakości klimatu akustycznego środowiska tam, gdzie jest ona jeszcze właściwa”.

Poza powyższymi trzema rodzajami działań w zakresie ochrony środowiska przed hałasem, *Dyrektywa* wprowadza także dalsze regulacje takie jak:

- ❖ zasady informowania społeczeństwa o stanie klimatu akustycznego środowiska oraz zrealizowanych planach działań (*art. 9 Dyrektywy*),
- ❖ obowiązek przekazywania Komisji informacji na temat realizowanych planów działań (*art. 10 Dyrektywy*).

Plany, o których mowa, mają także służyć ochronie obszarów ciszy przed zwiększeniem hałasu i muszą spełniać minimalne wymagania określone w załączniku nr V do *Dyrektywy 2002/49/WE*.

➤ **Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2013 r., poz. 1232 ze zm.)**

Podstawę prawną tworzenia programu w formie prawa miejscowego stanowi *art. 84 ust. 1 Poś*:

„(...)W celu doprowadzenia do przestrzegania standardów jakości środowiska w przypadkach wskazanych ustawą lub przepisami szczególnymi,

w drodze **aktu prawa miejscowego**, tworzone są programy. Programy są publikowane w wojewódzkich dziennikach urzędowych.”(...)

Zasadnicza część regulacji dotyczących ochrony środowiska przed hałasem zawarta jest w Dziale V ustawy *Poś*.

Art. 117 Poś stanowi, że oceny stanu akustycznego środowiska i obserwacji zmian dokonuje się w ramach państwowego monitoringu środowiska na podstawie wyników pomiarów poziomów hałasu określonych wskaźnikami hałasu L_{DWN} i L_N oraz z uwzględnieniem pozostałych danych, w szczególności demograficznych oraz dotyczących sposobu zagospodarowania i użytkowania terenu.

Natomiast *art. 119 ust. 1 Poś* ustawy wskazuje, że programy ochrony środowiska przed hałasem tworzy się dla terenów, na których poziom hałasu przekracza poziom dopuszczalny, celem dostosowania poziomu hałasu do dopuszczalnego.

Dla aglomeracji o liczbie mieszkańców większej niż 100 tysięcy programy uchwała rada powiatu, natomiast organem właściwym dla przyjęcia programu dla terenów poza aglomeracjami jest sejmik województwa (*art. 119 ust. 2 Poś*).

Inne wymagania względem tworzenia programu ochrony środowiska przed hałasem to:

- zapewnienie możliwości udziału społeczeństwa w postępowaniu, którego przedmiotem jest sporządzenie programu ochrony środowiska przed hałasem, (*art. 119 ust. 2a Poś*)
- uchwalenie programu ochrony środowiska przed hałasem w ciągu jednego roku od dnia przedstawienia mapy akustycznej, (*art. 119 ust. 5 Poś*),
- obowiązek aktualizacji programu ochrony środowiska przed hałasem, co najmniej raz na pięć lat, a także w przypadku wystąpienia okoliczności uzasadniających zmianę planu lub harmonogramu realizacji. (*art. 119 ust. 6 Poś*)

W procesie tworzenia programu udział wziąć powinni również zarządzający obiektami (drogi), których eksploatacja może powodować negatywne oddziaływanie na środowisko.

Program ochrony środowiska przed hałasem przyjmowany jest przez sejmik województwa na podstawie *art. 84* oraz *119 ust. 2 Poś* w formie uchwały. Marszałek województwa, przekazuje go wojewódzkiemu inspektorowi ochrony środowiska niezwłocznie po uchwaleniu programu przez sejmik województwa (*art. 120 ust. 3 Poś*).

Jeżeli z postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko, z analizy porealizacyjnej albo z przeglądu ekologicznego wynika, że mimo zastosowania dostępnych rozwiązań technicznych, technologicznych i organizacyjnych nie mogą być dotrzymane standardy jakości środowiska poza trasą komunikacyjną, tworzy się obszar ograniczonego użytkowania (*art. 135 ust. 1 Poś*).

Art. 147a Poś nakłada obowiązek wykonywania pomiarów przez akredytowane laboratoria. Natomiast *art. 149 ust. 1 Poś* określa obowiązek przedstawienia wyników przeprowadzonych pomiarów właściwemu organowi ochrony środowiska oraz wojewódzkiemu inspektoratowi ochrony środowiska.

Zgodnie z *art. 150 ust. 1 Poś* jeśli przeprowadzona kontrola wykazała przekroczenie standardów emisyjnych organ ochrony środowiska może, w drodze decyzji, nałożyć obowiązek prowadzenia dodatkowych pomiarów wielkości emisji.

Obszar ograniczonego użytkowania dla przedsięwzięcia mogącego zawsze znacząco oddziaływać na środowisko w rozumieniu ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, lub dla zakładów, lub innych obiektów, gdzie jest eksploatowana instalacja, która jest kwalifikowana jako takie przedsięwzięcie, tworzy sejmik województwa, w drodze uchwały (*art. 135 ust. 2 Poś*).

Obszar ograniczonego użytkowania dla zakładów lub innych obiektów, niewymienionych powyżej, tworzy rada powiatu w drodze uchwały (*art. 135 ust. 3 Poś*).

Organy, o których mowa w *art. 135 ust. 2 i 3 Poś*, tworząc obszar ograniczonego użytkowania, określają granice obszaru, ograniczenia w zakresie przeznaczenia terenu, wymagania techniczne dotyczące budynków oraz sposób korzystania z terenów wynikające z postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko lub analizy porealizacyjnej albo przeglądu ekologicznego (*art. 135 ust. 3a Poś*).

Do czasu ustanowienia obszaru ograniczonego użytkowania zawiesza się postępowanie w sprawie wydania pozwolenia na budowę lub udzielenia zgody na zmianę sposobu użytkowania obiektu budowlanego, umożliwiającej realizację przedsięwzięcia, o którym mowa w *art. 135 ust. 1 Poś* (*art. 135 ust. 4 Poś*).

Jeżeli obowiązek utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania wynika z postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko, dla przedsięwzięcia polegającego na budowie drogi krajowej w rozumieniu ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2013 r., poz. 260 z późn. Zm.) obszar ograniczonego użytkowania wyznacza się na podstawie analizy porealizacyjnej z uwzględnieniem dokumentacji, o której mowa w *ust. 5a*. W decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej nakłada się obowiązek sporządzenia analizy porealizacyjnej po upływie 1 roku od dnia oddania obiektu do użytkowania i jej przedstawienia w terminie 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania (*art. 135 ust. 5 Poś*).

Tworząc obszar ograniczonego użytkowania określa się jego granice, ograniczenia w zakresie przeznaczenia terenu, wymagania techniczne dotyczące budynków oraz sposób korzystania z terenu.

Wprowadzenie obszaru ograniczonego użytkowania powoduje w konsekwencji ograniczenie w sposobie korzystania z nieruchomości przez ich właścicieli, użytkowników wieczystych oraz osoby, którym przysługuje prawo rzeczowe do nieruchomości.

Zapisy dotyczące obszarów ograniczonego użytkowania uwzględnia się w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego oraz w decyzjach o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu.

Zgodnie z *art. 136 ust. 1 i 2 Poś* w razie ograniczenia sposobu korzystania ze środowiska w wyniku ustanowienia obszaru ograniczonego użytkowania właściwymi w sprawach spornych dotyczących wysokości odszkodowania lub wykupu nieruchomości są sądy powszechne. Obowiązany do wypłaty odszkodowania lub wykupu nieruchomości jest ten, którego działalność spowodowała wprowadzenie ograniczeń w związku z ustanowieniem obszaru ograniczonego użytkowania.

Działania planistyczne w zakresie ochrony przed hałasem mają swoje uzasadnienie prawne w *art. 72 Poś*, który wskazuje, że w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gmin i w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zapewnia się warunki utrzymania równowagi przyrodniczej i racjonalną gospodarkę zasobami środowiska, w szczególności przez uwzględnianie potrzeb ochrony przed hałasem.

W sytuacji, gdy działania naprawcze zawierają konieczność realizacji działań inwestycyjnych, a Program ochrony środowiska przed hałasem zostanie uchwalony przez sejmik województwa, zapisy te muszą być uwzględnione w planach zagospodarowania przestrzennego. Obydwa akty mają rangę aktów prawa miejscowego i nie mogą być ze sobą sprzeczne.

Art. 114 ust. 1 Poś zobowiązuje organ sporządzający miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego do uwzględnienia różnych funkcji i zagospodarowania terenu, a więc również dopuszczalnych poziomów hałasu. Brak uwzględnienia tych wskazań w planie zagospodarowania przestrzennego może stanowić podstawę do zakwestionowania prawidłowości jego opracowania, przy wykorzystaniu środków prawnych określonych w ustawie o planowaniu przestrzennym.

➤ ***Ustawa dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2013 r., poz. 1235 ze zm.)***

Ustawa dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko ma na celu usprawnienie procedur związanych ocenami oddziaływania na środowisko. Zgodnie z nią każdy ma prawo do informacji o środowisku i jego ochronie (na warunkach określonych ustawą – *art. 4 OoŚ*).

Podanie informacji do publicznej wiadomości realizuje się poprzez (*art. 3 OOS*):

- ❖ udostępnienie informacji na stronie Biuletynu Informacji Publicznej, organu właściwego w sprawie,
- ❖ ogłoszenie informacji, w sposób zwyczajowo przyjęty, w siedzibie organu właściwego w sprawie,
- ❖ ogłoszenie informacji przez obwieszczenie w sposób zwyczajowo przyjęty w miejscu planowanego przedsięwzięcia, a w przypadku projektu dokumentu wymagającego udziału społeczeństwa – w prasie o odpowiednim do rodzaju dokumentu zasięgu,
- ❖ w przypadku gdy siedziba organu właściwego w sprawie mieści się na terenie innej gminy niż gmina właściwa miejscowo ze względu na przedmiot postępowania – także przez ogłoszenie w prasie lub w sposób zwyczajowo przyjęty w miejscowości lub miejscowościach właściwych ze względu na przedmiot postępowania.

Organy administracji są obowiązane do udostępniania każdemu informacji o środowisku i jego ochronie znajdujących się w ich posiadaniu lub które są dla nich przeznaczone (*art. 8 OOS*).

Udostępnianiu podlegają m. in.:

- ❖ środki administracyjne, polityki, przepisy prawne dotyczące środowiska i gospodarki wodnej, plany, programy oraz porozumienia w sprawie ochrony środowiska, a także działania wpływające lub mogące wpłynąć na elementy środowiska (...).

Udział społeczeństwa w opracowywaniu dokumentów opisano w Rozdziale 3 ustawy. Zgodnie z tym, organ opracowujący projekt dokumentu podaje do publicznej wiadomości informacje o:

- ❖ przystąpieniu do opracowywania projektu dokumentu i o jego przedmiocie,
- ❖ możliwościach zapoznania się z niezbędną dokumentacją sprawy oraz o miejscu, w którym jest ona wyłożona do wglądu,
- ❖ możliwości składania uwag i wniosków,
- ❖ sposobie i miejscu składania uwag i wniosków, wskazując jednocześnie co najmniej 21-dniowy termin ich składania,
- ❖ organie właściwym do rozpatrzenia uwag i wniosków.

Uwagi i wnioski mogą być wnoszone w formie pisemnej, ustnie do protokołu oraz za pomocą środków komunikacji elektronicznej (*art. 40 OOS*).

Strategiczna ocena oddziaływania na środowisko to postępowanie w sprawie oceny oddziaływania na środowisko skutków realizacji polityki, strategii, planu lub programu, obejmujące w szczególności:

- ❖ uzgodnienie z regionalnym dyrektorem ochrony środowiska stopnia szczegółowości informacji zawartych w prognozie oddziaływania na środowisko,

- ❖ sporządzenie prognozy oddziaływania na środowisko,
- ❖ uzyskanie wymaganych ustawą opinii od regionalnego dyrektora ochrony środowiska oraz od państwowego wojewódzkiego inspektora sanitarnego,
- ❖ zapewnienie możliwości udziału społeczeństwa w postępowaniu;

Przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko wymagają projekty (*art. 46 i 47 OoŚ*):

- ❖ studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego oraz miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego,
- ❖ polityk, strategii, planów lub programów wyznaczających ramy dla późniejszej realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko,
- ❖ polityk, strategii, planów lub programów innych niż wymienione, których realizacja może spowodować znaczące oddziaływanie na obszar Natura 2000 jeżeli nie są one bezpośrednio związane z ochroną obszaru Natura 2000 lub nie wynikają z tej ochrony.

Jednocześnie możliwe jest odstępnie od obowiązkowej strategicznej oceny oddziaływania na środowisko, – ale jedynie dla dokumentów sektorowych, tj. polityk, strategii, planów lub programów w dziedzinie przemysłu, energetyki, transportu, telekomunikacji, gospodarki wodnej, gospodarki odpadami, leśnictwa, rolnictwa, rybołówstwa, turystyki i wykorzystywania terenu, opracowywanych lub przyjmowanych przez organy administracji, wyznaczających ramy dla późniejszej realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko. Podmiot właściwy do opracowania danego dokumentu może odstąpić od przeprowadzenia postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko, jeżeli uzna, iż realizacja tego dokumentu nie spowoduje znaczącego oddziaływania na środowisko (*art. 48 OoŚ*).

5.2. Rozporządzenia Ministra Środowiska

Artykuł 119 ust.1 Poś określa, dla jakich obszarów należy tworzyć program ochrony środowiska przed hałasem. Natomiast szczegółowe kryteria dotyczące planów działań, opis procedur i toku postępowania znajdują się w Rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 14 października 2002 r. *w sprawie szczegółowych wymagań, jakim powinien odpowiadać program ochrony środowiska przed hałasem* (Dz. U. z 2002 r., nr 179, poz. 1498). Dodatkowo programy muszą być zgodne z Rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. *w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku* (Dz. U. z 2014 r., poz. 112) oraz Rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 1 października 2007 r. *w sprawie szczegółowego zakresu danych ujętych na mapach akustycznych oraz ich układu i sposobu prezentacji* (Dz. U. z 2007 r., nr 187, poz. 1340).

Poniżej zestawiono wymienione przepisy wykonawcze wraz z opisem najważniejszych założeń.

➤ **Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 14 października 2002 r. w sprawie szczegółowych wymagań, jakim powinien odpowiadać program ochrony środowiska przed hałasem (Dz. U. z 2002 r., nr 179, poz. 1498)**

Rozporządzenie ministra środowiska z dnia 14 października 2002 r. w sprawie szczegółowych wymagań, jakim powinien odpowiadać program ochrony środowiska przed hałasem jest wynikiem delegacji zawartej w *art. 119 ust. 3 Poś* i jest podstawowym przepisem określającym zasady wykonania programu ochrony środowiska przed hałasem. Zgodnie z Rozporządzeniem Program ochrony środowiska przed hałasem musi składać się z:

1. *Części opisowej;*
2. *Części wyszczególniającej ograniczenia i obowiązki wynikające z realizacji programu;*
3. *Części uzasadniającej zakres zagadnień objętych programem.*

Omawiane rozporządzenie odnosi się także do harmonogramu realizacji poszczególnych zadań. Harmonogram ten determinowany być winien wielkością przekroczeń w zależności od przeznaczenia terenu, na którym przekroczenia są notowane. Pomocą w ustalaniu kolejności działań ochronnych jest wprowadzony do niniejszego rozporządzenia tzw. **wskaźnik M**.

Wskaźnik M ma postać:

$$M = 0.1 \cdot m \cdot (10^{0.1 \cdot \Delta L} - 1)$$

gdzie:

M - wartość wskaźnika,

ΔL - wielkość przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu dB,

m - liczba mieszkańców na terenie o przekroczonym poziomie dopuszczalnym.

Z podanej definicji wynika, że wskaźnik M należy obliczyć w odniesieniu do (bliżej nieokreślonego) terenu mieszkaniowego, uwzględniając ilość mieszkańców i wielkość przekroczeń.

Wskaźnik M jest wielkością bezwymiarową, wiążącą wielkość przekroczeń z liczbą ludności przebywającej w obszarach, na których te przekroczenia występują.

Wskaźnik M przyjmuje wartość „0” na obszarach, na których nie ma mieszkańców lub nie ma przekroczeń wartości dopuszczalnych. Na pozostałych obszarach przyjmuje skończone wartości liczbowe.

Uzyskane wartości wskaźnika M stanowią o kolejności realizacji zadań programu na terenach mieszkaniowych. Kolejność ustala się zaczynając od terenów o najwyższej wartości wskaźnika M do terenów o wartości wskaźnika M najniższej.

W związku z tym, iż opracowanie Programu dla wskazanych dróg wojewódzkich i krajowych dotyczy oddzielnych ciągów drogowych, może zaistnieć problem w interpretacji rozpatrywania kolejności realizowania zaplanowanych działań w zależności od wielkości wskaźnika M.

W związku z powyższym oraz mając na uwadze przyjęte cele operacyjne (por. Tabela 3) proponuje się aby wszystkie działania, niezależnie od wartości wskaźnika M, wykonywane były we właściwych okresach operacyjnych.

➤ **Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. z 2014 r., poz. 112)**

Wskaźniki służące do realizacji długofalowej polityki hałasowej wprowadzono do polskiego ustawodawstwa Rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku w wyniku implementacji Dyrektywy 2002/49/WE.

Są to:

- ❖ **długookresowy średni poziom dźwięku A** wyrażony w decybelach (dB), wyznaczony w ciągu wszystkich dób w roku, z uwzględnieniem pory dnia, pory wieczoru oraz pory nocy, oznaczany w ustawie *Poś* jako L_{DWN} ,
- ❖ **długookresowy średni poziom dźwięku A** wyrażony w decybelach (dB), wyznaczony w ciągu wszystkich pór nocy w roku, oznaczany w ustawie *Poś* jako L_N .

Wskaźniki te, służą do opracowania szczegółowych rozwiązań programów ochrony środowiska przed hałasem.

Poziomy hałasu przyjmują różne wartości w zależności od:

- ❖ rodzaju źródła hałasu,
- ❖ funkcji urbanistycznej terenu.

Należy kierować się zasadą, że tereny, o których mowa w rozporządzeniu są terenami chronionymi z akustycznego punktu widzenia. Pozostałe tereny, którym nie przypisuje się poziomów dopuszczalnych nie podlegają prawnej ochronie przeciwdźwiękowej.

Tabela 6. Dopuszczalne poziomy hałasu w środowisku

Lp.	Przeznaczenie terenu	Dopuszczalny poziom hałasu w [dB]			
		Drogi lub linie kolejowe		Instalacje i pozostałe i obiekty i grupy źródeł hałasu	
		L_{DWN} przedział czasu odniesienia równy wszystkim dobom w roku	L_N przedział czasu odniesienia równy wszystkim porom nocy	L_{DWN} przedział czasu odniesienia równy wszystkim dobom w roku	L_N przedział czasu odniesienia równy wszystkim porom nocy
1	a) Obszary A ochrony uzdrowiskowej b) Tereny szpitali poza miastem	50	45	45	40

2	a) Tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej b) Tereny zabudowy związanej ze stałym lub wielogodzinnym pobytem dzieci i młodzieży c) Tereny domów opieki d) Tereny szpitali w miastach	64	59	50	40
3	a) Tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej i zamieszkania zbiorowego b) Tereny zabudowy zagrodowej c) Tereny rekreacyjno – wypoczynkowe d) Tereny mieszkaniowo – usługowe	68	59	55	45
4	Tereny w strefie śródmiejskiej miast powyżej 100 tys. mieszkańców	70	65	55	45

Należy również zwrócić uwagę, że Rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 1 października 2012 r. zmieniającym Rozporządzenie w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku zostały ustalone nowe normy dla hałasu komunikacyjnego. Obecnie są one mniej restrykcyjne.

Zmiana przepisów odnośnie dopuszczalnych poziomów hałasu spowodowała, że część informacji zawartych w wykonanych mapach akustycznych stała się nieaktualna. Dotyczy to przede wszystkim map przekroczeń dopuszczalnego poziomu hałasu, na podstawie których tworzy się programy ochrony środowiska przed hałasem.

Aktualizacji wymagały też informacje umieszczone na portalach map akustycznych, dane statystyczne obliczone na podstawie tych map, mapy wskaźnika M oraz mapy tzw. obszarów cichych (dotyczy tylko aglomeracji).

Zadania zawarte w niniejszym Programie uwzględniają aktualne wartości dopuszczalne poziomu hałasu.

- **Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 1 października 2007 r. w sprawie szczegółowego zakresu danych ujętych na mapach akustycznych oraz ich układu i sposobu prezentacji (Dz. U. z 2007 r., nr 187, poz. 1340)**

Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 1 października 2007 r. w sprawie szczegółowego zakresu danych ujętych na mapach akustycznych oraz ich układu i sposobu prezentacji dotyczy nie tylko zagadnień odnoszących się do map akustycznych, lecz także związanych z opracowywaniem programów ochrony środowiska przed hałasem.

Rozporządzenie to zawiera m.in. niezbędny zakres informacyjny, który powinna zawierać mapa akustyczna wykorzystywana do realizacji programu

naprawczego. Wprowadza ono między innymi przepis, że zakres danych części graficznej mapy akustycznej powinien także obejmować mapy zawierające proponowane kierunki zmian zagospodarowania przestrzennego, wynikające z potrzeb ochrony przed hałasem. Przepis ten, po raz pierwszy w naszym prawodawstwie, wprowadza obowiązek nie tylko poprawy stanu klimatu akustycznego, lecz także stosowania działań prewencyjnych.

5.3. Przepisy dotyczące emisji hałasu z instalacji i urządzeń w tym pojazdów, których funkcjonowanie ma negatywny wpływ na środowisko

Zgodnie z art. 155 Poś środki transportu powinny spełniać wymagania ochrony środowiska określone w ustawie oraz w przepisach odrębnych.

W odniesieniu do pojazdów drogowych mają tu zastosowanie poniższe przepisy prawne. Zgodnie z art. 66 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. *Prawo o ruchu drogowym* (Dz. U. z 2012 r., poz. 1137 ze zm.) pojazd uczestniczący w ruchu ma być tak zbudowany, wyposażony i utrzymany, aby korzystanie z niego: nie zakłócało spokoju publicznego przez powodowanie hałasu przekraczającego poziom określony w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (Dz.U. z 2013 r., poz. 951 ze zm.).

Tabela 7. Poziom hałasu pojazdów silnikowych

Lp.	Pojazd	Rodzaj silnika	
		o zapłonie iskrowym	o zapłonie samoczynnym
1	Motocykl z silnikiem o pojemności skokowej:		
	- nieprzekraczającej 125 cm ³ - większej niż 125 cm ³	94 dB 96 dB	- -
2	Samochód osobowy	93 dB	96 dB
3	Pojazd samochodowy o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 t, z wyjątkiem samochodu osobowego	93 dB	102 dB
4	Inny pojazd samochodowy	98 dB	108 dB

Zgodnie z § 9 ust. 1 ww. rozporządzenia pojazd powinien być tak zbudowany, wyposażony i utrzymany, aby poziom hałasu zewnętrznego mierzony podczas postoju pojazdu z odległości 0,5 m nie przekraczał:

- a) w odniesieniu do pojazdu, który był poddany badaniom homologacyjnym - wartości ustalonej w trakcie badań homologacyjnych o 5 dB (A),
- b) w odniesieniu do pozostałych pojazdów - wartości podanych w poniższej tabeli określającej poziom hałasu zewnętrznego pojazdów.

Dla ciągnika rolniczego, pojazdu wolnobieżnego poziom hałasu zewnętrznego mierzony podczas postoju pojazdu silnikowego z odległości 0,5 m nie może przekraczać 104 dB(A) (§ 45 ust. 1 ww. rozporządzenia), natomiast motoroweru – 90 dB (A) (§ 53 ust. 5 ww. rozporządzenia). Jednocześnie należy zaznaczyć,

że ustawowe wartości emisji hałasu z pojazdów nie są sprawdzane w ramach okresowej oceny stanu technicznego pojazdów dopuszczanych do ruchu drogowego.

Obecnie na szczeblu europejskim trwają prace dotyczące zmiany przepisów w zakresie emisji hałasu z pojazdów. Komisja Europejska przedstawiła wniosek, mający na celu ograniczenie hałasu emitowanego przez samochody osobowe, lekkie pojazdy dostawcze, autobusy, autokary oraz lekkie i ciężkie pojazdy ciężarowe.

W przypadku samochodów osobowych, lekkich pojazdów dostawczych, autobusów i autokarów dopuszczalne wartości hałasu byłyby obniżane w dwóch etapach, za każdym razem o 2 dB(A). W przypadku samochodów ciężarowych poziom redukcji wyniósłby 1 dB(A) w pierwszym etapie i 2 dB(A) w drugim etapie. Pierwszy etap zacząłby obowiązywać dwa lata po opublikowaniu tekstu (po jego zatwierdzeniu przez Parlament Europejski i państwa członkowskie), zaś drugi – po kolejnych trzech latach. Łącznie środki te umożliwią ograniczenie dokuczliwości hałasu wytwarzanego przez pojazdy o około 25%. Ponadto Komisja zamierza wprowadzić nowe, bardziej wiarygodne metody pomiaru emisji hałasu. Jednocześnie, proponuje się, aby pojazdy elektryczne i pojazdy hybrydowe z napędem elektrycznym były opcjonalnie wyposażone w generatory dźwięku, które uczynią te pojazdy bezpieczniejszymi.

5.4. Dane i wnioski wynikające ze sporządzonych map akustycznych

Jak już wspomniano podstawą opracowania „*Programu ochrony środowiska przed hałasem dla terenów poza aglomeracjami, położonych wzdłuż dróg krajowych oraz wojewódzkich na terenie województwa warmińsko-mazurskiego, o obciążeniu ponad 3 mln pojazdów rocznie, których eksploatacja spowodowała negatywne oddziaływanie akustyczne w wyniku przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu określonych wskaźnikami L_{DWN} i L_N* ” są mapy akustyczne wykonane dla dróg krajowych oraz wojewódzkich o natężeniu ruchu ponad 3 mln pojazdów rocznie.

Efektem opracowanych w wersji cyfrowej strategicznych map akustycznych jest informacja dotycząca m.in. lokalizacji terenów, na których zostały przekroczone wskaźniki L_{DWN} i L_N . Dane te oraz odpowiednie wnioski zostały przytoczone w Częściach II i III (Tabele nr 12 i 15).

Ze względu na fakt, iż mapy akustyczne dla dróg o natężeniu powyżej 3 mln pojazdów rocznie, wykonywane były po raz pierwszy, **nie ma możliwości przeprowadzenia analizy trendów zmian klimatu akustycznego**. Taka analiza powinna zostać wykonana podczas ustawowej aktualizacji map akustycznych.

5.5. Analiza materiałów, dokumentów i publikacji wykorzystanych w opracowaniu

Poniżej przedstawiono analizę dokumentów strategicznych wykorzystanych przy opracowywaniu Programu.

➤ **Dokumenty strategiczne województwa.**

Raport o stanie środowiska w województwie warmińsko-mazurskim w 2012 r.

Raport stwierdza, iż klimat akustyczny środowiska w województwie warmińsko-mazurskim kształtowany jest głównie przez hałas komunikacyjny, a w szczególności drogowy. Hałas emitowany przez zakłady produkcyjne i usługowe ma charakter lokalny i stanowi uciążliwość również dla ludności.

Działalność kontrolna Inspekcji Ochrony Środowiska wykazuje dużą skuteczność w likwidowaniu uciążliwości akustycznej w obiektach, w których prowadzona jest działalność gospodarcza. Interwencje w zakresie hałasu dotyczą przede wszystkim drobnych zakładów rzemieślniczych oraz obiektów handlowych i usługowych zlokalizowanych w obrębie zabudowy mieszkaniowej.

Niekorzystny wpływ hałasu środowiskowego na stan zdrowia społeczeństwa wymaga działań zmierzających do jego ograniczenia poprzez stosowanie zabezpieczeń akustyczno-budowlanych, właściwą lokalizację obiektów i odpowiednią organizację ruchu samochodów, poprawę nawierzchni dróg i stanu technicznego pojazdów.

W 2012 roku zmieniono wartości dopuszczalne dla hałasu z użytkowania dróg i linii kolejowych, dostosowując je do zapisów prawa unijnego, co skutkuje niższymi wartościami przekroczeń poziomów dopuszczalnych w monitoringu komunikacyjnym.

Program ochrony środowiska województwa warmińsko-mazurskiego na lata 2011-2014 z uwzględnieniem perspektywy na lata 2015-2018.

Program wskazuje ograniczenie oddziaływania hałasu poprzez prowadzenie monitoringu hałasu i dokonywanie oceny narażenia społeczeństwa na czynniki ponadnormatywne, w tym aktualizowanie/opracowywanie map akustycznych Olsztyna i Elbląga, ocenę stanu akustycznego dróg i linii kolejowych, których eksploatacja może powodować negatywne oddziaływanie akustyczne, prowadzenie rejestru wojewódzkiego, zawierającego informacje o terenach, na których stwierdzono przekroczenie dopuszczalnych norm hałasu, z uwzględnieniem terenów mieszkaniowych i innych miejsc dostępnych dla ludności.

Ochronę przed hałasem należy uwzględniać w planowaniu przestrzennym według wymogów ustawy Prawo ochrony środowiska m. in. przez właściwe kształtowanie przestrzeni urbanistycznej. Program stwierdza, że na terenach objętych przekroczeniami norm hałasu należy opracować programy ochrony przed hałasem oraz realizować przedsięwzięcia techniczne i organizacyjne dla zmniejszenia poziomu hałasu (tworzenie stref wolnych od transportu, ograniczenie szybkości ruchu, tworzenie pasów zadrzewień, budowa ekranów akustycznych). Należy również wprowadzić konieczne zmiany w inżynierii ruchu drogowego w postaci budowy obwodnic, poprawy nawierzchni ulic i dróg oraz zapewnieniu płynności ruchu. Program stwierdza konieczność stosowania zabezpieczeń przed nadmiernym hałasem od urządzeń, maszyn, linii technologicznych, zaleca

też wymianę na urządzenia o mniejszej emisji hałasu oraz wprowadzanie ograniczeń hałasu na obszarach i akwenach cennych przyrodniczo.

Strategia Rozwoju Społeczno-Gospodarczego Województwa Warmińsko-Mazurskiego do 2025 r.

Dokument zakłada rozwój zintegrowanych systemów transportu publicznego w szczególności dla największych miast regionu (Olsztyn, Elbląg, Ełk) – działania te mają służyć m. in. ochronie miast przed nadmiernym hałasem. Planowane jest również udrożnienie obszaru Olsztyna poprzez wyprowadzenie ruchu tranzytowego z miasta (w tym jego obwodnica).

➤ Dokumenty strategiczne powiatów i gmin

W tabelach poniżej przedstawiono analizę dokumentów strategicznych powiatów i gmin sąsiadujących z analizowanymi odcinkami dróg krajowych i wojewódzkich.

Tabela 8. Analiza lokalnych programów ochrony środowiska dla powiatów i gmin zlokalizowanych w sąsiedztwie dróg krajowych objętych zakresem niniejszego Programu.

Lp.	Powiat/Gmina	Program ochrony środowiska
1	POWIAT BARTOSZYCKI	<p>PROGRAM OCHRONY ŚRODOWISKA DLA POWIATU BARTOSZYCKIEGO NA LATA 2004-2007 Z UWZGLĘDNIENIEM PERSPEKTYWY NA LATA 2008-2011:</p> <p>Ruch komunikacyjny poza stolicą powiatu bartoszyckiego i drogą krajową nr 51 jest średnio i mało nasilony, zatem hałas komunikacyjny nie stanowi dużego zagrożenia. Wydaje się, że w przypadku dróg powiatu bartoszyckiego nie ma zagrożenia przekroczeń dopuszczalnego poziomu hałasu. Mogą występować pojedyncze przypadki nadmiernego natężenia hałasu (niesprawne pojazdy, itp.). Wpływ na poziom hałasu komunikacyjnego może mieć również zły stan dróg w powiecie.</p>
2	Bartoszyce(gmina miejska)	<p>PROGRAM OCHRONY ŚRODOWISKA DLA GMINY BARTOSZYCE NA LATA 2012-2015 Z PERSPEKTYWĄ NA LATA 2016-2019 PROJEKT:</p> <p>Ruch komunikacyjny w mieście generalnie jest średnio nasilony. Mogą występować pojedyncze przypadki nadmiernego natężenia hałasu (niesprawne pojazdy, itp.). Wpływ na poziom hałasu komunikacyjnego może mieć również zły stan dróg. Jednak fakt braku zagrożenia mogą potwierdzić jedynie stosowne badania. Na podstawie wyników badań hałasu w Bezledach można przypuszczać, że ludzie mieszkający w zabudowie usytuowanej wzdłuż drogi nr 51 są zagrożeni nadmiernym hałasem.</p>
3	POWIAT BRANIEWSKI	<p>PROGRAM OCHRONY ŚRODOWISKA POWIATU BRANIEWSKIEGO NA LATA 2008 – 2011 Z UWZGLĘDNIENIEM KIERUNKÓW DZIAŁAŃ W LATACH 2012 – 2015:</p> <p>Na obszarze powiatu braniewskiego do najbardziej uciążliwych źródeł hałasu, wpływających negatywnie na klimat akustyczny należy ruch drogowy. Największe natężenie ruchu drogowego istnieje na trasie Elbląg – Braniewo –Kaliningrad oraz Olsztyn – Braniewo – Kaliningrad. Wzdłuż drogi krajowej S22 na terenie powiatu zostały ustawione ekrany akustyczne.</p>
4	Braniewo (gmina miejska)	<p>PROGRAM OCHRONY ŚRODOWISKA DLA GMINY BRANIEWO NA LATA 2011-2012 Z UWZGLĘDNIENIEM PERSPEKTYWY NA LATA 2013-2016:</p> <p>Przez gminę Braniewo przebiegają ważne szlaki komunikacyjne. Stanowią one najkrótsze połączenie Europy Zachodniej z Rosją, Litwą, Łotwą i Estonią, co stwarza istotne zagrożenie podwyższonego hałasu w tym rejonie. Na terenie gminy przekroczenia wartości dopuszczalnych poziomu hałasu w środowisku występują jedynie lokalnie w określonych porach dnia, przy zwiększonym natężeniu ruchu.</p>
6	POWIAT ELBLĄSKI	<p>AKTUALIZACJA PROGRAMU OCHRONY ŚRODOWISKA DLA POWIATU ELBLĄSKIEGO NA LATA 2010 – 2013 Z PERSPEKTYWĄ NA LATA 2014 – 2017:</p> <p>Do podstawowych czynników mających wpływ na klimat akustyczny powiatu zaliczyć należy komunikację drogową (m.in. wzrost liczby pojazdów samochodowych przy wolno zmieniającej się sieci dróg, transport drogowy - w tym tranzytowy tzw. TIR).</p>
7	Elbląg (gmina wiejska)	<p>PROGRAM OCHRONY ŚRODOWISKA DLA GMINY ELBLĄG NA LATA 2006 – 2011:</p> <p>Do najpowszechniejszych i najbardziej uciążliwych źródeł hałasu należy komunikacja drogową. W 2005 r. na terenie gminy Elbląg wykonano pomiary hałasu komunikacyjnego wzdłuż trasy E-7. We wszystkich badanych punktach stwierdzono przekroczenia dopuszczalnych poziomów dźwięku.</p>
8	Gronowo Elbląskie (gmina wiejska)	<p>PROGRAM OCHRONY ŚRODOWISKA DLA GMINY GRONOWO ELBLĄSKIE NA LATA 2004-2010:</p> <p>Rolniczy charakter gminy Gronowo Elbląskie sprawia, że głównym źródłem hałasu jest tu komunikacja drogową. Z uwagi na wzrastającą liczbę pojazdów i zwiększające się natężenie ich ruchu można przyjąć, że na terenie gminy utrzymywac się będzie tendencja wzrostowa natężenia hałasu związanego z ruchem kołowym. Przyczyną wzrostu uciążliwości jest również zła jakość nawierzchni dróg. Szczególnie odczuwalne jest to w centrum miejscowości oraz wzdłuż głównych dróg wiodących przez miejscowości.</p>

9	Pasłęk (obszar wiejski w gm. miejsko-wiejskiej)	<p align="center">PROGRAM OCHRONY ŚRODOWISKA DLA MIASTA I GMINY PASŁĘK NA LATA 2004 - 2010:</p> <p>Na obszarze miasta i gminy Pasłęk jednym z głównych źródeł uciążliwości jest hałas komunikacyjny. Wynika on ze zwiększającego się natężenia ruchu, jakie odnotowuje się na drogach kołowych oraz ciągle wzrastającą ilością pojazdów. We wszystkich badanych przy drogach punktach pomiarowych stwierdzono przekroczenia dopuszczalnych poziomów dźwięku. Dodatkowo w punktach znajdujących się w granicach administracyjnych gminy wystąpiły również przekroczenia poziomów progowych. Przyczyną wzrostu uciążliwości jest również zła jakość nawierzchni dróg, co szczególnie odczuwalne jest w centrum miejscowości, wzdłuż głównych dróg wiodących przez miejscowości, zwłaszcza jeśli mają one znaczenie tranzytowe.</p>
11	Powiat ełcki	<p>POWIATOWY PROGRAM OCHRONY ŚRODOWISKA NA LATA 2012 – 2015 Z UWZGLĘDNIENIEM PERSPEKTYWY NA LATA 2016-2019 PROJEKT:</p> <p>Na klimat akustyczny powiatu ełckiego mają wpływ drogi krajowe (nr 16 i 65), wojewódzka (nr 656), a także drogi powiatowe i gminne. Najbardziej narażeni na działanie hałasu komunikacyjnego są mieszkańcy miejscowości położonych w pobliżu szlaków drogowych. Z uwagi na wzrastającą liczbę pojazdów i zwiększające się natężenie ich ruchu można przyjąć, że na terenie powiatu utrzymuje się tendencja wzrostowa natężenia hałasu związanego z ruchem kołowym. Przyczyną uciążliwości jest także zła jakość nawierzchni dróg. W porze dziennej przeważa ruch samochodów osobowych, natomiast w porze nocnej udział samochodów ciężarowych - w związku z tym mieszkańcy powiatu przez całą dobę narażeni są na działanie hałasu.</p>
12	Ełk (gmina miejska)	<p align="center">PROGRAM OCHRONY ŚRODOWISKA MIASTA EŁKU NA LATA 2010-2013:</p>
13	Ełk (gmina wiejska)	<p>Na terenie Miasta do najbardziej obciążonych dróg zaliczyć można: drogę krajową Nr 16, Nr 65, drogę wojewódzką Nr 656. Na klimat akustyczny miasta wpływają także drogi powiatowe i gminne przechodzące przez miejscowość. W miejscach szczególnie narażonych na hałas konieczne będzie wybudowanie ekranów akustycznych lub zasadzenie pasów zwartej zieleni izolacyjnej (gęste krzewy i drzewa). Poprawę warunków zapewni również modernizacja dróg i ulic poprzez zastosowanie nawierzchni właściwej dla rzeczywistej prędkości pojazdów. Ponadto poprawę warunków zapewni planowana w latach 2010 – 2011 budowa III i IV etapu obwodnicy Miasta Ełk. Ruch tranzytowy samochodów ciężarowych zostanie wyeliminowany z ulic miejskich.</p>
13	POWIAT GIŻYCKI	<p>PROGRAM OCHRONY ŚRODOWISKA POWIATU GIŻYCKIEGO NA LATA 2008 -2011 Z UWZGLĘDNIENIEM PERSPEKTYWY NA LATA 2012-2015:</p> <p>Rolniczo - turystyczny charakter powiatu giżyckiego sprawia, że podstawowym źródłem hałasu decydującym o klimacie akustycznym terenu powiatu jest hałas komunikacyjny. Szczególnie w okresie letnim, kiedy mamy napływ turystów z zewnątrz.</p>
14	Giżycko (gmina miejska)	<p align="center">PROGRAM OCHRONY ŚRODOWISKA DLA MIASTA GIŻYCKO NA LATA 2004 – 2011:</p> <p>Charakter Miasta Giżycka, z dobrze rozwiniętą siecią ulic i dróg i wzmożonym ruchem w kierunku terenów rekreacyjno - wypoczynkowych sprawia, że głównym źródłem hałasu jest tu komunikacja drogowa i kolejowa. Mimo to, Giżycko nie należy do terenów poważnie zagrożonych hałasem komunikacyjnym. Z uwagi na wzrastającą liczbę pojazdów i zwiększające się natężenie ich ruchu można przyjąć, że na terenie Miasta utrzymywać się będzie tendencja wzrostowa natężenia hałasu związanego z ruchem kołowym. Przyczyną wzrostu uciążliwości jest również niezadowolająca jakość nawierzchni dróg. Szczególnie odczuwalne jest to w centrum miejscowości, wzdłuż głównych dróg wiodących przez miejscowości, szczególnie o znaczeniu tranzytowym. W ostatnich latach obserwuje się przyrost obszarów narażonych na hałas, zwłaszcza drogowy. Wiąże się to zarówno z napływem turystów oraz zwiększonym korzystaniem mieszkańców Miasta z komunikacji indywidualnej.</p>
15	Giżycko (gmina wiejska)	<p align="center">PROGRAM OCHRONY ŚRODOWISKA GMINY GIŻYCKO NA LATA 2004 – 2007 Z PERSPEKTYWĄ NA LATA 2008 – 2011:</p> <p>Rolniczy charakter gminy Giżycko sprawia, że podstawowym źródłem hałasu, decydującym o klimacie akustycznym tego terenu jest komunikacja drogowa. Hałas komunikacyjny powodowany jest przede wszystkim przez wykazującą tendencję wzrostową ruch pojazdów na drodze krajowej nr 59 i 63. Dotyczy głównie odcinków drogi w zbliżeniu z zabudową mieszkaniową. <i>POŚ</i> zaleca monitoring hałasu.</p>
16	POWIAT IŁAWSKI	<p align="center">PROJEKT PROGRAM OCHRONY ŚRODOWISKA DLA POWIATU IŁAWSKIEGO NA LATA 2013-2016 Z PERSPEKTYWĄ DO ROKU 2020:</p> <p>Na terenie powiatu iławskiego problemem pozostaje hałas w otoczeniu szlaków komunikacyjnych, szczególnie uciążliwy w rejonach zabudowy mieszkaniowej miejskiej.</p>
17	Lubawa (gmina miejska)	<p align="center">PROGRAM OCHRONY ŚRODOWISKA DLA GMINY LUBAWA NA LATA 2004 – 2010 Z PERSPEKTYWĄ NA LATA 2011 – 2020:</p>
18	Lubawa (gmina wiejska)	<p>Podstawowym źródłem hałasu, decydującym o klimacie akustycznym tego terenu jest komunikacja drogowa. Problemem pozostaje hałas w otoczeniu szlaków komunikacyjnych, szczególnie uciążliwy w rejonach zabudowy mieszkaniowej miejskiej. Postuluje się aby, w trakcie modernizacji budynków publicznych administrowanych przez urzędy gmin wzięto pod uwagę konieczność budowy ekranów akustycznych dla obiektów położonych przy drogach tranzytowych.</p>

19	POWIAT LIDZBARSKI	<p align="center">PROGRAM OCHRONY ŚRODOWISKA POWIATU LIDZBARSKIEGO NA LATA 2004–2007 Z UWZGLĘDNIENIEM PERSPEKTYWY NA LATA 2008–2011:</p> <p>Kwiecień Rolniczy charakter powiatu lidzbarskiego sprawia, że podstawowym źródłem hałasu, decydującym o klimacie akustycznym tego terenu jest komunikacja drogowa. Najbardziej nasilony transport przebiega drogą nr 51 oraz drogą nr 513. Pomimo braku pomiarów poziomu hałasu drogowego, wydaje się, że najbardziej naważnym odcinkiem na tej trasie, jest odcinek przebiegający przez teren miasta Lidzbark Warmiński. Ze względu na brak obwodnicy odciążającej miasto, wszyscy mieszkańcy, którzy przebywają w pobliżu ulic tranzytowych przebiegających przez miasto na odcinku niespełna 3 km, narażeni są na oddziaływanie hałasu, generowanego zwłaszcza przez wysokoprężne silniki ciężkich pojazdów. Niekorzystny wpływ marównież fakt permanentnego oddziaływania hałasu na tym odcinku, który emitowany jest praktycznie przez całą dobę, osiągając w porze nocnej nieco niższy poziom, ze względu na mniejszą intensywność ruchu w tym okresie. Inną sprawą powiązaną z hałasem drogowym jest ogólnie zły lub bardzo zły stan większości dróg znajdujących się na terenie powiatu lidzbarskiego.</p>
20	Lidzbark Warmiński (gmina miejska)	<p align="center">PROGRAM OCHRONY ŚRODOWISKA DLA GMINY LIDZBARK WARMIŃSKI NA LATA 2004–2010 Z PERSPEKTYWĄ NA LATA 2011–2020:</p> <p>Najbardziej nasilony transport przebiega drogą nr 51 (Olsztyn - Dobrze Miasto - Lidzbark Warmiński - Bartoszyce - przejście graniczne Bezledy). Omawiana droga przebiega również przez teren gminy Lidzbark Warmiński. Analizowana droga ma niewątpliwie największy wpływ na emisję hałasu drogowego na terenie miasta, przede wszystkim ze względu na znaczne nasilenie ruchu na tej trasie oraz w wyniku znacznego udziału transportu ciężkiego. Taki charakter transportu powoduje wzmoczoną emisję hałasu do środowiska. Inną sprawą powiązaną z hałasem drogowym jest ogólnie zły lub bardzo zły stan większości dróg. Drogi te należy modernizować i remontować poprzez nakładanie świeżych nawierzchni bitumicznych.</p>
21	Lidzbark Warmiński (gmina wiejska)	
22	POWIAT MRĄGOWSKI	<p align="center">PROGRAM OCHRONY ŚRODOWISKA NA LATA 2004 – 2010:</p> <p>Szczególnym problemem jest w powiecie hałas komunikacyjny, związany z dużym natężeniem transportu kołowego, brak obwodnic, jak i fatalny stan dróg powiatu mrągowskiego. Duży ruch drogowy jest związany z atrakcyjnością turystyczną powiatu. Nie buduje się nowych dróg, brak jest sztucznych i naturalnych ekranów zmniejszających negatywne oddziaływanie dróg.</p>
23	Mrągowo (gmina miejska)	<p align="center">MIASTO MRĄGOWO PROGRAM OCHRONY ŚRODOWISKA:</p> <p>Hałas komunikacyjny powodowany jest głównie dużym natężeniem transportu kołowego, brak obwodnic, jak i fatalny stan dróg. Brakuje danych w zakresie jego oddziaływania.</p>
24	Mrągowo (gmina wiejska)	
25	POWIAT NIDZICKI	<p align="center">PROGRAM OCHRONY ŚRODOWISKA DLA POWIATU NIDZICKIEGO NA LATA 2010– 2013 Z PERSPEKTYWĄ NA LATA 2014-2017:</p> <p>Ze względu na komunikacyjne drogowe oddziaływanie akustyczne na terenie powiatu, należy podjąć działania zmierzające do zmniejszenia poziomów dźwięku, zwłaszcza na terenie zwartej zabudowy. W tym celu warto przeprowadzić analizę układu komunikacyjnego przede wszystkim miasta Nidzica, zadbać o stan techniczny nawierzchni, zastosować osłony dźwiękochłonne oraz dźwiękoszczelne w stosunku do zabudowy mieszkaniowej podlegającej ochronie za pomocą zabezpieczeń urbanistycznych, w stosunku do projektowanej zabudowy należy zadbać o zachowanie odpowiednich odległości od ciągów komunikacyjnych.</p>
26	Kozłowo (gmina wiejska)	<p align="center">PROGRAM OCHRONY ŚRODOWISKA DLA GMINY KOZŁOWO NA LATA 2005 – 2012:</p> <p>Na obszarze gminy największe i główne zagrożenie hałasem komunikacyjnym występuje wzdłuż największych szlaków drogowych jakim są drogi wojewódzkie. Hałas komunikacyjny występuje również w pewnym natężeniu wzdłuż dróg powiatowych i gminnych. Stanowi jednak nieco mniejsze zagrożenie.</p>
27	Nidzica (obszar wiejski w gm. miejsko-wiejskiej)	<p align="center">PROGRAM OCHRONY ŚRODOWISKA DLA GMINY NIDZICA NA LATA 2013-2016 Z PERSPEKTYWĄ NA LATA 2017-2020:</p> <p>Największym emitorem liniowym na terenie gminy jest bez wątpienia droga krajowa nr 7, będąca również drogą międzynarodową E 77 w układzie dróg europejskich. Jest to główny ciąg komunikacyjny łączący ze sobą Gdańsk i Warszawę, w związku z czym natężenie drogi jest bardzo duże. Bardzo duże natężenie ruchu występuje również na drodze wojewódzkiej nr 545. W 2012 r. została zakończona inwestycja polegająca na budowie drogi ekspresowej nr 7 na odcinku Olsztynek – Nidzica. Inwestycja obejmowała szereg robót mających za zadanie zwiększenie bezpieczeństwa i przepustowości drogi. Większa przepustowość, a także zamontowane na tym odcinku ekranów akustycznych ma wydatny wpływ na ograniczenie uciążliwości hałasu.</p>
28	Nidzica (miasto w gm. miejsko-wiejskiej)	
29	Janowiec Kościelny (gmina wiejska)	<p align="center">PROGRAM OCHRONY ŚRODOWISKA JANOWIEC KOŚCIELNY NA LATA 2004 – 2007 Z PERSPEKTYWĄ NA LATA 2008-2011:</p> <p>Hałas komunikacyjny powodowany jest głównie przez ruch na drodze krajowej nr 7 oraz drogach powiatowych. Nie przeprowadzono pomiarów jego zasięgu i poziomu. W ramach zmniejszenia emisji hałasu drogowego zaplanowanych jest szereg modernizacji dróg w gminie.</p>

