

Uchwała Nr XXXV/780/18
Sejmiku Województwa Warmińsko-Mazurskiego

z dnia 27 marca 2018 r.

w sprawie przyjęcia projektu Aktualizacji „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 LDWN i LN” określonego uchwałą Nr III/42/14 Sejmiku Województwa Warmińsko-Mazurskiego z dnia 30 grudnia 2014 r. - w zakresie dróg wojewódzkich oraz przyjęcia Prognozy oddziaływania na środowisko ww. Aktualizacji Programu.

Na podstawie art. 18 pkt 20 ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie województwa (Dz.U. 2017 poz. 2096, ze zm.), art. 119 ust. 1, 2 i 2a ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz.U. z 2017 r. poz. 519, ze zm.) oraz w zw. 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 2017 r. poz. 1405, ze zm.) uchwała się, co następuje:

§ 1. Przyjmuje się projekt Aktualizacji „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 ”, określonego uchwałą Nr III/42/14 Sejmiku Województwa Warmińsko-Mazurskiego z dnia 30 grudnia 2014 r. – w zakresie dróg wojewódzkich, w brzmieniu stanowiącym załącznik nr 1 do niniejszej uchwały oraz Prognozę oddziaływania na środowisko ww. Aktualizacji Programu w brzmieniu stanowiącym załącznik nr 2 do niniejszej uchwały.

§ 2. 1. Projekt Aktualizacji 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 2017 r. poz. 1405, ze 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 2017 r. poz. 1405, ze zm.).

3. Akceptuje się wzór treści informacji podawanej do publicznej wiadomości o przystąpieniu przez Sejmik Województwa Warmińsko-Mazurskiego do opracowywania oraz do strategicznej oceny oddziaływania na środowisko projektu Aktualizacji „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 ”, określonego uchwałą Nr III/42/14 Sejmiku Województwa Warmińsko-Mazurskiego z dnia 30 grudnia 2014 r. – w zakresie dróg wojewódzkich, a także o możliwości i trybie udziału społeczeństwa w postępowaniu, którego przedmiotem jest opracowanie ww. Aktualizacji Programu, w brzmieniu stanowiącym załącznik nr 3 do niniejszej uchwały.

4. Akceptuje się wzór treści ogłoszenia - zaproszenia na spotkania konsultacyjne organizowane przez Sejmik Województwa Warmińsko-Mazurskiego, dotyczące projektu Aktualizacji „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 ” określonego uchwałą Nr III/42/14 Sejmiku Województwa Warmińsko-Mazurskiego z dnia 30 grudnia 2014 r. – w zakresie dróg wojewódzkich oraz Prognozy oddziaływania na środowisko ww. Aktualizacji Programu, w brzmieniu stanowiącym załącznik nr 4 do niniejszej uchwały.

§ 3. Wykonanie uchwały powierza się Marszałkowi Województwa Warmińsko-Mazurskiego.

§ 4. Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

Przewodniczący Sejmiku Województwa
Warmińsko-Mazurskiego

Jan Bobek

SEJMIK WOJEWÓDZTWA WARMIŃSKO-MAZURSKIEGO



Aktualizacja

„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 LDWN i LN”

- w zakresie dróg wojewódzkich

OLSZTYN, 2018 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



Nadzór merytoryczny:

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

SPIS TREŚCI

1.	CZĘŚĆ OPISOWA.....	6
1.1.	OPIS OBSZARU OBJĘTEGO ZAKRESEM AKTUALIZACJI PROGRAMU	6
1.2.	PODANIE NARUSZEŃ DOPUSZCZALNYCH POZIOMÓW HAŁASU W ŚRODOWISKU WRAZ Z PODANIEM ZAKRESU NARUSZENIA	11
1.3.	WYSZCZEGÓLNIENIE PODSTAWOWYCH KIERUNKÓW I ZAKRESU DZIAŁAŃ NIEZBĘDNYCH DO PRZYWRÓCENIA DOPUSZCZALNYCH POZIOMÓW HAŁASU W ŚRODOWISKU.....	13
1.4.	TERMIN REALIZACJI AKTUALIZACJI PROGRAMU, W TYM TERMINY REALIZACJI POSZCZEGÓLNYCH ZADAŃ	20
1.5.	KOSZTY REALIZACJI AKTUALIZACJI PROGRAMU W TYM KOSZTY REALIZACJI POSZCZEGÓLNYCH ZADAŃ	21
1.6.	ŹRÓDŁA FINANSOWANIA AKTUALIZACJI PROGRAMU	22
1.7.	WSKAZANIE RODZAJÓW INFORMACJI I DOKUMENTÓW WYKORZYSTANYCH DO KONTROLI I DOKUMENTOWANIA REALIZACJI AKTUALIZACJI PROGRAMU.....	23
2.	CZĘŚĆ WYSZCZEGÓLNIAJĄCA OGRANICZENIA I OBOWIĄZKI WYNIKAJĄCE Z REALIZACJI AKTUALIZACJI PROGRAMU.....	24
2.1.	ORGANY ADMINISTRACJI WŁAŚCIWE W SPRAWACH PRZEKAZYWANIA ORGANOWI PRZYJMUJĄCEMU PROGRAM INFORMACJI O WYDAWANYCH DECYZJACH, KTÓRYCH USTALENIA ZMIERZAJĄ DO OSIĄGNIĘCIA CELÓW PROGRAMU	24
2.2.	ORGANY ADMINISTRACJI WŁAŚCIWE W SPRAWACH WYDAWANIA AKTÓW PRAWA MIEJSCOWEGO	26
2.3.	ORGANY ADMINISTRACJI WŁAŚCIWE W SPRAWACH MONITOROWANIA REALIZACJI AKTUALIZACJI PROGRAMU LUB ETAPÓW AKTUALIZACJI PROGRAMU	26
2.4.	PODMIOTY KORZYSTAJĄCE ZE ŚRODOWISKA I ICH OBOWIĄZKI.....	31
3.	UZASADNIENIE ZAKRESU OKREŚLONYCH ZAGADNIĘŃ	32
3.1.	DANE I WNIOSKI WYNIKAJĄCE ZE SPORZĄDZONYCH MAP AKUSTYCZNYCH	32
3.2.	OCENA REALIZACJI POPRZEDNIEGO PROGRAMU.....	40
3.3.	ANALIZA MATERIAŁÓW, DOKUMENTÓW I PUBLIKACJI WYKORZYSTANYCH DO OPRACOWANIA AKTUALIZACJI PROGRAMU	48
3.3.1.	LOKALNE DOKUMENTY STRATEGICZNE	48
3.3.2.	PRZEPISY PRAWA, W TYM PRAWA MIEJSCOWEGO, MAJĄCE WPŁYW NA STAN AKUSTYCZNY ŚRODOWISKA.....	54
3.4.	NOWE I DOSTĘPNE TECHNIKI I TECHNOLOGIE W ZAKRESIE OGRANICZANIA HAŁASU.....	59
3.5.	KSZTAŁTOWANIE PRZESTRZENI W OTOCZENIU ŹRÓDEŁ HAŁASU – PLANOWANIE PRZESTRZENNE.....	67
3.6.	WSKAŹNIKI I METODY OCENY HAŁASU STOSOWANE PRZY OPRACOWANIU AKTUALIZACJI PROGRAMU	70
4.	WNIOSKI I PODSUMOWANIE.....	71
5.	ZAŁĄCZNIKI GRAFICZNE	73
6.	STRESZCZENIE W JĘZYKU NIESPECJALISTYCZNYM	94

Wyjaśnienie skrótów używanych w opracowaniu:

Skrót	Wyjaśnienie
dB	Decybel – jednostka poziomu hałasu
Aktualizacja Programu (Aktualizacja)	Aktualizacja „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 LDWN i LN”
Program (poprzedni 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” – określony uchwałą Nr III/42/14 Sejmiku Województwa Warmińsko-Mazurskiego z dnia 30 grudnia 2014 r.
LDWN	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.
LN	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 2017 r. poz. 519 z późn. zm.)
Dyrektywa (Dyrektywa END)	Dyrektywa 2002/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady Unii Europejskiej z dnia 25 czerwca 2002 r.
RDOŚ	Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska w Olsztynie
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 2017 r., poz. 1405 z późn. zm.)
WIOŚ	Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Olsztynie
PMŚ	Państwowy Monitoring Środowiska
SUiKZP	Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego
MPZP	Miejskowy 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
Zadanie/ Działanie	Określony w Programie sposób ograniczenia nadmiernego hałasu

INFORMACJE WPROWADZAJĄCE

W myśl art. 119 ust. 1 ustawy *Poś*, dla terenów, na których poziom hałasu przekracza poziom dopuszczalny, tworzy się programy ochrony środowiska przed hałasem, których celem jest dostosowanie poziomu hałasu do dopuszczalnego.

Natomiast zgodnie z art. 119 ust. 6 *Poś* program ochrony środowiska przed hałasem, aktualizuje się co najmniej raz na pięć lat, a także w przypadku wystąpienia okoliczności uzasadniających zmianę planu lub harmonogramu realizacji.

Powyższy obowiązek został wprowadzony do ustawy *Poś* poprzez implementację *Dyrektywy 2002/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady Unii Europejskiej z dnia 25 czerwca 2002 r. odnoszącej się do oceny i zarządzania poziomem hałasu w środowisku*.

Merytoryczną podstawą niniejszego opracowania są mapy akustyczne, przedłożone Marszałkowi Województwa Warmińsko-Mazurskiego w 2017 r. przez Zarząd Dróg Wojewódzkich w Olsztynie, a opracowane przez firmę *Pracownia Hałasu Wojciech Babicz, Radosław Jeżyna s.c.*, wykonane w ramach zadania „Wykonanie okresowego pomiaru i analizy hałasu komunikacyjnego oraz sporządzenie map akustycznych dla dróg wojewódzkich na terenie województwa warmińsko – mazurskiego, o natężeniu ruchu powyżej 3 mln pojazdów rocznie”.

Ze względu na brak nowych map akustycznych dla dróg krajowych, Aktualizacja nie obejmuje swoim zakresem odcinków dróg zarządzanych przez GDDKiA, objętych poprzednim Programem. W związku z powyższym, zarządca dróg krajowych zobowiązany jest do realizacji działań wynikających z poprzedniego Programu ochrony środowiska przed hałasem.

Głównym celem Aktualizacji Programu jest wskazanie działań, których konsekwentna realizacja spowoduje dostosowanie poziomu hałasu do dopuszczalnego, na terenach, na których nastąpiły przekroczenia obowiązujących norm oraz zapobieganie powstawaniu nowych rejonów konfliktów akustycznych.

Aktualizacja Programu swoim zakresem obejmuje wszystkie odcinki dróg wojewódzkich na terenie województwa warmińsko-mazurskiego, po których przejeżdża ponad 3 mln pojazdów rocznie, w otoczeniu których występują przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu wyrażonych wskaźnikami LDWN i LN wskazane w mapie akustycznej z 2017 roku.

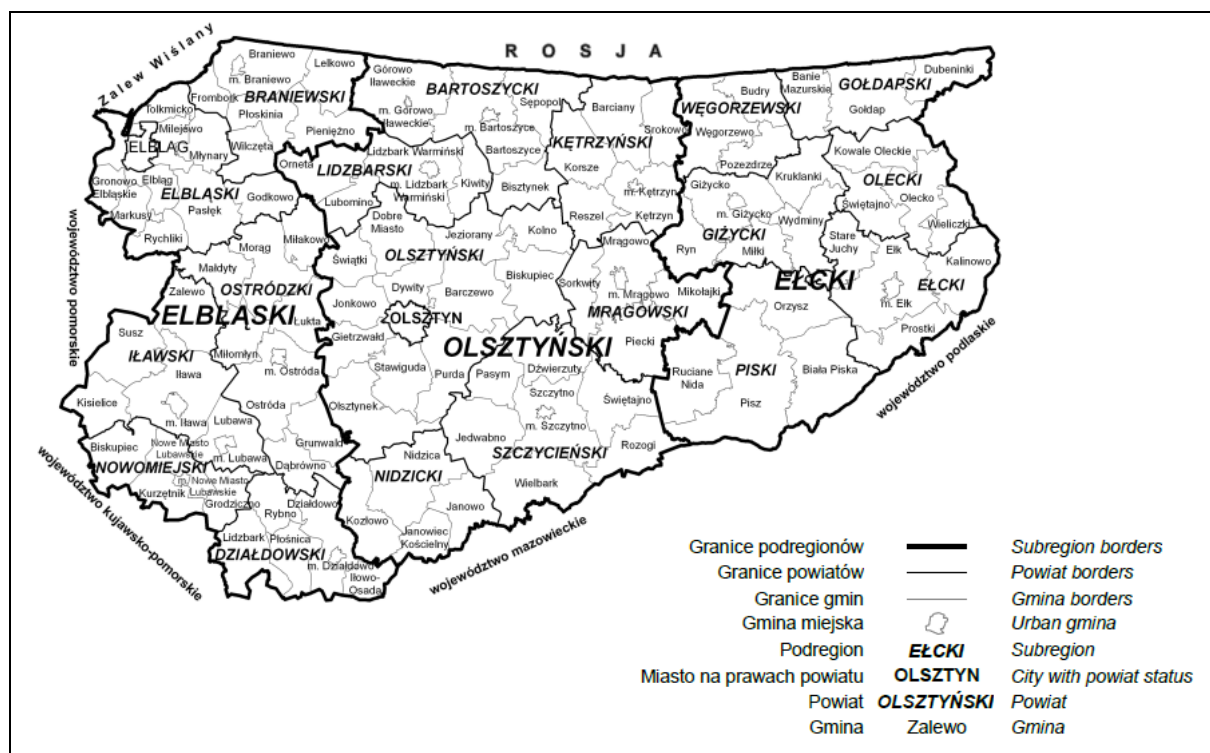
Przeanalizowano również działania zawarte w poprzednim Programie, określonym uchwałą Nr III/42/14 Sejmiku Województwa Warmińsko-Mazurskiego z dnia 30 grudnia 2014 r. oraz dokonano ich oceny zgodnie z przyjętą metodyką realizacji Aktualizacji Programu.

1. CZĘŚĆ OPISOWA

1.1. Opis obszaru objętego zakresem Aktualizacji Programu

Województwo warmińsko-mazurskie położone jest w północno-wschodniej części kraju i obejmuje obszar 24 173,47 km² i liczy 1 437 812 mieszkańców. Siedzibą władz Samorządu Województwa jest Olsztyn. Jest to czwarte województwo pod względem powierzchni w kraju i przedostatnie pod względem gęstości zaludnienia (ok. 60 osób / km²).

Rysunek 1 Województwo warmińsko-mazurskie



Źródło: olsztyn.stat.gov.pl

Województwo warmińsko-mazurskie graniczy z:

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

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

Charakterystyczne dla przyrody regionu są tereny leśne oraz jeziora. Do głównych kompleksów leśnych zaliczyć należy Puszcę Borecką, Napiwodzko-Ramucką, Piską, Nidzicką, Romincką oraz Lasy Ławskie. Połowa z dziesięciu największych jezior w Polsce znajduje się na terenie województwa warmińsko-mazurskiego, w tym dwa największe – Śniardwy i Mamry. Bogactwo środowiska naturalnego idzie w parze z wysokim poziomem czystości powietrza. Przyrodnicze tereny chronione zajmują niemal połowę powierzchni województwa. Wyodrębniono osiem parków krajobrazowych, z czego pięć leżących w całości na terenie województwa (Mazurski, Puszczy Rominckiej, Wzgórz Dylewskich, Welski i Wysoczyzny Elbląskiej) i trzy znajdujące się tylko częściowo na terenie województwa (Pojezierza Ławskiego, Brodnicki, Górznieńsko-Lidzbarski).

Wiodącą gałęzią gospodarki województwa pozostaje od lat rolnictwo. Plony rolnicze należą do największych w kraju. Pozostałe gałęzie to m.in.: przemysł spożywczy, meblarski, elektrotechniczny, odzieżowy i oponiarski (fabryka Michelin w Olsztynie).

Pomimo, iż gęstość linii kolejowych w województwie warmińsko-mazurskim należy do najniższych w Polsce, to kolej zapewnia dobre połączenia między największymi miastami regionu i obwodem kaliningradzkim.

Przez województwo przebiega szereg dróg, w tym m.in.:

- 1) międzynarodowe – E77 (na drogach krajowych nr: 7, 22 i 54), E28 (na drodze krajowej nr 7).
- 2) ekspresowe: S7, S16, S22, S51.
- 3) krajowe nr: 7, 15, 16, 22, 51, 53, 54, 57, 58, 59, 63, 65.
- 4) wojewódzkie nr: 503, 504, 505, 506, 507, 508, 509, 510, 511, 512, 513, 515, 519, 520, 521, 522, 526, 527, 528, 530, 531, 536, 537, 538, 541, 542, 544, 545, 590, 591, 592, 593, 594, 595, 596, 598, 600, 601, 604, 609, 610, 642, 643, 650, 651, 652, 653, 655, 656, 661, 667.

Sieć dróg województwa zapewnia dobrą komunikację wewnętrzną oraz międzywojewódzką. Szczególne znaczenie mają drogi krajowe nr 7 (oraz S7) relacji Gdańsk - Olsztynek - Nidzica - Warszawa, nr 16 relacji Ława - Olsztyn - Augustów oraz nr 51 relacji Olsztynek - Olsztyn – Bezledy (przejście graniczne).

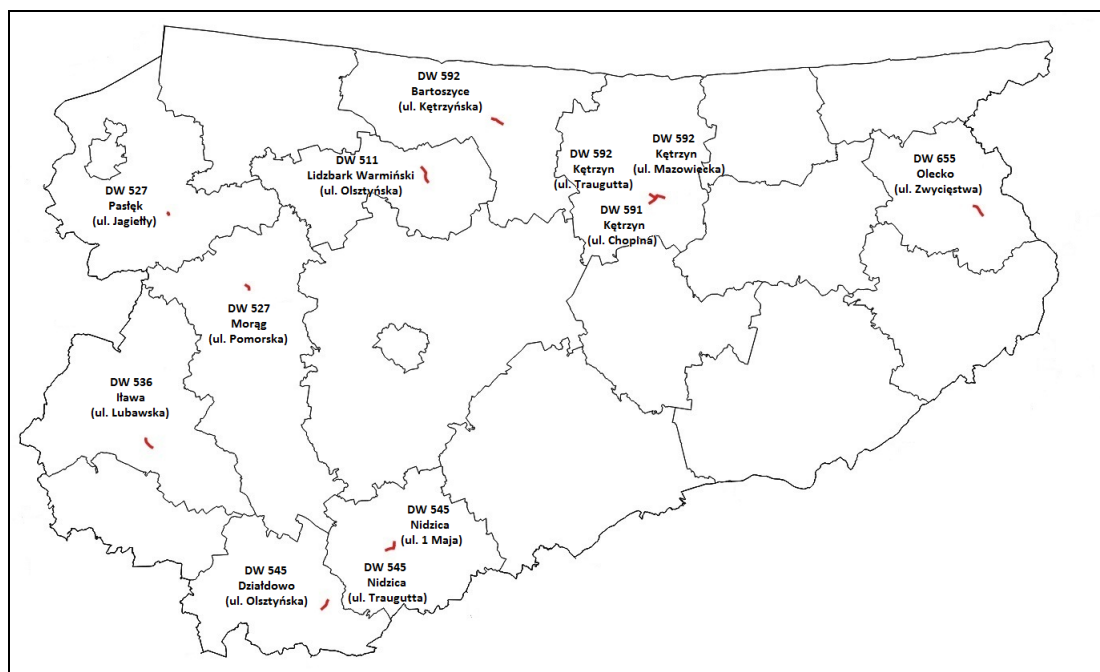
Obszary objęte zakresem niniejszej Aktualizacji Programu znajdują się w bezpośrednim sąsiedztwie dróg wojewódzkich o natężeniu ruchu powyżej 3 mln pojazdów rocznie, których zestawienie przedstawiono w Tabeli 1.

Tabela 1. Zestawienie odcinków dróg wojewódzkich objętych zakresem Aktualizacji Programu

Droga wojewódzka	Kilometraż		Opis odcinka	Długość odcinka [km]
	początkowy [km]	końcowy [km]		
511	29+749	33+590	Lidzbark Warmiński, ul. Olsztyńska	3,841
527	30+135	30+551	Pasłęk, ul. Jagiełły	0,416
527	57+649	58+933	Morąg, ul. Pomorska	1,284
536	0+000	2+571	Iława, ul. Lubawska	2,571
545	0+000	2+222	Działdowo, ul. Olsztyńska	2,222
545	21+098	22+827	Nidzica, ul. Traugutta	1,729
545	22+827	24+261	Nidzica, ul. 1 Maja	1,434
591	31+180	33+753	Kętrzyn, ul. Chopina	2,573
592	0+000	2+707	Bartoszyce, ul. Kętrzyńska	2,707
592	42+726	44+295	Kętrzyn, ul. Traugutta	1,569
592	44+295	45+984	Kętrzyn, ul. Mazowiecka	1,689
655	50+131	52+655	Olecko, ul. Zwycięstwa	2,524

Łączna długość dróg wojewódzkich objętych zakresem map akustycznych, a także Aktualizacji Programu, wynosi 24,559 km. Lokalizacja powyższych odcinków drogowych (kolor czerwony) przedstawiona została na rysunku poniżej.

Rysunek 2. Lokalizacja odcinków dróg wojewódzkich objętych zakresem map akustycznych



Źródło: „Wykonanie okresowego pomiaru i analizy hałasu komunikacyjnego oraz sporządzenie map akustycznych dla dróg wojewódzkich na terenie województwa warmińsko – mazurskiego, o natężeniu ruchu powyżej 3 mln pojazdów rocznie”

Poniżej przedstawiono szczegółowy opis obszarów objętych niniejszym opracowaniem.

1) Odcinek DW 511 od km 29+749 do km 33+590 (Lidzbark Warmiński, ul. Olsztyńska)

Przedmiotowy odcinek drogi wojewódzkiej nr 511 od km 29+749 do km 33+590 zlokalizowany jest w powiecie lidzbarskim i przebiega przez teren miasta Lidzbark Warmiński. Rozpatrywany odcinek biegnie od granicy miasta kolejno ulicami: Dąbrowskiego oraz Olsztyńską do skrzyżowania z drogą krajową nr 51. W przeważającej części, w jego sąsiedztwie zlokalizowana jest zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna, wielorodzinna, mieszkaniowo-usługowa oraz produkcyjno-handlowo-usługowa.

2) Odcinek DW 527 od km 30+135 do km 30+551 (Pastęk, ul. Jagiełły)

Przedmiotowy odcinek drogi wojewódzkiej nr 527 od km 30+135 do km 30+551 zlokalizowany jest w powiecie elbląskim i przebiega przez teren miasta Pastęk. Analizowany odcinek biegnie od skrzyżowania z ul. Zamkową kolejno ulicami: Wojska Polskiego, Władysława Jagiełły oraz Bohaterów Westerplatte do skrzyżowania z ul. Piłsudskiego. W jego bezpośrednim sąsiedztwie dominuje zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna oraz mieszkaniowo-usługowa. W pobliżu występują również obiekty oświaty oraz tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej.

3) Odcinek DW 527 od km 57+649 do km 58+933 (Morąg, ul. Pomorska)

Przedmiotowy odcinek drogi wojewódzkiej nr 527 od km 57+649 do km 58+933 zlokalizowany jest w powiecie ostródzkim i przebiega przez teren miasta Morąg. Analizowany odcinek biegnie od skrzyżowania z ul. 3 Maja kolejno ulicami: Dąbrowskiego, Curie-Skłodowskiej i Kasprowicza, Plac Jana Pawła II, Krzywą, Pomorską oraz Wróblewskiego do granicy miasta. W jego bezpośrednim sąsiedztwie dominuje zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna oraz mieszkaniowo-usługowa. W pobliżu występują również obiekty oświaty oraz tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej.

4) Odcinek DW 536 od km 0+000 do km 2+571 (Iława, ul. Lubawska)

Przedmiotowy odcinek drogi wojewódzkiej nr 536 od km 0+000 do km 2+571 zlokalizowany jest w powiecie iławskim i przebiega przez teren miasta Iława. Analizowany odcinek biegnie od skrzyżowania z drogą krajową nr 16 kolejno ulicami: Grunwaldzką, Wyszyńskiego oraz Lubawską do granicy miasta. W jego bezpośrednim sąsiedztwie dominuje zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna oraz mieszkaniowo-usługowa. W pobliżu występują również obiekty oświaty oraz tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej.

5) Odcinek DW 545 od km 0+000 do km 2+222 (Działdowo, ul. Olsztyńska)

Przedmiotowy odcinek drogi wojewódzkiej nr 545 od km 0+000 do km 2+222 zlokalizowany jest w powiecie działdowskim i przebiega przez teren miasta Działdowo. Analizowany odcinek biegnie od skrzyżowania z ul. Męczenników ulicą Olsztyńską do granicy miasta. W jego bezpośrednim sąsiedztwie dominuje zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna, mieszkaniowo-usługowa, jednorodzinna oraz tereny ogródków działkowych.

6) Odcinek DW 545 od km 21+098 do km 22+827 (Nidzica, ul. Traugutta)

Przedmiotowy odcinek drogi wojewódzkiej nr 545 od km 21+098 do km 22+827 zlokalizowany jest w powiecie nidzickim i przebiega przez teren miasta Nidzica. Analizowany odcinek biegnie od skrzyżowania z drogą krajową nr 7 kolejno ulicami: Działdowską oraz Traugutta do skrzyżowania z ul. 1 Maja. W jego bezpośrednim sąsiedztwie dominuje zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna, jednorodzinna oraz mieszkaniowo-usługowa. W pobliżu występują również tereny rekreacyjno-wypoczynkowe.

7) Odcinek DW 545 od km 22+827 do km 24+261 (Nidzica, ul. 1 Maja)

Przedmiotowy odcinek drogi wojewódzkiej nr 545 od km 22+827 do km 24+261 zlokalizowany jest w powiecie nidzickim i przebiega przez teren miasta Nidzica. Analizowany odcinek biegnie od skrzyżowania z ul. Traugutta kolejno ulicami: 1 Maja oraz Al. Sprzymierzonych. W jego bezpośrednim sąsiedztwie występuje zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna, wielorodzinna oraz mieszkaniowo-usługowa. W pobliżu zlokalizowane są również pojedyncze tereny rekreacyjno-wypoczynkowe oraz obiekty oświaty.

8) Odcinek DW 591 od km 31+180 do km 33+753 (Kętrzyn, ul. Chopina)

Przedmiotowy odcinek drogi wojewódzkiej nr 591 od km 31+180 do km 33+753 zlokalizowany jest w powiecie kętrzyńskim i przebiega przez teren miasta Kętrzyn. Analizowany odcinek biegnie od skrzyżowania z ul. Mazowiecką kolejno ulicami: Pocztową, Dworcową, Chopina oraz Bydgoską do granicy miasta. W jego bezpośrednim sąsiedztwie występuje zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna, wielorodzinna oraz mieszkaniowo-usługowa. W pobliżu występują również tereny usług oświaty.

9) Odcinek DW 592 od km 0+000 do km 2+707 (Bartoszyce, ul. Kętrzyńska)

Przedmiotowy odcinek drogi wojewódzkiej nr 592 od km 0+000 do km 2+707 zlokalizowany jest w powiecie bartoszyckim i przebiega przez teren miasta Bartoszyce. Analizowany odcinek biegnie od skrzyżowania z drogą krajową nr 51 kolejno ulicami: Bohaterów Warszawy oraz Kętrzyńską do granicy miasta. W jego bezpośrednim sąsiedztwie występuje zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna,

wielorodzinna oraz mieszkaniowo-usługowa. W pobliżu występują również tereny usług oświaty.

10) Odcinek DW 592 od km 42+726 do km 44+295 (Kętrzyn, ul. Traugutta)

Przedmiotowy odcinek drogi wojewódzkiej nr 592 od km 42+726 do km 44+295 zlokalizowany jest w powiecie kętrzyńskim i przebiega przez teren miasta Kętrzyn. Analizowany odcinek biegnie od Ronda Księdza Wojciecha Rogaczewskiego kolejno ulicami: Daszyńskiego, Plac Grunwaldzki oraz Traugutta do skrzyżowania z ul. Pocztową. W jego bezpośrednim sąsiedztwie dominuje zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna oraz mieszkaniowo-usługowa. W pobliżu występują również tereny usług oświaty.

11) Odcinek DW 592 od km 44+295 do km 45+984 (Kętrzyn, ul. Mazowiecka)

Przedmiotowy odcinek drogi wojewódzkiej nr 592 od km 44+295 do km 45+984 zlokalizowany jest w powiecie kętrzyńskim i przebiega w większości przez teren miasta Kętrzyn. Analizowany odcinek biegnie od skrzyżowania z ul. Pocztową ulicą Mazowiecką, kończąc swój bieg w miejscowości Kruszewiec. W jego bezpośrednim sąsiedztwie występuje zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna, wielorodzinna oraz mieszkaniowo-usługowa.

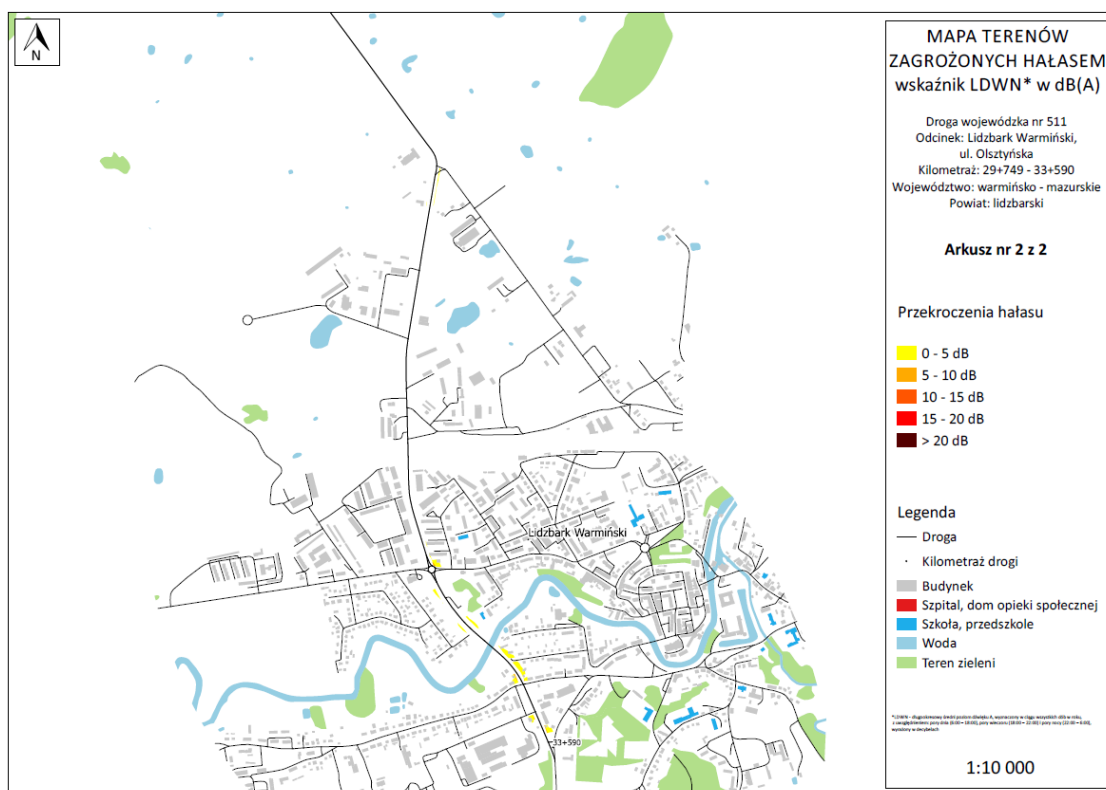
12) Odcinek DW 655 od km 50+131 do km 52+655 (Olecko, ul. Zwycięstwa)

Przedmiotowy odcinek drogi wojewódzkiej nr 655 od km 50+131 do km 52+655 zlokalizowany jest w powiecie oleckim i przebiega przez teren miasta Olecko. Analizowany odcinek biegnie od skrzyżowania z ul. Wojska Polskiego kolejno ulicami: Aleją Zwycięstwa, oraz ul. Kościuszki do granicy miasta. W jego bezpośrednim sąsiedztwie występuje zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna, wielorodzinna, mieszkaniowo-usługowa oraz tereny ogródków działkowych. W pobliżu występują także tereny usług oświaty.

1.2. Podanie naruszeń dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku wraz z podaniem zakresu naruszenia

Wykonane w 2017 roku przez Zarząd Dróg Wojewódzkich w Olsztynie mapy akustyczne, obrazują zagrożenie środowiska hałasem, wykorzystując dla oceny dokuczliwości hałasu wskaźnik LDWN oraz dla oceny zakłócenia snu wskaźnik LN. 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 LDWN i LN.

Rysunek 3. Przykład mapy terenów zagrożonych hałasem



Źródło: „Wykonanie okresowego pomiaru i analizy hałasu komunikacyjnego oraz sporządzenie map akustycznych dla dróg wojewódzkich na terenie województwa warmińsko – mazurskiego, o natężeniu ruchu powyżej 3 mln pojazdów rocznie”

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

- 0 – 5 dB,
- 5 – 10 dB,
- 10 – 15 dB,
- 15 – 20 dB,
- powyżej 20 dB

W Tabeli 2 zestawiono tabelarycznie wyniki analiz map akustycznych 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 2. Naruszenia dopuszczalnych poziomów hałasu

Droga wojewódzka	Kilometraż		Opis odcinka	Zakres przekroczeń wg mapy akustycznej [dB]		Zakres wartości wskaźnika M	
	początkowy [km]	końcowy [km]		Wskaźnik LDWN	Wskaźnik LN	Wskaźnik LDWN	Wskaźnik LN
511	29+749	33+590	Lidzbark Warmiński, ul. Olsztyńska	0-5*	0-5	0-1***	-
527	30+135	30+551	Pastętk, ul. Jagielły	0-5*	0	0-1**	-
527	57+649	58+933	Morąg, ul. Pomorska	0-5*	0-5	0-10	0-5
536	0+000	2+571	Iława, ul. Lubawska	0-10	0-10	0-5	0-5
545	0+000	2+222	Działdowo, ul. Olsztyńska	0-5*	0-5	0-1**	-
545	21+098	22+827	Nidzica, ul. Traugutta	0-5	0-5	0-5	0-5
545	22+827	24+261	Nidzica, ul. 1 Maja	0-5	0-5	0-1	0-1
591	31+180	33+753	Kętrzyn, ul. Chopina	0-5*	0-5	0-5	0-1***
592	0+000	2+707	Bartoszyce, ul. Kętrzyńska	0-5*	0-5	0-1	0-1
592	42+726	44+295	Kętrzyn, ul. Traugutta	0-10	0-10	0-10	0-10
592	44+295	45+984	Kętrzyn, ul. Mazowiecka	0-5	0-5	0-5	-
655	50+131	52+655	Olecko, ul. Zwycięstwa	0-5	-	0-1**	-

* - przekroczenia wykraczające nieznacznie powyżej 5 dB, występują na granicy terenu od strony pasa drogowego

** - zakresem przekroczeń objęty jest tylko jeden budynek

*** - zakresem przekroczeń objętych jest od 2 do 5 budynków

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

W toku analiz przedstawionych map akustycznych, wyszczególniono kilka podstawowych problemów, które mają wpływ na wysokość poziomu hałasu w otoczeniu dróg wojewódzkich objętych zakresem niniejszej Aktualizacji Programu.

Do podstawowych problemów należą:

- nieprzestrzeganie dopuszczalnych prędkości na obszarach zabudowanych,
- duży udział pojazdów ciężkich w ruchu,
- ogólne zwiększenie liczby pojazdów uczestniczących w ruchu,
- lokalizacja terenów zabudowy jednorodzinnej (są to tereny o najbardziej rygorystycznych poziomach dopuszczalnych) w bezpośrednim sąsiedztwie dróg wojewódzkich.

Ponieważ dla obszarów, dla których uchwalono miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego, nie ma możliwości wprowadzenia zmian wynikających z ochrony przed hałasem, np. przekształcenia terenów zabudowy jednorodzinnej na tereny mieszkaniowo-usługowe, należy dążyć

do wyeliminowania możliwych „konfliktów akustycznych” na terenach, dla których właściwy organ przystępuje do procedury utworzenia miejscowego planu.

Zwiększenie liczby samochodów i duży udział pojazdów ciężkich w ruchu negatywnie wpływa na zasięg i poziom hałasu. W tym przypadku, bez realizacji układów obwodnicowych nie ma możliwości redukcji nadmiernego hałasu. Można wprowadzać ograniczenia w ruchu ciężkim, np. porze wieczoru i nocy, jednakże, jeśli nie ma możliwości przeniesienia ruchu na inne trasy, przepis taki nie może mieć zastosowania.

W związku z powyższym ukierunkowano zadania Aktualizacji Programu na takie, które możliwe będą do wykonania w okresie obowiązywania niniejszego dokumentu.

W przypadku wyczerpania możliwości, lub braku dostatecznego rezultatu zastosowanych działań, proponuje się wykonanie przeglądu ekologicznego w zakresie oddziaływania akustycznego, którego celem będzie określenie, czy na danym terenie należy wprowadzić tzw. obszar ograniczonego użytkowania.

Dodatkowo, niniejsza Aktualizacja musi uwzględnić działania niezrealizowane z poprzedniego Programu ochrony środowiska przed hałasem. Należy przy tym uwzględnić wyniki aktualizacji map akustycznych. Dla rejonów, wspólnych dla obu dokumentów (por. Tabela 5), dla których nastąpiła poprawa klimatu akustycznego w ciągu ostatnich 5 lat (tj. od czasu wykonania poprzedniej mapy akustycznej, do czasu jej aktualizacji w 2017 r.) należy uznać działania z poprzedniego Programu za nieaktualne. Pozostałe zadania należy wykonać w okresie wskazanym w poprzednim dokumencie, przy czym zadania, które są aktualnie w trakcie realizacji, należy uznać jako spełniające warunek wykonalności w ramach poprzedniego Programu.

W pierwszej kolejności określono, które z zadań poprzedniego Programu zostały już zrealizowane. Następnie, dla wykonanych w 2017 roku map akustycznych, określono jak zmienią się wspomniane wyżej wskaźniki, po zastosowaniu ograniczenia prędkości ruchu (na podstawie Tabeli 28), a następnie, jeśli w wyniku tego działania stwierdzono występowanie w dalszym ciągu przekroczeń poziomów dopuszczalnych hałasu, zaproponowano wykonanie przeglądu ekologicznego, którego efektem może być konieczność ustanowienia obszaru ograniczonego użytkowania. Dodatkowo, aby ograniczyć możliwość występowania dalszych konfliktów akustycznych w przyszłości, dla każdego odcinka zaproponowano zadania mające na celu nie doprowadzenie do powstawania nowych obszarów zagrożonych hałasem.

W tabeli poniżej zestawiono wyniki obliczeń akustycznych po wprowadzeniu do obliczeń ograniczenia do 40 km/h, obowiązującego przez całą dobę.

Tabela 3. Porównanie wartości wskaźników akustycznych po zastosowaniu ograniczenia prędkości

Nr drogi	Opis odcinka	Zakres przekroczeń wg mapy akustycznej [dB]		Zakres wartości wskaźnika M		Zakres przekroczeń po ograniczeniu prędkości [dB]		Zakres wartości wskaźnika M po ograniczeniu prędkości	
		LDWN	LN	LDWN	LN	LDWN	LN	LDWN	LN
511	Lidzbark Warmiński, ul. Olsztyńska	0-5*	0-5	0-1***	-	-	-	-	-
527	Pastęk, ul. Jagiełły	0-5	0	0-1**	-	-	-	-	-
527	Morąg, ul. Pomorska	0-5*	0-5	0-10	0-5	-	-	-	-
536	Ława, ul. Lubawska	0-10	0-10	0-5	0-5	0-5	-	0-1	-
545	Działdowo, ul. Olsztyńska	0-5*	0-5	0-1**	-	-	-	-	-
545	Nidzica, ul. Traugutta	0-5	0-5	0-5	0-5	-	-	-	-
545	Nidzica, ul. 1 Maja	0-5	0-5	0-1	0-1	-	-	-	-
591	Kętrzyn, ul. Chopina	0-5*	0-5	0-5	0-1***	-	-	-	-
592	Bartoszyce, ul. Kętrzyńska	0-5*	0-5	0-1	0-1	-	-	-	-
592	Kętrzyn, ul. Traugutta	0-10	0-10	0-10	0-10	0-5	-	-	-
592	Kętrzyn, ul. Mazowiecka	0-5	0-5	0-5	-	-	-	-	-
655	Olecko, ul. Zwycięstwa	0-5	-	0-1**	-	-	-	-	-

* - przekroczenia wykraczające nieznacznie powyżej 5 dB, występują na granicy terenu od strony pasa drogowego

** - zakresem przekroczeń objęty jest tylko jeden budynek

*** - zakresem przekroczeń objętych jest od 2 do 5 budynków

Przypisanie konkretnych zadań Aktualizacji Programu uwarunkowano od wielkości przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu, w korelacji z wartością wskaźnika M oraz mając na względzie planowane inwestycje drogowe, a także od stopnia realizacji zadań z poprzedniego Programu. Zestaw działań naprawczych przedstawia tabela poniżej.

Tabela 4. Zadania dla odcinków dróg wojewódzkich objętych Aktualizacją Programu

Numer zadania	Opis zadania
1	Realizacja niezrealizowanych zadań z poprzedniego Programu.
2	Wprowadzenie ograniczenia prędkości do 40 km/h na obszarach zabudowanych w ciągu całej doby.
3	Wykonanie przeglądu ekologicznego oraz, w przypadku stwierdzenia takiej konieczności, ustanowienie obszaru ograniczonego użytkowania na obszarach, dla których, pomimo zastosowania ograniczenia prędkości nie ma możliwości opracowania działań ograniczających nadmierny hałas w strefie imisji oraz u źródła.
4	Stosowanie zasad ochrony przed hałasem w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego.
5	Uwzględnianie wyników map akustycznych, w tym głównie zasięgów wskaźników LDWN i LN w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego.
6	Utrzymywanie nawierzchni drogowej w dobrym stanie technicznym.
7	Stosowanie nowoczesnych nawierzchni o zredukowanym hałasie w przypadku

	remontów i przebudów odcinków drogowych
8	Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na obszarach zabudowanych objętych Programem

W Tabeli 5 zestawiono odcinki dróg wojewódzkich objętych poprzednim Programem oraz niniejszą Aktualizacją. Porównano kilometraże oraz wskazano różnice w ujęciu odcinków na mapach akustycznych.