30	POWIAT NOWOMIEJSKI	PROGRAM OCHRONY ŚRODOWISKA DLA POWIATU NOWOMIEJSKIEGO NA LATA 2010 – 2013 Z PERSPEKTYWĄ NA LATA 2014-2017: Do podstawowych czynników mających wpływ na klimat akustyczny powiatu zaliczyć należy komunikację drogową. Ze względu na komunikacyjne drogowe oddziaływanie akustyczne na terenie powiatu, należy podjąć działania zmierzające do zmniejszenia poziomów dźwięku, zwłaszcza na terenie zwartej zabudowy. W tym celu warto przeprowadzić analizę układu komunikacyjnego przede wszystkim miasta Nowe Miasto Lubawskie, zadbać o stan techniczny nawierzchni, zastosować osłony dźwiękochłonne oraz dźwiękoszczelne w stosunku do zabudowy mieszkaniowej podlegającej ochronie za pomocą zabezpieczeń urbanistycznych, w stosunku do projektowanej zabudowy należy zadbać o zachowanie odpowiednich odległości od ciągów komunikacyjnych. Brak jest natomiast informacji na temat badan poziomu hałasu drogowego w latach 2007-2008, przy drodze krajowej nr 15, z uwagi na fakt, że nie było tam żadnych inwestycji.
31	Kurzętnik (powiat nowomiejski)	PROGRAM OCHRONY ŚRODOWISKA GMINY KURZĘTNIK NA LATA 2010-2013: Najbardziej narażeni na działanie hałasu komunikacyjnego są mieszkańcy miejscowości położonych w pobliżu szlaków drogowych. Na terenie gminy do najbardziej obciążonych dróg zaliczyć można drogę krajową Nr 15 i drogę wojewódzką Nr 538. Na klimat akustyczny gminy wpływają, także drogi powiatowe i gminne przechodzące przez miejscowości. Z uwagi na wzrastającą liczbę pojazdów i zwiększające się natężenie ich ruchu można przyjąć, że na terenie gminy utrzymuje się tendencja wzrostowa natężenia hałasu związanego z ruchem kołowym. Przyczyną uciążliwości jest także zła jakość nawierzchni dróg. W porze dziennej przeważa ruch samochodów osobowych, natomiast w porze nocnej udział samochodów ciężarowych. W związku z tym mieszkańcy gminy przez całą dobę narażeni są na działanie hałasu. W miejscach szczególnie narażonych na hałas konieczne będzie wybudowanie ekranów akustycznych lub zasadzenie pasów zwartej zieleni izolacyjnej (gęste krzewy i drzewa). Poprawę warunków zapewni również modernizacja dróg i ulic poprzez zastosowanie nawierzchni właściwej dla rzeczywistej prędkości pojazdów.
32	Nowe Miasto Lubawskie (gmina miejska)	PROGRAM OCHRONY ŚRODOWISKA GMINY NOWE MIASTO LUBAWSKIE Z SIEDZIBĄW MSZANOWIE NA LATA 2004 – 2007 Z PERSPEKTYWĄ NA LATA 2008 – 2011: Podstawowym źródłem hałasu komunikacyjnego jest powodowany przede wszystkim przez wykazujący tendencję wzrostową ruch pojazdów na drodze krajowej nr 52. Dotyczy głównie odcinków drogi w zbliżeniu z zabudową mieszkaniową. Z uwagi na brak pomierzonych wartości hałasu drogowego na terenie gminy trudno jest wymiennie ocenić, w jakim stopniu emitowany hałas komunikacyjny rzutuje na ogólny stan klimatu akustycznego w pobliżu drogi. Natomiast nie ma większego wpływu na mieszkańców bardziej oddalonych od omawianej drogi. Można jednak ocenić, że jego zasięg nie przekracza 50 m, a poziom dźwięku kwalifikuje go jako średnio uciążliwy jak podaje POŚ Powiatu Nowomiejskiego. POŚ zaleca się monitoring hałasu.
33	POWIAT OLECKI	PROGRAM OCHRONY ŚRODOWISKA DLA POWIATU OLECKIEGO NA LATA 2013-2016 Z PERSPEKTYWĄ DO ROKU 2020: Problemem pozostaje nadmierny hałas w otoczeniu szlaków komunikacyjnych, który częściowo może być wyeliminowany poprzez stosowanie nasadzeń drzew. Najważniejszym przedsięwzięciem jest budowa obwodnicy Olecka w ciągu drogi krajowej Nr 65. Funkcjonowanie obwodnicy wyeliminuje ona hałas na odcinkach drogi przebiegającej przez tereny zabudowane.
34	Barczewo (miasto w gm. miejsko-wiejskiej)	PROGRAM OCHRONY ŚRODOWISKA MIASTA I GMINY BARCZEWO NA LATA 2004-2007 Z PERSPEKTYWĄ DZIAŁAŃ W LATACH 2008-2011: Hałas komunikacyjny powodowany jest głównie przez użytkowników dróg krajowych nr 16. Pomiar hałasu wzdłuż tej arterii komunikacyjnej przeprowadzone w 2003 roku wykazały przekroczenia dopuszczalnych wartości.
35	Purda (gmina wiejska)	PROJEKT PROGRAMU OCHRONY ŚRODOWISKA GMINY PURDA NA LATA 2011-2014 Z PERSPEKTYWĄ DO ROKU 2018: Ze względu na rolniczko-turystyczny charakter Gminy Purda podstawowym źródłem hałasu, decydującym o klimacie akustycznym tego terenu, jest hałas komunikacyjny w pobliżu głównych ciągów komunikacyjnych oraz na terenach wypoczynkowych.
36	Dobre Miasto (miasto w gm. miejsko-wiejskiej)	PROGRAM OCHRONY ŚRODOWISKA DLA GMINY DOBRE MIASTO NA LATA 2006 – 2011: Do najpowszechniejszych i najbardziej uciążliwych źródeł hałasu należy komunikacja drogowa. POŚ zaleca monitoring hałasu i opracowanie mapy akustycznej uciążliwych miejsc w gminie. W miejscach szczególnie narażonych na hałas, zlokalizowanych w pobliżu gęstej zabudowy mieszkaniowej konieczne będzie zastosowanie środków zmniejszających negatywny wpływ hałasu, a więc budowa ekranów akustycznych lub zasadzenie pasów zwartej zieleni izolacyjnej (gęste krzewy i drzewa).
37	Dobre Miasto (obszar wiejski w gm. miejsko-wiejskiej)	
38	POWIAT OSTRÓDZKI	PROGRAM OCHRONY ŚRODOWISKA DLA POWIATU OSTRÓDZKIEGO NA LATA 2010-2012 Z UWZGLĘDNIENIEM PRESPEKTYWY NA LATA 2013 - 2016: Największe potencjalne zagrożenie hałasem występuje wzdłuż dróg krajowych nr 7, 15 i 16, w szczególności w centrach miast w otoczeniu gęstej

		zabudowy. Na wielu odcinkach dróg występują niebezpieczne koleiny, co stwarza zagrożenie dla ruchu oraz zwiększa poziom hałasu. Dodatkową uciążliwością są pojazdy ciężkie, których udział w ogólnym ruchu sięga 40%. Rozwiązaniem może być wymiana nawierzchni i modernizacja dróg oraz wprowadzanie zieleni, które w znaczny sposób ograniczą emisję hałasu).
39	Ostróda (gmina wiejska)	PROGRAM OCHRONY ŚRODOWISKA DLA GMINY OSTRÓDA NA LATA 2012-2015 Z PERSPEKTYWĄ DO ROKU 2019: Wraz ze wzrostem natężenia ruchu obserwuje się coroczny przyrost poziomów hałasu komunikacyjnego. Na terenie gminy występują obszary zagrożone hałasem komunikacyjnym w obrębie m. Szyldek, Grabin, Górka – teren drogi nr 7, Smykówko, Bałcyny, Lipowo – teren drogi nr 15, Tyrowo, Wirwajdy, Samborowo – teren drogi nr 16. W celu ograniczenia uciążliwości wynikających z nadmiernego hałasu komunikacyjnego należy dążyć m.in. do utrzymania dobrej nawierzchni dróg i ulic, dobrej organizacji ruchu itp.
40	Ostróda (gmina miejska)	AKTUALIZACJA PROGRAMU OCHRONY ŚRODOWISKA DLA MIASTA OSTRÓDA NA LATA 2009-2012 Z UWZGLĘDNIENIEM LAT 2013-2016: Na terenie miasta Ostróda komunikacja drogowa stanowi podstawowe źródło hałasu. Przez miasto przebiegają dwa ważne, mocno obciążone ciągi komunikacyjne – drogi krajowe E 77 i Nr 16. Przeprowadzone w mieście pomiary hałasu drogowego wykazały przekroczenia poziomów dopuszczalnych. Hałas najbardziej odczuwalny jest na ulicach zlokalizowanych w obrębie starego miasta (ul. Olsztyńska, Mickiewicza), a także w ciągu drogi krajowej Nr 16 (ul. Jagiełły, Grunwaldzka).
41	Grunwald (gmina wiejska)	PROGRAM OCHRONY ŚRODOWISKA DLA GMINY GRUNWALD NA LATA 2004-2007 Z UWZGLĘDNIENIEM LAT 2008-2011: Na terenie gminy Grunwald komunikacja drogowa stanowi podstawowe źródło hałasu głównie przez ruch tranzytowy na ważnym, mocno obciążonym ciągu komunikacyjnym – drodze krajowej nr 7. Skala problemu hałasu drogowego na terenie gminy nie jest możliwa do oceny z powodu braku wystarczających badań monitoringu. Na uciążliwość hałasu na ciągach drogowych wpływa głównie nieodpowiedni stan nawierzchni dróg, wzrastający udział pojazdów ciężarowych w ruchu, niezadawalający stan techniczny pojazdów, brak ekranów dźwiękoszczelnych izolujących otoczenie dróg tranzytowych, przekraczanie dopuszczalnej ładowności.
42	Łukta (gmina wiejska)	PROGRAM OCHRONY ŚRODOWISKA GMINY ŁUKTA: Najbardziej uciążliwy na terenie gminy Łukta może być hałas komunikacyjny – drogowy, choć brak jest jakichkolwiek danych, które potwierdzałyby to. Z uwagi na brak badań monitoringowych trudno jest ocenić wpływ ruchu drogowego na miejscowy klimat akustyczny. Problem emisji hałasu na terenie gminy Łukta nie jest najważniejszy - być może pojawi się on w przyszłości, po realizacji szeregu inwestycji gospodarczych.
43	POWIAT PISKI	AKTUALIZACJA POWIATOWEGO PROGRAMU OCHRONY ŚRODOWISKA NA LATA 2013-2016, Z PERSPEKTYWĄ DO ROKU 2020: Największa uciążliwość hałasu obserwowana jest na obszarach położonych wzdłuż szlaków komunikacyjnych, a w szczególności dróg krajowych. Dodatkowo należy się spodziewać, że w najbliższych latach natężenie ruchu kołowego (w tym maszyn rolniczych) będzie wzrastać, co przyczyni się do zwiększenia natężenia hałasu w sąsiedztwie tych szlaków.
44	Pisz (miasto w gm. miejsko-wiejskiej)	PROGRAM OCHRONY ŚRODOWISKA DLA MIASTA I GMINY PISZ NA LATA 2012 – 2015 Z PERSPEKTYWĄ DO ROKU 2018 (PROJEKT): Do podstawowych czynników mających wpływ na klimat akustyczny gminy zaliczyć należy komunikację drogową. Na terenie miasta i gminy utrzymać się będzie tendencja wzrostowa natężenia hałasu związanego z ruchem kołowym. Przyczyną wzrostu uciążliwości jest również zła jakość nawierzchni dróg.
45	Pisz (obszar wiejski w gm. miejsko-wiejskiej)	
46	POWIAT SZCZYCIEŃSKI	PROGRAM OCHRONY ŚRODOWISKA DLA POWIATU SZCZYCIEŃSKIEGO NA LATA 2010 – 2013 Z UWZGLĘDNIENIEM PERSPEKTYWY NA LATA 2014-2017: Hałas komunikacyjny powodowany jest obecnie przez użytkowników przede wszystkim dróg krajowych (nr 53, 57, 58, 59) i wojewódzkich. POŚ zaleca ograniczenia w transporcie tranzytowym przez zwartą zabudowę oraz budowę ekranów akustycznych.
47	Szczytno (gmina miejska)	PROGRAM OCHRONY ŚRODOWISKA MIASTA SZCZYTNA:
48	Szczytno (gmina wiejska)	Podstawowym źródłem uciążliwego hałasu na terenie miasta jest komunikacja (ulice, drogi i linia kolejowa). Przez centrum miasta przebiegają główne trasy komunikacyjne, a co za tym idzie również natężenie hałasu wzdłuż tych tras jest znaczne, szczególnie spowodowane przez samochody ciężarowe. Brak jest natomiast pomiarów tego hałasu.

Tabela 9. Analiza lokalnych studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego dla powiatów i gmin zlokalizowanych w sąsiedztwie dróg krajowych objętych zakresem niniejszego Programu

Lp.	Powiat/Gmina	Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego
1	Braniewo (gmina miejska)	STUDIUM UWARUNKOWAŃ I KIERUNKÓW ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO GMINY BRANIEWO: Zagrożenie hałasem jest istotnym problemem w ciągu drogi krajowej nr 22 i 54 stąd należy dążyć do podjęcia działań technicznych i organizacyjnych zmierzających do obniżenia poziomu hałasu komunikacyjnego na terenach zabudowanych. Należy przewidzieć remont i przebudowę drogi nr 54 w celu zmniejszenia hałasu zwłaszcza ciężkiego transportu samochodowego. Należy również dążyć do realizacji przebudowy drogi krajowej nr 54 i dostosowanie jej do klasy drogi głównej ruchu przyspieszonego oraz do przebudowy drogi wojewódzkiej nr 507 i 504 i dostosowanie ich do klasy drogi głównej.
2	Gronowo Elbląskie (gmina wiejska)	STUDIUM UWARUNKOWAŃ I KIERUNKÓW ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO GMINY GRONOWO ELBLĄSKIE: Zagrożenie hałasem jest istotnym problemem w ciągu drogi krajowej nr 22 stąd należy dążyć do podjęcia działań technicznych i organizacyjnych zmierzających do obniżenia poziomu hałasu komunikacyjnego na terenach zabudowanych. Należy przewidzieć modernizację i przebudowę dróg w celu zmniejszenia hałasu zwłaszcza ciężkiego transportu samochodowego oraz dążyć do realizacji nowego przebiegu drogi krajowej nr 22 i dostosowanie jej do klasy drogi głównej ruchu przyspieszonego. Nadmierny hałas będzie występował w okolicach farm elektrowni wiatrowych, dlatego lokalizacja farm musi uwzględniać tereny chronione przed hałasem i spełniać normy określone w przepisach odrębnych dotyczących dopuszczalnych norm hałasu w środowisku.
3	Pasłęk	STUDIUM UWARUNKOWAŃ I KIERUNKÓW ZAGOSPODAROWANIA MIASTA I GMINY PASŁĘK: Na terenie gminy podstawowym źródłem hałasu jest ruch komunikacyjny. Głównym jego emitorem liniowym jest droga krajowa nr 7. W ramach prac projektowych dotyczących modernizacji DK nr 7 wykonane zostało opracowanie Raport oddziaływania na środowisko, z którego wynika, że nową zabudowę mieszkaniową można lokalizować w odległości co najmniej 280m. Hałas komunikacyjny może być również uciążliwy na trasach Pasłęk-Orneta, Pasłęk-Dzierżoń oraz Pasłęk-Morąg (jest to związane przede wszystkim ze złą nawierzchnią dróg). Wyraźniej odczuwalny jest na terenach zwartej zabudowy. Z uwagi na wzrastającą liczbę pojazdów i zwiększające się natężenie ich ruchu można przyjąć, że na terenie gminy Pasłęk utrzymywać się będzie tendencja wzrostowa natężenia hałasu związanego z ruchem kołowym.
4	Elk(gmina miejska)	STUDIUM UWARUNKOWAŃ I KIERUNKÓW ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO MIASTA ELKU: W działaniu na rzecz ochrony przed hałasem zarządcy dróg krajowych, wojewódzkich i powiatowych będą zobowiązani w decyzjach o warunkach zabudowy i zagospodarowania nowych, bądź modernizowanych dróg - do stosowania skutecznych ekranów z zieleni izolacyjnej szczególnie w obszarach siedlisk ludzkich i obiektów usługowych.
5	Elk (gmina wiejska)	
6	Grajewo (gmina miejska)	STUDIUM UWARUNKOWAŃ I KIERUNKÓW ZAGOSPODAROWANIA MIASTA GRAJEWA: Na obszarze miasta drogi krajowe Nr 61 i 669 o bardzo dużym natężeniu ruchu samochodowego, powodują hałas komunikacyjny obniżający warunki życia mieszkańców miasta. Jako zadania w zakresie klimatu akustycznego zakłada się ograniczenie źródeł hałasu ulicznego w śródmieściu oraz wzdłuż uciążliwych tras komunikacyjnych poprzez eliminację ruchu tranzytowego z miasta oraz wprowadzanie pasów zieleni izolacyjnej wokół obiektów wymagających stref ciszy (szpital, szkoły, przedszkola itp.) .
7	Grajewo (gmina wiejska)	
8	Lidzbark Warmiński (gmina miejska)	STUDIUM UWARUNKOWAŃ I KIERUNKÓW ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO GMINY LIDZBARK WARMIŃSKI: Na terenie gminy Lidzbark Warmiński najbardziej nasilony transport przebiega drogą nr 51. Droga ta ma niewątpliwie największy wpływ na emisję hałasu komunikacyjnego na terenie gminy, przede wszystkim ze względu na znaczne nasilenie ruchu na tej trasie oraz w wyniku znacznego udziału transportu ciężkiego. Charakter transportu (TIR-y) powoduje wzmószoną emisję hałasu do środowiska. Wzdłuż tras komunikacyjnych w oparciu o aktualne badania hałasu dysponent dróg winien wybudować ekrany ograniczające rozprzestrzenianie się hałasu. Modernizację i przebudowy tras muszą przewidywać ich realizację.
9	Lidzbark Warmiński (gmina wiejska)	
10	Stare Pole (gmina wiejska)	STUDIUM UWARUNKOWAŃ I KIERUNKÓW ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO GMINY STARE POLE: Jednym z celów mających na celu ochronę przed hałasem jest wprowadzenie działań organizacyjnych oraz zabudowy technicznej i biologicznej w infrastrukturze drogowej ograniczającej rozprzestrzenianie się hałasu wzdłuż ciągów komunikacyjnych wywołanych ciężkim transportem samochodowym (w szczególności na terenach zabudowanych).
11	Kozłowo (gmina wiejska)	STUDIUM UWARUNKOWAŃ I KIERUNKÓW ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO GMINY KOZŁOWO:

		Ochrona przed hałasem w tym poprawa klimatu akustycznego na terenie gminy powinna polegać między innymi na wprowadzaniu zieleni izolacyjnej wzdłuż głównych ciągów komunikacyjnych oraz wokół stref generujących hałas oraz modernizacji dróg.
12	Nidzica	STUDIUM UWARUNKOWAŃ I KIERUNKÓW ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO MIASTA I GMINY NIDZICA: Z poczynionych obserwacji wynika, że głównym źródłem hałasu w gminie i w mieście Nidzica jest droga krajowa nr 7, a także - chociaż w mniejszym stopniu – drogi wojewódzkie.
13	Nowe Miasto Lubawskie (gmina miejska)	ZMIANA STUDIUM UWARUNKOWAŃ I KIERUNKÓW ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO MIASTA NOWE MIASTO LUBAWSKIE: W miejscach występowania przekroczeń dopuszczalnych norm hałasu należy stosować rozwiązania techniczne umożliwiające poprawę warunków akustycznych na obszarach podlegających ochronie (wprowadzanie ciągów zieleni izolacyjnej wzdłuż głównych ciągów komunikacyjnych oraz przeniesienie ruchu tranzytowego poza tereny o zwartej zabudowie).
14	Barczewo (miasto w gm. miejsko-wiejskiej)	ZMIANA STUDIUM UWARUNKOWAŃ I KIERUNKÓW ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO MIASTA I GMINY BARCZEWO (ZAPIS UJEDNOLICONY): Na obszarze gminy największe i główne zagrożenie hałasem komunikacyjnym występuje wzdłuż największych szlaków drogowych tj. dróg krajowej nr 16 i drogi wojewódzkiej nr 595. W celu ograniczenia emisji hałasu studium podaje następujące środki: montaż ekranów oraz obudów przeciwhałasowych, modernizacja dróg publicznych, odtworzenie zadrzewień przydrożnych jako naturalnych ekranów ograniczających rozprzestrzenianie się hałasu.
15	Barczewo (obszar wiejski w gm. miejsko-wiejskiej)	
16	Pisz (miasto w gm. miejsko-wiejskiej)	STUDIUM UWARUNKOWAŃ I KIERUNKÓW ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO MIASTA I GMINY PISZ: Na terenach przeznaczonych pod zabudowę jednorodziną można lokalizować obiekty służące innym celom jeśli m.in. nie spowodują wzrostu poziomu hałasu powyżej dopuszczalnych norm. Tereny usługowo – produkcyjne w Łupkach (w tym stacja paliw i inne usługi związane z obsługą podróżnych, MOP) to obszary narażone na hałas komunikacyjny.
17	Pisz (obszar wiejski w gm. miejsko-wiejskiej)	

Tabela 10. Analiza lokalnych dokumentów strategicznych dla miast zlokalizowanych w sąsiedztwie dróg wojewódzkich objętych zakresem niniejszego Programu

Lp.	Miasto	Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego	Program ochrony środowiska	Lokalny program rewitalizacji
1	Działdowo	Uchwała Nr XXX/258/13 Rady Miasta Działdowo z dnia 12 grudnia 2013 r. - Zmiana Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Działdowo: Studium zaleca ograniczenie hałasu motoryzacyjnego przez zastosowanie zieleni izolacyjnej krzewiastej, a w miejscach szczególnej uciążliwości ekranów dźwiękochłonnych.	PROGRAM OCHRONY ŚRODOWISKA DLA GMINY-MIASTO DZIAŁDOWO NA LATA 2012 – 2015 Z PERSPEKTYWĄ NA LATA 2016 – 2019: Dokument stwierdza, że hałas komunikacyjny na terenie Gminy - Miasto Działdowo można zdefiniować jako uciążliwy dla środowiska. Warto jednak zaznaczyć, iż podwyższone natężenie hałasu występować może w pobliżu dróg oraz innych traktów komunikacyjnych. Na podstawie obserwacji dla miast Braniewo, Giżycko i Biskupiec, które są zbliżone w swojej charakterystyce do Gminy – Miasto Działdowo (liczebność mieszkańców, wielkość, przebieg tras komunikacyjnych – drogi wojewódzkie) można założyć, że na terenie Miasta Działdowo występują przekroczenia wartości dopuszczalnych długookresowych średnich poziomów dźwięku A dla pory dzień-noc-wieczorowo-nocnej większe niż 5 dB. Program zaleca monitoring oraz realizację działań mających na celu ochronę przed nadmierną emisją hałasu w przyszłości oraz poprawę stanu technicznego dróg prowadzonej „na bieżąco”. Przedsięwzięcie: budowa dróg w osiedlu Leśna i Polna realizowane do 2014 r.)	Uchwała Nr XXVII/287/09 Rady Miejskiej w Działdowie z dnia 14 sierpnia 2009 roku: LOKALNY PROGRAM REWITALIZACJI MIASTA DZIAŁDOWA – dokument nie zajmuje się hałasem drogowym.
2	Lubawa	STUDIUM UWARUNKOWAŃ I KIERUNKÓW ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO MIASTA LUBAWA: Studium stwierdza, że głównymi źródłami hałasu na terenie miasta są szlaki komunikacyjne. Nasilenie hałasu ze źródeł komunikacyjnych zależy od natężenia ruchu, stanu technicznego pojazdów i dróg.	PROGRAM OCHRONY ŚRODOWISKA MIASTA LUBAWA NA LATA 2013-2016 Z UWZGLĘDNIENIEM PERSPEKTYWY DO ROKU 2020: Dokument stwierdza, że na terenie miasta Lubawa podstawowym źródłem hałasu jest komunikacja drogowa. Najbardziej odczuwalne jest to w centrum miasta. W planach GDDKiA jest budowa obwodnicy Lubawy w ciągu drogi krajowej nr 15, która odciąży centrum od nadmiernego ruchu, obniży poziom hałasu i wywołane drgania, a tym samym pozytywnie wpłynie na komfort życia mieszkańców miasta. Program zaleca: monitoring hałasu, tworzenie stref wolnych od transportu, ograniczenie szybkości ruchu, tworzenie pasów zadrzewień, budowę ekranów akustycznych, budowę obwodnicy, poprawę stanu nawierzchni ulic i dróg.	LOKALNY PROGRAM REWITALIZACJI MIASTA LUBAWA Lubawa wczoraj, dziś i jutro na lata 2009 – 2015: Dokument stwierdza, że mieszkańcy domów przy głównych ulicach skarżą się na hałas jaki powodują przejeżdżające przede wszystkim samochody ciężarowe. Jako miejsca nieatrakcyjne do zamieszkania ze względu na uporczywy hałas, zanieczyszczenie powietrza wskazuje się: ul. Poznańską, ul. Matejki, ul. Prusa, ul. Rynek, ul. 19-stycznia, ul. Biblii Gutenberga.

3	Bartoszyce	<p>ZMIANA STUDIUM UWARUNKOWAŃ I KIERUNKÓW ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO MIASTA BARTOSZYCE: Dokument nie zajmuje się hałasem drogowym.</p>	<p>PROGRAM OCHRONY ŚRODOWISKA DLA MIASTA BARTOSZYCE NA LATA 2012 – 2015 Z PERSPEKTYWĄ NA LATA 2016 – 2019: Program stwierdza, że ruch komunikacyjny w mieście generalnie jest średnio nasilony. Mogą występować pojedyncze przypadki nadmiernego natężenia hałasu (niesprawne pojazdy, itp.). Wpływ na poziom hałasu komunikacyjnego może mieć również zły stan dróg. Jednak fakt braku zagrożenia mogą potwierdzić jedynie stosowne badania. Na podstawie wyników badań hałasu w Bezledach można przypuszczać, że ludzie mieszkający w zabudowie usytuowanej wzdłuż drogi nr 51 są zagrożeni nadmiernym hałasem.</p>	<p>Uchwałą Nr XXXV/271/2009 z dnia 7 sierpnia 2009r zmieniono Uchwałę Nr XIV/91/2007 z dnia 30.10.2007r. w sprawie przyjęcia Lokalnego Programu Rewitalizacji miasta Bartoszyce na lata 2007 - 2013: Dokument stwierdza, że w przypadku Miasta Bartoszyce nie ma zagrożenia przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu. Niemniej występują pojedyncze przypadki nadmiernego natężenia hałasu (niesprawne pojazdy, itp.), w tym m.in. ze względu na zły stan dróg w Mieście i kumulację natężenia ruchu wzdłuż drogi krajowej nr 51. Dopiero budowa drugiej przeprawy mostowej i wyprowadzenie ruchu tranzytowego poza obręb historycznej zabudowy centrum Miasta rozwiąże problem zagrożenia hałasem w tej części Miasta.</p>
4	Orneta	<p>Zmiana studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta i gminy Orneta: Dokument nie zajmuje się hałasem drogowym.</p>	<p>PROGRAM OCHRONY ŚRODOWISKA DLA MIASTA I GMINY ORNETA NA LATA 2004 – 2010 Z PERSPEKTYWĄ NA LATA 2011 – 2020: Z uwagi na brak pomierzonych wartości hałasu drogowego na terenie miasta i gminy Orneta, trudno jest wymiennie ocenić, w jakim stopniu emitowany hałas komunikacyjny rzutuje na ogólny stan klimatu akustycznego w pobliżu głównych dróg przebiegających przez teren miasta i gminy. Program zaleca pomiary hałasu na terenie miasta - na podstawie uzyskanych wyników dokonać należy oceny zagrożenia hałasem. Dokument zwraca uwagę na zły stan dróg na terenie powiatu lidzbarskiego – zaleca ich modernizację i remont.</p>	<p>LOKALNY PROGRAM REWITALIZACJI MIASTA ORNETA NA LATA 2008-2015: Na obszarze Ornety jednym z głównych źródeł uciążliwości akustycznych jest hałas komunikacyjny -najbardziej odczuwalny jest w głównych ciągach komunikacyjnych Ornety, zwłaszcza na ul. 1-go Maja, Kopernika, Olsztyńskiej, Al. Wojska Polskiego (tutaj potęgowany jest nawierzchnią drogi – kostka brukowa), Dąbrowskiego, Elbląskiej. Mimo ograniczenia ruchu pojazdów na terenie Starego Miasta zauważa się dużą uciążliwość hałasem komunikacyjnym na ul. Pionierów, Kościuszki, Plac Wolności, Mostowej, Zamkowej i Kościelnej. Wynika to z gęstej zabudowy ulic oraz nieznacznej odległości budynków od ulic. Na ulicach Pionierów, Sienkiewicza oraz Placu Wolności nawierzchnia ulic składa się z kostki brukowej. Ze względu na brak przeprowadzonych pomiarów, trudno jest ocenić, czy poziom progowy hałasu drogowego jest przekroczony na terenie należącym do miasta Orneta.</p>

5	Kętrzyn	<p>MIASTO KĘTRZYN Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego: brak informacji o hałasie.</p>	<p>PROGRAM OCHRONY ŚRODOWISKA DLA KĘTRZYNA NA LATA 2009-2012 Z UWZGLĘDNIENIEM PERSPEKTYWY NA LATA 2013-2016 – AKTUALIZACJA:</p> <p>Dokument stwierdza, że charakter miasta Kętrzyna, z dobrze rozwiniętą siecią ulic i dróg i wzmożonym ruchem w kierunku terenów rekreacyjno - wypoczynkowych sprawia, że głównym źródłem hałasu jest komunikacja drogowa. Największe zagrożenie hałasem stwarzają drogi Kętrzyn-Mrągowo i Kętrzyn-Bartoszyce. Jednym z Na terenie miasta w 2007r. WIOŚ w Olsztynie prowadził badanie hałasu komunikacyjnego w 10 punktach skorelowanych z przebiegiem głównych szlaków komunikacyjnych. We wszystkich badanych punktach równoważny poziom dźwięku przekraczał wartości dopuszczalne dla danej klasyfikacji terenu przekroczenia te dawały wartość od ok. 4 do 11 dB. Program zaleca reorganizację układów komunikacyjnych wewnątrz osiedlowych i wewnątrz miejskich, budowę obwodnic, poprawę stanu nawierzchni ulic i dróg, zapewnienie płynności tras – zielona fala oraz promocję komunikacji miejskiej i rowerowej.</p>	<p>Program Rewitalizacji dla Miasta Kętrzyna na lata 2007-2013: brak informacji o hałasie.</p>
6	Mrągowo	<p>ZMIANA STUDIUM UWARUNKOWAŃ I KIERUNKÓW ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO MIASTA MRĄGOWA: zakłada się wyłączenie obszarów w bezpośrednim sąsiedztwie ciągów komunikacyjnych dróg krajowych spod zabudowy z uwagi na uciążliwość hałasem.</p>	<p>MIASTO MRĄGOWO PROGRAM OCHRONY ŚRODOWISKA:</p> <p>Dokument stwierdza, że hałas komunikacyjny powodowany jest głównie dużym natężeniem transportu kołowego, brakiem obwodnic, fatalnym stanem dróg. Brakuje danych w zakresie jego oddziaływania.</p>	<p>Lokalny Program Rewitalizacji Miasta Mrągowo na lata 2009-2015: Dokument stwierdza, że hałas stanowi jedno ze źródeł zanieczyszczenia środowiska, stale wzrastające w ostatnich latach w związku z rozwojem komunikacji. Przez Śródmieście biegnie ważny szlak tranzytowy na północ województwa warmińsko-mazurskiego w stronę Kętrzyna i Giżycka (droga krajowa nr 59), powodując wysokie natężenie ruchu, zwłaszcza w sezonie turystycznym, które z uwagi na hałas i spaliny znacznie obniża jakość życia na tym obszarze.</p>
7	Iława	<p>Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Iława: Studium stwierdza w kwestii rozwoju układu drogowego, że budynki mieszkalne, zamieszkania zbiorowego (hotele, pensjonaty) oraz użyteczności publicznej powinny być usytuowane w odległości zapewniającej zachowanie, w zależności od przeznaczenia budynku, dopuszczalnego poziomu hałasu i wibracji, określonego w przepisach o ochronie środowiska.</p>	<p>AKTUALIZACJA PROGRAMU OCHRONY ŚRODOWISKA MIASTA IŁAWY NA LATA 2010 – 2013 Z UWZGLĘDNIENIEM PERSPEKTYWY NA LATA 2014 – 2017:</p> <p>Dokument stwierdza, że na terenie miasta Iława uciążliwe źródła hałasu to pojazdy samochodowe, w tym ciężkie i autobusy poruszające się w ciągu: DK nr 16, DW nr 536, DW nr 521 (wylot na Malbork), mała obwodnica łącząca DK nr 16 i DW nr 536, wzdłuż wzmożonego ruchu wewnętrznego (ul. Biskupska, ul. Dąbrowskiego, ul. Wojska Polskiego, ul. Andersa ul. Ogródowa, ul. Sobieskiego, część ul. Królowej Jadwigi (od ul. Niepodległości do ul. Sobieskiego), część ul. 1 Maja, część ul. Skłodowskiej i część ul. Smolki. W maju i sierpniu 2003 r. WIOŚ, Delegatura w Elblągu prowadziła pomiary monitoringowe poziomu hałasu komunikacyjnego w 16 punktach w Iławie. We wszystkich punktach wystąpiły przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu, a w 6 punktach zostały przekroczone poziomy progowe. W celu ograniczenia uciążliwości akustycznych zrealizowano obwodnicę łączącą drogę wojewódzką nr 536 z drogą krajową nr 16, w trakcie realizacji jest obwodnica dla drogi krajowej nr 16</p>	<p>LOKALNY PROGRAM REWITALIZACJI MIASTA IŁAWA (Wersja ujednolicona zawierająca zmiany podjęte uchwałami Rady Miejskiej w Iławie Nr IX/92/11 z dnia 25 maja 2011r. i Nr XVII/172/11 z dnia 28 grudnia 2011r.): Dokument nie zawiera informacji o hałasie.</p>

8	Nidzica	<p>STUDIUM UWARUNKOWAŃ I KIERUNKÓW ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO MIASTA I GMINY NIDZICA: Dokument stwierdza, że głównym źródłem hałasu w gminie i w mieście Nidzica jest droga krajowa nr 7, a także - chociaż w mniejszym stopniu - drogi wojewódzkie.</p>	<p>PROGRAM OCHRONY ŚRODOWISKA DLA GMINY NIDZICA NA LATA 2013-2016 Z PERSPEKTYWĄ NA LATA 2017-2020:</p> <p>Dokument stwierdza, że na obszarze gminy największe i główne zagrożenie hałasem komunikacyjnym występuje w centrum miasta Nidzica oraz wzdłuż największych szlaków drogowych DK 7 oraz dróg wojewódzkich. W najbliższych latach planowana jest budowa drogi ekspresowej nr 7 na odcinku Nidzica - Napierki wraz z budową obwodnicy dla miejscowości Nidzica. Na poprawę środowiska akustycznego będą miały również planowane w najbliższych latach inwestycje związane z przebudową dróg wojewódzkich (nr 545 na odcinku Działdowo – Nidzica oraz droga nr 604 od skrzyżowania ul. Słowackiego z ul. Mickiewicza do miejscowości Robaczewo. W ramach Program Państwowego Monitoringu Środowiska Województwa Warmińsko – Mazurskiego na lata 2013 – 2015 planowane są w pierwszym roku pomiary hałasu na ulicach Warszawskiej, 1 Maja, Olsztyńskiej. POŚ zaleca monitoring hałasu, wyposażenie w infrastrukturę zapobiegającą nadmiernej emisji hałasu w postaci ekranów akustycznych, wałów ziemnych, pasów zieleni izolacyjnej, tworzenie stref wolnych od transportu, ograniczenie szybkości ruchu, montaż okien dźwiękoszczelnych w budynkach użyteczności publicznej oraz mieszkalnych narażonych na hałas.</p>	<p>(zaktualizowany Uchwałą NR LX/651/2010) Lokalny Program Rewitalizacji Miasta Nidzica na lata 2007-2015: Jednym z celów programu jest zmniejszenie negatywnych skutków ciężkiego ruchu samochodowego i ponadnormatywnego poziomu hałasu poprzez jego eliminację z miasta i kierowanie na obwodnicę.</p>
9	Lidzbark Warmiński	<p>Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Lidzbark Warmiński: Na terenie gminy Lidzbark Warmiński najbardziej nasilony transport przebiega drogą nr 51. Droga ta ma niewątpliwie największy wpływ na emisję hałasu komunikacyjnego na terenie gminy, przede wszystkim ze względu na znaczne nasilenie ruchu na tej trasie oraz w wyniku znacznego udziału transportu ciężkiego. Charakter transportu (TIR-y) powoduje wzmószoną emisję hałasu do środowiska. Wzdłuż tras komunikacyjnych w oparciu o aktualne badania hałasu dysponent dróg winien wybudować ekrany ograniczające rozprzestrzenianie się hałasu. Modernizacje i przebudowy tras muszą przewidywać ich realizację.</p>	<p>PROGRAM OCHRONY ŚRODOWISKA DLA GMINY LIDZBARK WARMIŃSKI NA LATA 2004–2010 Z PERSPEKTYWĄ NA LATA 2011–2020:</p> <p>Najbardziej nasilony transport przebiega drogą nr 51 (Olsztyn - Dobre Miasto - Lidzbark Warmiński - Bartoszyce - przejście graniczne Bezledy). Analizowana droga ma niewątpliwie największy wpływ na emisję hałasu drogowego na terenie miasta, przede wszystkim ze względu na znaczne nasilenie ruchu na tej trasie oraz w wyniku znacznego udziału transportu ciężkiego. Taki charakter transportu powoduje wzmószoną emisję hałasu do środowiska. Inną sprawą powiązaną z hałasem drogowym jest ogólnie zły lub bardzo zły stan większości dróg. Drogi te należy modernizować i remontować poprzez nakładanie świeżych nawierzchni bitumicznych.</p>	<p>LOKALNY PROGRAM REWITALIZACJI MIASTA LIDZBARK WARMIŃSKI na lata 2005-2013: Dokument nie zawiera informacji o hałasie.</p>

10	Pasłęk	<p>STUDIUM UWARUNKOWAN I KIERUNKÓW ZAGOSPODAROWANIA MIASTA I GMINY PASŁĘK: Na terenie gminy podstawowym źródłem hałasu jest ruch komunikacyjny. Głównym jego emitorem liniowym jest droga krajowa nr 7. W ramach prac projektowych dotyczących modernizacji DK nr 7 wykonane zostało opracowanie Raport oddziaływania na środowisko, z którego wynika, że nową zabudowę mieszkaniową można lokalizować w odległości co najmniej 280m. Hałas komunikacyjny może być również uciążliwy na trasach Pasłęk-Orneta, Pasłęk-Dzierzgoń oraz Pasłęk-Morąg (jest to związane przede wszystkim ze złą nawierzchnią dróg). Wyraźniej odczuwalny jest na terenach zwartej zabudowy. Z uwagi na wzrastającą liczbę pojazdów i zwiększające się natężenie ich ruchu można przyjąć, że na terenie gminy Pasłęk utrzymywać się będzie tendencja wzrostowa natężenia hałasu związanego z ruchem kołowym.</p>	<p>PROGRAMU OCHRONY ŚRODOWISKA DLA MIASTA I GMINY PASŁĘK NA LATA 2004 –2010:</p> <p>Na obszarze miasta i gminy Pasłęk jednym z głównych źródeł uciążliwości jest hałas komunikacyjny. Wynika on ze zwiększającego się natężenia ruchu, jakie odnotowuje się na drogach kołowych oraz ciągle wzrastającą ilością pojazdów. We wszystkich badanych przy drogach punktach pomiarowych stwierdzono przekroczenia dopuszczalnych poziomów dźwięku. Dodatkowo w punktach znajdujących się w granicach administracyjnych gminy wystąpiły również przekroczenia poziomów progowych. Przyczyną wzrostu uciążliwości jest również zła jakość nawierzchni dróg, co szczególnie odczuwalne jest w centrum miejscowości, wzdłuż głównych dróg wiodących przez miejscowości, zwłaszcza jeśli mają one znaczenie tranzytowe.</p>	<p>Lokalny Program Rewitalizacji Miasta Pasłęk na lata 2007 – 2015: Na obszarze Pasłęka jednym z głównych źródeł uciążliwości jest hałas komunikacyjny, który jest najpowszechniejszym i najbardziej uciążliwym źródłem hałasu. Odczuwalny jest zwłaszcza na głównych ciągach komunikacyjnych Pasłęka, zwłaszcza na ul. 3-go Maja, Polnej i Ogrodowej (Strefa I – Osiedla). Hałas powodowany jest przez nadmierny ruch na tych ciągach, zwłaszcza samochodów ciężarowych oraz autobusów. Potęgowany jest przez zły stan techniczny ulic i ich małą przepustowość.</p>
11	Morąg	<p>Zmiana studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Morąg obszar miasta i obszary wiejskie (załącznik do uchwały nr XXI/354/08 z dn. 26 czerwca 2008 r.): Dokument nie zawiera informacji o hałasie.</p>	<p>PROGRAM OCHRONY ŚRODOWISKA GMINY MORĄG NA LATA 2004-2007 Z UWZGLĘDNIENIEM PERSPEKTYWY NA LATA 2008-2011:</p> <p>Program stwierdza, że przez Morąg nie przebiega ważna regionalna linia drogowa, co nie wpływa w znacznym stopniu na klimat akustyczny rejonu, a szczególnie miasta. Należy wierzyć, że po rozwiązaniu ważniejszych kwestii środowiskowych jak chociażby sprawa wybudowania odpowiedniej ilości sieci kanalizacyjnych sprawa ograniczania ewentualnej uciążliwości hałasu komunikacyjnego stanie się tematem podstawowym. Temat został jednak zasygnalizowany do dalszych rozważań w kolejnym programie.</p>	<p>LOKALNY PROGRAM REWITALIZACJI MIASTA MORĄGA NA LATA 2008 – 2015 (aktualizacja programu): Program wymienia komunikację drogową jako uciążliwsze źródła hałasu w środowisku (ze względu na powszechność występowania i długi czas oddziaływania). Jedną z przyczyn zwiększającego się w ostatnich latach zagrożenia hałasem jest intensyfikacja ruchu drogowego, która ma swoje źródło zarówno w zwiększeniu poziomu hałasu na ulicach, ale także z faktem, że hałas obejmuje swoim zasięgiem coraz rozleglejsze tereny. Uciążliwość tras komunikacyjnych zależy głównie od natężenia ruchu, struktury strumienia pojazdów, prędkości pojazdów, rodzaju i stanu nawierzchni oraz odległości zabudowy od drogi. Bardzo ważnym czynnikiem jest również stan techniczny pojazdów.</p>

5.6. Wskaźniki i metody oceny hałasu stosowane przy opracowaniu Programu

W pracach nad Programem użyto wskaźników wynikających wprost z przepisów prawa oraz określonych na potrzeby niniejszego opracowania.

➤ Wskaźniki długookresowe

Zgodnie z Art.112a Poś korzystano ze wskaźników długookresowych (obliczanych dla jednego roku):

- ❖ L_{DWN} – rozumiany jako długookresowy średni poziom dźwięku A wyrażony w (dB), wyznaczony w ciągu wszystkich dób w roku, z uwzględnieniem pory dnia (przedział od godz. 6.00 do godz. 18.00, pory wieczoru od godz. 18.00 do godz. 22.00 i pory nocy od godz. 22.00 do godz. 6.00).
- ❖ L_N – rozumiany jako długookresowy średni poziom dźwięku A wyrażony w (dB), wyznaczony w ciągu wszystkich okresów nocnych w ciągu roku rozumianych jako przedział czasu od godz. 22.00 do godz. 6.00.

➤ Wskaźnik M

Wskaźnik M został szerzej omówiony w Rozdziale 5.2. Wskaźnik M ma postać:

$$M = 0.1 \cdot m \cdot (10^{0.1 \cdot \Delta L} - 1)$$

gdzie:

M - wartość wskaźnika,

ΔL - wielkość przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu dB,

m - liczba mieszkańców na terenie o przekroczonym poziomie dopuszczalnym.

Wskaźnik M jest wielkością bezwymiarową, wiążącą wielkość przekroczeń z liczbą ludności przebywającej w obszarach, na których te przekroczenia występują.

Wskaźnik M przyjmuje wartość „0” na obszarach, na których nie ma mieszkańców lub nie ma przekroczeń wartości dopuszczalnych. Na pozostałych obszarach przyjmuje skończone wartości liczbowe.

➤ Efektywność ekologiczna rozwiązania antyhałasowego

Jeśli jako M określono wartość wskaźnika M przed realizacją Programu, a jako M' wartość wskaźnika M po zastosowaniu odpowiedniego środka redukcji hałasu, to efektywność zastosowanego środka redukcji można było wyznaczyć z zależności:

$$E_{ekol} = \frac{M - M'}{M} \cdot 100\%$$

Parametr Eekol nazwano Współczynnikiem Efektywności Ekologicznej, gdyż jest on ściśle powiązany, poprzez wskaźnik M, z wielkością emisji hałasu do środowiska.

Współczynnik Efektywności Ekologicznej Eekol może określić, które rozwiązanie antyhałasowe jest najlepsze, przy czym nie jest brany pod uwagę koszt takiego

rozwiązania. Porównując dwa rozwiązania, bardziej efektywnym będzie to, dla którego współczynnik E_{ekon} jest większy.

➤ **Efektywność ekonomiczna rozwiązania antyhałasowego**

W ramach Programu opracowano współczynnik efektywności ekonomicznej inwestycji, który jest miarą jej opłacalności.

Aby go zdefiniować należało określić skuteczność rozwiązania antyhałasowego, jako miarę społecznych korzyści (zysku). Wielkość taką wyrażono wzorem:

$$S = m_r \cdot \Delta L_r,$$

gdzie:

S – skuteczność rozwiązania antyhałasowego,
 m_r - liczba osób zamieszkujących dany obszar,
 ΔL_r - wielkość redukcji hałasu na tym obszarze.

Widać z powyższego, że skuteczność jest wprost proporcjonalna do liczby ludności zamieszkującej obszar i do stopnia redukcji hałasu po zastosowaniu środka antyhałasowego

Porównując koszt danego rozwiązania do jego skuteczności otrzymano informację o tym, ile kosztować będzie redukcja hałasu o 1dB w przeliczeniu na jednego mieszkańca. Stosunek kosztu realizacji przedsięwzięcia do jego skuteczności nazwano kosztochłonnością inwestycji (antyhałasowej). Matematycznie wyznacza się ją wzorem:

$$KCH = \frac{k}{S},$$

gdzie:

KCH – kosztochłonność inwestycji (antyhałasowej),
 k – koszt inwestycji w zł,
 S – skuteczność inwestycji.

Dzięki wskaźnikowi KCH można wyznaczyć inwestycje, które przy nakładzie najmniejszych środków dadzą największą redukcję hałasu obejmując jak największą liczbę osób. Należy zauważyć, że im mniejsza wartość KCH , tym inwestycja była bardziej „opłacalna” – czyli bardziej efektywna ekonomicznie. Naturalnym zatem wydawało się przyjęcie zależności:

$$E_{\text{ekon}} = 1/KCH$$

5.7. Charakterystyka techniczno-akustyczna źródeł hałasu mających negatywny wpływ na poziom hałasu w środowisku

Hałas drogowy powstaje w wyniku poruszania się pojazdu (odgłosy pracy silnika, układu wydechowego i napędowego) i na styku opony z nawierzchnią drogową. Opony o asymetrycznej rzeźbie bieżnika, wąskie rowki boczne, nowoczesne i ciche silniki oraz układy wydechowe składające się z kilku tłumików, powodują, że dla pojazdów osobowych przy prędkości powyżej 55 km/h, a dla pojazdów ciężarowych

dla prędkości powyżej 70 km/h, głównym źródłem hałasu jest zjawisko zachodzące pomiędzy oponą a nawierzchnią. Czynnikiem wzmagającym jego poziom może być stan nawierzchni oraz jej wilgotność. Niektóre nawierzchnie, ze względu na zastosowanie zwartych materiałów, generują bardzo duży hałas toczenia na styku opony z drogą. Taki hałas powstaje na skutek zasysania powietrza przez bieżnik opony, sprężenia i uwolnienia. Poziom hałasu drogowego jest uzależniony od takich czynników, jak: natężenie ruchu, udział pojazdów hałaśliwych (samochody ciężarowe, autobusy, tramwaje, motocykle), płynność ruchu, pochylenie drogi oraz stan i jakość nawierzchni drogowej.

W Częściach II i III scharakteryzowano wszystkie odcinki drogowe (drogi wojewódzkie oraz krajowe) objęte zakresem Programu wraz z podaniem lokalizacji, wielkości przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu oraz innych uwarunkowań akustycznych (np. stan jezdni). Informacje dotyczące wymagań technicznych odnośnie pojazdów samochodowych zawarto w Rozdziale 5.3.

II. CZĘŚĆ SZCZEGÓŁOWA PROGRAMU – DROGI WOJEWÓDZKIE

1. OPIS OBSZARU OBJĘTEGO PROGRAMEM

Analizowane odcinki dróg wojewódzkich znajdują się w województwie warmińsko-mazurskim, na terenie powiatów: lidzbarskiego, elbląskiego, ostródzkiego, iławskiego, działdowskiego, nidzickiego, kętrzyńskiego, mrągowskiego oraz bartoszyckiego.

Poniżej zestawiono tabelarycznie wszystkie odcinki dróg wojewódzkich objętych niniejszym Programem wraz z opisem uwarunkowań wynikających z planów zagospodarowania przestrzennego.

Tabela 11. Odcinki dróg wojewódzkich objęte Programem

Droga wojewódzka	Kilometraż		Opis odcinka
	początkowy [km]	końcowy [km]	
511	29+829	33+700	Lidzbark Warmiński – odcinek biegnie ulicami: od granicy miasta ul. Dąbrowskiego, a następnie ul. Olsztyńską - do skrzyżowania z DK 51. Wzdłuż odcinka występuje zabudowa zakwalifikowana jako jednorodzinna (dominująca) oraz wielorodzinna i mieszkaniowo-usługowa.
513	36+829	38+988	Orneta – odcinek biegnie ulicą 1 Maja od granicy miasta do ul. Kopernika. Wzdłuż odcinka występuje zabudowa wielorodzinna oraz mieszkaniowo-usługowa.
527	30+135	30+551	Pastęk – odcinek biegnie ulicami: Wojska Polskiego (od skrzyżowania z ul. Zamkową), Władysława Jagiełły, a następnie ul. Bohaterów Westerplatte - do ul. Piłsudskiego. Dominuje zabudowa określona jako wielorodzinna i mieszkaniowo-usługowa. W sąsiedztwie odcinka znajdują się również obiekty oświaty oraz tereny przeznaczone pod zabudowę jednorodziną.
527	57+649	58+933	Morań – odcinek biegnie ulicami: Gen. Dąbrowskiego od skrzyżowania z ul. 3 Maja, następnie ul. Skłodowskiej-Curie i Kasprowicza, Plac Jana Pawła II, Krzywą (ruch jednokierunkowy), następnie ul. Pomorską i Wróblewskiego - do granicy miasta. Dominuje zabudowa wielorodzinna i mieszkaniowo-usługowa.
536	0+000	2+571	Iława – odcinek biegnie ulicami: od skrzyżowania z DK 16 – Grunwaldzką, Wyszyńskiego oraz Lubawską - do granicy miasta. Dominuje zabudowa określona jako wielorodzinna i mieszkaniowo-usługowa. W sąsiedztwie odcinka znajdują się również tereny przeznaczone pod zabudowę jednorodziną.
537	1+533	4+305	Lubawa – odcinek biegnie ulicami: od skrzyżowania z ul. 19 stycznia – ul. Kupnera – do granicy miasta. Dominuje zabudowa określona jako jednorodzinna. Poza tym wzdłuż odcinka występuje jeszcze (w mniejszym stopniu) zabudowa mieszkaniowo-usługowa oraz wielorodzinna.
544	52+959	54+900	Działdowo – odcinek biegnie ulicami: od granicy miasta – ul. Lidzbarską, następnie ul. Małka – do skrzyżowania z ul. Męczenników. Dominuje zabudowa określona jako jednorodzinna. W sąsiedztwie odcinka znajdują się również obiekty oświaty.
	54+900	56+261	Działdowo – odcinek biegnie ulicami: od skrzyżowania z ul. Małka – ul. Męczenników oraz ul. Mławską – do granicy miasta. Wzdłuż odcinka występuje zabudowa zakwalifikowana jako jednorodzinna oraz wielorodzinna i mieszkaniowo-usługowa.
545	21+098	22+827	Nidzica – odcinek biegnie ulicami: Al. Sprzymierzonych oraz 1 Maja – do ul. Traugutta. Wzdłuż odcinka występuje zabudowa zakwalifikowana jako jednorodzinna oraz wielorodzinna i mieszkaniowo-usługowa.
	22+827	24+261	Nidzica – odcinek biegnie ulicami: Traugutta od ul. 1 Maja oraz ul. Działdowską do skrzyżowania z DK 7. Dominuje zabudowa określona jako wielorodzinna i mieszkaniowo-usługowa.

591	31+180	33+753	Kętrzyn – odcinek biegnie ulicami: od skrzyżowania z Traugutta – ul. Pocztową, Dworcową, Chopina, Bydgoską – do granicy miasta. Wzdłuż odcinka występuje zabudowa zakwalifikowana jako jednorodzinna oraz wielorodzinna, a także mieszkaniowo-usługowa oraz z przeznaczeniem na usługi oświaty.
591	54+983	56+860	Mrażowo – odcinek biegnie ulicami: Wolności - od granicy miasta do skrzyżowania z ul Giżycką. Wzdłuż odcinka występuje zabudowa zakwalifikowana jako jednorodzinna oraz wielorodzinna, a także mieszkaniowo-usługowa oraz z przeznaczeniem na usługi oświaty.
592	43+048	44+617	Kętrzyn – odcinek biegnie ulicami: Mazowiecką - od ul. Pocztowej do skrzyżowania granicy miasta. Dominuje zabudowa określona jako jednorodzinna. Poza tym występują tereny określone jako mieszkaniowo-usługowe.
	44+617	46+066	Kętrzyn – odcinek biegnie ulicami: od ul. Pocztowej – ul Traugutta, Plac Grunwaldzki, Daszyńskiego – do Ronda Księdza Wojciecha Rogaczewskiego. Dominuje zabudowa określona jako wielorodzinna i mieszkaniowo-usługowa.
592	0+000	3+015	Bartoszyce – odcinek biegnie ulicami: od skrzyżowania z DK 51 – ul. Bohaterów Warszawy, Kętrzyńską – do granicy miasta. Dominuje zabudowa określona jako wielorodzinna i mieszkaniowo-usługowa.

2. NARUSZENIA DOPUSZCZALNYCH POZIOMÓW HAŁASU W ŚRODOWISKU WRAZ Z ZAKRESEM NARUSZENIA

W ramach Programu dokonano niezbędnej aktualizacji map przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu. Wykonane w 2012 roku opracowanie „Sporządzenie map akustycznych dla 15 odcinków dróg wojewódzkich zlokalizowanych na terenie 11 miast: Bartoszyce, Działdowo, Iława, Kętrzyn, Lidzbark Warmiński, Lubawa, Morąg, Mrągowo, Nidzica, Orneta, Pasłęk o łącznej długości ok. 30 km” przedłożone przez Zarząd Dróg Wojewódzkich w Olsztynie powstało przed zmianą dopuszczalnych norm hałasu.

Poniżej zestawiono tabelarycznie wyniki aktualizacji map przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu dla analizowanych odcinków dróg wojewódzkich, wraz z podaniem zakresu naruszeń poziomów dopuszczalnych oraz wartości Wskaźnika M, który łączy w sobie wielkość przekroczeń oraz liczbę osób narażonych na ponadnormatywny hałas.

Tabela 12. Naruszenia dopuszczalnych poziomów hałasu – drogi wojewódzkie

Droga wojewódzka	Kilometraż		Opis odcinka	Zakres przekroczeń wg mapy akustycznej [dB]		Zakres wartości wskaźnika M	
	początkowy [km]	końcowy [km]		Wskaźnik L _{DWN}	Wskaźnik L _N	Wskaźnik L _{DWN}	Wskaźnik L _N
511	29+829	33+700	Lidzbark Warmiński	0-5	brak	0-5	brak
513	36+829	38+988	Orneta	0-5	0-5	0-5	0-5
527	30+135	30+551	Pasłęk	0-10	0-5	0-20	0-5
527	57+649	58+933	Morąg	0-10	0-5	0-5	0-5
536	0+000	2+571	Iława	0-10	0-10	0-15	0-10
537	1+533	4+305	Lubawa	0-10	0-5	0-10	0-5
544	52+959	54+900	Działdowo	0-15	0-5	0-30	0-5
	54+900	56+261	Działdowo	0-5	0-5	0-5	0-5

545	21+098	22+827	Nidzica	0-10	0-10	0-5	0-5
	22+827	24+261	Nidzica	0-10	0-5	0-5	0-5
591	31+180	33+753	Kętrzyn	0-10	0-5	0-10	0-5
591	54+983	56+860	Mrażowo	0-10	0-5	0-10	0-5
592	43+048	44+617	Kętrzyn	0-5	0-5	0-5	0-5
	44+617	46+066	Kętrzyn	0-5	0-5	0-5	0-5
592	0+000	3+015	Bartoszyce	0-10	0-5	0-5	0-5

3. WYSZCZEGÓLNIENIE PODSTAWOWYCH KIERUNKÓW I ZAKRESU DZIAŁAŃ NIEZBĘDNYCH DO PRZYWRÓCENIA DOPUSZCZALNYCH POZIOMÓW HAŁASU W ŚRODOWISKU

Dla każdego z odcinków dróg wojewódzkich objętych Programem przeprowadzono analizę możliwości zastosowania środków redukcji hałasu. Zgodnie z przyjętą metodyką realizacji Programu, w zależności od wielkości przekroczeń poziomu dopuszczalnego hałasu, rozpatrywano zastosowanie zadań inwestycyjnych albo wspomagających. Dla obszarów, dla których stwierdzono brak możliwości zastosowania środków redukcji hałasu zaproponowano wykonanie przeglądu ekologicznego, mającego na celu określenie, czy konieczne będzie ustanowienie obszaru ograniczonego użytkowania. Wybór poszczególnych zadań omówiono w następnym rozdziale.

W Tabeli 13 zestawiono zadania Programu dla analizowanych odcinków dróg wojewódzkich na terenie województwa warmińsko-mazurskiego.

Tabela 13. Zadania Programu dla dróg wojewódzkich

Nr	Droga wojewódzka	Odcinek	Zadanie	Jednostka odpowiedzialna	Termin realizacji	Koszt realizacji
1	DW 511	Lidzbark Warmiński: od km 29+829 od km 33+700	Prowadzenie przeglądów stanu nawierzchni drogowej.	Zarządzający drogą	2015-2019	Finansowanie w ramach zadań własnych
			Kontrola przestrzegania przepisów odnośnie dopuszczalnej prędkości	Policja	2015-2019	Finansowanie w ramach zadań własnych
			Uwzględnianie zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu dla nowotworzonych planów zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego	2015-2019	Finansowanie w ramach zadań własnych
2	DW 513	Orneta: od km 36+829 do km 38+988	Prowadzenie przeglądów stanu nawierzchni drogowej.	Zarządzający drogą	2015-2019	Finansowanie w ramach zadań własnych
			Kontrola przestrzegania przepisów odnośnie dopuszczalnej prędkości	Policja	2015-2019	Finansowanie w ramach zadań własnych

Nr	Droga wojewódzka	Odcinek	Zadanie	Jednostka odpowiedzialna	Termin realizacji	Koszt realizacji
			Uwzględnianie zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu dla nowotworzonych planów zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego	2015-2019	Finansowanie w ramach zadań własnych
3	DW 527	Pasłęk: od km 30+135 do km 30+551	Prowadzenie przeglądów stanu nawierzchni drogowej.	Zarządzający drogą	2015-2019	Finansowanie w ramach zadań własnych
			Kontrola przestrzegania przepisów odnośnie dopuszczalnej prędkości	Policja	2015-2019	Finansowanie w ramach zadań własnych
			Uwzględnianie zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu dla nowotworzonych planów zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego	2015-2019	Finansowanie w ramach zadań własnych
			Wymiana nawierzchni na nawierzchnię o zredukowanej hałaśliwości na całym odcinku.	Zarządzający drogą	2015-2019	437 tys. zł
4	DW 527	Morąg: od km 57+649 do km 58+933	Prowadzenie przeglądów stanu nawierzchni drogowej.	Zarządzający drogą	2015-2019	Finansowanie w ramach zadań własnych
			Kontrola przestrzegania przepisów odnośnie dopuszczalnej prędkości	Policja	2015-2019	Finansowanie w ramach zadań własnych
			Uwzględnianie zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu dla nowotworzonych planów zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego	2015-2019	Finansowanie w ramach zadań własnych
5	DW 536	Iława: od km 0+000 do km 2+571	Prowadzenie przeglądów stanu nawierzchni drogowej.	Zarządzający drogą	2015-2019	Finansowanie w ramach zadań własnych
			Kontrola przestrzegania przepisów odnośnie dopuszczalnej prędkości	Policja	2015-2019	Finansowanie w ramach zadań własnych
			Uwzględnianie zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu dla nowotworzonych planów zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego	2015-2019	Finansowanie w ramach zadań własnych
			Wykonanie przeglądu ekologicznego na odcinku od km 1+583 do km 2+571	Właściwy starosta w zakresie nałożenia obowiązku przedłożenia przeglądu ekologicznego Zarządzający drogą w zakresie wykonania obowiązku przedłożenia przeglądu ekologicznego	2015-2019	10 tys. zł /1km
6	DW 537	Lubawa: od km 1+533 do km	Prowadzenie przeglądów stanu nawierzchni drogowej.	Zarządzający drogą	2015-2019	Finansowanie w ramach zadań własnych

Nr	Droga wojewódzka	Odcinek	Zadanie	Jednostka odpowiedzialna	Termin realizacji	Koszt realizacji
		4+305	Kontrola przestrzegania przepisów odnośnie dopuszczalnej prędkości	Policja	2015-2019	Finansowanie w ramach zadań własnych
			Uwzględnianie zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu dla nowotworzonych planów zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego	2015-2019	Finansowanie w ramach zadań własnych
			Wymiana nawierzchni na nawierzchnię o zredukowanej hałaśliwości na odcinku od km 1+533 do km 3+100	Zarządzający drogą	2015-2019	1.64 mln zł
7	DW 544	Działkowo: od km 52+959 do km 54+900	Prowadzenie przeglądów stanu nawierzchni drogowej.	Zarządzający drogą	2015-2019	Finansowanie w ramach zadań własnych
			Kontrola przestrzegania przepisów odnośnie dopuszczalnej prędkości	Policja	2015-2019	Finansowanie w ramach zadań własnych
			Uwzględnianie zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu dla nowotworzonych planów zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego	2015-2019	Finansowanie w ramach zadań własnych
8	DW 544	Działkowo: od km 54+900 do km 56+261	Prowadzenie przeglądów stanu nawierzchni drogowej.	Zarządzający drogą	2015-2019	Finansowanie w ramach zadań własnych
			Kontrola przestrzegania przepisów odnośnie dopuszczalnej prędkości	Policja	2015-2019	Finansowanie w ramach zadań własnych
			Uwzględnianie zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu dla nowotworzonych planów zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego	2015-2019	Finansowanie w ramach zadań własnych
9	DW 545	Nidzica: od km 21+098 do km 22+827	Prowadzenie przeglądów stanu nawierzchni drogowej.	Zarządzający drogą	2015-2019	Finansowanie w ramach zadań własnych
			Kontrola przestrzegania przepisów odnośnie dopuszczalnej prędkości	Policja	2015-2019	Finansowanie w ramach zadań własnych
			Uwzględnianie zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu dla nowotworzonych planów zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego	2015-2019	Finansowanie w ramach zadań własnych
			Wykonanie przeglądu ekologicznego na odcinku od km 21+098 do km 22+827	Właściwy starosta w zakresie nałożenia obowiązku przedłożenia przeglądu ekologicznego Zarządzający drogą w zakresie wykonania obowiązku przedłożenia przeglądu ekologicznego	2015-2019	10 tys. zł /1km

Nr	Droga wojewódzka	Odcinek	Zadanie	Jednostka odpowiedzialna	Termin realizacji	Koszt realizacji
10	DW 545	Nidzica: od km 22+827 do km 24+261	Prowadzenie przeglądów stanu nawierzchni drogowej.	Zarządzający drogą	2015-2019	Finansowanie w ramach zadań własnych
			Kontrola przestrzegania przepisów odnośnie dopuszczalnej prędkości	Policja	2015-2019	Finansowanie w ramach zadań własnych
			Uwzględnianie zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu dla nowotworzonych planów zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego	2015-2019	Finansowanie w ramach zadań własnych
			Wymiana nawierzchni na nawierzchnię o zredukowanej hałaśliwości na odcinku: od km 23+347 do km 24+261	Zarządzający drogą	2015-2019	960 tys. zł
11	DW 591	Kętrzyn: od km 31+180 do km 33+753	Prowadzenie przeglądów stanu nawierzchni drogowej.	Zarządzający drogą	2015-2019	Finansowanie w ramach zadań własnych
			Kontrola przestrzegania przepisów odnośnie dopuszczalnej prędkości	Policja	2015-2019	Finansowanie w ramach zadań własnych
			Uwzględnianie zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu dla nowotworzonych planów zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego	2015-2019	Finansowanie w ramach zadań własnych
12	DW 591	Mrągowo: od km 54+983 do km 56+860	Prowadzenie przeglądów stanu nawierzchni drogowej.	Zarządzający drogą	2015-2019	Finansowanie w ramach zadań własnych
			Kontrola przestrzegania przepisów odnośnie dopuszczalnej prędkości	Policja	2015-2019	Finansowanie w ramach zadań własnych
			Uwzględnianie zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu dla nowotworzonych planów zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego	2015-2019	Finansowanie w ramach zadań własnych
13	DW 592	Kętrzyn: od km 43+048 do km 44+617	Prowadzenie przeglądów stanu nawierzchni drogowej.	Zarządzający drogą	2015-2019	Finansowanie w ramach zadań własnych
			Kontrola przestrzegania przepisów odnośnie dopuszczalnej prędkości	Policja	2015-2019	Finansowanie w ramach zadań własnych
			Uwzględnianie zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu dla nowotworzonych planów zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego	2015-2019	Finansowanie w ramach zadań własnych
14	DW 592	Kętrzyn: od km 44+617 do km	Prowadzenie przeglądów stanu nawierzchni drogowej.	Zarządzający drogą	2015-2019	Finansowanie w ramach zadań własnych

Nr	Droga wojewódzka	Odcinek	Zadanie	Jednostka odpowiedzialna	Termin realizacji	Koszt realizacji
		46+066	Kontrola przestrzegania przepisów odnośnie dopuszczalnej prędkości	Policja	2015-2019	Finansowanie w ramach zadań własnych
			Uwzględnianie zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu dla nowotworzonych planów zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego	2015-2019	Finansowanie w ramach zadań własnych
15	DW 592	Bartoszyce: od km 0+000 do km 3+015	Prowadzenie przeglądów stanu nawierzchni drogowej.	Zarządzający drogą	2015-2019	Finansowanie w ramach zadań własnych
			Kontrola przestrzegania przepisów odnośnie dopuszczalnej prędkości	Policja	2015-2019	Finansowanie w ramach zadań własnych
			Uwzględnianie zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu dla nowotworzonych planów zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego	2015-2019	Finansowanie w ramach zadań własnych

4. UZASADNIENIE ZAKRESU OKREŚLONYCH ZAGADNIĘĆ

Poniżej przedstawiono uwarunkowania akustyczne wraz z uzasadnieniem wyboru zadań Programu dla wskazanych w Tabeli 13 odcinków dróg wojewódzkich objętych zakresem niniejszego dokumentu.

- DW 511: Lidzbark Warmiński (od km 29+829 do km 33+700) - niewielkie przekroczenia dopuszczalnych norm hałasu w dolnym zakresie 0-5 dB. Stan drogi należy określić jako dobry. Na odcinku od km 32+942 do km 33+628 (do skrzyżowania z DK 51) zarządca drogi przeprowadził w 2014 roku rozbudowę odcinka drogowego. W związku z powyższym oraz przyjętą metodyką realizacji Programu zaproponowano jedynie działania wspomagające Program.
- DW 513: Orneta (od km 36+829 do km 38+988) - przekroczenia dopuszczalnych norm hałasu w zakresie 0-5 dB. Stan nawierzchni należy ocenić jako dobry. Na terenie miejscowości Orneta zarządca drogi przeprowadził w 2014 roku rozbudowę odcinka DW 513. W związku z powyższym oraz przyjętą metodyką realizacji Programu zaproponowano jedynie działania wspomagające Program.
- DW 527: Pasłęk (od km 30+135 do km 30+551) – przekroczenia dopuszczalnych norm hałasu w porze dzieńno-wieczorno-nocnej w zakresie 0-10 dB. Stan nawierzchni należy ocenić jako dostateczny (nierówności, łaty, spękania). W ramach Programu proponuje się wymianę nawierzchni na nawierzchnię

o zredukowanej hałaśliwości na całym odcinku. Dodatkowo, zgodnie z przyjętą metodyką realizacji Programu zaproponowano działania wspomagające.

- DW 527: Morąg (od km 57+649 do km 58+933) – dla prawie całego odcinka występują przekroczenia w zakresie do 5 dB. W kilku rejonach notuje się przekroczenia w zakresie 5-10 dB jednakże nie obejmują one budynków mieszkalnych, a jedynie tereny bezpośrednio sąsiadujące z pasem drogowym. Stan nawierzchni ocenia się jako dobry. W związku z powyższym oraz przyjętą metodyką realizacji Programu zaproponowano jedynie działania wspomagające Program.
- DW 536: Iława (od km 0+000 do km 2+571) – przekroczenia dopuszczalnych norm hałasu w zakresie 0-10 dB. Stan nawierzchni należy ocenić jako dobry. Brak możliwości posadowienia ekranów akustycznych. Na terenie miejscowości zarządca drogi przeprowadził w 2014 roku rozbudowę odcinka DW 536 w ciągu ul. Lubawskiej, na odcinku od km 1+583 do km 2+571. W związku z powyższym proponuje się wykonanie przeglądu ekologicznego na odcinku od km 0+000 do km 1+583. Dodatkowo, zgodnie z przyjętą metodyką realizacji Programu zaproponowano działania wspomagające.
- DW 537: Lubawa (od km 1+533 do km 4+305) - przekroczenia dopuszczalnych norm hałasu w porze dziennie-wieczorno-nocnej w zakresie 0-10 dB. Stan nawierzchni należy ocenić jako dostateczny (miejscami niedostateczny). W ramach Programu proponuje się wymianę nawierzchni na nawierzchnię o zredukowanej hałaśliwości na całym odcinku. Dodatkowo, zgodnie z przyjętą metodyką realizacji Programu zaproponowano działania wspomagające.
- DW 544: Działdowo (od km 52+959 do km 54+900) - przekroczenia dopuszczalnych norm hałasu w porze dziennie-wieczorno-nocnej w zakresie 0-15 dB. Wzdłuż analizowanego odcinka, zarządca przeprowadził w 2014 roku rozbudowę drogi. W związku z powyższym oraz przyjętą metodyką realizacji Programu zaproponowano jedynie działania wspomagające Program.
- DW 544: Działdowo (od km 54+900 do km 56+261) - przekroczenia dopuszczalnych norm hałasu w zakresie 0-5 dB. Stan nawierzchni należy ocenić jako dobry (miejscami dostateczny). Od km 55+188 do km 56+261 zarządca przeprowadził w 2014 roku rozbudowę drogi. W związku z przyjętą metodyką realizacji Programu zaproponowano jedynie działania wspomagające Program.

- DW 545: Nidzica (od km 21+098 do km 22+827) – dla prawie całego odcinka przekroczenia dopuszczalnych norm hałasu mieszczą się w zakresie 5-10 dB. Stan nawierzchni należy ocenić jako dobry. Brak możliwości posadowienia ekranów akustycznych. W związku z powyższym proponuje się wykonanie przeglądu ekologicznego na odcinku od km 21+098 do km 22+827. Dodatkowo, zgodnie z przyjętą metodyką realizacji Programu zaproponowano działania wspomagające.
- DW 545: Nidzica (od km 22+827 do km 24+261) – dla części odcinka występują przekroczenia dopuszczalnych norm hałasu w porze dziennie-wieczorno-nocnej w zakresie 0-5 dB. Przekroczenia powyżej 5 dB występują na odcinku: od km 23+347 do km 24+027, gdzie nawierzchnia drogowa jest w gorszym stanie technicznym. Brak możliwości posadowienia ekranów akustycznych. W związku z powyższym proponuje się wymianę nawierzchni na nawierzchnię o zredukowanej hałaśliwości na odcinkach: od km 23+347 do km 24+027. Dodatkowo, zgodnie z przyjętą metodyką realizacji Programu zaproponowano działania wspomagające.
- DW 591: Kętrzyn (od km 31+180 do km 33+753)- prawie dla całego odcinka (zob. poniżej) przekroczenia dopuszczalnych norm hałasu mieszczą się w zakresie 0-5 dB. Stan nawierzchni należy ocenić jako dostateczny (nierówności, łaty, spękania). Obecnie zarządca drogi prowadzi przebudowę na odcinku od km 31+507 do km 33+712, w jedynym miejscu, wzdłuż którego występują przekroczenia powyżej 5 dB. W związku z przyjętą metodyką realizacji Programu zaproponowano jedynie działania wspomagające Program.
- DW 591: Mrągowo (od km 54+983 do km 56+860) - prawie dla całego odcinka występują przekroczenia dopuszczalnych norm hałasu w zakresie 0-10 dB. Obecnie zarządca drogi prowadzi przebudowę na odcinku od km 54+983 do km 56+200 oraz od km 56+500 do km 56+720. W związku z przyjętą metodyką realizacji Programu zaproponowano jedynie działania wspomagające Program.
- DW 592: Kętrzyn (od km 43+048 do km 44+617) - przekroczenia dopuszczalnych norm hałasu w zakresie 0-5 dB. Obecnie zarządca drogi prowadzi przebudowę na odcinku od km 44+265 do km 44+617 W związku z przyjętą metodyką realizacji Programu zaproponowano jedynie działania wspomagające Program.
- DW 592: Kętrzyn (od km 44+617 do km 46+066) - przekroczenia dopuszczalnych norm hałasu w zakresie 0-5 dB. W związku z przyjętą metodyką realizacji Programu zaproponowano jedynie działania wspomagające Program.

- DW 592: Bartoszyce (od km 0+000 do km 3+015) - przekroczenia dopuszczalnych norm hałasu w zakresie 0-10 dB. Zarządca drogi przeprowadził przebudowę na odcinku od km 0+000 do km 2+962. W związku z przyjętą metodyką realizacji Programu zaproponowano jedynie działania wspomagające Program.

III. CZĘŚĆ SZCZEGÓŁOWA PROGRAMU – DROGI KRAJOWE

1. OPIS OBSZARU OBJĘTEGO PROGRAMEM

Analizowane odcinki dróg krajowych znajdują się w województwie warmińsko-mazurskim, na terenie powiatów: bartoszyckiego, braniewskiego, elbląskiego, ełckiego, giżyckiego, iławskiego, lidzbarskiego, mławskiego, mrągowskiego, nidzickiego, nowomiejskiego, oleckiego, olsztyńskiego, ostródzkiego, piskiego oraz szczycieńskiego.

Poniżej zestawiono tabelarycznie wszystkie odcinki dróg krajowych objętych niniejszym Programem wraz z opisem uwarunkowań wynikających z planów zagospodarowania przestrzennego.

Tabela 14. Odcinki dróg krajowych objęte Programem

Droga krajowa	Kilometraż		Opis Odcinka
	początkowy [km]	końcowy [km]	
7	68+346	74+692	Rzeka Nogat-Elbląg (Ul. Nowodworska). Wzdłuż odcinka występuje zabudowa jednorodzinna i mieszkaniowo-usługowa.
7	74+692	78+411	Elbląg (Ul. Nowodworska) - Węzeł Raczki. Dominuje zabudowa określona jako mieszkaniowo-usługowa.
7	78+411	83+013	Węzeł Raczki-Węzeł Elbląg Wschód. W sąsiedztwie drogi znajduje się zabudowa mieszkaniowo-usługowa.
7	83+013	95+913	Węzeł Elbląg Wschód-Pasłęk. Dominuje zabudowa jednorodzinna i mieszkaniowo-usługowa.
7	95+913	119+466	Pasłęk-Małdyty. Wzdłuż odcinka występuje zabudowa jednorodzinna i mieszkaniowo-usługowa.
S7	119+466	145+048	Małdyty- Ostróda. Dominuje zabudowa jednorodzinna i w mniejszym stopniu mieszkaniowo-usługowa.
7	145+048	152+364	Ostróda. Dominuje zabudowa mieszkaniowo-usługowa.
7	152+364	165+710	Ostróda-Rychnowo. Wzdłuż odcinka występuje zabudowa jednorodzinna i mieszkaniowo-usługowa.
7	165+710	178+680	Rychnowo-Olsztynek. Dominują obszary niezabudowane. Poza tym występują obszary mieszkaniowe z usługami.
7	178+680	184+760	Olsztynek-Pawłowo. Dominuje zabudowa jednorodzinna.
7	184+760	204+600	Pawłowo-Nidzica. Dominuje zabudowa mieszkaniowo-usługowa.
7	204+600	223+818	Nidzica-Granica Województwa. Wzdłuż odcinka występuje zabudowa jednorodzinna i mieszkaniowo-usługowa.
15	321+673	324+442	Nowe Miasto Lubawskie. Wzdłuż odcinka występuje zabudowa mieszkaniowa jedno i wielorodzinna oraz mieszkaniowo-usługowa.
15	335+496	338+936	Samplawa-Lubawa. Wzdłuż odcinka występuje zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna oraz mieszkaniowo-usługowa.
16	100+257	105+337	Ostróda. Wzdłuż odcinka występuje zabudowa mieszkaniowa jedno i wielorodzinna oraz mieszkaniowo-usługowa.
16	105+337	126+200	Ostróda-Gietrzwałd. Dominują obszary słabo zabudowane. Poza tym występują obszary mieszkaniowe jednorodzinne oraz mieszkaniowe z usługami.
16	126+200	135+809	Gietrzwałd-Olsztyn. Dominują obszary słabo zabudowane. Poza tym występują obszary mieszkaniowe jednorodzinne oraz mieszkaniowe z usługami.
16c	0+000	11+707	Olsztyn-Węzeł Barczewo. Wzdłuż odcinka występuje zabudowa mieszkaniowo-usługowa.
16c	11+707	13+600	Węzeł Barczewo-Biskupiec. Dominują obszary słabo zabudowane. Poza tym występują obszary mieszkaniowe z usługami.
16	162+200	180+000	
16	203+998	206+631	Mrągowo. Wzdłuż odcinka występują obszary mieszkaniowe jednorodzinne oraz mieszkaniowe z usługami.
16	289+800	291+600	
16a	0+000	2+200	Ełk. Wzdłuż odcinka występują obszary mieszkaniowe jednorodzinne oraz mieszkaniowe z usługami.
16	294+500	297+000	

22	372+234	387+531	Granica Województwa-Węzeł Raczki. Dominują obszary słabo zabudowane. Poza tym występują obszary mieszkaniowe z usługami.
51	15+881	17+140	Bartoszyce. Dominuje zabudowa jednorodzinna i w mniejszym stopniu mieszkaniowo-usługowa.
51	39+755	41+023	Lidzbark Warmiński. Dominuje zabudowa mieszkaniowo-usługowa.
51	61+964	65+752	Dobre Miasto. Dominuje zabudowa mieszkaniowo-usługowa.
51	91+928	102+617	Olsztyn-Stawiguda. Wzdłuż odcinka występują obszary mieszkaniowe jednorodzinne oraz mieszkaniowe z usługami.
51	102+617	114+385	Stawiguda-Olsztynek. Wzdłuż odcinka występują obszary mieszkaniowe jednorodzinne oraz mieszkaniowe z usługami.
53	43+164	48+300	Szczytno. Wzdłuż odcinka występują obszary mieszkaniowe jednorodzinne oraz mieszkaniowe z usługami.
54	10+585	11+380	Braniewo. Wzdłuż odcinka występują głównie obszary mieszkaniowe z usługami.
57	81+904	84+900	Szczytno. Dominuje zabudowa określona jako mieszkaniowo-usługowa.
58b 58	0+000 123+100	3+700 126+100	Pisz. Dominuje zabudowa jednorodzinna. Poza tym występuje zabudowa mieszkaniowa z usługami.
59	0+000	3+746	Giżycko. Dominuje zabudowa jednorodzinna. Poza tym występuje zabudowa mieszkaniowa z usługami oraz wielorodzinna.
59	41+651	43+500	Mrągowo. Wzdłuż odcinka występują głównie obszary mieszkaniowe z usługami.
65	36+285	39+670	Olecko. Wzdłuż odcinka występują głównie obszary mieszkaniowe z usługami.
65a 65	0+000 69+700	3+700 71+222	Elk. Wzdłuż odcinka występują obszary mieszkaniowe jednorodzinne oraz mieszkaniowe z usługami.
65	71+222	89+792	Elk-Granica Województwa. Dominuje zabudowa określona jako mieszkaniowo-usługowa. Poza tym występuje zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna.

2. NARUSZENIA DOPUSZCZALNYCH POZIOMÓW HAŁASU W ŚRODOWISKU WRAZ Z ZAKRESEM NARUSZENIA

Wykonane w 2012 roku opracowanie „Mapy akustyczne dla dróg krajowych o ruchu powyżej 3 000 000 pojazdów w województwie podlaskim, warmińsko-mazurskim i lubelskim /województwo warmińsko-mazurskie/...” przedłożone przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad powstało przed zmianą dopuszczalnych norm hałasu i nie uwzględniało nowych wartości. Konieczne było zatem zaktualizowanie map przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu w otoczeniu dróg krajowych.

Poniżej zestawiono tabelarycznie wyniki aktualizacji map przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu dla analizowanych odcinków dróg krajowych, wraz z podaniem zakresu naruszeń poziomów dopuszczalnych oraz wartości Wskaźnika M, który łączy w sobie wielkość przekroczeń oraz liczbę osób narażonych na ponadnormatywny hałas..

Tabela 15. Naruszenia dopuszczalnych poziomów hałasu – drogi krajowe

Droga krajowa	Kilometraż		Opis odcinka	Zakres przekroczeń wg mapy akustycznej [dB]		Zakres wartości wskaźnika M	
	początkowy [km]	końcowy [km]		Wskaźnik L _{DWN}	Wskaźnik L _N	Wskaźnik L _{DWN}	Wskaźnik L _N
7	68+346	74+692	Rzeka Nogat-Elbląg (Ul. Nowodworska)	0-5	0-5	0,01-2	0,01-2
7	74+692	78+411	Elbląg (Ul. Nowodworska) - Węzeł Raczki	brak	brak	nie wyznacza się	nie wyznacza się

7	78+411	83+013	Węzeł Raczki- Węzeł Elbląg Wschód	brak	brak	nie wyznacza się	nie wyznacza się
7	83+013	95+913	Węzeł Elbląg Wschód-Pasłęk	zmiana przebiegu	zmiana przebiegu	nie wyznacza się	nie wyznacza się
7	95+913	119+466	Pasłęk-Małdyty	zmiana przebiegu	zmiana przebiegu	nie wyznacza się	nie wyznacza się
S7	119+466	145+048	Małdyty- Ostróda (pododcinki: Małdyty – Miłomłyn, Miłomłyn – Ostróda)	zmiana przebiegu; od m. Miłomłyn 0-5	zmiana przebiegu; od m. Miłomłyn 0-5	0,01-2	0,01-2
7 7	145+048	152+364	Ostróda	brak	brak	nie wyznacza się	nie wyznacza się
	152+364	165+710	Ostróda-Rychnowo	0-5	0-5	0,01-2	0,01-2
7 7	165+710	178+680	Rychnowo- Olsztynek	brak; zmiana przebiegu	brak; zmiana przebiegu	nie wyznacza się	nie wyznacza się
	178+680	184+760	Olsztynek-Pawłowo	zmiana przebiegu	zmiana przebiegu	nie wyznacza się	nie wyznacza się
7	184+760	204+600	Pawłowo-Nidzica	zmiana przebiegu	zmiana przebiegu	nie wyznacza się	nie wyznacza się
7	204+600	223+818	Nidzica-Granica Województwa	0-10	0-5	2-5	0,01-2
15 15	321+673	324+442	Nowe Miasto Lubawskie	0-5	0-5	2-5	0,01-2
	335+496	338+936	Samplawa-Lubawa	brak	brak	nie wyznacza się	nie wyznacza się
16	100+257	105+337	Ostróda	0-5	0-5	0-01-2	0,01-2
16	105+337	126+200	Ostróda-Gietrzwałd	0-5	brak	0,01-2	nie wyznacza się
16	126+200	135+809	Gietrzwałd-Olsztyn	brak	brak	nie wyznacza się	nie wyznacza się
16c	0+000	11+707	Olsztyn-Węzeł Barczewo	brak	brak	nie wyznacza się	nie wyznacza się
16c 16	11+707 162+200	13+600 180+000	Węzeł Barczewo- Biskupiec	brak	brak	nie wyznacza się	nie wyznacza się
16	203+998	206+631	Mrągowo	0-5	0-5	0,01-2-	0,01-2
16 16a 16	289+800 0+000 294+500	291+600 2+200 297+000	Elk	0-5	0-5	0,01-2	0,01-2
22	372+234	387+531	Granica Województwa- Węzeł Raczki	0-5	0-5	0,01-2	0,01-2
51	15+881	17+140	Bartoszyce	0-5	brak	0,01-2	nie wyznacza się
51	39+755	41+023	Lidzbark Warmiński	0-5	0-5	0,01-2	0,01-2
51	61+964	65+752	Dobre Miasto	0-5	0-5	0,01-2	0,01-2

51	91+928	102+617	Olsztyn-Stawiguda	brak	brak	nie wyznacza się	nie wyznacza się
51	102+617	114+385	Stawiguda-Olsztynek	brak; zmiana przebiegu	brak; zmiana przebiegu	nie wyznacza się	nie wyznacza się
53	43+164	48+300	Szczytno	0-5	0-5	0,01-2	0,01-2
54	10+585	11+380	Braniewo	brak	brak	nie wyznacza się	nie wyznacza się
57	81+904	84+900	Szczytno	0-5	0-5	0,01-2	0,01-2
58b 58	0+000 123+100	3+700 126+100	Pisz	0-5	0-5	0,01-2	0,01-2
59	0+000	3+746	Giżycko	0-5	0-5	0,01-2	0,01-2
59	41+651	43+500	Mrągowo	0-5	0-5	0,01-2	0,01-2
65	36+285	39+670	Olecko	brak	brak	nie wyznacza się	nie wyznacza się
65a 65	0+000 69+700	3+700 71+222	Elk	brak	brak	nie wyznacza się	nie wyznacza się
65	71+222	89+792	Elk-Granica Województwa	brak	brak	nie wyznacza się	nie wyznacza się

3. WYSZCZEGÓLNIENIE PODSTAWOWYCH KIERUNKÓW I ZAKRESU DZIAŁAŃ NIEZBĘDNYCH DO PRZYWRÓCENIA DOPUSZCZALNYCH POZIOMÓW HAŁASU W ŚRODOWISKU

Dla każdego z odcinków dróg krajowych objętych Programem przeprowadzono analizę możliwości zastosowania środków redukcji hałasu. Zgodnie z przyjętą metodyką realizacji Programu, w zależności od wielkości przekroczeń poziomu dopuszczalnego hałasu, rozpatrywano zastosowanie zadań inwestycyjnych albo wspomagających. Wybór poszczególnych zadań omówiono w następnym rozdziale.

W Tabeli 16 zestawiono zadania Programu dla analizowanych odcinków dróg krajowych na terenie województwa warmińsko-mazurskiego.

Tabela 16. Zadania Programu dla dróg krajowych

Nr	Droga krajowa	Odcinek	Zadanie	Jednostka odpowiedzialna	Termin realizacji	Koszt realizacji
1	DK 7	Rzeka Nogat-Elbląg (Ul. Nowodworska) od km 68+346 do km 74+692	Prowadzenie przeglądów stanu nawierzchni drogowej.	Zarządzający drogą	2015-2019	Finansowanie w ramach zadań własnych
			Kontrola przestrzegania przepisów odnośnie dopuszczalnej prędkości	Policja	2015-2019	Finansowanie w ramach zadań własnych
			Uwzględnianie zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu dla nowotworzonych planów zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego	2015-2019	Finansowanie w ramach zadań własnych

Nr	Droga krajowa	Odcinek	Zadanie	Jednostka odpowiedzialna	Termin realizacji	Koszt realizacji
2	DK 7	Elbląg (Ul. Nowodworska) - Węzeł Raczki od km 74+692 do km 78+411	Prowadzenie przeglądów stanu nawierzchni drogowej.	Zarządzający drogą	2015-2019	Finansowanie w ramach zadań własnych
			Kontrola przestrzegania przepisów odnośnie dopuszczalnej prędkości	Policja	2015-2019	Finansowanie w ramach zadań własnych
			Uwzględnianie zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu dla nowotworzonych planów zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego	2015-2019	Finansowanie w ramach zadań własnych
3	DK 7	Węzeł Raczki-Węzeł Elbląg Wschód od km 78+411 do km 83+013	Prowadzenie przeglądów stanu nawierzchni drogowej.	Zarządzający drogą	2015-2019	Finansowanie w ramach zadań własnych
			Kontrola przestrzegania przepisów odnośnie dopuszczalnej prędkości	Policja	2015-2019	Finansowanie w ramach zadań własnych
			Uwzględnianie zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu dla nowotworzonych planów zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego	2015-2019	Finansowanie w ramach zadań własnych
4	DK 7	Węzeł Elbląg Wschód-Pasłęk od km 83+013 do km 95+913	Odcinek wyłączony z Programu			
5	DK 7	Pasłek-Małdyty od km 95+913 do km 119+466	Odcinek wyłączony z Programu			
6	S7	Małdyty- Ostróda (pododcinki: Małdyty – Miłomłyn, Miłomłyn – Ostróda) od km 119+466 do km 145+048	Odcinek Małdyty – Miłomłyn wyłączony z Programu			
			Prowadzenie przeglądów stanu nawierzchni drogowej.	Zarządzający drogą	2015-2019	Finansowanie w ramach zadań własnych
			Kontrola przestrzegania przepisów odnośnie dopuszczalnej prędkości	Policja	2015-2019	Finansowanie w ramach zadań własnych
			Uwzględnianie zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu dla nowotworzonych planów zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego	2015-2019	Finansowanie w ramach zadań własnych
7	DK 7	Ostróda od km 145+048 do km 152+364	Prowadzenie przeglądów stanu nawierzchni drogowej.	Zarządzający drogą	2015-2019	Finansowanie w ramach zadań własnych
			Kontrola przestrzegania przepisów odnośnie dopuszczalnej prędkości	Policja	2015-2019	Finansowanie w ramach zadań własnych
			Uwzględnianie zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu dla nowotworzonych planów zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego	2015-2019	Finansowanie w ramach zadań własnych
8	DK 7	Ostróda-Rychnowo od km 152+364 do km 165+710	Prowadzenie przeglądów stanu nawierzchni drogowej.	Zarządzający drogą	2015-2019	Finansowanie w ramach zadań własnych

Nr	Droga krajowa	Odcinek	Zadanie	Jednostka odpowiedzialna	Termin realizacji	Koszt realizacji
			Kontrola przestrzegania przepisów odnośnie dopuszczalnej prędkości	Policja	2015-2019	Finansowanie w ramach zadań własnych
			Uwzględnianie zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu dla nowotworzonych planów zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego	2015-2019	Finansowanie w ramach zadań własnych
9	DK 7	Rychnowo-Olsztynek od km 165+710 do km 178+680	Odcinek wyłączony z Programu			
10	DK 7	Olsztynek-Pawłowo od km 178+680 do km 184+760	Odcinek wyłączony z Programu			
11	DK 7	Pawłowo-Nidzica od km 184+760 do km 204+600	Odcinek wyłączony z Programu			
12	DK 7	Nidzica-Granica Województwa od km 204+600 do km 223+818	Ograniczenie prędkości ruchu od km 210+400 do km 210+700	Zarządzający drogą	2015-2019	5 tys. zł
			Prowadzenie przeglądów stanu nawierzchni drogowej.	Zarządzający drogą	2015-2019	Finansowanie w ramach zadań własnych
			Kontrola przestrzegania przepisów odnośnie dopuszczalnej prędkości	Policja	2015-2019	Finansowanie w ramach zadań własnych
			Uwzględnianie zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu dla nowotworzonych planów zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego	2015-2019	Finansowanie w ramach zadań własnych
13	DK 15	Nowe Miasto Lubawskie od km 321+673 do km 324+442	Prowadzenie przeglądów stanu nawierzchni drogowej.	Zarządzający drogą	2015-2019	Finansowanie w ramach zadań własnych
			Kontrola przestrzegania przepisów odnośnie dopuszczalnej prędkości	Policja	2015-2019	Finansowanie w ramach zadań własnych
			Uwzględnianie zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu dla nowotworzonych planów zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego	2015-2019	Finansowanie w ramach zadań własnych
14	DK 15	Samplawa-Lubawa od km 335+496 do km 338+936	Odcinek wyłączony z Programu			
15	DK 16	Ostróda od km 100+257 do km 105+337	Prowadzenie przeglądów stanu nawierzchni drogowej.	Zarządzający drogą	2015-2019	Finansowanie w ramach zadań własnych
			Kontrola przestrzegania przepisów odnośnie dopuszczalnej prędkości	Policja	2015-2019	Finansowanie w ramach zadań własnych
			Uwzględnianie zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu dla nowotworzonych planów zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego	2015-2019	Finansowanie w ramach zadań własnych

Nr	Droga krajowa	Odcinek	Zadanie	Jednostka odpowiedzialna	Termin realizacji	Koszt realizacji
16	DK 16	Ostróda-Gietrzwałd od km 105+337 do km 126+200	Prowadzenie przeglądów stanu nawierzchni drogowej.	Zarządzający drogą	2015-2019	Finansowanie w ramach zadań własnych
			Kontrola przestrzegania przepisów odnośnie dopuszczalnej prędkości	Policja	2015-2019	Finansowanie w ramach zadań własnych
			Uwzględnianie zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu dla nowotworzonych planów zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego	2015-2019	Finansowanie w ramach zadań własnych
17	DK 16	Gietrzwałd-Olsztyn od km126+200 do km 135+809	Odcinek wyłączony z Programu			
18	DK 16c	Olsztyn-Węzeł Barczewo od km 0+000 do km 11+707	Odcinek wyłączony z Programu			
19	DK 16c DK 16	Węzeł Barczewo-Biskupiec od km 11+707 do km13+600 od km 162+200 do km 180+000	Odcinek wyłączony z Programu			
20	DK 16	Mrągowo od km 203+998 do km 206+631	Prowadzenie przeglądów stanu nawierzchni drogowej.	Zarządzający drogą	2015-2019	Finansowanie w ramach zadań własnych
			Kontrola przestrzegania przepisów odnośnie dopuszczalnej prędkości	Policja	2015-2019	Finansowanie w ramach zadań własnych
			Uwzględnianie zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu dla nowotworzonych planów zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego	2015-2019	Finansowanie w ramach zadań własnych
21	DK 16/16a	Ełk od km 289+800 do km 291+600 od km 0+000 do km 2+200 od km 294+500 do km 297+000	Prowadzenie przeglądów stanu nawierzchni drogowej.	Zarządzający drogą	2015-2019	Finansowanie w ramach zadań własnych
			Kontrola przestrzegania przepisów odnośnie dopuszczalnej prędkości	Policja	2015-2019	Finansowanie w ramach zadań własnych
			Uwzględnianie zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu dla nowotworzonych planów zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego	2015-2019	Finansowanie w ramach zadań własnych
22	DK 22	Granica Województwa-Węzeł Raczki od km 372+234 do km 387+531	Prowadzenie przeglądów stanu nawierzchni drogowej.	Zarządzający drogą	2015-2019	Finansowanie w ramach zadań własnych
			Kontrola przestrzegania przepisów odnośnie dopuszczalnej prędkości	Policja	2015-2019	Finansowanie w ramach zadań własnych
			Uwzględnianie zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu dla nowotworzonych planów zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego	2015-2019	Finansowanie w ramach zadań własnych

Nr	Droga krajowa	Odcinek	Zadanie	Jednostka odpowiedzialna	Termin realizacji	Koszt realizacji
23	DK 51	Bartoszyce od km 15+881 do km 17+140	Prowadzenie przeglądów stanu nawierzchni drogowej.	Zarządzający drogą	2015-2019	Finansowanie w ramach zadań własnych
			Kontrola przestrzegania przepisów odnośnie dopuszczalnej prędkości	Policja	2015-2019	Finansowanie w ramach zadań własnych
			Uwzględnianie zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu dla nowotworzonych planów zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego	2015-2019	Finansowanie w ramach zadań własnych
24	DK 51	Lidzbark Warmiński od km 39+755 do km 41+023	Prowadzenie przeglądów stanu nawierzchni drogowej.	Zarządzający drogą	2015-2019	Finansowanie w ramach zadań własnych
			Kontrola przestrzegania przepisów odnośnie dopuszczalnej prędkości	Policja	2015-2019	Finansowanie w ramach zadań własnych
			Uwzględnianie zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu dla nowotworzonych planów zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego	2015-2019	Finansowanie w ramach zadań własnych
25	DK 51	Dobre Miasto od km 61+964 do km 65+752	Prowadzenie przeglądów stanu nawierzchni drogowej.	Zarządzający drogą	2015-2019	Finansowanie w ramach zadań własnych
			Kontrola przestrzegania przepisów odnośnie dopuszczalnej prędkości	Policja	2015-2019	Finansowanie w ramach zadań własnych
			Uwzględnianie zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu dla nowotworzonych planów zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego	2015-2019	Finansowanie w ramach zadań własnych
26	DK 51	Olsztyn-Stawiguda od km 91+928 do km 102+617	Odcinek wyłączony z Programu			
27	DK 51	Stawiguda-Olsztyn od km 102+617 do km 114+385	Odcinek wyłączony z Programu			
28	DK 53	Szczytno od km 43+164 do km 48+300	Prowadzenie przeglądów stanu nawierzchni drogowej.	Zarządzający drogą	2015-2019	Finansowanie w ramach zadań własnych
			Kontrola przestrzegania przepisów odnośnie dopuszczalnej prędkości	Policja	2015-2019	Finansowanie w ramach zadań własnych
			Uwzględnianie zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu dla nowotworzonych planów zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego	2015-2019	Finansowanie w ramach zadań własnych
29	DK 54	Braniewo od km 10+585 do km 11+380	Odcinek wyłączony z Programu			
30	DK 57	Szczytno od km 81+904 do km 84+900	Prowadzenie przeglądów stanu nawierzchni drogowej.	Zarządzający drogą	2015-2019	Finansowanie w ramach zadań własnych

Nr	Droga krajowa	Odcinek	Zadanie	Jednostka odpowiedzialna	Termin realizacji	Koszt realizacji
			Kontrola przestrzegania przepisów odnośnie dopuszczalnej prędkości	Policja	2015-2019	Finansowanie w ramach zadań własnych
			Uwzględnianie zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu dla nowotworzonych planów zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego	2015-2019	Finansowanie w ramach zadań własnych
31	DK 58b/58	Pisz od km 0+000 do km 3+700 od km 123+100 do km 126+100	Prowadzenie przeglądów stanu nawierzchni drogowej.	Zarządzający drogą	2015-2019	Finansowanie w ramach zadań własnych
			Kontrola przestrzegania przepisów odnośnie dopuszczalnej prędkości	Policja	2015-2019	Finansowanie w ramach zadań własnych
			Uwzględnianie zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu dla nowotworzonych planów zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego	2015-2019	Finansowanie w ramach zadań własnych
32	DK 59	Giżycko od km 0+000 do km 3+746	Prowadzenie przeglądów stanu nawierzchni drogowej.	Zarządzający drogą	2015-2019	Finansowanie w ramach zadań własnych
			Kontrola przestrzegania przepisów odnośnie dopuszczalnej prędkości	Policja	2015-2019	Finansowanie w ramach zadań własnych
			Uwzględnianie zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu dla nowotworzonych planów zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego	2015-2019	Finansowanie w ramach zadań własnych
33	DK 59	Mrągowo od km 41+651 do km 43+500	Prowadzenie przeglądów stanu nawierzchni drogowej.	Zarządzający drogą	2015-2019	Finansowanie w ramach zadań własnych
			Kontrola przestrzegania przepisów odnośnie dopuszczalnej prędkości	Policja	2015-2019	Finansowanie w ramach zadań własnych
			Uwzględnianie zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu dla nowotworzonych planów zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego	2015-2019	Finansowanie w ramach zadań własnych
34	DK 65	Olecko od km 36+285 do km 39+670	Odcinek wyłączony z Programu			
35	DK 65a/65	Elk od km 0+000 do km 3+700 od km 69+700 do km 71+222	Odcinek wyłączony z Programu			
36	DK 65	Elk-Granica Województwa od km 71+222 do km 89+792	Odcinek wyłączony z Programu			

4. UZASADNIENIE ZAKRESU OKREŚLONYCH ZAGADNIENI

Poniżej przedstawiono uwarunkowania akustyczne wraz z uzasadnieniem wyboru zadań Programu dla wskazanych w Tabeli 16 odcinków dróg krajowych objętych zakresem niniejszego dokumentu.

- DK 7: Rzeka Nogat-Elbląg (od km 68+346 do km 74+692) – przekroczenia w granicach do 5 dB. Na odcinku od km 69+750 do km 69+850 przekraczają nieznacznie 5 dB, jednakże nie obejmują swym zakresem żadnego budynku. Stan drogi należy określić jako dobry. Wzdłuż odcinka zrealizowano w latach poprzednich szereg ekranów akustycznych. Do 2018 planowana jest budowa odcinka drogi S7 Koszwały-Kazimierzowo, co spowoduje zmianę struktury ruchu oraz kategorii drogi na obecnie analizowanym odcinku. W związku z powyższym oraz zgodnie z przyjętą metodyką realizacji Programu zaproponowano jedynie działania wspomagające.
- DK 7: Elbląg (Ul. Nowodworska) - Węzeł Raczki (od km 74+692 do km 78+411) – ze względu na brak przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu, odcinek nie został objęty zakresem niniejszego Programu.
- DK 7: Węzeł Raczki-Węzeł Elbląg Wschód (od km 78+411 do km 83+013) – ze względu na brak przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu, odcinek nie został objęty zakresem niniejszego Programu.
- DK 7: Węzeł Elbląg Wschód-Pasłek (od km 83+013 do km 95+913) – ze względu na oddanie do użytku drogi ekspresowej o nowym przebiegu (S7), zmianę kategorii analizowanego odcinka drogi (droga stała się drogą lokalną) oraz wynikającą z tego zmianę struktury ruchu, odcinek nie został objęty zakresem niniejszego Programu.
- DK 7: Pasłek - Małdyty (od km 95+913 do km 119+466) – ze względu na oddanie do użytku drogi ekspresowej o nowym przebiegu (S7), zmianę kategorii analizowanego odcinka drogi (droga stała się drogą lokalną) oraz wynikającą z tego zmianę struktury ruchu, odcinek nie został objęty zakresem niniejszego Programu.
- DK 7: Małdyty - Ostróda (od km 119+466 do km 145+048) – odcinek od km 119+466 do km 135+400 (Miłomłyn) ze względu na oddanie do użytku drogi ekspresowej o nowym przebiegu (S7), zmianę kategorii analizowanego odcinka drogi (droga stała się drogą lokalną) oraz wynikającą z tego zmianę struktury ruchu, nie został objęty zakresem niniejszego Programu. Na odcinku od km 135+400 do km 145+048 przekroczenia poziomów dopuszczalnych wynoszą do 5 dB na terenach mieszkaniowych. Notuje się przekroczenia powyżej 5 dB, jednakże nie obejmują one budynków mieszkalnych i znajdują

się w pasie drogowym (który wyłącza się z obszarów wrażliwości). Do 2018 roku planowana jest budowa odcinka drogi S7 Miłomłyn-Ostróda Północ, co spowoduje zmianę struktury ruchu oraz kategorii drogi na obecnie analizowanym odcinku. W związku z powyższym oraz zgodnie z przyjętą metodyką realizacji Programu zaproponowano jedynie działania wspomagające.

- DK 7: Ostróda (od km 145+048 do km 152+364) – brak przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu na terenach mieszkaniowych. Do 2018 roku planowana jest budowa odcinka drogi S7 Ostróda Północ – Ostróda Południe, co spowoduje zmianę struktury ruchu oraz kategorii drogi na obecnie analizowanym odcinku. W związku z powyższym odcinek nie został objęty zakresem niniejszego Programu.
- DK 7: Ostróda - Rychnowo (od km 152+364 do km 165+710) – przekroczenia w granicach do 5 dB. Do 2018 roku planowana jest budowa odcinka drogi S7 Ostróda Południe – Olsztynek, co spowoduje zmianę struktury ruchu oraz kategorii drogi na obecnie analizowanym odcinku. W związku z powyższym do czasu budowy rzeźzonego odcinka drogi S7 zaproponowano jedynie działania wspomagające Program.
- DK 7: Rychnowo – Olsztynek (od km 165+710 do km 178+680) – brak przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu na terenach mieszkaniowych. Do 2018 roku planowana jest budowa odcinka drogi S7 Ostróda Południe – Olsztynek, co spowoduje zmianę struktury ruchu oraz kategorii drogi na obecnie analizowanym odcinku. W 2012 roku oddano do użytku fragment drogi S7 stanowiący obwodnicę Olsztyńka. W związku z powyższym odcinek nie został objęty zakresem niniejszego Programu.
- DK 7: Olsztynek - Pawłowo (od km 178+680 do km 184+760) – ze względu na oddanie do użytku drogi ekspresowej o nowym przebiegu (S7), zmianę kategorii analizowanego odcinka drogi (droga stała się drogą lokalną) oraz wynikającą z tego zmianę struktury ruchu, odcinek nie został objęty zakresem niniejszego Programu.
- DK 7: Pawłowo - Nidzica (od km 184+760 do km 204+600) – ze względu na oddanie do użytku drogi ekspresowej o nowym przebiegu (S7), zmianę kategorii analizowanego odcinka drogi (droga stała się drogą lokalną) oraz wynikającą z tego zmianę struktury ruchu, odcinek nie został objęty zakresem niniejszego Programu.
- DK 7: Nidzica – granica województwa (od km 204+600 do km 223+818) – przekroczenia do 5 dB. Jedynie na odcinku od km 210+500 do km 210+650 notuje się wartości nieznacznie przekraczające 5 dB dla

wskaźnika L_{DWN} . Do 2018 roku planowana jest budowa odcinka drogi S7 Nidzica – Napierki, co spowoduje zmianę struktury ruchu oraz kategorii drogi na obecnie analizowanym odcinku. W związku z powyższym na odcinku od od km 210+500 do km 210+650, do czasu budowy rzeczonoego odcinka drogi S7, proponuje się wprowadzenie ograniczenia prędkości ruchu do 50 km/h. Natomiast dla całego analizowanego odcinka, zgodnie z przyjętą metodyką realizacji Programu zaproponowano również działania wspomagające.