Tabela 5. Porównanie odcinków dróg wojewódzkich objętych poprzednim Programem oraz Aktualizacją Programu

Lp.	Nr drogi	Kilometraż obecnie		Kilometraż poprzednio		Lokalizacja odcinka
		początek [km]	koniec [km]	początek [km]	koniec [km]	
1	511	29+749	33+590	29+829	33+700	Lidzbark Warmiński
2	513	Odcinek nieuwzględniony	Odcinek nieuwzględniony	36+829	38+988	Orneta
3	527	30+135	30+551	Brak zmiany	Brak zmiany	Pastęk
4	527	57+649	58+933	Brak zmiany	Brak zmiany	Morąg
5	536	0+000	2+571	Brak zmiany	Brak zmiany	Łtawa
6	537	Odcinek nieuwzględniony	Odcinek nieuwzględniony	1+533	4+305	Lubawa
7	544	Odcinek nieuwzględniony	Odcinek nieuwzględniony	52+959	56+261	Działdowo
8	545	0+000	2+222	Odcinek nieuwzględniony	Odcinek nieuwzględniony	Działdowo
9	545	21+098	22+827	Brak zmiany	Brak zmiany	Nidzica
10	545	22+827	24+261	Brak zmiany	Brak zmiany	Nidzica
11	591	31+180	33+753	Brak zmiany	Brak zmiany	Kętrzyn
12	591	Odcinek nieuwzględniony	Odcinek nieuwzględniony	54+983	56+860	Mrągowo
13	592	0+000	2+707	0+000	3+015	Bartoszyce
14	592	42+726	44+295	43+048	44+617	Kętrzyn
15	592	44+295	45+984	44+617	46+066	Kętrzyn
16	655	50+131	52+655	Odcinek nieuwzględniony	Odcinek nieuwzględniony	Olecko

Szczegółową analizę stopnia realizacji działań z poprzedniego Programu opisano w uzasadnieniu zakresu Aktualizacji Programu (por. Rozdział 3.2).

W Tabeli 6 zestawiono zadania Aktualizacji Programu dla analizowanych odcinków dróg wojewódzkich na terenie województwa warmińsko-mazurskiego, zgodnie z opisaną powyżej metodyką.

Tabela 6. Zadania Aktualizacji Programu dla dróg wojewódzkich w latach 2019-2023

Nr	Droga wojewódzka	Odcinek	Zadanie	Jednostka odpowiedzialna	Koszt realizacji [zł]
1	511	Lidzbark Warmiński, ul. Olsztyńska	Wprowadzenie ograniczenia prędkości do 40 km/h obowiązującego całą dobę na odcinkach dróg wojewódzkich objętych Aktualizacją Programu.	Zarządzający drogą	500 zł / szt.
			Utrzymywanie nawierzchni drogowej w dobrym stanie technicznym	Zarządzający drogą	Finansowanie w ramach zadań własnych
			Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na obszarach zabudowanych, objętych Aktualizacją Programu	Policja	Finansowanie w ramach zadań własnych
			Stosowanie zasad ochrony przed hałasem oraz uwzględnianie wyników map akustycznych, w tym głównie zasięgów wskaźników LDWN i LN w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego	Organ właściwy do uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego	Finansowanie w ramach zadań własnych
2	527	Pastęk, ul. Jagietły	Wprowadzenie ograniczenia prędkości do 40 km/h obowiązującego całą dobę na odcinkach dróg wojewódzkich objętych Aktualizacją Programu.	Zarządzający drogą	500 zł / szt.
			Utrzymywanie nawierzchni drogowej w dobrym stanie technicznym	Zarządzający drogą	Finansowanie w ramach zadań własnych
			Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na obszarach zabudowanych, objętych Aktualizacją Programu	Policja	Finansowanie w ramach zadań własnych
			Stosowanie zasad ochrony przed hałasem oraz uwzględnianie wyników map akustycznych, w tym głównie zasięgów wskaźników LDWN i LN w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego	Organ właściwy do uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego	Finansowanie w ramach zadań własnych
3	527	Morąg, ul. Pomorska	Wprowadzenie ograniczenia prędkości do 40 km/h obowiązującego całą dobę na odcinkach dróg wojewódzkich objętych Aktualizacją Programu.	Zarządzający drogą	500 zł / szt.
			Utrzymywanie nawierzchni drogowej w dobrym stanie technicznym	Zarządzający drogą	Finansowanie w ramach zadań własnych
			Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na obszarach zabudowanych, objętych Aktualizacją Programu	Policja	Finansowanie w ramach zadań własnych
			Stosowanie zasad ochrony przed hałasem oraz uwzględnianie wyników map akustycznych, w tym głównie zasięgów wskaźników LDWN i LN w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego	Organ właściwy do uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego	Finansowanie w ramach zadań własnych
4	536	Iława, ul. Lubawska	Wprowadzenie ograniczenia prędkości do 40 km/h obowiązującego całą dobę na odcinkach dróg wojewódzkich objętych Aktualizacją Programu.	Zarządzający drogą	500 zł / szt.
			Utrzymywanie nawierzchni drogowej w dobrym stanie technicznym	Zarządzający drogą	Finansowanie w ramach zadań własnych
			Wykonanie przeglądu ekologicznego oraz, w przypadku stwierdzenia takiej konieczności, ustanowienie obszaru ograniczonego użytkowania od km 0+000 do km 0+280 oraz od km 0+380 do km 0+580.	Właściwy starosta w zakresie nałożenia obowiązku przedłożenia przeglądu ekologicznego Zarządzający drogą w zakresie wykonania obowiązku przedłożenia przeglądu ekologicznego	15 tys. zł / km
			Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na obszarach zabudowanych, objętych Aktualizacją Programu	Policja	Finansowanie w ramach zadań własnych

Nr	Droga wojewódzka	Odcinek	Zadanie	Jednostka odpowiedzialna	Koszt realizacji [zł]
			Stosowanie zasad ochrony przed hałasem oraz uwzględnianie wyników map akustycznych, w tym głównie zasięgów wskaźników LDWN i LN w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego	Organ właściwy do uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego	Finansowanie w ramach zadań własnych
5	545	Działdowo, ul. Olsztyńska	Wprowadzenie ograniczenia prędkości do 40 km/h obowiązującego całą dobę na odcinkach dróg wojewódzkich objętych Aktualizacją Programu.	Zarządzający drogą	500 zł / szt.
			Utrzymywanie nawierzchni drogowej w dobrym stanie technicznym	Zarządzający drogą	Finansowanie w ramach zadań własnych
			Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na obszarach zabudowanych, objętych Aktualizacją Programu	Policja	Finansowanie w ramach zadań własnych
			Stosowanie zasad ochrony przed hałasem oraz uwzględnianie wyników map akustycznych, w tym głównie zasięgów wskaźników LDWN i LN w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego	Organ właściwy do uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego	Finansowanie w ramach zadań własnych
6	545	Nidzica, ul. Traugutta	Utrzymywanie nawierzchni drogowej w dobrym stanie technicznym	Zarządzający drogą	Finansowanie w ramach zadań własnych
			Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na obszarach zabudowanych, objętych Aktualizacją Programu	Policja	Finansowanie w ramach zadań własnych
			Stosowanie zasad ochrony przed hałasem oraz uwzględnianie wyników map akustycznych, w tym głównie zasięgów wskaźników LDWN i LN w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego	Organ właściwy do uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego	Finansowanie w ramach zadań własnych
7	545	Nidzica, ul. 1 Maja	Utrzymywanie nawierzchni drogowej w dobrym stanie technicznym	Zarządzający drogą	Finansowanie w ramach zadań własnych
			Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na obszarach zabudowanych, objętych Aktualizacją Programu	Policja	Finansowanie w ramach zadań własnych
			Stosowanie zasad ochrony przed hałasem oraz uwzględnianie wyników map akustycznych, w tym głównie zasięgów wskaźników LDWN i LN w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego	Organ właściwy do uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego	Finansowanie w ramach zadań własnych
8	591	Kętrzyn, ul. Chopina	Wprowadzenie ograniczenia prędkości do 40 km/h obowiązującego całą dobę na odcinkach dróg wojewódzkich objętych Aktualizacją Programu.	Zarządzający drogą	500 zł / szt.
			Utrzymywanie nawierzchni drogowej w dobrym stanie technicznym	Zarządzający drogą	Finansowanie w ramach zadań własnych
			Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na obszarach zabudowanych, objętych Aktualizacją Programu	Policja	Finansowanie w ramach zadań własnych
			Stosowanie zasad ochrony przed hałasem oraz uwzględnianie wyników map akustycznych, w tym głównie zasięgów wskaźników LDWN i LN w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego	Organ właściwy do uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego	Finansowanie w ramach zadań własnych
9	592	Bartoszyce, ul. Kętrzyńska	Wprowadzenie ograniczenia prędkości do 40 km/h obowiązującego całą dobę na odcinkach dróg wojewódzkich objętych Aktualizacją Programu.	Zarządzający drogą	500 zł / szt.
			Utrzymywanie nawierzchni drogowej w dobrym stanie technicznym	Zarządzający drogą	Finansowanie w ramach zadań własnych
			Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na obszarach zabudowanych, objętych Aktualizacją Programu	Policja	Finansowanie w ramach zadań własnych

Nr	Droga wojewódzka	Odcinek	Zadanie	Jednostka odpowiedzialna	Koszt realizacji [zł]
			Stosowanie zasad ochrony przed hałasem oraz uwzględnianie wyników map akustycznych, w tym głównie zasięgów wskaźników LDWN i LN w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego	Organ właściwy do uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego	Finansowanie w ramach zadań własnych
10	592	Kętrzyn, ul. Traugutta	Wprowadzenie ograniczenia prędkości do 40 km/h obowiązującego całą dobę na odcinkach dróg wojewódzkich objętych Aktualizacją Programu.	Zarządzający drogą	500 zł / szt.
			Utrzymywanie nawierzchni drogowej w dobrym stanie technicznym	Zarządzający drogą	Finansowanie w ramach zadań własnych
			Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na obszarach zabudowanych, objętych Aktualizacją Programu	Policja	Finansowanie w ramach zadań własnych
			Stosowanie zasad ochrony przed hałasem oraz uwzględnianie wyników map akustycznych, w tym głównie zasięgów wskaźników LDWN i LN w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego	Organ właściwy do uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego	Finansowanie w ramach zadań własnych
11	592	Kętrzyn, ul. Mazowiecka	Wprowadzenie ograniczenia prędkości do 40 km/h obowiązującego całą dobę na odcinkach dróg wojewódzkich objętych Aktualizacją Programu.	Zarządzający drogą	500 zł / szt.
			Utrzymywanie nawierzchni drogowej w dobrym stanie technicznym	Zarządzający drogą	Finansowanie w ramach zadań własnych
			Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na obszarach zabudowanych, objętych Aktualizacją Programu	Policja	Finansowanie w ramach zadań własnych
			Stosowanie zasad ochrony przed hałasem oraz uwzględnianie wyników map akustycznych, w tym głównie zasięgów wskaźników LDWN i LN w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego	Organ właściwy do uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego	Finansowanie w ramach zadań własnych
12	655	Olecko, ul. Zwycięstwa	Wprowadzenie ograniczenia prędkości do 40 km/h obowiązującego całą dobę na odcinkach dróg wojewódzkich objętych Aktualizacją Programu.	Zarządzający drogą	500 zł / szt.
			Utrzymywanie nawierzchni drogowej w dobrym stanie technicznym	Zarządzający drogą	Finansowanie w ramach zadań własnych
			Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na obszarach zabudowanych, objętych Aktualizacją Programu	Policja	Finansowanie w ramach zadań własnych
			Stosowanie zasad ochrony przed hałasem oraz uwzględnianie wyników map akustycznych, w tym głównie zasięgów wskaźników LDWN i LN w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego	Organ właściwy do uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego	Finansowanie w ramach zadań własnych
13*	537	Lubawa, ul. Gdańska, ul. Kupnera	Wymiana nawierzchni na nawierzchnię o zredukowanej hałaśliwości na odcinku od km 1+533 do km 4+305	Zarządzający drogą	1 640 000 zł

*- zadanie z poprzedniego Programu – konieczność realizacji do końca 2019 roku – zgodnie z metodyką realizacji poprzedniego Programu (por. Rozdział 3.2)

1.4. Termin realizacji Aktualizacji Programu, w tym terminy realizacji poszczególnych zadań

Ponieważ niniejsza Aktualizacja jest, po Programie uchwalonym w 2014 r., drugim dokumentem dotyczącym dróg wojewódzkich, ustalono jeden okres realizacji działań naprawczych, niezależnie od wielkości przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu.

Jednocześnie, podmioty zobowiązane poprzednim Programem do realizacji tych działań naprawczych, które nie zostały jeszcze zrealizowane lub rozpoczęte, mają obowiązek ich realizacji do końca okresu krótkoterminowego (tj. do 2019 r.).

Do określenia harmonogramu i kolejności realizacji działań naprawczych Aktualizacji 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.

Tabela 7. Termin realizacji poszczególnych zadań Aktualizacji Programu ochrony środowiska przed hałasem

Okres	Zadanie	Lata
Krótkoterminowy	1) Realizacja niezrealizowanych zadań z poprzedniego Programu.	2019
	2) Wprowadzenie ograniczenia prędkości do 40 km/h na odcinkach dróg wojewódzkich objętych Aktualizacją Programu, obowiązującego całą dobę.	2019-2023
	3) Wykonanie przeglądu ekologicznego oraz, w przypadku stwierdzenia takiej konieczności, ustanowienie obszaru ograniczonego użytkowania na obszarach, dla których, pomimo zastosowania ograniczenia prędkości nie ma możliwości opracowania działań ograniczających nadmierny hałas w strefie imisji oraz u źródła.	
	4) Stosowanie zasad ochrony przed hałasem w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego.	
	5) Uwzględnianie wyników map akustycznych, w tym głównie zasięgów wskaźników LDWN i LN w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego.	
	6) Utrzymywanie nawierzchni drogowej w dobrym stanie technicznym.	
	7) Stosowanie nowoczesnych nawierzchni o zredukowanym hałasie w przypadku remontów i przebudów odcinków drogowych.	
	8) Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na obszarach zabudowanych, objętych Programem.	

1.5. Koszty realizacji Aktualizacji Programu w tym koszty realizacji poszczególnych zadań

W tabeli poniżej przedstawiono szacunkowe koszty jednostkowe zadań Aktualizacji Programu.

Tabela 8. Szacunkowe koszty jednostkowe rozpatrywanych zadań antyhałasowych

Zadanie	Sposób realizacji	Koszt jednostkowy	Szacunkowy całkowity koszt
Wymiana nawierzchni na nawierzchnię o zredukowanej hałaśliwości na odcinku od km 1+533 do km 3+100 w miejscowości Lubawa (DW 537)*	Wymiana nawierzchni drogowej (remont)	150 zł/m ²	1 640 000 zł
Wprowadzenie ograniczenia prędkości do 40 km/h na odcinkach dróg wojewódzkich objętych Aktualizacją Programu	Umieszczenie znaku zakazu B-33 ograniczającego prędkość do 40 km/h wzdłuż całego odcinka drogi	500 zł	50 000 zł
Wykonanie przeglądu ekologicznego oraz, w przypadku stwierdzenia takiej konieczności, ustanowienie obszaru ograniczonego użytkowania na obszarach, dla których, pomimo zastosowania ograniczenia prędkości nie ma możliwości opracowania działań ograniczających nadmierny hałas w strefie imisji oraz u źródła	Wykonanie właściwego opracowania przez specjalistyczną firmę z branży akustyki środowiska	15 000 zł/km	7 200 zł
		SUMA	1 697 200 zł

*Zadanie z poprzedniego Programu

Pozostałe działania określone w Aktualizacji Programu nie wymagają ponoszenia dodatkowych kosztów, gdyż należą do zadań statutowych jednostek, którym zostały przypisane.

Powyższe zestawienia nie obejmują możliwych kosztów wynikających z ustanowienia obszaru ograniczonego użytkowania. Taka analiza będzie możliwa po wykonaniu obowiązkowych przeglądów ekologicznych.

Uwzględniając wszystkie powyższe uwarunkowania stwierdza się, iż szacunkowy koszt realizacji zadań Aktualizacji Programu wyniesie:

- 1) do końca 2019 roku: **1 640 000 zł** (z konieczności realizacji zadań z poprzedniego Programu).
- 2) w latach 2019 - 2023: **57 200 zł.**

1.6. Źródła finansowania Aktualizacji Programu

Finansowanie działań niniejszej Aktualizacji Programu spoczywa na jednostkach zobowiązanych do ich realizacji. Dodatkowych źródeł finansowania wskazane jednostki mogą szukać wśród następujących źródeł zewnętrznych.

a) Kredyty bankowe

Bank Ochrony Środowiska posiada obecnie Kredyt Inwestycyjny EBI, w ramach którego można ubiegać się o dofinansowanie projektów w następujących sektorach:

- ochrona środowiska,
- infrastruktura,
- odnawialne źródła energii i efektywność energetyczna,
- usługi zdrowotne i socjalne,
- edukacja, badania, rozwój i innowacje, rozwój gospodarki opartej na wiedzy,
- polityka rozwoju regionalnego.

Maksymalny udział w finansowaniu projektów realizowanych przez jednostki samorządu terytorialnego i przedsiębiorstwa komunalne wynosi 50%. Minimalny okres finansowania wynosi 5 lat od daty podpisania umowy kredytu, a maksymalny okres zgodnie z wnioskiem klienta lub dokumentem zamówienia publicznego

b) Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej (NFOŚiGW)

Główną formą dofinansowania działań przez NFOŚiGW są oprocentowane pożyczki i dotacje. Obecnie w ramach funduszu działa program LIFE, dzięki któremu można starać się o dofinansowanie działań z zakresu ochrony przed hałasem. Maksymalny poziom współfinansowania może wynieść od 70 do 100 % kosztów kwalifikowanych.

c) Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej (WFOŚiGW)

Obecnie WFOŚiGW w Olsztynie w ramach „Obszaru priorytetowego 3. Ochrona powietrza” oferuje dofinansowanie w zakresie opracowania planów/programów dotyczących hałasu. Lista przedsięwzięć priorytetowych jest aktualizowana i publikowana co roku.

d) Programy operacyjne

Obecnie jedynie Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2014-2020 (POLiŚ 2014-2020) wspiera działania z zakresu ochrony środowiska przed hałasem.

1.7. Wskazanie rodzajów informacji i dokumentów wykorzystanych do kontroli i dokumentowania realizacji Aktualizacji Programu

Dla zapewnienia efektywnego postępu realizacji działań wyznaczonych w Aktualizacji Programu, niezbędnym jest prowadzenie kontroli nad jego realizacją. Odpowiednie przeprowadzanie weryfikacji i udokumentowania postępów, pozwoli na ewentualną korektę działań przy kolejnej aktualizacji, jak również na wykazanie skuteczności i celowości założonych działań.

Niezbędnym działaniem jest również prowadzenie monitoringu podejmowania nowych inwestycji, aby były one realizowane w sposób nie zwiększający liczby osób narażonych na nadmierne oddziaływanie hałasu. Sytuacja ta dotyczy głównie budowy nowych obiektów mieszkalnych, których złe usytuowanie w stosunku do istniejącego źródła hałasu (lokalizacja obiektu, rozkład pomieszczeń) wpływałoby na powiększanie się obszarów objętych przekroczeniami dopuszczalnych poziomów hałasu (o podwyższonym wskaźniku M), a więc odcinków, które mogą zostać objęte kolejną aktualizacją Programu ochrony środowiska przed hałasem.

Ponadto zaleca się, aby zarządca analizowanych odcinków dróg wojewódzkich wykonywał kontrolne pomiary hałasu na wyszczególnionych w Aktualizacji Programu odcinkach, po zrealizowaniu zadań inwestycyjnych wskazanych w niniejszym opracowaniu. Wyniki pomiarów powinny zostać dołączone do rocznych sprawozdań dla właściwych organów administracji.

Powyższe zalecenia zostały szerzej opisane w następnym rozdziale.

2. CZĘŚĆ WYSZCZEGÓLNIAJĄCA OGRANICZENIA I OBOWIĄZKI WYNIKAJĄCE Z REALIZACJI AKTUALIZACJI PROGRAMU

2.1. Organy administracji właściwe w sprawach przekazywania organowi przyjmującemu program informacji o wydawanych decyzjach, których ustalenia zmierzają do osiągnięcia celów programu

Do obowiązków organów administracji należy przekazywanie do organu przyjmującego Aktualizację Programu informacji o wydawanych decyzjach dla obszarów położonych w sąsiedztwie odcinków dróg objętych niniejszą Aktualizacją, mających wpływ na jej realizację, w tym przede wszystkim na emisję hałasu do środowiska, w szczególności:

- decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, o której mowa w rozdziale 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* (t.j. Dz. U. z 2017 r. poz. 1405 z późn. zm.),
- decyzji o nałożeniu obowiązku ograniczenia oddziaływania na środowisko i jego zagrożeniu i/lub przywrócenia środowiska do stanu właściwego, o której mowa w art. 362, ust.1 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 *Prawo ochrony środowiska* (t.j. Dz.U. z 2017 r. poz. 519 z późn. zm.),
- decyzji nakazującej wykonanie w określonym czasie czynności zmierzających do ograniczenia negatywnego oddziaływania na środowisko, o której mowa w art. 363 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 *Prawo ochrony środowiska* (t.j. Dz.U. z 2017 r. poz. 519 z późn. zm.),
- decyzji o wstrzymaniu działalności powodującej pogorszenie stanu środowiska w znacznych rozmiarach lub zagrażającej życiu lub zdrowiu ludzi, o której mowa w art. 364 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 *Prawo ochrony środowiska* (t.j. Dz.U. z 2017 r. poz. 519 z późn. zm.),
- decyzji o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu wydawanej na podstawie ustawy z dnia 27 marca 2003 *o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym* (t.j. Dz.U z 2017 r. poz.1073 z późn. zm.),
- decyzji o pozwoleniu na budowę, decyzji o zatwierdzeniu projektu budowlanego oraz decyzji o pozwoleniu na wznowienie robót budowlanych – wydawanych na podstawie ustawy z dnia 7 lipca 1994 – *Prawo budowlane* (t.j. Dz.U. z 2017 r. poz. 1332, z późn. zm.).

Organami administracji właściwymi do wydawania decyzji o których mowa powyżej są starostowie, wójtowie, burmistrzowie lub prezydenci miast oraz Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska w Olsztynie.

Organy administracji publicznej są również zobowiązane do prowadzenia odpowiedniej polityki w zakresie planowania przestrzennego w otoczeniu odcinków dróg objętych niniejszą Aktualizacją Programu. Powinny one między innymi uwzględniać w procesach planistycznych mapy proponowanych kierunków zmian zagospodarowania przestrzennego przy planowaniu zabudowy mieszkalnej i innych inwestycji. Terenów, które znajdują się w zasięgu oddziaływania nadmiernego hałasu, nie należy przekształcać na tereny podlegające ochronie akustycznej (np. tereny zabudowy mieszkaniowej, tereny rekreacyjno-wypoczynkowe, tereny szkół czy placówek ochrony zdrowia). Zarządcy dróg powinni aktywnie uczestniczyć w procedurach związanych z uchwalaniem studiów uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego oraz miejscowych planów zagospodarowania dla terenów zlokalizowanych przy drogach.

Od wszystkich jednostek wskazanych w Aktualizacji Programu wymagane jest sporządzanie i przedkładanie Marszałkowi Województwa raportów z przebiegu prac nad realizacją Aktualizacji Programu. Aby efektywnie kontrolować postępy proponuje się aby pierwszy raport sporządzony został po okresie 2,5 roku od uchwalenia Aktualizacji Programu, a następny (końcowy), w terminie miesiąca od daty wygaśnięcia okresu obowiązywania niniejszego dokumentu.

Dodatkowo, zarządca drogi powinien udostępnić publicznie wyniki wykonanej mapy akustycznej, w szczególności w zakresie wykonanych map imisyjnych, map przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu, map wskaźnika M, mapy wrażliwości hałasowej obszarów oraz map proponowanych kierunków zmian zagospodarowania przestrzennego. Wskazane mapy stanowią informację o stanie środowiska akustycznego w otoczeniu dróg wojewódzkich i powinny służyć m. in. planistom na etapie tworzenia miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego.

Tabela 9. Obowiązki podmiotów uczestniczących w realizacji Aktualizacji Programu

Lp.	Opis	Podmioty zobowiązane do realizacji
1.	Realizacja działań zawartych w Aktualizacji Programu	zarządcy dróg, Policja, właściwi starostowie, organy właściwe do uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego
2.	Uchwalanie aktów prawa miejscowego w zakresie związanym z realizacją Aktualizacji Programu	rady gmin, rady miast, rady powiatów
3.	Prowadzenie odpowiedniej polityki w zakresie planowania przestrzennego	rady miast, rady gmin
4.	Sporządzanie i przedkładanie Marszałkowi Województwa rocznych raportów z przebiegu prac nad realizacją Aktualizacji Programu	zarządcy dróg, wójtowie, burmistrzowie i prezydenci miast, starostowie, policja,
5.	Uchwalenie Aktualizacji Programu	Sejmik Województwa Warmińsko-Mazurskiego

2.2. Organy administracji właściwe w sprawach wydawania aktów prawa miejscowego

Organami administracji odpowiedzialnymi za wydawanie aktów prawa miejscowego w zakresie związanym z realizacją Aktualizacji Programu są: rady gmin, w zakresie uchwalania miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego oraz rady powiatów i Sejmik Województwa Warmińsko-Mazurskiego (ustanawianie obszarów ograniczonego użytkowania, uchwalenie Programu ochrony środowiska przed hałasem lub jego aktualizacji). Funkcje kontrolne w stosunku do zarządzającego drogą pełni natomiast Wojewódzki Inspektor Ochrony Środowiska w Olsztynie.

2.3. Organy administracji właściwe w sprawach monitorowania realizacji Aktualizacji Programu lub etapów Aktualizacji Programu

Program ochrony środowiska przed hałasem lub jego aktualizacja, określany jest w drodze uchwały przez sejmik województwa. Marszałek Województwa jest organem przyjmującym raporty z przebiegu prac nad realizacją Aktualizacji Programu, których postępy zmierzają do osiągnięcia celów Aktualizacji, przedkładanych przez organy i podmioty do tego zobowiązane. Obowiązki pozostałych organów wskazanych w Aktualizacji Programu dotyczą głównie przedkładania informacji o wydawanych decyzjach i aktach prawa miejscowego mających wpływ na realizację przedmiotowej Aktualizacji.

Tabela 10. Sposób dokumentowania działań

Podmiot/Organ	Rodzaj dokumentu	Termin
Sejmik województwa	Uchwała w sprawie przyjęcia Aktualizacji Programu ochrony środowiska przed hałasem	W terminie 1 roku od dnia przedstawienia mapy akustycznej przez podmiot zobowiązany do jej sporządzenia, stanowiącej podstawę Programu lub jego aktualizacji
Sejmik województwa	Sprawozdanie dla Komisji Europejskiej z realizacji Aktualizacji Programu ochrony środowiska przed hałasem	W terminie 1 roku od dnia przedstawienia mapy akustycznej przez podmiot zobowiązany do jej sporządzenia, stanowiącej podstawę Programu lub jego aktualizacji
Zarządca dróg wojewódzkich	Sprawozdanie z realizacji zadań Aktualizacji Programu ochrony środowiska przed hałasem (zadania 1, 2 oraz 3 w zakresie wykonania przeglądu ekologicznego, a także 6, 7 z Tabeli 4)	Pierwsze sprawozdanie po 2,5 roku od uchwalenia Aktualizacji Programu, następnie miesiąc po zakończeniu obowiązywania niniejszego dokumentu
Organ właściwy do uchwalenia miejscowego	Sprawozdanie z realizacji zadań Aktualizacji Programu ochrony	Pierwsze sprawozdanie po 2,5 roku od uchwalenia

planu zagospodarowania przestrzennego	środowiska przed hałasem (zadania 4, 5 z Tabeli 4)	Aktualizacji Programu, następnie miesiąc po zakończeniu obowiązywania niniejszego dokumentu
Policja	Sprawozdanie z realizacji zadań Aktualizacji Programu ochrony środowiska przed hałasem (zadanie 8 z Tabeli 4)	Pierwsze sprawozdanie po 2,5 roku od uchwalenia Aktualizacji Programu, następnie miesiąc po zakończeniu obowiązywania niniejszego dokumentu
Właściwy starosta	Sprawozdanie z realizacji zadań Aktualizacji Programu ochrony środowiska przed hałasem (zadanie 3 z Tabeli 4 w zakresie nałożenia obowiązku przedłożenia przeglądu ekologicznego)	Pierwsze sprawozdanie po 2,5 roku od uchwalenia Aktualizacji Programu, następnie miesiąc po zakończeniu obowiązywania niniejszego dokumentu

Przykładowy wygląd sprawozdania z realizacji Aktualizacji Programu przedstawia Tabela 11.

Tabela 11. Przykład dokumentowania działań Aktualizacji Programu

Nazwa działania	Data realizacji działania	Zakres i opis działania (w skrócie czego dotyczy)	Identyfikacja odcinka drogi (miejscowość, nr drogi, kilometrów zgodnie z Aktualizacją Programu)	Uwagi
Wprowadzenie ograniczenia prędkości do 40 km/h na odcinkach dróg wojewódzkich objętych Aktualizacją Programu, obowiązującego całą dobę.	31.12.2018	Umieszczenie znaku zakazu B-33 ograniczającego prędkość do 40 km/h	Działdowo, DW545: km 0+000, km 1+870	brak

W przypadku organów odpowiedzialnych za wydawanie decyzji lub ustanawianie aktów prawa miejscowego, sprawozdanie powinno zostać uzupełnione o takie informacje jak: data uchwały/decyzji/podjęcia działania; znak/nr uchwały/decyzji; zakres i opis uchwały, decyzji, działania (w skrócie czego dotyczy); adres strony internetowej, na której znajduje się pełna wersja aktu/decyzji.

W następnej tabeli zestawiono aktualną, na dzień uchwalenia Aktualizacji Programu, listę podmiotów wskazanych do obowiązkowego dokumentowania postępów z realizacji przypisanych zadań.

Tabela 12. Jednostki odpowiedzialne za realizację zadań Aktualizacji Programu

Nr	Droga wojewódzka	Odcinek	Zadanie	Jednostka odpowiedzialna
1	511	Lidzbark Warmiński, ul. Olsztyńska	Wprowadzenie ograniczenia prędkości do 40 km/h obowiązującego całą dobę na odcinkach dróg wojewódzkich objętych Aktualizacją Programu.	Zarząd Dróg Wojewódzkich w Olsztynie
			Utrzymywanie nawierzchni drogowej w dobrym stanie technicznym	Zarząd Dróg Wojewódzkich w Olsztynie
			Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na obszarach zabudowanych, objętych Aktualizacją Programu	Komenda Powiatowa Policji w Lidzbarku Warmińskim
			Stosowanie zasad ochrony przed hałasem oraz uwzględnianie wyników map akustycznych, w tym głównie zasięgów wskaźników LDWN i LN w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego	Rada Miasta Lidzbarka Warmińskiego
2	527	Pastętk, ul. Jagiełły	Wprowadzenie ograniczenia prędkości do 40 km/h obowiązującego całą dobę na odcinkach dróg wojewódzkich objętych Aktualizacją Programu.	Zarząd Dróg Wojewódzkich w Olsztynie
			Utrzymywanie nawierzchni drogowej w dobrym stanie technicznym	Zarząd Dróg Wojewódzkich w Olsztynie
			Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na obszarach zabudowanych, objętych Aktualizacją Programu	Komenda Powiatowa Policji w Elblągu
			Stosowanie zasad ochrony przed hałasem oraz uwzględnianie wyników map akustycznych, w tym głównie zasięgów wskaźników LDWN i LN w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego	Rada Miasta Pastęka
3	527	Morąg, ul. Pomorska	Wprowadzenie ograniczenia prędkości do 40 km/h obowiązującego całą dobę na odcinkach dróg wojewódzkich objętych Aktualizacją Programu.	Zarząd Dróg Wojewódzkich w Olsztynie
			Utrzymywanie nawierzchni drogowej w dobrym stanie technicznym	Zarząd Dróg Wojewódzkich w Olsztynie
			Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na obszarach zabudowanych, objętych Aktualizacją Programu	Komenda Powiatowa Policji w Ostródzie
			Stosowanie zasad ochrony przed hałasem oraz uwzględnianie wyników map akustycznych, w tym głównie zasięgów wskaźników LDWN i LN w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego	Rada Miasta Ostródy
4	536	Iława, ul. Lubawska	Wprowadzenie ograniczenia prędkości do 40 km/h obowiązującego całą dobę na odcinkach dróg wojewódzkich objętych Aktualizacją Programu.	Zarząd Dróg Wojewódzkich w Olsztynie
			Utrzymywanie nawierzchni drogowej w dobrym stanie technicznym	Zarząd Dróg Wojewódzkich w Olsztynie
			Wykonanie przeglądu ekologicznego oraz, w przypadku stwierdzenia takiej konieczności, ustanowienie obszaru ograniczonego użytkowania od km 0+000 do km 0+280 oraz od km 0+380 do km 0+580.	Starosta Iławski w zakresie nałożenia obowiązku wykonania przeglądu ekologicznego
			Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na obszarach zabudowanych, objętych Aktualizacją Programu	Zarząd Dróg Wojewódzkich w Olsztynie w zakresie wykonania obowiązku przedłożenia przeglądu ekologicznego
			Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na obszarach zabudowanych, objętych Aktualizacją Programu	Komenda Powiatowa Policji w Iławie
Stosowanie zasad ochrony przed hałasem oraz uwzględnianie wyników map akustycznych, w tym głównie zasięgów wskaźników LDWN i LN w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego	Rada Miasta Iławy			

Nr	Droga wojewódzka	Odcinek	Zadanie	Jednostka odpowiedzialna
5	545	Działdowo, ul. Olsztyńska	Wprowadzenie ograniczenia prędkości do 40 km/h obowiązującego całą dobę na odcinkach dróg wojewódzkich objętych Aktualizacją Programu.	Zarząd Dróg Wojewódzkich w Olsztynie
			Utrzymywanie nawierzchni drogowej w dobrym stanie technicznym	Zarząd Dróg Wojewódzkich w Olsztynie
			Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na obszarach zabudowanych, objętych Aktualizacją Programu	Komenda Powiatowa Policji w Działdowie
			Stosowanie zasad ochrony przed hałasem oraz uwzględnianie wyników map akustycznych, w tym głównie zasięgów wskaźników LDWN i LN w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego	Rada Miasta Działdowa
6	545	Nidzica, ul. Traugutta	Utrzymywanie nawierzchni drogowej w dobrym stanie technicznym	Zarząd Dróg Wojewódzkich w Olsztynie
			Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na obszarach zabudowanych, objętych Aktualizacją Programu	Komenda Powiatowa Policji w Nidzicy
			Stosowanie zasad ochrony przed hałasem oraz uwzględnianie wyników map akustycznych, w tym głównie zasięgów wskaźników LDWN i LN w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego	Rada Miasta Nidzicy
7	545	Nidzica, ul. 1 Maja	Utrzymywanie nawierzchni drogowej w dobrym stanie technicznym	Zarząd Dróg Wojewódzkich w Olsztynie
			Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na obszarach zabudowanych, objętych Aktualizacją Programu	Komenda Powiatowa Policji w Nidzicy
			Stosowanie zasad ochrony przed hałasem oraz uwzględnianie wyników map akustycznych, w tym głównie zasięgów wskaźników LDWN i LN w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego	Rada Miasta Nidzicy
8	591	Kętrzyn, ul. Chopina	Wprowadzenie ograniczenia prędkości do 40 km/h obowiązującego całą dobę na odcinkach dróg wojewódzkich objętych Aktualizacją Programu.	Zarząd Dróg Wojewódzkich w Olsztynie
			Utrzymywanie nawierzchni drogowej w dobrym stanie technicznym	Zarząd Dróg Wojewódzkich w Olsztynie
			Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na obszarach zabudowanych, objętych Aktualizacją Programu	Komenda Powiatowa Policji w Kętrzynie
			Stosowanie zasad ochrony przed hałasem oraz uwzględnianie wyników map akustycznych, w tym głównie zasięgów wskaźników LDWN i LN w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego	Rada Miasta Kętrzyna
9	592	Bartoszyce, ul. Kętrzyńska	Wprowadzenie ograniczenia prędkości do 40 km/h obowiązującego całą dobę na odcinkach dróg wojewódzkich objętych Aktualizacją Programu.	Zarząd Dróg Wojewódzkich w Olsztynie
			Utrzymywanie nawierzchni drogowej w dobrym stanie technicznym	Zarząd Dróg Wojewódzkich w Olsztynie
			Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na obszarach zabudowanych, objętych Aktualizacją Programu	Komenda Powiatowa Policji w Bartoszycach
			Stosowanie zasad ochrony przed hałasem oraz uwzględnianie wyników map akustycznych, w tym głównie zasięgów wskaźników LDWN i LN w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego	Rada Miasta Bartoszyce

Nr	Droga wojewódzka	Odcinek	Zadanie	Jednostka odpowiedzialna
10	592	Kętrzyn, ul. Traugutta	Wprowadzenie ograniczenia prędkości do 40 km/h obowiązującego całą dobę na odcinkach dróg wojewódzkich objętych Aktualizacją Programu.	Zarząd Dróg Wojewódzkich w Olsztynie
			Utrzymywanie nawierzchni drogowej w dobrym stanie technicznym	Zarząd Dróg Wojewódzkich w Olsztynie
			Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na obszarach zabudowanych, objętych Aktualizacją Programu	Komenda Powiatowa Policji w Kętrzynie
			Stosowanie zasad ochrony przed hałasem oraz uwzględnianie wyników map akustycznych, w tym głównie zasięgów wskaźników LDWN i LN w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego	Rada Miasta Kętrzyna
11	592	Kętrzyn, ul. Mazowiecka	Wprowadzenie ograniczenia prędkości do 40 km/h obowiązującego całą dobę na odcinkach dróg wojewódzkich objętych Aktualizacją Programu.	Zarząd Dróg Wojewódzkich w Olsztynie
			Utrzymywanie nawierzchni drogowej w dobrym stanie technicznym	Zarząd Dróg Wojewódzkich w Olsztynie
			Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na obszarach zabudowanych, objętych Aktualizacją Programu	Komenda Powiatowa Policji w Kętrzynie
			Stosowanie zasad ochrony przed hałasem oraz uwzględnianie wyników map akustycznych, w tym głównie zasięgów wskaźników LDWN i LN w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego	Rada Miasta Kętrzyna
12	655	Olecko, ul. Zwycięstwa	Wprowadzenie ograniczenia prędkości do 40 km/h obowiązującego całą dobę na odcinkach dróg wojewódzkich objętych Aktualizacją Programu.	Zarząd Dróg Wojewódzkich w Olsztynie
			Utrzymywanie nawierzchni drogowej w dobrym stanie technicznym	Zarząd Dróg Wojewódzkich w Olsztynie
			Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na obszarach zabudowanych, objętych Aktualizacją Programu	Komenda Powiatowa Policji w Olecku
			Stosowanie zasad ochrony przed hałasem oraz uwzględnianie wyników map akustycznych, w tym głównie zasięgów wskaźników LDWN i LN w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego	Rada Miasta Olecka
13*	537	Lubawa, ul. Gdańska, ul. Kupnera	Wymiana nawierzchni na nawierzchnię o zredukowanej hałaśliwości na odcinku od km 1+533 do km 4+305	Zarząd Dróg Wojewódzkich w Olsztynie

2.4. Podmioty korzystające ze środowiska i ich obowiązki

Do realizacji zadań opisanych w niniejszej Aktualizacji Programu zobowiązano Zarządcę dróg wojewódzkich. Oprócz zadań inwestycyjnych Zarządca dróg jest zobowiązany również do realizacji zadań sprawozdawczych.

Zarządca, zgodnie z przepisami ustawy Prawo ochrony środowiska zobowiązany jest do zapewnienia przestrzegania wymogów ochrony środowiska. Obowiązki Zarządcy dróg polegają na:

- Stosowanie zabezpieczeń akustycznych i właściwej organizacji ruchu w celu ochrony środowiska przed zanieczyszczeniem hałasem (art. 173 *Poś*),
- Dotrzymanie standardów jakości środowiska (rozumiany jako obowiązek zachowania dopuszczalnych poziomów hałasu – art. 174 *Poś*),
- Prowadzenie okresowych lub ciągłych pomiarów wartości poziomu hałasu w środowisku (art. 175 *Poś*),
- Przedstawianie właściwemu organowi ochrony środowiska oraz wojewódzkiemu inspektorowi ochrony środowiska wyników wykonanych pomiarów (art. 177 ust. 1 *Poś*),
- Sporządzanie, co 5 lat map akustycznych (fragmentów) dla terenów w otoczeniu obiektów mogących negatywnie wpływać na środowisko (art. 179 ust. 1 i 3 *Poś*),
- Niezwłoczne przedłożenie fragmentów map akustycznych obejmujących określony powiat właściwemu marszałkowi województwa, staroście i wojewódzkiemu inspektorowi ochrony środowiska (art. 179 ust. 4 pkt 1 i 2 *Poś*).

3. UZASADNIENIE ZAKRESU OKREŚLONYCH ZAGADNIENÍ

3.1. Dane i wnioski wynikające ze sporządzonych map akustycznych

Jak już wspomniano podstawą opracowania aktualizacji „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 LDWN i LN” są mapy akustyczne, wykonane w 2017 roku, dla dróg 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 **LDWN i LN**.

Mapy akustyczne wykonano dla 12 odcinków dróg wojewódzkich: DW511, DW527, DW536, DW545, DW591, DW592 i DW655, zlokalizowanych na terenie województwa warmińsko-mazurskiego, w obrębie dziewięciu powiatów: lidzbarskiego, elbląskiego, ostródzkiego, iławskiego, działdowskiego, nidzickiego, kętrzyńskiego, bartoszyckiego oraz oleckiego. Każdorazowo analizą obejmowano pas terenu o szerokości 2 x 500 m, położony po obu stronach analizowanych odcinków dróg objętych.

W części graficznej opracowania dla rozpatrywanych odcinków dróg zilustrowano m. in.: wielkości poziomu hałasu emitowanego do środowiska (mapy imisyjne), wielkości ponadnormatywnego oddziaływania akustycznego na terenach podlegających ochronie akustycznej (mapy terenów zagrożonych hałasem) oraz wielkości rozkładu przestrzennego wskaźnika M, łączącego liczbę ludności narażonej na ponadnormatywne oddziaływanie hałasu z wielkością przekroczenia poziomów dopuszczalnych (mapy rozkładu przestrzennego wartości wskaźnika M). Wszystkie obliczenia przeprowadzono w odniesieniu do długookresowych wskaźników poziomu hałasu LDWN oraz LN. Poszczególne rodzaje map wykreślono w oparciu o przestrzenny model obliczeniowy, skalibrowany względem rzeczywistych pomiarów poziomu hałasu w środowisku, zrealizowanych w sąsiedztwie analizowanych dróg.

W poniższych tabelach zaprezentowano zbiorcze wyniki analiz, odnoszące się do wielkości powierzchni, liczby ludności oraz lokali mieszkalnych eksponowanych na poszczególne przedziały hałasu, pochodzącego od analizowanych odcinków dróg wojewódzkich.

Tabela 13. Poziomy dźwięku w środowisku określone wskaźnikiem LDWN – województwo warmińsko-mazurskie

Poziomy dźwięku w środowisku Wskaźnik LDWN	Zadanie 1				
	55-60 dB	> 60-65 dB	> 65-70 dB	> 70-75 dB	> 75 dB
Powierzchnia obszarów eksponowanych na hałas w danym zakresie [km ²]	1,988	1,149	0,746	0,351	0,009
Liczba mieszkańców eksponowanych na hałas w danym zakresie	5100	3800	4200	1000	0
Liczba lokali mieszkalnych eksponowanych na hałas w danym zakresie	1700	1200	1400	300	0

Tabela 14. Poziomy dźwięku w środowisku określone wskaźnikiem LN – województwo warmińsko-mazurskie

Poziomy dźwięku w środowisku Wskaźnik LN	Zadanie 1				
	50-55 dB	> 55-60 dB	> 60-65 dB	> 65-70 dB	> 70 dB
Powierzchnia obszarów eksponowanych na hałas w danym zakresie [km ²]	1,302	0,814	0,45	0,022	0
Liczba mieszkańców eksponowanych na hałas w danym zakresie	3700	4300	1700	0	0
Liczba lokali mieszkalnych eksponowanych na hałas w danym zakresie	1200	1400	600	0	0

W kolejnych tabelach zestawiono zbiorcze informacje na temat powierzchni terenów, liczby mieszkańców oraz lokali mieszkalnych, a także liczby budynków szkolnych i przedszkolnych, liczby budynków służby zdrowia, opieki społecznej i socjalnej oraz innych obiektów budowlanych istotnych z punktu widzenia ochrony przed hałasem narażonych na ponadnormatywny poziom hałasu w poszczególnych przedziałach przekroczeń.