- DK 15: Nowe Miasto Lubawskie (od km 321+673 do km 324+442) – na odcinku od km 323+300 do km 323+900 notuje się przekroczenia do 10 dB. W pozostałych rejonach przekroczenia zwierają się w zakresie do 5 dB. W latach 2011-2013 Zarządca drogi przeprowadził remont nawierzchni na odcinku od km 322+956 do km 325+550. W związku z powyższym oraz zgodnie z przyjętą metodyką realizacji Programu zaproponowano jedynie działania wspomagające.
- DK 15: Samplawa-Lubawa (od km 335+496 do km 338+936) – ze względu na brak przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu, odcinek nie został objęty zakresem niniejszego Programu.
- DK 16: Ostróda (od km 100+257 do km 105+337) – przekroczenia na terenach mieszkaniowych do 5 dB. Do 2018 roku planowana jest budowa obwodnicy Ostródy w ciągu DK 16, co spowoduje zmianę struktury ruchu oraz kategorii drogi na obecnie analizowanym odcinku. Do czasu budowy obwodnicy, zgodnie z przyjętą metodyką realizacji Programu, zaproponowano działania wspomagające.
- DK 16: Ostróda - Gietrzwałd (od km 105+337 do km 126+200) – przekroczenia na terenach mieszkaniowych do 5 dB. Stan jezdni należy określić jako dobry. Zgodnie z przyjętą metodyką realizacji Programu zaproponowano jedynie działania wspomagające.
- DK 16: Gietrzwałd – Olsztyn (od km 126+200 do km 135+809) – ze względu na brak przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu, odcinek nie został objęty zakresem niniejszego Programu.
- DK 16c: Olsztyn – Węzeł Barczewo (od km 0+000 do km 11+707) – ze względu na brak przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu, odcinek nie został objęty zakresem niniejszego Programu.
- DK 16c/16: Węzeł Barczewo – Biskupiec (od km 11+707/162+200 do km 13+600/180+000) – ze względu na brak przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu, odcinek nie został objęty zakresem niniejszego Programu.
- DK 16: Mrągowo (od km 203+998 do km 206+631) – przekroczenia na terenach mieszkaniowych do 5 dB. Stan jezdni należy określić jako

dobry. Zgodnie z przyjętą metodyką realizacji Programu zaproponowano jedynie działania wspomagające.

- DK 16/16a/16: Ełk (od km 289+800 do km 291+600/od km 0+000 do km 2+200/ od km 294+500 do 297+000) – na odcinku DK 16 od km 289+800 do km 291+600 oraz na odcinku DK 16a od km 0+000 do km 1+000 występują przekroczenia na terenach mieszkaniowych do 10 dB. Dla pozostałych rejonów nie przekraczają zakresu do 5 dB. Stan jezdni należy określić jako dobry. W 2012 roku oddano do użytku kolejny, ponad 5-cio kilometrowy odcinek obwodnicy Ełku. W wyniku zmiany struktury ruchu na odcinku od km 289+800 do km 296+300 należy spodziewać się zdecydowanej poprawy warunków akustycznych wzdłuż tego odcinka, spowodowanej zmianą struktury ruchu. W związku z powyższym oraz zgodnie z przyjętą metodyką realizacji Programu zaproponowano jedynie działania wspomagające.
- DK 22: Granica Województwa – Węzeł Raczki (od km 372+234 do km 387+531) – przekroczenia na terenach mieszkaniowych do 5 dB. Stan jezdni należy określić jako dobry. Zgodnie z przyjętą metodyką realizacji Programu zaproponowano jedynie działania wspomagające.
- DK 51: Bartoszyce (od km 15+881 do km 17+140) – przekroczenia na terenach mieszkaniowych do 5 dB. Stan jezdni należy określić jako dobry. Zgodnie z przyjętą metodyką realizacji Programu zaproponowano jedynie działania wspomagające.
- DK 51: Lidzbark Warmiński (od km 39+755 do km 41+023) – przekroczenia na terenach mieszkaniowych do 5 dB. Stan jezdni należy określić jako dobry. Zgodnie z przyjętą metodyką realizacji Programu zaproponowano jedynie działania wspomagające.
- DK 51: Dobre Miasto (od km 61+964 do km 65+752) – przekroczenia na terenach mieszkaniowych do 5 dB. Stan jezdni należy określić jako dobry. Zgodnie z przyjętą metodyką realizacji Programu zaproponowano jedynie działania wspomagające.
- DK 51: Olsztyn - Stawiguda (od km 91+928 do km 102+617) – ze względu na brak przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu, odcinek nie został objęty zakresem niniejszego Programu.
- DK 51: Stawiguda – Olsztynek (od km 102+617 do km 114+385) – ze względu na brak przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu oraz budowę obwodnicy Olsztyńska i związaną z tym zmianę przebiegu DK 51, odcinek nie został objęty zakresem niniejszego Programu.
- DK 53: Szczytno (od km 43+164 do km 48+300) – przekroczenia na terenach mieszkaniowych do 5 dB. Notuje się przekroczenia powyżej

5 dB, jednakże nie obejmują one budynków mieszkalnych i znajdują się w pasie drogowym (który wyłącza się z obszarów wrażliwości). Zgodnie z przyjętą metodyką realizacji Programu zaproponowano jedynie działania wspomagające.

- DK 54: Braniewo (od km 91+928 do km 102+617) – ze względu na brak przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu, odcinek nie został objęty zakresem niniejszego Programu.
- DK 57: Szczytno (od km 81+904 do km 84+900) – przekroczenia na terenach mieszkaniowych do 5 dB. Zgodnie z przyjętą metodyką realizacji Programu zaproponowano jedynie działania wspomagające.
- DK 58b/58: Pisz (od km 0+000/123+100 do km 3+700/126+100) – przekroczenia na terenach mieszkaniowych do 5 dB. Notuje się przekroczenia powyżej 5 dB, jednakże nie obejmują one budynków mieszkalnych i znajdują się w pasie drogowym (który wyłącza się z obszarów wrażliwości). Zgodnie z przyjętą metodyką realizacji Programu zaproponowano jedynie działania wspomagające.
- DK 59: Giżycko (od km 0+000 do km 3+746) – przekroczenia na terenach mieszkaniowych do 5 dB. Zgodnie z przyjętą metodyką realizacji Programu zaproponowano jedynie działania wspomagające.
- DK 59: Mrągowo (od km 41+651 do km 43+500) – przekroczenia na terenach mieszkaniowych do 5 dB. Zgodnie z przyjętą metodyką realizacji Programu zaproponowano jedynie działania wspomagające.
- DK 65: Olecko (od km 36+285 do km 36+670) – ze względu na brak przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu, odcinek nie został objęty zakresem niniejszego Programu.
- DK 65a/65: Ełk (od km 0+000/69+700 do km 3+700/71+222) – ze względu na brak przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu, odcinek nie został objęty zakresem niniejszego Programu.
- DK 65: Ełk – Granica Województwa (od km 71+222 do km 89+792) – ze względu na brak przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu, odcinek nie został objęty zakresem niniejszego Programu.

IV. NOWE I DOSTĘPNE TECHNIKI I TECHNOLOGIE W ZAKRESIE OGRANICZANIA HAŁASU

1. WIELKOŚCI WPŁYWAJĄCE NA POZIOM HAŁASU

Wielkości wpływające na poziom hałasu dzielą się na:

- wpływające na poziom emisji hałasu: rodzaj drogi, natężenie ruchu, struktura ruchu, płynność ruchu, prędkość pojazdów, rodzaj nawierzchni, nachylenie drogi, lokalizacja sygnalizacji świetlnej;
- wpływające na rozchodzenie się hałasu: odległość zabudowy od źródła, wysokość zabudowy, gęstość zabudowy, odległość przeszkód (np. pasa zieleni) od źródła, wysokość pasa zieleni, szerokość pasa zieleni, wysokość przeszkody (np. ekranu akustycznego), ukształtowanie terenu.

Powyższe uwarunkowania mają decydujący wpływ na propozycje rozwiązań antyhałasowych na danym obszarze.

2. MOŻLIWOŚCI DZIAŁAŃ W ZAKRESIE REDUKCJI HAŁASU – KATALOG ŚRODKÓW

W niniejszym rozdziale przedstawiono podstawowe działania, których zasadniczym celem jest redukcja uciążliwości hałasu. Omówiono środki zarówno techniczne, jak i organizacyjne, a także te o charakterze edukacyjnym. Środki administracyjno-organizacyjne mogą mieć charakter lokalny tzn. dotyczyć pojedynczych obiektów, fragmentów ulic itd., lub globalny tzn. obejmować swoim zasięgiem znacznie większy obszar (osiedle, dzielnicę) lub nawet cały obszar miasta.

2.1. Redukcja ilości pojazdów ciężkich

Eliminacja ruchu samochodów ciężarowych z ulic znajdujących się w obszarach szczególnie chronionych przed hałasem oraz kumulacja ruchu pojazdów ciężarowych na wybranych, mniej wrażliwych akustycznie trasach zbiorczych, jest klasycznym instrumentem stosowanym w planowaniu przestrzennym. Środki te są również stosowane w odniesieniu do istniejącej infrastruktury. Nie mogą one jednak prowadzić do istotnego pogorszenia sytuacji na innym obszarze chronionym.

Tabela 17. Redukcja hałasu w wyniku zmiany ilości samochodów ciężkich w ruchu

Redukcja procentu pojazdów ciężkich w potoku ruchu [%]	Redukcja hałasu [dB]
od 10 do 0	3.9
od 20 do 0	6.4
od 30 do 0	8.3

Źródło: *Hałas w Środowisku*, prof. dr hab. R. Makarewicz.

2.2. Remonty ulic, stosowanie „cichych” nawierzchni dróg

Utrzymanie, konserwacja oraz bieżące naprawy nawierzchni drogowej znacznie przyczynią się do obniżenia poziomu hałasu w środowisku. Eliminacja kolein, ubytków, źle osadzonych studzienek oraz generalne remonty nawierzchni powinny być głównymi działaniami w dziedzinie ochrony przed hałasem drogowym. Szacowany, średni zysk akustyczny może wynieść w przypadku remontu jezdni 2-5 dB, w zależności od stanu nawierzchni.

Tabela 18. Klasyfikacja nawierzchni drogowych

Klasa/ Symbol	Wartości poziomu dźwięku, [dB(A)]		Przykłady warstw ścieralnych
	L_1 (SPB-80)	CPXI (80)	
Nawierzchnie ciche NC	(<73,0) 71,5	(<92,5) 91,0	⇒ pojedyncze dywaniki porowate o uziarnieniu kruszywa ≤ 10mm ⇒ podwójne dywaniki porowate, ⇒ nawierzchnie poroelastyczne
Nawierzchnie o zredukowanej hałaśliwości ZH	(73,0÷75,9) 74,5	(92,5-95,4) 94,0	⇒ SMA i betony asfaltowe o uziarnieniu < 10 mm ⇒ dywaniki bitumiczne o uziarnieniu kruszywa < 10 mm ⇒ pojedyncze dywaniki porowate o uziarnieniu kruszywa > 10 mm
Nawierzchnie o normalnej hałaśliwości NH	(76,0÷79,0) 77,5	(95,5-98,4) 97,0	⇒ SMA o uziarnieniu kruszywa > 10 mm ⇒ dywaniki bitumiczne o uziarnieniu 10- 16 mm ⇒ betony asfaltowe o uziarnieniu <16 mm ⇒ betony cementowe o optymalnym teksturowaniu
Nawierzchnie o podwyższonej hałaśliwości PH	(79,1÷81,0) 80,0	(98,5-100,5) 99,5	⇒ powierzchniowe utrwalenia ⇒ uszorstnione nawierzchnie typu SMA ⇒ betony asfaltowe o uziarnieniu ≥16mm ⇒ klasyczne betony cementowe ⇒ betonowa kostka brukowa przy optymalnych układach połączeń
Nawierzchnie o nadmiernej hałaśliwości NNH	(>81,0) 82,0 (86,0 - kostka kamienna)	(>100,5) 101,5 (106,0 - kostka kamienna)	⇒ kostka kamienna ⇒ betonowa kostka brukowa bez optymalizacji połączeń ⇒ betony cementowe poprzecznie rowkowane

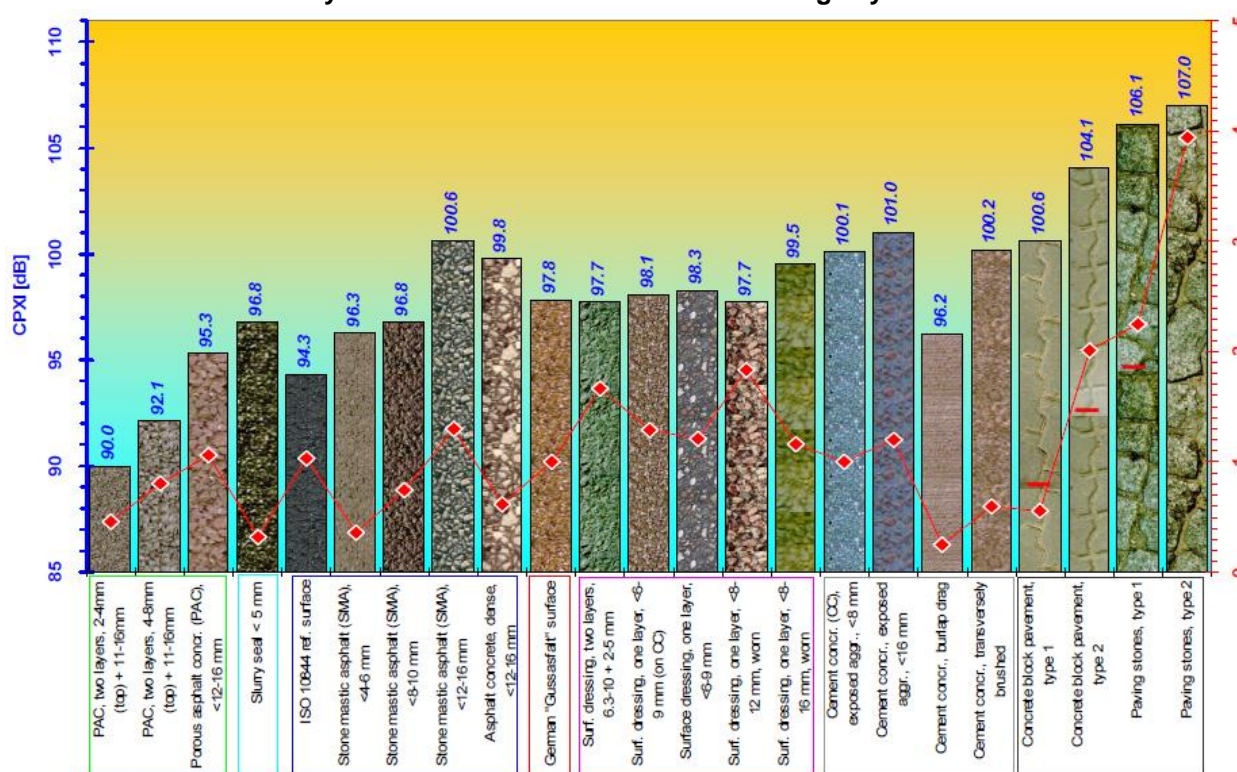
Źródło: W. Gardziejczyk, J. Ejsmont – *Problem hałaśliwości nawierzchni drogowej w aspekcie technologii wykonywania warstw ścieralnych. Trwałe i bezpieczne nawierzchnie drogowe*, Kielce, 11-12 maja 1999.

Ponieważ nawierzchnie porowate i poroelastyczne (tzw. ciche nawierzchnie - NC) powinny być stosowane dla dróg, na których prędkość potoku ruchu wynosi 60 km/godz. lub więcej, to najlepszym rozwiązaniem są nawierzchnie o zredukowanej hałaśliwości (ZH), do których zaliczono, m.in.: SMA i betony asfaltowe o uziarnieniu kruszywa mniejszym od 10 mm (zgodnie z Wymaganiami Technicznymi WT-2: są to SMA 5 i SMA 8 oraz AC5 i AC8) oraz cienkie (BBM)

i bardzo cienkie dywaniki bitumiczne (BBTM), wykonane z mieszanki o nieciągłym uziarnieniu (MNU 8).

Pomimo, że nawierzchnie o zredukowanej hałaśliwości są droższe, to ich stosowanie w dłuższej perspektywie jest opłacalne. Koszt warstwy ścieralnej jest niewielkim ułamkiem kosztu budowy nowej drogi a właściwości akustyczne są lepsze niż tradycyjnych asfaltów. Warto też poszukiwać rozwiązań bardziej zaawansowanych niż powszechnie stosowane, gdyż pozwalają one często na rezygnację z ekranów akustycznych i ograniczeń prędkości, dając w zamian dobry klimat akustyczny a także, co jest istotne, pozwalają na zmniejszenie zużycia paliwa przez zmniejszenie oporu toczenia opon.

Rysunek 4. Hałaśliwość nawierzchni drogowych



Źródło: Sandberg & Ejsmont Tyre/Road Noise Reference Book, 2002.

2.3. Ekran akustyczny, wały ziemne

Ochroną przed hałasem za pomocą klasycznego ekranu akustycznego objęte być powinny osiedla o zabudowie niskiej (2-5 kondygnacji). Zastosowanie ekranu akustycznego w przypadku osiedli z budynkami wysokimi może powodować, że ochronie przed hałasem za pomocą ekranu podlega jedynie obszar leżący w tzw. cieniu akustycznym ekranu czyli niższe kondygnacje budynków wysokich. Piętra wyższe pozostają bez zabezpieczeń. Dodatkowo, w takiej sytuacji, może wystąpić pogorszenie sytuacji akustycznej na wyższych kondygnacjach. W celu zapobieżenia takim sytuacjom, na krawędzi górnej ekranu stosuje się tzw. **dyfraktory**.

Rysunek 5. Ekran akustyczny z elementami przezroczystymi



Źródło: www.techbud.com.pl.

Ekran wykonuje się z materiałów odbijających, odbijająco-pochłaniających, lub odbijająco-rozpraszających takich jak np. beton, drewno, różne odmiany trocinobetonu, keramzytobetonu itp., z ceramiki, wreszcie ze specjalnych kaset akustycznych wypełnionych wełną mineralną umieszczoną między siatkami z tworzyw sztucznych, wewnątrz perforowanej blachy lub panelu PCV (pochłaniające) oraz z przezroczystych lub półprzezroczystych płyt szklanych, głównie z poliwęglanu lub szkła akrylowego (odbijające). Wymienione typy ekranów akustycznych (poza akrylowymi) dzięki różnorodnym konstrukcjom umożliwiają rozrost i utrzymanie roślin pnących.

2.4. Kontrola prędkości ruchu

Przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu związane są również z nadmierną prędkością potoku ruchu (szczególnie w nocy). Ustawienie ograniczenia prędkości nie zawsze skutkuje ograniczeniem poziomu hałasu, ze względu na brak jego przestrzegania w rzeczywistości. Natomiast przyjęte w mapach akustycznych prędkości są często wartościami uśrednionymi. Należy podkreślić, że kontrola prędkości ruchu przynosi znacznie lepsze efekty niż jej ograniczanie.

2.5. Kontrola stanu technicznego pojazdów, środki techniczne stosowane w pojazdach drogowych

Przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu mogą wynikać również ze złego stanu technicznego pojazdów. Z ruchu powinny być eliminowane pojazdy drogowe niespełniające wymagań Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich

niezbędnego wyposażenia, (Dz. U. z 2013 r., poz. 951). Pomiary powinny być przeprowadzone zgodnie z Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 26 czerwca 2012 r. w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach (Dz. U. z 2012 r., poz. 996 ze zm.).

Należy dodać, że pojazdy produkowane są obecnie tak, aby spełniać dyrektywy dotyczące hałasu (np. ECE R51 i R41). Producenci są zmuszeni do stosowania takich środków technicznych, aby spełniać coraz bardziej restrykcyjne limity hałasu. Środki te obejmują konstruowanie cichszych jednostek napędowych i przekładni oraz ich bardzo dokładne ekranowanie poprzez elementy nadwozia pojazdów.

Producenci ogumienia samochodowego zmuszeni są również do spełnienia wymagań dyrektywy 2001/43/EC, ale niestety w przypadku opon wymagania są bardzo liberalne.

2.6. Tworzenie pasów zwartej zieleni ochronnej

Fale akustyczne rozchodzące się przez teren pokryty roślinnością są rozpraszane i pochłaniane. Najmniejszą zdolnością do tłumienia hałasu odznaczają się płaskie powierzchnie trawiaste (przy trawie o wysokości 10 do 25 cm wynosi 0,02 dB/m) najbardziej skuteczne w tłumieniu hałasu jest zieleń wysoka. Przyjmuje się, że średni poziom tłumienia dźwięków przez drzewa wynosi 0,2 do 0,4 dB/m. Utrata liści powoduje zmniejszenie tłumienia nawet do 60%.

Stosowanie stref (pasów) zieleni izolacyjnej wzdłuż ciągów komunikacyjnych nie spowoduje widocznego obniżenia hałasu (energetycznie), jednakże może skutkować zmniejszeniem uczucia uciążliwości, że względu na dobre rozpraszanie i absorpcję wysokich częstotliwości przez przydrożną zieleń. Zjawisko rozpraszania dodatkowo zmniejsza prędkość narastania i spadku poziomu dźwięku, co również zmniejsza dokuczliwość hałasu.

Roślinność może stanowić skuteczny element dźwiękochłonny tylko wtedy, gdy występuje w zwartych, gęstych skupiskach na dużych obszarach, tworzących po kilka pasów o szerokości po kilka lub kilkanaście metrów.

2.7. Monitoring hałasu

Państwowy Monitoring Środowiska (PMŚ) jest niezbędnym narzędziem do oceny wypełniania przez Polskę wymogów przepisów ochrony środowiska i sprawozdawczości na poziomie Unii Europejskiej wymaganej od wszystkich krajów członkowskich.

Informacje wytworzone w ramach PMŚ mogą być wykorzystane do celów monitorowania skuteczności działań i strategicznego planowania w zakresie ochrony środowiska i zrównoważonego rozwoju na wszystkich poziomach zarządzania.

Wielopunktowy, ciągły system monitorujący hałas, rozmieszczony wzdłuż ciągów komunikacyjnych może być cennym narzędziem, a przede wszystkim dostarczy informacji potrzebnych do oceny polityki antyhałasowej.

2.8. Wymiana stolarki otworowej

Izolacyjność akustyczna okien zależy w znacznym stopniu od rodzaju szyb. Określa ją wskaźnik R_w , którego wartość charakteryzuje zdolność tłumienia dźwięków (im większa wartość R_w , tym lepsza izolacyjność okna).

Dobłą izolacyjność akustyczną mają nowoczesne szyby zespolone, zbudowane z kilku tafli szklanych różnej grubości, z przestrzenią między nimi wypełnioną gazem ciężkim. Okna o podwyższonej izolacyjności akustycznej mają wskaźnik $R_w = 35$ dB. Jeżeli hałas jest szczególnie uciążliwy, warto kupić okna o jeszcze wyższej izolacyjności akustycznej: R_w powyżej 42 dB. W celu zapewnienia odpowiedniej wentylacji w domu stosuje się tzw. nawietrzaki (nawiewniki) regulujące napływ powietrza w zamkniętych pomieszczeniach. Dzięki takiemu rozwiązaniu, przy zamkniętych oknach następuje wymiana powietrza w mieszkaniu.

Rysunek 6. Okno dźwiękoszczelne z nawietrzakiem.



Źródło: *Materiały własne.*

2.9. Kształtowanie przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu – planowanie przestrzenne

Działania planistyczne w zakresie ochrony przed hałasem mają swoje uzasadnienie prawne w *art. 72 Poś*, który wskazuje, że w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gmin i w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zapewnia się warunki utrzymania równowagi

przyrodniczej i racjonalną gospodarkę zasobami środowiska, w szczególności przez uwzględnianie potrzeb ochrony przed hałasem.

W sytuacji, gdy działania naprawcze zawierają konieczność realizacji działań inwestycyjnych, a Program ochrony środowiska przed hałasem zostanie uchwalony przez sejmik województwa, zapisy te muszą być uwzględnione w planach zagospodarowania przestrzennego. Obydwa akty mają rangę aktów prawa miejscowego i nie mogą być ze sobą sprzeczne.

Art. 114 ust. 1 Poś zobowiązał organ sporządzający miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego do uwzględnienia różnych funkcji i zagospodarowania terenu, a więc również dopuszczalnych poziomów hałasu. Brak uwzględnienia tych wskazań w planie zagospodarowania przestrzennego może stanowić podstawę do zakwestionowania prawidłowości jego opracowania, przy wykorzystaniu środków prawnych określonych w ustawie o planowaniu przestrzennym.

W ustaleniach miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego oraz w indywidualnych decyzjach o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu należy przeciwdziałać powstawaniu konfliktów przestrzennych, wynikających z narażenia na oddziaływanie hałasu terenów, które zalicza się do chronionych przed hałasem w rozumieniu ustawy *Poś*, poprzez nie dopuszczanie do zagospodarowania takich terenów w obszarach o niekorzystnym klimacie akustycznym.

Inwestor chcący zrealizować inwestycję budowlaną, kwalifikującą się do obiektów chronionych akustycznie (budynki mieszkalne, szkoły, szpitale itp.) na obszarze na którym są niespełnione standardy ochrony środowiska w zakresie hałasu, a nieobjętym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego, mógłby zostać w decyzji administracyjnej (decyzja o warunkach zabudowy) zobowiązany do zastosowania środków ochrony przed hałasem budowanych obiektów. Zastosowane środki powinny w szczególności gwarantować, że budynki tam planowane spełniają będą wymagania określone w § 323 – 326 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002r. w *sprawie wymagań technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie (Dz. U. z 2002 r., nr 75, poz. 690 ze zm.)*.

Nowotworzone miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego, dla zabudowanych terenów położonych w strefie udokumentowanych przekroczeń dopuszczalnego poziomu hałasu lub dla będących ich przyczyną terenów usługowych i przemysłowych, powinny wprowadzić w/w wymaganie.

W przypadku posiadania przez gminę mapy akustycznej, jest to zadanie, które nie wymaga sporządzenia odrębnych analiz akustycznych. Właściwy organ na podstawie imisyjnych map hałasu (mapy imisyjne - rozkład wskaźnika L_{DWN}) oraz charakteru planowanej zabudowy (jednorodzinna, wielorodzinna, szkoły, szpitale, itp.) określa czy inwestycja znajduje się w strefie uciążliwości hałasu (drogowego,

kolejowego), jednocześnie określając skalę uciążliwości, od której będzie zależeć rodzaj zastosowanego środka ochronnego.

W miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego powinno wprowadzać się zakazy lokalizacji funkcji usługowych mogących być źródłem ponadnormatywnego hałasu np. na terenach zabudowy mieszkaniowej jedno- i wielorodzinnej oraz stopniowo eliminować funkcje powodujące określone uciążliwości dla środowiska i mieszkańców (tereny mieszkalnictwa o średniej i małej intensywności).

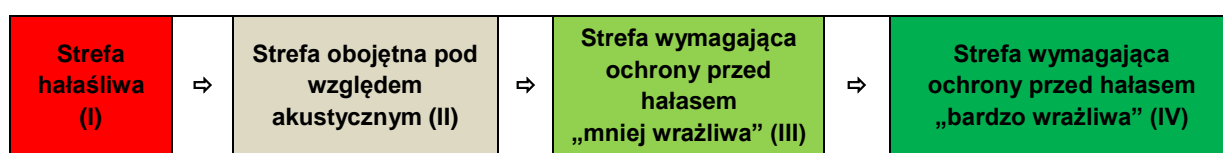
Ochronę przed hałasem zabudowy ukształtowanej należy prowadzić zgodnie z Prawem ochrony środowiska. W przypadku konieczności budowy ekranów akustycznych należy wprowadzać obudowę biologiczną wokół ekranów w celu poprawy ich estetyki.

Stosowanie w planowaniu przestrzennym zasady strefowania tzn. wprowadzania określonego typu zabudowy i zagospodarowania terenu w zależności od występującego lub potencjalnego poziomu hałasu, może zawczasu ograniczyć uciążliwość związaną z ponadnormatywnym hałasem. Należy dążyć do właściwego strefowania akustycznego. Polega ono na tym, aby w odpowiednim układzie przestrzennym sąsiedowały ze sobą obszary o konkretnych funkcjach.

Podstawowe założenia strefowania, to:

- ❖ oddalanie zabudowy wymagającej ochrony akustycznej od źródeł hałasu oraz zmienność parametrów tej zabudowy (intensywności, wysokości itp.),
- ❖ ekranowanie źródeł hałasu zabudową niewymagającą ochrony akustycznej,
- ❖ wprowadzanie zwartej zieleni izolacyjnej i kształtowanie rzeźby terenu,
- ❖ wprowadzanie ekranów akustycznych w pasach drogowych (tylko w ostateczności).

Rysunek 7. Przykład właściwego strefowania akustycznego



Przykładowe strefowanie wokół tras komunikacyjnych:

Strefa I – do planów zagospodarowania przestrzennego wprowadza się zapisy o wymaganej realizacji ekranów akustycznych i zwartej zieleni izolacyjnej o różnorodnej strukturze gatunkowej, wprowadzanie sztucznych nasypów ziemnych lub zagłębienie trasy komunikacyjnej w stosunku do otaczającego terenu;

Strefa II – w strefie lokalizuje się elementy komunikacji lokalnej i dojazdowej wraz ze strefami parkingowymi służącymi obsłudze terenów otaczających, obiekty działalności gospodarczej i usługowej oraz składy niewymagające ochrony akustycznej ze znaczącym udziałem zieleni towarzyszącej;

Strefa III – lokalizacja strefy zamieszkania wymagająca ochrony akustycznej – w zależności od poziomu hałasu, do planów wprowadza się linie zabudowy oddalające budynki mieszkalne od źródła hałasu oraz stosowne zabezpieczenia akustyczne np. w postaci dźwiękochłonnych przegród budowlanych, ekranów, szyb okiennych o zwiększonej izolacyjności, a także poprzez usytuowanie budynków, określenie ich wysokości lub intensywności zabudowy oraz udziału zieleni towarzyszącej;

Strefa IV - lokalizacja strefy zamieszkania wymagająca ochrony akustycznej oraz strefy wypoczynku i rekreacji wraz z terenami cennymi przyrodniczo.

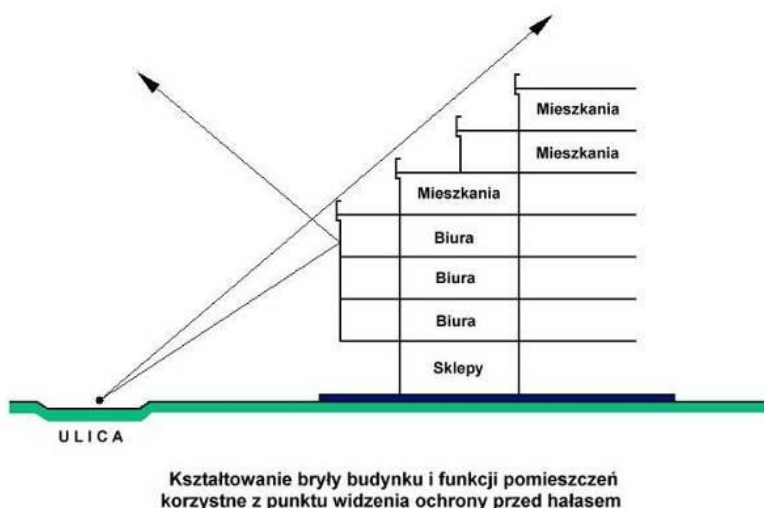
Lokalizacja budynków w znacznej odległości od trasy komunikacyjnej jest jedną z najprostszych metod ochrony przed hałasem. Na terenie mocno zurbanizowanym jest to metoda nieskuteczna z uwagi na oszczędne gospodarowanie terenem i lokalizowanie zabudowy na każdej wolnej parceli. Natomiast lokalizowanie w pierwszej linii zabudowy obiektów niechronionych akustycznie pozwala na zabezpieczenie budynków mieszkalnych położonych dalej. W przypadku braku takich możliwości należy stosować na obiekcie podlegającym ochronie, przezroczyste ekrany, które znajdują się w pewnej odległości przed elewacją (ok. 1m).

Rysunek 8. Przykład strefowania obszarów w sąsiedztwie drogi



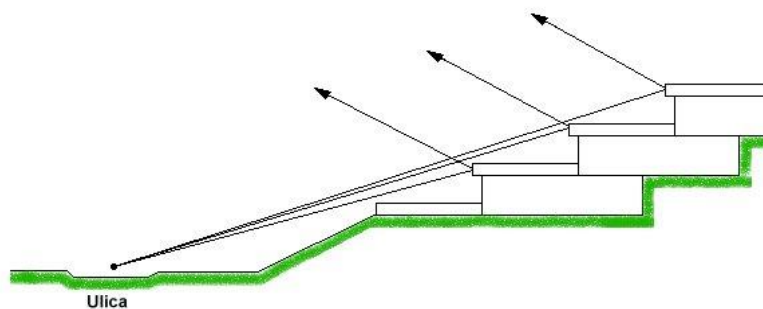
Źródło: *Materiały własne we współpracy z dr inż. R.J. Kucharskim.*

Rysunek 9. Przykład rozmieszczenia pomieszczeń w budynku



Źródło: *Materiały własne we współpracy z dr inż. R.J. Kucharskim.*

Rysunek 10. Przykład zabudowy tarasowej



Zabudowa o charakterze tarasowym korzystna z punktu widzenia ochrony przed hałasem

Źródło: Materiały własne we współpracy z dr inż. R.J. Kucharskim.

V. METODYKA REALIZACJI PROGRAMU

Należy przyjąć, że brak jest technicznych i ekonomicznych możliwości dokonania poprawy warunków akustycznych środowiska w stosunkowo krótkim czasie na wszystkich obszarach tego wymagających. Stąd też programy ochrony środowiska przed hałasem muszą mieć charakter wieloletni. Założenie to jest zgodne z treścią przepisu zawartego w *art. 8 ust. 5 Dyrektywy 2002/49/WE*, w którym m.in. wymaga się dokonywania analiz programów ochrony przed hałasem i w miarę konieczności – ich zmian i korekt - w okresach co 5 lat. Dyrektywa nie określa przy tym ram czasowych zakończenia realizacji programów.

Biorąc pod uwagę w/w uwarunkowania, niezbędne jest przyjęcie pewnych kryteriów, w oparciu o które zostaną określone cele do zrealizowania w ramach Programu. Parametrami tymi muszą być określone wartości poziomów dźwięku.

Sposób ustalania kryterium powinien uwzględniać co najmniej:

- ❖ krajowe kryteria oceny hałasu (zestawy prawnie ustanowionych poziomów dopuszczalnych, ewentualnie wskaźnik M),
- ❖ zasadę prewencji, o której jest mowa w art. 1 Dyrektywy 2002/49/WE,

a więc uwzględniać podział obszarów objętych programem na obszary wymagające:

- ❖ działań naprawczych (poprawa istniejącego stanu akustycznego środowiska),
- ❖ ochrony istniejącego stanu akustycznego tam, gdzie nie powoduje on zagrożenia dla zdrowia.

Przyjmuje się, iż celem strategicznym odnoszącym się do ochrony klimatu akustycznego powinna być docelowa wartość poziomu hałasu w środowisku, wyrażona przy pomocy wskaźnika oceny, którym jest poziom dzieńno-wieczornonocny L_{DWN} .

Polskie przepisy prawne ustalają zróżnicowane wartości poziomów dopuszczalnych w odniesieniu do wskaźników oceny, z których w przypadku niniejszego Programu znaczenie mają dwa: poziom dzieńno-wieczornonocny (L_{DWN}) oraz poziom nocny (L_N).

Należy podkreślić, że ze względu na konieczność uwzględnienia w kolejności realizacji działań wielkości **wskaźnika M**, program ochrony przed hałasem tworzy się głównie dla terenów mieszkaniowych ($M \neq 0$). Nie stoi to jednak na przeszkodzie aby proponować zapisy dotyczące ochrony terenów niezamieszkałych w ramach działań wspomagających program (prewencyjnych).

Zadania Programu zostały dobrane w ten sposób, aby uwzględniać wpływ aktualnie realizowanych oraz przyszłych inwestycji na klimat akustyczny w danym rejonie. Podyktowane jest to zarówno względami ekonomicznymi jak i brakiem możliwości "cofnięcia" działań zrealizowanych w następstwie Programu (np. budowa ekranów akustycznych – nieuwzględniona w tym dokumencie).

Zatem w okresie krótkoterminowym Program koncentruje się działaniach wynikających z analizy obecnego jak i planowanego układu sieci dróg wojewódzkich i krajowych, wynikającego z dokumentów strategicznych. Ciężki ruch samochodowy przeniesie się na wybudowane odcinki dróg ekspresowych oraz obwodnice, tym samym nie będzie potrzeby wydawania wielu milionów złotych na zabezpieczenia akustyczne (np. ekrany akustyczne), a zaoszczędzone pieniądze będzie można przeznaczyć na poprawę jakości dróg.

W poniższej tabeli zaproponowano ogólny sposób ustalania planów działań wraz z określeniem terminu ich realizacji.

Tabela 19. Zestawienie celów operacyjnych Programu

Okres	Zadanie	Lata
Krótkoterminowy	Zadania wspomagające Program na terenach, na których występują przekroczenia poziomów dopuszczalnych hałasu w dowolnym zakresie. Zadania główne - antyhałasowe na terenach, na których występują przekroczenia poziomów dopuszczalnych powyżej 5 dB. Wykonanie przeglądu ekologicznego na terenach, na których stwierdzono brak możliwości zastosowania środków ochrony przed hałasem.	2015-2019
Długoterminowy - wraz z aktualizacją Programu	Zadania, których realizacja nie jest możliwa, lub jest niewskazana w okresie krótkoterminowym, a także kontynuacja działań realizowanych w okresie krótkoterminowym	po 2020

Zadania podzielono na główne (remonty/modernizacje nawierzchni dróg, ograniczenia prędkości – dla przekroczeń powyżej 5 dB) oraz na wspomagające (kontrole stanu nawierzchni, kontrola przestrzegania prędkości, działania z zakresu planowania przestrzennego), które są obowiązkowe dla wszystkich rejonów, na których występują przekroczenia poziomów dopuszczalnych hałasu w dowolnym zakresie. Dodatkowo w rejonach, w których wyczerpano możliwości ochrony przed hałasem, proponuje się wykonanie przeglądu ekologicznego, na podstawie którego będzie można utworzyć obszary ograniczonego użytkowania.

VI. OKREŚLENIE I OCENA DZIAŁAŃ PROGRAMU

W tabeli poniżej zestawiono wszystkie działania zaproponowane w Programie.

Tabela 20. Zestawienie zadań Programu dla dróg wojewódzkich

Nr	Droga wojewódzka	Odcinek	Zadanie	Jednostka odpowiedzialna	Termin realizacji	Koszt realizacji
1	DW 511	Lidzbark Warmiński: od km 29+829 od km 33+700	Prowadzenie przeglądów stanu nawierzchni drogowej.	Zarządzający drogą	2015-2019	Finansowanie w ramach zadań własnych
			Kontrola przestrzegania przepisów odnośnie dopuszczalnej prędkości	Policja	2015-2019	Finansowanie w ramach zadań własnych
			Uwzględnianie zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu dla nowotworzonych planów zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego	2015-2019	Finansowanie w ramach zadań własnych
2	DW 513	Orneta: od km 36+829 do km 38+988	Prowadzenie przeglądów stanu nawierzchni drogowej.	Zarządzający drogą	2015-2019	Finansowanie w ramach zadań własnych
			Kontrola przestrzegania przepisów odnośnie dopuszczalnej prędkości	Policja	2015-2019	Finansowanie w ramach zadań własnych
			Uwzględnianie zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu dla nowotworzonych planów zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego	2015-2019	Finansowanie w ramach zadań własnych
3	DW 527	Pastęk: od km 30+135 do km 30+551	Prowadzenie przeglądów stanu nawierzchni drogowej.	Zarządzający drogą	2015-2019	Finansowanie w ramach zadań własnych
			Kontrola przestrzegania przepisów odnośnie dopuszczalnej prędkości	Policja	2015-2019	Finansowanie w ramach zadań własnych
			Uwzględnianie zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu dla nowotworzonych planów zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego	2015-2019	Finansowanie w ramach zadań własnych
			Wymiana nawierzchni na nawierzchnię o zredukowanej hałaśliwości na całym odcinku.	Zarządzający drogą	2015-2019	437 tys. zł
4	DW 527	Morąg: od km 57+649 do km 58+933	Prowadzenie przeglądów stanu nawierzchni drogowej.	Zarządzający drogą	2015-2019	Finansowanie w ramach zadań własnych
			Kontrola przestrzegania przepisów odnośnie dopuszczalnej prędkości	Policja	2015-2019	Finansowanie w ramach zadań własnych

Nr	Droga wojewódzka	Odcinek	Zadanie	Jednostka odpowiedzialna	Termin realizacji	Koszt realizacji
			Uwzględnianie zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu dla nowotworzonych planów zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego	2015-2019	Finansowanie w ramach zadań własnych
5	DW 536	Iława: od km 0+000 do km 2+571	Prowadzenie przeglądów stanu nawierzchni drogowej.	Zarządzający drogą	2015-2019	Finansowanie w ramach zadań własnych
			Kontrola przestrzegania przepisów odnośnie dopuszczalnej prędkości	Policja	2015-2019	Finansowanie w ramach zadań własnych
			Uwzględnianie zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu dla nowotworzonych planów zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego	2015-2019	Finansowanie w ramach zadań własnych
			Wykonanie przeglądu ekologicznego na odcinku od km 1+583 do km 2+571	Właściwy starosta w zakresie nałożenia obowiązku przedłożenia przeglądu ekologicznego Zarządzający drogą w zakresie wykonania obowiązku przedłożenia przeglądu ekologicznego	2015-2019	10 tys. zł /1km
6	DW 537	Lubawa: od km 1+533 do km 4+305	Prowadzenie przeglądów stanu nawierzchni drogowej.	Zarządzający drogą	2015-2019	Finansowanie w ramach zadań własnych
			Kontrola przestrzegania przepisów odnośnie dopuszczalnej prędkości	Policja	2015-2019	Finansowanie w ramach zadań własnych
			Uwzględnianie zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu dla nowotworzonych planów zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego	2015-2019	Finansowanie w ramach zadań własnych
			Wymiana nawierzchni na nawierzchnię o zredukowanej hałaśliwości na odcinku od km 1+533 do km 3+100	Zarządzający drogą	2015-2019	1.64 mln zł
7	DW 544	Działdowo: od km 52+959 do km 54+900	Prowadzenie przeglądów stanu nawierzchni drogowej.	Zarządzający drogą	2015-2019	Finansowanie w ramach zadań własnych
			Kontrola przestrzegania przepisów odnośnie dopuszczalnej prędkości	Policja	2015-2019	Finansowanie w ramach zadań własnych
			Uwzględnianie zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu dla nowotworzonych planów zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego	2015-2019	Finansowanie w ramach zadań własnych
8	DW 544	Działdowo: od km 54+900 do km	Prowadzenie przeglądów stanu nawierzchni drogowej.	Zarządzający drogą	2015-2019	Finansowanie w ramach zadań własnych

Nr	Droga wojewódzka	Odcinek	Zadanie	Jednostka odpowiedzialna	Termin realizacji	Koszt realizacji
		56+261	Kontrola przestrzegania przepisów odnośnie dopuszczalnej prędkości	Policja	2015-2019	Finansowanie w ramach zadań własnych
			Uwzględnianie zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu dla nowotworzonych planów zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego	2015-2019	Finansowanie w ramach zadań własnych
9	DW 545	Nidzica: od km 21+098 do km 22+827	Prowadzenie przeglądów stanu nawierzchni drogowej.	Zarządzający drogą	2015-2019	Finansowanie w ramach zadań własnych
			Kontrola przestrzegania przepisów odnośnie dopuszczalnej prędkości	Policja	2015-2019	Finansowanie w ramach zadań własnych
			Uwzględnianie zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu dla nowotworzonych planów zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego	2015-2019	Finansowanie w ramach zadań własnych
			Wykonanie przeglądu ekologicznego na odcinku od km 21+098 do km 21+948	Właściwy starosta w zakresie nałożenia obowiązku przedłożenia przeglądu ekologicznego Zarządzający drogą w zakresie wykonania obowiązku przedłożenia przeglądu ekologicznego	2015-2019	10 tys. zł /1km
10	DW 545	Nidzica: od km 22+827 do km 24+261	Prowadzenie przeglądów stanu nawierzchni drogowej.	Zarządzający drogą	2015-2019	Finansowanie w ramach zadań własnych
			Kontrola przestrzegania przepisów odnośnie dopuszczalnej prędkości	Policja	2015-2019	Finansowanie w ramach zadań własnych
			Uwzględnianie zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu dla nowotworzonych planów zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego	2015-2019	Finansowanie w ramach zadań własnych
			wymiana nawierzchni na nawierzchnię o zredukowanej hałaśliwości na odcinku: od km 23+347 do km 24+027	Zarządzający drogą	2015-2019	714 tys. zł
11	DW 591	Kętrzyn: od km 31+180 do km 33+753	Prowadzenie przeglądów stanu nawierzchni drogowej.	Zarządzający drogą	2015-2019	Finansowanie w ramach zadań własnych
			Kontrola przestrzegania przepisów odnośnie dopuszczalnej prędkości	Policja	2015-2019	Finansowanie w ramach zadań własnych

Nr	Droga wojewódzka	Odcinek	Zadanie	Jednostka odpowiedzialna	Termin realizacji	Koszt realizacji
			Uwzględnianie zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu dla nowotworzonych planów zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego	2015-2019	Finansowanie w ramach zadań własnych
12	DW 591	Mrągowo: od km 54+983 do km 56+860	Prowadzenie przeglądów stanu nawierzchni drogowej.	Zarządzający drogą	2015-2019	Finansowanie w ramach zadań własnych
			Kontrola przestrzegania przepisów odnośnie dopuszczalnej prędkości	Policja	2015-2019	Finansowanie w ramach zadań własnych
			Uwzględnianie zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu dla nowotworzonych planów zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego	2015-2019	Finansowanie w ramach zadań własnych
13	DW 592	Kętrzyn: od km 43+048 do km 44+617	Prowadzenie przeglądów stanu nawierzchni drogowej.	Zarządzający drogą	2015-2019	Finansowanie w ramach zadań własnych
			Kontrola przestrzegania przepisów odnośnie dopuszczalnej prędkości	Policja	2015-2019	Finansowanie w ramach zadań własnych
			Uwzględnianie zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu dla nowotworzonych planów zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego	2015-2019	Finansowanie w ramach zadań własnych
14	DW 592	Kętrzyn: od km 44+617 do km 46+066	Prowadzenie przeglądów stanu nawierzchni drogowej.	Zarządzający drogą	2015-2019	Finansowanie w ramach zadań własnych
			Kontrola przestrzegania przepisów odnośnie dopuszczalnej prędkości	Policja	2015-2019	Finansowanie w ramach zadań własnych
			Uwzględnianie zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu dla nowotworzonych planów zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego	2015-2019	Finansowanie w ramach zadań własnych
15	DW 592	Bartoszyce: od km 0+000 do km 3+015	Prowadzenie przeglądów stanu nawierzchni drogowej.	Zarządzający drogą	2015-2019	Finansowanie w ramach zadań własnych
			Kontrola przestrzegania przepisów odnośnie dopuszczalnej prędkości	Policja	2015-2019	Finansowanie w ramach zadań własnych
			Uwzględnianie zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu dla nowotworzonych planów zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego	2015-2019	Finansowanie w ramach zadań własnych

Tabela 21. Zestawienie zadań Programu dla dróg krajowych

Nr	Droga krajowa	Odcinek	Zadanie	Jednostka odpowiedzialna	Termin realizacji	Koszt realizacji
1	DK 7	Rzeka Nogat-Elbląg (Ul. Nowodworska) od km 68+346 do km 74+692	Prowadzenie przeglądów stanu nawierzchni drogowej.	Zarządzający drogą	2015-2019	Finansowanie w ramach zadań własnych
			Kontrola przestrzegania przepisów odnośnie dopuszczalnej prędkości	Policja	2015-2019	Finansowanie w ramach zadań własnych
			Uwzględnianie zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu dla nowotworzonych planów zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego	2015-2019	Finansowanie w ramach zadań własnych
2	DK 7	Elbląg (Ul. Nowodworska) - Węzeł Raczki od km 74+692 do km 78+411	Prowadzenie przeglądów stanu nawierzchni drogowej.	Zarządzający drogą	2015-2019	Finansowanie w ramach zadań własnych
			Kontrola przestrzegania przepisów odnośnie dopuszczalnej prędkości	Policja	2015-2019	Finansowanie w ramach zadań własnych
			Uwzględnianie zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu dla nowotworzonych planów zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego	2015-2019	Finansowanie w ramach zadań własnych
3	DK 7	Węzeł Raczki-Węzeł Elbląg Wschód od km 78+411 do km 83+013	Prowadzenie przeglądów stanu nawierzchni drogowej.	Zarządzający drogą	2015-2019	Finansowanie w ramach zadań własnych
			Kontrola przestrzegania przepisów odnośnie dopuszczalnej prędkości	Policja	2015-2019	Finansowanie w ramach zadań własnych
			Uwzględnianie zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu dla nowotworzonych planów zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego	2015-2019	Finansowanie w ramach zadań własnych
6	S7	Małdyty-Ostróda (pododcinek Miłomłyn – Ostróda) od km 83+013 do km 95+913	Prowadzenie przeglądów stanu nawierzchni drogowej.	Zarządzający drogą	2015-2019	Finansowanie w ramach zadań własnych
			Kontrola przestrzegania przepisów odnośnie dopuszczalnej prędkości	Policja	2015-2019	Finansowanie w ramach zadań własnych
			Uwzględnianie zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu dla nowotworzonych planów zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego	2015-2019	Finansowanie w ramach zadań własnych
7	DK 7	Ostróda od km 95+913 do km 119+466	Prowadzenie przeglądów stanu nawierzchni drogowej.	Zarządzający drogą	2015-2019	Finansowanie w ramach zadań własnych

Nr	Droga krajowa	Odcinek	Zadanie	Jednostka odpowiedzialna	Termin realizacji	Koszt realizacji
			Kontrola przestrzegania przepisów odnośnie dopuszczalnej prędkości	Policja	2015-2019	Finansowanie w ramach zadań własnych
			Uwzględnianie zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu dla nowotworzonych planów zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego	2015-2019	Finansowanie w ramach zadań własnych
8	DK 7	Ostróda-Rychnowo od km 119+466 do km 145+048	Prowadzenie przeglądów stanu nawierzchni drogowej.	Zarządzający drogą	2015-2019	Finansowanie w ramach zadań własnych
			Kontrola przestrzegania przepisów odnośnie dopuszczalnej prędkości	Policja	2015-2019	Finansowanie w ramach zadań własnych
			Uwzględnianie zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu dla nowotworzonych planów zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego	2015-2019	Finansowanie w ramach zadań własnych
12	DK 7	Nidzica-Granica Województwa od km 204+600 do km 223+818	Ograniczenie prędkości ruchu od km 210+400 do km 210+700	Zarządzający drogą	2015-2019	5 tys. zł
			Prowadzenie przeglądów stanu nawierzchni drogowej.	Zarządzający drogą	2015-2019	Finansowanie w ramach zadań własnych
			Kontrola przestrzegania przepisów odnośnie dopuszczalnej prędkości	Policja	2015-2019	Finansowanie w ramach zadań własnych
			Uwzględnianie zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu dla nowotworzonych planów zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego	2015-2019	Finansowanie w ramach zadań własnych
13	DK 15	Nowe Miasto Lubawskie od km 321+673 do km 324+442	Prowadzenie przeglądów stanu nawierzchni drogowej.	Zarządzający drogą	2015-2019	Finansowanie w ramach zadań własnych
			Kontrola przestrzegania przepisów odnośnie dopuszczalnej prędkości	Policja	2015-2019	Finansowanie w ramach zadań własnych
			Uwzględnianie zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu dla nowotworzonych planów zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego	2015-2019	Finansowanie w ramach zadań własnych
15	DK 16	Ostróda od km 100+257 do km 105+337	Prowadzenie przeglądów stanu nawierzchni drogowej.	Zarządzający drogą	2015-2019	Finansowanie w ramach zadań własnych

Nr	Droga krajowa	Odcinek	Zadanie	Jednostka odpowiedzialna	Termin realizacji	Koszt realizacji
			Kontrola przestrzegania przepisów odnośnie dopuszczalnej prędkości	Policja	2015-2019	Finansowanie w ramach zadań własnych
			Uwzględnianie zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu dla nowotworzonych planów zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego	2015-2019	Finansowanie w ramach zadań własnych
16	DK 16	Ostróda-Gietrzwałd od km 105+337 do km 126+200	Prowadzenie przeglądów stanu nawierzchni drogowej.	Zarządzający drogą	2015-2019	Finansowanie w ramach zadań własnych
			Kontrola przestrzegania przepisów odnośnie dopuszczalnej prędkości	Policja	2015-2019	Finansowanie w ramach zadań własnych
			Uwzględnianie zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu dla nowotworzonych planów zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego	2015-2019	Finansowanie w ramach zadań własnych
20	DK 16	Mrągowo od km 203+998 do km 206+631	Prowadzenie przeglądów stanu nawierzchni drogowej.	Zarządzający drogą	2015-2019	Finansowanie w ramach zadań własnych
			Kontrola przestrzegania przepisów odnośnie dopuszczalnej prędkości	Policja	2015-2019	Finansowanie w ramach zadań własnych
			Uwzględnianie zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu dla nowotworzonych planów zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego	2015-2019	Finansowanie w ramach zadań własnych
21	DK 16/16a	Ełk od km 289+800 do km 291+600 od km 0+000 do km 2+200 od km 294+500 do km 297+000	Prowadzenie przeglądów stanu nawierzchni drogowej.	Zarządzający drogą	2015-2019	Finansowanie w ramach zadań własnych
			Kontrola przestrzegania przepisów odnośnie dopuszczalnej prędkości	Policja	2015-2019	Finansowanie w ramach zadań własnych
			Uwzględnianie zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu dla nowotworzonych planów zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego	2015-2019	Finansowanie w ramach zadań własnych
22	DK 22	Granica Województwa-Węzeł Raczki od km 372+234 do km 387+531	Prowadzenie przeglądów stanu nawierzchni drogowej.	Zarządzający drogą	2015-2019	Finansowanie w ramach zadań własnych
			Kontrola przestrzegania przepisów odnośnie dopuszczalnej prędkości	Policja	2015-2019	Finansowanie w ramach zadań własnych

Nr	Droga krajowa	Odcinek	Zadanie	Jednostka odpowiedzialna	Termin realizacji	Koszt realizacji
			Uwzględnianie zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu dla nowotworzonych planów zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego	2015-2019	Finansowanie w ramach zadań własnych
23	DK 51	Bartoszyce od km 15+881 do km 17+140	Prowadzenie przeglądów stanu nawierzchni drogowej.	Zarządzający drogą	2015-2019	Finansowanie w ramach zadań własnych
			Kontrola przestrzegania przepisów odnośnie dopuszczalnej prędkości	Policja	2015-2019	Finansowanie w ramach zadań własnych
			Uwzględnianie zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu dla nowotworzonych planów zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego	2015-2019	Finansowanie w ramach zadań własnych
24	DK 51	Lidzbark Warmiński od km 39+755 do km 41+023	Prowadzenie przeglądów stanu nawierzchni drogowej.	Zarządzający drogą	2015-2019	Finansowanie w ramach zadań własnych
			Kontrola przestrzegania przepisów odnośnie dopuszczalnej prędkości	Policja	2015-2019	Finansowanie w ramach zadań własnych
			Uwzględnianie zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu dla nowotworzonych planów zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego	2015-2019	Finansowanie w ramach zadań własnych
25	DK 51	Dobre Miasto od km 61+964 do km 65+752	Prowadzenie przeglądów stanu nawierzchni drogowej.	Zarządzający drogą	2015-2019	Finansowanie w ramach zadań własnych
			Kontrola przestrzegania przepisów odnośnie dopuszczalnej prędkości	Policja	2015-2019	Finansowanie w ramach zadań własnych
			Uwzględnianie zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu dla nowotworzonych planów zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego	2015-2019	Finansowanie w ramach zadań własnych
28	DK 53	Szczytno od km 43+164 do km 48+300	Prowadzenie przeglądów stanu nawierzchni drogowej.	Zarządzający drogą	2015-2019	Finansowanie w ramach zadań własnych
			Kontrola przestrzegania przepisów odnośnie dopuszczalnej prędkości	Policja	2015-2019	Finansowanie w ramach zadań własnych
			Uwzględnianie zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu dla nowotworzonych planów zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego	2015-2019	Finansowanie w ramach zadań własnych

Nr	Droga krajowa	Odcinek	Zadanie	Jednostka odpowiedzialna	Termin realizacji	Koszt realizacji
30	DK 57	Szczytno od km 81+904 do km 84+900	Prowadzenie przeglądów stanu nawierzchni drogowej.	Zarządzający drogą	2015-2019	Finansowanie w ramach zadań własnych
			Kontrola przestrzegania przepisów odnośnie dopuszczalnej prędkości	Policja	2015-2019	Finansowanie w ramach zadań własnych
			Uwzględnianie zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu dla nowotworzonych planów zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego	2015-2019	Finansowanie w ramach zadań własnych
31	DK 58b/58	Pisz od km 0+000 do km 3+700 od km 123+100 do km 126+100	Prowadzenie przeglądów stanu nawierzchni drogowej.	Zarządzający drogą	2015-2019	Finansowanie w ramach zadań własnych
			Kontrola przestrzegania przepisów odnośnie dopuszczalnej prędkości	Policja	2015-2019	Finansowanie w ramach zadań własnych
			Uwzględnianie zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu dla nowotworzonych planów zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego	2015-2019	Finansowanie w ramach zadań własnych
32	DK 59	Giżycko od km 0+000 do km 3+746	Prowadzenie przeglądów stanu nawierzchni drogowej.	Zarządzający drogą	2015-2019	Finansowanie w ramach zadań własnych
			Kontrola przestrzegania przepisów odnośnie dopuszczalnej prędkości	Policja	2015-2019	Finansowanie w ramach zadań własnych
			Uwzględnianie zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu dla nowotworzonych planów zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego	2015-2019	Finansowanie w ramach zadań własnych
33	DK 59	Mrągowo od km 41+651 do km 43+500	Prowadzenie przeglądów stanu nawierzchni drogowej.	Zarządzający drogą	2015-2019	Finansowanie w ramach zadań własnych
			Kontrola przestrzegania przepisów odnośnie dopuszczalnej prędkości	Policja	2015-2019	Finansowanie w ramach zadań własnych
			Uwzględnianie zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu dla nowotworzonych planów zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego	2015-2019	Finansowanie w ramach zadań własnych

Analizy akustyczne dla odcinków dróg objętych zadaniami inwestycyjnymi (remonty nawierzchni, ograniczenie prędkości) znajdują się w części graficznej Programu (Część IX). Dla pozostałych zadań części graficznej nie opracowuje się.