Tabela 15. Zestawienie danych i informacji na temat przekroczeń dopuszczalnych poziomów dźwięku, wskaźnik LDWN – województwo warmińsko-mazurskie

Lp.	Obszar: województwo warmińsko - mazurskie	Wskaźnik hałasu (LDWN)				
		do 5 dB	> 5-10 dB	> 10-15 dB	> 15-20 dB	>20 dB
		Stan warunków akustycznych środowiska				
		niedobry		zły		bardzo zły
1	2	3		4	5	
1	Powierzchnia obszarów zagrożonych w danym zakresie [km ²]	0,1148	0,0071	0	0	0
2	Liczba lokali mieszkalnych w danym zakresie [tys.]	1,067	0,025	0	0	0
3	Liczba zagrożonych mieszkańców w danym zakresie [tys.]	3,270	0,077	0	0	0
4	Liczba budynków szkolnych i przedszkolnych w danym	0	0	0	0	0

	zakresie					
5	Liczba budynków służby zdrowia, opieki społecznej i socjalnej w danym zakresie	0	0	0	0	0
6	Inne obiekty budowlane istotne z punktu widzenia ochrony przed hałasem (liczba obiektów)	0	0	0	0	0

Tabela 16. Zestawienie danych i informacji na temat przekroczeń dopuszczalnych poziomów dźwięku, wskaźnik LN – województwo warmińsko-mazurskie

Lp.	Obszar: województwo warmińsko - mazurskie	Wskaźnik hałasu (LN)				
		do 5 dB	> 5-10 dB	> 10-15 dB	> 15-20 dB	>20 dB
		Stan warunków akustycznych środowiska				
		nieдобry		zły		bardzo zły
1	2	3	4		5	
1	Powierzchnia obszarów zagrożonych w danym zakresie [km ²]	0,0657	0,0014	0	0	0
2	Liczba lokali mieszkalnych w danym zakresie [tys.]	0,983	0,018	0	0	0
3	Liczba zagrożonych mieszkańców w danym zakresie [tys.]	2,975	0,055	0	0	0
4	Liczba budynków szkolnych i przedszkolnych w danym zakresie	0	0	0	0	0
5	Liczba budynków służby zdrowia, opieki społecznej i socjalnej w danym zakresie	0	0	0	0	0
6	Inne obiekty budowlane istotne z punktu widzenia ochrony przed hałasem (liczba obiektów)	0	0	0	0	0

Przeprowadzone analizy pomiarowo-obliczeniowe wykazały, iż najwięcej osób, lokali mieszkalnych oraz powierzchni terenów narażonych jest na najniższe przedziały przekroczeń wartości dopuszczalnych hałasu (w zakresie do 5 dB). Jednocześnie nie stwierdzono mieszkańców oraz lokali mieszkalnych na terenach, dla których warunki akustyczne określone są mianem „złych” lub „bardzo złych” (przekroczenia wartości normatywnych powyżej 10 dB). Zaznacza się, iż powyższe wartości uzyskano w oparciu o obliczenia poziomu dźwięku w punktach receptorowych, zlokalizowanych każdorazowo na najbardziej narażonej elewacji każdego z budynków mieszkalnych na wysokości 4 m n.p.t.. W procesie obliczeń pomijano wpływ dźwięku odbitego do fasady budynku (zgodnie z wymaganiami Dyrektywy END).

Przeprowadzone w ramach mapy akustycznej analizy wykazały, iż w okresie 2010–2015 na całej sieci dróg wojewódzkich województwa warmińsko-mazurskiego odnotowano wzrost natężenia ruchu średnio o 5% i należy zaznaczyć, iż wzrost ten był znacznie mniejszy niż w poprzednim okresie pięcioletnim,

w którym zarejestrowano wzrost ruchu aż o 23%. Stwierdzono, iż zmiana ta może przekładać się na wzrost generowanego hałasu o ok. 0,3dB. Dane te odnoszą się jednakże do wszystkich dróg wojewódzkich województwa warmińsko-mazurskiego objętych pomiarami. Znalazło to potwierdzenie w uzyskanych maksymalnych zasięgach hałasu, które w większości przypadków nieznacznie zwiększyły się w porównaniu z zasięgami uzyskanymi w ramach poprzedniej edycji mapowania. Dodatkowy wpływ na uzyskane różnice w zasięgach hałasu mogły mieć zmiany stanu technicznego dróg na przestrzeni ostatnich lat oraz przyjęte na potrzeby modelu obliczeniowego warunki meteorologiczne.

Należy pamiętać, iż 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.

W Tabeli 17 przedstawiono wartości prędkości potoku ruchu przyjęte w opracowaniu mapy akustycznej. Kolorem czerwonym zaznaczono wartości przekraczające dopuszczalne prędkości ruchu na terenach objętych zakresem Aktualizacji Programu.

Tabela 17. Prędkości ruchu pojazdów przyjęte w mapie akustycznej do obliczeń akustycznych

Zadanie	Nr drogi	Odcinek	Kilometraż		Pora dnia [km/h]		Pora wieczoru [km/h]		Pora nocy [km/h]	
			Początek	Koniec	Lekkie	Ciężkie	Lekkie	Ciężkie	Lekkie	Ciężkie
1	511	Lidzbark Warmiński, ul. Olsztyńska	29+749	33+590	60	55	60	55	65	60
2	527	Pastęk, ul. Jagielły	30+135	30+551	50	50	55	50	55	55
3	527	Morąg, ul. Pomorska	57+649	58+933	55	50	55	50	60	55
4	536	Iława, ul. Lubawska	0+000	2+571	55	50	55	50	65	55
5	545	Działdowo, ul. Olsztyńska	0+000	2+222	60	55	60	55	65	60
6	545	Nidzica, ul. Traugutta	21+098	22+827	60	55	60	55	65	60
7	545	Nidzica, ul. 1 Maja	22+827	24+261	50	50	55	50	60	60
8	591	Kętrzyn, ul. Chopina	31+180	33+753	65	60	65	60	70	65
9	592	Bartoszyce, ul. Kętrzyńska	0+000	2+707	60	60	60	60	65	60
10	592	Kętrzyn, ul. Traugutta	42+726	44+295	55	50	55	50	60	55
11	592	Kętrzyn, ul. Mazowiecka	44+295	45+984	50	50	50	50	55	50
12	655	Olecko, ul. Zwycięstwa	50+131	52+655	60	60	60	60	65	65

Poniżej przedstawiono uwarunkowania akustyczne wraz z uzasadnieniem wyboru zadań Aktualizacji Programu dla odcinków dróg wojewódzkich objętych zakresem niniejszego dokumentu.

➤ DW 511 Lidzbark Warmiński, ul. Olsztyńska:

W przypadku analizowanego odcinka drogi wojewódzkiej nr 511 nie wykazano przekroczeń dopuszczalnego poziomu hałasu dla obiektów podlegających specjalnej ochronie przed hałasem, zarówno dla wskaźnika LDWN jak i LN. Stwierdzono przekroczenia dopuszczalnego poziomu dźwięku (w większości w zakresie do 5dB z niewielkimi fragmentami obszarów w zakresie 5–10dB), obejmujące powierzchnię 0,0051 km² zamieszkiwaną przez 36 osób w przypadku wskaźnika LDWN oraz powierzchnię 0,0004 km² w przypadku wskaźnika LN. Przekroczenie dopuszczalnej średniej prędkości notuje się we wszystkich porach doby i wynosi od 5 do 10 km/h.

➤ DW 527 Pastęk, ul. Jagiełły:

W przypadku analizowanego odcinka drogi wojewódzkiej nr 527 nie wykazano przekroczeń dopuszczalnego poziomu hałasu dla obiektów podlegających specjalnej ochronie przed hałasem, zarówno dla wskaźnika LDWN jak i LN. Stwierdzono jedynie niewielkie obszary z przekroczeniami dopuszczalnego poziomu dźwięku (w zakresie do 5dB) obejmujące powierzchnię 0,0008 km² zamieszkiwaną przez 24 osoby w przypadku wskaźnika LDWN. Nie stwierdzono przekroczeń dopuszczalnych wartości hałasu wyrażanych wskaźnikiem LN. Przekroczenie dopuszczalnej średniej prędkości notuje się w porze wieczoru i wynosi ono 5 km/h.

➤ DW 527 Morąg, ul. Pomorska:

W przypadku analizowanego odcinka drogi wojewódzkiej nr 527 nie wykazano przekroczeń dopuszczalnego poziomu hałasu dla obiektów podlegających specjalnej ochronie przed hałasem, zarówno dla wskaźnika LDWN jak i LN. Przekroczenia wartości dopuszczalnych hałasu zarejestrowano na powierzchni 0,0135 km², zamieszkiwanej przez 755 osób w przypadku wskaźnika LDWN (przekroczenia w zakresie 0÷10dB) oraz powierzchnię 0,008 km², zamieszkiwaną przez 637 osób w przypadku wskaźnika LN (przekroczenia w zakresie do 5dB). Przekroczenie dopuszczalnej średniej prędkości notuje się w porze dnia i wieczoru i wynosi ono 5 km/h.

➤ DW 536 Ława, ul. Lubawska:

W przypadku analizowanego odcinka drogi wojewódzkiej nr 536 nie wykazano przekroczeń dopuszczalnego poziomu hałasu dla obiektów podlegających specjalnej ochronie przed hałasem, zarówno dla wskaźnika LDWN jak i LN. Zasięg przekroczeń poziomów dopuszczalnych hałasu

pochodzącego od rozpatrywanego odcinka drogi wojewódzkiej obejmuje powierzchnię 0,021 km², zamieszkiwaną przez 579 osób w przypadku wskaźnika LDWN (przekroczenia w zakresie 0÷10dB) oraz powierzchnię 0,0153 km², zamieszkiwaną przez 715 osób w przypadku wskaźnika LN (przekroczenia w zakresie 0÷10dB). Przekroczenie dopuszczalnej średniej prędkości notuje się we wszystkich porach doby i wynosi ono od 5 do 10 km/h.

➤ DW 545 Działdowo, ul. Olsztyńska:

W przypadku analizowanego odcinka drogi wojewódzkiej nr 545 nie wykazano przekroczeń dopuszczalnego poziomu hałasu dla obiektów podlegających specjalnej ochronie przed hałasem, zarówno dla wskaźnika LDWN jak i LN. Stwierdzono przekroczenia dopuszczalnego poziomu dźwięku (w większości w zakresie do 5dB z niewielkimi fragmentami obszarów w zakresie 5–10dB), obejmujące powierzchnię 0,0053 km² zamieszkiwaną jedynie przez 3 osoby w przypadku wskaźnika LDWN oraz powierzchnię 0,0003 km² (z przekroczeniami z zakresie do 5dB) w przypadku wskaźnika LN, na której nie wykazano występowania ludności oraz lokali mieszkalnych. Przekroczenie dopuszczalnej średniej prędkości notuje się we wszystkich porach doby i wynosi ono od 5 do 10 km/h.

➤ DW 545 Nidzica, ul. Traugutta:

W przypadku analizowanego odcinka drogi wojewódzkiej nr 545 nie wykazano przekroczeń dopuszczalnego poziomu hałasu dla obiektów podlegających specjalnej ochronie przed hałasem, zarówno dla wskaźnika LDWN jak i LN. Zakres ponadnormatywnego oddziaływania rozpatrywanego odcinka drogi wojewódzkiej obejmuje powierzchnię 0,0164 km², zamieszkiwaną przez 142 osoby w przypadku wskaźnika LDWN (przekroczenia w zakresie 0÷10dB) oraz powierzchnię 0,013 km², zamieszkiwaną przez 273 osoby w przypadku wskaźnika LN (przekroczenia w zakresie do 5dB). Przekroczenie dopuszczalnej średniej prędkości notuje się we wszystkich porach doby i wynosi ono od 5 do 10 km/h. **Aktualnie trwa rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 545 z przebudową skrzyżowań w miejscowości Nidzica wraz ze wschodnim wylotem drogi nr 604.**

➤ DW 545 Nidzica, ul. 1 Maja:

W przypadku analizowanego odcinka drogi wojewódzkiej nr 545 nie wykazano przekroczeń dopuszczalnego poziomu hałasu dla obiektów podlegających specjalnej ochronie przed hałasem, zarówno dla wskaźnika LDWN jak i LN. Stwierdzono niewielkie obszary z przekroczeniami dopuszczalnego poziomu dźwięku (w zakresie do 5dB) obejmujące

powierzchnię 0,007 km² zamieszkiwaną przez 104 osoby w przypadku wskaźnika LDWN oraz powierzchnię 0,001 km², na której nie stwierdzono występowania lokali mieszkalnych w przypadku wskaźnika LN. Przekroczenie dopuszczalnej średniej prędkości notuje w porze wieczoru i wynosi ono 5 km/h. **Aktualnie trwa rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 545 z przebudową skrzyżowań w miejscowości Nidzica wraz ze wschodnim wylotem drogi nr 604.**

➤ DW 591 Kętrzyn, ul. Chopina:

W przypadku analizowanego odcinka drogi wojewódzkiej nr 591 nie wykazano przekroczeń dopuszczalnego poziomu hałasu dla obiektów podlegających specjalnej ochronie przed hałasem, zarówno dla wskaźnika LDWN jak i LN. Zasięg ponadnormatywnego oddziaływania hałasu (w zakresie do 5dB) obejmuje powierzchnię 0,006 km², zamieszkiwaną przez 199 osób dla wskaźnika LDWN oraz powierzchnię 0,001 km², zamieszkiwaną przez 94 osoby dla wskaźnika LN. Przekroczenie dopuszczalnej średniej prędkości notuje się we wszystkich porach doby i wynosi ono od 5 do 15 km/h.

➤ DW 592 Bartoszyce, ul. Kętrzyńska:

W przypadku analizowanego odcinka drogi wojewódzkiej nr 592 nie wykazano przekroczeń dopuszczalnego poziomu hałasu dla obiektów podlegających specjalnej ochronie przed hałasem, zarówno dla wskaźnika LDWN jak i LN. Stwierdzono przekroczenia dopuszczalnego poziomu dźwięku (w większości w zakresie do 5dB z niewielkimi fragmentami obszarów w zakresie 5–10dB), obejmujące powierzchnię 0,0072 km² zamieszkiwaną przez 40 osób w przypadku wskaźnika LDWN oraz powierzchnię 0,0061 km² zamieszkiwaną przez 63 osoby w przypadku wskaźnika LN. Przekroczenie dopuszczalnej średniej prędkości notuje się we wszystkich porach doby i wynosi ono od 5 do 10 km/h.

➤ DW 592 Kętrzyn, ul. Traugutta:

W przypadku analizowanego odcinka drogi wojewódzkiej nr 592 nie wykazano przekroczeń dopuszczalnego poziomu hałasu dla obiektów podlegających specjalnej ochronie przed hałasem, zarówno dla wskaźnika LDWN jak i LN. Zasięg ponadnormatywnego oddziaływania hałasu (w zakresie 0÷10dB) obejmuje powierzchnię 0,023 km², zamieszkiwaną przez 1403 osoby dla wskaźnika LDWN oraz powierzchnię 0,02 km², zamieszkiwaną przez 1245 osób dla wskaźnika LN. Przekroczenie dopuszczalnej średniej prędkości notuje się w porze dnia oraz wieczoru i wynosi ono 5 km/h.

➤ DW 592 Kętrzyn, ul. Mazowiecka:

W przypadku analizowanego odcinka drogi wojewódzkiej nr 592 nie wykazano przekroczeń dopuszczalnego poziomu hałasu dla obiektów podlegających specjalnej ochronie przed hałasem, zarówno dla wskaźnika LDWN jak i LN. Stwierdzono obszary z przekroczeniami dopuszczalnego poziomu dźwięku (w zakresie do 5dB) obejmujące powierzchnię 0,0116 km² zamieszkiwaną przez 58 osób w przypadku wskaźnika LDWN oraz powierzchnię 0,002 km², na której nie stwierdzono występowania lokali mieszkalnych w przypadku wskaźnika LN. Przyjęte do obliczeń prędkości nie wykraczają poza wartości dopuszczalne.

➤ DW 655 Olecko, ul. Zwycięstwa:

W przypadku analizowanego odcinka drogi wojewódzkiej nr 655 nie wykazano przekroczeń dopuszczalnego poziomu hałasu dla obiektów podlegających specjalnej ochronie przed hałasem, zarówno dla wskaźnika LDWN jak i LN. Stwierdzono jedynie niewielkie obszary z przekroczeniami dopuszczalnego poziomu dźwięku (w zakresie do 5dB) obejmujące powierzchnię 0,005 km², zamieszkiwaną jedynie przez 4 osoby. Nie wykazano natomiast przekroczeń dopuszczalnych wartości hałasu wyrażanych wskaźnikiem LN. Przekroczenie dopuszczalnej średniej prędkości notuje się we wszystkich porach doby i wynosi ono od 5 do 10 km/h.

Przedstawione powyżej analizy odcinków dróg objętych Aktualizacją Programu pozwoliły na opracowanie zestawu działań (por. Rozdział 1.) mających na celu dostosowanie poziomu hałasu do dopuszczalnego.

Jak już wspomniano, w pierwszej kolejności określono jak zmieniają się wspomniane wyżej wskaźniki, po zastosowaniu ograniczenia prędkości ruchu, a następnie, jeśli w wyniku tego działania stwierdzono występowanie w dalszym ciągu przekroczeń poziomów dopuszczalnych hałasu, zaproponowano wykonanie przeglądu ekologicznego, którego efektem może być konieczność ustanowienia obszaru ograniczonego użytkowania. Jedynie w przypadku DW545 na terenie Nidzicy, zrezygnowano z nałożenia obowiązku wykonania takiego przeglądu, ze względu na planowaną rozbudowę drogi DW 545.

3.2. Ocena realizacji poprzedniego Programu

Poprzedni Program ochrony środowiska przed hałasem określony został uchwałą Nr III/42/14 Sejmiku Województwa Warmińsko-Mazurskiego z dnia 30 grudnia 2014 r.

Celem Programu było dostosowanie poziomu hałasu do dopuszczalnego w określonej perspektywie czasowej. Nie mniej jednak, w związku

z uwarunkowaniami ekonomicznymi, organizacyjnymi i technicznymi, w Programie zakłada się dochodzenie do stanu docelowego nie w okresie jednej pięcioletniej edycji Programu, ale w dłuższej perspektywie czasowej.

Nakładając obowiązki w Programie kierowano się realnością ich wykonania jednocześnie uwzględniając możliwości finansowe i organizacyjne zarządzających poszczególnymi źródłami hałasu.

Zadania Programu dobrano w ten sposób, aby uwzględniać wpływ realizowanych oraz planowanych inwestycji na klimat akustyczny w danym rejonie. Podyktowane było to zarówno względami ekonomicznymi jak i brakiem możliwości "cofnięcia" działań zrealizowanych w następstwie Programu.

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

Tabela 18. Zestawienie celów operacyjnych Programu (2014 r.)

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 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.

Należy podkreślić, iż poprzedni Program sporządzony został zarówno dla dróg wojewódzkich jak i krajowych, natomiast obecna Aktualizacja dotyczy jedynie dróg wojewódzkich, ze względu na brak aktualnych map akustycznych dla dróg krajowych.

W związku z powyższym, w Tabeli 19 zestawiono zadania poprzedniego Programu jedynie dla dróg wojewódzkich wraz z podaniem stopnia ich realizacji, tj.:

- **zadanie realizowane** – dotyczy głównie zadań wspomagających, których realizacja obowiązuje przez cały okres obowiązywania poprzedniego Programu,
- **zadanie niezrealizowane** – zadanie, którego nie wykonano do czasu sporządzenia projektu Aktualizacji Programu,
- **zadanie nieaktualne** – dotyczy zadań głównych z poprzedniego Programu, które nie wymagają realizacji, ze względu na
 - a) opracowane w 2017 roku mapy akustyczne oraz zastosowane w niniejszej Aktualizacji Programu działania,
 - b) wykonane inne zadania (np. przebudowy dróg), w wyniku których nastąpiła znacząca poprawa klimatu akustycznego w danym rejonie,
 - c) trwające, lecz nie zakończone prace polegające na przebudowie lub remoncie analizowanego odcinka drogi.

Tabela 19. Zestawienie zadań Programu dla dróg wojewódzkich (2014 r.)

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

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

Nr	Droga wojewódzka	Odcinek	Zadanie	Jednostka odpowiedzialna	Termin realizacji	Stopień realizacji
				Zarządzający drogą w zakresie wykonania obowiązku przedłożenia przeglądu ekologicznego		Zadanie nieaktualne
6	DW 537	Lubawa: od km 1+533 do km 4+305	Prowadzenie przeglądów stanu nawierzchni drogowej.	Zarządzający drogą	2015-2019	Zadanie realizowane
			Kontrola przestrzegania przepisów odnośnie dopuszczalnej prędkości	Policja	2015-2019	Zadanie realizowane
			Uwzględnianie zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu dla nowotworzonych planów zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego	2015-2019	Zadanie realizowane
			Wymiana nawierzchni na nawierzchnię o zredukowanej hałaśliwości na odcinku od km 1+533 do km 4+305	Zarządzający drogą	2015-2019	Zadanie niezrealizowane
7	DW 544	Działdowo: od km 52+959 do km 54+900	Prowadzenie przeglądów stanu nawierzchni drogowej.	Zarządzający drogą	2015-2019	Zadanie realizowane
			Kontrola przestrzegania przepisów odnośnie dopuszczalnej prędkości	Policja	2015-2019	Zadanie realizowane
			Uwzględnianie zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu dla nowotworzonych planów zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego	2015-2019	Zadanie realizowane
8	DW 544	Działdowo: od km 54+900 do km 56+261	Prowadzenie przeglądów stanu nawierzchni drogowej.	Zarządzający drogą	2015-2019	Zadanie realizowane
			Kontrola przestrzegania przepisów odnośnie dopuszczalnej prędkości	Policja	2015-2019	Zadanie realizowane

Nr	Droga wojewódzka	Odcinek	Zadanie	Jednostka odpowiedzialna	Termin realizacji	Stopień realizacji
			Uwzględnianie zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu dla nowotworzonych planów zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego	2015-2019	Zadanie realizowane
9	DW 545	Nidzica: od km 21+098 do km 22+827	Prowadzenie przeglądów stanu nawierzchni drogowej.	Zarządzający drogą	2015-2019	Zadanie realizowane
			Kontrola przestrzegania przepisów odnośnie dopuszczalnej prędkości	Policja	2015-2019	Zadanie realizowane
			Uwzględnianie zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu dla nowotworzonych planów zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego	2015-2019	Zadanie realizowane
			Wykonanie przeglądu ekologicznego na odcinku od km 21+098 do km 22+827	Właściwy starosta w zakresie nałożenia obowiązku przedłożenia przeglądu ekologicznego	2015-2019	Zadanie nieaktualne
Zarządzający drogą w zakresie wykonania obowiązku przedłożenia przeglądu ekologicznego	Zadanie nieaktualne					
10	DW 545	Nidzica: od km 22+827 do km 24+261	Prowadzenie przeglądów stanu nawierzchni drogowej.	Zarządzający drogą	2015-2019	Zadanie realizowane
			Kontrola przestrzegania przepisów odnośnie dopuszczalnej prędkości	Policja	2015-2019	Zadanie realizowane
			Uwzględnianie zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu dla nowotworzonych planów zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego	2015-2019	Zadanie realizowane

Nr	Droga wojewódzka	Odcinek	Zadanie	Jednostka odpowiedzialna	Termin realizacji	Stopień realizacji
			Wymiana nawierzchni na nawierzchnię o zredukowanej hałaśliwości na odcinku: od km 23+347 do km 24+027	Zarządzający drogą	2015-2019	Zadanie nieaktualne
11	DW 591	Kętrzyn: od km 31+180 do km 33+753	Prowadzenie przeglądów stanu nawierzchni drogowej.	Zarządzający drogą	2015-2019	Zadanie realizowane
			Kontrola przestrzegania przepisów odnośnie dopuszczalnej prędkości	Policja	2015-2019	Zadanie realizowane
			Uwzględnianie zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu dla nowotworzonych planów zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego	2015-2019	Zadanie realizowane
12	DW 591	Mrągowo: od km 54+983 do km 56+860	Prowadzenie przeglądów stanu nawierzchni drogowej.	Zarządzający drogą	2015-2019	Zadanie realizowane
			Kontrola przestrzegania przepisów odnośnie dopuszczalnej prędkości	Policja	2015-2019	Zadanie realizowane
			Uwzględnianie zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu dla nowotworzonych planów zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego	2015-2019	Zadanie realizowane
13	DW 592	Kętrzyn: od km 43+048 do km 44+617	Prowadzenie przeglądów stanu nawierzchni drogowej.	Zarządzający drogą	2015-2019	Zadanie realizowane
			Kontrola przestrzegania przepisów odnośnie dopuszczalnej prędkości	Policja	2015-2019	Zadanie realizowane
			Uwzględnianie zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu dla nowotworzonych planów zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego	2015-2019	Zadanie realizowane
14	DW 592	Kętrzyn: od km 44+617 do km	Prowadzenie przeglądów stanu nawierzchni drogowej.	Zarządzający drogą	2015-2019	Zadanie realizowane

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

Jednostki wskazane w poprzednim Programie, określonym uchwałą Nr III/42/14 Sejmiku Województwa Warmińsko-Mazurskiego z dnia 30 grudnia 2014 r., mają czas **do końca 2019 roku** na realizację niewykonanych zadań głównych.

Niezrealizowane zadanie dla odcinka DW 537 na terenie miejscowości Lubawa polegające na *wymianie nawierzchni na nawierzchnię o zredukowanej hałaśliwości na odcinku od km 1+533 do km 4+305*, jako jedyne z powyższych, zostało włączone do niniejszej Aktualizacji Programu (por. Rozdział 1.3), przy czym termin jego realizacji nie ulega zmianie (**do końca 2019 roku**).

Natomiast poniższe zadania z poprzedniego Programu, uznano za nieaktualne i nie wymagające realizacji:

- a) *Wymiana nawierzchni na nawierzchnię o zredukowanej hałaśliwości na odcinku od km 30+135 do km 30+551 w miejscowości Pastęk (DW 527)* – ze względu na aktualne mapy akustyczne (2017 r.) i zastosowane działania niniejszej Aktualizacji Programu (obniżenie prędkości ruchu),
- b) *Wykonanie przeglądu ekologicznego na odcinku od km 0+000 do km 1+583 w miejscowości Łtawa (DW 536)* – zadanie to ze względu na aktualne mapy akustyczne (2017 r.) i zastosowane działania niniejszej Aktualizacji Programu (obniżenie prędkości ruchu), zostało zaktualizowane

i uwzględnione w niniejszym dokumencie (por. Tabela 6, Rozdz. 1.3 – zadanie: *Wykonanie przeglądu ekologicznego oraz, w przypadku stwierdzenia takiej konieczności, ustanowienie obszaru ograniczonego użytkowania od km 0+000 do km 0+280 oraz od km 0+380 do km 0+580*),

- c) *Wykonanie przeglądu ekologicznego na odcinku od km 21+098 do km 22+827 w miejscowości Nidzica (DW 545), ze względu na przebudowę odcinka rzeczony drogi wojewódzkiej na terenie miasta,*
- d) *Wymiana nawierzchni na nawierzchnię o zredukowanej hałaśliwości na odcinku: od km 23+347 do km 24+027 w miejscowości Nidzica (DW 545), ze względu na przebudowę odcinka rzeczony drogi wojewódzkiej na terenie miasta.*

3.3. Analiza materiałów, dokumentów i publikacji wykorzystanych do opracowania Aktualizacji Programu

3.3.1. Lokalne dokumenty strategiczne

Poniżej opisano wyniki analizy dokumentów strategicznych opracowanych przez samorządy funkcjonujące na obszarach, na których zlokalizowane są analizowane odcinki dróg wojewódzkich. Analizą objęto w pierwszej kolejności lokalne programy ochrony środowiska, ze względu na ich cel, którym jest szeroko rozumiana ochrona środowiska naturalnego, w tym również jakości klimatu akustycznego na terenach podlegających ochronie przed hałasem. W dalszej kolejności dokonano przeglądu zapisów odnoszących się do analizowanych odcinków dróg w dokumentach wyznaczających ramy planowania zagospodarowania przestrzennego w gminach tj. w studiach uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego. Na zakończenie dokonano przeglądu dokumentów tworzących podstawy rozwoju społeczno-gospodarczego w przedmiotowych gminach, w celu sprawdzenia, w jakim stopniu odwołują się one do tematyki ochrony środowiska przed hałasem.

➤ Gminne programy ochrony środowiska

Analiza dokumentów wyznaczających ramy działań na poziomie lokalnym w zakresie ochrony środowiska przed hałasem pozwala na wysunięcie pewnych ogólnych wniosków, wspólnych dla wszystkich dokumentów. W opisie stanu istniejącego w każdym dokumencie zawarto komunikat o narastającym problemie hałasu komunikacyjnego - głównie drogowego, który dominuje ze względu na swoją uciążliwość i zasięg nad hałasem ze źródeł przemysłowych (hałas punktowy). W programach podkreśla się więc konieczność wdrażania różnorodnych działań dotyczących infrastruktury drogowej, jak: budowa obwodnic (Iława), rozbudowa dróg, remonty nawierzchni drogowej, modernizacja dróg skutkująca poprawą płynności ruchu, budowa ekranów akustycznych wzdłuż

odcinków o największej uciążliwości hałasowej, ograniczanie prędkości ruchu na drogach w obszarach o podwyższonym hałasie. W ramach działań towarzyszących proponuje się nasadzenia roślinności izolacyjnej i stosowanie dźwiękoszczelnej stolarki okiennej. W każdym z dokumentów podkreśla się znaczenie badań hałasu drogowego prowadzonych przez Wojewódzkiego Inspektora Ochrony Środowiska. W uzupełnieniu podkreśla się w niektórych programach znaczenie regulowania problematyki narastającego hałasu drogowego poprzez odpowiednie zapisy w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego, ale są to zapisy ogólne (bez uszczegóławiania np. w zakresie stosowania zasad strefowania zabudowy przy drogach).

Tabela 20. Programy ochrony środowiska obowiązujące na obszarach zlokalizowanych w sąsiedztwie dróg wojewódzkich objętych zakresem Aktualizacji Programu

Lp.	Gmina	Program ochrony środowiska
1	Lidzbark Warmiński	Program ochrony środowiska dla Gminy Lidzbark Warmiński na lata 2014-2017 z perspektywą do roku 2020
2	Pastętek	Program ochrony środowiska dla Gminy Pastętek na lata 2017-2020 z perspektywą na lata 2021-2024
3	Łtawa	Program ochrony środowiska Gminy Łtawa na lata 2011-2014 z perspektywą na lata 2015-2018
4	Działdowo	Program ochrony środowiska Gminy Działdowo na lata 2013-2016 z perspektywą do roku 2018
5	Nidzica	Program ochrony środowiska dla Gminy Nidzica na lata 2013-2016 z perspektywą na lata 2017-2020
6	Kętrzyn	Program ochrony środowiska dla Gminy Kętrzyn na lata 2011-2014 z perspektywą na lata 2015-2018
7	Bartoszyce	Program ochrony środowiska dla Miasta Bartoszyce na lata 2012-2015 z perspektywą na lata 2016-2019
8	Olecko	Program ochrony środowiska dla Miasta i Gminy Olecko na lata 2016-2019 z perspektywą do roku 2023

W niektórych dokumentach sygnalizuje się znaczenie rozwoju i rozbudowy transportu alternatywnego - publicznego i rowerowego.

Uwzględniając propozycje działań w zakresie ograniczania hałasu drogowego zawarte w lokalnych dokumentach dotyczących sposobów realizacji zadań z zakresu ochrony środowiska należy stwierdzić pełną zgodność Aktualizacji Programu z tymi dokumentami. Zawarty w Aktualizacji Programu katalog działań służących ograniczaniu uciążliwości hałasu drogowego jest szerszy niż przytaczany w niektórych programach ochrony środowiska, co jest wskazaniem do szerszego stosowania dokumentów dedykowanych rozwiązywaniu określonych problemów środowiskowych w dokumentach strategicznych o charakterze ogólnym.

➤ **Studia uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gmin**

W analizie gminnych Studiów odwołano się w pierwszej kolejności do zapisów dotyczących bezpośrednio analizowanych dróg wojewódzkich. Ustalenia

te uzupełniono o ogólne zalecenia dotyczące sposób ograniczania hałasu komunikacyjnego - o ile takie zawarte są w studium.

Tabela 21. Analiza studiów uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gmin zlokalizowanych w sąsiedztwie dróg objętych zakresem Aktualizacji Programu

Lp.	Gmina	Ustalenia dotyczące problematyki analizowanych dróg i hałasu drogowego
1	Lidzbark Warmiński	Ochrona przed hałasem to jeden z głównych kierunków ochrony środowiska określonych w Studium. Jej realizacja ma być osiągnięta poprzez remonty dróg, w tym wojewódzkich, stosowanie „cichych” nawierzchni drogowych, budowę ciągów pieszo-rowerowych, zwiększanie konkurencyjności transportu publicznego w stosunku do samochodów osobowych, uwzględnianie standardów hałasowych w miejscowych planach zagospodarowania oraz stosowanie w tych dokumentach zasady strefowania zabudowy.
2	Pastętek	W Studium sygnalizuje się, że głównym źródłem hałasu komunikacyjnego jest droga krajowa nr 7, ale wzmiankuje się także o drodze wojewódzkiej Nr 527, która biegnie przez centrum Pastętkę z gęstą zabudową (bez możliwości modernizacji i poprawy płynności ruchu). Jako rozwiązanie problemu wskazuje się budowę południowej obwodnicy miasta.
3	Morąg	Studium wskazuje, że jednym z głównych problemów jest ruch tranzytowy przebiegający przez Stare Miasto. Projektuje się wyeliminowanie tranzytu przez Stare Miasto poprzez właściwe rozproszanie ruchu w mieście.
4	Łtawa	W Studium znajduje się informacja o przebudowie układu podstawowego dróg wojewódzkich Nr 536 (problemowa) i Nr 521 do wymaganych klas technicznych, zgodnie z zapisem zawartym w planie zagospodarowania przestrzennego województwa. W odniesieniu do problematyki walki z hałasem w Studium znaleziono jedynie zapis dotyczący spełniania zasad lokalizacji obiektów i urządzeń budowlanych na terenach o różnych funkcjach lub różnych zasadach zagospodarowania zawartych w art. 113 ust. 2 pkt. 1 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska, ale zapis ten zawarty jest w akapicie zatytułowanym <i>Formy ochrony rezerwatów</i> .
5	Działdowo	W Studium wskazuje się drogę Nr 545 jako oś komunikacyjną gminy. Zgodnie z ustaleniami dokumentów nadrzędnych droga podlega rozbudowie. Ochrona akustyczna zgodnie ze Studium powinna polegać na ograniczeniu hałasu motoryzacyjnego poprzez zastosowanie zieleni izolacyjnej krzewiastej w miejscach szczególnego narażenia (usunięto budowę ekranów akustycznych w efekcie aktualizacji Studium).
6	Nidzica	W Studium wskazuje się na konieczność wyprowadzenia ruchu przelotowego jaki generują drogi wojewódzkie Nr 545 i 604 z ulic miejskich. Należy w tym celu przewidzieć rezerwy terenu pod obejścia w ciągach tych dróg. W Studium zawarto informację o przebudowie drogi Nr 545. Jako główne źródło uciążliwości akustycznych wskazuje się jednak drogę krajową Nr 7. Brak w Studium szczegółowych zapisów dotyczących ochrony przed hałasem.
7	Olecko	Studium wyznacza kierunki rozwoju systemu drogowego dla dróg wojewódzkich, poprzez dostosowanie parametrów dróg do zakładanej klasy technicznej G oraz poprzez realizację modernizacji i przebudowy dróg w pierwszej kolejności.
8	Bartoszyce	Droga Nr 592 wskazywana jest jako istotny wojewódzki ciąg komunikacyjny biegnący przez Bartoszyce. Na całym miejskim odcinku drogi Nr 592 typuje się aleję drzew do ochrony jako element krajobrazu kulturowego. Modernizacja drogi Nr 592 Bartoszyce - Korsze do parametrów drogi G wpisana jest w Studium jako ważne zadanie ponadlokalne. Ujęte w Studium zapisy dotyczące ochrony przed hałasem związane są z drogą krajową Nr 51.

Lokalne dokumenty nakreślające ramy rozwoju przestrzennego analizowanych gmin w większości obejmują informacje dotyczące modernizacji lub przebudowy problemowych dróg wojewódzkich, zgodnie z ustaleniami dokumentów wyższego rzędu. W nielicznych Studiach znajdują się zapisy określające ogólne zasady ograniczania hałasu komunikacyjnego poprzez działania związane z zagospodarowaniem przestrzennym. Realizacja założeń zawartych w Studiach dotyczących poprawy stanu technicznego dróg i jakości powiązań drogowych będzie przyczyniała się do realizacji celów projektowanej Aktualizacji Programu.

➤ **Lokalne programy rozwoju miast**

Tabela 22. Analiza lokalnych dokumentów strategicznych dla miast zlokalizowanych w sąsiedztwie dróg wojewódzkich objętych zakresem niniejszej Aktualizacji Programu

Lp.	Gmina	Lokalna strategia działań	Ustalenia dokumentu w zakresie ochrony przed hałasem drogowym
1	Lidzbark Warmiński	Plan Rozwoju Lokalnego miasta Lidzbark Warmiński na lata 2014-2020	W Planie sygnalizuje się konieczność budowy i rozbudowy infrastruktury technicznej, w tym dróg, co ma na celu m.in. ograniczenie problemu uciążliwości hałasu ze źródeł komunikacyjnych. Sygnalizuje się również rozwiązania typu: rozwój komunikacji zbiorowej, rozwijanie systemu „zaparkuj i jedź”, rozbudowa ścieżek rowerowych, ale również rozwój i modernizacja połączeń kolejowych (alternatywy dla ruchu kołowego).
2	Działdowo	Lokalny Program Rewitalizacji Gminy-Miasto Działdowo na lata 2015-2020	Dokument nie odnosi się do tematyki ochrony środowiska przed uciążliwościami akustycznymi powodowanymi przez ruch kołowy.
3	Morąg	Zintegrowana Strategia Rozwoju Społeczno-Gospodarczego Ostródzko-Iławskiego Obszaru Funkcjonalnego na lata 2015-2025	W Strategii uwzględniono cel dedykowany realizacji działań mających na celu minimalizowanie oddziaływania akustycznego ciągów komunikacyjnych oraz innych źródeł hałasu, co należy osiągać poprzez wdrażanie rozwiązań dźwiękochłonnych oraz umiejętne lokalizowanie przestrzenne uciążliwych inwestycji.
4	Iława		
5	Nidzica	Strategia Rozwoju Gminy Nidzica na lata 2014- 2022	W dziedzinie rozwoju infrastruktury technicznej Strategia obejmuje m.in. działania polegające na poprawie stanu technicznego dróg oraz poprawie bezpieczeństwa ruchu drogowego. Służyć temu będą np. przebudowa dróg w centrum miasta oraz budowa ulic. Strategia nie obejmuje zapisów dotyczących bezpośrednio ograniczania hałasu drogowego w mieście.

6	Kętrzyn	Strategia Rozwoju Gminy Miejskiej Kętrzyn do 2025 roku	Diagnoza stanu sieci drogowej wykazuje zły stan techniczny dróg w mieście oraz potrzebę rozbudowy istniejącej sieci dróg ze względu na rozwój terytorialny miasta. Konieczna jest budowa drogi, która odciąży miasto od ruchu tranzytowego. W Strategii uwzględnia się rozbudowę sieci ścieżek rowerowych. Jako zadania realizacyjne służące rozbudowie infrastruktury technicznej wskazuje się m.in. budowę obwodnicy, budowę, przebudowę i modernizację ulic na terenie miasta wraz z niezbędną infrastrukturą.
7	Olecko	Strategia Rozwoju Miasta i Gminy Olecko do 2025 roku	W ramach celu służącego poprawie jakości zamieszkania wymienia się działania polegające na poprawie jakości dróg, budowie chodników i dróg rowerowych. Strategia nie odnosi się bezpośrednio do problematyki ochrony środowiska przed hałasem.

Przegląd zapisów zawartych w lokalnych dokumentach formułujących kierunki rozwoju gospodarczego i społecznego poszczególnych gmin wskazuje, że nie dotyczą one bezpośrednio rozwiązywania problemów ochrony środowiska, a w szczególności sygnalizowanych w programach ochrony środowiska problemów nadmiernego hałasu drogowego. Dokumenty te w części diagnostycznej podkreślają, że stan techniczny wielu dróg jest zły lub niewystarczający dla zapewnienia bezpieczeństwa ruchu. W kilku przypadkach sygnalizuje się konieczność wyprowadzenia ruchu tranzytowego pojazdów ciężkich poza obszar miasta. Należy więc przyjąć ogólny wniosek, iż proponowane w ww. dokumentach strategicznych działania mające na celu poprawę stanu technicznego dróg oraz rozbudowę istniejącej sieci połączeń drogowych będą pośrednio przyczyniały się do redukcji hałasu komunikacyjnego. Działania dotyczące problemowych odcinków dróg wojewódzkich bezpośrednio przyczynią się do ograniczenia problemu sygnalizowanego w Aktualizacji Programu.

➤ **Miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego**

W tabeli poniżej przedstawiono dokumenty planistyczne jednostek samorządu sąsiadujących z analizowanymi odcinkami dróg wojewódzkich. Na podstawie zapisów o ochronie przed hałasem, zawartych w tych dokumentach, wykonano tzw. mapę wrażliwości hałasowej obszarów, która przedstawia rozmieszczenie obszarów objętych ochroną akustyczną.

Dla terenów, dla których brak jest planu zagospodarowania przestrzennego, wartości poziomów dopuszczalnych przypisano w mapie akustycznej na podstawie zapisów w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gmin oraz projektów planów w trakcie ich sporządzania, a także pism z odpowiednich urzędów, wydanych w ramach innych opracowań ekofizjograficznych (np. analiz porealizacyjnych). Tereny chronione

o ustalonych wartościach dopuszczalnych hałasu zaprezentowano na mapie wrażliwości akustycznej, stanowiącej jeden z najważniejszych elementów mapy akustycznej.

Tabela 23. Wykaz dokumentów planistycznych obowiązujących w sąsiedztwie odcinków dróg wojewódzkich objętych zakresem niniejszego opracowania

Nr drogi	Odcinek	Powiat	Rodzaj dokumentu	Akt powołujący
511	Lidzbark Warmiński, ul. Olsztyńska od km 29+749 do km 33+590	Lidzbarski	MPZP	Uchwała nr IX/52/03 Rady Miejskiej w Lidzbarku Warmińskim z dnia 28 maja 2003 r.
			MPZP	Uchwała nr XXXII/195/05 Rady Miejskiej w Lidzbarku Warmińskim z dnia 9 marca 2005 r.
			MPZP	Uchwała nr LIII/380/10 Rady Miejskiej w Lidzbarku Warmińskim z dnia 31 marca 2010 r.
527	Pastęk, ul. Jagiełły od km 30+135 do km 30+551	Elbląski	MPZP	Uchwała nr VI/57/10 Rady Miejskiej w Pastęku z dnia 9 lipca 2010 r.
527	Morąg, ul. Pomorska od km 57+649 do km 58+933	Ostródzki	MPZP	Uchwała nr XXIII/340/12 Rady Miejskiej w Morągu z dnia 27 września 2012 r.
536	Łława, ul. Lubawska od km 0+000 do km 2+571	Łławski	MPZP	Uchwała nr XXII/228/12 Rady Miejskiej w Łławie z dnia 11 maja 2012 r.
545	Działdowo, ul. Olsztyńska od km 0+000 do km 2+222	Działdowski	MPZP	Uchwała nr XXXVI/445/02 Rady Miejskiej Działdowo z dnia 24 maja 2002 r.
			MPZP	Uchwała nr XXXIX/348/14 Rady Miasta Działdowo z dnia 9 października 2014 r.
			MPZP	Uchwała nr XXVIII/293/09 Rady Miasta Działdowo z dnia 28 września 2009 r.
			MPZP	Uchwała nr XI/100/11 Rady Miasta Działdowo z dnia 10 listopada 2011 r.
545	Nidzica, ul. Traugutta od km 21+098 do km 22+827	Nidzicki	MPZP	Uchwała nr XI/148/2015 Rady Miejskiej w Nidzicy z dnia 13 sierpnia 2015 r.
545	Nidzica, ul. 1 Maja od km 22+827 do km 24+261	Nidzicki	MPZP	Uchwała nr XI/148/2015 Rady Miejskiej w Nidzicy z dnia 13 sierpnia 2015 r.
591	Kętrzyn, ul. Chopina od km 31+180 do km 33+753	Kętrzyński	MPZP	Uchwała nr XXXVII/240/04 Rady Miejskiej w Kętrzynie z dnia 25 listopada 2004 r.
			MPZP	Uchwała nr XV/80/11 Rady Miejskiej w Kętrzynie z dnia 29 września 2011 r.
			MPZP	Uchwała nr XLIV/244/09 Rady Miejskiej w Kętrzynie z dnia 25 marca 2009 r.
			MPZP	Uchwała nr LIII/336/05 Rady Miejskiej w Kętrzynie z dnia 15 września 2005 r.
			SUiKZP	Uchwała nr XV/96/99 Rady Miejskiej w Kętrzynie z dnia 27 października 1999 r.
592	Bartoszyce, ul. Kętrzyńska od km 0+000 do km 2+707	Bartoszycki	MPZP	Uchwała nr 30/VI/99 Rady Miejskiej w Bartoszycach z dnia 24 lutego 1999 r.
			MPZP	Uchwała nr 205/XXVI/2001 Rady Miasta Bartoszyce z dnia 28 lutego 2001 r.

			MPZP	Uchwała nr 205/XXXV/2005 Rady Miasta Bartoszyce z dnia 30 czerwca 2005 r.
			MPZP	Uchwała nr IX/59/2007 Rady Miasta Bartoszyce z dnia 29 maja 2007 r.
			MPZP	Uchwała nr X/70/2007 Rady Miasta Bartoszyce z dnia 26 czerwca 2007 r.
			MPZP	Uchwała nr XXI/152/2008 Rady Miasta Bartoszyce z dnia 27 maja 2008 r.
			MPZP	Uchwała nr XXVII/208/2013 Rady Miasta Bartoszyce z dnia 25 kwietnia 2013 r.
			MPZP	Uchwała nr XXXI/230/2013 Rady Miasta Bartoszyce z dnia 26 września 2013 r.
			MPZP	Uchwała nr XV/105/2004 Rady Gminy Bartoszyce z dnia 29 marca 2004 r.
			SUiKZP	Uchwała nr XXXIX/305/2009 Rady Miasta Bartoszyce z dnia 29 grudnia 2009 r.
			SUiKZP	Uchwała nr X/52/2011 Rady Gminy Bartoszyce z dnia 17 czerwca 2011 r.
592	Kętrzyn, ul. Traugutta od km 42+726 do km 44+295	Kętrzyński	SUiKZP	Uchwała nr XV/96/99 Rady Miejskiej w Kętrzynie z dnia 27 października 1999 r.
592	Kętrzyn, ul. Mazowiecka od km 44+295 do km 45+984	Kętrzyński	MPZP	Uchwała nr XLIV/244/09 Rady Miejskiej w Kętrzynie z dnia 25 marca 2009 r.
			SUiKZP	Uchwała nr XV/96/99 Rady Miejskiej w Kętrzynie z dnia 27 października 1999 r.
655	Olecko, ul. Zwycięstwa od km 50+131 do km 52+655	Olecki	MPZP	Uchwała nr XLVII/379/06 Rady Miejskiej w Olecku z dnia 31 sierpnia 2006 r.
			MPZP	Uchwała nr XX/184/08 Rady Miejskiej w Olecku z dnia 27 czerwca 2008 r.
			MPZP	Uchwała nr XXXVII/273/01 Rady Miejskiej w Olecku z dnia 10 sierpnia 2001 r.
			MPZP	Uchwała nr III/24/02 Rady Miejskiej w Olecku z dnia 30 grudnia 2002 r.
			SUiKZP	Uchwała nr ORN.0007.94.2015 Rady Miejskiej w Olecku z dnia 29 grudnia 2015 r.

Zapisy odnośnie ochrony przed hałasem w wyżej wymienionych dokumentach ograniczają się do określenia dopuszczalnych wartości hałasu na danym terenie, ograniczenia w użytkowaniu terenów w strefach pasa technicznego oraz określenia nieprzekraczalnej linii zabudowy.

3.3.2. Przepisy prawa, w tym prawa miejscowego, 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 2002 r. w sprawie oceny i zarządzania poziomem hałasu w środowisku.

Zgodnie z jej zapisami, 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".

➤ ***Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. - Prawo ochrony środowiska (t.j. Dz. U. z 2017 r. poz. 519, z późn. zm.)***

Ustawa wskazuje, że w celu doprowadzenia do przestrzegania standardów jakości środowiska w przypadkach wskazanych ustawą lub przepisami szczególnymi, w drodze **aktu prawa miejscowego**, tworzone są programy (art. 84 ust. 1 Poś). Programy te tworzy się dla terenów, na których poziom hałasu przekracza poziom dopuszczalny, celem dostosowania poziomu hałasu do dopuszczalnego (art. 119 ust. 1).

Wymagania względem programu ochrony środowiska przed hałasem:

- 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)

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).

➤ ***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 (t.j. Dz. U. z 2017 r. poz. 1405 z późn. 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).

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*).

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 oraz Państwowym Wojewódzkim Inspektorem Sanitarnym 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 OOS*):

- 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 odstąpienie 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*).

➤ **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).

Natomiast 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*. Szerzej opisano je w Rozdziale 5.7.

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 24. 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	
		LDWN przedział czasu odniesienia równy wszystkim dobom w roku	LN przedział czasu odniesienia równy wszystkim porom nocy	LDWN przedział czasu odniesienia równy wszystkim dobom w roku	LN 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

➤ **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* (t.j. Dz. U. z 2017 r. poz. 1260 z późn. 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 (t.j. Dz.U. z 2016 r., poz. 2022 z późn. zm.).

Tabela 25. 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.

3.4. Nowe i dostępne techniki i technologie w zakresie ograniczania hałasu

Niniejszy rozdział powstał w oparciu o materiały własne oraz dostępne w internecie, w szczególności o opracowania znajdujące się na stronie www.edroga.pl jak i materiały z ogólnodostępnych publikacji.

Rozróżnia się następujące wielkości wpływające na poziom hałasu:

- a) wpływające na poziom emisji hałasu: rodzaj drogi, natężenie ruchu, struktura ruchu, płynność ruchu, prędkość pojazdów, rodzaj nawierzchni, nachylenie drogi, lokalizacja sygnalizacji świetlnej;
- b) 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.

Rozróżnia się następujące metody i sposoby ochrony przed hałasem:

a) Metody i środki związane z ograniczeniem hałasu u źródła.

Do podstawowych metod zaliczyć można właściwe lokalizowanie przebiegu drogi i właściwe kształtowanie jej otoczenia. W tym przypadku możliwe jest zastosowanie odpowiednich rozwiązań sytuacyjnych (maksymalne odsunięcie drogi od obszarów i obiektów chronionych) oraz zastosowanie odpowiednich rozwiązań wysokościowych drogi i sposobów jej obudowy (droga w wykopie, tunelu, częściowym przykryciu itp.) względem obiektów i obszarów chronionych.

Niezwykle ważnym elementem mającym wpływ na generowanie hałasu jest pochylenie drogi – im pochylenie jest większe tym generowany jest większy hałas głównie od pojazdów ciężkich (hałaśliwych).

Rodzaj i stan techniczny nawierzchni drogi ma bardzo duży wpływ na emisję hałasu. Znane są obecnie zastosowania tzw. „cichych nawierzchni”, których właściwości akustyczne otrzymuje się dzięki odpowiedniemu doborowi i wykonaniu warstw ścieralnych betonu asfaltowego – redukcja hałasu o około 3 do 5 dB. Efekt ten niestety zmniejsza się w czasie wraz ze zużyciem nawierzchni i pogorszeniem własności nawierzchni.

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).

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 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia. Pomiary powinny być przeprowadzone zgodnie z Rozporządzeniem 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 (t.j. Dz. U. z 2015 r. poz. 776 z późn. zm.).

Tabela 26. Klasyfikacja nawierzchni drogowych

Klasa/ Symbol	Wartości poziomu dźwięku, [dB(A)]		Przykłady warstw ścieralnych
	L ₁ (SPB-80)	CPXl (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.

Należy dodać, że pojazdy produkowane są obecnie tak, aby spełniać regulaminy dotyczące hałasu (*ECE R51 i R41*), które zobowiązują producentów do przestrzegania norm hałasu, badanych w warunkach laboratoryjnych (normy homologacyjne), dla samochodów osobowych i ciężarowych. 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.

Postęp i innowacyjność w budowie pojazdów skutkują minimalizacją udziału mechanicznych i termodynamicznych źródeł hałasu w pojazdach, takich jak silnik, układ przeniesienia napędu, układ wydechowy, układ ssący oraz pozostałe przekładnie. Zespoły te stają się coraz bardziej efektywne i minimalizuje się udział procesów resztkowych, takich jak hałas, w ich funkcjonowaniu. Aktualnie liczne badania dowodzą, że hałas generowany na skutek interakcji opony z nawierzchnią jest głównym źródłem hałasu przy prędkości powyżej 55 km/h dla samochodów osobowych, zaś dla samochodów ciężarowych przy prędkości powyżej 70 km/h

W związku z tym, producenci ogumienia samochodowego zmuszeni zostali również do spełnienia, specjalnie w tym celu opracowanej, dyrektywy 2001/43/WE – odnoszącej się do opon pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz ich instalowania. Niestety w przypadku opon wymagania były bardzo liberalne. Wynikało to z faktu, iż większy nacisk kładzie się na bezpieczeństwo i komfort jazdy niż na hałaśliwość opon. Jednakże od wielu lat, dzięki wspomnianej dyrektywie oraz Rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady nr 661/2009 z dnia 13 lipca 2009 r. w sprawie wymagań technicznych w zakresie homologacji typu pojazdów silnikowych dotyczących ich bezpieczeństwa ogólnego, ich przyczep oraz przeznaczonych dla nich układów, części i oddzielnych zespołów technicznych wybierając opony, dysponujemy informacjami na temat generowanego przez nie hałasu.

Rysunek 4. Etykieta dotycząca emisji hałasu przez oponę podczas toczenia po powierzchni drogi. Im więcej czarnych „fal dźwiękowych” tym głośniejsza opona



Źródło: pl.wikipedia.org/wiki/Etykieta_opony

b) Metody i środki związane z ograniczeniem hałasu za pomocą urządzeń zlokalizowanych na drodze fali dźwiękowej pomiędzy źródłem hałasu a odbiorcą.

Będą to wszystkie sposoby ograniczania hałasu już wyemitowanego zlokalizowane na drodze fali dźwiękowej pomiędzy źródłem hałasu a odbiorcą: ekrany akustyczne w postaci konstrukcji typu ściana, wały (ekrany) ziemne, kombinacja ekranu ziemnego z ekranem akustycznym, zabudowa niemieszkalna mająca na celu ochronę budynków mieszkalnych oraz pasy zieleni izolacyjnej.

Ekran akustyczny w otoczeniu drogi zlokalizowany jest przeważnie jak najbliżej źródła hałasu, czyli na krawędzi jezdni po której poruszają się pojazdy.

Skuteczność ekranu akustycznego zależy od wielu czynników, między innymi od:

- lokalizacji ekranu akustycznego względem krawędzi jezdni,
- położenia terenu/obiektu chronionego,
- wysokości ekranu akustycznego,
- długości ekranu akustycznego,
- rodzaju generowanego hałasu (bezpośrednio powiązanego ze strukturą rodzajową pojazdów).

Rysunek 5. Nowoczesny ekran akustyczny na Trasie Toruńskiej w Warszawie



Źródło: pl.wikipedia.org/wiki/Trasa_Toruńska_w_Warszawie

Maksymalną skuteczność ekranowania akustycznego osiąga się przy realizacji bardzo dużych budowli, np. połączenie wału ziemnego z ekranem akustycznym może dawać skuteczność dochodzącą do 20 dB. Jednak najczęściej osiąganą skutecznością zrealizowanych w Polsce ekranów akustycznych jest od 10 do 12 dB (są to wartości maksymalne uzyskiwane jedynie po spełnieniu wielu warunków). W celu podwyższenia skuteczności ekranu, na krawędzi górnej stosuje się tzw. dyfraktory.

Ekran akustyczny można podzielić również ze względu na wielkość pochłaniania dźwięku. Zasadniczo ekrany można sklasyfikować jako:

- odbijające – pochłanianie dźwięku mniejsze od 4 dB,
- pochłaniające – pochłanianie dźwięku w przedziale od 4 do 8 dB,
- wysoko pochłaniające – pochłanianie dźwięku większe od 8 dB.

Bardzo często wykonywane są również ekrany akustyczne z materiałów o różnej wielkości pochłaniania („mieszane”). Na przykład jest to ekran częściowo wykonany z betonu i z tworzywa przezroczystego.

W przypadku konieczności budowy ekranów akustycznych, należy wprowadzić obudowę biologiczną wokół ekranów w celu poprawy ich estetyki. Należy również zrezygnować z naklejania sylwetek ptaków na elementy przezroczyste.

c) Metody i środki związane z lokalizacją i odpowiednim ukształtowaniem budynku oraz jego izolacją przed oddziaływaniami akustycznymi.

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) lub tzw. zabudowę tarasową.

Rysunek 6. Przykład strefowania obszarów w sąsiedztwie drogi

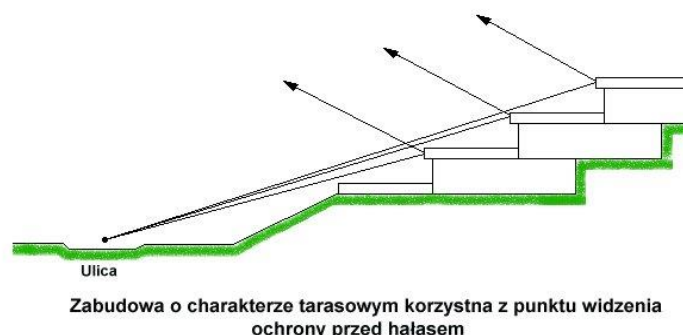


Źródło: Materiały własne we współpracy z dr. inż. R.J. Kucharskim

Stosowanie stref (pasów) zieleni izolacyjnej wzdłuż ciągów komunikacyjnych 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.

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%.

Rysunek 7. Przykład zabudowy tarasowej



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

d) Metody i środki związane z organizacją ruchu.

Metody ochrony przed hałasem związane ze strukturą pojazdów dotyczą przede wszystkim wyłączenia ruchu wybranych grup pojazdów z niektórych arterii oraz ograniczeń czasowych ich poruszania się (zwłaszcza w porze nocy). Ograniczenia te dotyczą głównie grupy pojazdów ciężkich i motocykli, jako najbardziej hałaśliwych pojazdów w potoku ruchu.

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 celu ograniczenia hałasu pochodzącego od dróg. Nie mogą one jednak prowadzić do istotnego pogorszenia sytuacji na innym obszarze chronionym.

Tabela 27. 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, Ośrodek Wydawnictw Naukowych, 1996 r.

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 często przynosi znacznie lepsze efekty niż jej ograniczanie, gdyż wymusza na kierujących przestrzeganie przepisów.

Tabela 28. Wpływ zmniejszenia prędkości na hałas.

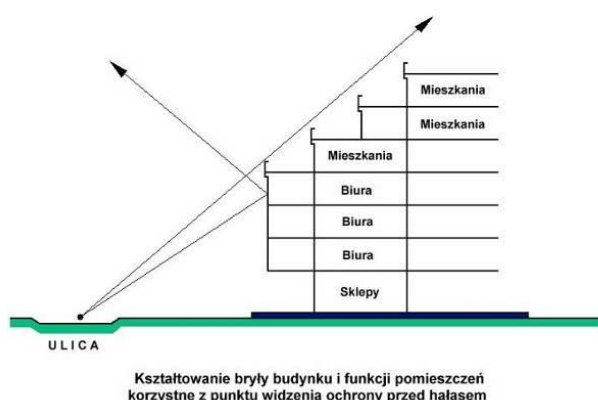
Zmniejszenie prędkości [km/h]		60/50	50/40	40/30	60/40	60/30	50/30
Redukcja hałasu [dB(A)]	Osobowe	2,4	2,9	3,7	5,3	9	6,7
	Ciężarowe	0,8	1	1,2	1,8	3	2,2

Źródło: W. Gardziejczyk, – Hałas drogowy w otoczeniu tras komunikacyjnych, Białowieża, 7-8 kwietnia 2011 r.

e) Metody i środki związane z zapewnieniem komfortu akustycznego wewnątrz budynków.

Niemniej ważnym elementem walki z ponadnormatywnym hałasem jest przestrzeganie ustaleń zawartych w decyzjach środowiskowych oraz rozstrzygnięcie spraw związanych ze zwalczaniem hałasu, nakładanie kar i odszkodowań, rozpatrywanie skarg i wniosków mieszkańców, a w skrajnych przypadkach podejmowanie decyzji dotyczących likwidacji źródeł hałasu.

Rysunek 8. Przykład rozmieszczenia pomieszczeń w budynku



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

Wymiana stolarki otworowej ogranicza jedynie hałas wewnątrz budynku bez możliwości zachowania wartości dopuszczalnych na granicy działki. W przypadku zastosowania takich metod niezbędne jest rozwiązanie problemów związanych z odpowiednią wentylacją pomieszczeń. 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.

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).

Dobrą 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

Rw = 35 dB. Jeżeli hałas jest szczególnie uciążliwy, warto kupić okna o jeszcze wyższej izolacyjności akustycznej: Rw powyżej 42 dB.

Rysunek 9. Okno dźwiękoszczelne z nawietrzakiem.



Źródło: Materiały własne

Większość opiniujących organów ochrony środowiska nie uważa tej metody za skuteczny sposób ochrony środowiska, uznając, że poza ochroną wnętrza obiektu niezbędna jest również ochrona na zewnątrz.

3.5. 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 spełniać będą wymagania określone w § 323–326 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002 r. *w sprawie wymagań technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie (t.j. Dz. U. z 2015 r. poz. 1422 z późn. 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 **LDWN**) 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).

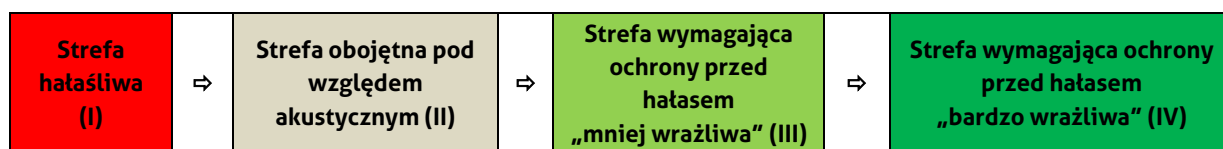
Ochronę przed hałasem zabudowy ukształtowanej należy prowadzić zgodnie z ustawą *Prawo ochrony środowiska*.

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 sąsiadowały ze sobą obszary o konkretnych funkcjach.

Podstawowe założenia strefowania, to:

- oddalenie 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 10. Przykład właściwego strefowania akustycznego



Proponuje się 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 zagłębianie 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.

3.6. Wskaźniki i metody oceny hałasu stosowane przy opracowaniu Aktualizacji Programu

W pracach nad Aktualizacją Programu użyto wskaźników wynikających wprost z obowiązujących przepisów.

➤ Wskaźniki długookresowe (obliczane dla jednego roku)

Zgodnie z art. 112a *Poś* korzystano ze wskaźników długookresowych:

- ❖ **LDWN** – 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).
- ❖ **LN** – 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 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.

4. WNIOSKI I PODSUMOWANIE

Ochrona przed hałasem to wieloetapowy proces, podczas którego właściwe organy dokonują klasyfikacji oraz identyfikacji terenów zagrożonych hałasem, aby następnie wdrożyć programy ochronne. Należy przyjąć zasadę, że nie ma jednego generalnego środka ograniczającego hałas, a przywracanie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku może być zadaniem długotrwałym i wieloetapowym.

Obowiązek zwalczania nadmiernego hałasu został wprowadzony do ustawy Poś poprzez implementację Dyrektywy 2002/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady Unii Europejskiej z dnia 25 czerwca 2002 r. odnoszącej się do oceny i zarządzania poziomem hałasu w środowisku.

Zgodnie z zapisami w/w ustawy w pierwszej kolejności tworzy się mapy akustyczne, a następnie na ich podstawie, dla terenów, na których poziom hałasu przekracza poziom dopuszczalny, opracowuje się programy ochrony środowiska przed hałasem.

Zarówno mapy akustyczne jak i programy ochrony środowiska przed hałasem sporządza się cyklicznie, co 5 lat.

Niniejszy dokument jest zatem aktualizacją poprzedniego Programu uchwalonego w 2014 roku i opiera się na wynikach map akustycznych sporządzonych w 2017 roku.

Na podstawie przedłożonych Marszałkowi Województwa Warmińsko-Mazurskiego przez Zarząd Dróg Wojewódzkich w Olsztynie, map akustycznych, wykonanych w ramach zadania „Wykonanie okresowego pomiaru i analizy hałasu komunikacyjnego oraz sporządzenie map akustycznych dla dróg wojewódzkich na terenie województwa warmińsko – mazurskiego, o natężeniu ruchu powyżej 3 mln pojazdów rocznie”, dokonano identyfikacji terenów zagrożonych hałasem, dla których opracowano zestaw zadań, mających na celu eliminację ponadnormatywnego hałasu.

Ze względu na brak nowych map akustycznych dla dróg krajowych, Aktualizacja Programu nie obejmuje swoim zakresem odcinków dróg zarządzanych przez GDDKiA, objętych poprzednim Programem. W związku z powyższym, zarządca dróg krajowych zobowiązany jest do realizacji działań wynikających z poprzedniego Programu ochrony środowiska przed hałasem.

Dodatkowo, przeanalizowano działania określone dla dróg wojewódzkich w poprzednim Programie pod kątem stopnia ich realizacji, a następnie włączono do niniejszego dokumentu zadanie dla odcinka DW 537 na terenie miejscowości Lubawa polegające na *wymianie nawierzchni na nawierzchnię o zredukowanej hałaśliwości na odcinku od km 1+533 do km 3+100.*

Działania zaproponowane w Aktualizacji Programu wynikają głównie z faktu przekraczania dopuszczalnych prędkości na obszarach zabudowanych. W związku z czym podstawowym zadaniem musi być obniżenie prędkości ruchu w ciągu całej doby do 40 km/h, przy czym zadanie to powinno pozostać w korelacji z kontrolą przestrzegania przepisów odnośnie dopuszczalnej prędkości.

Dla terenów, dla których pomimo zastosowania ograniczenia prędkości, notuje się dalsze przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu na terenach zamieszkałych, zaproponowano wykonanie przeglądu ekologicznego, który określi, czy na danym terenie należy ustanowić obszar ograniczonego użytkowania.

Pozostałe działania zaproponowane w niniejszym dokumencie skupiają się na przeciwdziałaniu powstawaniu nowych konfliktów akustycznych oraz ochronie miejsc, gdzie poziom hałasu nie przekracza dopuszczalnych norm (właściwe planowanie przestrzenne, utrzymywanie nawierzchni drogowej w dobrym stanie technicznym, stosowanie nawierzchni o zredukowanym hałasie).

Uwzględniając wszystkie powyższe uwarunkowania stwierdza się, iż szacunkowy koszt realizacji zadań Aktualizacji Programu wyniesie:

- 1) do końca 2019 roku: **1 640 000 zł** – co wynika z konieczności realizacji zadań z poprzedniego Programu,
- 2) w latach 2019 - 2023: **57 200 zł**.

Realizacja zadań Programu nie będzie miała negatywnych skutków dla środowiska.

5. ZAŁĄCZNIKI GRAFICZNE

Poniżej przedstawiono odcinki dróg wojewódzkich, dla których sporządzono część graficzną Aktualizacji Programu.

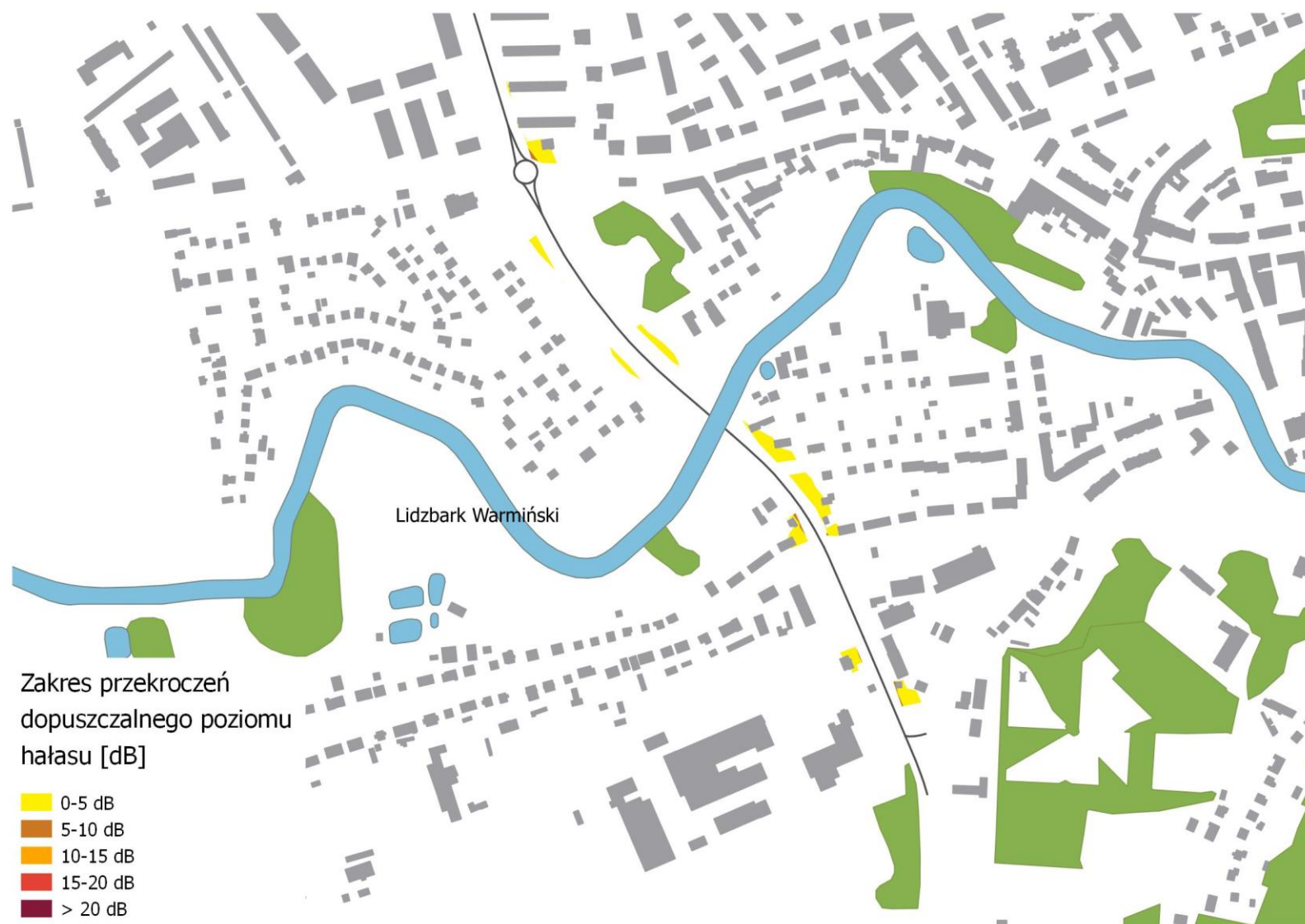
Przedstawione mapy obrazują stan przed i po realizacji działań związanych z Aktualizacją Programu, tj. wprowadzenia ograniczenia prędkości ruchu pojazdów do 40 km/h oraz efektu ewentualnego ustanowienia obszaru ograniczonego użytkowania (zaznaczonego kolorem czerwonym).

Część graficzna Aktualizacji Programu nie zawiera odcinków DW 545 w Nidzicy, ze względu na planowaną przebudowę drogi.

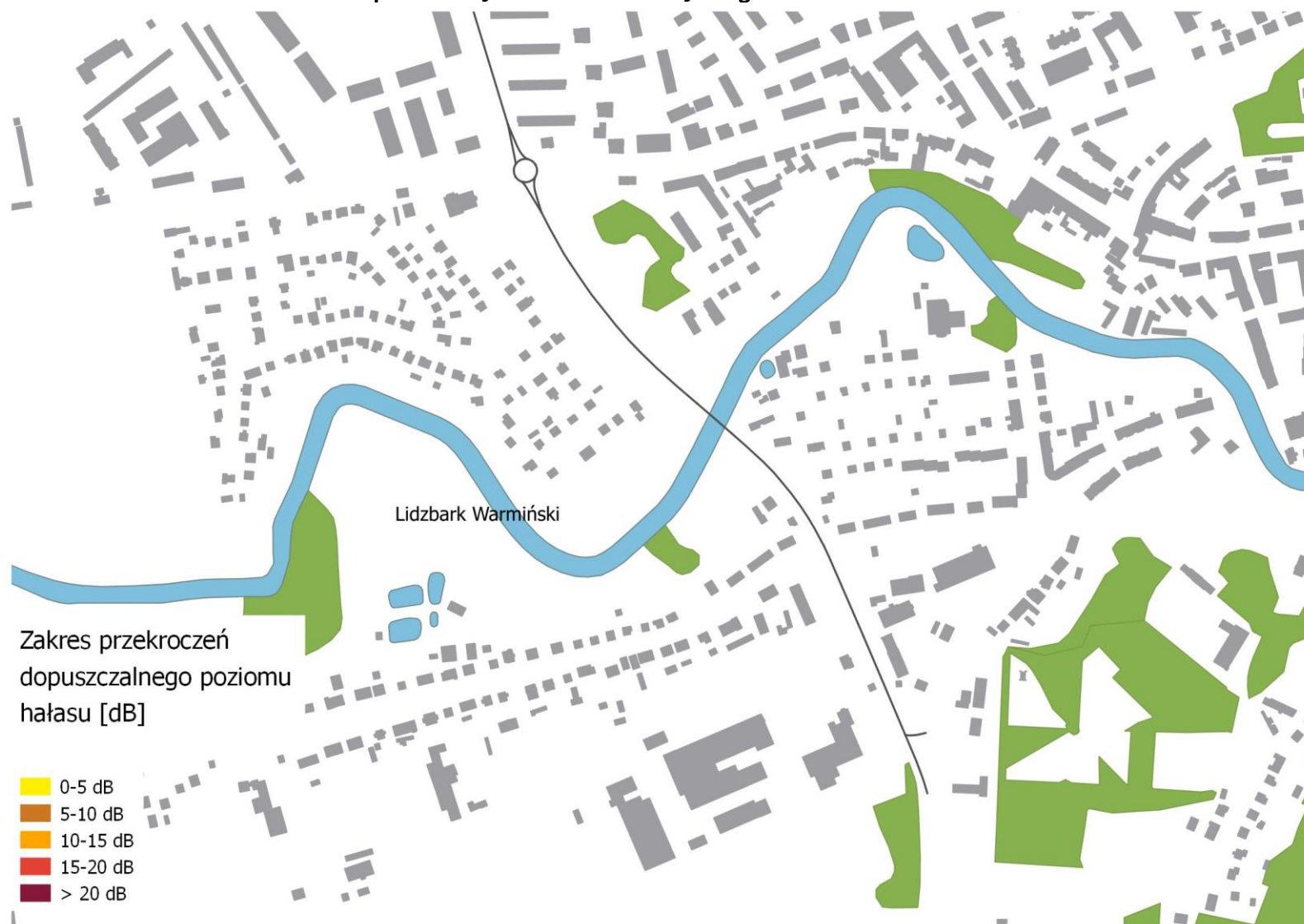
Tabela 29. Zadania Aktualizacji Programu dla dróg wojewódzkich w latach 2019-2023 (okres krótkoterminowy)

Nr	Droga wojewódzka	Odcinek	Zadanie
1	511	Lidzbark Warmiński, ul. Olsztyńska	Wprowadzenie ograniczenia prędkości do 40 km/h obowiązującego całą dobę na odcinkach dróg wojewódzkich objętych Aktualizacją Programu.
2	527	Pastęk, ul. Jagielły	Wprowadzenie ograniczenia prędkości do 40 km/h obowiązującego całą dobę na odcinkach dróg wojewódzkich objętych Aktualizacją Programu.
3	527	Morąg, ul. Pomorska	Wprowadzenie ograniczenia prędkości do 40 km/h obowiązującego całą dobę na odcinkach dróg wojewódzkich objętych Aktualizacją Programu.
4	536	Iława, ul. Lubawska	Wprowadzenie ograniczenia prędkości do 40 km/h obowiązującego całą dobę na odcinkach dróg wojewódzkich objętych Aktualizacją Programu.
			Wykonanie przeglądu ekologicznego oraz, w przypadku stwierdzenia takiej konieczności, ustanowienie obszaru ograniczonego użytkowania od km 0+000 do km 0+280 oraz od km 0+380 do km 0+580
5	545	Działdowo, ul. Olsztyńska	Wprowadzenie ograniczenia prędkości do 40 km/h obowiązującego całą dobę na odcinkach dróg wojewódzkich objętych Aktualizacją Programu.
6	591	Kętrzyn, ul. Chopina	Wprowadzenie ograniczenia prędkości do 40 km/h obowiązującego całą dobę na odcinkach dróg wojewódzkich objętych Aktualizacją Programu.
7	592	Bartoszyce, ul. Kętrzyńska	Wprowadzenie ograniczenia prędkości do 40 km/h obowiązującego całą dobę na odcinkach dróg wojewódzkich objętych Aktualizacją Programu.
8	592	Kętrzyn, ul. Traugutta	Wprowadzenie ograniczenia prędkości do 40 km/h obowiązującego całą dobę na odcinkach dróg wojewódzkich objętych Aktualizacją Programu.
9	592	Kętrzyn, ul. Mazowiecka	Wprowadzenie ograniczenia prędkości do 40 km/h obowiązującego całą dobę na odcinkach dróg wojewódzkich objętych Aktualizacją Programu.
10	655	Olecko, ul. Zwycięstwa	Wprowadzenie ograniczenia prędkości do 40 km/h obowiązującego całą dobę na odcinkach dróg wojewódzkich objętych Aktualizacją Programu.

Rysunek 11. Lidzbark Warmiński DW 511 - stan z mapy akustycznej



Rysunek 12. Lidzbark Warmiński DW 511 - stan po realizacji działań Aktualizacji Programu



Rysunek 13. Pasłek DW 527 - stan z mapy akustycznej



Rysunek 14. Pasłek DW 527 - stan po realizacji działań Aktualizacji Programu



Rysunek 15. Morąg DW 527 - stan z mapy akustycznej



Rysunek 16. Morąg DW 527 - stan po realizacji działań Aktualizacji Programu



Rysunek 17. Iława DW 536 - stan z mapy akustycznej



Rysunek 18. Iława DW 536 - stan po realizacji działań Aktualizacji Programu (kolorem czerwonym oznaczono potencjalne obszary ograniczonego użytkowania)



Rysunek 19. Działowo DW 545 - stan z mapy akustycznej



Rysunek 20. Działowo DW 545 - stan po realizacji działań Aktualizacji Programu



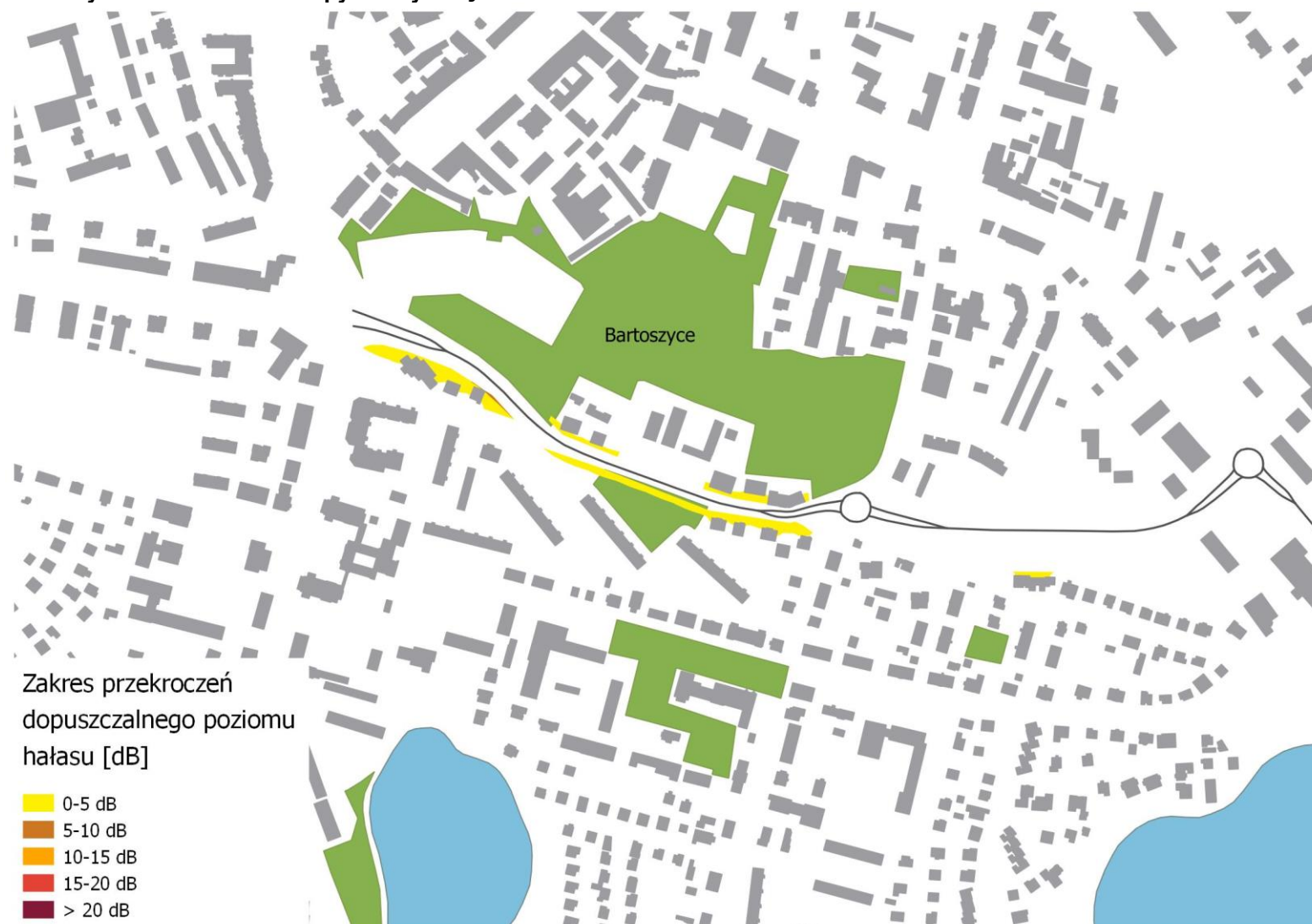
Rysunek 21. Kętrzyn DW 591 - stan z mapy akustycznej



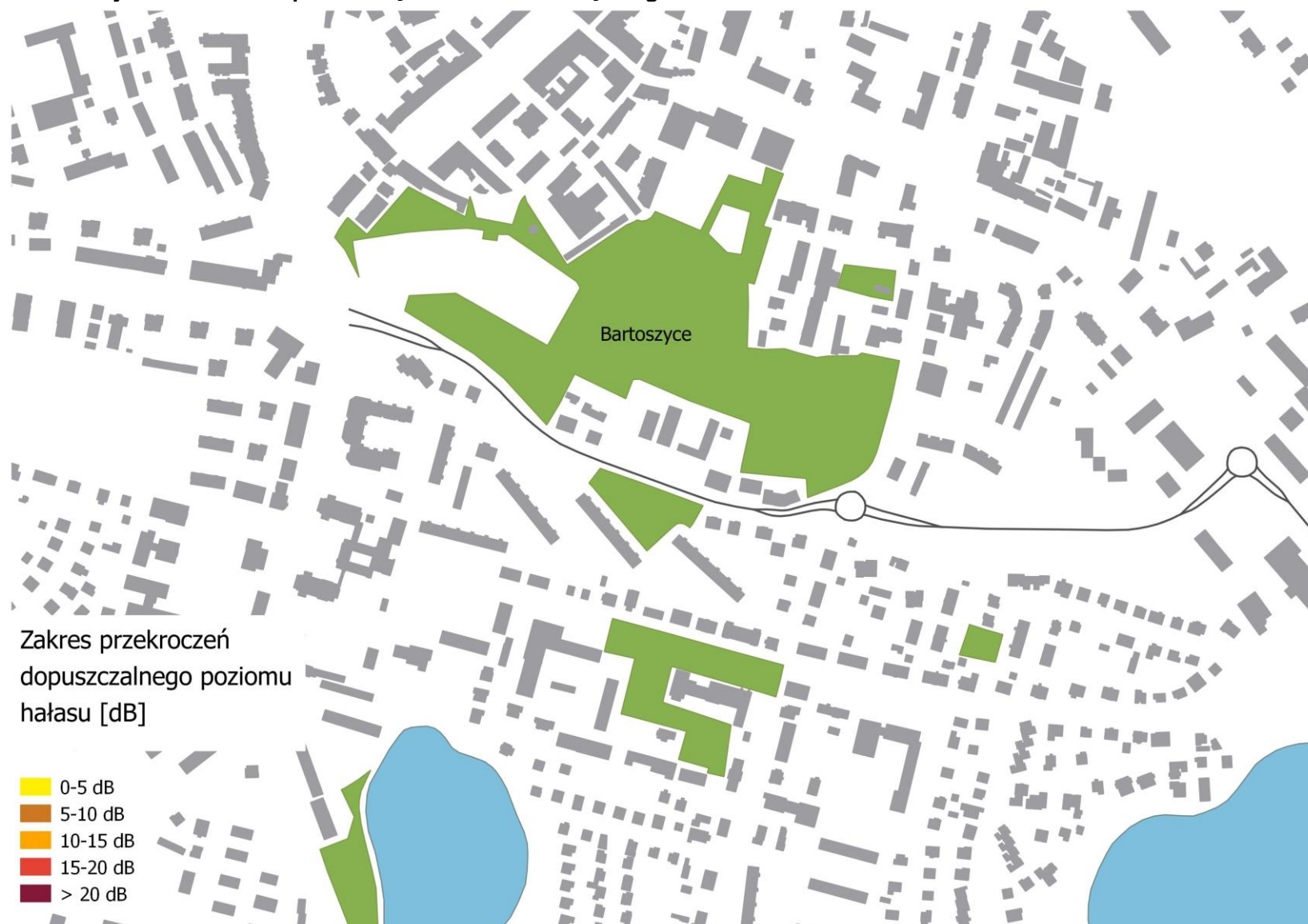
Rysunek 22. Kętrzyn DW 591 - stan po realizacji działań Aktualizacji Programu



Rysunek 23. Bartoszyce DW 592 - stan z mapy akustycznej



Rysunek 24. Bartoszyce DW 592 - stan po realizacji działań Aktualizacji Programu



Rysunek 25. Kętrzyn DW 592 - stan z mapy akustycznej



Rysunek 26. Kętrzyn DW 592 - stan po realizacji działań Aktualizacji Programu



Rysunek 27. Kętrzyn DW 595 - stan z mapy akustycznej



Rysunek 28. Kętrzyn DW 592 - stan po realizacji działań Aktualizacji Programu



Rysunek 29. Olecko DW 655- stan z mapy akustycznej



Rysunek 30. Olecko DW 655- stan po realizacji działań Aktualizacji Programu



6. STRESZCZENIE W JĘZYKU NIESPECJALISTYCZNYM

Wykonanie Programu ochrony środowiska przed hałasem jest obligatoryjnym zadaniem w przypadku stwierdzenia przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku. Programy aktualizuje się w cyklu 5-cio letnim, na podstawie sporządzanych map akustycznych. Niniejszy dokument jest aktualizacją Programu uchwalonego w 2014 roku i opiera się na wynikach map akustycznych sporządzonych w 2017 roku.