Prowadzenie corocznych, wiosennych przeglądów stanu nawierzchni drogowej pozwoli utrzymać drogi w należyłym stanie technicznym. Z każdorazowego przeglądu, wykonanego przez specjalne zespoły wyznaczone do tego zadania, powinien być sporządzony raport o stanie nawierzchni drogowej. Raport powinien zawierać informacje o stanie jezdni na poszczególnych odcinkach (np. typ nawierzchni, liczba kolein, dziur, źle osadzonych studzienek itp. – wraz z lokalizacją). Gotowy raport powinno konsultować się z właściwymi organami samorządu terytorialnego w celu określenia priorytetów. Na podstawie powyższego raportu powinna co roku powstawać aktualna lista odcinków ulic przeznaczonych do remontu.

Tabela 22. Przykład raportu o stanie nawierzchni

Odcinek drogi (od-do)	Stan nawierzchni	Dodatkowe uwagi	Data planowanego remontu/modernizacji	Wniosek
x	np. zły – liczne dziury	np. źle osadzone studzienki	brak	Konieczny natychmiastowy remont
y	np. dostateczny – nieliczne ubytki	np. może ulec znacznej dewastacji w okresie zimowym	brak	Remont może być konieczny w następnym roku

Dla nowoprojektowanych dróg prowadzonych w nowym śladzie (np. obwodnice miejscowości) oraz podczas przebudowy istniejących odcinków drogowych obligatoryjnie należy stosować nawierzchnie o tzw. zredukowanej hałaśliwości (ZH), tj. o uziarnieniu ≤ 10 mm (preferowane uziarnienie ≤ 8 mm).

Badania wykonane w trakcie realizacji map akustycznych dla dróg krajowych i wojewódzkich wykazały, że dla wielu odcinków drogowych niedotrzymywane są prędkości dopuszczalne ruchu pojazdów. W związku z powyższym, należy dążyć do przestrzegania właściwych przepisów poprzez systematyczną kontrolę przestrzegania przepisów o prędkości ruchu pojazdów.

Uwzględnianie zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu dla nowotworzonych planów zagospodarowania przestrzennego, w postaci wytycznych do planowania przestrzennego szczegółowo opisano w Rozdziale IV pkt. 2.9. **Działanie to jest bardzo ważne w perspektywie ochrony przed hałasem przyszłych rejonów mieszkalnych.**

Wykonanie przeglądu ekologicznego ma na celu uzyskanie informacji czy na danym obszarze istnieje szansa zastosowania działań z zakresu ochrony przed hałasem w środowisku, czy konieczne będzie ustanowienie obszaru ograniczonego użytkowania.

VII. HARMONOGRAM I KOLEJNOŚĆ REALIZACJI POSZCZEGÓLNYCH ZADAŃ PROGRAMU

Jak już wspomniano do określenia harmonogramu i kolejności realizacji działań Programu należy zastosować tzw. wskaźnik M. Działania na terenach o wysokich wartościach wskaźnika M powinny zostać zrealizowane w pierwszej kolejności, jednakże ze względu na przyjętą metodykę i zaproponowane przedziały czasowe wszystkie działania będą wykonywane w okresie krótkoterminowym.

VIII. WNIOSKI I PODSUMOWANIE

Wykonanie Programu ochrony środowiska przed hałasem jest obligatoryjnym zadaniem w przypadku stwierdzenia przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku. Takie przekroczenia zostały stwierdzone w wyniku opracowania map akustycznych odcinków dróg wojewódzkich i krajowych o natężeniu ruchu powyżej 3 mln. pojazdów rocznie znajdujących na terenie województwa warmińsko-mazurskiego.

Zadania podzielono na główne (remonty/modernizacje nawierzchni dróg, ograniczenia prędkości – dla przekroczeń powyżej 5 dB) oraz na wspomagające (kontrole stanu nawierzchni, kontrola przestrzegania prędkości, działania z zakresu planowania przestrzennego), które są obligatoryjne dla wszystkich rejonów, na których występują przekroczenia poziomów dopuszczalnych hałasu w dowolnym zakresie. Dodatkowo w rejonach, w których wyczerpano możliwości ochrony przed hałasem, proponuje się wykonanie przeglądu ekologicznego, na podstawie którego będzie można utworzyć obszary ograniczonego użytkowania.

Opisane w niniejszym Programie działania przyniosą, oprócz obniżenia poziomu hałasu, także inne korzyści np. poprawę bezpieczeństwa ruchu, zmniejszenie wprowadzanych zanieczyszczeń ze źródeł liniowych, a przestrzeganie zasad właściwego planowania przestrzennego pozwoli zapobiec powstawaniu konfliktów akustycznych w przyszłości.

Nie jest znane prognozowane natężenie ruchu, które nastąpi po zakończeniu realizacji, dróg ekspresowych oraz obwodnic miejskich. W związku z powyższym miarodajne analizy akustyczne mogą nastąpić dopiero gdy układ drogowy zostanie na wiele lat ustalony. Proponowanie kosztownych działań inwestycyjnych, jakimi są np. ekrany akustyczne, w perspektywie obniżenia poziomu hałasu związanego z zakończeniem inwestycji budzi wiele wątpliwości i w niniejszym Programie zostało szczegółowo przeanalizowane, a zaproponowane działania przyniosą skutki w postaci obniżenia poziomu hałasu w perspektywie wieloletniej.

Działania zawarte w niniejszym Programie są działaniami realnymi. Większość kosztów poniesionych na realizację Programu należy postrzegać jako konieczność realizacji zadań statutowych.

Realizując zadania, mające wpływ na klimat akustyczny wokół dróg wojewódzkich i krajowych, należy korzystać z katalogu środków antyhałasowych i najnowszych zdobyczy techniki, pozwalających na zmniejszenie uciążliwości akustycznej.

Dla nowoprojektowanych dróg wojewódzkich i krajowych prowadzonych w nowym śladzie (np. obwodnice miejscowości) należy stosować zalecenia zawarte w niniejszym Programie. Dla istniejących przebiegów dróg w obszarach miast może być to utrudnione. Pasy drogowe posiadają ograniczoną szerokość, a ze względu na występującą zwartą zabudowę uliczną i brak rezerwy terenu, lokalizacja np. ekranów

akustycznych lub innych środków ochrony przed hałasem napotyka na duże trudności.

Należy pamiętać, że budowa nowych odcinków tras komunikacyjnych, w szczególności obwodnic, może spowodować przeniesienie uciążliwości związanej z hałasem w inne rejony dotychczas spokojne. Należy temu przeciwdziałać stosując najnowsze technologie nawierzchni dróg oraz, tam gdzie będzie to uzasadnione, nowoczesne ekrany akustyczne.

Większość proponowanych zadań antyhałasowych nie jest związana z koniecznością ponoszenia dodatkowych kosztów (planowanie przestrzenne, przeglądy stanu nawierzchni, kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości).

Koszt realizacji zadań Programu wyniesie:

- ❖ remonty nawierzchni drogowych: ok. **3 mln zł**,
- ❖ ograniczenie prędkości ruchu: **5 tys. zł**,
- ❖ przeglądy ekologiczne: **20 tys. zł**.

Całkowity koszt Programu w latach 2015-2019 wyniesie zatem ok. **3,25 mln zł**.

Realizacja zadań Programu nie będzie miała negatywnych skutków dla środowiska.

IX. ZAŁĄCZNIKI GRAFICZNE

Poniżej przedstawiono odcinki dróg wojewódzkich, dla których obowiązkowe jest sporządzenie części graficznej Programu.

Tabela 23. Zestawienie zadań Programu dla dróg wojewódzkich – część graficzna







Nr	Droga wojewódzka	Odcinek	Zadanie	Jednostka odpowiedzialna	Termin realizacji	Koszt realizacji
3	DW 527	Pasłęk: od km 30+135 do km 30+551	Wymiana nawierzchni na nawierzchnię o zredukowanej hałaśliwości na całym odcinku.	Zarządzający drogą	2015-2019	437 tys. zł
6	DW 537	Lubawa: od km 1+533 do km 4+305	Wymiana nawierzchni na nawierzchnię o zredukowanej hałaśliwości na odcinku od km 1+533 do km 3+100	Zarządzający drogą	2015-2019	1.64 mln zł
10	DW 545	Nidzica: od km 22+827 do km 24+261	Wymiana nawierzchni na nawierzchnię o zredukowanej hałaśliwości na odcinku: od km 23+347 do km 24+027	Zarządzający drogą	2015-2019	960 tys. zł

Tabela 24. Zestawienie zadań Programu dla dróg krajowych – część graficzna

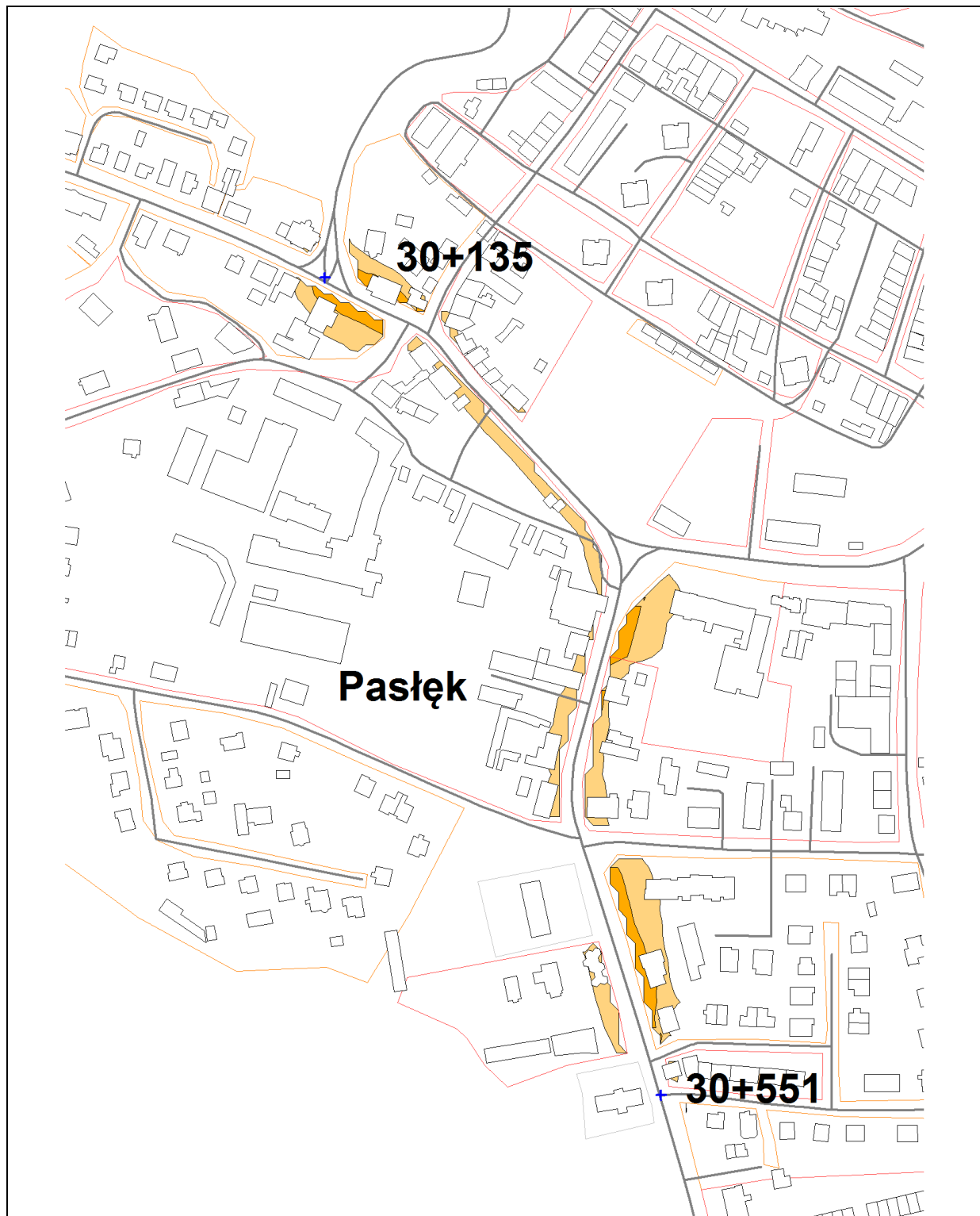
Nr	Droga krajowa	Odcinek	Zadanie	Jednostka odpowiedzialna	Termin realizacji	Koszt realizacji
12	DK 7	Nidzica-Granica Województwa od km 204+600 do km 223+818	Ograniczenie prędkości ruchu od km 210+400 do km 210+700	Zarządzający drogą	2015-2019	5 tys. zł

Dla pozostałych odcinków, ze względu na charakter zadań (wspomagające Program), części graficznej nie opracowuje się.

Zgodnie z przyjętą metodyką do analizy działań Programu przyjęto docelową wartość poziomu hałasu w środowisku, wyrażoną przy pomocy wskaźnika oceny, którym jest poziom dziennie-wieczorno-nocny L_{DWN} . Wielkość przekroczeń przedstawiono graficznie w zakresach 5-cio decybelowych.

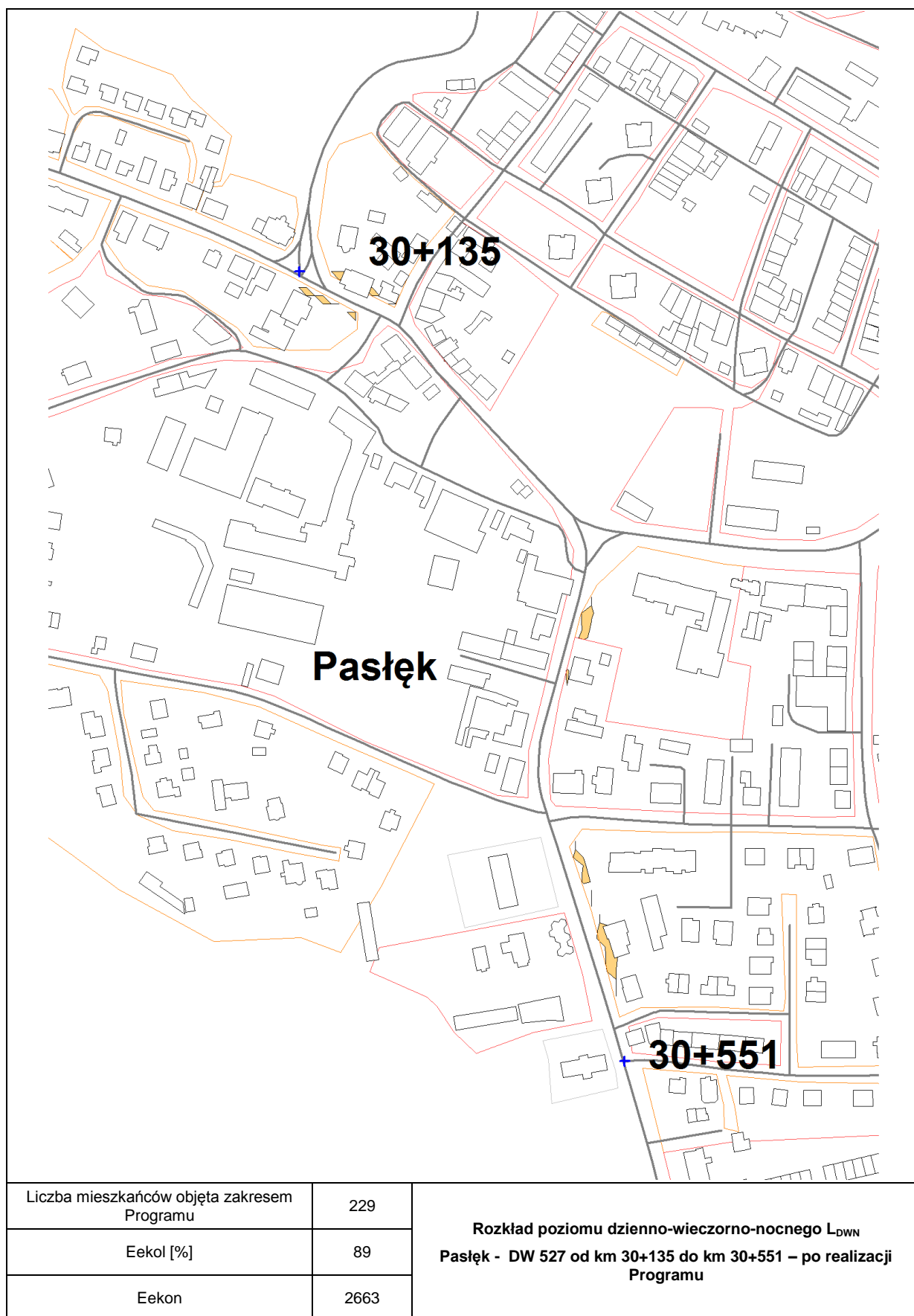
	Brak przekroczeń
	> 0.0 dB
	> 5.0 dB
	> 10.0 dB
	> 15.0 dB
	> 20.0 dB

Ryc. 1. Pasłek - DW 527 od km 30+135 do km 30+551 – przed realizacją Programu

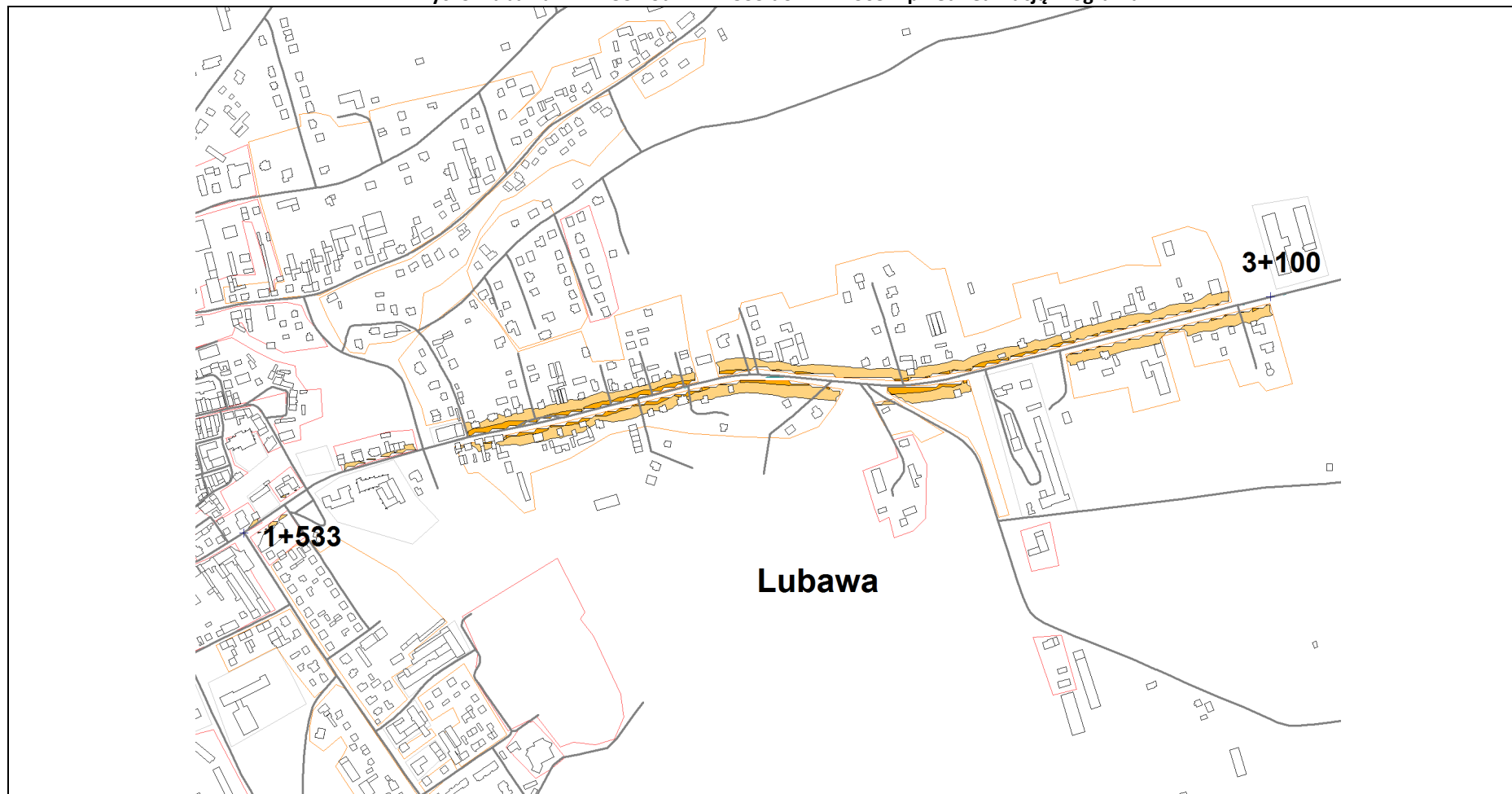


Liczba mieszkańców objęta zakresem Programu	229	Rozkład poziomy dziennie-wieczorno-nocnego L_{DWN} Pasłek - DW 527 od km 30+135 do km 30+551 – przed realizacją Programu
Eekol [%]	89	
Eekon	2663	

Ryc. 2. Pasłek - DW 527 od km 30+135 do km 30+551 – po realizacji Programu

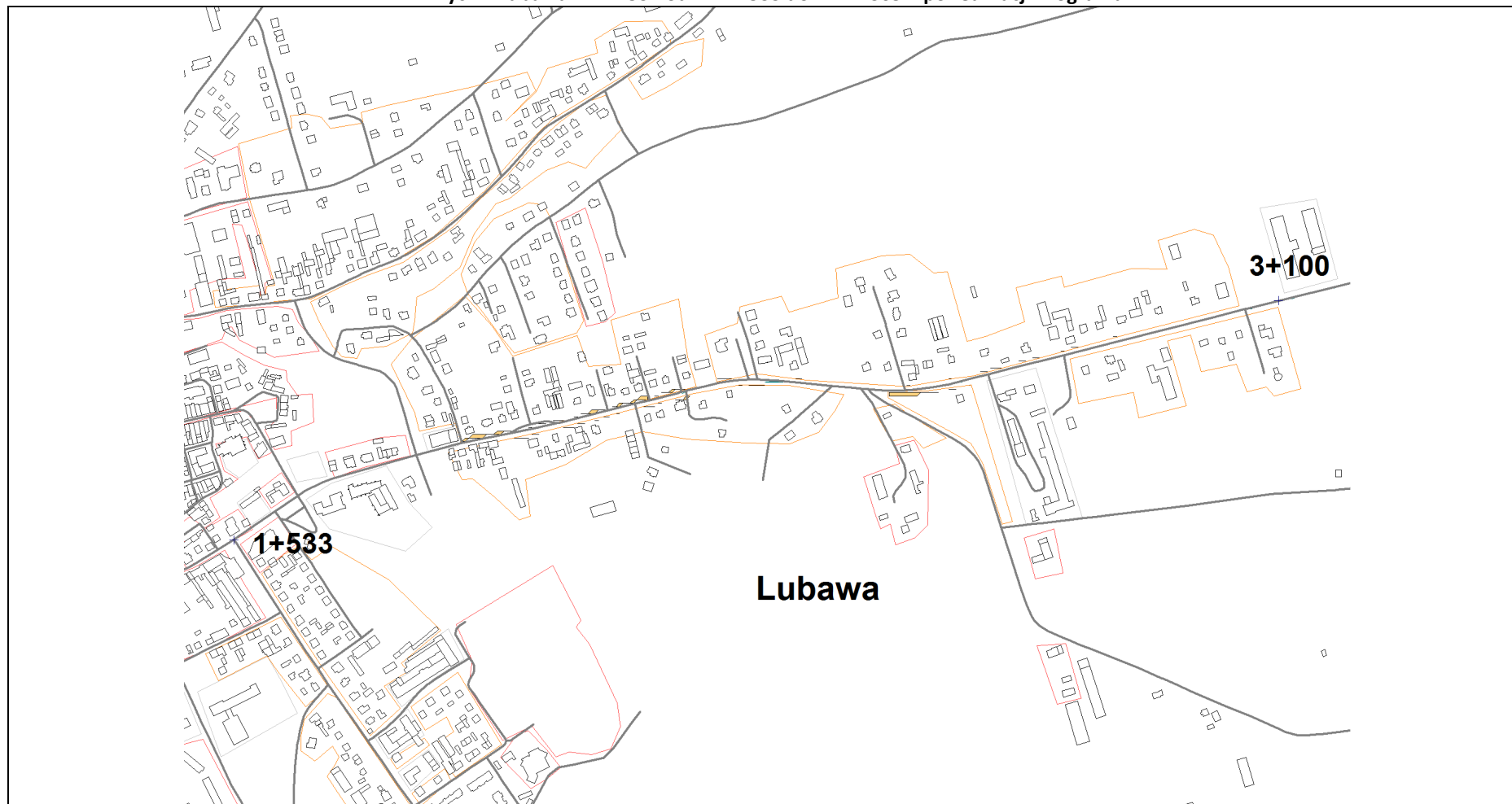


Ryc. 3. Lubawa – DW 537 od km 1+533 do km 4+305 – przed realizacją Programu



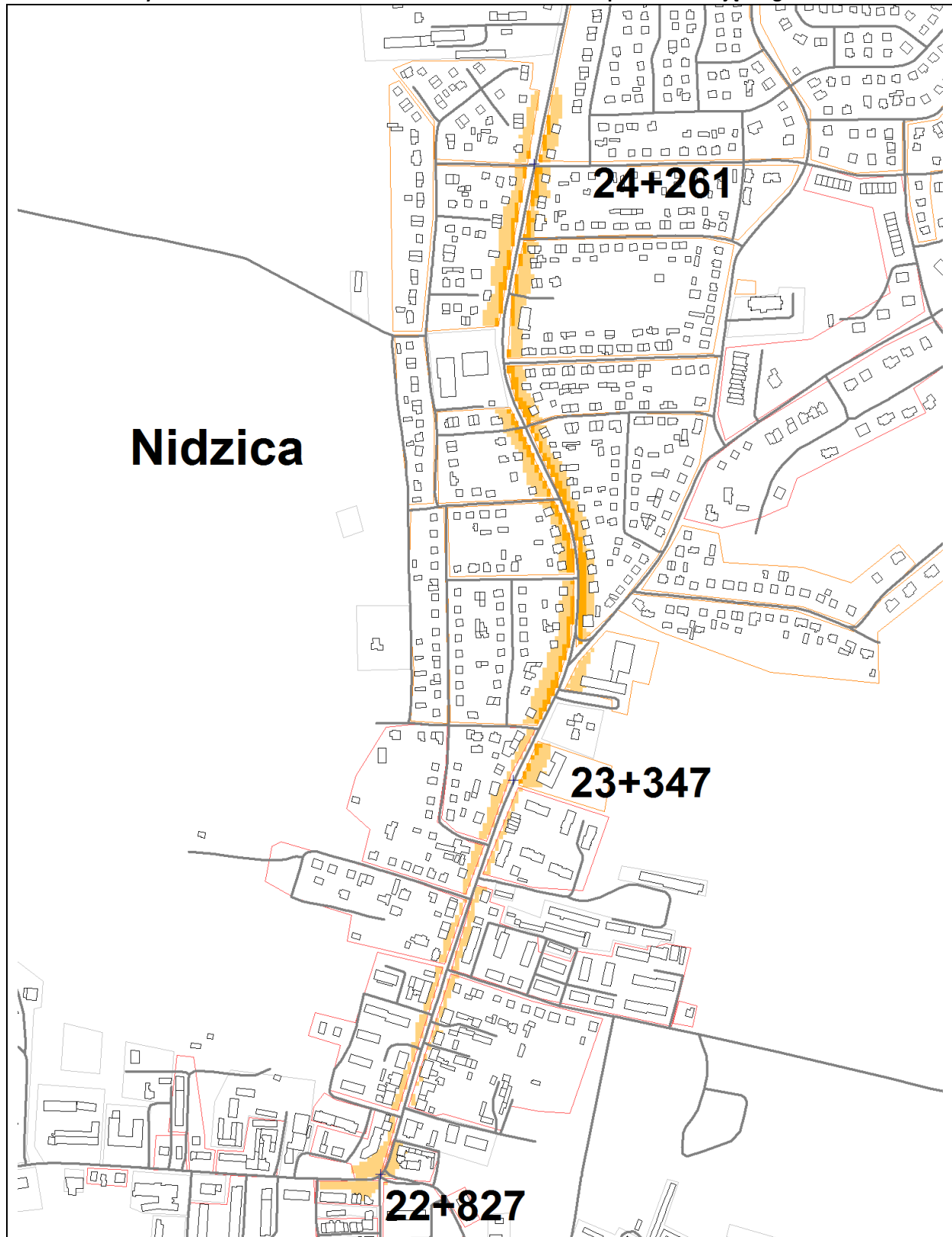
Liczba mieszkańców objęta zakresem Programu	157	Rozkład poziomu dziennie-wieczorno-nocnego L_{DWN} Lubawa – DW 537 od km 1+533 do km 4+305 – przed realizacją Programu
Eekol [%]	96	
Eekon	479	

Ryc. 4. Lubawa – DW 537 od km 1+533 do km 4+305 – po realizacji Programu



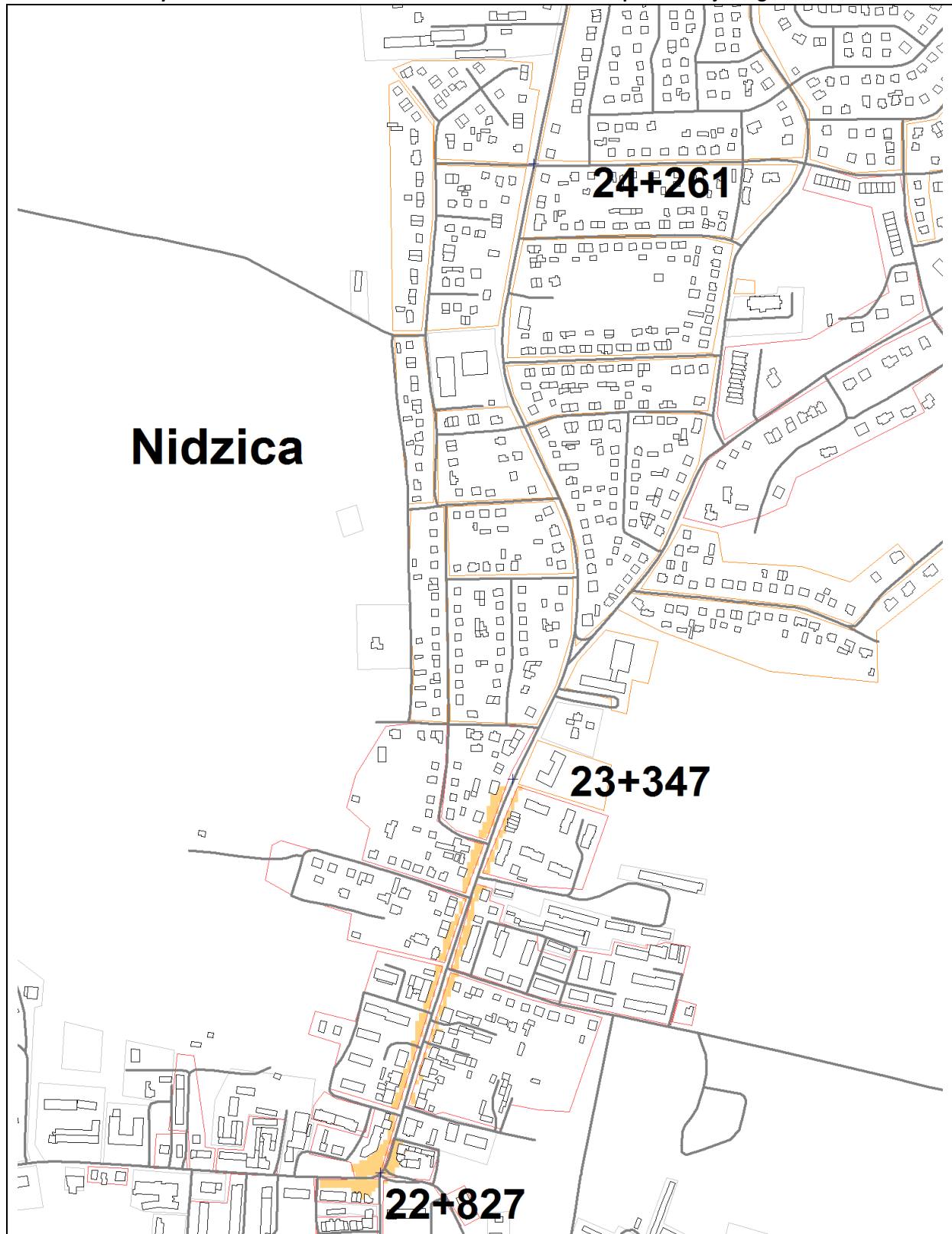
Liczba mieszkańców objęta zakresem Programu	157	Rozkład poziomu dziennie-wieczorno-nocnego L_{DWN} Lubawa – DW 537 od km 1+533 do km 4+305 – po realizacji Programu
Eekol [%]	96	
Eekon	479	

Ryc. 5. Nidzica – DW 545 od km 22+827 do km 24+261 – przed realizacją Programu



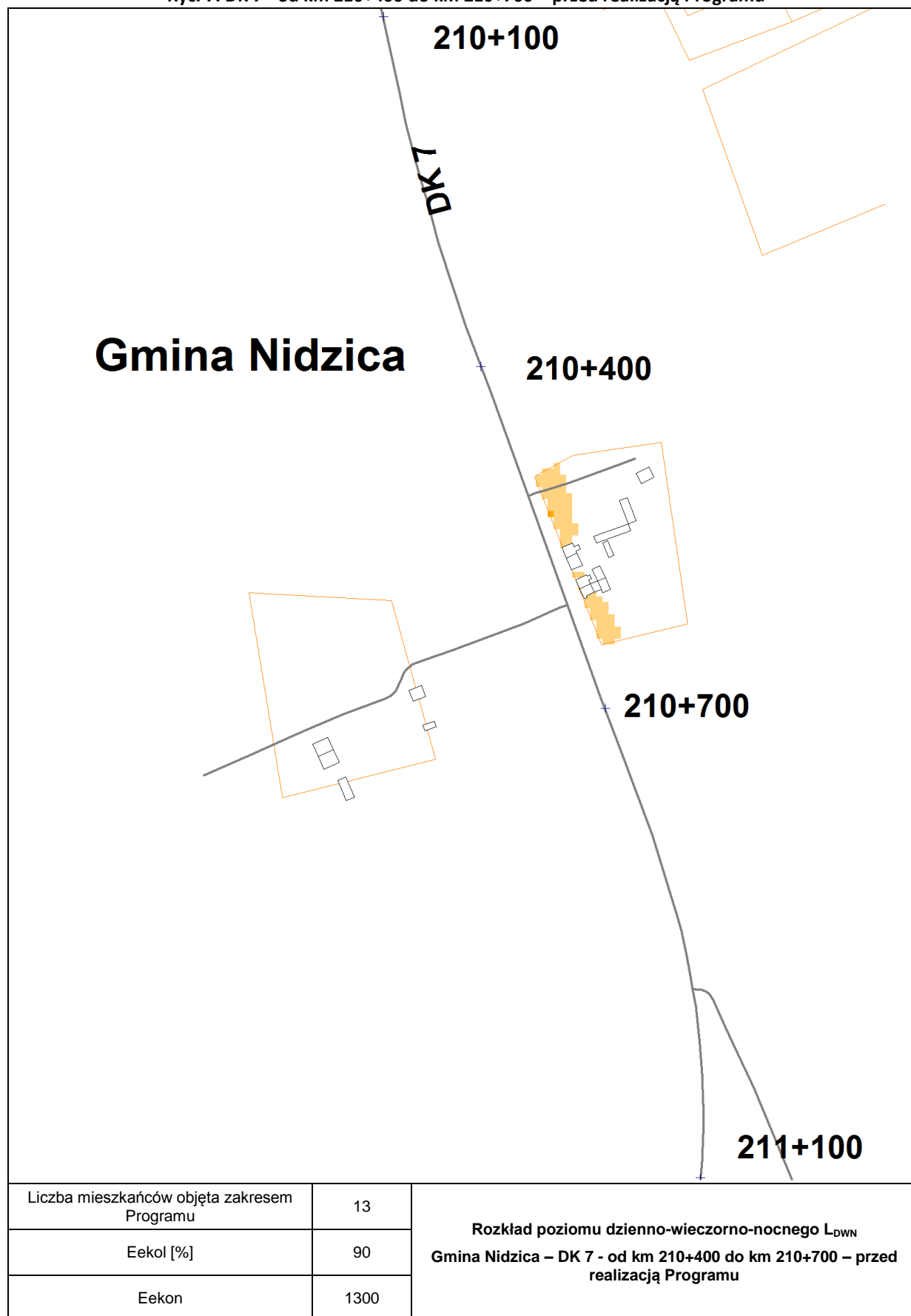
Liczba mieszkańców objęta zakresem Programu	389	Rozkład poziomu dziennie-wieczorno-nocnego L_{DWN} Nidzica – DW 545 od km 22+827 do km 24+261 – przed realizacją Programu
Eekol [%]	100	
Eekon	2026	

Ryc. 6. Nidzica – DW 545 od km 22+827 do km 24+261 – po realizacji Programu

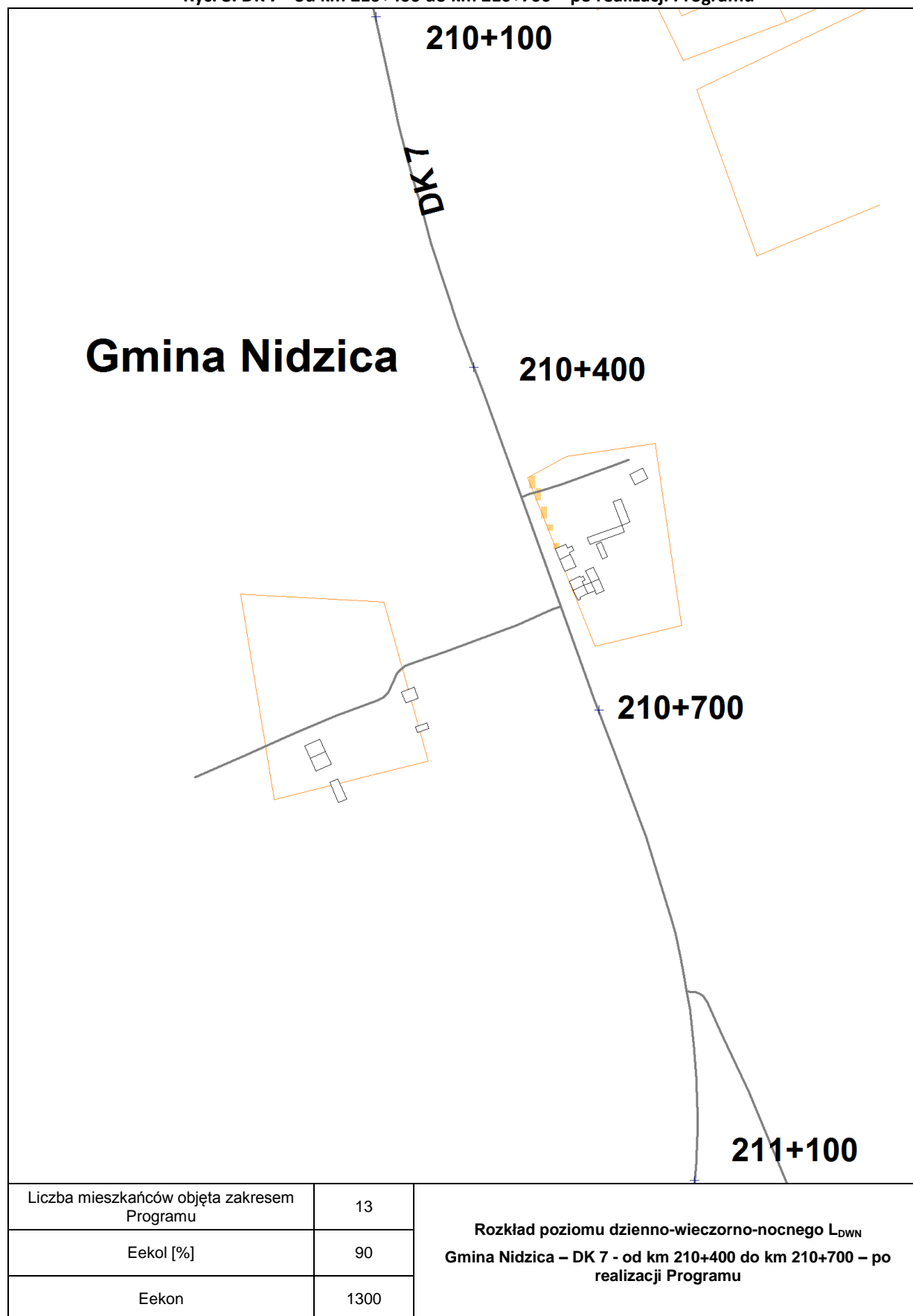


Liczba mieszkańców objęta zakresem Programu	389	Rozkład poziomu dziennie-wieczorno-nocnego L_{DWN} Nidzica – DW 545 od km 22+827 do km 24+261 – po realizacji Programu
Eekol [%]	100	
Eekon	2026	

Ryc. 7. DK 7 - od km 210+400 do km 210+700 – przed realizacją Programu



Ryc. 8. DK 7 - od km 210+400 do km 210+700 – po realizacji Programu



X. STRESZCZENIE W JĘZYKU NIESPECJALISTYCZNYM

Opracowanie programu ochrony środowiska przed hałasem wynika z obowiązku nałożonego w art. 119 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001r. *Prawo ochrony środowiska* (Dz. U. z 2013 r., poz. 1232 ze zm.). Wymóg ten został wprowadzony do ustawy *Poś* poprzez implementację Dyrektywy 2002/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady Unii Europejskiej z dnia 25 czerwca 2002r. odnoszącej się do oceny i zarządzania poziomem hałasu w środowisku.

Głównym celem Programu jest wskazanie kierunków i działań, których konsekwentna realizacja spowoduje dostosowanie poziomu hałasu do dopuszczalnego, na terenach, na których nastąpiły przekroczenia obowiązujących norm.

Merytoryczną podstawą opracowania „*Programu ochrony środowiska przed hałasem dla terenów poza aglomeracjami, położonych wzdłuż dróg krajowych oraz wojewódzkich na terenie województwa warmińsko-mazurskiego, o obciążeniu ponad 3 mln pojazdów rocznie, których eksploatacja spowodowała negatywne oddziaływanie akustyczne w wyniku przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu określonych wskaźnikami L_{DWN} i L_N* ” są następujące opracowania:

- ❖ „*Mapy akustyczne dla dróg krajowych o ruchu powyżej 3 000 000 pojazdów w województwie podlaskim, warmińsko-mazurskim i lubelskim /województwo warmińsko-mazurskie/...*” przedłożone w 2012 r. przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad w Urzędzie Marszałkowskim Województwa Warmińsko-Mazurskiego.
- ❖ „*Sporządzenie map akustycznych dla 15 odcinków dróg wojewódzkich zlokalizowanych na terenie 11 miast: Bartoszyce, Działdowo, Iława, Kętrzyn, Lidzbark Warmiński, Lubawa, Morąg, Mrągowo, Nidzica, Orneta, Pasłęk o łącznej długości ok. 30 km*” przedłożone w 2012 r. przez Zarząd Dróg Wojewódzkich w Olsztynie w Urzędzie Marszałkowskim Województwa Warmińsko-Mazurskiego.

Wykonane przez zarządców dróg wojewódzkich i krajowych w 2012 roku mapy akustyczne obrazują zagrożenie środowiska hałasem, wykorzystując dla oceny dokuczliwości hałasu wskaźnik L_{DWN} oraz dla oceny zakłócenia snu wskaźnik L_N . Jednym z efektów opracowanych w wersji cyfrowej strategicznych map akustycznych są tzw. mapy terenów zagrożonych hałasem, na których zostały przekroczone poziomy dopuszczalne określone dla wskaźników długookresowych L_{DWN} i L_N .

W ramach niniejszego Programu, na etapie przygotowania danych wejściowych, dokonano aktualizacji map przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu dla map akustycznych wykonanych dla dróg wojewódzkich i krajowych.

Obszary objęte zakresem niniejszego Programu znajdują się w bezpośrednim sąsiedztwie dróg wojewódzkich oraz krajowych o natężeniu ruchu powyżej 3 mln pojazdów rocznie, których zestawienie przedstawiono poniżej.

Tabela 25. Zestawienie odcinków dróg wojewódzkich objętych zakresem Programu

Droga wojewódzka	Kilometraż		Opis odcinka
	początkowy [km]	końcowy [km]	
511	29+829	33+700	Lidzbark Warmiński – odcinek biegnie ulicami: od granicy miasta ul. Dąbrowskiego, a następnie ul. Olsztyńską - do skrzyżowania z DK 51. Wzdłuż odcinka występuje zabudowa zakwalifikowana jako jednorodzinna (dominująca) oraz wielorodzinna i mieszkaniowo-usługowa.
513	36+829	38+988	Orneta – odcinek biegnie ulicą 1 Maja od granicy miasta do ul. Kopernika. Wzdłuż odcinka występuje zabudowa wielorodzinna oraz mieszkaniowo-usługowa.
527	30+135	30+551	Pastęk – odcinek biegnie ulicami: Wojska Polskiego (od skrzyżowania z ul. Zamkową), Władysława Jagiełły, a następnie ul. Bohaterów Westerplatte - do ul. Piłsudskiego. Dominuje zabudowa określona jako wielorodzinna i mieszkaniowo-usługowa. W sąsiedztwie odcinka znajdują się również obiekty oświaty oraz tereny przeznaczone pod zabudowę jednorodzinną.
527	57+649	58+933	Morąg – odcinek biegnie ulicami: Gen. Dąbrowskiego od skrzyżowania z ul. 3 Maja, następnie ul. Skłodowskiej-Curie i Kasprowicza, Plac Jana Pawła II, Krzywą (ruch jednokierunkowy), następnie ul. Pomorską i Wróblewskiego - do granicy miasta. Dominuje zabudowa wielorodzinna i mieszkaniowo-usługowa.
536	0+000	2+571	Łława – odcinek biegnie ulicami: od skrzyżowania z DK 16 – Grunwaldzką, Wyszyńskiego oraz Lubawską - do granicy miasta. Dominuje zabudowa określona jako wielorodzinna i mieszkaniowo-usługowa. W sąsiedztwie odcinka znajdują się również tereny przeznaczone pod zabudowę jednorodzinną.
537	1+533	4+305	Lubawa – odcinek biegnie ulicami: od skrzyżowania z ul. 19 stycznia – ul. Kupnera – do granicy miasta. Dominuje zabudowa określona jako jednorodzinna. Poza tym wzdłuż odcinka występuje jeszcze (w mniejszym stopniu) zabudowa mieszkaniowo-usługowa oraz wielorodzinna.
544	52+959	54+900	Działdowo – odcinek biegnie ulicami: od granicy miasta – ul. Lidzbarską, następnie ul. Małka – do skrzyżowania z ul. Męczenników. Dominuje zabudowa określona jako jednorodzinna. W sąsiedztwie odcinka znajdują się również obiekty oświaty.
	54+900	56+261	Działdowo – odcinek biegnie ulicami: od skrzyżowania z ul. Małka – ul. Męczenników oraz ul. Mławską – do granicy miasta. Wzdłuż odcinka występuje zabudowa zakwalifikowana jako jednorodzinna oraz wielorodzinna i mieszkaniowo-usługowa.
545	21+098	22+827	Nidzica – odcinek biegnie ulicami: Al. Sprzymierzonych oraz 1 Maja – do ul. Traugutta. Wzdłuż odcinka występuje zabudowa zakwalifikowana jako jednorodzinna oraz wielorodzinna i mieszkaniowo-usługowa.
	22+827	24+261	Nidzica – odcinek biegnie ulicami: Traugutta od ul. 1 Maja oraz ul. Działdowską do skrzyżowania z DK 7. Dominuje zabudowa określona jako wielorodzinna i mieszkaniowo-usługowa.
591	31+180	33+753	Kętrzyn – odcinek biegnie ulicami: od skrzyżowania z Traugutta – ul. Pocztową, Dworcową, Chopina, Bydgoską – do granicy miasta. Wzdłuż odcinka występuje zabudowa zakwalifikowana jako jednorodzinna oraz wielorodzinna, a także mieszkaniowo-usługowa oraz z przeznaczeniem na usługi oświaty.
591	54+983	56+860	Mrażowo – odcinek biegnie ulicami: Wolności - od granicy miasta do skrzyżowania z ul. Giżycką. Wzdłuż odcinka występuje zabudowa zakwalifikowana jako jednorodzinna oraz wielorodzinna, a także mieszkaniowo-usługowa oraz z przeznaczeniem na usługi oświaty.
592	43+048	44+617	Kętrzyn – odcinek biegnie ulicami: Mazowiecką - od ul. Pocztowej do skrzyżowania granicy miasta. Dominuje zabudowa określona jako jednorodzinna. Poza tym występują tereny określone jako mieszkaniowo-usługowe.
	44+617	46+066	Kętrzyn – odcinek biegnie ulicami: od ul. Pocztowej – ul. Traugutta, Plac Grunwaldzki, Daszyńskiego – do Ronda Księdza Wojciecha Rogaczewskiego. Dominuje zabudowa określona jako wielorodzinna i mieszkaniowo-usługowa.
592	0+000	3+015	Bartoszyce – odcinek biegnie ulicami: od skrzyżowania z DK 51 – ul. Bohaterów Warszawy, Kętrzyńską – do granicy miasta. Dominuje zabudowa określona jako wielorodzinna i mieszkaniowo-usługowa.

Tabela 26. Zestawienie odcinków dróg krajowych objętych zakresem Programu

Droga krajowa	Kilometraż		Opis Odcinka
	początkowy [km]	końcowy [km]	
7	68+346	74+692	Rzeka Nogat-Elbląg (Ul. Nowodworska). Wzdłuż odcinka występuje zabudowa jednorodzinna i mieszkaniowo-usługowa.
7	74+692	78+411	Elbląg (Ul. Nowodworska) - Węzeł Raczki. Dominuje zabudowa określona jako mieszkaniowo-usługowa.
7	78+411	83+013	Węzeł Raczki-Węzeł Elbląg Wschód. W sąsiedztwie drogi znajduje się zabudowa mieszkaniowo-usługowa.
7	83+013	95+913	Węzeł Elbląg Wschód-Pasłęk. Dominuje zabudowa jednorodzinna i mieszkaniowo-usługowa.
7	95+913	119+466	Pasłęk-Małdyty. Wzdłuż odcinka występuje zabudowa jednorodzinna i mieszkaniowo-usługowa.
S7	119+466	145+048	Małdyty- Ostróda. Dominuje zabudowa jednorodzinna i w mniejszym stopniu mieszkaniowo-usługowa.
7	145+048	152+364	Ostróda. Dominuje zabudowa mieszkaniowo-usługowa.
7	152+364	165+710	Ostróda-Rychnowo. Wzdłuż odcinka występuje zabudowa jednorodzinna i mieszkaniowo-usługowa.
7	165+710	178+680	Rychnowo-Olsztynek. Dominują obszary niezabudowane. Poza tym występują obszary mieszkaniowe z usługami.
7	178+680	184+760	Olsztynek-Pawłowo. Dominuje zabudowa jednorodzinna.
7	184+760	204+600	Pawłowo-Nidzica. Dominuje zabudowa mieszkaniowo-usługowa.
7	204+600	223+818	Nidzica-Granica Województwa. Wzdłuż odcinka występuje zabudowa jednorodzinna i mieszkaniowo-usługowa.
15	321+673	324+442	Nowe Miasto Lubawskie. Wzdłuż odcinka występuje zabudowa mieszkaniowa jedno i wielorodzinna oraz mieszkaniowo-usługowa.
15	335+496	338+936	Samplawa-Lubawa. Wzdłuż odcinka występuje zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna oraz mieszkaniowo-usługowa.
16	100+257	105+337	Ostróda. Wzdłuż odcinka występuje zabudowa mieszkaniowa jedno i wielorodzinna oraz mieszkaniowo-usługowa.
16	105+337	126+200	Ostróda-Gietrzwałd. Dominują obszary słabo zabudowane. Poza tym występują obszary mieszkaniowe jednorodzinne oraz mieszkaniowe z usługami.
16	126+200	135+809	Gietrzwałd-Olsztyn. Dominują obszary słabo zabudowane. Poza tym występują obszary mieszkaniowe jednorodzinne oraz mieszkaniowe z usługami.
16c	0+000	11+707	Olsztyn-Węzeł Barczewo. Wzdłuż odcinka występuje zabudowa mieszkaniowo-usługowa.
16c	11+707	13+600	Węzeł Barczewo-Biskupiec. Dominują obszary słabo zabudowane. Poza tym występują obszary mieszkaniowe z usługami.
16	162+200	180+000	
16	203+998	206+631	Mragowo. Wzdłuż odcinka występują obszary mieszkaniowe jednorodzinne oraz mieszkaniowe z usługami.
16	289+800	291+600	Ełk. Wzdłuż odcinka występują obszary mieszkaniowe jednorodzinne oraz mieszkaniowe z usługami.
16a	0+000	2+200	
16	294+500	297+000	
22	372+234	387+531	Granica Województwa-Węzeł Raczki. Dominują obszary słabo zabudowane. Poza tym występują obszary mieszkaniowe z usługami.
51	15+881	17+140	Bartoszyce. Dominuje zabudowa jednorodzinna i w mniejszym stopniu mieszkaniowo-usługowa.
51	39+755	41+023	Lidzbark Warmiński. Dominuje zabudowa mieszkaniowo-usługowa.
51	61+964	65+752	Dobre Miasto. Dominuje zabudowa mieszkaniowo-usługowa.
51	91+928	102+617	Olsztyn-Stawiguda. Wzdłuż odcinka występują obszary mieszkaniowe jednorodzinne oraz mieszkaniowe z usługami.
51	102+617	114+385	Stawiguda-Olsztynek. Wzdłuż odcinka występują obszary mieszkaniowe jednorodzinne oraz mieszkaniowe z usługami.
53	43+164	48+300	Szczytno. Wzdłuż odcinka występują obszary mieszkaniowe jednorodzinne oraz mieszkaniowe z usługami.
54	10+585	11+380	Braniewo. Wzdłuż odcinka występują głównie obszary mieszkaniowe z usługami.
57	81+904	84+900	Szczytno. Dominuje zabudowa określona jako mieszkaniowo-usługowa.
58b	0+000	3+700	Pisz. Dominuje zabudowa jednorodzinna. Poza tym występuje zabudowa mieszkaniowa z usługami.
58	123+100	126+100	
59	0+000	3+746	Giżycko. Dominuje zabudowa jednorodzinna. Poza tym występuje zabudowa mieszkaniowa z usługami oraz wielorodzinna.

59	41+651	43+500	Mragowo. Wzdłuż odcinka występują głównie obszary mieszkaniowe z usługami.
65	36+285	39+670	Olecko. Wzdłuż odcinka występują głównie obszary mieszkaniowe z usługami.
65a 65	0+000 69+700	3+700 71+222	Elk. Wzdłuż odcinka występują obszary mieszkaniowe jednorodzinne oraz mieszkaniowe z usługami.
65	71+222	89+792	Elk-Granica Województwa. Dominuje zabudowa określona jako mieszkaniowo-usługowa. Poza tym występuje zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna.

Łączna długość dróg wojewódzkich objętych zakresem map akustycznych, a także Programu, wynosi ok. 30 km, natomiast dróg krajowych ok. 330 km.

Zadania Programu zostały dobrane w ten sposób, aby uwzględnić wpływ aktualnie realizowanych oraz przyszłych inwestycji na klimat akustyczny w danym rejonie. Podyktowane jest to zarówno względami ekonomicznymi jak i brakiem możliwości "cofnięcia" działań zrealizowanych w następstwie Programu (np. budowa ekranów akustycznych – nieuwzględniona w tym dokumencie).

Zadania podzielono na główne (remonty/modernizacje nawierzchni dróg, ograniczenia prędkości – dla przekroczeń powyżej 5 dB) oraz na wspomagające (kontrolę stanu nawierzchni, kontrola przestrzegania prędkości, działania z zakresu planowania przestrzennego), które są obligatoryjne dla wszystkich rejonów, na których występują przekroczenia poziomów dopuszczalnych hałasu w dowolnym zakresie. Dodatkowo w rejonach, w których wyczerpano możliwości ochrony przed hałasem, proponuje się wykonanie przeglądu ekologicznego, na podstawie którego będzie można utworzyć obszary ograniczonego użytkowania.

Tabela 27. Zestawienie celów operacyjnych Programu

Okres	Zadanie	Lata
Krótkoterminowy	Zadania wspomagające Program na terenach, na których występują przekroczenia poziomów dopuszczalnych hałasu w dowolnym zakresie. Zadania główne - antyhałasowe na terenach, na których występują przekroczenia poziomów dopuszczalnych powyżej 5 dB. Wykonanie przeglądu ekologicznego na terenach, na których stwierdzono brak możliwości zastosowania środków ochrony przed hałasem.	2015-2019
Długoterminowy - wraz z aktualizacją Programu	Zadania, których realizacja nie jest możliwa, lub jest niewskazana w okresie krótkoterminowym, a także kontynuacja działań realizowanych w okresie krótkoterminowym	po 2020

Dla dróg wojewódzkich wskazano trzy odcinki, dla których konieczna będzie wymiana nawierzchni (remont). Są to odcinki dróg wojewódzkich nr 527 w Pasłęku, nr 537 w Lubawie oraz nr 545 w Nidzicy. Przeglądy ekologiczne zaproponowano dla części odcinków dróg wojewódzkich nr 536 w Łławie oraz nr 545 w Nidzicy. Wszystkie odcinki obligatoryjnie objęte zostały działaniami wspomagającymi Program.

Zadania dla dróg krajowych, to przede wszystkim zadania wspomagające Program. Jedynie dla krótkiego odcinka DK 7, znajdującego się na terenie Gminy Nidzica, zaproponowano ograniczenie prędkości, do czasu ukończenia budowy nowego przebiegu tej drogi krajowej (w przyszłości S7).

Analizy akustyczne dla odcinków dróg objętych zadaniami inwestycyjnymi (remonty nawierzchni, ograniczenie prędkości) zostały przedstawione w części graficznej Programu. Dla pozostałych zadań części graficznej nie opracowuje się.

Opisane w niniejszym Programie działania przyniosą, oprócz obniżenia poziomu hałasu, także inne korzyści np. poprawę bezpieczeństwa ruchu, zmniejszenie wprowadzanych zanieczyszczeń ze źródeł liniowych, a przestrzeganie zasad właściwego planowania przestrzennego pozwoli zapobiec powstawaniu konfliktów akustycznych w przyszłości.

Większość proponowanych zadań antyhałasowych nie jest związana z koniecznością ponoszenia dodatkowych kosztów (planowanie przestrzenne, przeglądy stanu nawierzchni, kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości).

Koszt realizacji zadań Programu wyniesie:

- ❖ remonty nawierzchni drogowych: ok. **3 mln zł**,
- ❖ ograniczenie prędkości ruchu: **5 tys. zł**,
- ❖ przeglądy ekologiczne: **20 tys. zł**.

Całkowity koszt Programu w latach 2015-2019 wyniesie ok. **3,25 mln zł**.

Realizacja zadań Programu nie będzie miała negatywnych skutków dla środowiska.

SEJMIK WOJEWÓDZTWA WARMIŃSKO-MAZURSKIEGO



Prognoza oddziaływania na środowisko

projektu „Programu ochrony środowiska przed hałasem dla terenów poza aglomeracjami, położonych wzdłuż dróg krajowych oraz wojewódzkich na terenie województwa warmińsko-mazurskiego, o obciążeniu ponad 3 mln pojazdów rocznie, których eksploatacja spowodowała negatywne oddziaływanie akustyczne w wyniku przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu określonych wskaźnikami L_{DWN} i L_N ”

OLSZTYN, 2014 r.

Zamawiający:

Województwo Warmińsko-Mazurskie z siedzibą w Olsztynie ul. Emilii Plater 1, 10-562 Olsztyn, reprezentowane przez Zarząd Województwa Warmińsko-Mazurskiego.



Wykonawca:

InterNoise Marek Jucewicz, ul. Witkiewicza 1A, 80-319 Gdańsk



Podstawa formalna:

Umowa Nr ZP.1.12/40/2014 zawarta w dniu 09.04.2014 r., pomiędzy Województwem Warmińsko-Mazurskim a firmą InterNoise Marek Jucewicz, ul. Witkiewicza 1A, 80-319 Gdańsk.

Nadzór merytoryczny:

Urząd Marszałkowski Województwa Warmińsko-Mazurskiego w Olsztynie, Departament Ochrony Środowiska, ul. Głowackiego 17, 10-477 Olsztyn.



*Opracowanie zostało dofinansowane ze środków
Wojewódzkiego Funduszu Ochrony Środowiska
i Gospodarki Wodnej w Olsztynie*

SPIS TREŚCI

WSTĘP	5
1. Informacje o zawartości, głównych celach projektowanego dokumentu oraz jego powiązaniach z innymi dokumentami.....	6
1.1. Główne cele projektowanego dokumentu	6
1.2. Informacje o zawartości projektowanego dokumentu.....	6
1.3. Powiązania i zgodność ustaleń <i>Projektu Programu</i> z innymi dokumentami	8
1.3.1. <i>Polityka Ekologiczna Państwa w latach 2009-2012 z perspektywą do roku 2016 ..</i>	8
1.3.2. <i>Regionalny Program Operacyjny Województwa Warmińsko-Mazurskiego na lata 2014-2020</i>	9
1.3.3. <i>Strategia Rozwoju Społeczno-Gospodarczego Województwa Warmińsko-Mazurskiego do 2025 roku</i>	10
1.3.4. <i>Raport o stanie środowiska województwa warmińsko-mazurskiego w 2012 roku</i>	10
1.3.5. <i>Program ochrony środowiska województwa warmińsko - mazurskiego na lata 2011-2014 z uwzględnieniem perspektywy na lata 2015-2018.....</i>	11
2. Wielkość i usytuowanie przedmiotowego obszaru.....	12
3. Stan środowiska, ze szczególnym uwzględnieniem obszarów objętych przewidywanym znaczącym oddziaływaniem	14
3.1. Lokalizacja w układzie geofizycznym. Walory krajobrazowe	14
3.2. Budowa geologiczna.....	15
3.3. Wody powierzchniowe	15
3.4. Wody podziemne	16
3.5. Gleby	17
3.6. Szata roślinna	17
3.6.1. <i>Lasy</i>	17
3.6.2. <i>Lądowe ekosystemy nieleśne</i>	17
3.6.3. <i>Siedliska chronione w ramach programu Europejska Sieć Ekologiczna Natura 2000.....</i>	18
3.7. <i>Rośliny chronione.....</i>	19
3.8. <i>Fauna.....</i>	19
3.9. <i>Obszary objęte ochroną prawną ze względu na zasoby przyrodnicze i walory krajobrazowe</i>	20
3.9.1. <i>Obszary Natura 2000.....</i>	21
3.9.2. <i>Rezerваты przyrody</i>	23
3.9.3. <i>Parki krajobrazowe.....</i>	24
3.9.4. <i>Obszary chronionego krajobrazu</i>	24
3.9.5. <i>Użytki ekologiczne</i>	24
3.9.6. <i>Zespoły przyrodniczo-krajobrazowe</i>	25
3.9.7. <i>Stanowiska dokumentacyjne</i>	26
3.10. <i>Klimat</i>	26
3.11. <i>Jakość powietrza atmosferycznego.....</i>	26
3.12. <i>Klimat akustyczny.....</i>	27
4. Potencjalne zmiany stanu środowiska w przypadku braku realizacji projektowanego dokumentu	28
5. Istniejące problemy ochrony środowiska istotne z punktu widzenia realizacji projektowanego dokumentu, w szczególności dotyczące obszarów podlegających ochronie na podstawie ustawy o ochronie przyrody	28
6. Cele ochrony środowiska ustanowione na szczeblu międzynarodowym, wspólnotowym i krajowym, istotne z punktu widzenia projektowanego dokumentu, oraz sposoby, w jakich te cele i inne problemy środowiska zostały uwzględnione podczas opracowywania dokumentu.....	32
7. Przewidywane znaczące oddziaływania na środowisko w wyniku realizacji założeń <i>Projektu Programu</i> wraz ze wskazaniem możliwości kumulowania się oddziaływań.....	34
8. Kumulacja oddziaływań.....	36

9.	Rozwiązania mające na celu zapobieganie, ograniczanie lub kompensację przyrodniczą negatywnych oddziaływań na środowisko, mogących być rezultatem realizacji projektowanego dokumentu	36
10.	Rozwiązania alternatywne do rozwiązań zawartych w projektowanym dokumencie wraz z uzasadnieniem ich wyboru oraz opis metod dokonania oceny prowadzącej do tego wyboru albo wyjaśnienie braku rozwiązań alternatywnych	37
11.	Wskazanie napotkanych trudności wynikających z niedostatków techniki lub luk we współczesnej wiedzy	37
12.	Propozycje dotyczące przewidywanych metod analizy skutków realizacji postanowień projektowanego dokumentu oraz częstotliwości jej przeprowadzania	37
13.	Informacje o możliwym transgranicznym oddziaływaniu na środowisko	38
14.	Informacje o metodach zastosowanych przy sporządzaniu prognozy	38
15.	Streszczenie prognozy w języku niespecjalistycznym	39
	Spis tabel	44
	Spis rycin	44
	Materiały źródłowe	44
	Spis aktów prawnych	45

WSTĘP

Podstawa prawna sporządzenia prognozy

Zgodnie z art. 46 ust. 2 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2013 r., poz. 1235) (dalej: Ustawa OOS)¹ projekty (...) programów w dziedzinie (...) transportu opracowywane lub przyjmowane przez organy administracji, wyznaczające ramy dla późniejszej realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, wymagają przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko. W myśl art. 51 ust. 1 Ustawy OOS organ opracowujący projekt dokumentu sporządza prognozę oddziaływania na środowisko. Przywołana ustawa dokonuje wdrożenia w opisywanym zakresie ustaleń dyrektywy 2001/42/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 27 czerwca 2001 r. w sprawie oceny wpływu niektórych planów i programów na środowisko.

Zakres prognozy

Zakres przedmiotowej prognozy oddziaływania na środowisko (dalej: *Prognoza*) został określony w art. 51 ust. 2 oraz art. 52 ust. 1 i 2 Ustawy OOS, a także jest zgodny z zakresem określonym w pismach organów, o których mowa w art. 57 ust. 1 pkt 2 oraz art. 58 ust. 1 pkt 2 Ustawy OOS, tj. w piśmie z dnia 24.07.2013 r. (WOOŚ.411.59.2013.MT) Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Olsztynie oraz w piśmie z dnia 15.07.2013 r. (ZNS.9082.2.36.2013.Z) Warmińsko-Mazurskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Olsztynie.

Postawa prawna sporządzenia dokumentu podlegającego strategicznej ocenie oddziaływania na środowisko

Opracowanie programu ochrony środowiska przed hałasem wynika z art. 119 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. - *Prawo ochrony środowiska*, będącego wynikiem wdrożenia do krajowego porządku prawnego dyrektywy 2002/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 25 czerwca 2002 r. *odnoszącej się do oceny i zarządzania poziomem hałasu w środowisku*. Merytoryczną podstawą przedmiotowego opracowania tj. „*Programu ochrony środowiska przed hałasem dla terenów poza aglomeracjami, położonych wzdłuż dróg krajowych i wojewódzkich o obciążeniu ponad 3 mln pojazdów rocznie na terenie województwa warmińsko-mazurskiego...*” są następujące opracowania: „*Sporządzenie map akustycznych dla 15 odcinków dróg wojewódzkich zlokalizowanych na terenie 11 miast: Bartoszyce, Działdowo, Iława, Kętrzyn, Lidzbark Warmiński, Lubawa, Morąg, Mrągowo, Nidzica, Orneta, Pasłęk o łącznej długości ok. 30 km*” opracowane w 2012 r. przez Instytut Techniki Górniczej KOMAG z Gliwic oraz „*Mapy akustyczne dla dróg krajowych o ruchu powyżej 3 000 000 pojazdów w województwie podlaskim, warmińsko-mazurskim i lubelskim*” opracowane w 2011 r. przez firmę Hydrogeotechnika z Kielc. Sporządzone w wyniku tych prac mapy terenów zagrożonych hałasem na terenie województwa warmińsko-mazurskiego (mapy konfliktów akustycznych) stanowią bezpośrednią podstawę opracowania *Programu*.

¹ Źródła przywołanych lub cytowanych w tekście *Prognozy* aktów prawnych podano na końcu *Prognozy* (zob. materiały źródłowe)

1. Informacje o zawartości, głównych celach projektowanego dokumentu oraz jego powiązaniach z innymi dokumentami

1.1. Główne cele projektowanego dokumentu

Dokument podlegający ocenie w ramach przedmiotowej procedury strategicznej oceny oddziaływania na środowisko stanowi projekt „**Programu ochrony środowiska przed hałasem dla terenów poza aglomeracjami, położonych wzdłuż dróg krajowych i wojewódzkich o obciążeniu ponad 3 mln pojazdów rocznie na terenie województwa warmińsko-mazurskiego, których eksploatacja spowodowała negatywne oddziaływanie akustyczne w wyniku przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu określonych wskaźnikami L_{DWN} i L_N** ” (dalej: *Projekt Programu*). Projekt analizowanego programu opracowała firma INTERNOISE Marek Jucewicz z Gdańska w czerwcu 2014 r.^[1]

Projekt Programu ochrony przed hałasem ma na celu wskazanie działań, których realizacja spowoduje docelowo dostosowanie poziomu hałasu do dopuszczalnego na terenach, na których nastąpiły przekroczenia obowiązujących norm. Dokument ten wskazuje również kierunki działań, mających na celu zapobieganie powstawaniu nowych rejonów konfliktów akustycznych.

1.2. Informacje o zawartości projektowanego dokumentu

Projekt Programu jest dokumentem, w którym obok zagadnień ogólnych, obejmujących podstawy realizacji programu, jego cel i zakres, opis obszaru opracowania w kontekście stwierdzonych problemów oraz wskazanie kierunków i zakresu działań naprawczych wraz z terminami i kosztami ich wdrożenia, uwzględniono bardzo obszerną część uszczegóławiającą, w której zawarto charakterystykę poszczególnych „problematycznych” odcinków dróg. Dla każdego z nich *Projekt Programu* uwzględnia: opis obszaru objętego *Programem*, naruszenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku wraz z zakresem naruszenia, wyszczególnienie podstawowych kierunków i zakresu działań niezbędnych do przywrócenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku, uzasadnienie zakresu określonych zagadnień oraz dane i wnioski ze sporządzonych map akustycznych.

Kluczowym zagadnieniem - z punktu widzenia niniejszego opracowania - są określone w *Projekcie Programu* kierunki działań, niezbędne dla przywrócenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku. Proponowane kierunki działań ujęto w trzech zasadniczych grupach. Są to: zadania główne inwestycyjne, zadania wspomagające prewencyjne oraz zadania wspomagające uzupełniające (zob. zestawienie w Tabeli 1).

Tabela 1. Zadania proponowane w *Projekcie Programu* w ramach trzech kierunków działań, mające na celu przywrócenie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku

Główne - inwestycyjne - antyhałasowe	Wspomagające - prewencyjne	Wspomagające - uzupełniające
Ograniczenie prędkości ruchu pojazdów (głównie ustawianie znaków ograniczenia prędkości)	Kontrola przestrzegania prędkości ruchu	Wykonanie przeglądu ekologicznego, który będzie miał za zadanie określić, czy na danym terenie konieczne jest, w przypadku braku możliwości zmniejszenia hałasu, wprowadzenie obszaru ograniczonego użytkowania
Remont nawierzchni drogowej (głównie wymiana nawierzchni na nawierzchnię o zredukowanej hałaśliwości)	Kontrola stanu nawierzchni drogowej	
	Uwzględnianie zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu dla nowotworzonych planów zagospodarowania przestrzennego*	

* Wśród działań prewencyjnych w zakresie zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu dla nowotworzonych planów zagospodarowania przestrzennego wskazuje się następujące rozwiązania szczegółowe:

- stosowanie w planowaniu przestrzennym zasad strefowania (w odniesieniu do terenów niezagospodarowanych),
- wykorzystywanie map akustycznych w pracach planistycznych,
- wprowadzanie do planów zapisów dotyczących klasyfikacji terenów pod względem akustycznym,
- w strefach o udokumentowanej uciążliwości hałasu powodowanej trasami komunikacyjnymi wprowadzanie, w stosunku do nowej zabudowy mieszkaniowej, wymogu stosowania elementów chroniących przed hałasem środowiskowym (np. ekrany na elewacji budynku, rozpraszające elementy fasad, ekrany wzdłuż ścian szczytowych budynków).

Z powyższego zestawienia wynika, że do zadań głównych w projektowanym dokumencie zakwalifikowano takie, które skutkować będą obniżeniem poziomu hałasu wzdłuż przedmiotowych odcinków dróg. Zadania wspomagające opierają się natomiast na działaniach, których realizacja jest konieczna, aby zmniejszać wielkość emisji hałasu do środowiska. Ich celem będzie również zwiększenie świadomości zagrożenia hałasem i jego wpływu na zdrowie człowieka. Na wskazanych w *Projekcie Programu* wybranych odcinkach zalecono przeprowadzenie przeglądu ekologicznego, który rozstrzygnie w kwestii konieczności ustanowienia obszaru ograniczonego użytkowania.

W *Projekcie Programu* zaznacza się, że zadania oraz terminy ich realizacji zostały dobrane w ten sposób, aby uwzględniać wpływ aktualnie realizowanych oraz przyszłych inwestycji (nie wynikających z *Projektu Programu*) na klimat akustyczny w danym rejonie. Podyktowane jest to zarówno względami ekonomicznymi, jak i brakiem możliwości „cofnięcia” działań już zrealizowanych (jak np. budowa ekranów akustycznych). Realizację proponowanych zadań zaplanowano w dwóch okresach, tzn. w ujęciu krótkoterminowym (lata 2015-2019) oraz długoterminowym (po 2020 r.).

1.3. Powiązania i zgodność ustaleń Projektu Programu z innymi dokumentami

Ustawa OOS w art. 51 ust. 2 pkt 1 lit. a stanowi, że prognoza oddziaływania na środowisko powinna zawierać informacje o powiązaniach projektowanego dokumentu z innymi dokumentami. W pierwszej kolejności należy więc wskazać, jakie dokumenty o charakterze strategicznym uwzględniono i poddano analizie przy opracowywaniu projektowanego dokumentu. Zgodnie z informacjami zawartymi w pkt. 5.2. *Projektu Programu*, autorzy tego dokumentu poddali szczegółowej analizie w zakresie związanym z ochroną środowiska przed hałasem właściwe powiatowe oraz gminne **programy ochrony środowiska, studia uwarunkowań i kierunków zagospodarowania** gmin i miast, oraz **lokalne programy rewitalizacji** miast, uwzględniając dokumenty dostępne i aktualne (zob. zestawienia szczegółowe w Tabelach 8 -10 w *Projekcie Programu*). Dla potrzeb *Prognozy* przyjęto, że powiązanie *Projektu Programu* z ww. lokalnymi dokumentami strategicznymi zostało wykazane i nie wymaga dodatkowej analizy.

W celu wykazania powiązań projektowanego programu z dokumentami o charakterze ponadlokalnym, w *Prognozie* poddano analizie również następujące dokumenty:

- *Polityka Ekologiczna Państwa w latach 2009-2012 z perspektywą do roku 2016*,
- *Regionalny Program Operacyjny Warmia i Mazury na lata 2014-2020*,
- *Strategia Rozwoju Społeczno-Gospodarczego Województwa Warmińsko-Mazurskiego do 2025 roku*,
- *Raport o stanie środowiska województwa warmińsko-mazurskiego w 2012 roku*,
- *Program ochrony środowiska województwa warmińsko - mazurskiego na lata 2011-2014 z uwzględnieniem perspektywy na lata 2015-2018*.

1.3.1. Polityka Ekologiczna Państwa w latach 2009-2012 z perspektywą do roku 2016

Jest to dokument określający priorytety polskiej polityki ekologicznej w przedstawionym horyzoncie czasowym, zgodny z celami 6. *Wspólnotowego programu działań w zakresie środowiska naturalnego*. W dokumencie tym sformułowano obok kierunków działań o charakterze systemowym (rozdz. 2), również kierunki w zakresie ochrony zasobów naturalnych (rozdz. 3), a także poprawy jakości środowiska i bezpieczeństwa ekologicznego (rozdz. 4).

Bezpośrednie odniesienia do projektowanego dokumentu można znaleźć w działaniu proponowanym wśród kierunków działań systemowych, tzn. działaniu 2.7. *Aspekt ekologiczny w planowaniu przestrzennym*. W perspektywie średniookresowej dla tego działania wskazuje się na konieczność przywrócenia właściwej roli planowania przestrzennego na obszarze całego kraju, w szczególności dotyczy to miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, które powinny być podstawą lokalizacji nowych inwestycji. W planach zagospodarowania przestrzennego należy uwzględnić wyniki monitoringu środowiska, w szczególności w zakresie powietrza, wód i hałasu. Można stwierdzić, że bezpośrednim odzwierciedleniem tego zalecenia jest propozycja trzeciego zadania prewencyjnego projektowanego *Programu*.

Kolejnym „łącznikiem” między projektowanym dokumentem a polityką ekologiczną kraju jest działanie 4.5. *Oddziaływanie hałasu i pól elektromagnetycznych*. W przytoczonym tu opisie stanu wyjściowego stwierdza się, że nadmierny hałas stanowi jedno z najbardziej uciążliwych zanieczyszczeń środowiska w miastach i wzdłuż szlaków komunikacyjnych. Ocenia się, że w Polsce ok. 35% ogółu mieszkańców narażonych jest na ponadnormatywny

poziom hałasu. Ponad 80% tej uciążliwości jest związane z oddziaływaniem hałasu z dróg publicznych. Polskie prawo zostało w 2005 r. zharmonizowane z prawem unijnym przez wdrożenie do *Prawa ochrony środowiska* przepisów dyrektywy 2002/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 25 czerwca 2002 r. *odnoszącej się do oceny i zarządzania poziomem hałasu w środowisku*. Wprowadzono nowe metody oceny klimatu akustycznego oraz opisano referencyjne metody pomiarów hałasu w środowisku. W ramach opisywanego działania, jako cel średniookresowy wskazano dokonanie wiarygodnej oceny narażenia społeczeństwa na ponadnormatywny hałas i podjęcie kroków mających na celu zmniejszenie tego zagrożenia tam, gdzie jest ono największe. Działania zmierzające do ochrony społeczeństwa przed ponadnormatywnym działaniem hałasu należą do kompetencji władz samorządowych. Jako pilne wskazano sporządzenie map akustycznych dla miast powyżej 100 tys. mieszkańców oraz dla dróg krajowych i lotnisk, a także wynikających z nich programów ochrony przed hałasem. W programach tych powinny być zawarte konkretne przedsięwzięcia techniczne i organizacyjne dla zmniejszenia poziomu hałasu tam, gdzie jest on ponadnormatywny. Szczególnie ważna powinna być likwidacja źródeł hałasu przez tworzenie stref wolnych od transportu, ograniczenie szybkości ruchu, wymianę taboru tramwajowego na mniej hałaśliwy, a także budowę ekranów akustycznych. Istotne też jest wykorzystywanie planowania przestrzennego dla rozdzielania potencjalnych źródeł hałasu od terenów mieszkaniowych. Lektura założeń tego działania wskazuje, że przystąpienie do opracowania programu ochrony środowiska przed ponadnormatywnym hałasem z dróg wojewódzkich i krajowych, stanowi realizację założeń krajowej polityki ekologicznej ukierunkowanej na poprawę jakości środowiska, a zawarte w *Projekcie Programu* propozycje zadań są zgodne z propozycjami sformułowanymi w ramach działania 4.5.

1.3.2. Regionalny Program Operacyjny Województwa Warmińsko-Mazurskiego na lata 2014-2020

Projekt RPO dla województwa warmińsko-mazurskiego dla perspektywy 2014-2020 ^[2], po przyjęciu przez zarząd województwa, został skierowany do Komisji Europejskiej. Będzie to dokument służący realizacji celów unijnej strategii na rzecz inteligentnego, zrównoważonego wzrostu, sprzyjającego włączeniu społecznemu oraz osiągnięciu spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej, a także osiągnięciu rezultatów wskazanych w Umowie Partnerstwa poprzez koncentrację tematyczną i terytorialną wsparcia na przedsięwzięciach odnoszących się do dwunastu osi priorytetowych. Poglądowa analiza spójności tych priorytetów z omawianym projektem została przytoczona w tabeli 2.

Z analizy tej wynika, że projektowany dokument nie będzie służył bezpośrednio realizacji priorytetów określonych w regionalnym programie operacyjnym, a jedynie może w sposób pośredni przyczyniać się do efektywniejszego ich wdrażania. Największa zbieżność z priorytetami RPO zaznacza się w stosunku do działań o charakterze infrastrukturalnym (głównie remonty nawierzchni), przy niemal całkowitym braku istotnych powiązań z proponowanymi działaniami o charakterze prewencyjnym. Wśród tych ostatnich na uwagę zasługuje jednak uwzględnianie w planowaniu przestrzennym właściwych zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu istotnych źródeł hałasu, co powinno zapobiegać powstawaniu problemów związanych z niską jakością klimatu akustycznego przy podejmowaniu nowych działań inwestycyjnych.

Tabela 2. Porównanie spójności Projektu Programu z priorytetami RPO Warmia i Mazury na lata 2014-2020

Program ochrony środowiska przed hałasem - zadania	Regionalny Program Operacyjny Warmia i Mazury na lata 2014-2020 - osie priorytetowe										
	Intel. gosp. WiM	Kadry dla gospodarki	Cyfrowy region	Efektywność energet.	Środ. przyr. i racjonalne wyk. zasobów	Kultura i dziedzictwo	Infrastr. transportowa	Obszary wymag. rewitalizacji	Dostęp do wysokiej jakości usług publ.	Region. rynek pracy	Włączenie społ.
Zmniejszenie prędkości ruchu					+						
Remonty nawierzchni drogowych					+		+	+	+	+	
Kontrola prędkości ruchu					+						
Kontrola stanu nawierzchni drogowej											
Uwzgl. zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu w mpzp	+				+		+		+		

1.3.3. Strategia Rozwoju Społeczno-Gospodarczego Województwa Warmińsko-Mazurskiego do 2025 roku

Cel główny Strategii^[18] to “spójność ekonomiczna, społeczna i przestrzenna Warmii i Mazur z regionami Europy”. Jako cele strategiczne służące osiągnięciu celu głównego wskazano następujące: (1) wzrost konkurencyjności gospodarki, (2) wzrost aktywności społecznej, (3) wzrost liczby i jakości powiązań sieciowych, (4) nowoczesna infrastruktura rozwoju. Każdy z celów strategicznych ma być realizowany przez przyporządkowane mu cele operacyjne.

W ramach 4. celu strategicznego, jeden z celów operacyjnych odnosi się bezpośrednio do poprawy jakości i ochrony środowiska (pkt. 7.4.3. Strategii). W uzasadnieniu tego celu podkreśla się, że utrzymanie wysokiej jakości środowiska przyrodniczego jest jednym z podstawowych zagadnień w kontekście idei trwałego rozwoju, a kompleksowe dbanie o czystość powietrza, wód, ziemi oraz niski poziom hałasu wymaga nie tylko dalszych usprawnień, ale również rzeczowego traktowania relacji środowisko-gospodarka. W Strategii nie rozwinięto tego zagadnienia wskazując, że szczegółowe zapisy dotyczące ochrony przyrody i środowiska ujęte są w odpowiednich wojewódzkich politykach sektorowych (m.in. w programie ochrony środowiska i planie gospodarki odpadami).

1.3.4. Raport o stanie środowiska województwa warmińsko-mazurskiego w 2012 roku

Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Olsztynie prowadzący monitoring stanu środowiska na terenie województwa warmińsko-mazurskiego corocznie bada stan klimatu akustycznego w rejonie dróg w wybranych lokalizacjach, zgodnie z zapisami ustawy - *Prawo ochrony środowiska*. W przypadku roku 2012 hałas pochodzący ze źródeł komunikacyjnych

badano na terenie trzech wskazanych miast (Pisz, Olsztynek, Iława), stwierdzając w niektórych punktach pomiarowych przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu zarówno w porze dnia, jak i w nocy (maks. wartość przekroczenia 5,2 dB). Podkreślono, że niewielkie zakresy obserwowanych przekroczeń wynikają z dostosowania przepisów krajowych w zakresie dopuszczalnych poziomów hałasu z dróg do regulacji obowiązujących w prawie unijnym.

W podsumowaniu analizy klimatu akustycznego stwierdzono, że na terenie województwa kształtuje go głównie hałas komunikacyjny - drogowy. Ze względu na szkodliwość hałasu dla zdrowia człowieka podkreślono, że niezbędne jest podejmowanie działań zmierzających do ograniczania poziomu dźwięku w środowisku, co w przypadku hałasu drogowego powinno obejmować m.in. odpowiednią organizację ruchu samochodów, poprawę stanu nawierzchni dróg oraz stanu technicznego pojazdów.

1.3.5. Program ochrony środowiska województwa warmińsko - mazurskiego na lata 2011-2014 z uwzględnieniem perspektywy na lata 2015-2018

W Programie tym sformułowano cel główny, którym jest „ochrona zasobów naturalnych, poprawa jakości środowiska i bezpieczeństwa ekologicznego”. Cel ten ma być realizowany poprzez wdrażanie różnorodnych działań w ramach trzech priorytetów obejmujących obok doskonalenia działań systemowych, także ochronę i racjonalne gospodarowanie zasobami naturalnymi oraz poprawę jakości środowiska i bezpieczeństwa ekologicznego. Priorytet pierwszy, uwzględniający działania mające na celu doskonalenie działań systemowych, obejmuje m.in. zalecenie dotyczące uwzględniania aspektów ekologicznych w planowaniu przestrzennym poprzez uwzględnianie w planach zagospodarowania przestrzennego wyników monitoringu środowiska, w szczególności w zakresie (...) zagrożenia hałasem (pkt. I.8 Programu). Zalecenie to znajduje swoje bezpośrednie odzwierciedlenie w rozwiązaniach proponowanych w *Projekcie Programu*. Analogię między dokumentem projektowanym i wojewódzkim programem ochrony środowiska można również odnaleźć w priorytecie trzecim, który obejmuje m.in. zalecenia dotyczące ograniczania oddziaływania hałasu (pkt. III.5 Programu). Zalecenia te obejmują (podkreślono te, które zostały wdrożone w projektowanym dokumencie):

- uwzględnianie w planowaniu przestrzennym ochrony przed hałasem, stosownie do wymogów ustawy *Prawo ochrony środowiska*, między innymi poprzez właściwe kształtowanie przestrzeni urbanistycznej,
- opracowanie programów ochrony przed hałasem na terenach, gdzie przekracza on wartość dopuszczalną i realizacja przedsięwzięć technicznych i organizacyjnych dla zmniejszenia poziomu hałasu
- ograniczanie hałasu, zwłaszcza w osiedlach mieszkaniowych przez np. tworzenie stref wolnych od transportu, ograniczenie szybkości ruchu, tworzenie pasów zadrzewień, budowę ekranów akustycznych,
- wprowadzenie koniecznych zmian w inżynierii ruchu drogowego (budowa obwodnic, poprawa stanu nawierzchni ulic i dróg, zapewnienie płynności ruchu).

Przytoczona w powyższych punktach analiza zapisów dokumentów strategicznych na poziomie ponadlokalnym, w których można szukać odniesień do projektowanego dokumentu, wykazała pełną zgodność *Projektu Programu* z zaleceniami i propozycjami działań przyjętymi na tym poziomie.

2. Wielkość i usytuowanie przedmiotowego obszaru

W ujęciu administracyjnym obszarem, do którego odwołuje się projektowany dokument jest województwo warmińsko – mazurskie, które położone jest w północno-wschodniej Polsce i jest czwartym co do wielkości województwem w kraju (powierzchnia 24 173 km²). Graniczy z czterema województwami: pomorskim, kujawsko-pomorskim, mazowieckim i podlaskim, a także z Obwodem Kaliningradzkim Federacji Rosyjskiej. Poprzez Zalew Wiślany posiada dostęp do Morza Bałtyckiego^[3].

Analizowane odcinki **dróg wojewódzkich** znajdują się na terenie powiatów: lidzbarskiego, elbląskiego, ostródzkiego, iławskiego, działdowskiego, nidzickiego, kętrzyńskiego, mrągowskiego oraz bartoszyckiego, na terenie 11 miast: Bartoszyce, Działdowo, Iława, Kętrzyn, Lidzbark Warmiński, Lubawa, Morąg, Mrągowo, Nidzica, Orneta i Pastęk (zob. Ryc. 1). Poniżej zestawiono wszystkie odcinki dróg wojewódzkich objętych *Projektowanym Programem*.

Tabela 3. Odcinki dróg wojewódzkich objęte *Projektowanym Programem*

Droga woj.	Kilometraż		Opis odcinka
	początkowy [km]	końcowy [km]	
511	29+829	33+700	Lidzbark Warmiński – odcinek biegnie ulicami: od granicy miasta ul. Dąbrowskiego, a następnie ul. Olsztyńską - do skrzyżowania z DK 51
513	36+829	38+988	Orneta – odcinek biegnie ul. 1 Maja od granicy miasta do ul. Kopernika
527	30+135	30+551	Pastęk – odcinek biegnie ulicami: Wojska Polskiego (od skrzyżowania z ul. Zamkową), Władysława Jagiełły, a następnie ul. Bohaterów Westerplatte - do ul. Piłsudskiego.
527	57+649	58+933	Morąg – odcinek biegnie ulicami: Gen. Dąbrowskiego od skrzyżowania z ul. 3 Maja, następnie ul. Skłodowskiej-Curie i Kasprowicza, Plac Jana Pawła II, Krzywą (ruch jednokierunkowy), następnie ul. Pomorską i Wróblewskiego - do granicy miasta.
536	0+000	2+571	Iława – odcinek biegnie ulicami: od skrzyżowania z DK 16 – Grunwaldzką, Wyszyńskiego oraz Lubawską - do granicy miasta.
537	1+533	4+305	Lubawa – odcinek biegnie ulicami: od skrzyżowania z ul. 19 stycznia – ul. Kupnera – do granicy miasta
544	52+959	54+900	Działdowo – odcinek biegnie ulicami: od granicy miasta – ul. Lidzbarską, następnie ul. Małka – do skrzyżowania z ul. Męczenników.
	54+900	56+261	Działdowo – odcinek biegnie ulicami: od skrzyżowania z ul. Małka –ul. Męczenników oraz ul. Mławską – do granicy miasta.
545	21+098	22+827	Nidzica – odcinek biegnie ulicami: Al. Sprzymierzonych oraz 1 Maja – do ul. Traugutta
	22+827	24+261	Nidzica – odcinek biegnie ulicami: Traugutta od ul. 1 Maja oraz ul. Działdowską do skrzyżowania z DK 7.
591	31+180	33+753	Kętrzyn – odcinek biegnie ulicami: od skrzyżowania z Traugutta – ul. Pocztową, Dworcową, Chopina, Bydgoską – do granicy miasta.
591	54+983	56+860	Mrągowo – odcinek biegnie ulicami: Wolności - od granicy miasta do skrzyżowania z ul. Giżycką.
592	43+048	44+617	Kętrzyn – odcinek biegnie ulicami: Mazowiecką - od ul. Pocztovej do skrzyżowania granicy miasta.
	44+617	46+066	Kętrzyn – odcinek biegnie ulicami: od ul. Pocztovej – ul Traugutta, Plac Grunwaldzki, Daszyńskiego – do Ronda Księdza Wojciecha Rogaczewskiego.
592	0+000	3+015	Bartoszyce – odcinek biegnie ulicami: od skrzyżowania z DK 51 – ul. Bohaterów Warszawy, Kętrzyńską – do granicy miasta.

Opisy analizowanych odcinków wskazują, że przekroczenia stwierdzono w granicach administracyjnych miast. Nie stwierdzono natomiast przekroczeń w przebiegu dróg wojewódzkich na obszarach pozamiejskich, co należy wskazać jako okoliczność istotną (korzystną) w kontekście proponowanych w *Projektowanym Programie* działań naprawczych, które będą wdrażane na obszarze województwa o wysokim udziale obszarów chronionej przyrody i krajobrazu.

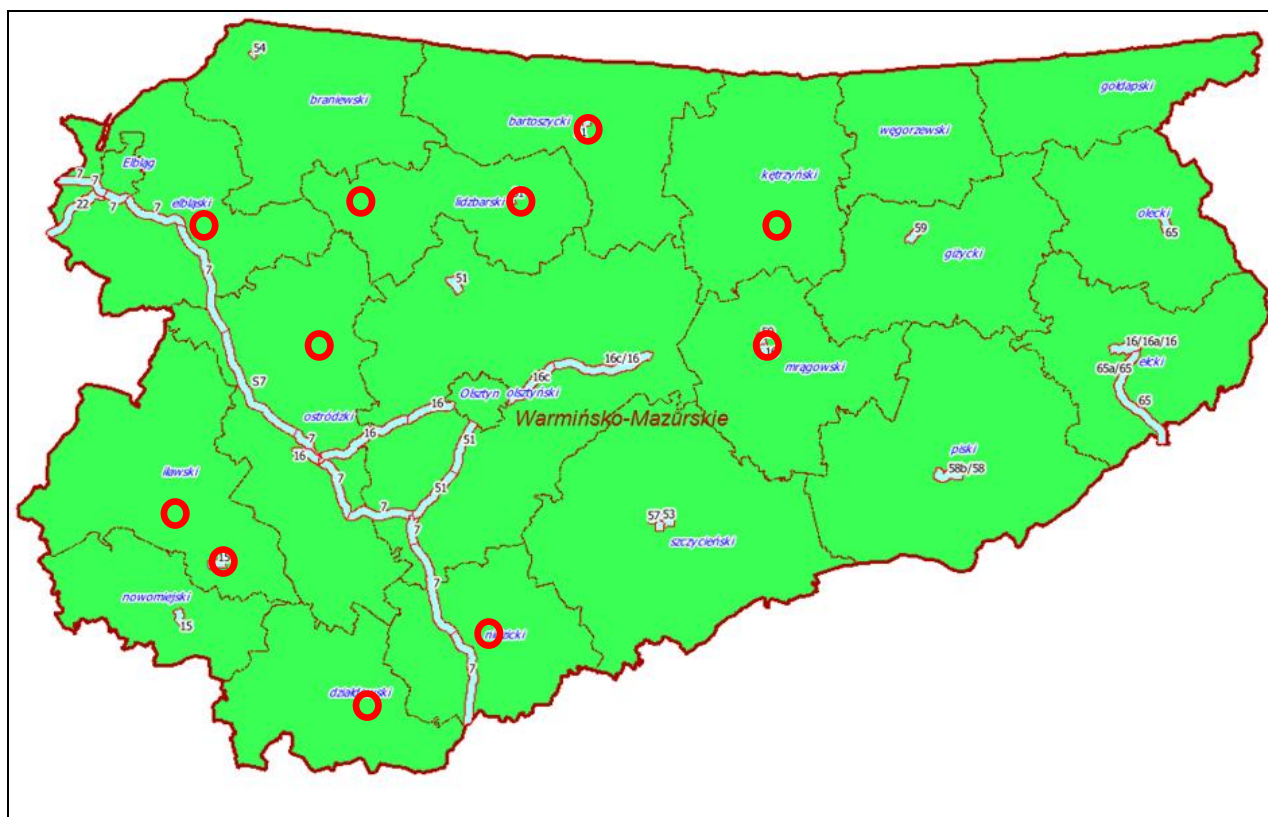
Objęte *Projektem Programu* odcinki **dróg krajowych** znajdują się na terenie powiatów: bartoszyckiego, braniewskiego, elbląskiego, etckiego, giżyckiego, iławskiego, lidzbarskiego, mławskiego, mrągowskiego, nidzickiego, nowomiejskiego, oleckiego, olsztyńskiego, ostródzkiego, piskiego i szczycieńskiego. Zestawiono je w poniższej tabeli i przedstawiono na Ryc. 1.

Tabela 4. Odcinki dróg krajowych objęte *Projektem Programu*

DK	Kilometraż		Opis odcinka
	początkowy [km]	końcowy [km]	
7	68+346	74+692	Rzeka Nogat-Elbląg (ul. Nowodworska)
7	74+692	78+411	Elbląg (ul. Nowodworska)-węzeł Raczki
7	78+411	83+013	węzeł Raczki-węzeł Elbląg Wschód
S7	119+466	145+048	Małdyty-Ostróda
7	145+048	152+364	Ostróda
7	152+364	165+710	Ostróda-Rychnowo
7	204+600	223+818	Nidzica-granica województwa
15	321+673	324+442	Nowe Miasto Lubawskie
16	100+257	105+337	Ostróda
16	105+337	126+200	Ostróda-Gietrzwałd
16	203+998	206+631	Mrągowo
16	289+800	291+600	Ełk (Dk.65)
16a	0+000	2+200	
16	294+500	297+000	
22	372+234	387+531	granica województwa-węzeł Raczki
51	15+881	17+140	Bartoszyce
51	39+755	41+023	Lidzbark Warmiński
51	61+964	65+752	Dobre Miasto
53	43+164	48+300	Szczytno
57	81+904	84+900	Szczytno
58b	0+000	3+700	Pisz
58	123+100	126+100	
59	0+000	3+746	Giżycko
59	41+651	43+500	Mrągowo
65	36+285	39+670	Olecko

Przedstawione na poniższej mapie odcinki dróg oznaczone: **7** (węzeł Elbląg - Pasłek - Małdyty), **7** (Rychnowo - Olsztynek - Nidzica), **15** (Samplawa-Lubawa), **16** i **16c** (Gietrzwałd - Olsztyn - Biskupiec), **51** (Olsztyn - Stawiguda - Olsztynek), **54** (Braniewo), **65** i **65a** (Olecko - Ełk - granica wojew.) - zostały wyłączone z zakresu *Projektowanego Programu* ze względu na weryfikację ustaleń mapy akustycznej w aktualnych uwarunkowaniach prawnych. Liberalniejsze normy dopuszczalnych poziomów hałasu od źródeł komunikacyjnych wprowadzone nowelizacją rozporządzenia w *sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku* z 2012 roku podwyższyły poziom hałasu L_{DWN} od 5 dB do 8 dB, a L_N do 9 dB do 10 dB (w zależności od rodzaju terenu na który oddziałuje hałas drogowy) i spowodowały, że stwierdzone na mapach akustycznych przekroczenia nie występują. Na Ryc. 1, która powstała dla potrzeb mapy akustycznej dla dróg krajowych, zaznaczono dla potrzeb *Prognozy* również miasta - lokalizacje „problematycznych” odcinków dróg wojewódzkich.