Merytoryczną podstawą niniejszego opracowania są mapy akustyczne, przedłożone Marszałkowi Województwa Warmińsko-Mazurskiego w 2017 r. przez Zarząd Dróg Wojewódzkich w Olsztynie, a opracowane przez firmę *Pracownia Hałasu Wojciech Babicz, Radosław Jeżyna s.c.*, wykonane w ramach zadania „Wykonanie okresowego pomiaru i analizy hałasu komunikacyjnego oraz sporządzenie map akustycznych dla dróg wojewódzkich na terenie województwa warmińsko – mazurskiego, o natężeniu ruchu powyżej 3 mln pojazdów rocznie”.

Ze względu na brak nowych map akustycznych dla dróg krajowych, Aktualizacja nie obejmuje swoim zakresem odcinków dróg zarządzanych przez GDDKiA, objętych poprzednim Programem. W związku z powyższym, zarządca dróg krajowych zobowiązany jest do realizacji działań wynikających z poprzedniego Programu ochrony środowiska przed hałasem.

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

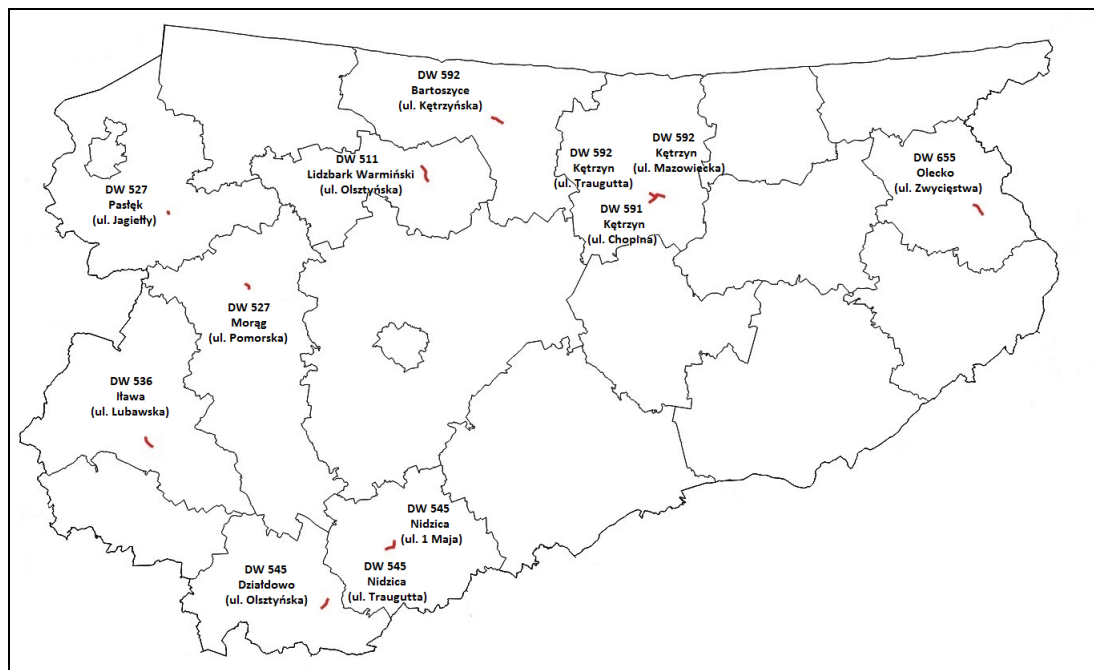
Tabela 30. Zestawienie odcinków dróg wojewódzkich objętych zakresem Aktualizacji Programu

Droga wojewódzka	Kilometraż		Opis odcinka	Długość odcinka [km]
	początkowy [km]	końcowy [km]		
511	29+749	33+590	Lidzbark Warmiński, ul. Olsztyńska	3,841
527	30+135	30+551	Pastęk, ul. Jagietły	0,416
527	57+649	58+933	Morąg, ul. Pomorska	1,284
536	0+000	2+571	Iława, ul. Lubawska	2,571
545	0+000	2+222	Działdowo, ul. Olsztyńska	2,222
545	21+098	22+827	Nidzica, ul. Traugutta	1,729
545	22+827	24+261	Nidzica, ul. 1 Maja	1,434
591	31+180	33+753	Kętrzyn, ul. Chopina	2,573
592	0+000	2+707	Bartoszyce, ul. Kętrzyńska	2,707
592	42+726	44+295	Kętrzyn, ul. Traugutta	1,569

592	44+295	45+984	Kętrzyn, ul. Mazowiecka	1,689
655	50+131	52+655	Olecko, ul. Zwycięstwa	2,524

Łączna długość dróg wojewódzkich objętych zakresem map akustycznych, a także Aktualizacji Programu, wynosi 24,559 km. Lokalizacja powyższych odcinków drogowych (kolor czerwony) przedstawiona została na Rysunku 31.

Rysunek 31. Lokalizacja odcinków dróg wojewódzkich objętych zakresem map akustycznych



Źródło: „Wykonanie okresowego pomiaru i analizy hałasu komunikacyjnego oraz sporządzenie map akustycznych dla dróg wojewódzkich na terenie województwa warmińsko – mazurskiego, o natężeniu ruchu powyżej 3 mln pojazdów rocznie”

W toku analiz przedstawionych map akustycznych, wyszczególniono kilka podstawowych problemów, które mają wpływ na wielkość poziomu hałasu w otoczeniu dróg wojewódzkich objętych zakresem niniejszej Aktualizacji Programu.

Do podstawowych problemów należą:

- nieprzestrzeganie dopuszczalnych prędkości na obszarach zabudowanych,
- duży udział pojazdów ciężkich w ruchu,
- ogólne zwiększenie liczby pojazdów uczestniczących w ruchu,
- lokalizacja terenów zabudowy jednorodzinnej (są to tereny o najbardziej rygorystycznych poziomach dopuszczalnych) w bezpośrednim sąsiedztwie dróg wojewódzkich.

Poniżej zestawiono tabelarycznie wyniki analiz map akustycznych 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 31. Naruszenia dopuszczalnych poziomów hałasu

Droga wojewódzka	Kilometraż		Opis odcinka	Zakres przekroczeń wg mapy akustycznej [dB]		Zakres wartości wskaźnika M	
	początkowy [km]	końcowy [km]		Wskaźnik LDWN	Wskaźnik LN	Wskaźnik LDWN	Wskaźnik LN
511	29+749	33+590	Lidzbark Warmiński, ul. Olsztyńska	0-5*	0-5	0-1***	-
527	30+135	30+551	Pastęk, ul. Jagielły	0-5*	0	0-1**	-
527	57+649	58+933	Morąg, ul. Pomorska	0-5*	0-5	0-10	0-5
536	0+000	2+571	Łława, ul. Lubawska	0-10	0-10	0-5	0-5
545	0+000	2+222	Działdowo, ul. Olsztyńska	0-5*	0-5	0-1**	-
545	21+098	22+827	Nidzica, ul. Traugutta	0-5	0-5	0-5	0-5
545	22+827	24+261	Nidzica, ul. 1 Maja	0-5	0-5	0-1	0-1
591	31+180	33+753	Kętrzyn, ul. Chopina	0-5*	0-5	0-5	0-1***
592	0+000	2+707	Bartoszyce, ul. Kętrzyńska	0-5*	0-5	0-1	0-1
592	42+726	44+295	Kętrzyn, ul. Traugutta	0-10	0-10	0-10	0-10
592	44+295	45+984	Kętrzyn, ul. Mazowiecka	0-5	0-5	0-5	-
655	50+131	52+655	Olecko, ul. Zwycięstwa	0-5	-	0-1**	-

* - przekroczenia wykraczające nieznacznie powyżej 5 dB, występują na granicy terenu od strony pasa drogowego

** - zakresem przekroczeń objęty jest tylko jeden budynek

*** - zakresem przekroczeń objętych jest od 2 do 5 budynków

Dodatkowo, niniejsza Aktualizacja Programu uwzględnia działania niezrealizowane z poprzedniego Programu ochrony środowiska przed hałasem. Uwzględniono przy tym wyniki aktualizacji map akustycznych. Dla rejonów, wspólnych dla obu dokumentów, dla których nastąpiła poprawa klimatu akustycznego w ciągu ostatnich 5 lat (tj. od czasu wykonania poprzedniej mapy akustycznej do czasu jej aktualizacji w 2017 r.) uznano działania z poprzedniego Programu za nieaktualne. Pozostałe zadania należy wykonać w okresie wskazanym w poprzednim dokumencie, przy czym zadania, które są aktualnie w trakcie realizacji, należy uznać jako spełniające warunek wykonalności w ramach poprzedniego Programu.

W pierwszej kolejności określono, które z zadań poprzedniego Programu zostały już zrealizowane. Następnie, dla wykonanych w 2017 roku map akustycznych, określono jak zmienią się wspomniane wyżej wskaźniki, po zastosowaniu ograniczenia prędkości ruchu, a następnie, jeśli w wyniku tego działania stwierdzono występowanie w dalszym ciągu przekroczeń poziomów

dopuszczalnych hałasu, zaproponowano wykonanie przeglądu ekologicznego, którego efektem może być konieczność ustanowienia obszaru ograniczonego użytkowania. Dodatkowo, aby ograniczyć możliwość występowania dalszych konfliktów akustycznych w przyszłości, dla każdego odcinka zaproponowano zadania mające na celu nie doprowadzenie do powstawania nowych obszarów zagrożonych hałasem.

Przypisanie konkretnych zadań Aktualizacji Programu uwarunkowano od wielkości przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu, w korelacji z wartością wskaźnika M oraz mając na względzie planowane inwestycje drogowe, a także od stopnia realizacji zadań z poprzedniego Programu.

Tabela 32. Zadania dla odcinków dróg wojewódzkich objętych Aktualizacją Programu

Numer zadania	Opis zadania
1	Realizacja niezrealizowanych zadań z poprzedniego Programu.
2	Wprowadzenie ograniczenia prędkości do 40 km/h na obszarach zabudowanych w ciągu całej doby.
3	Wykonanie przeglądu ekologicznego oraz, w przypadku stwierdzenia takiej konieczności, ustanowienie obszaru ograniczonego użytkowania na obszarach, dla których, pomimo zastosowania ograniczenia prędkości nie ma możliwości opracowania działań ograniczających nadmierny hałas w strefie imisji oraz u źródła.
4	Stosowanie zasad ochrony przed hałasem w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego.
5	Uwzględnianie wyników map akustycznych, w tym głównie zasięgów wskaźników LDWN i LN w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego.
6	Utrzymywanie nawierzchni drogowej w dobrym stanie technicznym.
7	Stosowanie nowoczesnych nawierzchni o zredukowanym hałasie w przypadku remontów i przebudów odcinków drogowych
8	Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na obszarach zabudowanych, objętych Programem

Poniżej przedstawiono zestaw konkretnych działań Aktualizacji Programu w stosunku do odcinków dróg wojewódzkich objętych zakresem niniejszego dokumentu.

Tabela 33. Zadania Aktualizacji Programu dla dróg wojewódzkich w latach 2019-2023 (okres krótkoterminowy)

Nr	Droga wojewódzka	Odcinek	Zadanie	Jednostka odpowiedzialna	Koszt realizacji [zł]
1	511	Lidzbark Warmiński, ul. Olsztyńska	Wprowadzenie ograniczenia prędkości do 40 km/h obowiązującego całą dobę na odcinkach dróg wojewódzkich objętych Aktualizacją Programu.	Zarządzający drogą	500 zł/szt.
			Utrzymywanie nawierzchni drogowej w dobrym stanie technicznym	Zarządzający drogą	Finansowanie w ramach zadań własnych

Nr	Droga wojewódzka	Odcinek	Zadanie	Jednostka odpowiedzialna	Koszt realizacji [zł]
			Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na obszarach zabudowanych, objętych Aktualizacją Programu	Policja	Finansowanie w ramach zadań własnych
			Stosowanie zasad ochrony przed hałasem oraz uwzględnianie wyników map akustycznych, w tym głównie zasięgów wskaźników LDWN i LN w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego	Organ właściwy do uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego	Finansowanie w ramach zadań własnych
2	527	Pastęk, ul. Jagielty	Wprowadzenie ograniczenia prędkości do 40 km/h obowiązującego całą dobę na odcinkach dróg wojewódzkich objętych Aktualizacją Programu.	Zarządzający drogą	500 zł/szt.
			Utrzymywanie nawierzchni drogowej w dobrym stanie technicznym	Zarządzający drogą	Finansowanie w ramach zadań własnych
			Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na obszarach zabudowanych, objętych Aktualizacją Programu	Policja	Finansowanie w ramach zadań własnych
			Stosowanie zasad ochrony przed hałasem oraz uwzględnianie wyników map akustycznych, w tym głównie zasięgów wskaźników LDWN i LN w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego	Organ właściwy do uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego	Finansowanie w ramach zadań własnych
3	527	Morąg, ul. Pomorska	Wprowadzenie ograniczenia prędkości do 40 km/h obowiązującego całą dobę na odcinkach dróg wojewódzkich objętych Aktualizacją Programu.	Zarządzający drogą	500 zł/szt.
			Utrzymywanie nawierzchni drogowej w dobrym stanie technicznym	Zarządzający drogą	Finansowanie w ramach zadań własnych
			Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na obszarach zabudowanych, objętych Aktualizacją Programu	Policja	Finansowanie w ramach zadań własnych
			Stosowanie zasad ochrony przed hałasem oraz uwzględnianie wyników map akustycznych, w tym głównie zasięgów wskaźników LDWN i LN w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego	Organ właściwy do uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego	Finansowanie w ramach zadań własnych
4	536	Iława, ul. Lubawska	Wprowadzenie ograniczenia prędkości do 40 km/h obowiązującego całą dobę na odcinkach dróg wojewódzkich objętych Aktualizacją Programu.	Zarządzający drogą	500 zł/szt.
			Utrzymywanie nawierzchni drogowej w dobrym stanie technicznym	Zarządzający drogą	Finansowanie w ramach zadań własnych
			Wykonanie przeglądu ekologicznego oraz, w przypadku stwierdzenia takiej konieczności, ustanowienie obszaru ograniczonego użytkowania od km 0+000 do km 0+280 oraz od km 0+380 do km 0+580.	Właściwy starosta w zakresie nałożenia obowiązku przedłożenia przeglądu ekologicznego	15 tys. zł/km
				Zarządzający drogą w zakresie wykonania obowiązku przedłożenia przeglądu ekologicznego	
			Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na obszarach zabudowanych, objętych Aktualizacją Programu	Policja	Finansowanie w ramach zadań własnych

Nr	Droga wojewódzka	Odcinek	Zadanie	Jednostka odpowiedzialna	Koszt realizacji [zł]
			Stosowanie zasad ochrony przed hałasem oraz uwzględnianie wyników map akustycznych, w tym głównie zasięgów wskaźników LDWN i LN w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego	Organ właściwy do uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego	Finansowanie w ramach zadań własnych
5	545	Działdowo, ul. Olsztyńska	Wprowadzenie ograniczenia prędkości do 40 km/h obowiązującego całą dobę na odcinkach dróg wojewódzkich objętych Aktualizacją Programu.	Zarządzający drogą	500 zł/szt.
			Utrzymywanie nawierzchni drogowej w dobrym stanie technicznym	Zarządzający drogą	Finansowanie w ramach zadań własnych
			Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na obszarach zabudowanych, objętych Aktualizacją Programu	Policja	Finansowanie w ramach zadań własnych
			Stosowanie zasad ochrony przed hałasem oraz uwzględnianie wyników map akustycznych, w tym głównie zasięgów wskaźników LDWN i LN w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego	Organ właściwy [do uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego]	Finansowanie w ramach zadań własnych
6	545	Nidzica, ul. Traugutta	Utrzymywanie nawierzchni drogowej w dobrym stanie technicznym	Zarządzający drogą	Finansowanie w ramach zadań własnych
			Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na obszarach zabudowanych, objętych Aktualizacją Programu	Policja	Finansowanie w ramach zadań własnych
			Stosowanie zasad ochrony przed hałasem oraz uwzględnianie wyników map akustycznych, w tym głównie zasięgów wskaźników LDWN i LN w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego	Organ właściwy do uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego	Finansowanie w ramach zadań własnych
7	545	Nidzica, ul. 1 Maja	Utrzymywanie nawierzchni drogowej w dobrym stanie technicznym	Zarządzający drogą	Finansowanie w ramach zadań własnych
			Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na obszarach zabudowanych, objętych Aktualizacją Programu	Policja	Finansowanie w ramach zadań własnych
			Stosowanie zasad ochrony przed hałasem oraz uwzględnianie wyników map akustycznych, w tym głównie zasięgów wskaźników LDWN i LN w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego	Organ właściwy do uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego	Finansowanie w ramach zadań własnych
8	591	Kętrzyn, ul. Chopina	Wprowadzenie ograniczenia prędkości do 40 km/h obowiązującego całą dobę na odcinkach dróg wojewódzkich objętych Aktualizacją Programu.	Zarządzający drogą	500 zł/szt.
			Utrzymywanie nawierzchni drogowej w dobrym stanie technicznym	Zarządzający drogą	Finansowanie w ramach zadań własnych
			Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na obszarach zabudowanych, objętych Aktualizacją Programu	Policja	Finansowanie w ramach zadań własnych
			Stosowanie zasad ochrony przed hałasem oraz uwzględnianie wyników map akustycznych, w tym głównie zasięgów wskaźników LDWN i LN w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego	Organ właściwy do uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego	Finansowanie w ramach zadań własnych

Nr	Droga wojewódzka	Odcinek	Zadanie	Jednostka odpowiedzialna	Koszt realizacji [zł]
9	592	Bartoszyce, ul. Kętrzyńska	Wprowadzenie ograniczenia prędkości do 40 km/h obowiązującego całą dobę na odcinkach dróg wojewódzkich objętych Aktualizacją Programu.	Zarządzający drogą	500 zł/szt.
			Utrzymywanie nawierzchni drogowej w dobrym stanie technicznym	Zarządzający drogą	Finansowanie w ramach zadań własnych
			Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na obszarach zabudowanych, objętych Aktualizacją Programu	Policja	Finansowanie w ramach zadań własnych
			Stosowanie zasad ochrony przed hałasem oraz uwzględnianie wyników map akustycznych, w tym głównie zasięgów wskaźników LDWN i LN w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego	Organ właściwy do uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego	Finansowanie w ramach zadań własnych
10	592	Kętrzyn, ul. Traugutta	Wprowadzenie ograniczenia prędkości do 40 km/h obowiązującego całą dobę na odcinkach dróg wojewódzkich objętych Aktualizacją Programu.	Zarządzający drogą	500 zł/szt.
			Utrzymywanie nawierzchni drogowej w dobrym stanie technicznym	Zarządzający drogą	Finansowanie w ramach zadań własnych
			Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na obszarach zabudowanych, objętych Aktualizacją Programu	Policja	Finansowanie w ramach zadań własnych
			Stosowanie zasad ochrony przed hałasem oraz uwzględnianie wyników map akustycznych, w tym głównie zasięgów wskaźników LDWN i LN w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego	Organ właściwy do uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego	Finansowanie w ramach zadań własnych
11	592	Kętrzyn, ul. Mazowiecka	Wprowadzenie ograniczenia prędkości do 40 km/h obowiązującego całą dobę na odcinkach dróg wojewódzkich objętych Aktualizacją Programu.	Zarządzający drogą	500 zł/szt.
			Utrzymywanie nawierzchni drogowej w dobrym stanie technicznym	Zarządzający drogą	Finansowanie w ramach zadań własnych
			Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na obszarach zabudowanych, objętych Aktualizacją Programu	Policja	Finansowanie w ramach zadań własnych
			Stosowanie zasad ochrony przed hałasem oraz uwzględnianie wyników map akustycznych, w tym głównie zasięgów wskaźników LDWN i LN w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego	Organ właściwy do uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego	Finansowanie w ramach zadań własnych
12	655	Olecko, ul. Zwycięstwa	Wprowadzenie ograniczenia prędkości do 40 km/h obowiązującego całą dobę na odcinkach dróg wojewódzkich objętych Aktualizacją Programu.	Zarządzający drogą	500 zł/szt.
			Utrzymywanie nawierzchni drogowej w dobrym stanie technicznym	Zarządzający drogą	Finansowanie w ramach zadań własnych
			Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na obszarach zabudowanych, objętych Aktualizacją Programu	Policja	Finansowanie w ramach zadań własnych
			Stosowanie zasad ochrony przed hałasem oraz uwzględnianie wyników map akustycznych, w tym głównie zasięgów wskaźników LDWN i LN w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego	Organ właściwy do uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego	Finansowanie w ramach zadań własnych

Nr	Droga wojewódzka	Odcinek	Zadanie	Jednostka odpowiedzialna	Koszt realizacji [zł]
13*	537	Lubawa, km 1+533 – 4+305	Wymiana nawierzchni na nawierzchnię o zredukowanej hałaśliwości na odcinku od km 1+533 do km 4+305	Zarządzający drogą	1 640 000 zł

*- zadanie z poprzedniego Programu – konieczność realizacji do końca 2019 roku – zgodnie z metodyką realizacji poprzedniego Programu (por. Rozdział 3.2)

Do określenia harmonogramu i kolejności realizacji działań Aktualizacji Programu zastosowano 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.

Tabela 34. Termin realizacji poszczególnych zadań Aktualizacji Programu ochrony środowiska przed hałasem

Okres	Zadanie	Lata
Krótkoterminowy	1) Realizacja niezrealizowanych zadań z poprzedniego Programu.	2019
	2) Wprowadzenie ograniczenia prędkości do 40 km/h na odcinkach dróg wojewódzkich objętych Aktualizacją Programu, obowiązującego całą dobę.	2019-2023
	3) Wykonanie przeglądu ekologicznego oraz, w przypadku stwierdzenia takiej konieczności, ustanowienie obszaru ograniczonego użytkowania na obszarach, dla których, pomimo zastosowania ograniczenia prędkości nie ma możliwości opracowania działań ograniczających nadmierny hałas w strefie emisji oraz u źródła.	
	4) Stosowanie zasad ochrony przed hałasem w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego.	
	5) Uwzględnianie wyników map akustycznych, w tym głównie zasięgów wskaźników LDWN i LN w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego.	
	6) Utrzymywanie nawierzchni drogowej w dobrym stanie technicznym.	
	7) Stosowanie nowoczesnych nawierzchni o zredukowanym hałasie w przypadku remontów i przebudów odcinków drogowych.	
	8) Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na obszarach zabudowanych, objętych Programem.	

Podsumowując, działania zaproponowane w Aktualizacji Programu wynikają głównie z faktu przekraczania dopuszczalnych prędkości na obszarach zabudowanych. W związku z czym podstawowym zadaniem musi być obniżenie prędkości ruchu w ciągu całej doby do 40 km/h, przy czym zadanie to powinno pozostać w korelacji z kontrolą przestrzegania przepisów odnośnie dopuszczalnej prędkości.

Dla terenów, dla których pomimo zastosowania ograniczenia prędkości, notuje się dalsze przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu na terenach

zamieszkałych, zaproponowano wykonanie przeglądu ekologicznego, który określi, czy na danym terenie należy ustanowić obszar ograniczonego użytkowania.

Pozostałe działania zaproponowane w niniejszym dokumencie skupiają się na przeciwdziałaniu powstawaniu nowych konfliktów akustycznych oraz ochronie miejsc, gdzie poziom hałasu nie przekracza dopuszczalnych norm (właściwe planowanie przestrzenne, utrzymywanie nawierzchni drogowej w dobrym stanie technicznym, stosowanie nawierzchni o zredukowanym hałasie).

Uwzględniając wszystkie powyższe uwarunkowania stwierdza się, iż szacunkowy koszt realizacji zadań Aktualizacji Programu wyniesie:

- 1) do końca 2019 roku: **1 640 000 zł** – co wynika z konieczności realizacji zadań z poprzedniego Programu,
- 2) w latach 2019 - 2023: **57 200 zł**.

Realizacja działań Aktualizacji Programu nie będzie miała negatywnych skutków dla środowiska.

SEJMIK WOJEWÓDZTWA WARMIŃSKO-MAZURSKIEGO



Prognoza oddziaływania na środowisko projektu Aktualizacji

**„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 LDWN i LN”**

- w zakresie dróg wojewódzkich

OLSZTYN, 2018 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



Autor Prognozy:

Mgr inż. Monika Szewczyk

Nadzór merytoryczny:

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

SPIS TREŚCI

WSTĘP	5
1. INFORMACJE O GŁÓWNYCH CELACH I ZAWARTOŚCI 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 PROJEKTU AKTUALIZACJI POŚPH Z INNYMI DOKUMENTAMI	13
1.3.1. PLAN ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO WOJEWÓDZTWA WARMIŃSKO-MAZURSKIEGO	15
1.3.2. REGIONALNY PROGRAM OPERACYJNY WOJEWÓDZTWA WARMIŃSKO-MAZURSKIEGO NA LATA 2014-2020	15
1.3.3. STRATEGIA ROZWOJU SPOŁECZNO-GOSPODARCZEGO WOJEWÓDZTWA WARMIŃSKO-MAZURSKIEGO DO ROKU 2025	16
1.3.4. PROGRAM OCHRONY ŚRODOWISKA WOJEWÓDZTWA WARMIŃSKO-MAZURSKIEGO DO ROKU 2020	17
1.3.5. PROGRAM 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	18
1.3.6. PROGRAM OCHRONY POWIETRZA DLA STREFY WARMIŃSKO-MAZURSKIEJ ZE WZGLĘDU NA PRZEKROCZENIE POZIOMU DOPUSZCZALNEGO PYŁU PM₁₀ I POZIOMU DOCELOWEGO BENZO(A)PIRENU ZAWARTEGO W PYLE PM₁₀ WRAZ Z PLANEM DZIAŁAŃ KRÓTKOTERMINOWYCH ZE WZGLĘDU NA RYZYKO WYSTĄPIENIA PRZEKROCZENIA POZIOMU DOPUSZCZALNEGO PYŁU ZAWIESZONEGO PM₁₀	19
2. ISTNIEJĄCY STAN ŚRODOWISKA ORAZ POTENCJALNE ZMIANY TEGO STANU W PRZYPADKU BRAKU REALIZACJI PROJEKTOWANEGO DOKUMENTU. STAN ŚRODOWISKA NA OBSZARACH OBJĘTYCH PRZEWIDYWANYM ZNACZĄCYM ODDZIAŁYWANIEM	21
2.1. LOKALIZACJA I WIELKOŚĆ OBSZARU PROBLEMOWEGO	21
2.2. OPIS STANU ISTNIEJĄCEGO ŚRODOWISKA	22
2.2.1 OGÓLNA CHARAKTERYSTYKA STANU KLIMATU AKUSTYCZNEGO W WOJEWÓDZTWIE. USTALENIA AKTUALIZOWANEGO POŚPH	22
2.2.2 STAN KLIMATU AKUSTYCZNEGO NA OBSZARACH W SĄSIEDZTWIE PROBLEMOWYCH ODCINKÓW DRÓG. USTALENIA AKTUALNYCH MAP AKUSTYCZNYCH	23
2.4. POZOSTAŁE ISTOTNE ELEMENTY ŚRODOWISKA, KTÓRE PODLEGAJĄ POTENCJALNEMU ZNACZĄCEMU ODDZIAŁYWANIU W WYNIKU WDROŻENIA USTALEŃ PROJEKTOWANEGO DOKUMENTU	31

2.4.1.	JAKOŚĆ POWIETRZA ATMOSFERYCZNEGO	31
2.4.2.	OBSZARY CHRONIONEJ PRZYRODY W ZASIĘGU ODDZIAŁYWANIA ANALIZOWANYCH ODCINKÓW DRÓG	32
2.4.3.	JAKOŚĆ WÓD	34
3.	ISTNIEJĄCE PROBLEMY OCHRONY ŚRODOWISKA ISTOTNE Z PUNKTU WIDZENIA REALIZACJI PROJEKTOWANEGO DOKUMENTU, W SZCZEGÓLNOŚCI DOTYCZĄCE OBSZARÓW PODLEGAJĄCYCH OCHRONIE NA PODSTAWIE USTAWY O OCHRONIE PRZYRODY	35
4.	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	39
5.	PRZEWIDYWANE ZNACZĄCE ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO W WYNIKU REALIZACJI ZAŁOŻEŃ PROJEKTU AKTUALIZACJI POŚPH WRAZ ZE WSKAZANIEM MOŻLIWOŚCI KUMULOWANIA SIĘ ODDZIAŁYWAŃ	42
6.	ROZWIĄZANIA MAJĄCE NA CELU ZAPOBIEGANIE, OGRANICZANIE LUB KOMPENSACJĘ PRZYRODNICZĄ NEGATYWNYCH ODDZIAŁYWAŃ NA ŚRODOWISKO, MOGĄCYCH BYĆ REZULTATEM REALIZACJI PROJEKTOWANEGO DOKUMENTU	48
7.	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	49
8.	WSKAZANIE NAPOTKANYCH TRUDNOŚCI WYNIKAJĄCYCH Z NIEDOSTATKÓW TECHNIKI LUB LUK WE WSPÓŁCZESNEJ WIEDZY	49
9.	PROPOZYCJE DOTYCZĄCE PRZEWIDYWANYCH METOD ANALIZY SKUTKÓW REALIZACJI POSTANOWIEŃ PROJEKTOWANEGO DOKUMENTU ORAZ CZĘSTOTLIWOŚCI JEJ PRZEPROWADZANIA	50
10.	INFORMACJE O MOŻLIWYM TRANSGRANICZNYM ODDZIAŁYWANIU NA ŚRODOWISKO ...	51
11.	INFORMACJE O METODACH ZASTOSOWANYCH PRZY SPORZĄDZANIU PROGNOZY	51
12.	STRESZCZENIE SPORZĄDZONE W JĘZYKU NIESPECJALISTYCZNYM	52
	SPIS TABEL	58
	MATERIAŁY ŹRÓDŁOWE.....	59
	SPIS AKTÓW PRAWNYCH	61
	SPIS ZAŁĄCZNIKÓW DO PROGNOZY	63

WSTĘP

Podstawa prawna sporządzenia prognozy

Zgodnie 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*¹ (dalej: *ustawa OOS*) 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. *Ustawa OOS* 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 tej ustawy, tj. w piśmie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Olsztynie z dnia 8 marca 2017 r. znak: WOOŚ.411.33.2017.MT oraz w piśmie Warmińsko-Mazurskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Olsztynie z dnia 31 marca 2017 r. znak: ZNS.9022.5.24.2017.W.

Postawa sporządzenia dokumentu podlegającego strategicznej ocenie oddziaływania na środowisko

Program ochrony środowiska przed hałasem sporządza się w wyniku 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*. *Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. - Prawo ochrony środowiska* w art. 119 ust. 1 stanowi, że dla terenów, na których poziom hałasu przekracza poziom dopuszczalny, tworzy się programy ochrony środowiska przed hałasem, 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. Opracowanie aktualizacji programu ochrony środowiska przed hałasem, będącej przedmiotem niniejszej prognozy,

¹ Źródła przywołanych lub cytowanych w tekście *Prognozy* aktów prawnych podano na końcu opracowania.

wynika z zapisów art. 119 w ust. 6. Przepis ten stanowi, że aktualizacji programu dokonuje się co najmniej raz na pięć lat oraz w przypadku zaistnienia szczególnych okoliczności uzasadniających zmianę planu lub harmonogramu jego wdrażania.

Mapy akustyczne, będące podstawą do opracowania przedmiotowej aktualizacji programu ochrony środowiska przed hałasem, sporządzone zostały w 2017 r. przez Spółkę Pracownia Hałasu Babicz i Jeżyna z siedzibą we Wrocławiu¹, na zlecenie Zarządu Dróg Wojewódzkich w Olsztynie (dalej w tekście: *Aktualne mapy akustyczne*).

1. Informacje o głównych celach i zawartości 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 *Aktualizacji „Programu ochrony środowiska przed hałasem dla terenów poza aglomeracjami, położonych wzdłuż dróg 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 zakresie dróg wojewódzkich* (dalej w tekście: *Aktualizacja POŚPH*). Dokument ten opracowała firma INTERNOISE Marek Jucewicz z Gdańska w styczniu 2018 r.^[2]

Aktualizacja POŚPH ma na celu wskazanie działań, których realizacja spowoduje dostosowanie poziomu hałasu do dopuszczalnego na terenach, na których nastąpiły przekroczenia obowiązujących norm akustycznych. Dokument ten wskazuje również kierunki działań mających na celu zapobieganie powstawaniu nowych konfliktów akustycznych w analizowanym zakresie.

1.2. Informacje o zawartości projektowanego dokumentu

Aktualizacja POŚPH jest dokumentem, którego zakres określono w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 14 października 2002 r. w sprawie szczegółowych wymagań, jakim powinien odpowiadać program ochrony środowiska przed hałasem. W części ogólnej dokument ten wskazuje podstawy realizacji programu, jego cel i zakres, a więc również cel i zakres aktualizacji. Część opisowa przedłożonego do oceny dokumentu zawiera ponadto charakterystykę województwa oraz obszarów objętych *Aktualizacją POŚPH*, wskazuje naruszenia dopuszczalnych poziomów hałasu oraz podstawowe kierunki i zakres działań naprawczych, a także termin i koszty ich realizacji, ze wskazaniem źródeł finansowania.

W uzasadnieniu zakresu proponowanych działań wskazano podstawy prawne oraz wyniki analizy sporządzonych w 2017 roku map akustycznych. Omówiono nowe dostępne techniki i technologie w zakresie ograniczania hałasu

komunikacyjnego. Przedstawiono wnioski wraz z podsumowaniem oraz dołączono materiały graficzne.

Kluczowym zagadnieniem - z punktu widzenia niniejszego opracowania tj. prognozy wpływu na środowisko - są przedstawione w projektowanej *Aktualizacji POŚPH zadania służące dostosowaniu poziomu hałasu do dopuszczalnego w otoczeniu problemowych odcinków dróg wojewódzkich*. Zakres przekroczeń, obrazujący skalę problemu, w odniesieniu do poszczególnych dróg zestawiono poglądowo w Tabeli 1. Przekroczenia te według ustaleń *Aktualnych map akustycznych* sięgają 10 dB. Nazwy ulic wskazane w kolumnie dot. lokalizacji mają charakter orientacyjny. Szczegóły dotyczące przebiegu i długości problemowych odcinków podano w *Prognozie* dalej w tekście i w kolejnych zestawieniach tabelarycznych.

Tabela 1. Zakres przekroczeń norm hałasowych na drogach wojewódzkich objętych projektem Aktualizacji POŚPH^[1]

Nr drogi	Lokalizacja odcinka	Zakres przekroczeń wg Aktualnych map akustycznych [dB]	
		LDWN	LN
511	Lidzbark Warmiński, ul. Olsztyńska	0-5	0-5
527	Pastęk, ul. Jagiełły	0-5	0
527	Morąg, ul. Pomorska	0-5	0-5
536	Łtawa, ul. Lubawska	0-10	0-10
545	Działdowo, ul. Olsztyńska	0-5	0-5
545	Nidzica, ul. Traugutta	0-5	0-5
545	Nidzica, ul. 1 Maja	0-5	0-5
591	Kętrzyn, ul. Chopina	0-5	0-5
592	Bartoszyce, ul. Kętrzyńska	0-5	0-5
592	Kętrzyn, ul. Traugutta	0-10	0-10
592	Kętrzyn, ul. Mazowiecka	0-5	0-5
655	Olecko, ul. Zwycięstwa	0-5	0

Należy zauważyć, że przedstawione w Tabeli 1 wyniki zostały uzyskane w drodze symulacji komputerowych, w których przyjęto prędkości ruchu pojazdów w zakresie od 50 km/h do nawet 70 km/h. Prędkości dominujące w modelowaniu zawierały się w przedziale 55-60 km/h, co jak wskazują wyniki, jest powodem znacznych przekroczeń przyjętych standardów akustycznych. Powyższe było powodem wskazania, jako główne, działania polegającego na **ograniczeniu prędkości ruchu pojazdów do 40 km/h w ciągu całej doby** (w porze nocnej prędkość ruchu jest przekraczana szczególnie często). Jako niezbędne działanie

towarzyszące wskazano **kontrolę prędkości ruchu pojazdów**. Pełną listę wskazanych w projekcie *Aktualizacji POŚPH* działań ograniczających emisję hałasu z dróg zestawiono w Tabeli 2. Są to zadania, których wdrożenie powinno nastąpić w okresie 2019 - 2023.

Tabela 2. Zadania mające na celu ograniczenie hałasu z problemowych odcinków dróg wojewódzkich, zaproponowane w projekcie Aktualizacji POŚPH

Lp.	Rodzaj zadania i zakres stosowania
Zadania dotyczące wszystkich analizowanych odcinków dróg:	
1	Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości ruchu pojazdów na obszarach zabudowanych objętych <i>Aktualizacją POŚPH</i> .
2	Utrzymywanie nawierzchni drogowej w dobrym stanie technicznym.
3	Stosowanie zasad ochrony przed hałasem oraz uwzględnianie wyników map akustycznych, w tym głównie zasięgów wskaźników LDWN i LN, w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego.
Zadania dotyczące wszystkich analizowanych odcinków dróg - za wyjątkiem dwóch odcinków drogi nr 545 (Nidzica)²:	
3	<u>Wprowadzenie ograniczenia prędkości do 40 km/h</u> na obszarach zabudowanych w ciągu całej doby.
Zadanie dotyczące drogi Nr 536 - odcinek w Łławie (ul. Lubawska):	
4	Wykonanie przeglądu ekologicznego oraz, w przypadku stwierdzenia takiej konieczności, ustanowienie obszaru ograniczonego użytkowania na obszarach, dla których, pomimo zastosowania ograniczenia prędkości, nie ma możliwości opracowania działań ograniczających nadmierny hałas w strefie imisji oraz u źródła.
Zadanie polegające na wymianie nawierzchni na wskazanym odcinku drogi Nr 537 na terenie Lubawy	
5	Realizacja niezrealizowanych zadań z poprzedniego (aktualizowanego) <i>POŚPH</i> .

Zakres działań proponowanych w *Aktualizacji POŚPH* jest ograniczony ze względu na charakterystykę obszarów narażonych na nadmierny hałas drogowy (np. istniejący sposób zagospodarowania). Wskazuje się, że nie było możliwe przyjęcie następujących, standardowych w walce z hałasem drogowym, rozwiązań (z podaniem przyczyn):

- ekrany akustyczne/wały ziemne - tereny w sąsiedztwie dróg są gęsto zabudowane, drogi zaprojektowano z licznymi wjazdami na sąsiednie posesje; brak rezerwy terenu niezbędnej dla zgodnego z przepisami posadowienia ekranów;
- wymiana nawierzchni drogowej na tzw. cichą nie stanowi rozwiązania podstawowego, ponieważ w zdecydowanej większości analizowanych przypadków nawierzchnie drogowe zostały wyremontowane, co wobec nadmiernej prędkości ruchu pojazdów i ich natężenia nie przynosi spodziewanych efektów w zakresie redukcji hałasu; nie wyklucza się jednak

² Wyjaśnienie przyczyn – dalej w *Prognozie*.

zasadności stosowania tego rodzaju nawierzchni w ramach ewentualnych robót remontowych i modernizacyjnych;

- nasadzenia zieleni izolacyjnej - rozwiązanie to wymaga dostępności szerokich pasów terenu przy drogach, aby przyniosło wymierne efekty akustyczne;
- strefowanie zabudowy w sąsiedztwie dróg - rozwiązanie to nie może być stosowane jako zadanie główne na terenach już zagospodarowanych, z istniejącą zabudową w bliskim sąsiedztwie pasów drogowych.

W *Aktualizacji POŚPH* przytoczono również krótką charakterystykę, wraz z opisem efektywności, proponowanych działań, których wdrożenie zostało zaproponowane:

Ograniczenie prędkości ruchu. Kontrola przestrzegania dopuszczalnej prędkości ruchu

Nadmierna prędkość ruchu powoduje przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu, szczególnie w nocy. Ustawienie znaków ograniczenia prędkości nie zawsze skutkuje jednak rzeczywistym ograniczeniem poziomu hałasu, ze względu na brak przestrzegania przepisów drogowych. W *Aktualizacji POŚPH* podkreślono, że kontrola prędkości ruchu jest niezbędna, aby osiągnąć wymierne efekty zastosowania ograniczenia prędkości ruchu. Ograniczenia te przynoszą następujące efekty akustyczne:

Tabela 3. Wpływ zmniejszenia prędkości ruchu pojazdów na hałas³

Zmniejszenie prędkości [km/h]		60/50	50/40	40/30	60/40	60/30	50/30
Redukcja hałasu [dB(A)]	Osobowe	2,4	2,9	3,7	5,3	9	6,7
	Ciężarowe	0,8	1	1,2	1,8	3	2,2

Aby wykazać zasadność zastosowania działania polegającego na obniżeniu prędkości ruchu pojazdów do 40 km/h, autor *Aktualizacji POŚPH* przeprowadził symulację oddziaływania akustycznego z problemowych odcinków dróg. Efekt akustyczny takiego działania jest znaczny. Jak pokazano w poniższej tabeli, obniżenie prędkości ruchu pojazdów do maks. 40 km/h na wszystkich problemowych odcinkach skutkuje wyłączeniem z zakresu sygnalizowanych przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu praktycznie wszystkich odcinków, poza dwoma:

³ Tabela przywołana za projektem *Aktualizacji POŚPH*. Źródło: Gardziejczyk W., *Hałas drogowy w otoczeniu tras komunikacyjnych*, 2011.