Połączenie obu zagadnień na jednej rycinie ma pomóc zaprezentować poglądowo skalę zagadnienia. Zob. także Rys. 1 w *Projekcie Programu*.



Ryc. 1. Odcinki dróg krajowych na terenie województwa warmińsko-mazurskiego powodujące przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu^[1]

3. Stan środowiska, ze szczególnym uwzględnieniem obszarów objętych przewidywanym znaczącym oddziaływaniem

3.1. Lokalizacja w układzie geofizycznym. Walory krajobrazowe

Według regionalizacji geograficznej Kondrackiego większość obszaru województwa warmińsko-mazurskiego położona jest na terenie makroregionów Pojezierza Mazurskiego, Niziny Staropruskiej i części Pojezierza Litewskiego, należących do prowincji Niżu Wschodniobałtycko-Białoruskiego. Zachodnia i południowo-zachodnia część województwa obejmuje fragmenty makroregionów Pobrzeża Gdańskiego, Pojezierza Iławskiego, Pojezierza Chełmińsko-Dobrzyńskiego oraz Niziny Północnomazowieckiej, należących do prowincji Niżu Środkowoeuropejskiego.

Pas pobrzeży zajmują obszary równinne i obniżone w stosunku do otoczenia, jak Żuławy Wiślane (w dużej części depresja), Równina Warmińska, Równina Ornecka i Nizina Sępopolska. Podobny charakter ma Kraina Węgorapy, ale zaliczana jest do strefy pojezierzy. Wspólną cechą tych krain są gleby o wysokiej urodzajności i niska lesistość. Część pasa pobrzeży zajmują krainy wyniesione sto kilkadziesiąt metrów nad obszary otaczające, charakteryzujące się dynamiczną rzeźbą powierzchni terenu - Wysoczyzna Elbląska i Wzniesienia Górowskie.

Dominującymi przestrzennie krainami są na terenie województwa pojezierza, głównie Pojezierze Mazurskie, obejmujące część centralną. W części zachodniej rozciągają się Pojezierze Iławskie i Pojezierze Chełmińsko-Dobrzyńskie, a fragment północno-wschodni województwa wchodzi w skład Pojezierza Litewskiego. Obszary pojezierne charakteryzują się urozmaiconą rzeźbą terenu - w przewadze pagórkowatą, a także znaczną różnorodnością form morfologicznych (pagórki, wały morenowe, wąwozy, rynny, sandry) oraz wysoką jeziornością. Południowy pas w obrębie pojezierzy w dużej części jest terenem równinnym o wysokiej lesistości. W znacznej części zajmuje go Równina Mazurska. Teren na południowym skraju województwa należy do pasa rzeźby staroglacjalnej. Są to obszary pozbawione jezior. Rzeźba terenu jest równinna lub falista, o wysokościach do 200 m n.p.m. Krajobraz województwa charakteryzują na większości obszaru wysokie walory widokowe. Według *Mapy waloryzacji estetycznej krajobrazów* Kondrackiego i Ostrowskiego w skali sześciostopniowej, większość obszarów województwa została zaliczona do stopnia czwartego - walory wysokie. Obejmują one głównie strefę pojezierną. Region Wielkich Jezior Mazurskich i Wysoczyzna Elbląska zakwalifikowane zostały do stopnia piątego - walory bardzo wysokie^[4].

3.2. Budowa geologiczna

Według podziału geologicznego przedmiotowy obszar leży w obrębie platformy wschodnioeuropejskiej, w jej części zwanej syneklizą perybałtycką. Skały krystaliczne z okresu prekambryjskiego nadbudowane są młodszymi skałami osadowymi o miąższości ok. 1,8 km. Zasadnicze podłoże od powierzchni terenu tworzą utwory morenowe (głina zwałowa, piaski pochodzenia lodowcowego, osady piaszczysto-żwirowe pochodzenia wodno-lodowcowego). Osady morenowe na obszarach obniżen terenowych pokryte są znaczną warstwą utworów polodowcowych pochodzenia organicznego, zastoiskowego i spływowego^[5].

3.3. Wody powierzchniowe

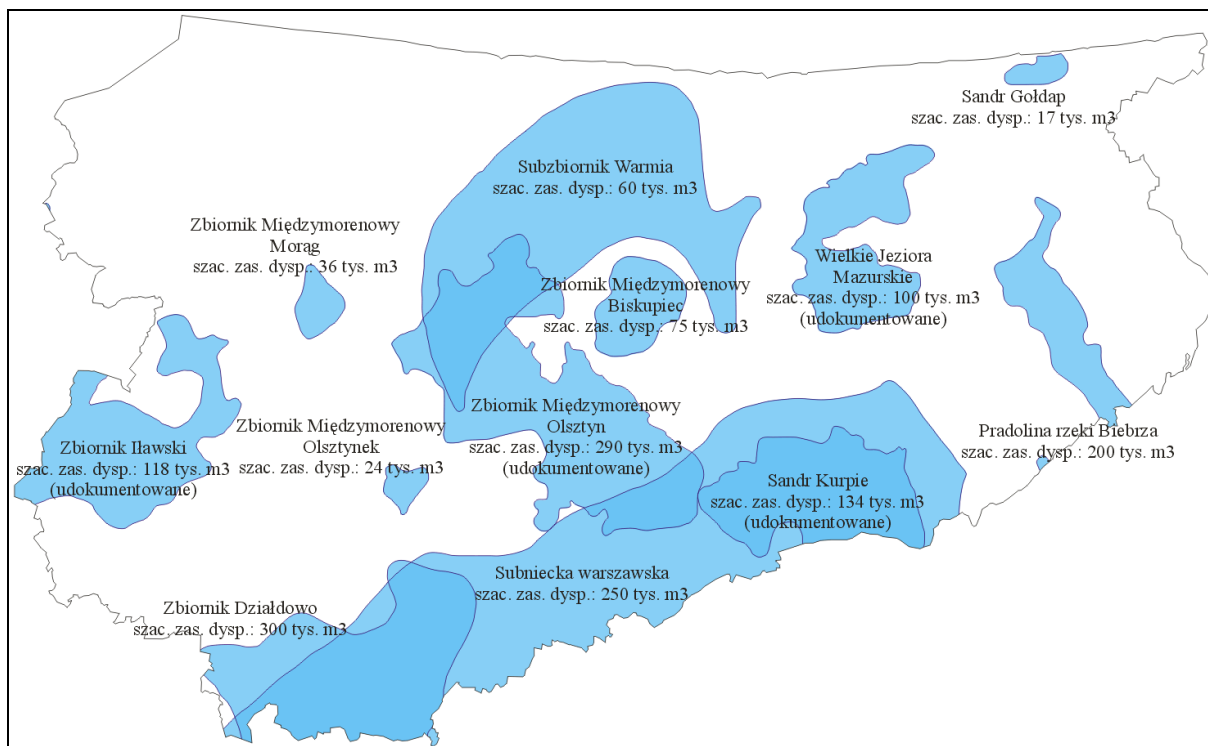
Na terenie województwa sieć wód powierzchniowych składa się z rzek i kanałów, licznych jezior i oczek wodnych, a także części wód Zalewu Wiślanego. Powierzchnia gruntów pod wodami stanowi ok. 6% powierzchni województwa. Rozmieszczenie wód na terenie województwa jest nierównomierne: od zaledwie 0,3% (np. gminy Janowiec Kościelny, Rozogi, Kiwity) do ponad 50% (gmina Tolkmicko). Warunki wodne województwa kształtuje urozmaiconą rzeźbą terenu (wyniesione węzły hydrograficzne, rozległe tereny pagórkowate, niziny zastoiskowe i sandrowe, obrzeże Zalewu Wiślanego, depresja Żuław) oraz strefowość fizjograficzna (faliste obszary o zwięzłych gruntach na północy województwa, mozaikowaty pojezierny pas środkowy, piaszczysto-torfowiskowe równiny na południu).

Województwo warmińsko-mazurskie leży w dorzeczu Wisły (region wodny Środkowej Wisły oraz region wodny Dolnej Wisły), Pregoty (region wodny Łyny i Węgorapy), rzeki Jarft i rzeki Świeżej, w zlewisku Morza Bałtyckiego. Centralnie ciągnie się przez obszar województwa wał moren czołowych stanowiący wododział między zlewniami Wisły i Zalewu Wiślanego. Liczne ciek biorą początek na obszarach rozległych wzniesień (węzły hydrograficzne, np. Garb Lubawski, Wzniesienia Górowskie, Wzgórza Szeskie, kulminacja Wysoczyzny Elbląskiej). Większość rzek charakteryzuje się stosunkowo dużym spadkiem koryta. Sieć rzeczna składa się głównie z krótkich rzek o niewielkich dorzeczach. Długość rzek i kanałów wynosi ogółem 6.463 km, co stanowi ok. 8% długości rzek i kanałów w Polsce. Do najdłuższych rzek płynących częściowo lub w całości w granicach województwa należą: Łyna, Pasłęka, Drwęca i Pisa.

Na terenie województwa znajduje się nieco ponad 1 tys. jezior o powierzchni powyżej 1 ha, w tym 320 o powierzchni powyżej 50 ha. Zajmują one łącznie powierzchnię ok. 127 tys. ha, co stanowi ok. 5% powierzchni województwa. Na terenie województwa znajdują się dwa największe jeziora w Polsce - Śniardwy i Mamry. Jeziora mają genezę polodowcową (oprócz deltowego jez. Drużno). Rozmieszczenie jezior w województwie jest nierównomierne. Rozciągają się środkowym pasem od Pojezierza Iławskiego, przez Pojezierza Olsztyńskie i Mrągowskie, Krainę Wielkich Jezior Mazurskich do Pojezierza Etckiego. Najwięcej jezior jest w zlewni Pregoty (300). Najwyższą jeziornością charakteryzują się powiaty: mrągowski, piski i giżycki (powyżej 10%), zaś najniższą - braniewski i bartoszycki (poniżej 0,5%). Cechą charakterystyczną pojezierzy jest występowanie naturalnych jezior połączonych strumieniami, rzekami i kanałami. Największe systemy połączonych ze sobą jezior to System Wielkich Jezior Mazurskich (Śniardwy-Mamry) i System Jezior Warmińskich (jeziora połączone kanałem Ostródzko-Elbląskim)^[5].

3.4. Wody podziemne

W strukturach hydrogeologicznych o znaczeniu regionalnym i zasobności umożliwiającej eksploatację z dużych ujęć (o wydajności ponad 10 tys. m³/dobę) wydzielono w Polsce 162 główne zbiorniki wód podziemnych (GZWP). Rozmieszczenie GZWP na terenie województwa pokazano na poniższej rycinie:



Ryc. 2. Rozmieszczenie głównych zbiorników wód podziemnych na terenie woj. warmińsko-mazurskiego^[6]

Poziomy wodonośne na terenie województwa występują głównie w utworach czwartorzędowych, rzadziej w trzeciorzędowych (np. Subniecka Warszawska), czy w utworach trzeciorzędu i kredy (Subzbiornik Warmia). Ustalone zasoby eksploatacyjne zwykłych wód podziemnych województwa w roku 2009 wyniosły ok. 3,13 mln m³/d i stanowiły ok. 7% zasobów eksploatacyjnych kraju. W strefie brzegowej Zalewu Wiślanego płytkie warstwy wodonośne narażone są na ingresję wód morskich, a stany wód podziemnych regulowane są pracą systemów polderowych. W części północnej rejonu Wielkich Jezior

Mazurskich wody podziemne występują w bezpośrednim kontakcie hydraulicznym z systemem hydrograficznym^[5].

3.5. Gleby

Gleby województwa warmińsko-mazurskiego charakteryzują się dużą zmiennością, wynikającą z różnorodności skał macierzystych, urozmaiconej rzeźby terenu, zróżnicowanych warunków hydrologicznych oraz odmiennych wpływów klimatycznych. Dominują gleby brunatne (ok. 70% użytków rolnych) i hydrogeniczne (ok. 14%). Wśród systemów hydrogenicznych przeważają gleby murszowo-torfowe. Przeważają gleby średniej jakości użytkowej (klasa bonitacyjna IV) zajmujące ok. 50% użytków rolnych. Gleby wysokiej jakości użytkowej (klas bonitacyjnych I-III) zajmują tylko ok. 23% użytków rolnych, a niskiej przydatności rolniczej – ok. 25%. Gleby leśne i łąkowe zachowały w dużym stopniu swoje naturalne właściwości. Właściwości gleb gruntów ornych terenów miejskich i przemysłowych wskutek dostosowania ich właściwości do wymagań roślin uprawnych lub w wyniku działalności pozarolniczej zostały w znacznym stopniu zmienione^[5].

3.6. Szata roślinna

W układzie regionalizacji geobotanicznej Polski analizowany obszar należy do Podkrainy Wschodniomazurskiej, Działu Północnego Mazursko-Białoruskiego^[14].

3.6.1. Lasy

Lesistość województwa w 2009 r. wynosiła 30,4% (średni wskaźnik krajowy 29,2%). Najwyższa jest w części południowej województwa, w powiatach piskim, szczycieńskim, nidzickim i olsztyńskim. Największe kompleksy leśne tworzą: Puszcza Borecka, Lasy Ławskie, Lasy Kadyńskie, Lasy Napiwodzko-Ramuckie, Puszcza Piska, Puszcza Romincka i Lasy Taborskie. Zdecydowana większość lasów (ponad 680,7 tys. ha) znajduje się w zarządzie Lasów Państwowych.

Zgodnie z regionalizacją przyrodniczo-leśną lasy województwa położone są w Krainie Mazursko-Podlaskiej i Krainie Bałtyckiej, a w niewielkim fragmencie w Krainie Mazowiecko-Podlaskiej oraz na skrawku Krainy Wielkopolsko-Pomorskiej. Najkrótszy okres wegetacyjny na całym Niżu Polskim oraz wilgotny i surowy klimat, z wyraźnymi cechami kontynentalizmu w kierunku wschodnim są przyczyną występowania wschodniej granicy arealu gatunków drzew leśnych o zachodnich centrach zasięgu geograficznego (buk, dąb bezszypułkowy, jawor). Z północnego-wschodu wchodzi na to miejsce świerk, który jest charakterystycznym składnikiem drzewostanów. Świerk, jako gatunek ekspansywny pojawia się niemal na wszystkich siedliskach, zarówno świeżych, wilgotnych, jak i bagiennych. W dzielnicach strefy morenowej przeważa las mieszany, a w strefie sandrów dominują bory^[5].

3.6.2. Ładowe ekosystemy nieleśne

Poza zróżnicowanymi siedliskowo lasami i wodami, bardzo istotnym walorem środowiska przyrodniczego województwa jest występowanie dużych obszarów łądowych ekosystemów nieleśnych – torfowisk, łąk i pastwisk, a także muraw i wrzosowisk. W krajobrazie rolniczym zaznaczają swoją obecność zbiorowiska segetalne i ruderalne, które znacząco zwiększają różnorodność biologiczną regionu. Ekosystemy nieleśne są ostoją zróżnicowanych florystycznie zespołów roślinnych i związanej z nimi fauny.

Na całym obszarze województwa licznie występują torfowiska, których pierwotna powierzchnia bardzo się zmniejszyła. Większość w różnym stopniu osuszono i zamieniono na użytki zielone - łąki i pastwiska. Część, w wyniku naturalnej sukcesji porośla lasami, a niektóre poprzez eksploatację torfu uległy całkowitemu lub częściowemu zniszczeniu.

W województwie występują wszystkie rodzaje torfowisk charakterystycznych dla Niżu Europejskiego - niskie, przejściowe i wysokie, z charakterystycznymi dla tych siedlisk zespołami roślinnymi i zgrupowaniami fauny.

Znaczącą część obszaru województwa stanowią łąki. Większość z nich to zbiorowiska półnaturalne, które powstały i utrzymywane są dzięki działalności człowieka (wypas, koszenie). Część łąk, poprzez intensywne użytkowanie i nawożenie utraciło swą dawną, wysoką wartość przyrodniczą. Na innych, na ogół o niskiej przydatności, zaniechano użytkowania łąkarskiego. Nieużytkowane łąki szybko przekształcają się w zbiorowiska zaroślowe i leśne^[5].

3.6.3. Siedliska chronione w ramach programu Europejska Sieć Ekologiczna Natura 2000

Najcenniejsze zbiorowiska roślinne wymienione są w tzw. Dyrektywie Siedliskowej, jako wymagające ochrony w ramach programu Natura 2000, występujące na obszarze województwa warmińsko-mazurskiego to ^[5,7]:

- na obszarach leśnych:
 - 91D0 Bory bagienne;
 - 91E0 Łęgi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe;
 - 91F0 Łęgowe lasy dębowo-wiązowo-jesionowe;
 - 9110 Świetliste dąbrowy;
 - 91T0 Bory sosnowe;
 - 9160 Grąd subatlantycki;
 - 9170 Grąd subkontynentalny i grądy zboczowe;
 - 9130 Żyzne buczyny;
 - 9110 Kwaśne buczyny;
- na obszarach terenów otwartych:
 - 4030 Suche wrzosowiska;
 - 6120 Ciepłolubne, śródlądowe murawy napiaskowe;
 - 6210 Murawy kserotermiczne;
 - 6230 Murawy niżowe;
 - 6510 Niżowe i górskie świeże łąki użytkowane ekstensywnie;
- związane z wodami i terenami bagiennymi:
 - 2330 Wydmy śródlądowe;
 - 3110 Jeziora lobeliowe;
 - 3140 Zbiorniki oligo- i mezotroficzne twardowodne;
 - 3150 Starorzecza i naturalne eutroficzne zbiorniki wodne;
 - 3160 Naturalne, dystroficzne zbiorniki wodne;
 - 3260 Nizinne i podgórskie rzeki;
 - 6410 Zmiennowilgotne łąki trzęślicowe;
 - 6430 Ziołorośla nadrzeczne;

- 7110 Torfowiska wysokie z roślinnością torfotwórczą;
- 7120 Torfowiska wysokie zdegradowane;
- 7140 Torfowiska przejściowe i trzęsawiska;
- 7230 Torfowiska zasadowe o charakterze młak, turzycowisk i mechowisk.

3.7. Rośliny chronione

Typowe i pospolite gatunki roślin objętych ochroną prawną na analizowanym obszarze to: kruszyna pospolita, kocanki piaskowe, przylaszczka pospolita, kalina koralowa, konwalia majowa, grąźel żółty, grzybień biały, płonnik pospolity, przytulia wonna, pierwiosnek lekarski, bobrek trójlistkowy, widłak jałowcowaty. Jako częste klasyfikuje się następujące gatunki: bagno zwyczajne, kopytnik pospolity, kukułka (storczyk) krwista, kukułka (storczyk) plamista, lilia złotogłów, paprotka zwyczajna, płycacz zwyczajny, podkolan biały, rosiczka okrągłolistna, wawrzynek wilczczyko, widłak goździsty, widłak spłaszczony, pomocnik baldaszkowaty, listera jajowata. Do rzadkich przedstawicieli chronionych gatunków roślin zalicza się natomiast następujące: brzoza niska, lipiennik Loesela, kruszczyk szerokolistny, rosiczka długolistna, storczyk kukawka, sierpowiec błyszczący, zimozioł północny, mącznica lekarska, naparstnica zwyczajna, nasięźrał pospolity, buławnik czerwony^[7].

3.8. Fauna

Stopień poznania różnorodności fauny jest nierównomierny, w szczególności w odniesieniu do wielu grup bezkręgowców. Stosunkowo dobrze poznane są ryby i minogi, płazy, gady, ptaki i ssaki.

Do najczęściej spotykanych gatunków chronionych bezkręgowców należą: ślimak winniczek, owady z rodzaju biegacz, pszczoła i trzmiel. Wśród gatunków chronionych prawem międzynarodowym należy wymienić następujące: motyl czerwoczyk nieparek, ważka zalotka większa, chrząszcz pachnica dębowa (głównie w starych alejach przydrożnych)^[7].

Na analizowanym obszarze występują następujące gatunki płazów: ropucha szara, ropucha zielona, ropucha paskówka (rzadziej), żaby - trawna, jeziorkowa, wodna, moczarowa, grzebiuszka ziemna, rzekotka drzewna i kumak nizinny. Płazy ogoniaste spotykane na analizowanym obszarze to obydwie gatunki traszki - zwyczajna i grzebieniasta. Wszystkie płazy objęte są ścisłą ochroną gatunkową, a kumak nizinny i traszka grzebieniasta chronione są w ramach programu Natura 2000 (zał. II i IV Dyrektywy Siedliskowej). Na opisywanym terenie najczęstsze są 4 spośród 8 gatunków gadów, które występują w Polsce, tzn. jaszczurka zwinka, jaszczurka żyworodna, padalec zwyczajny i zaskroniec zwyczajny. Wszystkie podlegają ochronie^[6].

Ze względu na bogatą sieć hydrologiczną na analizowanym obszarze istotnym składnikiem fauny są ryby. Najczęstszymi gatunkami spotykanymi w rzekach są: płoć, okoń, ciernik i certa. Do pospolicie występujących gatunków w lokalnych jeziorach należą: karp, karaś, lin, płoć, szczupak i okoń. Ryby wędrowne reprezentowane są przez coraz rzadziej spotykanego węgorza. Niegdyś występowała tutaj certa (wprowadzona do Łyny), ale wskutek wybudowania przegród na Łynie, gatunek nie ma możliwości dotarcia w górne partie rzeki. W grupie ryb uznanych za nieużytkowe (ukleja, słonecznica, różanka, kiełb, koza, piskorz, śliz, ciernik, cierniczek i jazgarz) wszystkie gatunki należą do rodzimych a część z nich objęta jest całkowitą ochroną gatunkową. Należą do nich umieszczone w Polskiej Czerwonej Księdze Zwierząt oraz wymienione wśród gatunków zwierząt z Zał. II Dyrektywy Siedliskowej: koza, piskorz i różanka. Jednym z najciekawszych ekosystemów pod względem składu ryb jest objęta ochroną jako rezerwat ichtiofauny rzeka Pasłęka wraz z dopływami. W rzekach dorzecza Pasłęki

stwierdzono 33 gatunki ryb i minogów^[8]. Najczęściej spotyka się kielbie, strzeble potokowe i płocie. Istniejące przegrody ograniczają migrację ryb, szczególnie z Zalewu Wiślanego. W zaniku jest niegdyś silna populacja brzany i świnki.

Na terenie województwa występuje większość gatunków ptaków spotykanych na terenie Polski. Awifauna lęgowa samego tylko obszaru administracyjnego miasta Olsztyn liczy 132 gatunki^[9]. Są to pospolite gatunki terenów zurbanizowanych, jak gołąb skalny (miejski), sierpówka, bogatka, wróbel, mazurek, sroka, gawron, kowalik, pliszka siwa, jerzyk. Obecność jezior, drobnych zbiorników wodnych i lasów powoduje, że gniazdują tu również gatunki znacznie rzadsze, np. gągoł, nurogęs, błotniak stawowy, puszczyk, zimorodek, dzięcioł zielony, dzięcioł czarny, pokląskwa, trzciniak, gąsiorek. Poza obszarami miejskimi zwraca uwagę liczna populacja bociana białego, a także występowanie gatunków ptaków, których miejsca lęgowe chronione są specjalnymi strefami: bielik, orlik krzykliwy, rybołów, bocian czarny, kania ruda, kania czarna. Ponadto spotyka się wiele rzadkich w skali kraju gatunków, m.in.: dudek, derkacz, lelek, kropiatka, jastrząb, żuraw. Niemal wszystkie gatunki ptaków objęte są w Polsce ochroną gatunkową^[15].

Tereny otwarte krajobrazu rolniczego z niewielkimi zadrzewieniami są miejscem występowania: myszy polnej, nornicy rudej, nornika zwyczajnego, zająca, lisa, sarny. Na wilgotnych łąkach i torfowiskach występują rzęsorek rzeczek i karczownik ziemnowodny. Służby leśne i łowieckie odnotowują obecność następujących gatunków: łoś, jeleni, daniel, dzik, sarna, lis, borsuk, jenot, kuna leśna, zając, norka amerykańska, tchórz.

Do gatunków naziemnych ssaków chronionych występujących pospolicie w siedliskach na terenie województwa należą: jeż, ryjówka aksamitna, wiewiórka, łasica, kret. Na terenach podmokłych, wzdłuż cieków i w rejonie niezabudowanych akwenów spotyka się coraz częściej obecność dwóch gatunków ssaków chronionych prawem międzynarodowym (Dyrektywa Siedliskowa, zał. II i IV): bobra europejskiego i wydry. Zwiększa się też populacja wilka na terenie województwa, gatunku objętego ochroną w ramach programu Natura 2000. Całoroczną, ścisłą ochroną gatunkową w Polsce objęte są wszystkie gatunki nietoperzy^[5, 7].

3.9. Obszary objęte ochroną prawną ze względu na zasoby przyrodnicze i walory krajobrazowe

Poniższy opis uwzględnia ogólną charakterystykę chronionych obszarów przyrodniczych i krajobrazowych na terenie całego województwa, w celu zobrazowania skali ochrony przyrody w granicach tego obszaru. Szczegółowa analiza występowania chronionych obszarów w miejscach lokalizacji „problemowych” odcinków dróg zostanie przytoczona w dalszej części *Prognozy* i będzie dotyczyła potencjalnych konfliktów z konkretnymi działaniami mogącymi mieć znacząco negatywny wpływ na środowisko.

W województwie warmińsko-mazurskim blisko 47% powierzchni objęte jest powierzchniowymi formami ochrony przyrody, jako rezerwaty przyrody, parki krajobrazowe, obszary chronionego krajobrazu, użytki ekologiczne, zespoły przyrodniczo-krajobrazowe i stanowiska dokumentacyjne^[5]. Zestawienie to nie obejmuje rozległych obszarów Natura 2000, których powierzchnia częściowo pokrywa się z wymienionymi formami ochrony przyrody.

3.9.1. Obszary Natura 2000

Sieć obszarów Natura 2000 obejmuje obszary specjalnej ochrony ptaków (OSO), specjalne obszary ochrony siedlisk (SOO) oraz obszary mające znaczenie dla Wspólnoty (OZW). Dla zobrazowania ich liczebności na terenie województwa zestawiono je poniżej w formie tabelarycznej, zgodnie z informacjami udostępnianymi na stronie internetowej przez Regionalną Dyрекcję Ochrony Środowiska w Olsztynie^[10].

Tabela 5. Obszary Specjalnej Ochrony Ptaków

Lp.	Kod	Nazwa obszaru	Powierzchnia w woj. [ha]
1.	PLB280001	Bagna Nietlickie	4 080,80
2.	PLB280002	Dolina Pasłęki	20 669,90
3.	PLB140005	Doliny Omulwi i Płodownicy	3 046,60
4.	PLB140008	Doliny Wkry i Mławki	6 889,70
5.	PLB280012	Jezioro Dobskie	6 985,30
6.	PLB280013	Jezioro Drużno	5 996,70
7.	PLB280003	Jezioro Łuknajno	1 380,20
8.	PLB280004	Jezioro Oświn i okolice	2 516,10
9.	PLB280005	Lasy Iławskie	22 603,50
10.	PLB280011	Lasy Skaliskie	12 644,80
11.	PLB280014	Ostoja Poligon Orzysz	21 208,00
12.	PLB280015	Ostoja Warmińska	145 342,00
13.	PLB280006	Puszcza Borecka	18 962,80
14.	PLB280007	Puszcza Napiwodzko-Ramucka	116 604,60
15.	PLB280008	Puszcza Piska	169 101,30
16.	PLB280010	Zalew Wiślany	17 776,60

Tabela 6. Obszary Natura 2000 mające znaczenie dla Wspólnoty

Lp.	Kod	Nazwa obszaru	Powierzchnia w wojew. (ha)
1.	PLH280051	Aleje Pojezierza Iławskiego	377,25
2.	PLH280009	Bieńkowo	122,71
3.	PLH280010	Budwity	450,93
4.	PLH280001	Dolina Drwęcy	9 651,88
5.	PLH280036	Dolina Kakaju	1 427,97
6.	PLH280029	Doliny Erozyjne Wysoczyzny Elbląskiej	2 260,45
7.	PLH280011	Gązwa	499,14
8.	PLH280002	Gierłoż	56,95
9.	PLH280057	Góra Dębowa koło Mławy	386,00
10.	PLH280030	Jezioro Długie	642,91
11.	PLH280028	Ostoja Drużno	3 088,79
12.	PLH280003	Jezioro Karaś	814,84
13.	PLH280034	Jezioro Woszczelskie	313,67
14.	PLH280038	Jezioro Wukśniki	326,17
15.	PLH280039	Jonkowo-Warkały	226,53

Lp.	Kod	Nazwa obszaru	Powierzchnia w wojew. (ha)
16.	PLH280040	Kaszuny	263,93
17.	PLH280004	Mamerki	162,09
18.	PLH280055	Mazurska Ostoja Żółwia Baranowo	4 305,10
19.	PLH280054	Mazurskie Bagna	1 569,32
20.	PLH280031	Murawy koło Pasłęka	642,70
21.	PLH280041	Murawy na Pojezierzu Ełckim	77,22
22.	PLH280049	Niecka Skaliska	11 385,72
23.	PLH280050	Niedźwiedzie Wielkie	89,14
24.	PLH280016	Ostoja Borecka	25 340,14
25.	PLH040036	Ostoja Brodnicka	1 119,78
26.	PLH280043	Ostoja Dylewskie Wzgórza	3 430,62
27.	PLH280053	Ostoja Iławska	19 068,91
28.	PLH280012	Ostoja Lidzbarska	5 202,39
29.	PLH280044	Ostoja Nad Oświnem	3 356,70
30.	PLH280052	Ostoja Napiwodzko-Ramucka	32 612,78
31.	PLH280048	Ostoja Piska	57 826,61
32.	PLH280045	Ostoja Północnomazurska	14 573,01
33.	PLH280035	Ostoja Radomno	929,37
34.	PLH280014	Ostoja Welska	3 384,29
35.	PLH280015	Przełomowa Dolina Rzeki Wel	1 259,68
36.	PLH280005	Puszcza Romincka	14 754,34
37.	PLH280006	Rzeka Pasłęka	8 418,46
38.	PLH280046	Swajnie	1 186,51
39.	PLH280047	Torfowiska źródłiskowe koło Łabędnika	26,95
40.	PLH280037	Torfowisko Zocie	65,78
41.	PLH280032	Uroczysko Markowo	1 453,64
42.	PLH280033	Warmińskie Buczyny	1 525,85
43.	PLH280007	Zalew Wiślany i Mierzeja Wiślana	22 213,78

Nazwa rezerwatu	Typ rezerwatu	Pow. (ha)	Przedmiot ochrony
Nietlickie Bagno	faunistyczny	1132,9	zachowanie walorów przyrodniczo-krajobrazowych wraz z przylegającymi do rezerwatu lasami, zabagnieniami, roślinnością szuwarową i siedliskami chronionych gatunków roślin i zwierząt
Jezioro Siedmiu Wysp	faunistyczny	999,5	naturalne środowiska gnieźdzenia się licznych gatunków ptactwa wodno-błotnego, oraz szaty roślinnej

3.9.3. Parki krajobrazowe

W województwie położonych jest (w całości lub częściowo) osiem parków krajobrazowych^[10]. Zestawiono je w poniższej tabeli:

Tabela 8. Parki krajobrazowe w województwie warmińsko-mazurskim

Lp.	Nazwa	Powierzchnia parku w ha (bez otuliny)	Położenie	
			Powiat	Gmina
1	Mazurski Park Krajobrazowy	53 655	mragowski, piski, szczycieński	Pisz, Ruciane-Nida, Orzysz, Mragowo, Piecki, Mikołajki, Świętajno
2	Park Krajobrazowy Pojezierza Iławskiego	22 405	iławski	miasto i gmina Iława, Zalewo, Susz
3	Park Krajobrazowy Wzgórz Dylewskich	7 151	ostródzki, iławski	Dąbrówno, Ostróda, Grunwald, Lubawa
4	Park Krajobrazowy Wysoczyzny Elbląskiej	13 732	elbląski	Tolkmicko, Milejewo, gmina i miasto Elbląg
5	Park Krajobrazowy Puszczy Rominckiej	14 620	gołdapski	miasto i gmina Gołdap, Dubeninki
6	Welski Park Krajobrazowy	20 444	działdowski, nowomiejski	Lidzbark Welski, Rybno, Płońnica, Grodziczno
7	Górznieńsko-Lidzbarski Park Krajobrazowy	8 589	nowomiejski	Lidzbark Welski
8	Brodnicki Park Krajobrazowy	4 336	nowomiejski	Biskupiec Pomorski, Kurzętnik
	RAZEM	144 932		

3.9.4. Obszary chronionego krajobrazu

Łączna powierzchnia tej formy ochrony w województwie jest bardzo duża, obejmując ponad 953 tys. ha. Jest ich na terenie województwa 71. Ze względu na liczbę tej formy ochrony nie przytoczono szczegółowego zestawienia. Szczegółowe zestawienie:

http://bip.olsztyn.rdos.gov.pl/images/formy_ochrony/rejestr_obszarow_maj_2012.pdf

3.9.5. Użytki ekologiczne

W województwie wyznaczono 111 użytków ekologicznych o łącznej powierzchni ponad 4,8 tys. ha. Są to zasługujące na ochronę pozostałości ekosystemów mających znaczenie dla zachowania różnorodności biologicznej, m.in. naturalne zbiorniki wodne, śródpolne i śródleśne oczka wodne, kępy drzew i krzewów, bagna, torfowiska, płaty nie użytkowanej roślinności, starorzecza, siedliska przyrodnicze oraz stanowiska rzadkich lub chronionych gatunków roślin, zwierząt i grzybów, ich ostoje oraz miejsca rozmnażania lub miejsca sezonowego przebywania. Przeważnie są to obiekty małe, od poniżej jednego do kilkudziesięciu hektarów^[5]. Zestawienie największych użytków ekologicznych, z określeniem przedmiotów ochrony większości z nich zawiera poniższa tabela^[10].

Tabela 9. Największe użytki ekologiczne w województwie warmińsko-mazurskim.

Nazwa	Pow. (ha)	Przedmiot ochrony	Gmina / Powiat
Bładowo	139,04	zmeliorowane torfowisko niskie	Lidzbark / Działdowo
Bogdany	196	zachowanie bioróżnorodności ekosystemów wodno-błotnych stanowiących miejsca lęgowe i żerowiskowe ptaków	Purda, Barczewo / Olsztyn
Jezioro Salpik	228,07	ostoja wielu rzadkich gatunków ptaków wodno-błotnych	Ryn, Kętrzyn / Giżycko, Kętrzyn
Obiekt Stawowy Tylkowo	194	ostoja wielu rzadkich gatunków ptaków wodno-błotnych	Pasym / Szczytno
Osa	207,14	ochrona terenów otwartych i półotwartych w pobliżu jeziora Łuknajno, stanowiących ważne tereny bytowania i żerowiska rzadkich gatunków ptaków oraz trasy migracji rzadkich ptaków	Mikołajki / Mrągowo
Ostoje Ptasie nad Jeziorem Zdedy	199,12	zachowanie naturalnych i zrenaturalizowanych oczek wodnych, bagien, torfowisk stanowiących miejsce występowania oraz ostoję lęgową licznych ptaków wodno-błotnych	Biała Piska / Pisz
Parleskie Wzgórza	244,54	obszar wzgórz morenowych o wysokich walorach krajobrazowych i przyrodniczych	Biskupiec / Olsztyn
Polder Sątopy Samulewo	ok. 408	ostoja wielu rzadkich gatunków ptaków wodno-błotnych	Biszynek / Bartoszyce
Półwysep Kal	236	trzciniowiska wzdłuż brzegu i pas 150 m gruntu od linii brzegowej z zaroślami łożowymi w głębi łądu. Miejsce gniazdowania i lęgów wielu gatunków ptaków, m. in. żurawia oraz tarliska wielu gatunków ryb	Węgorzewo / Węgorzewo
Rozlewisko Morąskie	121,63	ostoja wielu rzadkich gatunków ptaków wodno-błotnych	Morąg / Ostróda
Rozlewisko Pasternak	140,46		Węgorzewo / Węgorzewo
Torfianki Działdowskie	267	ochrona bardzo urozmaiconego i bogato przyrodniczo fragmentu łożowisk, oczek wodnych i łąk stanowiących miejsca lęgowe ptaków wodno-błotnych	Działdowo / Działdowo

3.9.6. Zespoły przyrodniczo-krajobrazowe

Funkcjonującą w województwie formą ochrony są również zespoły przyrodniczo-krajobrazowe - fragmenty krajobrazu naturalnego i kulturowego zasługujące na ochronę ze względu na ich walory widokowe lub estetyczne. Jest ich w województwie 13 i zajmują powierzchnię ponad 21 tys. ha^[5, 10].

Tabela 10. Zespoły przyrodniczo-krajobrazowe w woj. warmińsko-mazurskim

Lp.	Zespół przyrodniczo-krajobrazowy:	Powiat	Gmina	Pow.
1	Dolina Marózki	Olsztyn	Stawiguda, Olsztynek	1135 ha
2	Gołdapska Struga	Gołdap	Gołdap	183 ha
3	Jezioro Limajno i okolice	Olsztyn	Dobre Miasto	445 ha
4	Jeziora Rzeckiego	Olsztyn	Biskupiec	173 ha
5	Jeziora Sorkwickie	Olsztyn, Mrągowo	Sorkwity, Biskupiec, Mrągowo, Piecki	4460 ha
6	Jeziora Zwiniarz	Ława	Lubawa	151 ha
7	Kobułckie Wzgórza	Olsztyn, Mrągowo	Biskupiec	1996 ha
8	Las Słupnicki	Nw. Miasto Lubawskie	Biskupiec Pomorski	1,4 ha
9	Oz Tymawski	Nw. Miasto	Biskupiec Pomorski	14,4 ha

Lp.	Zespół przyrodniczo-krajobrazowy:	Powiat	Gmina	Pow.
		Lubawskie		
10	Rzeka Babant i Jezioro Białe	Olsztyn, Szczytno, Mrągowo	Piecki, Sorkwity, Dźwierzuty, Świętajno, Biskupiec	12458 ha
11	Tatarska Góra	Gołdap	Gołdap	572 ha
12	Torfowisko Zocie	Elk	Kalinowo	660 ha
13	Zydrój	Szczytno, Mrągowo	Piecki, Świętajno	1335 ha

3.9.7. Stanowiska dokumentacyjne

Na terenie województwa wyznaczono obecnie jedno stanowisko dokumentacyjne o nazwie „Losy”, położone w powiecie iławski w gm. Lubawa. Jest to teren powołany dla ochrony wyrobiska kredy pojeziornej o wymiarach 100 x 200 m na działce nr 440/2 obr. Złotowo^[10].

3.10. Klimat

Klimat północno-wschodniej Polski ma cechy klimatu przejściowego, morsko - kontynentalnego, z charakterystyczną dużą zmiennością stanów pogody. Jest to konsekwencja ścierania się mas wilgotnego powietrza znad Atlantyku z masami suchego powietrza kontynentalnego. Cechy klimatu kontynentalnego nasilają się w części wschodniej województwa. Klimat regionu charakteryzuje się chłodnymi latami oraz łagodnymi zimami w części zachodniej. W części wschodniej zaznacza się kontynentalizm, z ostrymi zimami oraz cieplejszymi i bardziej suchymi latami. Średnia roczna temperatura powietrza wynosi 6-8°C, a średnia amplituda roczna temperatury powietrza to 19-22°C. Okres wegetacyjny (temp. dobową >5°C) wynosi od 190 dni w części północno-wschodniej do 215 dni w części zachodniej województwa. Dominującą postacią zasilania atmosferycznego są opady deszczu, z przewagą opadów letnich. Roczne sumy opadów wynoszą od 500 mm w części środkowej do 750 mm lokalnie w części północno-zachodniej. Średnia ilość dni z pokrywą śnieżną waha się od 60 na zachodzie do 100 na wschodzie. W województwie przeważają wiatry z kierunków zachodnich. Średnia roczna ilość dni z wiatrem o prędkości powyżej 10 m/s wynosi od 20 dni w części środkowej do 50 dni w części północno-zachodniej i 60 dni w części wschodniej. Duży jest udział wiatrów o prędkościach umiarkowanych^[5].

3.11. Jakość powietrza atmosferycznego

Wyniki badań monitoringowych prowadzonych na terenie województwa warmińsko-mazurskiego przez Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Olsztynie wykazują, że stan powietrza atmosferycznego w województwie jest na ogół dobry. Przedstawione w raporcie pt. *Ocena roczna jakości powietrza w województwie warmińsko-mazurskim za rok 2013*^[17] wyniki badań monitoringowych wykazały, że stężenia badanych substancji zanieczyszczających takich jak dwutlenek siarki, ozon, tlenki azotu, tlenek węgla, pył zawieszony (PM_{2,5}), a także metale ciężkie (ołów, arsen, kadm i nikiel w pyłe zawieszonym PM₁₀) oraz benzen, ze względu na ochronę zdrowia i roślin nie przekraczały wartości dopuszczalnych i docelowych określonych w rozporządzeniu Ministra Środowiska w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu. Uzyskane wyniki pozwoliły na zakwalifikowanie

wszystkich monitorowanych obszarów² do stref klasy A³. Przekroczenia w stosunku do poziomów określonych w obowiązujących przepisach stwierdzone zostały w odniesieniu do:

- poziomu docelowego benzo(a)pirenu w pyłe zawieszonym PM10 (w każdej z trzech badanych stref) - wszystkim strefom przydzielono w efekcie klasę C⁴,
- wartości celu długoterminowego dla ozonu, zarówno pod kątem ochrony zdrowia, jak i roślin - z tego względu wszystkim strefom przydzielono klasę D2 (ale jednocześnie ze względu na brak przekroczeń poziomu docelowego - klasę A).

Jako przyczynę wystąpienia przekroczeń wskazano wzmogoną emisję zanieczyszczeń ze źródeł komunalnych, spowodowaną niekorzystnymi warunkami klimatycznymi w okresie zimowym oraz spalaniem słabej jakości materiału grzewczego w mało wydajnych piecach.

W *Raporcie o stanie województwa warmińsko-mazurskiego w 2012 r.*^[11] wskazano dwa obszary problematyczne w zarządzaniu jakością powietrza. Południowo-zachodnia i zachodnia część województwa są narażone na spadek jakości powietrza wskutek przemieszczania się zanieczyszczeń z sąsiednich województw (aglomeracja bydgosko-toruńska i Trójmiasto). Drugim obszarem potencjalnego zagrożenia są Olsztyn i Elbląg, gdzie pogorszenie stanu powietrza jest związane ze wzrostem ilości pojazdów poruszających się po drogach, a co za tym idzie - zmniejszaniem się przepustowości ulic. Dodatkowym źródłem zagrożenia w miastach jest rozwój źle zlokalizowanego przemysłu i wzrost liczby kotłowni indywidualnych.

3.12. Klimat akustyczny

Podstawowym źródłem hałasu decydującym o jakości klimatu akustycznego na terenie województwa jest komunikacja drogowa. Potwierdzają to badania uciążliwości hałasu prowadzone przez WIOŚ w Olsztynie^[11]. Od kilku lat obserwowany jest stały wzrost liczby pojazdów (w tym ciężkich), a badania hałasu komunikacyjnego prowadzone na terenie większych miast i przy drogach (głównie wyższych kategorii, tzn. krajowych, wojewódzkich) wskazują na występowanie przekroczeń. Obserwowany w ostatnich latach wzrost ilości obszarów, w których stwierdzano te przekroczenia uległ zahamowaniu ze względu na zmianę przepisów (z 2012 roku) polegającą na liberalizacji dopuszczalnych poziomów hałasu ze źródeł komunikacyjnych. Więcej informacji na temat jakości klimatu akustycznego - zob. pkt. 5 *Prognozy*.

Hałas przemysłowy (instalacyjny) ma charakter lokalny, a przekroczenia dopuszczalnych norm występują przede wszystkim w przedziałach do 5 dB oraz od 5 do 10 dB. WIOŚ w Olsztynie regularnie podejmuje czynności kontrolne wynikające ze zgłoszeń dotyczących uciążliwości hałasu przemysłowego^[11].

² Strefy dla potrzeb monitoringu jakości powietrza atmosferycznego to: strefa miasto Olsztyn, strefa miasto Elbląg i strefa warmińsko-mazurska.

³ Klasa A - stężenia zanieczyszczenia na terenie strefy nie przekraczają poziomów dopuszczalnych i docelowych.

⁴ Klasa C - stężenia zanieczyszczeń na terenie strefy przekraczają poziomy dopuszczalne powiększone o margines tolerancji, w przypadku gdy margines tolerancji nie jest określony – poziomy dopuszczalne, poziomy docelowe.

4. Potencjalne zmiany stanu środowiska w przypadku braku realizacji projektowanego dokumentu

Projektowany dokument realizuje obowiązek ustawowy nakładany na organ samorządu w art. 119 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. - *Prawo ochrony środowiska*. W ust. 1 artykuł ten stanowi, że dla terenów, na których poziom hałasu przekracza poziom dopuszczalny, tworzy się programy ochrony środowiska, których celem jest dostosowanie poziomu hałasu do dopuszczalnego. Podstawą do stwierdzenia przekroczeń poziomu dopuszczalnego jest ocena stanu akustycznego środowiska, w wyniku której co 5 lat sporządza się mapy akustyczne.

W analizowanym przypadku, zgodnie z art. 179 ustawy *Prawo ochrony środowiska*, instytucje zarządzające drogami krajowymi i wojewódzkimi tj. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad oraz Zarząd Dróg Wojewódzkich w Olsztynie sporządziły w latach 2011 i 2012 wymagane przepisami mapy akustyczne terenów zagrożonych hałasem (mapy konfliktów akustycznych), z których wynikało, iż na niektórych odcinkach badanych dróg stwierdzono przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu (odcinki te wymieniono w pkt. 2 *Prognozy*).

Ponieważ podstawę prawną do opracowania przedmiotowego dokumentu jest *Prawo ochrony środowiska*, a więc ustawa, która z założenia służy ochronie zasobów środowiska (z uwzględnieniem zasad zrównoważonego rozwoju), jako bezpośrednią konsekwencję braku realizacji projektowanego dokumentu należy wskazać naruszenie wymogów ustawy, ale również brak realizacji zasad ustalonych w zakresie zarządzania poziomem hałasu w środowisku Dyrektywą 2002/49/WE.

W ujęciu praktycznym, brak realizacji *Projektowanego Programu ochrony środowiska przed hałasem* będzie oznaczał utrzymanie stanu istniejącego, tzn. ponadnormatywnych emisji hałasu do środowiska na niektórych obszarach na terenie województwa, w tym w obszarach miejskich, a więc na terenach gęsto zaludnionych. W kontekście notowanego powszechnie wzrostu „zanieczyszczenia” środowiska hałasem, również komunikacyjnym od pojazdów mechanicznych, których liczba na drogach stale wzrasta, zaniechanie działań mających na celu doprowadzenie obserwowanych przekroczeń hałasu do poziomu co najmniej dopuszczalnego, należy traktować jako szkodliwe dla środowiska, szczególnie dla zdrowia i warunków życia człowieka (skutki zdrowotne wpływu hałasu - pkt. 5 *Prognozy*).

5. Istniejące problemy ochrony środowiska istotne z punktu widzenia realizacji projektowanego dokumentu, w szczególności dotyczące obszarów podlegających ochronie na podstawie ustawy o ochronie przyrody

Projektowany dokument ma na celu rozwiązanie konkretnego, istotnego problemu środowiskowego, którym jest **przekroczenie dopuszczalnego poziomu hałasu** na wyznaczonych w toku przeprowadzonych pomiarów i analiz obszarach w sąsiedztwie dróg krajowych i wojewódzkich na terenie województwa warmińsko - mazurskiego. Pogłębiona analiza zagadnienia przeprowadzona dla potrzeb *Projektowanego Programu* przez jego autorów, połączona z weryfikacją ustaleń wykonanych 2 i 3 lata temu map akustycznych (będących merytoryczną podstawą opracowania *Programu*) w odniesieniu do przepisów obowiązujących obecnie wykazała, że:

☞ na wskazanych **15 odcinkach dróg wojewódzkich** przekroczenia dopuszczalnych poziomów dźwięku zawierają się w przedziale:

od 0 do 5 dB	na 8 odc.	na terenie Ornety, Lidzbarka Warmiński , Morağa, Działdowa, Nidzicy i Kętrzyna
od 0 do 10 dB	na 5 odc.	na terenie Pasłęka, Iławy, Lubawy, Mrągowa i Bartoszyce
od 5 do 10 dB	na 2 odc.	na terenie Nidzicy i Morağa
od 0 do 15 dB	na 1 odc.	na terenie Działdowa

☞ na wskazanych **41 odcinkach dróg krajowych** przekroczenia dopuszczalnych poziomów dźwięku zawierają się w przedziale **od 0 do 5 dB**, a dla kilku odcinków (opisanych wcześniej - zob. pkt 2) zmiana rozporządzenia w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu spowodowała brak faktycznych przekroczeń.

W *Projektowanym Programie* przyjęto generalną zasadę, że dla terenów, dla których przekroczenia poziomu hałasu są najmniejsze tzn. w zakresie **0-5 dB**, a więc mieszczą się **w granicy błędu mapy akustycznej**, należy zastosować działania prewencyjne. Wynika to z faktu, iż przyjęty zakres 5-decybelowy zawiera w sobie również przekroczenia niższego rzędu.

Wymagane ustawą *Prawo ochrony środowiska* **zmniejszenie poziomu hałasu co najmniej do dopuszczalnego** (gdy nie jest on dotrzymany, jak w opisywanym przypadku) jest ściśle powiązane z rodzajami terenów występujących w otoczeniu źródła hałasu. Wymóg zmniejszenia poziomu hałasu dotyczy więc oddziaływań akustycznych na tereny zamieszkania (w tym również zabudowa zagrodowa), rekreacyjno-wypoczynkowe, lecznictwa i opieki społecznej, czy szkolnictwa. Jest to wyraźne wskazanie, że ochronie przed nadmiernym hałasem podlegają obszary zamieszkałe lub użytkowane przez człowieka, a więc kryteria przyrodnicze nie są wyznacznikiem ani celem proponowanych rozwiązań.

Na podstawie powyższej analizy należy więc wskazać jako kluczowy problem ochrony środowiska - nadmierny hałas emitowany z niektórych odcinków dróg o wysokim natężeniu ruchu. Propozycje zawarte w *Projektowanym Programie* będą służyły bezpośrednio rozwiązaniu tego problemu. Zagadnieniem, które wymaga dodatkowej analizy powinno być wskazanie, czy proponowane w *Programie* działania nie wpłyną negatywnie - poprzez swoją specyfikę - na inne, istotne z punktu widzenia ochrony środowiska, jego elementy, a więc czy proponowane działania poprzez wpływ o charakterze wtórnym, bądź pośrednim nie spowodują pogorszenia stanu środowiska w najwrażliwszych jego elementach.

Analiza stanu istniejącego obszaru województwa, dokumentów o charakterze strategicznym oraz obowiązujących przepisów prawnych a także wniosków do *Prognozy* zawartych w pismach organów ochrony przyrody i zdrowia pozwalają wskazać jako istotne problemy ochrony środowiska następujące zagadnienia (wskazano te, które poprzez dowolne powiązania można odnieść również do drogownictwa):

1. zagrożenie dla ponadprzeciętnej na obszarze województwa warmińsko-mazurskiego różnorodności biologicznej związane z działalnością inwestycyjną,
2. zagrożenie dla krajobrazu, lokalnie o bardzo wysokich walorach, związane z działalnością inwestycyjną,
3. zagrożenie dla wód podziemnych o wysokim statusie ochrony na terenie woj. warmińsko-mazurskiego, związane z działalnością inwestycyjną,

4. zagrożenie dla zdrowia ludzkiego wynikające z rozbudowy sieci dróg i rosnącego natężenia ruchu pojazdów, powodujących wzrost poziomu hałasu i zanieczyszczenia powietrza.