Tabela 4. Efekt wdrożenia ograniczenia prędkości ruchu pojazdów do 40 km/h w ciągu całej doby

Nr drogi	Lokalizacja odcinka	Zakres przekroczeń wg Aktualnych map akustycznych [dB]		Zakres przekroczeń po ograniczeniu prędkości [dB]	
		LDWN	LN	LDWN	LN
511	Lidzbark Warmiński, ul. Olsztyńska	0-5	0-5	-	-
527	Pastęk, ul. Jagiełły	0-5	0	-	-
527	Morąg, ul. Pomorska	0-5	0-5	-	-
536	Łtawa, ul. Lubawska	0-10	0-10	0-5	0-5
545	Działdowo, ul. Olsztyńska	0-5	0-5	-	-
545	Nidzica, ul. Traugutta	0-5	0-5	-	-
545	Nidzica, ul. 1 Maja	0-5	0-5	-	-
591	Kętrzyn, ul. Chopina	0-5	0-5	-	-
592	Bartoszyce, ul. Kętrzyńska	0-5	0-5	-	-
592	Kętrzyn, ul. Traugutta	0-10	0-10	0-5	-
592	Kętrzyn, ul. Mazowiecka	0-5	0-5	-	-
655	Olecko, ul. Zwycięstwa	0-5	-	-	-

Mapy akustyczne dla krytycznych odcinków dróg (ozn. Pogrubioną czcionką) przedstawiono w dalszej części *Prognozy*, w opisie stanu istniejącego. W celu ułatwienia porównania stanu istniejącego i docelowego, mapę akustyczną dla sytuacji < 40 km/h w Łtawie zamieszczono również w ww. części *Prognozy*.

Rozwiązanie polegające na ograniczeniu prędkości ruchu do 40 km/h nie zostało zaproponowane dla drogi nr 545 na odcinkach przebiegających przez Nidzicę, ponieważ planowana jest *Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 545 z przebudową skrzyżowań w miejscowości Nidzica wraz ze wschodnim wylotem drogi nr 604*. Przyjęto, że działanie polegające na rozbudowie drogi musi skutkować przeprowadzeniem postępowania w sprawie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, której przedmiotem w przypadku inwestycji drogowej musi być analiza oddziaływań akustycznych drogi. W przypadku uzyskania niekorzystnych wyników obliczeń symulacyjnych hałasu w otoczeniu tej drogi po przebudowie, organ wydający decyzję musi wprowadzić do niej zapisy mające na celu zweryfikowanie ustaleń obliczeń modelowych w warunkach eksploatacyjnych, co będzie podstawą do podjęcia ewentualnych kolejnych działań w przypadku potwierdzenia przekroczeń (np. wyznaczenie obszarów ograniczonego użytkowania). Zagadnienie to nie jest przedmiotem dalszych analiz w ramach *Prognozy*.

Przeгляд ekologiczny

Jest to instrument, który wprowadza ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. - *Prawo ochrony środowiska*, w przypadku konieczności zastosowania ograniczenia sposobu korzystania z nieruchomości w związku z ochroną środowiska. W art. 135 ustawy czytamy, że „jeżeli z przeglądu ekologicznego (...) wynika, że mimo zastosowania dostępnych rozwiązań technicznych, technologicznych i organizacyjnych nie mogą być dotrzymane standardy jakości środowiska poza terenem zakładu lub innego obiektu, to dla (...) trasy komunikacyjnej tworzy się obszar ograniczonego użytkowania”. Obszar taki tworzy się w drodze uchwały. Właściwy organ podejmujący uchwałę określa granice obszaru ograniczenia w zakresie przeznaczenia terenu, a także wymagania techniczne dotyczące budynków oraz sposób korzystania z terenów.

Uchwała w sprawie obszaru ograniczonego użytkowania określa strefy, w których obowiązują ustalenia dotyczące przeznaczenia terenów. W strefach tych nie dopuszcza się zmiany istniejącego przeznaczenia terenów innych niż mieszkaniowe oraz związane z usługami zdrowia i oświatowymi na dopuszczające takie funkcje. Oprócz zakazu dokonywania ww. zmian, na obszarach dotychczas niezagospodarowanych nie dopuszcza się również wprowadzania funkcji skutkujących wprowadzeniem ochrony akustycznej terenów. Ponadto, w budynkach istniejących i nowoprojektowanych wdraża się rozwiązania zapewniające odpowiednią izolacyjność przegród zewnętrznych (ścian zewnętrznych, okien, drzwi w ścianach zewnętrznych, dachów, stropodachów) zgodnie z ustawą - *Prawo budowlane*.

W oparciu o wyniki symulacji sytuacji akustycznej wokół problemowych odcinków dróg przeprowadzonej dla prędkości ruchu pojazdów wynoszącej maksymalnie 40 km/h proponowane działanie - wykonanie przeglądu ekologicznego - zostało wskazane jako obligatoryjne dla jednego odcinka. Dotyczy ono, zgodnie z projektem *Aktualizacji POŚPH*, odcinka **DW 536 w Iławie**. Jako zadanie do realizacji wskazuje się tu:

Wykonanie przeglądu ekologicznego oraz, w przypadku stwierdzenia takiej konieczności, ustanowienie obszaru ograniczonego użytkowania od km 0+000 do km 0+280 oraz od km 0+380 do km 0+580.

Na problemowym odcinku drogi nr 592 w Kętrzynie (ul. Traugutta) nie zaproponowano przeglądu ekologicznego, ponieważ wdrożenie rozwiązania polegającego na obniżeniu dopuszczalnej prędkości ruchu pojazdów do maksymalnie 40 km/h w ciągu całej doby skutkuje występowaniem

przekroczenia we wskazanym zakresie 0-5 dB wyłącznie na obszarach niezabudowanych (wskaźnik M = 0)⁴.

Utrzymywanie nawierzchni drogowej w dobrym stanie technicznym

Utrzymanie, konserwacja i bieżące naprawy nawierzchni drogowej przyczyniają się do obniżenia poziomu hałasu w środowisku. Eliminacja kolein, ubytków w nawierzchni, naprawa źle osadzonych studzienek oraz generalne remonty nawierzchni powinny być podstawowymi i standardowymi działaniami w dziedzinie ochrony przed hałasem drogowym. Szacowany średni zysk akustyczny może wynieść w przypadku remontu jezdni nawet 5 dB.

W ramach działań remontowych zaleca się w uzasadnionych przypadkach stosowanie nawierzchni ograniczających hałas. Nawierzchnie porowate i poroelastyczne (tzw. nawierzchnie ciche - NC) powinny być stosowane dla dróg, na których prędkość potoku ruchu wynosi 60 km/h i więcej (a więc poza obszarami zabudowanymi); najlepszym rozwiązaniem w miastach są nawierzchnie o zredukowanej hałaśliwości (ZH), do których zaliczono, m.in., SMA (mieszanka grysowo-mastykowa) i betony asfaltowe o uziarnieniu kruszywa < 10 mm, a także cienkie (BBM) i bardzo cienkie (BBTM) dywaniki mineralno-asfaltowe, wykonane z mieszanki o nieciągotym uziarnieniu. Pomimo, że nawierzchnie o zredukowanej hałaśliwości są droższe, ich stosowanie w dłuższej perspektywie jest opłacalne. Stosowanie zaawansowanych rozwiązań technologicznych w porównaniu do powszechnie stosowanych pozwala często unikać budowy ekranów akustycznych i ograniczeń prędkości, dając w zamian pożądany klimat akustyczny. Powoduje również zmniejszenie zużycia paliwa poprzez zmniejszenie oporu toczenia opon, dając dodatkową korzyść w postaci mniejszej emisji pyłów ze ścierania opon i spalin.

Z drugiej strony, przedstawione w *Aktualnych mapach akustycznych* rezultaty przeprowadzonych działań modernizacyjnych nawierzchni drogowych wskazują, że istotne problemy związane z hałasem z dróg nie mogą być rozwiązane wyłącznie poprzez tego rodzaju działania. Wskutek działań modernizacyjnych przeprowadzonych przez ZDW w Olsztynie na drogach Nr 536 (Iława - Samplawa) i Nr 591 (Stara Różanka - Kętrzyn wraz z ulicami w Kętrzynie, m.in. ul. Traugutta) liczba osób narazonych na ponadnormatywny hałas drogowy spadła o 48 i 69 (odpowiednio pora dnia i nocy) w pierwszym przypadku oraz o 58 i 0 (jw.) w drugim przypadku, utrzymując się po zakończeniu prac na poziomie kilkuset osób w zasięgu hałasu stanowiącego poziom odniesienia tj. powyżej LDWN = 55 dB i LN = 50 dB.

⁴ Zob. objaśnienia do Tabeli 6.

Strategiczne kształtowanie zagospodarowania terenów wokół źródeł hałasu

Stosowanie w planowaniu przestrzennym zasady strefowania, tzn. wprowadzania określonego typu zabudowy i zagospodarowania terenu w zależności od występującego lub potencjalnego poziomu hałasu, może zawczasu ograniczać uciążliwość związaną z ponadnormatywnym hałasem. Zasada ta w praktyce polega na tym, że w odpowiednim układzie przestrzennym sąsiadują 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 odpowiednie kształtowanie rzeźby terenu,
- wprowadzanie ekranów akustycznych w pasach drogowych (w ostateczności).

Lokalizowanie budynków w znacznej odległości od trasy komunikacyjnej jest jedną z najprostszych metod ochrony przed hałasem, ale na terenach zurbanizowanych jest to metoda nieskuteczna z uwagi na oszczędne gospodarowanie terenem i lokalizowanie zabudowy na każdej wolnej parceli. Natomiast lokalizowanie w pierwszej linii zabudowy obiektów nie podlegających ochronie akustycznej pozwala na skuteczne zabezpieczenie budynków mieszkalnych położonych dalej. W przypadku braku takich możliwości należy stosować na obiekcie podlegającym ochronie przezroczyste ekrany, które lokalizuje się w odległości ok. 1 m przed elewacją. Należy również dbać o komfort akustyczny mieszkańców poza miejscem zamieszkania, lokalizując nowe miejsca pracy w obszarach charakteryzujących się mniejszym natężeniem ruchu komunikacyjnego.

1.3. Powiązania Projektu Aktualizacji POŚPH 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. Ponieważ w projekcie *Aktualizacji POŚPH* poddano szczegółowej analizie gminne programy ochrony środowiska, studia uwarunkowań i kierunków zagospodarowania oraz lokalne dokumenty kształtujące kierunki rozwoju społeczno-gospodarczego, dla potrzeb *Prognozy* przyjęto, że powiązanie *Aktualizacji POŚPH* z tymi dokumentami strategicznymi zostało wykazane i nie wymaga dodatkowej analizy w niniejszym opracowaniu a zwłaszcza powielania ustaleń. W podsumowaniu należy stwierdzić, że tematyka ograniczania nadmiernego hałasu drogowego najobszerniej poruszana jest w programach ochrony środowiska. Większość tych programów zaleca stosowanie rozwiązań proponowanych również w dokumencie podlegającym przedmiotowej ocenie. Najmniejszy nacisk kładzie się na stosowanie w projektowaniu przestrzennym

rozwiązań wykraczających poza określanie rodzajów terenów, którym obowiązujące przepisy przypisują standardy akustyczne. W pozostałych dokumentach problematyka nadmiernego hałasu nie jest specjalnie akcentowana. Działania związane ze zmianami w lokalnych układach drogowych mają na celu zwiększenie płynności i komfortu ruchu oraz wyprowadzenie tranzytu poza centra miast. Działania te powinny automatycznie skutkować poprawą jakości klimatu akustycznego. Analizowane dokumenty strategiczne poziomu lokalnego są merytorycznie spójne z projektowanym dokumentem, chociaż pojawiające się współcześnie problemy jakości środowiska, w tym szczególnie pogarszającego się klimatu akustycznego i jego wpływu na warunki życia człowieka, powinny być wskazaniem do stosowania przede wszystkim na poziomie lokalnym rozwiązań bardziej zaawansowanych niż stosowane standardowo kilka czy kilkanaście lat temu.

Ze względu na przedmiot projektowanego dokumentu, którym są drogi wojewódzkie, w *Prognozie* odwołano się do dokumentów nakreślających strategiczne kierunki działań na poziomie wojewódzkim, aby w ten sposób kompleksowo odnieść się do wszystkich odcinków dróg sygnalizowanych jako „akustycznie problematyczne” na terenie województwa. Analiza powiązań projektowanej *Aktualizacji POŚPH* z dokumentami o charakterze ponadlokalnym objęta:

- Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Warmińsko-Mazurskiego,
- Regionalny Program Operacyjny Województwa Warmińsko-Mazurskiego na lata 2014-2020,
- Strategię Rozwoju Społeczno-Gospodarczego Województwa Warmińsko-Mazurskiego do roku 2025,
- Program Ochrony Środowiska Województwa Warmińsko-Mazurskiego do roku 2020,
- Program 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,
- Program ochrony powietrza dla strefy warmińsko-mazurskiej ze względu na przekroczenie poziomu dopuszczalnego pyłu PM₁₀ i poziomu docelowego benzo(a)pirenu zawartego w pyle PM₁₀ wraz z Planem działań krótkoterminowych ze względu na ryzyko wystąpienia przekroczenia poziomu dopuszczalnego pyłu zawieszonego PM₁₀.

Przyjęto, że dokumenty poziomu wojewódzkiego i regionalnego są zgodne w założeniach z odpowiednimi nadrzędnymi dokumentami krajowymi oraz

unijnymi. W przypadku dokumentu będącego przedmiotem oceny – Aktualizacji POŚPH - analizę dokumentów wyższych w hierarchii planowania niż wojewódzkie uznano za niekonieczną i nie wnoszącą do analizy powiązań nic istotniejszego niż wynika z analizy dokumentów wojewódzkich i stopnia niższego.

1.3.1. Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Warmińsko-Mazurskiego

W Planie^[3] poruszono tematykę nadmiernego hałasu występującego na terenie województwa, w tym hałasu z dróg. Wskazuje się, że hałas drogowy ma charakter narastający, ze względu na stale rosnącą liczbę pojazdów na drogach. Oprócz wybranych dróg krajowych, wskazuje się w Planie jako drogi o najwyższym poziomie emisji hałasu dziewięć dróg wojewódzkich, w tym drogi o numerach 527, 591 i 592 (problemowe) oraz drogi wyjazdowe z miast.

W Planie sformułowano cztery główne kierunki polityki przestrzennej w odniesieniu do środowiska przyrodniczego i kulturowego, w tym kierunek IV o nazwie „Ochrona komponentów środowiska, kształtujących warunki zamieszkania człowieka”. Jedno z działań dedykowane jest problematyce stanu klimatu akustycznego. W ramach tego działania proponuje się co następuje:

- 2) Dążenie do uzyskania dobrego stanu klimatu akustycznego w województwie, poprzez:
- a) Obniżanie uciążliwości hałasu komunikacyjnego poprzez popularyzację komunikacji rowerowej oraz wprowadzanie zmian w inżynierii ruchu drogowego, takich jak: poprawa stanu nawierzchni dróg, budowa systemu obwodnic w celu eliminacji ruchu tranzytowego z obszarów o gęstej zabudowie mieszkaniowej.
 - b) Obniżenie uciążliwości hałasu komunikacyjnego poprzez wyłączenie w bezpośrednim sąsiedztwie terenów kolejowych lokalizacji zabudowy przeznaczonej na pobyt ludzi.
 - c) Obniżenie uciążliwości hałasu komunikacyjnego poprzez realizację rozbudowanych pasów zieleni izolacyjnej z uwzględnieniem obowiązujących przepisów w tym zakresie oraz wykorzystaniem dobrych praktyk w sferze fitomelioracji.
 - d) Budowę ekranów akustycznych, w szczególności w sąsiedztwie terenów mieszkaniowych oraz terenów cennych przyrodniczo po zasięgnięciu opinii zarządzającego tymi terenami.
 - e) Ograniczenie uciążliwości hałasowej zakładów produkcyjnych, w tym wprowadzanie nowoczesnych urządzeń, technologii i izolacji akustycznej oraz rozważna ich lokalizacja.
 - f) Ograniczanie emisji hałasu na obszarach i akwenach cennych przyrodniczo.
 - g) Wspieranie organizacji monitoringu regionalnego i lokalnego, tworzenia map akustycznych, opracowywanie programów ochrony przed hałasem oraz ich realizacji.

Ryc. 1. Ustalenia Wojewódzkiego Planu Zagospodarowania Przestrzennego w zakresie poprawy stanu klimatu akustycznego.

Wymienione w powyższym zestawieniu zalecenia w lit. a, c i g należy wskazać jako bezpośrednio powiązane i korespondujące z projektowanym dokumentem.

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

W RPO Warmia i Mazury^[4] akcentuje się jako istotny problem przyrostu liczby pojazdów samochodowych, zwłaszcza w miastach, którego skutki obserwowane są w postaci złej jakości powietrza atmosferycznego oraz klimatu akustycznego.

Działaniom dotyczącym infrastruktury transportowej poświęcona jest oś priorytetowa VII. Jednym z celów tematycznych, którego realizacja ma się przyczynić do zmniejszenia problemu hałasu, jest Cel 7: „Promowanie zrównoważonego transportu i usuwanie problemów w przepustowości” i przypisany mu priorytet inwestycyjny 7d: „Rozwój i rehabilitacja kompleksowych wysokiej jakości systemów transportu kolejowego i propagowanie działań służących zmniejszeniu hałasu”, m.in., poprzez poprawę jakości przestrzeni miejskich i powstanie nowych funkcji wokół dworców. Jest to jednak priorytet dotyczący bezpośrednio infrastruktury kolejowej. Priorytet 7b: „Zwiększanie mobilności regionalnej poprzez łączenie węzłów drugorzędnych i trzeciorzędnych z infrastrukturą TEN-T” - dedykowany infrastrukturze drogowej - ma jednak na celu głównie skrócenie czasu przejazdu między głównymi ośrodkami, czemu służyć będą projekty dotyczące budowy dróg wojewódzkich wypełniających luki w sieci dróg łączących ważne ośrodki życia społeczno-gospodarczego. V oś priorytetowa: „Środowisko przyrodnicze i racjonalne wykorzystanie zasobów” nie obejmuje żadnych działań służących ochronie przed hałasem, co wskazuje, że nadmierny hałas nie jest obecnie kluczowym problemem w ochronie środowiska na terenie województwa.

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

Wizja dla Regionu określona w Strategii^[5] brzmi: „Warmia i Mazury regionem, w którym warto żyć”. Osiągnięciu tego celu ma służyć realizacja trzech priorytetów odnoszących się do gospodarki - konkurencyjnej, społeczeństwa - otwartego oraz nowoczesnych sieci, rozumianych jako infrastruktura techniczna i relacje międzyludzkie. Diagnoza infrastruktury drogowej, która ma być elementem nowoczesnych sieci jest niekorzystna. Województwo ma najniższą gęstość dróg o nawierzchni twardej w kraju a czas dojazdu do miasta powiatowego jest również najdłuższy w Polsce. W ramach zadań służących zwiększeniu zewnętrznej dostępności komunikacyjnej regionu przewiduje się rozwój zintegrowanego transportu publicznego w ośrodkach miejskich, co ma skutkować rozwojem gospodarczym, ale również ochronie miast przed nadmiernym hałasem i zanieczyszczeniem środowiska. O hałasie wzmiankuje się również w odniesieniu do celu jakim jest „Poprawa jakości i ochrona środowiska”, ale wśród konkretnych propozycji działań wymienia się jako cel - poprawę jakości powietrza, czemu służyć ma transport przyjazny środowisku (np. rowerowy). Nie wskazuje się żadnych działań mających na celu bezpośrednio ograniczanie hałasu. Podobnie jak w przypadku dokumentu przywołanego wcześniej należy przyjąć, że działania mające na celu rozwój transportu publicznego i transportu alternatywnego dla drogowego, będą pośrednio sprzyjały realizacji założeń *Aktualizacji POŚPH*.

1.3.4. Program Ochrony Środowiska Województwa Warmińsko-Mazurskiego do roku 2020

W Programie^[6] stwierdza się, że hałas drogowy stanowi główne zagrożenie na terenach zurbanizowanych. Pomimo nowych inwestycji drogowych w regionie, w tym m.in. budowy obwodnic, problem hałasu drogowego nie maleje. Od kilku lat zauważalny jest wzrost międzynarodowych przewozów transportem samochodowym, co przekłada się na zwiększony ruch pojazdów ciężkich, należących do najbardziej hałaśliwych. Wzrost natężenia hałasu powodują również nieprawidłowo rozwiązane układy komunikacyjne, nieodpowiedni stan techniczny nawierzchni dróg, niezadowalający stan techniczny pojazdów oraz prędkość jazdy. W Programie przywołano programy ochrony przed hałasem z dróg, które opracowano dla Olsztyna (2011 r.), Elbląga (2013 r.) i terenów poza aglomeracjami przy drogach krajowych i wojewódzkich o obciążeniu ponad 3 mln pojazdów rocznie (2014 r.). W Programie wskazano działania, jakie powinny być realizowane w obszarze zagrożenia hałasem:

Kierunek interwencji: Ograniczanie hałasu

Zadania:

- prowadzenie monitoringu hałasu oraz dokonywanie oceny narażenia społeczeństwa na czynniki ponadnormatywne;
- opracowanie programów/aktualizacji programów ochrony przed hałasem na terenach, gdzie przekracza on wartość dopuszczalną, realizacja wynikających z programów przedsięwzięć technicznych i organizacyjnych dla zmniejszenia poziomu hałasu;
- uwzględnianie w planowaniu przestrzennym ochrony przed hałasem, stosownie do wymogów ustawy *Prawo ochrony środowiska*, między innymi poprzez właściwe kształtowanie przestrzeni urbanistycznej;
- ograniczanie hałasu, zwłaszcza w osiedlach mieszkaniowych poprzez m.in. tworzenie stref wolnych od transportu, ograniczenie szybkości ruchu, tworzenie pasów zadrzewień;
- wprowadzenie koniecznych zmian w inżynierii ruchu drogowego (budowa obwodnic, poprawa stanu nawierzchni ulic i dróg, zapewnienie płynności ruchu, montaż osłon przeciwdźwiękowych w miejscach występowania uciążliwości akustycznych);
- stosowanie zabezpieczeń przed nadmiernym hałasem od urządzeń, maszyn, linii technologicznych, wymiana na urządzenia o mniejszej emisji hałasu;
- propagowanie i rozwój transportu intermodalnego (szynowo-drogowego);
- wprowadzanie ograniczeń emisji hałasu na obszarach i akwenach cennych przyrodniczo;
- budowa tras rowerowych na terenach zurbanizowanych;
- prowadzenie edukacji ekologicznej i propagowanie jazdy rowerem, komunikacji zbiorowej, proekologicznego korzystania z samochodów np. Carpooling (jazda z sąsiadem), Eco-driving.

Ryc. 2. Zadania ujęte w wojewódzkim programie ochrony środowiska, służące ograniczeniu problemu hałasu drogowego.

Lektura powyższego zestawienia wykazuje spójność projektowanego dokumentu z założeniami wojewódzkiego dokumentu służącego rozwiązywaniu problemów ochrony środowiska. W Programie, podobnie jak w projekcie

Aktualizacji POŚPH, wskazuje się na działania takie jak: poprawa stanu nawierzchni ulic i dróg, ograniczenie szybkości ruchu oraz uwzględnienie ochrony przed hałasem w planach zagospodarowania przestrzennego.

1.3.5. Program 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

Jest to dokument opracowany i przyjęty przez Sejmik Województwa Warmińsko-Mazurskiego w 2014 r.^[7] Dokument ten dotyczył w większości tych samych dróg wojewódzkich, które obejmuje zakres dokumentu aktualizującego. Różnice dotyczą uwzględnienia w 2014 roku dróg: nr 513 w Ornecie, nr 537 w Lubawie⁵ i nr 544 w Działdowie. Nie były wówczas raportowane drogi: nr 655 w Olecku oraz nr 545 na odcinku przebiegającym przez Działdowo i nr 592 w Bartoszycach. Na 15 odcinkach dróg wojewódzkich ujętych w POŚPH z 2014 r. przekroczenia dopuszczalnych poziomów dźwięku zawierały się w następujących przedziałach:

- od 0 do 5 dB - na 8 odcinkach: na terenie Ornety, Lidzbarka Warmińskiego, Morąga, Działdowa, Nidzicy i Kętrzyna,
- od 0 do 10 dB - na 5 odcinkach: na terenie Pastęka, Iławy, Lubawy, Mrągowa i Bartoszyc,
- od 5 dB do 10 dB - na 2 odcinkach: na terenie Nidzicy i Morąga,
- od 0 do 15 dB - na 1 odcinku: na terenie Działdowa.

W POŚPH z 2014 r. zalecono realizację szeregu działań mających na celu ograniczenie poziomów hałasu przekraczających dopuszczalne standardy jakości środowiska:

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,

⁵ Droga nr 537 została włączona do bieżącego dokumentu jako działanie niezrealizowane.

- 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.

Powyższe, jako rozwiązania najskuteczniejsze w rozwiązywaniu problemu nadmiernego hałasu drogowego na obszarach intensywnie zagospodarowanych zostały uwzględnione również w analizowanym dokumencie aktualizującym POŚPH z 2014 r.

1.3.6. Program ochrony powietrza dla strefy warmińsko-mazurskiej ze względu na przekroczenie poziomu dopuszczalnego pyłu PM₁₀ i poziomu docelowego benzo(a)pirenu zawartego w pyłe PM₁₀ wraz z Planem działań krótkoterminowych ze względu na ryzyko wystąpienia przekroczenia poziomu dopuszczalnego pyłu zawieszonego PM₁₀

Program^[8] został opracowany ze względu na przekroczenie poziomu dopuszczalnego dla pyłu zawieszonego PM₁₀ oraz poziomu docelowego benzo(a)pirenu w pyłe PM₁₀. W dokumencie tym sformułowano zalecenia, których celem jest poprawa jakości powietrza w strefie warmińsko-mazurskiej (tj. na obszarze poza wydzielonymi strefami aglomeracyjnymi Olsztyna i Elbląga), w celu osiągnięcia właściwych standardów oraz krajowego celu redukcji narażenia, poprzez realizację zintegrowanej polityki ochrony powietrza. Wśród miejscowości, w których odnotowano przekroczenia znajdują się również te, w których stwierdzono przekroczenia dopuszczalnych poziomów dźwięku ze źródeł komunikacyjnych tj. Pastęk, Działdowo, Nidzica i Olecko.

Tabela 2. Obszary przekroczeń poziomów dopuszczalnych pyłu zawieszonego PM10 w strefie warmińsko-mazurskiej wraz z powodem wystąpienia przekroczeń

Nr	Kod	Lokalizacja obszaru	Powód wystąpienia przekroczeń
1	Wm12sWmPM10d01	miasto Olecko	emisja powierzchniowa
2	Wm12sWmPM10d02	miasto Elk	emisja powierzchniowa
3	Wm12sWmPM10d03	miasto Ostróda	emisja powierzchniowa
4	Wm12sWmPM10d04	miasto Pisz	emisja powierzchniowa
5	Wm12sWmPM10d05	miasto Działdowo	emisja powierzchniowa
6	Wm12sWmPM10d06	miasto Szczytno	emisja powierzchniowa
7	Wm12sWmPM10d07	miasto Działdowo	emisja powierzchniowa
8	Wm12sWmPM10d08	miasto Nidzica	emisja powierzchniowa, napływ
9	Wm12sWmPM10d09	miasto Pasłęk	emisja powierzchniowa
10	Wm12sWmPM10d10	miasto Nidzica	napływ, emisja powierzchniowa
11	Wm12sWmPM10d11	miasto Nowe Miasto Lubawskie	emisja powierzchniowa

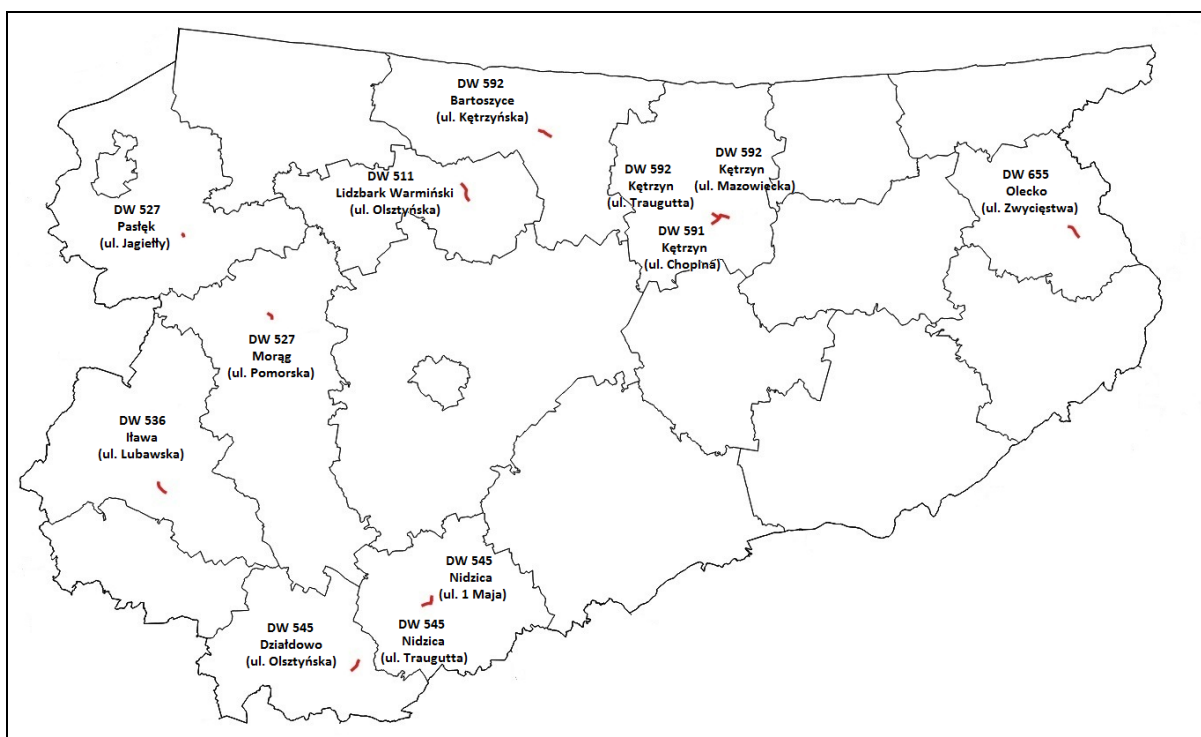
Ryc. 3. Lista miast, w których stwierdzono przekroczenia dopuszczalnego poziomu PM10

Pomimo, iż ruch samochodowy nie jest główną przyczyną problemów, których dotyczy Program problemów, wskazuje się tu wiele działań naprawczych, których realizacja przyczyniać się będzie do ograniczania nadmiernego hałasu w miastach. W Programie wskazuje się bowiem działania dotyczące dróg, jak np. czasowe zakazy wjazdu pojazdów ciężarowych powyżej 3,5 t do miast, ograniczanie korzystania z samochodów osobowych przez mieszkańców (w zamian proponuje się korzystanie z komunikacji publicznej oraz ruch rowerowy i pieszy), zakazy poruszania się samochodami po określonych strefach lub w określonych porach dnia czy ograniczanie prędkości ruchu pojazdów. Wdrażanie tych działań przyniosłoby wymierne korzyści w zakresie redukcji nadmiernego hałasu pochodzącego z miejskich ulic, zachowując pełną spójność z analizowanym projektem *Aktualizacji POŚPH*.

2. Istniejący stan środowiska oraz potencjalne zmiany tego stanu w przypadku braku realizacji projektowanego dokumentu. Stan środowiska na obszarach objętych przewidywanym znaczącym oddziaływaniem

2.1. Lokalizacja i wielkość obszaru problemowego

Obszar problemowy stanowią wydzielone odcinki dróg wojewódzkich na terenie województwa warmińsko-mazurskiego w miastach: Lidzbark Warmiński, Pastęk, Morąg, Iława, Działdowo, Nidzica, Kętrzyn, Bartoszyce i Olecko (zob. ryc. 4 - odcinki ozn. kolorem czerwonym)^[1]. Miasta te są jednocześnie stolicami powiatów.



Ryc. 4. Lokalizacja badanych odcinków dróg wojewódzkich.

W tabeli poniżej zestawiono informacje dotyczące numerów dróg wojewódzkich objętych projektem *Aktualizacji POŚPH*, ich długości i lokalizacji^[2].

Tabela 5. Odcinki dróg wojewódzkich objęte projektem *Aktualizacji POŚPH*

Nr drogi	Kilometraż		Długość odcinka [km]	Powierzchnia obszaru analizy [km ²]	Lokalizacja odcinka Nazwa odcinka
	początek [km]	koniec [km]			
511	29+749	33+590	3,841	4,6	Lidzbark Warmiński, ul. Olsztyńska
527	30+135	30+551	0,416	1,2	Pastęk, ul. Jagiełły
527	57+649	58+933	1,284	2,1	Morąg, ul. Pomorska
536	0+000	2+571	2,571	3,3	Iława, ul. Lubawska
545	0+000	2+222	2,222	3,2	Działdowo, ul. Olsztyńska
545	21+098	22+827	1,729	2,1	Nidzica, ul. Traugutta
545	22+827	24+261	1,434	1,8	Nidzica, ul. 1 Maja
591	31+180	33+753	2,573	2,7	Kętrzyn, ul. Chopina

Nr drogi	Kilometraż		Długość odcinka	Powierzchnia obszaru analizy	Lokalizacja odcinka Nazwa odcinka
	początek [km]	koniec [km]	[km]	[km ²]	
592	0+000	2+707	2,707	3,5	Bartoszyce, ul. Kętrzyńska
592	42+726	44+295	1,569	1,6	Kętrzyn, ul. Traugutta
592	44+295	45+984	1,689	2,0	Kętrzyn, ul. Mazowiecka
655	50+131	52+655	2,524	3,7	Olecko, ul. Zwycięstwa
			24,56	31,8	

Łączna długość analizowanych odcinków dróg wynosi 24,56 km. Przy założeniu, że oddziaływanie akustyczne dróg o wysokim obciążeniu ruchem zamyka się w odległości do 200 m od osi jezdni, można przyjąć - uogólniając - że wielkość „obszaru problemowego”, na którym zaznacza się oddziaływanie akustyczne dróg (bez uwzględniania ekranującego wpływu zabudowy, która ogranicza rzeczywisty zasięg uciążliwości akustycznej dróg) to około 10 km² (24,56 km * 0,4 km = 9,824 km²).

2.2. Opis stanu istniejącego środowiska

Projekt ochrony środowiska przed hałasem opracowuje się w celu rozwiązania konkretnego problemu środowiskowego jakim jest zły stan klimatu akustycznego, co ma wpływ przede wszystkim na warunki zdrowia i życia ludzi zamieszkujących obszary, na których stwierdza się przekroczenia norm hałasowych. Opis istniejącego stanu środowiska poświęcono więc przede wszystkim charakterystyce stanu klimatu akustycznego na terenie województwa oraz wokół problemowych odcinków dróg.

2.2.1 Ogólna charakterystyka stanu klimatu akustycznego w województwie. Ustalenia aktualizowanego POŚPH

Ogólną aktualną charakterystykę stanu klimatu akustycznego przedstawiono w *Raporcie o stanie środowiska województwa warmińsko-mazurskiego w 2016 roku*^[9], opracowanym przez Wojewódzkiego Inspektora Ochrony Środowiska w Olsztynie. Zgodnie z tym opracowaniem, **podstawowym źródłem hałasu** decydującym o jakości klimatu akustycznego **na terenie województwa warmińsko-mazurskiego jest hałas komunikacyjny**, a w szczególności ruch samochodów osobowych i ciężarowych. Największe natężenie ruchu związane jest z drogą krajową w kierunku Gdańska oraz drogami prowadzącymi do przejść granicznych. Blisko 15% długości dróg publicznych to drogi w granicach miast i to właśnie drogi miejskie stanowią największą uciążliwość akustyczną (zwłaszcza tranzytowe). W 2016 WIOŚ w Olsztynie przeprowadził 3 pomiary monitoringowe hałasu drogowego: w Rynie, Mrągowie i Suszu, w 15 punktach kontrolnych. W wyniku tych pomiarów nie stwierdzono istotnych zagrożeń związanych z emisją hałasu

drogowego. Nieznaczące przekroczenia były podstawą do zawnioskowania o ograniczenie prędkości ruchu na newralgicznych odcinkach dróg.

2.2.2 Stan klimatu akustycznego na obszarach w sąsiedztwie problemowych odcinków dróg. Ustalenia Aktualnych map akustycznych

Charakterystykę obszarów położonych przy problemowych odcinkach dróg wojewódzkich przytoczono za *Aktualnymi mapami akustycznymi*:

DW 511 - Odcinek od km 29+749 do km 33+590 - Lidzbark Warmiński, ul. Olsztyńska

Przedmiotowy odcinek drogi przebiega przez teren miasta Lidzbark Warmiński. Biegnie od granicy miasta kolejno ulicami Dąbrowskiego oraz Olsztyńską do skrzyżowania z DK51. W przeważającej części w sąsiedztwie odcinka zlokalizowana jest zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna, wielorodzinna, mieszkaniowo-usługowa oraz produkcyjno-handlowo-usługowa.

DW 527 - Odcinek od km 30+135 do km 30+551 - Pastęk, ul. Jagiełły

Przedmiotowy odcinek przebiega przez teren miasta Pastęk, od skrzyżowania z ul. Zamkową, ulicami Wojska Polskiego, Władysława Jagiełły i Bohaterów Westerplatte, do skrzyżowania z ul. Piłsudskiego. W bezpośrednim sąsiedztwie dominuje zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna oraz mieszkaniowo-usługowa. W pobliżu występują również obiekty oświaty oraz tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej.

DW 527 - Odcinek od km 57+649 do km 58+933 - Morąg, ul. Pomorska

Przedmiotowy odcinek przebiega przez teren miasta Morąg. Biegnie od skrzyżowania z ul. 3 Maja kolejno ulicami Dąbrowskiego, Skłodowskiej-Curie i Kasprowicza, pl. Jana Pawła II, ul. Krzywą, Pomorską i Wróblewskiego do granicy miasta. W bezpośrednim sąsiedztwie dominuje zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna oraz mieszkaniowo-usługowa. W pobliżu występują również obiekty oświaty oraz tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej.

DW 536 - Odcinek od km 0+000 do km 2+571 - Iława, ul. Lubawska

Przedmiotowy odcinek drogi przebiega przez teren miasta Iława od skrzyżowania z DK16, ulicami Grunwaldzką, Wyszyńskiego i Lubawską, do granicy miasta. W bezpośrednim sąsiedztwie dominuje zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna oraz mieszkaniowo-usługowa. W pobliżu występują również obiekty oświaty oraz tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej.

DW 545 - Odcinek od km 0+000 do km 2+222 - Działdowo, ul. Olsztyńska

Przedmiotowy odcinek drogi przebiega przez teren Działdowa, od skrzyżowania z ul. Męczenników, ulicą Olsztyńską do granicy miasta. W bezpośrednim sąsiedztwie dominuje zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna, mieszkaniowo-usługowa, jednorodzinna oraz tereny ogródków działkowych.

DW 545 - Odcinek od km 21+098 do km 22+827 - Nidzica, ul. Traugutta

Przedmiotowy odcinek drogi przebiega przez teren Nidzicy, od skrzyżowania z DK7, kolejno ulicami Działdowską i Traugutta, do skrzyżowania z ul. 1 Maja. W bezpośrednim sąsiedztwie dominuje zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna, jednorodzinna oraz mieszkaniowo-usługowa. W pobliżu występują również tereny rekreacyjno-wypoczynkowe.

DW 545 - Odcinek od km 22+827 do km 24+261 - Nidzica, ul. 1 Maja

Przedmiotowy odcinek drogi przebiega przez teren miasta Nidzica, od skrzyżowania z ul. Traugutta, ul. 1 Maja i al. Sprzymierzonych. W bezpośrednim sąsiedztwie występuje zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna, wielorodzinna oraz mieszkaniowo-usługowa. W pobliżu zlokalizowane są również pojedyncze tereny rekreacyjno-wypoczynkowe oraz obiekty oświaty.

DW 591 - Odcinek od km 31+180 do km 33+753 - Kętrzyn, ul. Chopina

Przedmiotowy odcinek przebiega przez teren Kętrzyna, od skrzyżowania z ul. Mazowiecką, ulicami Pocztową, Dworcową, Chopina i Bydgoską, do granicy miasta. W bezpośrednim sąsiedztwie występuje zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna, wielorodzinna oraz mieszkaniowo-usługowa. W pobliżu występują również tereny usług oświaty.

DW 592 - Odcinek od km 0+000 do km 2+707 - Bartoszyce, ul. Kętrzyńska

Przedmiotowy odcinek przebiega przez teren Bartoszyce, od skrzyżowania z DK51, kolejno ulicami Boh. Warszawy i Kętrzyńską, do granicy miasta. W sąsiedztwie występuje zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna, wielorodzinna oraz mieszkaniowo-usługowa. W pobliżu występują również tereny usług oświaty.

DW 592 - Odcinek od km 42+726 do km 44+295 - Kętrzyn, ul. Traugutta

Przedmiotowy odcinek drogi przebiega przez teren Kętrzyna, od ronda ks. Rogaczewskiego, ulicami Daszyńskiego, pl. Grunwaldzki i Traugutta, do skrzyżowania z ul. Pocztową. W bezpośrednim sąsiedztwie dominuje zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna oraz mieszkaniowo-usługowa. W pobliżu występują również tereny usług oświaty.

DW 592 - Odcinek od km 44+295 do km 45+984 - Kętrzyn, ul. Mazowiecka

Przedmiotowy odcinek drogi przebiega w większości przez teren Kętrzyna. Analizowany odcinek biegnie od skrzyżowania z ul. Pocztową i ul. Mazowiecką, kończąc bieg w miejscowości Kruszewiec. W bezpośrednim sąsiedztwie występuje zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna, wielorodzinna oraz mieszkaniowo-usługowa.

DW 655 - Odcinek od km 50+131 do km 52+655 - Olecko, ul. Zwycięstwa

Przedmiotowy odcinek drogi przebiega przez teren miasta Olecko, od skrzyżowania z ul. Wojska Polskiego, kolejno al. Zwycięstwa i ul. Kościuszki, do granicy miasta. W bezpośrednim sąsiedztwie występuje zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna, wielorodzinna, mieszkaniowo-usługowa oraz tereny ogródków działkowych. W pobliżu występują także tereny usług oświaty.

W projekcie *Aktualizacji POŚPH*, w podsumowaniu warunków stanu istniejącego autor podkreśla, że jednym z najbardziej niekorzystnych czynników powodujących obserwowane problemy akustyczne jest duży udział zabudowy mieszkalnej jednorodzinnej w bezpośrednim sąsiedztwie problemowych dróg. Zabudowa tego rodzaju podlega najbardziej restrykcyjnym standardom akustycznym i lokowanie jej (podobnie jak np. usług oświaty) w sąsiedztwie ważnych lokalnych szlaków komunikacyjnych (co wiąże się z dużym udziałem pojazdów ciężkich w strumieniu ruchu), skutkuje narastaniem problemów, których nie daje się już rozwiązać wdrażaniem kolejnych rozwiązań usprawniających, jak np. modernizacja nawierzchni (bieżące remonty czy wymiana na nawierzchnię tzw. cichą). Należy zauważyć, że udział pojazdów ciężkich w strumieniu pojazdów na analizowanych ulicach przekracza w niektórych przypadkach średnie wartości podawane w zestawieniu podsumowującym *Generalny Pomiar Ruchu 2015 na zamiejskich drogach wojewódzkich*^[10], a ruch pojazdów na drogach wojewódzkich jest najmniejszy w kraju właśnie w województwie warmińsko-mazurskim - ponad czterokrotnie niższy niż np. w małopolskim czy śląskim. Średni udział pojazdów ciężkich raportowany dla 2015 r. w powyższym opracowaniu wyniósł od 2,5 do 4,3% (odpowiednio: pojazdy ciężarowe bez przyczep i z przyczepami), a według *Aktualnych map akustycznych* na analizowanych odcinkach dróg wahał się w zakresie od 3,4 do 7,9%. Tak więc pomimo relatywnie niskiego obciążenia komunikacyjnego dróg w woj. warmińsko-mazurskim, udział pojazdów ciężkich w strumieniu ruchu jest prawie 2-krotnie wyższy niż średnia krajowa.

W wyniku przeprowadzonych pomiarów i obliczeń w *Aktualnych mapach akustycznych*^[2] określono następujące naruszenia dopuszczalnych poziomów hałasu ustalone dla dróg rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 1 października 2012 r.:

Tabela 6. Naruszenia dopuszczalnych poziomów hałasu - analizowane drogi wojewódzkie.

Nr drogi	Kilometraż		Lokalizacja odcinka	Zakres przekroczeń poziomów dopuszczalnych [dB]		Zakres wartości wskaźnika M ⁶	
	Początkowy [km]	Końcowy [km]		Wskaźnik LDWN	Wskaźnik LN	Wskaźnik LDWN	Wskaźnik LN
511	29+749	33+590	Lidzbark Warmiński	0-5*	0-5	0-1***	-
527	30+135	30+551	Pastęk	0-5	0	0-1**	-
527	57+649	58+933	Morąg	0-5*	0-5	0-10	0-5
536	0+000	2+571	Łtawa	0-10	0-10	0-5	0-5
545	0+000	2+222	Działdowo	0-5*	0-5	0-1**	-
545	21+098	22+827	Nidzica	0-5	0-5	0-5	0-5
	22+827	24+261	Nidzica	0-5	0-5	0-1	0-1
591	31+180	33+753	Kętrzyn	0-5*	0-5	0-5	0-1***
592	0+000	2+707	Bartoszyce	0-5*	0-5	0-1	0-1
592	42+726	44+295	Kętrzyn	0-10	0-10	0-10	0-10
	44+295	45+984	Kętrzyn	0-5	0-5	0-5	-
655	50+131	52+655	Olecko	0-5	-	0-1**	-

* Przekroczenia wykraczające nieznacznie powyżej 5 dB, występujące na granicy terenu od strony pasa drogowego.

** Zakresem przekroczeń objęty jest 1 budynek.

*** Zakresem przekroczeń objętych jest od 2 do 5 budynków.

Należy odnotować, że przywołane rozporządzenie określa dla terenów zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej, wielorodzinnej i mieszkaniowo-usługowej dopuszczalne poziomy hałasu z dróg w środowisku określone wskaźnikiem LDWN na poziomie 64-68 dB, a wskaźnikiem LN na poziomie 59 dB⁷. Wskazane w tabeli wartości oznaczają więc, że hałas na niektórych obszarach zlokalizowanych przy problemowych drogach może osiągać poziom powyżej 74 dB.

Jak wynika z powyższego zestawienia największe przekroczenia hałasu dotyczą dwóch dróg wojewódzkich: nr 536 i nr 592. Dla zobrazowania skali problemu przedstawiono poniżej fragmenty odpowiednich dla ww. dróg map akustycznych (zob. ryc. 5-7). Jak widać, zasięg przekroczeń ogranicza się zasadniczo do pierwszej linii zabudowy, sąsiadującej z pasem drogowym. Ponadto, obszary w strefie zagrożenia hałasem w zakresie > 5 dB stanowią niewielką część terenów. Dominuje hałas w zakresie 0-5 dB.

⁶ Wskaźnik M - wielkość bezwymiarowa odnosząca wielkość przekroczeń do liczby ludności na obszarach przekroczeń. Wartość „0” ozn. brak mieszkańców lub brak przekroczeń. Na pozostałych obszarach M przyjmuje skończone wartości liczbowe.

⁷ L_{DWN} - długookresowy średni poziom dźwięku A, wyznaczony w ciągu wszystkich dób w roku, z uwzględnieniem: pory dnia (6:00 – 18:00), pory wieczoru (18:00 – 22:00) i pory nocy (22:00 – 6:00), wyrażony w decybelach. L_N - długookresowy średni poziom dźwięku A, wyznaczony w ciągu wszystkich pór nocy (22:00 – 6:00) w ciągu roku, wyrażony w decybelach.



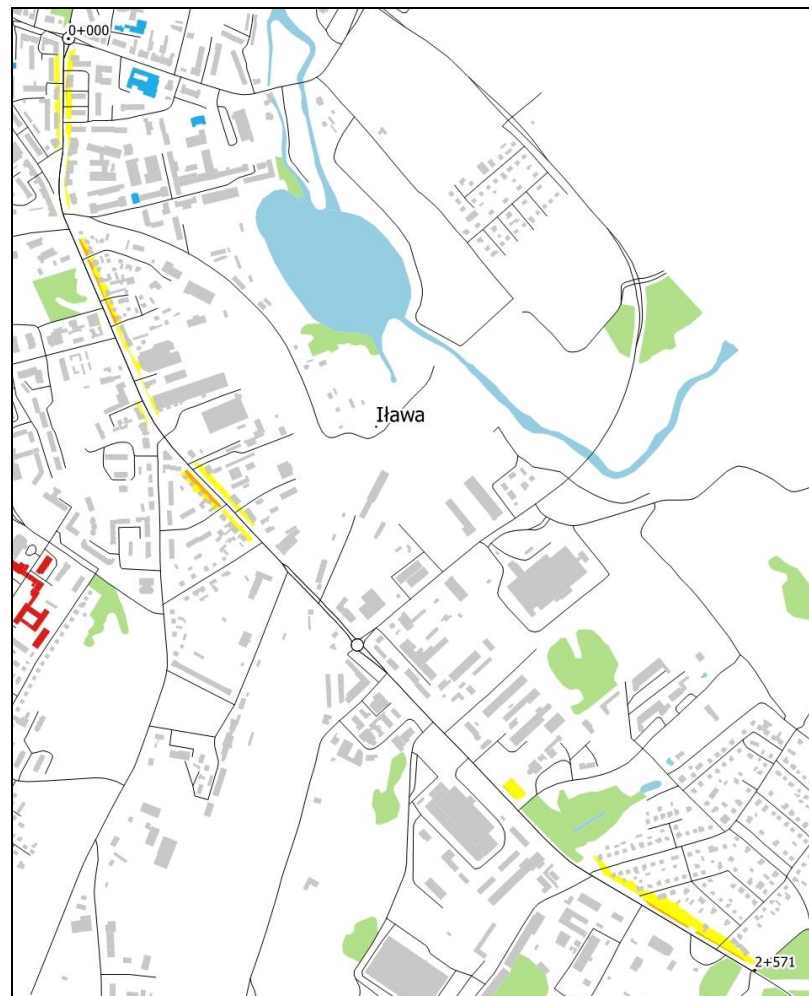
Ryc. 5. DW 592 (Kętrzyn, ul. Traugutta) - przekroczenia 0-10 dB (DZIEŃ - WIECZÓR - NOC)



Ryc. 6. DW 592 (Kętrzyn, ul. Traugutta) - przekroczenia 0-10 dB (NOC)



Ryc. 7. DW 536 (Iława, ul. Lubawska) - przekroczenia 0-10 dB



DZIEŃ - WIECZÓR - NOC



NOC



Ryc. 8. Zasięg przekroczeń hałasu drogowego przy DW 536 (Iława - ul. Lubawska) po wdrożeniu ograniczenia prędkości do 40 km/h w ciągu całej doby - wyniki symulacji komputerowej. Zakres zmian - por. z ryc. 7.

2.3. Opis potencjalnych zmian stanu środowiska w przypadku braku realizacji projektowanego dokumentu

Zmiany stanu środowiska w przypadku braku realizacji projektowanego dokumentu mogą być prześledzone w oparciu o analizę stanu wdrożenia założeń dokumentu aktualizowanego, czyli POŚPH z 2014 r. W *Aktualnych mapach akustycznych* przeprowadzono analizę inwestycji zrealizowanych od roku 2012, na podstawie informacji przedłożonych przez Zarząd Dróg Wojewódzkich w Olsztynie. Inwestycje zrealizowane od czasu poprzedniej edycji map akustycznych oraz inwestycje planowane do realizacji w ciągu najbliższych lat zestawiono w poniższych tabelach. Na pozostałych drogach prowadzone mogą być jedynie remonty częściowe nawierzchni. Poniższe zestawienia pochodzą z *Aktualnych map akustycznych* (str. 59), stąd brak ciągłości numeracji tabel dla przedmiotowego opracowania:

Tabela nr 1. Zestawienie zadań zrealizowanych od 2012 r. (od poprzedniej edycji mapy akustycznej).

Lp.	Nazwa projektu (zadania)	Okres realizacji
1	Wzmocnienie nawierzchni drogi Nr 591 odcinkami między Kętrzynem i Mrągowem	2012 – 2013
2	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 536 na odcinku Iława – Samplawa wraz z ul. Lubawską w Iławie	2012 – 2014

3	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 650 na odc. Srokowo – Stara Różanka i drogi wojewódzkiej Nr 591 na odc. Stara Różanka – Kętrzyn wraz z ul. Bałtycką i ul. Traugutta w Kętrzynie	2012 – 2014
4	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 545 na odcinku Działdowo – Nidzica wraz z m. Działdowo	2013 - 2014
5	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 513 na odc. Orneta – Lidzbark Warmiński wraz z m. Orneta i Lidzbark Warmiński	2013 - 2014

Tabela nr 2. Przedsięwzięcia przewidywane do realizacji w najbliższych latach.

Lp.	Nazwa projektu (zadania)	Okres realizacji
1	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 545 z przebudową skrzyżowań w miejscowości Nidzica wraz ze wschodnim wylotem drogi nr 604	2017 - 2018

W tabelach powyżej oznaczono pogrubioną czcionką działania, które dotyczyły odcinków dróg objętych POŚPH z 2014 r. Powyższe zestawienie wskazuje, że np. zalecenia dotyczące wymiany nawierzchni lub przeprowadzenia przeglądów ekologicznych na odcinkach oznaczonych w Tabeli 7 kolorem szarym nie zostały wykonane. Dla pozostałych odcinków proponowano kontrolę przestrzegania prędkości ruchu i doraźne działania mające na celu dbanie o dobry stan nawierzchni drogowej, ale w *Aktualnych mapach akustycznych* nie zamieszczono informacji o ich realizacji. Projekt *Aktualizacji POŚPH* obejmuje większość analizowanych już odcinków; w dalszym ciągu powodują one problemy akustyczne.

Tabela 7. Odcinki dróg wojewódzkich, które uwzględniono w poprzednim oraz w aktualnym POŚPH.

Kolorem szarym oznaczono te, na których prowadzono w ostatnich latach inwestycje drogowe.

Lp.	Nr drogi	Kilometraż obecnie		Kilometraż poprzednio (o ile wystąpiła zmiana)		Lokalizacja odcinka
		początek [km]	koniec [km]	początek [km]	koniec [km]	
1	511	29+749	33+590	29+829	33+700	Lidzbark Warmiński
2	527	30+135	30+551			Pastęk
3	527	57+649	58+933			Morąg
4	536	0+000	2+571			Łława
5	545	21+098	22+827			Nidzica
6	545	22+827	24+261			Nidzica
7	591	31+180	33+753			Kętrzyn
8	592	0+000	2+707	0+000	3+015	Bartoszyce
9	592	42+726	44+295	43+048	44+617	Kętrzyn
10	592	44+295	45+984	44+617	46+066	Kętrzyn

Należy zauważyć, że w przypadku drogi nr 545 w jej przebiegu koło Nidzicy oczekuje się, że rozwiązaniem problemu nadmiernego hałasu będzie planowana rozbudowa drogi (zob. informacja w Tabeli nr 22 *Aktualnych map akustycznych*).

Jak pokazują powyższe przykłady, brak realizacji działań proponowanych w programie ochrony przed hałasem skutkuje utrzymywaniem się problemu, który w przypadku braku rozwiązań alternatywnych polegających na budowie nowych dróg wyprowadzających ruch poza miasta, może narastać wraz z przyrostem liczby

pojazdów wjeżdżających do miast. Natężenie ruchu pojazdów wzrasta i jest to tymczasem tendencja stała, nie wykazująca spadków. W 2014 r. GUS^[11] informował o 26,5 mln zarejestrowanych pojazdów, w 2015 r. o 27,4 mln, a w 2016 r. już o 28,6 mln. Dowodem niekorzystnych zmian w zakresie wzrostu natężenia ruchu pojazdów na drogach może być włączenie do *Aktualizacji POŚPH* dróg nr 545 w Działdowie i nr 655 w Olecku, które nie były uwzględniane w poprzedniej perspektywie planowania działań antyhałasowych.

W kontekście obserwowanego powszechnie wzrostu „zanieczyszczenia” środowiska hałasem - głównie 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 omówiono w dalszej części *Prognozy*).

2.4. Pozostałe istotne elementy środowiska, które podlegają potencjalnemu znaczącemu oddziaływaniu w wyniku wdrożenia ustaleń projektowanego dokumentu

W uzupełnieniu analizy stanu środowiska akustycznego zawarto poniżej opis stanu tych elementów środowiska, które mogą podlegać potencjalnemu niekorzystnemu oddziaływaniu w przypadku wystąpienia znaczących niekorzystnych oddziaływań w efekcie wdrażania proponowanych rozwiązań.

2.4.1. Jakość powietrza atmosferycznego

Wyniki badań monitoringowych prowadzonych na terenie województwa warmińsko-mazurskiego przez Wojewódzkiego Inspektora Ochrony Środowiska w Olsztynie^[12] wskazują, że stan powietrza atmosferycznego w strefie warmińsko-mazurskiej w 2016 roku, na terenie której zlokalizowane są analizowane miasta, był następujący:

- stężenia zanieczyszczeń: SO₂, O₃, NO₂/NO_x, CO, pyłu PM_{2.5}, pyłu PM₁₀, ołowiu, arsenu, kadmu, niklu w pyle PM₁₀ ze względu na ochronę zdrowia i roślin nie przekraczały wartości dopuszczalnych i docelowych określonych w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 24 sierpnia 2012 w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu. Stężenia metali w pyle od kilku lat mieszczą się poniżej dolnych progów oszacowania określonych w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 18 września 2012 r. w sprawie dokonywania oceny poziomów substancji w powietrzu;
- wystąpiły przekroczenia wartości celu długoterminowego dla ozonu zarówno pod kątem ochrony zdrowia jak i roślin;
- w 2016 roku wystąpiły przekroczenia poziomu docelowego benzo(a)pirenu w pyle PM₁₀. Na Mapie 1 załączonej do *Oceny rocznej jakości powietrza*

w woj. warmińsko-mazurskim w 2016 roku zaznaczono obszary wszystkich przedmiotowych miast;

- zanotowano przekroczenie poziomu dopuszczalnego pyłu zawieszonego PM10 w strefie warmińsko-mazurskiej, ale ze względu na możliwość odliczenia udziału źródeł naturalnych tj. w przypadku woj. warmińsko-mazurskiego napływu powietrza z terenu Sahary, niosącego znaczne ilości pyłu w kwietniu 2016 roku, strefa warmińsko-mazurska została zaliczona do klasy A. Główną przyczyną wystąpienia przekroczeń była wzmożona emisja zanieczyszczeń ze źródeł komunalnych, spowodowana niekorzystnymi warunkami klimatycznymi w okresie zimowym oraz spalaniem słabej jakości materiału grzewczego w mało wydajnych piecach. W związku z zaistnieniem przekroczeń działania podejmuje się zgodnie z art. 91 Prawa ochrony środowiska (por. z pkt. 1.3.6).

Powyższe wskazuje, że na terenach zurbanizowanych, szczególnie w okresie grzewczym, pojawiają się problemy z jakością powietrza atmosferycznego. Rosnące natężenie ruchu samochodowego na miejskich ulicach znacząco nasila ten problem. Działania mające na celu ograniczanie natężenia ruchu pojazdów lub przynajmniej jego upłynnienie będą więc przyczyniały się również do zmniejszenia emisji atmosferycznych substancji pogarszających jakość powietrza w miastach.

2.4.2. Obszary chronionej przyrody w zasięgu oddziaływania analizowanych odcinków dróg

Inwentaryzację form ochrony przyrody przeprowadzono w promieniu 0,5 km od osi analizowanych odcinków dróg, ponieważ zasięg oddziaływania hałasowego w fazie ich użytkowania nie przekracza tej odległości, zwłaszcza na terenach zabudowanych. Inwentaryzację przeprowadzono w oparciu o dane i z wykorzystaniem narzędzi udostępnionych przez Generalną Dyрекcję Ochrony Środowiska^[13].

Tabela 8. Lokalizacja analizowanych odcinków dróg wojewódzkich w stosunku do granic obszarów chronionej przyrody⁸

Nr drogi	Lokalizacja odcinka	Nazwa obszaru ochrony przyrody	Odległość drogi do granicy obszaru
511	Lidzbark Warmiński ul. Olsztyńska	OChK Doliny Dolnej Łyny	w obszarze na długości ok. 45 m - przejście nad rzeką Łyną
527	Pastęk ul. Jagielty	Brak	-
527	Morąg ul. Pomorska	Użytek ekologiczny Rozlewisko Morąskie	ok. 0,15 km
536	Iława ul. Lubawska	Park krajobrazowy Pojezierza Iławskiego - Otulina	ok. 0,3 km
		OChK Dolina Dolnej Drwęcy	ok. 0,05 km

⁸ W przypadku obszarów chronionego krajobrazu zastosowano skrót OChK.

Nr drogi	Lokalizacja odcinka	Nazwa obszaru ochrony przyrody	Odległość drogi do granicy obszaru
		OChK Pojezierza Ławskiego	0,7 km
545	Działdowo ul. Olsztyńska	Brak	-
545	Nidzica ul. Traugutta	OChK Doliny Rzeki Nidy i Szkotówki	- granica OChK biegnie po przeciwnej stronie S7, w związku z czym odległość <0,5 km nie została uwzględniana jako istotna
545	Nidzica ul. 1 Maja	OChK Puszczy Napiwodzko-Ramuckiej	ok. 0,3 km
591	Kętrzyn ul. Chopina do granicy miasta	OChK Doliny Rzeki Guber	w obszarze na długości ok. 60 m - przejście nad rzeką Guber
		Użytek ekologiczny Rozlewisko Woptawka	ok. 0,4 km
592	Kętrzyn ul. Traugutta do Mazowieckiej	OChK Doliny Rzeki Guber	ok. 0,2 km
		Użytek ekologiczny Rozlewisko Woptawka	ok. 0,8 km
592	Kętrzyn ul. Mazowiecka do Kruszewca	OChK Doliny Rzeki Guber	ok. 0,2 km
		Użytek ekologiczny Rozlewisko Woptawka	ok. 0,4 km
592	Bartoszyce ul. Kętrzyńska	OChK Doliny Dolnej Łyny	ok. 0,5 km
655	Olecko	OChK Jezior Oleckich	w obszarze, na długości ok. 1 km (w przebiegu ul. Kościuszki w sąsiedztwie Jez. Oleckiego Wlk.) i na długości ok. 1 km w sąsiedztwie granicy OChK
537	Lubawa	Brak	-

Powyższe zestawienie wskazuje, że głównymi obszarowymi formami ochrony przyrody, przez które przebiegają odcinki analizowanych dróg, są obszary chronionego krajobrazu, chociaż lokalizacja analizowanych dróg w OChK w przypadku Lidzbarka Warmińskiego i Kętrzyna wynika z przebiegu drogi nad korytem rzeki chronionej w ramach OChK a w Olecku sąsiedztwo drogi w granicach OChK jest już intensywnie zagospodarowane. Listę obszarów chronionej przyrody zlokalizowanych w sąsiedztwie dróg uzupełniają użytki ekologiczne w Morągu i Kętrzynie.

Obszary chronionego krajobrazu, jak wskazuje ich nazwa, powołane zostały w celu ochrony wyróżniającego się krajobrazu o zróżnicowanych ekosystemach. Ich ochrona ma na celu zachowanie walorów służących uprawianiu turystyki i wypoczynkowi. Użytki ekologiczne to zasługujące na ochronę pozostałości ekosystemów mających znaczenie dla zachowania bioróżnorodności, jak np. naturalne zbiorniki wodne, oczka wodne, bagna, torfowiska, kępy drzew i krzewów. Są to często stanowiska rzadkich lub chronionych gatunków roślin.

Rozlewisko Morąskie to ekosystem bagienny z licznymi gatunkami roślin wodno-błotnych oraz miejsce gniazdowania i odpoczynku migrujących ptaków, o powierzchni ponad 120 ha. Rozlewisko Wopławki, o powierzchni ponad 65 ha, obejmuje oczka wodne, trzcinowiska i podmokłe łąki, objęte ochroną ze względu na gniazdowanie i żerowanie ptaków, głównie wodnych i błotnych.

2.4.3. Jakość wód

W *Raporcie o stanie środowiska w województwie warmińsko-mazurskim*^[9] jako jedno ze źródeł zanieczyszczenia wód powierzchniowych wskazano wody spływające ze źródeł liniowych - drogowych i kolejowych, zawierające substancje szkodliwe dla środowiska wodnego wytwarzane przez środki transportu. Pomimo, iż źródła te nie stanowią głównego zagrożenia dla jakości wód powierzchniowych ani podziemnych na terenie województwa, należy je wskazać jako element łączący problematykę ruchu pojazdów po drogach ze stanem środowiska wodnego. Na obszarach zurbanizowanych jako element ograniczający skalę problemu wskazuje się użytkowanie systemów kanalizacji deszczowej wyposażonych coraz powszechniej w urządzenia podczyszczające spływy z dróg przed ich wprowadzeniem do środowiska (tj. do wód powierzchniowych lub podziemnych). Urządzenia usuwające ze ścieków deszczowych substancje zawieszone i ropopochodne mają ogromne znaczenie w przypadku ograniczania ładunku zanieczyszczeń wprowadzanego z tymi ściekami do wód. W ściekach deszczowych mogą być zawarte różne zanieczyszczenia, nie tylko zawiesiny, o których wzmiankuje się najczęściej. Badania przeprowadzone przez Instytut Ochrony Środowiska w Warszawie w końcu XX w. wykazały w ściekach deszczowych z tras szybkiego ruchu obecność - obok zawiesin ogólnych i węglowodorów ropopochodnych - również ołowiu, substancji ekstrahujących się eterem naftowym⁹, chlorków i wielopierścieniowych węglowodorów aromatycznych, takich jak: benzo(b)fluoranten, benzo(k)fluoranten, indopiren czy benzo(g,h,i)perylen^[14].

Zgodnie z podsumowaniem wyników badań monitoringowych jednolitych części wód na terenie województwa przeprowadzonych w 2016 roku^[9] spośród 57 jednolitych części wód rzecznych (JCWP) w 38 stwierdzono stan lub potencjał umiarkowany, w 8 słaby, a w 4 zły. Ponadto, w 35 rzecznych JCW, w których przebadano również stan chemiczny 13 wykazało stan poniżej dobrego. W przebadanych w 2016 roku 53 JCW określono stan wód i tylko w 2 częściach wód stwierdzono stan dobry (Wałsza i Gołdapa na określonych odcinkach). Stan pozostałych części wód rzecznych był zły. W tym samym roku WIOŚ przebadał na terenie województwa 37 jezior stanowiących jeziorowe JCW. Bardzo dobry stan ekologiczny stwierdzono zaledwie w 2 jeziorach, dobry w 4, umiarkowany

⁹ Są to tłuszcze organiczne i oleje mineralne (produkty destylacji ropy naftowej) odporne na rozkład beztlenowy.

w 14 a słaby i zły w 17. Co warte zaznaczenia, badania bioty jezior, tj. ryb, mięczaków i skorupiaków, wykazały przekroczenia zawartości rtęci i jej związków oraz epoksydu, heptachloru i bromowanych difenyloeterów. Badania te determinują stan chemiczny jezior określony wynikowo jako zły.

3. 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, którego przedmiotem jest aktualizacja programu ochrony środowiska przed hałasem pochodzącym z dróg, ma na celu rozwiązanie konkretnego problemu środowiskowego, którym jest **przekroczenie dopuszczalnego poziomu hałasu** na obszarach wyznaczonych w toku przeprowadzonych pomiarów i obliczeń, położonych w sąsiedztwie dróg wojewódzkich na terenie województwa warmińsko-mazurskiego o natężeniu ruchu pojazdów przekraczającym 3 mln rocznie.

Analiza zagadnienia przeprowadzona dla potrzeb projektowanej *Aktualizacji POŚPH* w odniesieniu do obowiązujących przepisów wykazała, że:

☞ na wskazanych w wyniku analiz **12 odcinkach dróg wojewódzkich** przekroczenia dopuszczalnych poziomów dźwięku zawierają się w przedziale:

od 0 do 5 dB	na 10 odcinkach	na terenie Lidzbarka Warm., Pastęka, Morąga, Działdowa, Nidzicy, Bartoszyce, Olecka i Kętrzyna
od 0 do 10 dB	na 2 odcinkach	w Iławie i na 1 badanym odcinku drogi Nr 592 w Kętrzynie

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 zabudowę zagrodową), rekreacyjno-wypoczynkowe, lecznictwa i opieki społecznej oraz 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 w Aktualizacji POŚPH rozwiązań.

Na podstawie przedstawionych dotychczas danych należy więc wskazać jako kluczowy problem ochrony środowiska nadmierny hałas emitowany z niektórych odcinków dróg o wysokim natężeniu ruchu. Propozycje zawarte w projektowanej *Aktualizacji POŚPH* będą służyły bezpośrednio rozwiązaniu tego problemu. Zagadnieniem, które wymaga dodatkowej analizy powinno być wskazanie, czy proponowane w *Aktualizacji POŚPH* działania nie wpłyną negatywnie - poprzez swoją specyfikę - na inne elementy istotne z punktu widzenia ochrony środowiska, a więc czy proponowane działania poprzez wpływ o charakterze wtórnym będą

pośrednim nie spowodują pogorszenia stanu środowiska w najwrażliwszych jego elementach.

Analiza stanu wybranych istotnych elementów środowiska na terenie województwa i na obszarach problemowych, a także dokumentów o charakterze strategicznym oraz obowiązujących przepisów prawnych, a także wniosków do *Prognozy* zawartych w pismach organów ochrony środowiska i zdrowia pozwalają wskazać jako istotne problemy ochrony środowiska następujące zagadnienia:

☞ **Hałas z istniejących drogowych źródeł komunikacyjnych jako zagrożenie dla zdrowia ludzkiego i warunków (komfortu) zamieszkania**

Hałas impulsowy lub hałas o niekorzystnej charakterystyce (np. wysokiej częstotliwości) **powoduje tzw. pozastuchowe 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**¹⁰, mogą już powodować rozproszenie uwagi, utrudniać pracę i zmniejszać jej wydajność. Można więc stwierdzić, że pozastuchowe skutki działania hałasu są odpowiedzią organizmu na działanie hałasu, jako stresora przyczyniającego się do rozwoju różnego typu chorób^[15].

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 – całkowitą utratę słuchu. 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 eozynofilia¹¹;
- w przewodzie pokarmowym: wzmożone wydzielanie soku żołądkowego, częstsze w przypadku występowania choroby wrzodowej i dwunastnicy;

¹⁰ Normy hałasu drogowego sięgają 64-68 dB.

¹¹ Eozynofile to komórki układu odpornościowego, które aktywują się w czasie infekcji i reakcji alergicznej. Podwyższony poziom może wiązać się z chorobami.

- w układzie dokrewnym: zwiększona czynność kory nadnerczy, wzmożona nadczynność tarczycy, wzrost przemiany 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, kłótnością. 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, ale 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 młodzież i dzieci^[14].

Wysoce niekorzystne oddziaływania akustyczne dróg o dużym natężeniu ruchu i przebiegu w obszarach zamieszkania sprawia, że pożądanym rozwiązaniem staje się budowa nowych połączeń drogowych w postaci dróg obwodowych. Skutkuje to wyprowadzeniem z terenów silnie zurbanizowanych (głównie obszarów miast) ruchu tranzytowego, a więc głównie pojazdów ciężkich o najwyższej hałaśliwości. Negatywne skutki środowiskowe dotyczące budowy nowych połączeń drogowych, zwłaszcza na terenach o wysokich walorach przyrodniczych (zob. poniżej), wymagają wdrażania szczegółowych procedur związanych z oceną skutków ich realizacji.

☞ Zagrożenie dla różnorodności biologicznej i walorów krajobrazowych związane z aktywnością człowieka w drogownictwie

Aktywność inwestycyjna człowieka związana z rozwojem sieci połączeń drogowych wywołuje następujące skutki w środowisku przyrodniczym:

- ograniczanie powierzchni biologicznie czynnej wskutek zabudowy nowych terenów - w szczególności zagospodarowywanie nieużytków, stanowiących

enklawy cennych gatunków zwierząt i roślin wskutek wieloletniego wyłączenia z użytkowania,

- zmiany w ukształtowaniu terenów wskutek prac niwelacyjnych, w tym poprzez wypełnianie naturalnych zagłębień terenowych,
- 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, likwidacja oczek wodnych,
- fragmentację przestrzeni wskutek budowy/rozbudowy infrastruktury komunikacyjnej i tworzenie barier migracyjnych dla fauny i flory skutkujące: izolacją populacji zwierząt, ograniczaniem możliwości wykorzystania areatów 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),
- fragmentację przestrzeni biocenotycznie aktywnej liniowymi układami komunikacyjnymi,
- zabudowę terenów cennych biocenotycznie, sprzyjającą stopniowej utracie siedlisk gatunków rzadkich i chronionych,
- wycinanie alei przydrożnych, zwłaszcza przy drogach niższych kategorii (likwidowane są siedliska chronionych gatunków związanych z tymi biocenoząmi),
- ogławianie drzew w ramach tzw. zabiegów pielęgnacyjnych w pasach drogowych,
- wprowadzanie do nasadzeń przydrożnych gatunków obcych geograficznie lub kulturowo,
- budowę ekranów akustycznych jako głównego narzędzia ograniczania nadmiernego poziomu hałasu w sąsiedztwie dróg - zderzenia ptaków z ekranami jako drugi co do wielkości czynnik powodujący ich śmiertelność^[17],
- wzrost spływu powierzchniowego wód opadowych wskutek konieczności szybkiego i skutecznego odwodnienia nawierzchni drogowych, pociągający za sobą zmiany warunków hydrologicznych w zlewniach i wzrost zanieczyszczeń wód powierzchniowych, stanowiących naturalne siedliska roślin i zwierząt.

Przytoczona powyżej analiza potencjalnych niekorzystnych oddziaływań środowiskowych związanych z szeroko rozumianym drogownictwem wskazuje jednoznacznie na fakt, iż **najbardziej znaczące skutki środowiskowe wywołują zmiany powodowane budową nowych dróg na terenach nieużytkowanych lub niezurbanizowanych**. Kluczowe znaczenie dla prowadzonej w niniejszej

Prognozie analizy ma więc założenie, że **proponowane w Aktualizacji POŚPH zadania nie obejmują działań inwestycyjnych, polegających na rozbudowie istniejącej sieci dróg wojewódzkich**. Oznacza to, że wdrożenie założeń projektowanej Aktualizacji POŚPH nie będzie przyczyną powstania oddziaływań (bezpośrednich, pośrednich bądź wtórnych) mających istotny negatywny wpływ na najbardziej wrażliwe elementy lokalnego środowiska przyrodniczego.

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

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 się 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 ciszy 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 powyżej 250 tys. i dla wszystkich głównych dróg o obciążeniu ruchem ponad 6 milionów przejazdów rocznie (...). 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.

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 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 (...), 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.

Powyższe wskazuje, że przedmiotowy program ochrony środowiska przed hałasem służy bezpośrednio realizacji celów, które wdrażają w zakresie ochrony środowiska przed hałasem drogowym przepisy unijne i krajowe.

W zakresie ochrony przed hałasem oprócz przepisów formułujących standardy jakości klimatu akustycznego istotną rolę odgrywają **działania planistyczne**, regulowane przepisami ustawy z dnia 27 marca 2003 r. *o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym*. Zgodnie z jej założeniami studia uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gmin oraz miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego powinny zapewniać warunki utrzymania równowagi przyrodniczej i racjonalną gospodarkę zasobami środowiska, w tym również poprzez uwzględnianie potrzeb ochrony przed hałasem. **Organ sporządzający miejscowy plan** zagospodarowania przestrzennego ma **obowiązek uwzględnić** dopuszczalne poziomy hałasu, określone dla terenów o różnych funkcjach właściwym rozporządzeniem w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku oraz **zalecenia programu ochrony przed hałasem**.

Zastosowanie powyższych zaleceń można prześledzić na przykładzie analizowanych odcinków dróg wykazanych w *Aktualnych mapach akustycznych*, narażonych na największe oddziaływanie akustyczne dróg wojewódzkich. Zgodnie z inwentaryzacją dokonaną na potrzeby opracowania aktualnych map akustycznych, na terenach przez które przebiegają problemowe odcinki drogi nr 536 (Iława) i jednego odcinka drogi nr 592 (Kętrzyn) obowiązują następujące plany miejscowe:

Nr drogi	Ozn. odcinka	Nazwa dokumentu
536	Iława, ul. Lubawska od km 0+000 do km 2+571	Uchwała nr XXII/228/12 Rady Miejskiej w Iławie z dnia 11 maja 2012 r. w sprawie MPZP całego obszaru miasta Iławy

592	Kętrzyn, ul. Traugutta od km 42+726 do km 44+295	Brak MPZP
-----	--	-----------

We wskazanym dokumencie obowiązującym na terenie ławy przyjmuje się, że na terenach chronionych akustycznie obowiązują dopuszczalne poziomy hałasu, zgodnie z odpowiednim aktem wykonawczym. Dotyczy to również emisji hałasu ze źródeł komunikacyjnych. W planie tym ujęto jednak oprócz standardowych (jw.) także zapisy, które szerzej regulują kwestie uciążliwości akustycznej dróg, cyt.:

„W przypadku realizacji budynków przy ulicach (...), w obrębie których istnieje lub może zaistnieć duże natężenie hałasu i drgań - inwestor nowej zabudowy zobowiązany jest projektować i budować w sposób zapewniający spełnienie wymagań dotyczących ochrony przed hałasem i drganiami”,

oraz

„Określa się, że przekroczenie dopuszczalnych norm hałasu dla zabudowy przeznaczonej na stały pobyt ludzi występuje w odległości 50 m od osi pasa drogowego drogi ruchu przyspieszonego GP oraz 200 m od granicy pasa drogowego rezerwy na obwodnicę miasta. Przy projektowaniu budynków mieszkalnych należy uwzględnić odległości jw. poprzez stosowanie odpowiedniej linii zabudowy lub stosowne zwiększenie dźwiękochłonności ścian i okien”,

a także

„Obowiązek wykonania zabezpieczeń akustycznych przy budowie nowych ulic (...) o zakładanym ponadnormatywnym natężeniu hałasu w stosunku do zabudowy istniejącej (...) ciąży na zarządcy drogi”,

czy

„Zaleca się stosowanie rozwiązań technicznych zapewniających dotrzymanie standardów natężenia dźwięku wewnątrz pomieszczeń przeznaczonych na stały pobyt ludzi z uwzględnieniem odległości od istniejących i projektowanych źródeł hałasu, jak linie kolejowe, drogi, obiekty przemysłowe i handlowo-usługowe o dużym natężeniu ruchu”.

Powyższe stanowi przykład niestandardowego wykorzystania miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego jako narzędzia do ochrony terenów przed zanieczyszczeniem środowiska hałasem. Równie korzystnie prezentuje się w tym zakresie plan miejscowy obowiązujący na terenie Nidzicy. W uchwale Nr XI/148/2015 Rady Miejskiej w Nidzicy z dnia 13 sierpnia 2015 r. w sprawie uchwalenia MPZP miasta Nidzicy znajdujemy, oprócz standardowych zapisów dot. ochrony akustycznej terenów wynikającej z rozporządzenia w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku, również następujące, cyt.:

„Na terenach położonych w bezpośrednim sąsiedztwie istniejącej DK7 mogą występować przekroczenia dopuszczalnych norm hałasu. Obiekty budowlane (...)

należy projektować i budować w sposób zapewniający spełnienie wymagań dotyczących ochrony przed hałasem i drganiami.”

oraz

„Ustala się nakaz uwzględnienia uciążliwości akustycznej dróg i kolei przy realizacji nowej i przebudowie istniejącej zabudowy chronionej przed hałasem poprzez zastosowanie rozwiązań technicznych zapewniających właściwe warunki akustyczne.”

Można by przypuszczać, że ta korzystna zmiana w sposobie wykorzystania planu miejscowego do ochrony środowiska akustycznego związana jest ze stosunkowo nieodległą datą uchwalenia ww. dokumentów (2012 r. i 2015 r.) i jest przykładem nowego podejścia do ochrony akustycznej środowiska. Przeczy temu jednak przykład Uchwały Nr XXXIX/348/14 Rady Miasta Działdowo z dnia 9 października 2014 r., dotyczącej obszaru przez który biegnie droga nr 545, w której żadnych „ponadstandardowych” rozwiązań nie zastosowano.

W podsumowaniu niniejszej części *Prognozy* można stwierdzić, że projektowana *Aktualizacja POŚPH* realizuje cele ochrony środowiska w zakresie ochrony klimatu akustycznego zgodnie z przepisami Wspólnotowymi i krajowymi, wdrażając wprost postanowienia art. 119 ustawy - *Prawo ochrony środowiska*. Ustalenia i zalecenia wynikające z projektowanego dokumentu - programu ochrony przed hałasem - powinny jednak znajdować większe odzwierciedlenie w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego, które również podlegają okresowym aktualizacjom i powinny nadążać za obserwowanymi w środowisku niekorzystnymi zmianami. Wobec narastających problemów związanych z emisją hałasu z dróg, stosowanie w planach miejscowych wyłącznie rozwiązań polegających na określaniu rodzajów terenów objętych ochroną akustyczną jest rozwiązaniem niewystarczającym (ale też niezgodnym z obowiązującą ustawą *o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym*), skutkującym koniecznością podejmowania kosztownych działań inwestycyjnych, w tym stosowania rozwiązań nie zawsze akceptowanych przez mieszkańców (np. ekranowanie zabudowy). Projektowana *Aktualizacja POŚPH* akcentuje ważną rolę zasady strefowania w zagospodarowaniu terenów w sąsiedztwie dróg i uwzględniania jej w planach miejscowych, jak również uwzględniania w planowaniu przestrzennym ustaleń map akustycznych i zapisów programu ochrony przed hałasem.

5. Przewidywane znaczące oddziaływania na środowisko w wyniku realizacji założeń projektu *Aktualizacji POŚPH* wraz ze wskazaniem możliwości kumulowania się oddziaływań

Zgodnie z wymogami *ustawy OOS* należy w *Prognozie* wskazać przewidywane skutki **znaczących oddziaływań** na środowisko wynikających z realizacji zaleceń *POŚPH*. Zidentyfikowane oddziaływania znaczące należy odnieść do wszystkich elementów środowiska, tzn. różnorodności biologicznej, ludzi, zwierząt, roślin, wód,

powietrza, powierzchni ziemi, krajobrazu, klimatu, zasobów naturalnych, zabytków i dóbr materialnych.

Ponieważ jednak ani ustawa - *Prawo ochrony środowiska* ani *ustawa OOŚ* nie definiują „znaczącego oddziaływania”, do identyfikacji działań mogących skutkować powstaniem oddziaływań znaczących wykorzystano w *Prognozie* zapisy rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie **przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko**. Jest to katalog tych rodzajów aktywności inwestycyjnej (i eksploatacyjnej) człowieka, które mogą powodować znaczące oddziaływania na środowisko, chociaż dokonuje się rozróżnienia między przedsięwzięciami, które powodują takie skutki zawsze oraz potencjalnie. W przypadku **przedsięwzięć drogowych** przepisy rozporządzenia odnoszą się do ich **budowy, rozbudowy lub przebudowy**, przy czym dodatkowo spełnione musi być kryterium minimalnej długości, wynoszące min. 1 km w przypadku inwestycji drogowej potencjalnie znacząco oddziałującej na środowisko¹². Rozporządzenie nie obejmuje czynności remontowych dotyczących nawierzchni dróg (jak np. uzupełnianie ubytków czy frezowanie nawierzchni z koleinami). Działania polegające na ograniczaniu prędkości ruchu pojazdów drogowych nie są wymienione w rozporządzeniu, podobnie jak przeprowadzenie przeglądu ekologicznego czy regulowanie sposobu zagospodarowania terenu aktami prawa miejscowego. Projekty miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego objęte są jednak co do zasady obowiązkiem przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko, co zgodnie z obowiązującymi przepisami wymaga opracowania prognozy oddziaływania na środowisko skutków ustaleń takiego dokumentu. Procedura strategicznej oceny to doskonałe narzędzie do oceny proponowanych w planach miejscowych rozwiązań ukierunkowanych na ochronę przed hałasem, w tym przed hałasem z dróg. W przypadku przystąpienia do pracy nad miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego analiza istniejących i prognozowanych warunków klimatu akustycznego w sąsiedztwie dróg objętych projektem planu powinna skutkować włączeniem do przyjętych uchwał odpowiednich zapisów dotyczących ochrony przed hałasem drogowym, wykraczających poza standardowe odwołanie do zapisów odpowiedniego aktu wykonawczego określającego dopuszczalne poziomy hałasu w środowisku. Projekt *Aktualizacji POŚPH* wskazuje na zasadność takich działań i włącza je do katalogu proponowanych zadań.

Kwalifikacja zadań proponowanych w projektowanej *Aktualizacji POŚPH* w kontekście ich znaczącego wpływu na środowisko w oparciu o rozporządzenie określające rodzaje przedsięwzięć mogących znacząco wpływać na środowisko jest następująca:

¹² W analizowanym przypadku nie znajdują zastosowania przepisy z par. 2 ust. 1 pkt 31 i 32 tego rozporządzenia.

Tabela 9. Identyfikacja zadań proponowanych w Aktualizacji POŚPH mogących skutkować realizacją przedsięwzięć znacząco oddziałujących na środowisko

Zadania proponowane w Aktualizacji POŚPH	Czy realizacja zadania może skutkować realizacją przedsięwzięcia znacząco oddziałującego na środowisko?	Uzasadnienie
Ograniczenie prędkości ruchu pojazdów	NIE	Rozporządzenie określające przedsięwzięcia mogące powodować znaczące oddziaływania na środowisko nie obejmuje czynności dotyczących oznakowania dróg.
Kontrola prędkości ruchu pojazdów	NIE	Rozporządzenie określające przedsięwzięcia mogące powodować znaczące oddziaływania na środowisko nie obejmuje czynności związanych z kontrolą prędkości ruchu pojazdów drogowych.
Przeprowadzenie przeglądu ekologicznego	NIE DOTYCZY	Przeгляд ekologiczny nie jest przedsięwzięciem. Jego skutki w postaci np. ograniczeń w sposobie zmian w zagospodarowaniu terenów czy prac modernizacyjnych związanych ze zwiększeniem izolacyjności przegród zewnętrznych w budynkach objętych ochroną akustyczną nie są przedsięwzięciem.
Stosowanie nowoczesnych nawierzchni o zredukowanym hałasie w przypadku remontów i przebudów odcinków drogowych	TAK - w przypadku realizacji zadania jako przebudowy lub rozbudowy drogi na odcinku o długości min. 1 km	Przebudowa drogi na długości powyżej 1 km jest przedsięwzięciem zaliczanym do mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko. Nie w każdym przypadku jest to wskazanie do przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.
Utrzymywanie nawierzchni drogowych w dobrym stanie technicznym	NIE	Czynności mające na celu bieżące utrzymanie nawierzchni dróg w dobrym stanie polegające na prowadzeniu drobnych prac remontowych („łatanie dziur w jezdni”) nie są kwalifikowane jako działania o znaczącym wpływie na środowisko.
Stosowanie zasad ochrony przed hałasem w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego	NIE DOTYCZY	Nie dokonuje się oceny w kontekście analizowanego rozporządzenia. Ocena skutków realizacji projektów MPZP prowadzona jest w ramach procedury strategicznej oceny oddziaływania na środowisko.