W przypadku trzech pierwszych „problemów”, jako bezpośredni czynnik zagrażający wskazuje się **działalność inwestycyjną człowieka**. W kontekście rozwoju sieci dróg wywołuje ona następujące skutki w środowisku:

- ograniczanie powierzchni biologicznie czynnej wskutek zabudowy nowych terenów - w szczególności zagospodarowywanie nieużytków, stanowiących często enklawy bytowania wielu cennych gatunków zwierząt i roślin wskutek wieloletniego wyłączenia z użytkowania,
- pogarszanie stanu biotopów wynikające ze zmiany stosunków wodnych w zlewniach - powodowane przez roboty ziemne o różnym stopniu nasilenia i zaawansowania, ale również skutki działań wymienionych w punkcie poprzednim; także - osuszanie terenów pod nowe inwestycje, w tym terenów trwale podmokłych, torfowisk,
- fragmentację przestrzeni wskutek budowy/rozbudowy infrastruktury liniowej (zwłaszcza komunikacyjnej) i tworzenie barier migracyjnych dla fauny i flory skutkujące: izolacją populacji zwierząt, ograniczaniem możliwości wykorzystania areałów osobniczych, ograniczaniem, a nawet zahamowaniem migracji dalekiego zasięgu (zahamowanie ekspansji gatunków i kolonizacji nowych siedlisk), ograniczeniem przepływu genów i obniżeniem zmienności genetycznej w ramach populacji, zamieraniem lokalnych populacji (równoznacznym z obniżeniem bioróżnorodności obszarów siedliskowych),
- zmiany ukształtowania wskutek niwelowania terenów, w tym poprzez wypełnianie naturalnych zagłębień terenowych,
- fragmentacja przestrzeni biocenotycznie aktywnej liniowymi układami komunikacyjnymi oraz rozproszoną zabudową wiejską i lotniskową,
- zabudowa terenów cennych biocenotycznie, sprzyjająca stopniowej utracie siedlisk gatunków rzadkich i chronionych,
- wycinanie alei przydrożnych, zwłaszcza przy drogach niższych kategorii (giną siedliska chronionych gatunków związanych z tymi biocenozami),
- ogławianie drzew w ramach tzw. zabiegów pielęgnacyjnych, szczególnie w pasach drogowych,
- wprowadzanie do nasadzeń gatunków obcych geograficznie lub kulturowo,
- budowa ekranów akustycznych jako głównego narzędzia ograniczania nadmiernego poziomu hałasu w sąsiedztwie dróg.

W przypadku zagadnienia czwartego, jako konsekwencję realizacji nowych drogowych połączeń komunikacyjnych wskazuje się:

- **wzrost poziomu hałasu** (co w opisywanym przypadku stanowi rzeczywisty, odczuwalny problem środowiskowy), zarówno w otoczeniu nowych połączeń drogowych, jak i w otoczeniu dróg modernizowanych wskutek wzrostu natężenia ruchu,
- wzrost poziomu zanieczyszczeń atmosferycznych w sąsiedztwie dróg.

Hałas ze źródeł komunikacyjnych - w przeciwieństwie do hałasu przemysłowego, który naraża człowieka na krótkotrwałe działanie dźwięków o bardzo wysokim poziomie, hałas impulsowy lub hałas o niekorzystnej charakterystyce (np. wysokiej częstotliwości) - powoduje tzw. pozasłuchowe skutki działania. Nie są one jeszcze w pełni rozpoznane, ale połączenie nerwowej drogi słuchowej z korą mózgową powoduje, że bodźce słuchowe oddziałują na różne ośrodki w mózgowiu, a zwłaszcza na ośrodkowy układ nerwowy i układ gruczołów

wydzielania wewnętrznego. W konsekwencji hałas może wpływać na stan i funkcje wielu narządów wewnętrznych. Doświadczalnie wykazano, że wyraźne zaburzenia funkcji fizjologicznych organizmu mogą występować dopiero po przekroczeniu poziomu ciśnienia akustycznego 75 dB, ale słabsze bodźce akustyczne, w zakresie 55÷75 dB, mogą już powodować rozproszenie uwagi, utrudniać pracę i zmniejszać jej wydajność. Można więc stwierdzić, że pozasłuchowe skutki działania hałasu są odpowiedzią organizmu na działanie hałasu, jako stresora przyczyniającego się do rozwoju różnego typu chorób^[12].

Nadmierny hałas osłabia słuch – powoduje czasowe lub trwałe przesunięcie progu słyszenia, a w szczególnych sytuacjach – przy długiej ekspozycji na hałas i po przekroczeniu pewnych progów natężenia – człowiek może stracić słuch całkowicie. Równocześnie czynnik ten wpływa na cały organizm powodując zaburzenia i dolegliwości ogólnoustrojowe w poszczególnych układach człowieka m.in.:

- w układzie krążenia: zmiany w naczyniach włosowatych i mięśniu sercowym. Obserwuje się wzrost ciśnienia krwi, zaburzenia rytmu serca, najczęściej przyśpieszenie czynności serca, skurcze dodatkowe, zmniejszenie objętości wyrzutowej serca, zwężenie drobnych naczyń krwionośnych i zmniejszenie wielkości przepływu krwi w tkankach.
- we krwi: umiarkowana niedokrwistość, podwyższone OB i eozynofilia.
- w przewodzie pokarmowym: wzmożone wydzielanie soku żołądkowego, a zwłaszcza częstsze w przypadku występowania choroby wrzodowej i dwunastnicy.
- w układzie dokrewnym: zwiększa się czynność kory nadnerczy, wzrasta nadczynność tarczycy, wzrasta przemiana materii.
- w ośrodkowym układzie nerwowym: wzrost ciśnienia wewnątrzczaszkowego; występowanie zmian patologicznych w przebiegu krzywej EEG. Na szczególne podkreślenie zasługują występujące często zmiany w psychice, jak np. zakłócenie równowagi psychicznej wyrażające się znużeniem, rozdrażnieniem, kłótliwością. Nierzadko hałas jest przyczyną występowania stanów niepokoju i lęku, upośledzenia koncentracji uwagi, zaburzeń oraz trudności pełnego i spokojnego wypoczynku i snu.
- w narządzie słuchu: zmiany mogą mieć charakter funkcjonalny, jak np. przejściowe przytępienie słuchu, bądź słuch ograniczony, jak np. ubytki słuchu, a nawet głuchota. Tego rodzaju uszkodzenia pojawiają się zazwyczaj pod wpływem intensywnych hałasów, przy czym stopień uszkodzenia słuchu zależy od natężenia i czasu działania danego hałasu na organizm ludzki.

Przedstawione zmiany ogólnoustrojowe w zależności od czasu trwania, częstotliwości, natężenia czy przygotowania psychicznego człowieka na pojawienie się hałasu mogą być bardziej lub mniej znaczne. Najczęściej zmiany te są czynnościowe, a w przypadkach cięższych dochodzi do zmian organicznych. Skala zaburzeń ogólnoustrojowych wywoływanych przez hałas jest różnorodna, zależna od wieku, płci, „czułości” narządu słuchu, samopoczucia, stanu zdrowia, rodzaju pracy, charakteru i czasu działania hałasu. Dokuczliwość hałasu może występować nawet w przypadku słabo słyszalnych hałasów. Szczególnie wrażliwi na działanie hałasu są pracownicy umysłowi, ludzie chorzy i rekonwalescenci, bardziej kobiety niż mężczyźni; najbardziej jednak ludzie młodzi i dzieci^[13].

Przytoczona na wstępie analiza potencjalnych problemów środowiskowych związanych z szeroko rozumianym drogownictwem wskazuje jednoznacznie na fakt, iż **najbardziej znaczące skutki środowiskowe wywołują zmiany spowodowane budową nowych dróg lub modernizacją odcinków istniejących**, powodujące docelowo wzrost natężenia ruchu. Kluczowe dla prowadzonej w niniejszej *Prognozie* analizy ma więc wniosek iż **proponowane**

w Projektowanym Programie zadania nie będą skutkowały działaniami inwestycyjnymi powodującymi rozbudowę lub modernizację istniejącej sieci dróg na terenie województwa.

Oznacza to, że wdrożenie założeń *Projektowanego Programu* nie będzie przyczyną powstania (wtórnych lub pośrednich) oddziaływań mających negatywny wpływ na najbardziej wrażliwe elementy lokalnego środowiska.

6. Cele ochrony środowiska ustanowione na szczeblu międzynarodowym, wspólnotowym i krajowym, istotne z punktu widzenia projektowanego dokumentu, oraz sposoby, w jakich te cele i inne problemy środowiska zostały uwzględnione podczas opracowywania dokumentu

Analizowany dokument - program ochrony przed hałasem - ma na celu rozwiązanie określonego problemu, jakim jest ponadnormatywny poziomu hałasu w otoczeniu niektórych odcinków dróg krajowych i wojewódzkich o wysokim obciążeniu ruchem samochodowym. Poniżej opisano sposoby regulowania zagadnień ochrony przed nadmiernym hałasem ze źródeł komunikacyjnych na szczeblu międzynarodowym i wspólnotowym.

Podstawowym europejskim aktem prawnym odnoszącym się do problematyki ochrony przed hałasem jest dyrektywa 2002/49/WE Parlamentu Europejskiego oraz Rady z dnia 25 czerwca 2002 r. *w sprawie oceny i zarządzania poziomem hałasu w środowisku*. Jej celem jest ustanowienie wspólnych zasad unikania, zapobiegania lub zmniejszania szkodliwych skutków narażenia na działanie hałasu, na podstawie ustalonych priorytetów. W tym celu przewiduje wdrażanie następujących działań (art. 1):

- sporządzanie map hałasu przy zastosowaniu wspólnych metod oceny,
- zapewnienie społeczeństwu dostępu do informacji dotyczącej hałasu w środowisku i jego skutków,
- przyjęcie przez Państwa Członkowskie planów działań zmierzających do zapobiegania powstawaniu hałasu w środowisku i obniżania jego poziomu tam, gdzie jest to konieczne, zwłaszcza tam, gdzie oddziaływanie hałasu może powodować szkodliwe skutki dla ludzkiego zdrowia, oraz zachowanie jakości klimatu akustycznego środowiska tam, gdzie jest ona jeszcze właściwa. Plany mają także służyć ochronie obszarów cisy przed zwiększeniem hałasu i muszą spełniać minimalne wymagania określone w załączniku do tej dyrektywy.

W dyrektywie tej określono wskaźniki hałasu i ich stosowanie, metody oceny wskaźników. Zobowiązano również Państwa Członkowskie do sporządzania na swym terytorium strategicznych map hałasu dla miast o liczbie mieszkańców ponad 250 tys. i dla wszystkich głównych dróg o obciążeniu ruchem ponad 6 milionów przejazdów rocznie, głównych linii kolejowych o obciążeniu ruchem ponad 60 tysięcy składów pociągów rocznie i głównych lotnisk. Równocześnie nałożono obowiązek sporządzenia planów działania, w szczególności dla obszarów na których zostały przekroczone wartości graniczne. Dyrektywa reguluje również kwestie informowania społeczeństwa, gromadzenia i publikowania danych przez Państwa Członkowskie i Komisję oraz sprawozdawczość i opracowania analiz.

Dyrektywa ta określa podstawy do przyjęcia dalszych regulacji unijnych w zakresie obniżania hałasu z głównych źródeł, w szczególności z taboru drogowego i szynowego oraz

ich infrastruktury, samolotów, urzędzeń pracujących na otwartej przestrzeni i urzędzeń przemysłowych oraz maszyn i urzędzeń samobieżnych.

Wymagania dodatkowe, w zakresie zwalczania hałasu pochodzącego z poszczególnych źródeł zostały określone w dyrektywach sektorowych. W przypadku transportu drogowego są to następujące dyrektywy:

- dot. pojazdów silnikowych - dyrektywa 70/157/EWG w sprawie zbliżenia ustawodawstwa Państw Członkowskich odnoszących się do dopuszczalnego poziomu hałasu i układu wydechowego pojazdów silnikowych
- dot. pojazdów silnikowych dwu- i trzykołowych - dyrektywa 97/24/WE z dnia 17 czerwca 1997 r. w sprawie niektórych części i właściwości dwu- lub trzykołowych pojazdów silnikowych
- dot. opon samochodowych - dyrektywa 2001/43/WE z dnia 27 czerwca 2001 r. zmieniająca dyrektywę Rady 92/23/EWG odnoszącą się do opon pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz ich instalowania.

W krajowym prawodawstwie zagadnienia związane z ochroną środowiska przed hałasem reguluje ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. - *Prawo ochrony środowiska*, wdrażając do polskiego porządku prawnego m.in. postanowienia dyrektywy 2002/49/WE. W Dziale V tej ustawy, poświęconym *Ochronie przed hałasem*, stwierdza się, iż oceny stanu akustycznego środowiska i obserwacji zmian dokonuje się w ramach państwowego monitoringu środowiska na podstawie wyników pomiarów poziomów hałasu. Dla terenów, na których poziom hałasu przekracza poziom dopuszczalny, tworzy się programy ochrony środowiska przed hałasem, celem dostosowania poziomu hałasu do dopuszczalnego.

Ocena klimatu akustycznego środowiska, zgodnie z polskimi przepisami, jest obowiązkowa dla aglomeracji o liczbie mieszkańców większej niż 100 tys. oraz dla niektórych dróg, linii kolejowych i lotnisk. Dla dróg, linii kolejowych lub lotnisk, których eksploatacja może powodować negatywne oddziaływanie na znacznych obszarach, zarządzający sporządza co 5 lat mapę akustyczną terenu dla miejsc gdzie nastąpiło przekroczenie dopuszczalnych poziomów hałasu. Dla pozostałych obszarów oceny stanu akustycznego dokonuje wojewódzki inspektor ochrony środowiska.

W zakresie ochrony przed hałasem istotną rolę odgrywają działania planistyczne. W studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gmin i w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego należy zapewniać warunki utrzymania równowagi przyrodniczej i racjonalną gospodarkę zasobami środowiska, w szczególności przez uwzględnianie potrzeb ochrony przed hałasem. Organ sporządzający miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego ma obowiązek uwzględnić dopuszczalne poziomy hałasu, określone dla terenów o różnych funkcjach rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie *dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku*.

Projektowany Program jest wynikiem realizacji przytoczonych powyżej przepisów, co w przypadku prawodawstwa krajowego (uwzględniającego w pełnym zakresie przepisy Wspólnotowe) stanowi wprost realizację postanowień art. 119 ustawy *Prawo ochrony środowiska*.

7. Przewidywane znaczące oddziaływania na środowisko w wyniku realizacji założeń *Projektu Programu* wraz ze wskazaniem możliwości kumulowania się oddziaływań

Zgodnie z wymogami *Ustawy OOS* **przewidywane znaczące oddziaływania** należy w *Prognozie* zidentyfikować w odniesieniu do następujących elementów środowiska: różnorodność biologiczna, ludzie, zwierzęta, rośliny, wody, powietrze, powierzchnia ziemi, krajobraz, klimat, zasoby naturalne, zabytki i dobra materialne. W celu zidentyfikowania znaczących oddziaływań na środowisko dokonano w pierwszej kolejności analizy zadań - o charakterze inwestycyjnym (infrastrukturalnym) - planowanych w ramach *Projektowanego Programu* w kontekście ich potencjalnego znaczącego wpływu na środowisko. Przyjęto, że działania prewencyjne (działania o charakterze „miękkim”) oraz przeglądy ekologiczne nie stanowią działań mogących wpłynąć negatywnie na środowisko. Brak możliwości wystąpienia negatywnych oddziaływań na środowisko w efekcie wdrożenia działań prewencyjnych, do których należeć będą kontrole prędkości ruchu pojazdów i kontrole stanu nawierzchni dróg, nie wymaga uzasadnienia. Przegląd ekologiczny, to zgodnie z art. 135 ustawy - *Prawo ochrony środowiska* narzędzie, które służy tworzeniu obszarów ograniczonego użytkowania poza terenem obiektów (tu: dróg), na których mimo zastosowanych środków technicznych, technologicznych i organizacyjnych nie mogą być dotrzymane standardy jakości środowiska. Skutki praktyczne wyznaczania obszarów ograniczonego użytkowania nie stwarzają zagrożeń w środowisku. W analizowanym przypadku przewiduje się przeglądy ekologiczne w odniesieniu do dwóch odcinków dróg: w Łławie - wskazany na mapie akustycznej odcinek od km 1+583 do km 2+571 oraz w Nidzicy - na odcinku od km 21+098 do km 21+948.

W celu zidentyfikowania zadań znacząco oddziałujących na środowisko porównano je (w kontekście docelowej realizacji ewentualnych przedsięwzięć) z przedsięwzięciami ujętymi w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. *w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko*. Wskazanie przedsięwzięć tego rodzaju wśród projektowanych w *Programie* zadań byłaby podstawą do dalszych analiz przewidywanych znaczących oddziaływań *Programu* na środowisko.

Tabela 11. Identyfikacja zadań o charakterze inwestycyjnym, proponowanych w Programie ochrony przed hałasem, mogących skutkować realizacją przedsięwzięć znacząco oddziałujących na środowisko

Proponowane w Programie zadania główne - <u>inwestycyjne</u>	Czy realizacja zadania może skutkować realizacją przedsięwzięcia znacząco oddziałującego na środowisko?	Uzasadnienie
Zmniejszenie prędkości ruchu	NIE	Metody ograniczania prędkości ruchu pojazdów drogowych (tu: ustawienie odpowiednich znaków drogowych) nie wymagają realizacji przedsięwzięć wymienionych w rozporządzeniu
Remont nawierzchni drogowej	NIE	Rozporządzenie wskazujące przedsięwzięcia mogące powodować znaczące oddziaływania na środowisko dotyczy w pierwszej kolejności realizacji <u>nowych dróg o nawierzchni twardej</u> , a w przypadku <u>dróg zrealizowanych</u> - projektów związanych z ich <u>rozbudową lub przebudową</u> . Planowane remonty nawierzchni drogowych będą realizowane na drogach istniejących. Nie spełniają kryterium rozbudowy bądź przebudowy drogi

Na podstawie powyższej analizy należy wnioskować, że **Projektowany Program nie będzie skutkował realizacją przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko**. Na podstawie tego wniosku odstąpiono od analizy wpływu planowanych zadań na poszczególne elementy środowiska wskazane w *Ustawie OOS*. Brak znaczących oddziaływań na środowisko (zarówno występujących zawsze - w przypadku przedsięwzięć o odpowiednio dużej skali, jak i występujących potencjalnie) jest podstawą do odstąpienia od szczegółowej analizy przebiegu problematycznych odcinków w granicach obszarów chronionej przyrody i krajobrazu (o czym wzmiankowano w pkt. 3 *Prognozy*). Wdrożenie proponowanych działań inwestycyjnych nie będzie skutkowało żadnymi istotnymi oddziaływaniami na elementy przyrodniczo-krajobrazowe objęte ochroną ustawową.

W uzupełnieniu należy dodać, iż zgodnie z art. 46 pkt 2 *Ustawy OOS*, przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko wymagają te projekty (m.in.) programów w dziedzinie transportu, które wyznaczają ramy dla późniejszej realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko. Analizowany *Projekt Programu* - jak wykazano powyżej - nie wyznacza ram dla realizacji tego rodzaju przedsięwzięć, a więc zachodzą przesłanki dla zastosowania art. 48 ust. 1 *Ustawy OOS*, który dopuszcza możliwość odstąpienia od przeprowadzenia oceny strategicznej.

8. Kumulacja oddziaływań

Ponieważ, jak wykazano uprzednio, wdrożenie zadań proponowanych w *Projektowanym Programie* nie będzie skutkowało realizacją nowych inwestycji drogowych, a jedynie pracami remontowymi polegającymi na poprawie stanu nawierzchni dróg, nie przewiduje się istotnej kumulacji oddziaływań. Proponowane działania nie będą przyczyną powstania nowych źródeł emisji, które mogłyby poprzez swój wpływ na środowisko kumulować oddziaływania ze źródłami istniejącymi. Sytuacja taka będzie miała miejsce tylko w trakcie drogowych prac remontowych (głównie kumulacja hałasu emitowanego przez maszyny i sprzęt drogowy z hałasem tła), co ze względu na okresowy i krótkotrwały charakter tego rodzaju oddziaływań można uznać za wpływ nieznaczący, chociaż okresowo uciążliwy i dlatego wymagający stosowania doraźnych rozwiązań związanych z dobrą praktyką wykonawczą.

Należy podkreślić, że w układzie docelowym proponowane w *Programie* działania mają na celu obniżenie poziomu dźwięku emitowanego z analizowanych odcinków dróg, co będzie przekładało się w praktyce na poprawę jakości klimatu akustycznego w miejscach, gdzie hałas drogowy ulega kumulacji z hałasem z innych źródeł.

9. Rozwiązania mające na celu zapobieganie, ograniczanie lub kompensację przyrodniczą negatywnych oddziaływań na środowisko, mogących być rezultatem realizacji projektowanego dokumentu

Program ochrony przed hałasem jest dokumentem, którego zadaniem jest stworzenie ram dla skutecznej realizacji działań zmierzających do poprawy jakości klimatu akustycznego w otoczeniu niektórych odcinków dróg o wysokim natężeniu ruchu. Jest to dokument, który łączy pewne działania o charakterze inwestycyjnym (o stosunkowo niewielkiej skali) oraz działania tzw. miękkie, których wymiar infrastrukturalny jest pomijalny lub nie dotyczy bezpośrednio działań na infrastrukturze drogowej (np. rozwiązania architektoniczne dot. fasad budynków). Ponieważ w *Prognozie* wykazano, że proponowane działania nie będą przyczyną znaczących negatywnych oddziaływań na środowisko, nie stwierdza się potrzeby wskazywania rozwiązań mających na celu zapobieganie, ograniczanie lub kompensację przyrodniczą oddziaływań na środowisko. Oddziaływania te będą miały niewielką skalę i znikomy stopień uciążliwości dla środowiska (co w żadnym przypadku nie zwalnia wykonawcy robót z zachowania odpowiednich standardów prowadzenia robót, m.in. w zakresie ograniczania emisji hałasu od użytkowanych maszyn, urządzeń i pojazdów).

10. Rozwiązania alternatywne do rozwiązań zawartych w projektowanym dokumencie wraz z uzasadnieniem ich wyboru oraz opis metod dokonania oceny prowadzącej do tego wyboru albo wyjaśnienie braku rozwiązań alternatywnych

Proponowane w projektowanym dokumencie zadania, zarówno inwestycyjne, jak i prewencyjne, będą służyć realizacji celu nadrzędnego, którym jest obniżenie poziomu hałasu do co najmniej dopuszczalnego na odcinkach dróg krajowych i wojewódzkich, gdzie w wyniku badań monitoringowych stwierdzono jego przekroczenie. Projektowany dokument, realizując wymogi przepisów ochrony środowiska, ma więc także charakter prośrodowiskowy. Ponieważ nie wykazano w *Prognozie* możliwości wystąpienia znaczących negatywnych oddziaływań na środowisko w efekcie wdrożenia proponowanych w *Programie* rozwiązań, nie stwierdza się konieczności wskazywania rozwiązań alternatywnych. Należy przyjąć, że rozwiązania proponowane - o nieznaczącym wpływie na środowisko - będą miały istotne znaczenie dla poprawy jakości środowiska w analizowanych lokalizacjach problemowych.

Na podkreślenie zasługuje rola, jaką w realizacji założeń projektowanego dokumentu będą spełniały **miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego**. Ponieważ nowe, bądź istotnie zmieniane, plany miejscowe również wymagają przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko, ważne jest, aby w przypadku opisywanych w *Programie* lokalizacji uwzględniać w projektowaniu planów miejscowych postanowienia tego dokumentu w pełnym zakresie.

11. Wskazanie napotkanych trudności wynikających z niedostatków techniki lub luk we współczesnej wiedzy

Nie wskazuje się luk wynikających z niedostatków techniki, czy współczesnej wiedzy, które spowodowały trudności w ustaleniu wpływu rozwiązań proponowanych w analizowanym dokumencie na środowisko.

12. Propozycje dotyczące przewidywanych metod analizy skutków realizacji postanowień projektowanego dokumentu oraz częstotliwości jej przeprowadzania

Jako narzędzie służące analizie skutków realizacji postanowień projektowanego dokumentu należy wskazać państwowy monitoring środowiska. W art. 117 ustawy *Prawo ochrony środowiska* czytamy, że oceny stanu akustycznego środowiska i obserwacji zmian dokonuje się właśnie w ramach tego monitoringu, na podstawie wyników pomiarów poziomu hałasu. Oceny stanu akustycznego dokonuje się obowiązkowo m.in. dla dróg, linii kolejowych i lotnisk, zaliczanych do mogących powodować negatywne oddziaływanie akustyczne na znacznych obszarach. Dla tego typu obiektów, sporządza się co 5 lat mapę akustyczną. Program ochrony przed hałasem jest wynikiem ustaleń mapy akustycznej wskazujących na przekroczenie dopuszczalnych poziomów hałasu. Program również aktualizuje się co najmniej raz na pięć lat.

Należy uznać, że proponowane przepisami rozwiązania, mające na celu monitorowanie stanu środowiska akustycznego na obszarach narażonych na ponadnormatywne oddziaływanie hałasu są wystarczające dla prowadzenia skutecznej analizy skutków realizacji projektowanego dokumentu.

13. Informacje o możliwym transgranicznym oddziaływaniu na środowisko

Analizowane odcinki dróg wojewódzkich przebiegają w całości w granicach administracyjnych 11 miast, z których żadne nie jest położone w pobliżu granicy Państwa. Proponowane w *Projektowanym Programie* działania inwestycyjne o niewielkiej skali (głównie - remonty nawierzchni) nie będą więc powodowały oddziaływań o charakterze transgranicznym. Podobny wniosek dotyczy dróg krajowych, które również na odcinkach pozamiejskich nie zbliżają się do granic Polski na tyle, aby mogły być przyczyną negatywnych oddziaływań na środowisko poza nimi. Należy zauważyć, że np. odcinek położony w najbliższym sąsiedztwie granicy, tzn. Olecko - Ełk - granica województwa, został wyłączony z zakresu *Projektowanego Programu*, ze względu na zmianę (podwyższenie) dopuszczalnego poziomu hałasu wprowadzoną rozporządzeniem z 2012 r.

14. Informacje o metodach zastosowanych przy sporządzaniu prognozy

Podstawowym celem prognozy, opracowywanej równoległe z projektem analizowanego dokumentu, jest wskazanie rozwiązań najkorzystniejszych dla środowiska, czego dokonuje się w toku procedury strategicznej oceny oddziaływania na środowisko. W analizowanym przypadku procedura ta objęła:

- zapoznanie się z przedłożoną do oceny wersją projektu „*Programu ochrony środowiska przed hałasem dla terenów poza aglomeracjami, położonych wzdłuż dróg krajowych i wojewódzkich o obciążeniu ponad 3 mln pojazdów rocznie na terenie województwa warmińsko-mazurskiego, których eksploatacja spowodowała negatywne oddziaływanie akustyczne w wyniku przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu określonych wskaźnikami L_{DWN} i L_N* ” oraz ustalenie stopnia jej zgodności z ustaleniami innych istotnych dokumentów o charakterze strategicznym,
- określenie zakresu projektowanego dokumentu korespondującego z przedmiotem oceny (wyłączono zadania o charakterze nieinfrastrukturalnym, tzw. „miękkie”),
- opis stanu środowiska oraz problemów ochrony środowiska na analizowanym obszarze, z uwzględnieniem wniosków organów opiniująco-uzgadniających,
- identyfikację elementów środowiska najbardziej wrażliwych na wpływy ustaleń projektowanego dokumentu,
- ocenę istotności zidentyfikowanych oddziaływań ze wskazaniem potencjalnych znaczących negatywnych oddziaływań,
- uzasadnienie braku działań eliminujących lub ograniczających wystąpienie przewidywanych znaczących negatywnych oddziaływań,
- uzasadnienie braku propozycji alternatywnej do przedstawionych w analizowanym dokumencie,
- sporządzenie prognozy w formie dokumentu wymaganego *Ustawą OOS*.

15. Streszczenie prognozy w języku niespecjalistycznym

W wyniku przeprowadzonych na terenie województwa warmińsko-mazurskiego pomiarów natężenia hałasu pochodzącego z dróg wojewódzkich i krajowych oraz na podstawie sporządzonych w wyniku tych pomiarów map akustycznych powstał obowiązek, wynikający z ustawy - *Prawo ochrony środowiska*, opracowania programu ochrony środowiska przed hałasem dla terenów poza aglomeracjami położonych wzdłuż dróg krajowych i wojewódzkich o obciążeniu ponad 3 mln pojazdów rocznie. Zgodnie z ustawą *o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko* projekty tego rodzaju programów (o ile wyznaczają ramy dla późniejszej realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko) wymagają przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko oraz sporządzenia prognozy oddziaływania na środowisko. Prognoza ta jest przedmiotem niniejszego opracowania. Jej zakres wynika bezpośrednio z zapisów właściwej ustawy.

Podlegający ocenie w ramach niniejszej prognozy projekt „Programu ochrony środowiska przed hałasem dla terenów poza aglomeracjami, położonych wzdłuż dróg krajowych i wojewódzkich o obciążeniu ponad 3 mln pojazdów rocznie na terenie województwa warmińsko-mazurskiego, których eksploatacja spowodowała negatywne oddziaływanie akustyczne w wyniku przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu określonych wskaźnikami L_{DWN} i L_N ” (dalej: Program) opracowała firma INTERNOISE Marek Jucewicz z Gdańska w czerwcu 2014 r. Program ten ma na celu wskazanie działań, których realizacja spowoduje dostosowanie poziomu hałasu do dopuszczalnego na terenach, na których nastąpiły przekroczenia obowiązujących norm, a także wskazanie działań mających na celu zapobieganie powstawaniu nowych obszarów konfliktów akustycznych.

Program obejmuje zagadnienia ogólne, tzn. podstawy realizacji, cel i zakres, opis obszaru opracowania, wskazanie kierunków i zakresu działań naprawczych wraz z terminami i kosztami wdrożenia, jak również obszerną część uszczegóławiającą, w której zawarto charakterystykę „problematycznych” odcinków dróg. Charakterystyka ta uwzględnia opis problematycznego obszaru, naruszenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku wraz z zakresem naruszenia, wyszczególnienie podstawowych kierunków i zakresu działań niezbędnych do przywrócenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku, uzasadnienie zakresu określonych zagadnień oraz dane i wnioski ze sporządzonych map akustycznych. Zadania oraz terminy realizacji proponowanych działań zostały dobrane tak, aby uwzględnić wpływ aktualnie realizowanych oraz przyszłych inwestycji drogowych (nie wynikających wprost z Programu) na klimat akustyczny w danym rejonie.

Zgodnie z obowiązkiem ustawowym w prognozie wykazano, że projektowany dokument jest powiązany z innymi właściwymi dokumentami o charakterze strategicznym. W projektowanym Programie uwzględniono obszerną analizę jego zgodności z kierunkami działań wytyczonymi w powiatowych i gminnych programach ochrony środowiska, w studiach uwarunkowań i kierunków zagospodarowania gmin i miast, oraz w lokalnych programach rewitalizacji miast. Dla potrzeb prognozy przyjęto więc, że powiązanie Programu z lokalnymi dokumentami strategicznymi zostało właściwie udokumentowane. W prognozie rozszerzono

wymaganą ustawą analizę o wskazanie powiązań z dokumentami o charakterze ponadlokalnym, uwzględniając następujące dokumenty: *Polityka Ekologiczna Państwa w latach 2009-2012 z perspektywą do roku 2016*, *Regionalny Program Operacyjny Warmia i Mazury na lata 2014-2020*, *Strategia Rozwoju Społeczno-Gospodarczego Województwa Warmińsko-Mazurskiego do 2025 roku*, *Raport o stanie środowiska województwa warmińsko-mazurskiego w 2012 roku*, *Program ochrony środowiska województwa warmińsko - mazurskiego na lata 2011-2014 z uwzględnieniem perspektywy na lata 2015-2018*. Z przeprowadzonej analizy wynika, że projektowany Program ochrony przed hałasem jest merytorycznie spójny z tymi dokumentami. W prognozie przedstawiono także prawne uwarunkowania w dziedzinie ochrony środowiska przed hałasem, obowiązujące na poziomie krajowym i wspólnotowym, z uwzględnieniem dyrektywy 2002/49/WE w sprawie oceny i zarządzania poziomem hałasu w środowisku, dyrektyw sektorowych, ustawy - *Prawo ochrony środowiska* oraz rozporządzenia Ministra Środowiska w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku.

Punktem wyjścia do analizy zawartej w Programie oraz prognozie było wskazanie lokalizacji obszaru problemowego, którym w ogólnym ujęciu administracyjnym jest województwo warmińsko-mazurskie. Analizowane w programie odcinki dróg wojewódzkich (łącznie 15 odcinków) znajdują się na terenie 11 miast: Bartoszyce, Działdowo, Iława, Kętrzyn, Lidzbark Warmiński, Lubawa, Morąg, Mrągowo, Nidzica, Orneto i Pasłęk (szczegółowe zestawienie ww. odcinków dróg znajduje się w tab. 3 w tekście prognozy). Objęte Programem odcinki dróg krajowych (łącznie 41 odcinków) znajdują się na terenie powiatów: bartoszyckiego, braniewskiego, elbląskiego, ełckiego, giżyckiego, iławskiego, lidzbarskiego, mławskiego, mrągowskiego, nidzickiego, nowomiejskiego, oleckiego, olsztyńskiego, ostródzkiego, piskiego i szczycieńskiego (zestawienie odpowiednio w tab. 4). Poglądowa wizualizacja lokalizacji wszystkich przedmiotowych odcinków dróg pokazana została na ryc. 1.

Zgodnie z wykonaną dla potrzeb Programu bieżącą weryfikacją ustaleń dokonanych na mapach akustycznych (weryfikacja ta wynika ze zmiany obowiązujących przepisów dotyczących dopuszczalnych poziomów hałasu pochodzącego z dróg w stronę bardziej liberalnych, tzn. podwyższenia norm), przekroczenia hałasu z dróg wojewódzkich zawierają się w większości przypadków w przedziale od 0 do 10 dB. Tylko na jednym odcinku (teren Działdowo) przekroczenia sięgają 15 dB. W przypadku dróg krajowych przekroczenia dopuszczalnych poziomów dźwięku zawierają się w przedziale od 0 do 5 dB, a dla kilku odcinków przywołana zmiana przepisów spowodowała brak faktycznych przekroczeń. W Programie przyjęto zasadę, że dla terenów, dla których przekroczenia poziomu hałasu są najmniejsze (tzn. 0-5 dB), a więc mieszczą się w granicy błędu mapy akustycznej, wystarczające są działania prewencyjne.

Kluczowe zagadnienie ujęte w Programie - działania niezbędne dla przywrócenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku - ujęto w trzech grupach. Są to: zadania główne inwestycyjne, zadania wspomagające prewencyjne oraz zadania uzupełniające. W grupie pierwszej uwzględniono remonty nawierzchni drogowych polegające na wymianie nawierzchni na nawierzchnie o zredukowanej hałaśliwości oraz ograniczenie prędkości ruchu

pojazdów na odcinkach, na których odnotowano przekroczenia hałasu. Wśród działań prewencyjnych w grupie drugiej zaproponowano: kontrole prędkości ruchu pojazdów, kontrole stanu nawierzchni drogowych oraz działania w zakresie kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu dla nowotworzonych planów zagospodarowania przestrzennego (np. stosowanie w planowaniu przestrzennym na terenach niezagospodarowanych zasad strefowania, wykorzystywanie map akustycznych w pracach planistycznych, wprowadzanie do planów zagospodarowania przestrzennego zapisów dotyczących klasyfikacji terenów pod względem akustycznym, wprowadzanie w stosunku do nowej zabudowy mieszkaniowej, wymogu stosowania elementów chroniących przed hałasem środowiskowym na terenach o wysokiej uciążliwości akustycznej). Jako działanie uzupełniające uwzględniono wykonanie przeglądu ekologicznego, który będzie miał za zadanie określić, czy na danym rejonie konieczne jest - w przypadku braku możliwości zmniejszenia hałasu - wprowadzenie obszaru ograniczonego użytkowania.

Zgodnie z wymogiem ustawowym, właściwą prognozę otwiera opis stanu środowiska, ze szczególnym uwzględnieniem obszarów objętych znaczącym oddziaływaniem. W prognozie przyjęto, że lokalizacyjny rozrzut analizowanych odcinków dróg wymaga przedstawienia stanu środowiska na obszarze całego województwa, umożliwiając tym samym wykazanie jego zmienności i różnorodności walorów, zwłaszcza przyrodniczych. Przyjęto założenie, że w obszarach potencjalnych znaczących konfliktów opis zostanie uszczegółowiony w dalszej części prognozy. Charakterystyka stanu środowiska w prognozie objęła następujące jego elementy: budowę geologiczną i hydrogeologiczną, wody powierzchniowe, gleby, szatę roślinną (z uwzględnieniem siedlisk chronionych w ramach sieci Natura 2000 oraz chronionych gatunków roślin), faunę, walory krajobrazowe oraz wszystkie obszarowe formy ochrony przyrody i charakterystykę warunków klimatycznych. Opis uzupełniono o analizę jakości powietrza atmosferycznego oraz stan klimatu akustycznego na terenie województwa. Ostatnie z wymienionych zagadnień, w zakresie dotyczącym emisji hałasu z dróg o dużym natężeniu ruchu, stanowi - w kontekście projektowanego dokumentu - kluczowy problem ochrony środowiska na opisywanym terenie.

W dalszym ciągu prognozy wskazano potencjalne zmiany stanu środowiska w przypadku braku realizacji projektowanego dokumentu. Ponieważ podstawą prawną dla przedmiotowego dokumentu jest *Prawo ochrony środowiska*, a więc ustawa, która z założenia służy ochronie zasobów środowiska, jako bezpośrednią konsekwencję braku realizacji projektowanego dokumentu wskazano naruszenie wymogów ustawy, jak również brak realizacji zasad ustalonych w prawodawstwie unijnym w zakresie zarządzania poziomem hałasu w środowisku. W ujęciu praktycznym konsekwencją zaniechania wdrożenia działań mających na celu doprowadzenie obserwowanych przekroczeń hałasu do poziomu co najmniej dopuszczalnego będzie utrzymanie oddziaływań szkodliwych dla zdrowia człowieka.

Kolejnym elementem prognozy było wykazanie, czy proponowane w Programie działania mogą wpłynąć negatywnie - poprzez swoją specyfikę - na środowisko w najwrażliwszych jego elementach. W toku zawartej w prognozie analizy wskazano jako istotne problemy ochrony środowiska następujące zagadnienia, które poprzez różne powiązania można

odnieść do drogownictwa: zagrożenie dla ponadprzeciętnej na obszarze województwa warmińsko-mazurskiego różnorodności biologicznej związane z działalnością inwestycyjną, zagrożenie dla krajobrazu, lokalnie o bardzo wysokich walorach, związane z działalnością inwestycyjną, zagrożenie dla wód podziemnych o wysokim statusie ochrony na terenie woj. warmińsko-mazurskiego, związane z działalnością inwestycyjną oraz zagrożenie dla zdrowia ludzkiego wynikające z rozbudowy sieci dróg i rosnącego natężenia ruchu pojazdów, powodujących wzrost poziomu hałasu i zanieczyszczenia powietrza. W prognozie podano szereg przykładów negatywnych skutków działania dźwięku o niekorzystnych parametrach na zdrowie człowieka. Dla prowadzonej w prognozie analizy zasadnicze znaczenie miał jednak wniosek iż proponowane w Programie zadania nie będą skutkowały działaniami inwestycyjnymi powodującymi rozbudowę lub modernizację istniejącej sieci dróg na terenie województwa. Wdrożenie założeń projektowanego Programu nie będzie więc przyczyną powstania (bezpośrednich, pośrednich, ani wtórnych) oddziaływań mających negatywny wpływ na najbardziej wrażliwe elementy lokalnego środowiska.

Kluczowym elementem prognozy jest wskazanie przewidywanych znaczących oddziaływań projektowanego dokumentu na poszczególne elementy środowiska. Analizę tę poprzedzono identyfikacją potencjalnych znaczących oddziaływań na środowisko, w odniesieniu do projektowanych działań o charakterze inwestycyjnym (infrastrukturalnym) Przyjęto, że działania prewencyjne (działania o charakterze „miękkim”) oraz przeglądy ekologiczne nie stanowią działań mogących wpłynąć negatywnie na środowisko. Do identyfikacji zadań znacząco oddziałujących na środowisko wykorzystano rozporządzenie *w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko*. Na podstawie przeprowadzonej analizy stwierdzono, że projektowany Program nie obejmuje zadań (skutkujących realizacją przedsięwzięć) mogących znacząco oddziaływać na środowisko. Wniosek ten był podstawą do odstąpienia od analizy wpływu planowanych zadań na poszczególne elementy środowiska.

Specyfika realizacyjna zadań proponowanych w Programie była podstawą do stwierdzenia braku (znaczących) kumulacji oddziaływań na środowisko. W układzie docelowym proponowane działania będą służyły obniżeniu poziomu dźwięku emitowanego z dróg do środowiska, co będzie miało pozytywne przełożenie na poziom hałasu ulegający kumulacji z hałasem z innych źródeł.

W prognozie wykazano, że proponowane działania nie będą przyczyną znaczących negatywnych oddziaływań na środowisko, a tym samym stwierdzono potrzeby wskazywania rozwiązań mających na celu zapobieganie, ograniczanie lub kompensację przyrodniczą oddziaływań na środowisko. Oddziaływania te będą miały niewielką skalę i znikomy stopień uciążliwości dla środowiska. Projektowany dokument, realizując wymogi przepisów ochrony środowiska, ma charakter pro-środowiskowy. W prognozie wykazano brak możliwości wystąpienia znaczących negatywnych oddziaływań na środowisko, a więc nie stwierdzono konieczności wskazywania rozwiązań alternatywnych dla proponowanych w projektowanym dokumencie. Podkreślono znaczącą rolę, jaką w realizacji założeń Programu będą spełniały miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego, w których należy uwzględniać zalecenia zawarte w Programie.

Nie wskazano luk wynikających z niedostatków techniki, czy współczesnej wiedzy, które spowodowały trudności w ustaleniu wpływu rozwiązań proponowanych w analizowanym dokumencie na środowisko. Jako narzędzie służące analizie skutków realizacji postanowień projektowanego dokumentu wskazano państwowy monitoring środowiska, o którym mowa w *Prawie ochrony środowiska*. Zgodnie z nim, oceny stanu akustycznego dokonuje się obowiązkowo m.in. dla dróg zaliczanych do mogących powodować negatywne oddziaływanie akustyczne na znacznych obszarach, sporządzając co 5 lat mapę akustyczną, a na tej podstawie - program ochrony przed hałasem (podlegający aktualizacji również co najmniej raz na pięć lat).

Analizowane odcinki dróg wojewódzkich przebiegają w całości w granicach administracyjnych miast, z których żadne nie jest położone w pobliżu granicy Państwa. Najbliższy granicy państwa odcinek Olecko - Elk - granica województwa, został w efekcie weryfikacji ustaleń mapy akustycznej wyłączony z zakresu programu. Nie stwierdza się więc możliwości wystąpienia skutków realizacji programu poza granicami Polski.

Reasumując, na podstawie przeprowadzonej w prognozie analizy uwzględniającej uwarunkowania środowiskowe w obszarach problemowych, nie stwierdzono możliwości wystąpienia znaczących negatywnych oddziaływań ustaleń projektowanego dokumentu na środowisko. Należy podkreślić, że wdrożenie zawartych w projektowanym Programie ochrony przed hałasem działań będzie służyło poprawie jakości klimatu akustycznego w otoczeniu dróg o wysokim natężeniu ruchu pojazdów, a tym samym przyczyni się do poprawy warunków życia ludzi zamieszkujących te tereny.

Spis tabel

Tabela 1. Zadania proponowane w <i>Projekcie Programu</i> ukierunkowane na przywrócenie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku.	7
Tabela 2. Porównanie spójności Projektu Programu z priorytetami RPO Warmia i Mazury na lata 2014-2020	9
Tabela 3. Odcinki dróg wojewódzkich objęte <i>Projektem Programu</i>	12
Tabela 4. Odcinki dróg krajowych objęte <i>Projektem Programu</i>	13
Tabela 5. Obszary Specjalnej Ochrony Ptaków	21
Tabela 6. Obszary Natura 2000 mające znaczenie dla Wspólnoty.	21
Tabela 7. Największe rezerwy przyrody w województwie warmińsko-mazurskim.	23
Tabela 8. Parki krajobrazowe w województwie warmińsko-mazurskim.....	24
Tabela 9. Największe użytki ekologiczne w województwie warmińsko-mazurskim.	25
Tabela 10. Zespoły przyrodniczo-krajobrazowe w woj. warmińsko-mazurskim.....	25
Tabela 11. Identyfikacja zadań o charakterze inwestycyjnym, proponowanych w Programie ochrony przed hałasem, mogących skutkować realizacją przedsięwzięć znacząco oddziałujących na środowisko.	35

Spis rycin

Ryc. 1. Odcinki dróg krajowych na terenie województwa warmińsko-mazurskiego powodujące przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu ^{[1] 2}	14
Ryc. 2. Rozmieszczenie głównych zbiorników wód podziemnych na terenie woj. warmińsko-mazurskiego ^[6]	16
Ryc. 3. Rozmieszczenie OSO i OZW na terenie woj. warmińsko-mazurskiego ^[5]	23

Materiały źródłowe

- [1] Projekt „Programu ochrony środowiska przed hałasem dla terenów poza aglomeracjami, położonych wzdłuż dróg krajowych oraz wojewódzkich terenie województwa warmińsko-mazurskiego, o obciążeniu ponad 3 mln pojazdów rocznie, których eksploatacja spowodowała negatywne oddziaływanie akustyczne w wyniku przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu określonych wskaźnikami L_{DWN} i L_N ” - INTERNOISE Marek Jucewicz, Gdańsk.
- [2] Projekt Regionalnego Programu Operacyjnego Warmia i Mazury na lata 2014-2020. Uchwała Zarządu Województwa Warmińsko-Mazurskiego Nr 22/227/14/IV z dnia 8 kwietnia 2014 r.
- [3] Plan gospodarki odpadami dla województwa warmińsko-mazurskiego na lata 2011-2016. Uchwała Nr XVIII/333/12 Sejmiku Województwa Warmińsko-Mazurskiego z dnia 19 czerwca 2012 r.
- [4] Kondracki J., Geografia regionalna Polski. Wyd. Naukowe PWN, Warszawa 2011.
- [5] Program ochrony środowiska województwa warmińsko-mazurskiego na lata 2011-2014 z uwzględnieniem perspektywy na lata 2015-2018. Uchwała Nr XVI/301/12 Sejmiku Województwa Warmińsko-Mazurskiego z dnia 24 kwietnia 2012 r.
- [6] Atlas zasobów zwykłych wód podziemnych i ich wykorzystanie w Polsce. Instytut Geologiczny. Warszawa, Wydawnictwo Geologiczne 1977.

- [7] Hołdyński Cz. (Red.) Siedliska i gatunki Natura 2000. Raport z inwentaryzacji przyrodniczej przeprowadzonej w lasach RDLP w Olsztynie i części RDLP w Białymstoku w latach 2006-2008. Wyd. Mantis. Olsztyn 2010.
- [8] Dębowski i in., 2004, Ichtiofauna dorzecza Pasłęki, Roczniki nauk. PZW: 17:5-33, Warszawa.
- [9] Nowakowski i in., 2006, Ptaki Olsztyna. Prac. Wyd. Elset, Olsztyn.
- [10] http://bip.olsztyn.rdos.gov.pl/index.php?option=com_content&view=category&layout=blog&id=50&Itemid=77
- [11] Raport o stanie środowiska województwa warmińsko-mazurskiego w 2012 roku. Biblioteka Monitoringu Środowiska. Olsztyn, 2013.
- [12] Centralny Instytut Ochrony Pracy. Archiwum Internetowe (archiwum.ciop.pl).
- [13] Korczak C. Znaczenie hałasu w środowisku – II Koszalińska Konferencja Naukowo-Techniczna „Hałas - Zdrowie - Profilaktyka”, Kołobrzeg 29-30 września 1997 r. str. 7-9.
- [14] Matuszkiewicz J.M., 1993, Krajobrazy roślinne i regiony geobotaniczne Polski, Prace Geograficzne IGiPZ PAN.
- [15] Rąkowski G. (Red.) Rezerваты przyrody w Polsce Północnej. Instytut Ochrony Środowiska, Warszawa 2005.
- [16] Herpetofauna Polski. <http://www.biol.uni.wroc.pl/herp/>
- [17] Ocena roczna jakości powietrza w województwie warmińsko-mazurskim za rok 2013. Wydział Monitoringu WIOŚ w Olsztynie. Olsztyn, kwiecień 2014.
- [18] Strategia rozwoju społeczno-gospodarczego województwa warmińsko-mazurskiego do roku 2025. Zarząd Woj. Warmińsko-Mazurskiego. Olsztyn, czerwiec 2013.
- [19] Polityka Ekologiczna Państwa w latach 2009-2012 z perspektywą do roku 2016. Min. Środowiska. Warszawa, 2008.

Spis aktów prawnych

1. Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. - Prawo ochrony środowiska (tj. Dz. U. z 2013 r. poz. 1232, z późn. zm.)
2. Ustawa z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (tj. Dz. U. z 2013 r. poz. 1235, z późn. zm.)
3. Ustawa z dnia 18 lipca 2001 r. - Prawo wodne (tj. Dz. U. z 2012 r. poz. 145, z późn. zm.)
4. Ustawa z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (tj. Dz. U. z 2013 r. poz. 627, z późn. zm.)
5. Ustawa z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (Dz. U. z 2013 r. poz. 21)
6. Ustawa z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (tj. Dz. U. z 2012 r., poz. 647, z późn. zm.)
7. Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. Nr 213, poz. 1397, z późn. zm.)
8. Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (tj. Dz. U. z 2014 r. poz. 112)
9. Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 24 sierpnia 2012 r. w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu (Dz. U. z 2012 r., poz. 1031)
10. Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 26 stycznia 2010 r. w sprawie wartości odniesienia dla niektórych substancji w powietrzu (Dz. U. Nr 16, poz. 87)

11. Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 13 kwietnia 2010 r. w sprawie siedlisk przyrodniczych oraz gatunków będących przedmiotem zainteresowania Wspólnoty a także kryteriów wyboru obszarów kwalifikujących się do uznania i wyznaczenia jako obszary Natura 2000 (Dz. U. Nr 77, poz. 510)
12. Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 12 stycznia 2011 r. w sprawie obszarów specjalnej ochrony ptaków (Dz. U. Nr 25, poz. 133), z załącznikami
13. Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2001/42/WE z dnia 27 czerwca 2001 r. w sprawie oceny wpływu niektórych planów i programów na środowisko (Dz. Urz. WE L 197 z 21.07.2001 r.)
14. Dyrektywa 2002/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 25 czerwca 2002 r. odnosząca się do oceny i zarządzania poziomem hałasu w środowisku (Dz. Urz. WE L 189 z 18.07.2002 r.)
15. Dyrektywa Rady 92/43/EWG z dnia 21 maja 1992 r. w sprawie ochrony siedlisk naturalnych oraz dzikiej fauny i flory (Dz. Urz. WE L 206 z 22.07.1992 r., z późn. zm.), tzw. Dyrektywa Siedliskowa
16. Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2000/60/WE z dnia 23 października 2000 r. ustanawiająca ramy wspólnotowego działania w dziedzinie polityki wodnej (Dz. Urz. UE L z 22.12.2000 r.), tzw. Ramowa Dyrektywa Wodna
17. Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2011/92/UE z dnia 13 grudnia 2011 r. w sprawie oceny skutków wywieranych przez niektóre przedsięwzięcia publiczne i prywatne na środowisko (Dz. Urz. UE L 26 z 28.01.2012 r.)
18. Dyrektywa Rady 92/43/EWG z dnia 21 maja 1992 r. w sprawie ochrony siedlisk naturalnych oraz dzikiej fauny i flory (Dz. Urz. WE L 206 z 22.07.1992 r., z późn. zm.)
19. Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/147/WE z dnia 30 listopada 2009 r. w sprawie ochrony dzikiego ptactwa (wcześniej Dyrektywa Rady 79/409/EWG z dnia 2 kwietnia 1979 r. w sprawie ochrony dzikiego ptactwa; Dz. Urz. WE L 103 z 25.04.1979 r., z późn. zm.)
20. Dyrektywa Rady 70/157/EWG z dnia 6 lutego 1970 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do dopuszczalnego poziomu hałasu i układu wydechowego pojazdów silnikowych (Dz. Urz. L 42)
21. Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 97/24/WE z dnia 17 czerwca 1997 r. w sprawie niektórych części i właściwości dwu- lub trzykołowych pojazdów silnikowych (Dz. Urz. L 226)
22. Dyrektywa 2001/43/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 17 czerwca 2001 r. zmieniająca dyrektywę 92/23/EWG, odnosząca się do opon pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz ich instalowania (Dz. Urz. L 211).