Zadania proponowane w Aktualizacji POŚPH	Czy realizacja zadania może skutkować realizacją przedsięwzięcia znacząco oddziałującego na środowisko?	Uzasadnienie
Uwzględnianie wyników map akustycznych, w tym głównie zasięgów wskaźników LDWN i LN w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego	JW.	Uwzględnianie przedmiotowych zapisów w MPZP powinno być przedmiotem prognozy sporządzanej w ramach strategicznej oceny oddziaływania projektowanego planu miejscowego na środowisko.

Uwzględniając zakres działań proponowanych w projekcie *Aktualizacji POŚPH* należy stwierdzić, że **projektowany dokument nie będzie skutkował realizacją działań mogących znacząco wpływać na środowisko**. Spośród proponowanych w *Aktualizacji POŚPH* działań jedynie wymiana nawierzchni drogowej na długości przekraczającej 1 km może skutkować wskazaną kwalifikacją, o ile działanie to zostanie zakwalifikowane jako przebudowa lub rozbudowa drogi. W opisywanym przypadku działanie takie pojawia się jako skutek niezrealizowanego zadania wskazanego w POŚPH z 2014 r. Do zadań, które mają być wdrożone w przyjętym aktualnie okresie realizacyjnym włączono wymianę nawierzchni na nawierzchnię o zredukowanej hałaśliwości na odcinku od km 1+533 do km 3+100 (a więc odcinek o długości 1,57 km) drogi wojewódzkiej nr 537 w Lubawie.

Ponieważ działania polegające na wymianie nawierzchni drogowej, realizowane na obszarach miejskich, niezmiernie rzadko skutkują zmianą przebiegu drogi i zajęciem np. terenów dotychczas niezagospodarowanych (brak miejsca), najistotniejsze skutki tego rodzaju działań inwestycyjnych obserwowane są w fazie realizacyjnej (roboty budowlane) i mają wpływ przede wszystkim na **ludzi** i warunki użytkowania terenu (drogi i terenów przyległych). Ograniczenie uciążliwości realizacyjnej drogowych prac budowlanych na obszarach zurbanizowanych sprowadza się zasadniczo do uwzględnienia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (o ile procedura skutkująca wydaniem tej decyzji ma miejsce) zapisów dotyczących przestrzegania zasad dobrej praktyki budowlanej obejmujących standardowo działania wymienione poniżej. W przypadku braku konieczności uzyskania decyzji środowiskowej jedynym środkiem ograniczającym środowiskową szkodliwość tego rodzaju prac jest prawidłowy nadzór nad wykonawcą robót.

Dobre praktyki budowlane zalecane przy prowadzeniu robót drogowych:

- ograniczanie jednoczesnej pracy maszyn i urządzeń emitujących hałas o dużym natężeniu, szczególnie w sąsiedztwie zabudowy mieszkalnej,

- ograniczanie czasu pracy silników pojazdów i maszyn z napędem spalinowym na biegu jałowym,
- prowadzenie załadunku pojazdów przy wyłączonym silniku,
- prowadzenie prac sprzętem budowlanym sprawnym technicznie, dopuszczonym do użytkowania,
- ograniczanie powierzchni zaplecza budowy, w tym miejsc składowania materiałów budowlanych i odpadów; organizowanie bieżącego dowozu elementów i materiałów budowlanych na plac budowy zamiast magazynowania,
- organizowanie zaplecza budowy oraz miejsc magazynowania odpadów poza bezpośrednim sąsiedztwem istniejącej zabudowy mieszkalnej,
- wykonywanie napraw i czynności konserwacyjnych sprzętu budowlanego i maszyn poza miejscem realizacji robót,
- dbałość o czystość nawierzchni dróg i chodników na terenie prowadzenia robót; bieżące usuwanie błota i piasku,
- uzupełnianie paliwa w maszynach budowlanych na podłożu szczelnym; zabezpieczenie na placu budowy sorbentu do zbierania wycieków.

Dyskusyjne wydaje się dopuszczanie prac budowlanych na obszarach zamieszkania w godzinach 6.00-22.00, ponieważ wielogodzinna praca sprzętu budowlanego, zwłaszcza tak hałaśliwego jak np. młoty pneumatyczne, ubijaki czy kruszarki, nawet w odległości 80-100 m od budynku mieszkalnego jest niezwykle uciążliwa akustycznie. Praca takiego sprzętu trwająca do późnych godzin wieczornych wyklucza możliwość odpoczynku. Jest to tymczasem zapis nie podlegający ograniczaniu w decyzjach środowiskowych.

Oddziaływania fazy realizacyjnej inwestycji drogowej w kontekście wpływu na powietrze atmosferyczne, klimat akustyczny czy zwierzęta nie są ograniczanie w decyzjach środowiskowych, ponieważ ich skutki traktowane są jako okresowe i odwracalne. Ochrona wód w trakcie czynności budowlanych jest zazwyczaj regulowana poprzez nakaz odpowiedniego lokalizowania miejsc parkowania sprzętu budowlanego oraz sytuowania składów i magazynów materiałów budowlanych i odpadów a także zapewnienie bezpiecznych warunków przechowywania materiałów i odpadów.

Istotnym zagadnieniem w przypadku prac dotyczących dróg w obszarach miejskich jest ochrona istniejących zadrzewień. Drogowe prace modernizacyjne związane są często z jednoczesną budową ścieżek rowerowych i przebudową chodników, co często skutkuje znaczną redukcją istniejącego zadrzewienia, stanowiącego na terenach miejskich jeden z najistotniejszych elementów **bioróżnorodności**. Należy więc poszukiwać rozwiązań mających na celu ochronę istniejących drzew i zakrzewień w sąsiedztwie dróg (nie stwarzających zagrożenia dla bezpieczeństwa ruchu), z modyfikacją przebiegu chodników i ścieżek

rowerowych włącznie. Zasady ochrony drzew adaptowanych w projektach drogowych są powszechnie znane i uwzględniane standardowo w decyzjach środowiskowych. Obejmują szczegółowe zasady ochrony koron drzew, ich pni i systemów korzeniowych.

W kontekście ochrony elementów przyrodniczych tworzących **lokalne enklawy bioróżnorodności** należy nadmienić, że na analizowanych obszarach zidentyfikowano trzy obszary chronionego krajobrazu, z czego dwa przypadki dotyczą mostowych obiektów drogowych biegnących nad rzekami objętymi ochroną. Ponadto, w bliskim sąsiedztwie przebiegają granice kilku innych OChK i dwóch użytków ekologicznych. W przypadku realizacji projektów budowlanych w granicach obszarów chronionego krajobrazu lub w ich sąsiedztwie jak również w sąsiedztwie użytków ekologicznych zastosowanie będą miały właściwe akty prawne, w których zawarte są ustalenia dotyczące m.in. obowiązujących zakazów, jak również odstępstw od zakazów dopuszczanych w przypadku realizacji inwestycji celu publicznego. Należy też nadmienić, iż w przypadku realizacji na terenie OChK przedsięwzięcia kwalifikowanego jako mogące potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko obowiązkowa jest procedura oceny oddziaływania na środowisko. Ponieważ jednak nie przewiduje się zmiany tras przebiegu analizowanych dróg, nie przewiduje się także powstania nowych barier w środowisku przyrodniczym a tym samym pogorszenia stanu siedlisk przyrodniczych ani siedlisk gatunków roślin i zwierząt chronionych na tych obszarach.

Założenie o braku oddziaływania na obszary chronionej przyrody nie dotyczy przypadku włączenia w zakres projektu dotyczącego przebudowy lub rozbudowy drogi elementu w postaci budowy kanalizacji deszczowej, co może zmienić lokalne warunki wodne i wpłynąć na stan siedlisk chronionych, zwłaszcza w użytkach ekologicznych. Zagadnienie to powinno jednak podlegać pełnej i szczegółowej analizie w ramach procedury związanej z pozyskaniem decyzji środowiskowej.

Przebudowa istniejących dróg w granicach miast nie powoduje niekorzystnych zmian w krajobrazie, który jest elementem podlegającym specjalnej ochronie w granicach OChK.

Jako warunek realizacji robót na obszarach chronionej przyrody obowiązywać powinien bezwzględny zakaz lokalizowania na chronionym terenie oraz w jego sąsiedztwie, a w szczególności w sąsiedztwie wód powierzchniowych lub terenów podmokłych, zaplecza robót (gdzie m.in. składowane są materiały budowlane i magazynowane odpady). Celem nadrzędnym jest więc takie zaplanowanie robót i wdrożenie takich metod ograniczenia oddziaływań w fazie realizacyjnej, aby realizacja działania budowlanego była możliwa a jednocześnie nie spowodowała żadnych trwałych niekorzystnych zmian na ochronionym obszarze przyrodniczym.

Zagadnienie dotyczące wpływu skutków projektowanego dokumentu na obszary sieci Natura 2000 nie polega analizie ze względu na brak tego rodzaju obszarów na analizowanym terenie.

Ponieważ, jak wykazano powyżej, wdrożenie zadań proponowanych w projektowanej *Aktualizacji POŚPH* nie będzie skutkowało realizacją działań inwestycyjnych o znacznej skali a w szczególności nowych inwestycji drogowych, nie przewiduje się żadnej negatywnej kumulacji oddziaływań. Proponowane działania nie będą przyczyną powstania nowych źródeł emisji, które mogłyby poprzez swój wpływ na środowisko kumulować oddziaływania ze źródłami istniejącymi. Działania polegające na wprowadzeniu znaków ograniczających prędkość ruchu pojazdów czy wykonaniu nowej nawierzchni drogowej nie będą powodowały żadnych istotnych negatywnych oddziaływań kumulujących się w środowisku. Należy podkreślić, że docelowo działania proponowane w aktualizowanym programie ochrony środowiska przed hałasem 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 obecnie kumulacji z hałasem z innych źródeł.

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

Program ochrony środowiska przed hałasem, jak również każda jego aktualizacja, jest dokumentem, którego zadaniem jest stworzenie ram dla skutecznej realizacji działań zmierzających do poprawy jakości klimatu akustycznego w otoczeniu odcinków dróg o wysokim natężeniu ruchu. Sam program ma przyczynić się do **wdrożenia działań skutkujących ograniczeniem negatywnego oddziaływania na środowisko**, jakim jest ponadnormatywny hałas drogowy. Jest to dokument, który przewiduje przede wszystkim wprowadzenie szeregu działań nieinfrastrukturalnych, które nie wywołują żadnych bezpośrednich negatywnych skutków w środowisku. Działania dodatkowe, obejmujące bieżące remonty nawierzchni dróg czy wymianę nawierzchni stanowią uzupełnienie i jak już wykazano w *Prognozie* nie będą skutkować oddziaływaniami, które wymagałyby wdrożenia specjalnych działań minimalizujących. Jako działania zapobiegające powstaniu niekorzystnych skutków dla środowiska wynikających z realizacji zadań związanych z poprawą jakości nawierzchni dróg wskazano działania z zakresu dobrych praktyk budowlanych. Nie stwierdza się więc potrzeby wskazywania rozwiązań ograniczających skutki środowiskowe ani działań kompensacyjnych.

7. 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 skutkujące podejmowaniem czynności budowlanych jak i prewencyjne, będą służyć realizacji celu nadrzędnego, którym jest obniżenie poziomu hałasu na odcinkach dróg wojewódzkich, gdzie w wyniku badań monitoringowych stwierdzono jego przekroczenie. Projektowany dokument, realizując wymogi przepisów ochrony środowiska, ma więc 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 proponowane rozwiązania (o nieznaczącym wpływie na środowisko) mają na celu osiągnięcie doraźnej poprawy jakości środowiska akustycznego we wskazanych lokalizacjach problemowych. Ze względów opisanych na wstępie nie wskazuje się jako rozwiązania alternatywnego budowy ekranów akustycznych czy pasów zieleni izolacyjnej. Program ochrony środowiska przed hałasem nie może również wskazywać jako rozwiązania alternatywnego budowy dróg obwodowych, które najskuteczniej wyprowadzają tranzyt pojazdów ciężkich z ulic miejskich, skutecznie obniżając poziom hałasu drogowego. Zaproponowana w *Aktualizacji POŚPH* lista zadań stanowi dla przyjętego (krótkiego) okresu wdrażania jego ustaleń realny pakiet rozwiązań, które powinny skutkować zmniejszeniem skali obserwowanego problemu.

8. 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. Mapy akustyczne stanowiące bazę dla analizowanego dokumentu są materiałem dostępnym. Przewiduje się, że kluczowym działaniem mającym wpływ na zakładane efekty akustyczne będzie ograniczenie prędkości ruchu pojazdów. Jeśli działanie to wdrożone zostanie w sposób zgodny z założeniami *Aktualizacji POŚPH*, istnieją podstawy do przypuszczeń, że nie będą wymagane działania ukierunkowane na tworzenie obszarów ograniczonego użytkowania, chociaż utrzymanie się tendencji wzrostowej w zakresie natężenia ruchu pojazdów na drogach może również w przyjętej perspektywie realizacyjnej wykazać, że ograniczona prędkość ruchu nie jest już działaniem zapewniającym uzyskanie oczekiwanych efektów akustycznych. Rozstrzygną o tym ustalenia kolejnych map akustycznych.

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

Jako narzędzie służące analizie skutków realizacji postanowień projektowanego dokumentu należy w pierwszej kolejności 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 (...) 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, a także w przypadku wystąpienia okoliczności uzasadniających zmianę planu lub harmonogramu realizacji. Aktualizacja programu powinna obejmować podsumowanie stanu realizacji działań proponowanych w programie poprzednim. Analiza skutków realizacji *Aktualizacji POŚPH* powinna obejmować:

- raport z wykonania zadania dotyczącego wprowadzenia całodobowego ograniczenia prędkości ruchu do 40 km/h na problemowych odcinkach dróg, tj. podanie informacji nt. ustawienia odpowiednich znaków drogowych wraz z podaniem ich liczby;
- włączenie do analizy realizacji działań proponowanych w projektowanej *Aktualizacji POŚPH* informacji na temat liczby faktycznie przeprowadzonych w przyjętym okresie raportowania kontroli prędkości ruchu pojazdów na problemowych odcinkach dróg (w tym również w porze nocnej). Całkowity brak tego rodzaju informacji nie pozwala ocenić skuteczności proponowanego rozwiązania. Jeśli zostanie ono wdrożone, powinno skutkować oczekiwaną korektą obserwowanego hałasu. Brak zmian w przypadku wprowadzenia ograniczenia prędkości i jej kontroli będzie sygnałem o nieskuteczności obu działań i konieczności poszukiwania innych, skuteczniejszych rozwiązań;
- inwentaryzację działań remontowych wynikających z kontroli stanu nawierzchni na odcinkach objętych przedmiotowym programem, w tym podanie informacji dotyczących zastosowania nawierzchni o zredukowanej hałaśliwości;
- inwentaryzację przyjętych w okresie 2019-2023 uchwał w sprawie MPZP (w tym uchwał zmieniających plany obowiązujące) obejmujących problemowe odcinki dróg wojewódzkich, z wyszczególnieniem zapisów uwzględniających obserwowane problemy akustyczne i zalecenia zawarte w *Aktualizacji POŚPH*;

- informacje dotyczące realizacji zadania inwestycyjnego na odcinku drogi nr 537 w Lubawie.

10. Informacje o możliwym transgranicznym oddziaływaniu na środowisko

Analizowane odcinki dróg wojewódzkich przebiegają w odległościach gwarantujących brak jakichkolwiek oddziaływań o charakterze transgranicznym w przypadku podejmowania działań o charakterze inwestycyjnym.

11. 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 *Aktualizacji POŚPH* oraz ustalenie zgodności/spójności tego dokumentu z ustaleniami innych istotnych dla analizowanej problematyki dokumentów o charakterze strategicznym, głównie poziomu wojewódzkiego,
- zapoznanie się z mapami akustycznymi stanowiącymi merytoryczną podstawę do opracowania *Aktualizacji POŚPH*,
- opis stanu środowiska oraz problemów ochrony środowiska na analizowanym obszarze podlegającym oddziaływaniom skutków wdrożenia *Aktualizacji POŚPH*, z uwzględnieniem wniosków organów opiniująco-uzgadniających,
- identyfikację elementów środowiska najbardziej wrażliwych na wpływ ustaleń projektowanego dokumentu,
- ocenę istotności zidentyfikowanych oddziaływań ze wskazaniem potencjalnych znaczących negatywnych oddziaływań,
- uzasadnienie braku zaleceń w zakresie przyjęcia działań eliminujących lub ograniczających wystąpienie przewidywanych znaczących oddziaływań,
- uzasadnienie braku konieczności wskazania propozycji alternatywnej do przedstawionych w analizowanym dokumencie,
- sporządzenie prognozy w formie dokumentu wymaganego *ustawą OOS*.

Metody pracy zastosowane w toku opisanej powyżej procedury objęły: analizę materiałów źródłowych pisemnych i graficznych (wskazanych w przypisach), analizę porównawczą dostępnych danych obliczeniowych i statystycznych oraz danych uzyskanych w wyniku nakładania map.

12. Streszczenie sporządzone w języku niespecjalistycznym

W wyniku przeprowadzonych na terenie województwa warmińsko-mazurskiego pomiarów natężenia hałasu pochodzącego z dróg wojewódzkich oraz na podstawie sporządzonych w wyniku tych pomiarów map akustycznych powstał obowiązek, wynikający z ustawy - Prawo ochrony środowiska, opracowania aktualizacji programu ochrony środowiska przed hałasem. W przedmiotowym przypadku program dotyczy terenów położonych poza aglomeracjami olsztyńska i elbląską, w sąsiedztwie dróg wojewódzkich (aktualizacja nie obejmuje dróg krajowych) 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 projekt aktualizacji programu tego rodzaju, jeśli wyznacza ramy dla późniejszej realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, wymaga przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko oraz sporządzenia prognozy oddziaływania na środowisko, w zakresie zgodnym z zapisami ustawy oraz wskazanym przez organy opiniujące. Streszczenie dotyczy ustaleń tej prognozy.

Podlegający ocenie w ramach przedmiotowej procedury strategicznej oceny oddziaływania projekt Aktualizacji „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 zakresie dróg wojewódzkich (dalej: PROGRAM) opracowała firma INTERNOISE z Gdańska w styczniu 2018 r. PROGRAM 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 jego realizacji oraz cel i zakres, a także opis obszaru opracowania, wskazanie kierunków i zakresu działań naprawczych wraz z terminami i kosztami wdrożenia, jak również obszerną część uszczegóławiającą, w której zawarto charakterystykę problemowych odcinków dróg, w tym zakres naruszenia dopuszczalnych poziomów hałasu, wyszczególnienie podstawowych kierunków i zakresu działań niezbędnych do przywrócenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku, uzasadnienie zakresu działań oraz dane i wnioski ze sporządzonych w 2017 roku map akustycznych. Zadania oraz terminy realizacji proponowanych działań zostały dobrane tak, aby uwzględniać 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, w jakim zakresie projektowany dokument jest powiązany i spójny z innymi właściwymi

dokumentami o charakterze strategicznym. W PROGRAMIE uwzględniono analizę zgodności z kierunkami działań wytyczonymi w powiatowych i gminnych programach ochrony środowiska, w studiach uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gmin i miast oraz w lokalnych programach rozwoju gospodarczo-społecznego. Dla potrzeb Prognozy przyjęto, że powiązanie PROGRAMU z lokalnymi dokumentami strategicznymi zostało właściwie udokumentowane i nie powielano tych ustaleń. W Prognozie uwzględniono natomiast analizę powiązań PROGRAMU z dokumentami wojewódzkimi uwzględniając: Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Warmińsko-Mazurskiego, Regionalny Program Operacyjny Województwa Warmińsko-Mazurskiego na lata 2014-2020, Strategię Rozwoju Społeczno-Gospodarczego Województwa Warmińsko-Mazurskiego do roku 2025, Program Ochrony Środowiska Województwa Warmińsko-Mazurskiego do roku 2020, Program ochrony środowiska przed hałasem opracowany w 2014 r. (podlegający aktualizacji w zakresie dotyczącym dróg wojewódzkich) oraz Program ochrony powietrza dla strefy warmińsko-mazurskiej ze względu na przekroczenie poziomu dopuszczalnego PM₁₀ i poziomu docelowego benzo(a)pirenu zawartego w PM₁₀ z Planem działań krótkoterminowych. Analiza wykazała merytoryczną spójność PROGRAMU z ww. dokumentami, chociaż niektóre z nich odwołują się do problematyki nadmiernego hałasu z dróg jedynie pośrednio. W Prognozie przedstawiono także prawne uwarunkowania w zakresie 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, ustawy - *Prawo ochrony środowiska* oraz rozporządzenia Ministra Środowiska w sprawie *dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku a także ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym*.

Punktem wyjścia do analizy zawartej w PROGRAMIE, a co za tym idzie również w Prognozie, było wskazanie lokalizacji obszaru problemowego, którym w ogólnym ujęciu administracyjnym jest województwo warmińsko-mazurskie, ale zaznacza się pewna przewaga miast w części północnej i zachodniej. Odcinki dróg wojewódzkich, na których w Aktualnych mapach akustycznych wskazano przekroczenia standardów akustycznych, znajdują się na terenie większych ośrodków miejskich (poza Olsztynem i Elblągiem), tzn. na terenie miast: Lidzbark Warmiński, Pastęk, Morąg, Iława, Działdowo, Nidzica, Kętrzyn, Bartoszyce i Olecko, uwzględniając także Lubawę, jako miejsce wdrożenia działań nie zrealizowanych w poprzednim okresie programowania. PROGRAM obejmuje odcinki dróg wojewódzkich o numerach: 511, 527, 536, 545, 591, 592 i 655, oraz - w związku z uzupełnieniem o lokalizację w Lubawie - drogę nr 537 (poglądowa lokalizacja odcinków na ryc. 4 w Prognozie).

Zgodnie z wynikami analiz oddziaływania akustycznego badanych dróg przekroczenia poziomów hałasu zawierają się w większości przypadków w przedziale od 0 do 5 dB. Na dwóch spośród dwunastu analizowanych odcinków

tj. nr 536 i nr 592, przekroczenia sięgają 10 dB. W Prognozie przedstawiono odpowiednie dla tych odcinków graficzne mapy akustyczne.

Kluczowe zagadnienie ujęte w PROGRAMIE tzn. propozycja działań niezbędnych dla przywrócenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku w otoczeniu problemowych odcinków dróg obejmuje łącznie 7 zadań. Są to, jako działania doraźne: (1) ograniczenie prędkości ruchu pojazdów do 40 km/h w ciągu całej doby, (2) kontrole prędkości ruchu pojazdów na problemowych odcinkach dróg oraz (3) utrzymanie dobrego stanu nawierzchni drogowych. Jako działanie służące perspektywicznemu rozwiązywaniu problemu hałasu drogowego wskazano zalecenie dotyczące stosowania zasad ochrony przed hałasem oraz uwzględnianie wyników map akustycznych w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego (5). W przypadku drogi nr 536 w przebiegu na wskazanym w PROGRAMIE odcinku na terenie ławy zaproponowano wykonanie przeglądu ekologicznego oraz docelowo (przy stwierdzeniu uwarunkowań akustycznych) - wprowadzenie obszaru ograniczonego użytkowania (6). Jako działanie ostatnie (7), zapisano w proponowanym PROGRAMIE konieczność wymiany nawierzchni na nawierzchnię o zredukowanej hałaśliwości na odcinku drogi nr 537 w Lubawie, co zalecono w PROGRAMIE z 2014 r. i nie zostało zrealizowane przez Zarządzającego drogą.

Zgodnie z wymogiem ustawowym, Prognozę otwiera opis stanu środowiska, z uwzględnieniem obszarów objętych potencjalnie znaczącym oddziaływaniem. Opis stanu środowiska ograniczono do charakterystyki wszystkich problemowych odcinków dróg wojewódzkich (wraz ze wskazaniem zakresów przekroczenia poziomów hałasu) oraz inwentaryzacji obszarów objętych ochroną przyrody w zasięgu do 0,5 km od ww. dróg. Inwentaryzacja form ochrony przyrody wykazała ogólną dominację obszarów chronionego krajobrazu (OChK), z czego w granicach trzech OChK przebiegają krótkie odcinki problemowych dróg. Poza OChK, w sąsiedztwie dróg zinwentaryzowano również dwa użytki ekologiczne. Opis stanu środowiska uzupełniono o krótką charakterystykę stanu klimatu akustycznego, jakości powietrza atmosferycznego oraz wód powierzchniowych na terenie województwa, które to elementy środowiska w różnym stopniu podlegają niekorzystnym oddziaływaniom komunikacji drogowej.

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 na środowisko w jego wrażliwych elementach. Rozważno wpływ na zdrowie i warunki życia człowieka oraz bioróżnorodność i krajobraz, jako elementy wyróżniające teren województwa na tle kraju. Zagrożenie dla zdrowia ludzkiego i komfortu zamieszkania wskazano jako bardzo istotne, bowiem wynika ono wprost z rosnącego natężenia ruchu pojazdów samochodowych, powodujących wzrost poziomu hałasu oraz zanieczyszczenia powietrza. W Prognozie podano szereg przykładów negatywnych skutków działania dźwięku o niekorzystnych parametrach na zdrowie i komfort życia człowieka. Uwzględniając więc fakt, że zasadniczym celem realizacji PROGRAMU jest ograniczenie szkodliwości hałasu dla człowieka, wnioskuje się wręcz o konieczności wdrożenia zadań proponowanych w PROGRAMIE. Uciążliwości fazy realizacji ewentualnych działań remontowych czy wymiany nawierzchni nie są oceniane jako znacząco negatywne i przesądzające o braku możliwości ich realizacji ze względu na cel nadrzędny, jakim jest ograniczenie hałasu. Oddziaływania związane z fazą realizacyjną ww. działań mają charakter krótkotrwały i przemijający. Zalecenia dotyczące stosowania tzw. dobrych praktyk budowlanych, stosowane rygorystycznie na terenach zamieszkania, pozwalają wdrożyć te działania, nie zwiększając skali pierwotnych zagrożeń.

Dla ustalenia skutków oddziaływania zadań proponowanych w PROGRAMIE na bioróżnorodność zasadnicze znaczenie ma wniosek, iż działania te nie są związane z rozbudową dróg. Wyznaczanie nowych tras przebiegu dróg przynosi najwięcej niekorzystnych skutków środowiskowych. Przykłady zagrożeń dla bioróżnorodności wynikających z realizacji nowych inwestycji drogowych opisano szerzej w pkt. 3 Prognozy. Wdrożenie zadań proponowanych w projektowanym dokumencie nie będzie przyczyną powstania istotnych i negatywnych bezpośrednich, pośrednich ani wtórnych oddziaływań mających negatywny wpływ na najbardziej wrażliwe elementy lokalnej przyrody.

Wskazanie przewidywanych znaczących oddziaływań projektowanego dokumentu na poszczególne elementy środowiska poprzedzono identyfikacją potencjalnych znaczących oddziaływań na środowisko, w odniesieniu do projektowanych działań o charakterze inwestycyjnym. Przyjęto, że działania wspomagające lub prewencyjne nie stanowią działań mogących wpłynąć negatywnie na środowisko (np. nie jest takim działaniem ograniczenie prędkości ruchu czy jego pomiar). Do identyfikacji zadań znacząco oddziałujących na środowisko wykorzystano rozporządzenie w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko. Na podstawie przeprowadzonej analizy stwierdzono, że PROGRAM nie obejmuje nowych zadań, skutkujących realizacją przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko. Przyjęto, że bieżące remonty nawierzchni dróg nie będą kwalifikowane jako przebudowa

lub rozbudowa. Wniosek ten był podstawą do odstąpienia od szczegółowej analizy wpływu planowanych zadań na poszczególne elementy środowiska.

Jedynie działanie, które może podlegać kwalifikacji jako przedsięwzięcie potencjalnie znacząco oddziałujące na środowisko, to nie zrealizowane zadanie dotyczące poprzedniego okresu programowania tzn. przebudowa drogi nr 537 w Lubawie. Zadanie to w przypadku uwzględnienia całego odcinka o długości 1,57 km powinno zostać objęte obowiązkiem uzyskania decyzji środowiskowej, co oznacza obowiązek przeprowadzenia analizy wpływu tej inwestycji na wszystkie elementy środowiska, w tym klimat akustyczny.

Nie stwierdzono istotnych negatywnych kumulacji oddziaływań skutków realizacji PROGRAMU na środowisko. Okresowa kumulacja np. oddziaływań hałasowych powodowanych przez maszyny i sprzęt budowlany z hałasem obserwowanym w danej lokalizacji nie jest podstawą do wdrożenia specjalnych działań ograniczających, poza prawidłowym nadzorem sposobu użytkowania maszyn i urządzeń. W układzie docelowym proponowane w PROGRAMIE działania będą służyły obniżeniu poziomu dźwięku emitowanego z dróg do środowiska, co będzie miało pozytywne przełożenie na stan klimatu akustycznego a tym samym na ograniczenie kumulacji hałasu drogowego z hałasem z pozostałych źródeł.

W Prognozie wykazano, że proponowane działania nie będą przyczyną znaczących negatywnych oddziaływań na środowisko a tym samym nie stwierdzono potrzeby wskazywania rozwiązań mających na celu zapobieganie, ograniczanie lub kompensację przyrodniczą oddziaływań na środowisko. Należy zauważyć, że sam PROGRAM, 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 bardzo ważną rolę, jaką w realizacji założeń PROGRAMU spełniają miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego, w których należy w szerszym stopniu uwzględniać zawarte w PROGRAMIE i Mapach akustycznych ustalenia i zalecenia, tzn. nie tylko poprzez określanie rodzajów terenów objętych ochroną akustyczną.

Nie wskazano luk wynikających z niedostatków techniki czy współczesnej wiedzy, które mogły spowodować 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). Ponadto, dla oceny stanu zaawansowania realizacji PROGRAMU zaleca się sporządzanie odpowiednich raportów. W Prognozie

zaproponowano elementy wskaźnikowe, które powinny być uwzględnione w raporcie, umożliwiając rzetelną ocenę skutków realizacji założeń PROGRAMU.

Analizowane odcinki dróg wojewódzkich przebiegają w całości w granicach administracyjnych miast, z których żadne nie jest położone przy granicy Państwa. 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 PROGRAMIE ochrony przed hałasem działań będzie służyło poprawie jakości klimatu akustycznego w otoczeniu dróg wojewódzkich o wysokim natężeniu ruchu pojazdów a tym samym przyczyni się do poprawy warunków życia ludzi zamieszkujących tereny w ich sąsiedztwie.

Spis tabel

Tabela 1. Zakres przekroczeń norm hałasowych na drogach wojewódzkich objętych projektem Aktualizacji POŚPH[1]	7
Tabela 2. Zadania mające na celu ograniczenie hałasu z problemowych odcinków dróg wojewódzkich, zaproponowane w projekcie Aktualizacji POŚPH	8
Tabela 3. Wpływ zmniejszenia prędkości ruchu pojazdów na hałas.....	9
Tabela 4. Efekt wdrożenia ograniczenia prędkości ruchu pojazdów do 40 km/h w ciągu całej doby	10
Tabela 5. Odcinki dróg wojewódzkich objęte projektem Aktualizacji POŚPH.....	21
Tabela 6. Naruszenia dopuszczalnych poziomów hałasu - analizowane drogi wojewódzkie.....	26
Tabela 7. Odcinki dróg wojewódzkich, które uwzględniono w poprzednim oraz w aktualnym POŚPH. Kolorem szarym oznaczono te, na których prowadzono w ostatnich latach inwestycje drogowe.....	30
Tabela 8. Lokalizacja analizowanych odcinków dróg wojewódzkich w stosunku do granic obszarów chronionej przyrody	32
Tabela 9. Identyfikacja zadań proponowanych w Aktualizacji POŚPH mogących skutkować realizacją przedsięwzięć znacząco oddziałujących na środowisko	44

Spis rycin

Ryc. 1. Ustalenia Wojewódzkiego Planu Zagospodarowania Przestrzennego w zakresie poprawy stanu klimatu akustycznego.	15
Ryc. 2. Zadania ujęte w wojewódzkim programie ochrony środowiska, służące ograniczaniu problemu hałasu drogowego.....	17
Ryc. 3. Lista miast, w których stwierdzono przekroczenia dopuszczalnego poziomu PM10	20
Ryc. 4. Lokalizacja badanych odcinków dróg wojewódzkich.	21
Ryc. 5. DW 592 (Kętrzyn, ul. Traugutta) - przekroczenia 0-10 dB (DZIEŃ - WIECZÓR - NOC)	27
Ryc. 6. DW 592 (Kętrzyn, ul. Traugutta) - przekroczenia 0-10 dB (NOC).....	27
Ryc. 7. DW 536 (Iława, ul. Lubawska) - przekroczenia 0-10 dB	28
Ryc. 8. Zasięg przekroczeń hałasu drogowego przy DW 536 (Iława - ul. Lubawska) po wdrożeniu ograniczenia prędkości do 40 km/h w ciągu całej doby - wyniki symulacji komputerowej. Zakres zmian - por. z ryc. 7.	29

Materiały źródłowe

- [1] Wykonanie okresowego pomiaru i analizy hałasu komunikacyjnego oraz sporządzenie map akustycznych dla dróg wojewódzkich na terenie województwa warmińsko-mazurskiego, o natężeniu ruchu powyżej 3 mln pojazdów rocznie. Oprac. Pracownia Hałasu W. Babicz R. Jeżyńska S.C., Wrocław, 2017.
- [2] Projekt Aktualizacji 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 Oprac. INTERNOISE Marek Jucewicz, Olsztyn, 2018.
- [3] Uchwała Nr VII/164/15 Sejmiku Województwa Warmińsko-Mazurskiego z dnia 27 maja 2015 r. w sprawie uchwalenia Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Warmińsko-Mazurskiego (Dz. Urz. Woj. Warm.-Maz. z 11.VII.2015 poz. 2931).
- [4] Regionalny Program Operacyjny dla Województwa Warmińsko-Mazurskiego na lata 2014-2020. Uchwała Zarządu Województwa Warmińsko-Mazurskiego Nr 16/150/15/V z dnia 24 marca 2015 r.
- [5] Uchwała Nr XXVIII/553/13 Sejmiku Województwa Warmińsko-Mazurskiego z dnia 25 czerwca 2013 r. w sprawie przyjęcia Strategii Rozwoju Społeczno-Gospodarczego Województwa Warmińsko-Mazurskiego do roku 2025.
- [6] Uchwała Nr XIX/445/16 Sejmiku Województwa Warmińsko-Mazurskiego z dnia 30 sierpnia 2016 r. w sprawie przyjęcia Programu Ochrony Środowiska Województwa Warmińsko-Mazurskiego do roku 2020.
- [7] Uchwała Nr III/42/14 Sejmiku Województwa Warmińsko-Mazurskiego z dnia 30 grudnia 2014 r. w sprawie przyjęcia 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.
- [8] Uchwała Nr XXXI/614/13 Sejmiku Województwa Warmińsko-Mazurskiego z dnia 28 października 2013 r. w sprawie przyjęcia Programu ochrony powietrza dla strefy warmińsko-mazurskiej ze względu na przekroczenie poziomu dopuszczalnego dla pyłu. PM10 i poziomu docelowego benzo(a)pirenu zawartego w pyłe PM10.
- [9] Raport o stanie środowiska województwa warmińsko-mazurskiego w 2016 roku. Biblioteka Monitoringu Środowiska, Olsztyn 2017.
- [10] Podsumowanie wyników Generalnego Pomiaru Ruchu 2015 na zamiejskiej sieci dróg wojewódzkich, BPWBDiM Transprojekt - Warszawa Sp. z o.o., Warszawa 2016.
- [11] <https://stat.gov.pl/obszary-tematyczne/roczniki-statystyczne/roczniki-statystyczne/maly-rocznik-statystyczny-polski-2017,1,18.html>

- [12] Ocena roczna jakości powietrza w woj. warmińsko-mazurskim za rok 2016, Zalewski, WIOŚ Olsztyn, 2017.
- [13] <http://geoserwis.gdos.gov.pl/mapy/?showExternalObject=FFABB167FEB074C03B89BFB02B14634>
- [14] Sawicka-Siarkiewicz H., Ograniczanie zanieczyszczeń w sptywach powierzchniowych z dróg. Ocena technologii i zasady wyboru, Instytut Ochrony Środowiska, Warszawa 2004.
- [15] Centralny Instytut Ochrony Pracy. Archiwum Internetowe (archiwum.ciop.pl).
- [16] Korczak C. Znaczenie hałasu w środowisku – II Koszalińska Konferencja Naukowo-Techniczna „Hałas - Zdrowie - Profilaktyka”, Kołobrzeg 29-30 września 1997 r. str. 7-9.
- [17] <http://www.gdos.gov.pl/jak-projektowac-ekrany-akustyczne-bezpieczne-dla-ptakow>

Spis aktów prawnych

1. Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. - Prawo ochrony środowiska (t.j. Dz. U. z 2017 r. poz. 519).
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 (t.j. Dz. U. z 2017 r. poz. 1405).
3. Ustawa z dnia 20 lipca 2017 r. - Prawo wodne (t.j. Dz. U. z 2017 r. poz. 1566).
4. Ustawa z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (t.j. Dz. U. z 2018 r. poz. 142).
5. Ustawa z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (t.j. Dz. U. z 2017 r. poz. 1073).
6. Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (t.j. Dz. U. z 2016 r. poz. 71).
7. Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (t.j. Dz. U. z 2014 r. poz. 112).
8. Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 14 października 2002 r. w sprawie szczególnych wymagań, jakim powinien odpowiadać program ochrony środowiska przed hałasem (Dz. U. Nr 179, poz. 1498).
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 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.).
17. 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).

18. 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).

Spis załączników do Prognozy

1. Oświadczenie o spełnianiu warunków wynikających z art. 74a 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.

Oświadczenie

wymagane art. 74a 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 (t.j. Dz. U. z 2017 r. poz. 1405).

Oświadczam, że ukończyłam, w rozumieniu przepisów o szkolnictwie wyższym, jednolite studia magisterskie i posiadam co najmniej 5-letnie doświadczenie w pracach w zespołach przygotowujących raporty o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko i prognozy oddziaływania na środowisko oraz brałam udział w przygotowaniu co najmniej 5 raportów o oddziaływaniu przedsięwzięć na środowisko oraz prognoz oddziaływania na środowisko.

Jestem świadoma odpowiedzialności karnej za złożenie fałszywego oświadczenia.



.....
Monika Szewczyk
mgr inż. ochrony środowiska

Olsztyn, 09.10.2017 r.

"EKOPRO" Monika Szewczyk
ul. Oficerska 15, 10-215 Olsztyn
tel. 600 680 449, fax (89) 534 10 25
NIP 739-158-13-92, Regon 771580150

Sejmik Województwa Warmińsko-Mazurskiego działając na podstawie art. 39 ust. 1 w zw. z art. 54 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 2017 r. poz. 1405, ze zm.) i zgodnie z art. 119 ust. 2a ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz.U. z 2017 r. poz. 519, ze zm.) **podaje do publicznej wiadomości informację o przystąpieniu do opracowywania oraz do strategicznej oceny oddziaływania na środowisko projektu:** Aktualizacji „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 LDWN i LN” określonego Uchwałą Nr III/42/14 Sejmiku Województwa Warmińsko-Mazurskiego z dnia 30 grudnia 2014 r. - w zakresie dróg wojewódzkich **oraz o możliwości udziału społeczeństwa w postępowaniu, którego przedmiotem jest opracowanie ww. Aktualizacji Programu.**

Dokumentacja postępowania, na którą składa się:

1. Projekt Aktualizacji „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 LDWN i LN” określonego Uchwałą Sejmiku Województwa Warmińsko-Mazurskiego Nr III/42/14 z dnia 30 grudnia 2014 r. - w zakresie dróg wojewódzkich
2. Prognoza oddziaływania na środowisko Aktualizacji „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 LDWN i LN” określonego Uchwałą Sejmiku Województwa Warmińsko-Mazurskiego Nr III/42/14 z dnia 30 grudnia 2014 r. - w zakresie dróg wojewódzkich

jest dostępna do wglądu w pokoju nr 309 w siedzibie Urzędu Marszałkowskiego Województwa Warmińsko – Mazurskiego w Olsztynie, w Departamencie Ochrony Środowiska, ul. Głowackiego 17, 10 - 447 Olsztyn w godzinach pracy urzędu, tj. poniedziałek 8⁰⁰ - 16⁰⁰, wtorek - piątek 7³⁰ - 15³⁰ oraz w Biuletynie Informacji Publicznej Urzędu Marszałkowskiego Województwa Warmińsko–Mazurskiego w Olsztynie (BIP): www.bip.warmia.mazury.pl/urzed_marszalkowski w zakładce: **Konsultacje społeczne**

Każdy ma prawo do zapoznania się z niezbędną dokumentacją postępowania oraz do składania uwag i wniosków w postępowaniu mającym na celu opracowanie ww. dokumentu.

Ewentualne uwagi i wnioski do projektu dokumentu można składać:

1. w formie pisemnej na adres: Urząd Marszałkowski Województwa Warmińsko-Mazurskiego w Olsztynie, Departament Ochrony Środowiska, ul. Głowackiego 17, 10-447 Olsztyn,
2. ustnie do protokołu w pokoju nr 309 w siedzibie Departamentu Ochrony Środowiska Urzędu Marszałkowskiego Województwa Warmińsko-Mazurskiego w Olsztynie, przy ul. Głowackiego 17 w godzinach pracy urzędu,
3. za pomocą środków komunikacji elektronicznej bez konieczności opatrywania ich bezpiecznym podpisem elektronicznym na adres e-mail: dos@warmia.mazury.pl,

w terminie **do dnia**

Uwagi i wnioski złożone po upływie wskazanego terminu pozostaną bez rozpatrzenia.

Organem właściwym do rozpatrzenia uwag i wniosków jest Sejmik Województwa Warmińsko-Mazurskiego.

Sejmik Województwa Warmińsko-Mazurskiego działając na podstawie art. 39 ust. 1 w zw. z art. 54 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 2017 r. poz. 1405, ze zm.) i zgodnie z art. 119 ust. 2a ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. *Prawo ochrony środowiska* (Dz.U. z 2017 r. poz. 519, ze zm.), uprzejmie **zaprasza na spotkania konsultacyjne** dotyczące projektu:

- Aktualizacji „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 LDWN i LN” określonego Uchwałą Sejmiku Województwa Warmińsko-Mazurskiego Nr III/42/14 z dnia 30 grudnia 2014 r. - w zakresie dróg wojewódzkich oraz Prognozy oddziaływania na środowisko ww. projektu dokumentu

Spotkania odbędą się w następujących dniach i godzinach:

- 1) **w dniu ... w godz. ... w siedzibie ...;**
- 2) ...
- 3) ...