

Uchwała Nr X/169/19
Sejmiku Województwa Warmińsko-Mazurskiego

z dnia 24 września 2019 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 L_{DWN} i L_N ” określonego uchwałą Nr III/42/14 Sejmiku Województwa Warmińsko-Mazurskiego z dnia 30 grudnia 2014 r.- w zakresie dróg krajowych 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. z 2019 r. poz. 512), art. 119 ust. 1, 2 i 2a ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz.U. z 2019 r., poz. 1396, 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 2018 r. poz. 2081, 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 krajowych, 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 2018 r. poz. 2081, 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 2018 r. poz. 2081, 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 krajowych, 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 krajowych 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.

Przewodnicząca Sejmiku Województwa
Warmińsko-Mazurskiego

Bernadeta Hordejuk

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 krajowych”

OLSZTYN, 2019 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

ISBN:

SPIS TREŚCI

1. CZĘŚĆ OPISOWA	7
1.1. OPIS OBSZARU OBJĘTEGO ZAKRESEM AKTUALIZACJI PROGRAMU	7
1.2. PODANIE NARUSZEŃ DOPUSZCZALNYCH POZIOMÓW HAŁASU W ŚRODOWISKU WRAZ Z PODANIEM ZAKRESU NARUSZENIA	13
1.3. WYSZCZEGÓLNIENIE PODSTAWOWYCH KIERUNKÓW I ZAKRESU DZIAŁAŃ NIEZBĘDNYCH DO PRZYWRÓCENIA DOPUSZCZALNYCH POZIOMÓW HAŁASU W ŚRODOWISKU	19
1.4. TERMIN REALIZACJI AKTUALIZACJI PROGRAMU, W TYM TERMINY REALIZACJI POSZCZEGÓLNYCH ZADAŃ.....	42
1.5. KOSZTY REALIZACJI AKTUALIZACJI PROGRAMU W TYM KOSZTY REALIZACJI POSZCZEGÓLNYCH ZADAŃ.....	43
1.6. ŹRÓDŁA FINANSOWANIA AKTUALIZACJI PROGRAMU.....	43
1.7. WSKAZANIE RODZAJÓW INFORMACJI I DOKUMENTÓW WYKORZYSTANYCH DO KONTROLI I DOKUMENTOWANIA REALIZACJI AKTUALIZACJI PROGRAMU	44
2. CZĘŚĆ WYSZCZEGÓLNIAJĄCA OGRANICZENIA I OBOWIĄZKI WYNIKAJĄCE Z REALIZACJI AKTUALIZACJI PROGRAMU.....	45
2.1. ORGANY ADMINISTRACJI WŁAŚCIWE W SPRAWACH PRZEKAZYWANIA ORGANOWI PRZYJMUJĄCEMU PROGRAM INFORMACJI O WYDAWANYCH DECYZJACH, KTÓRYCH USTALENIA ZMIERZAJĄ DO OSIĄGNIĘCIA CELÓW PROGRAMU.....	45
2.2. ORGANY ADMINISTRACJI WŁAŚCIWE W SPRAWACH WYDAWANIA AKTÓW PRAWA MIEJSCOWEGO	46
2.3. ORGANY ADMINISTRACJI WŁAŚCIWE W SPRAWACH MONITOROWANIA REALIZACJI AKTUALIZACJI PROGRAMU LUB ETAPÓW AKTUALIZACJI PROGRAMU	47
2.4. PODMIOTY KORZYSTAJĄCE ZE ŚRODOWISKA I ICH OBOWIĄZKI	48
2.5. JEDNOSTKI ODPOWIEDZIALNE ZA REALIZACJĘ ZADAŃ PROGRAMU	48
3. UZASADNIENIE ZAKRESU OKREŚLONYCH ZAGADNIENI	65
3.1. DANE I WNIOSKI WYNIKAJĄCE ZE SPORZĄDZONYCH MAP AKUSTYCZNYCH.....	65
3.2. OCENA REALIZACJI POPRZEDNIEGO PROGRAMU.....	82
3.3. ANALIZA MATERIAŁÓW, DOKUMENTÓW I PUBLIKACJI WYKORZYSTANYCH DO OPRACOWANIA AKTUALIZACJI PROGRAMU.....	92
3.3.1. DOKUMENTY O ZASIĘGU KRAJOWYM ORAZ REGIONALNYM	92
3.3.2. LOKALNE DOKUMENTY STRATEGICZNE	95
3.3.3. PRZEPISY PRAWA, W TYM PRAWA MIEJSCOWEGO, MAJĄCE WPŁYW NA STAN AKUSTYCZNY ŚRODOWISKA	101
3.4. NOWE I DOSTĘPNE TECHNIKI I TECHNOLOGIE W ZAKRESIE OGRANICZANIA HAŁASU	106
3.5. KSZTAŁTOWANIE PRZESTRZENI W OTOCZENIU ŹRÓDEŁ HAŁASU – PLANOWANIE PRZESTRZENNE	114
3.6. WSKAŹNIKI I METODY OCENY HAŁASU STOSOWANE PRZY OPRACOWANIU AKTUALIZACJI PROGRAMU.....	116
4. WNIOSKI I PODSUMOWANIE	118
5. ZAŁĄCZNIKI GRAFICZNE.....	120
6. STRESZCZENIE W JĘZYKU NIESPECJALISTYCZNYM	121

SPIS RYSUNKÓW

RYSUNEK 1. WOJEWÓDZTWO WARMIŃSKO-MAZURSKIE	7
RYSUNEK 2. LOKALIZACJA ODCINKÓW DRÓG KRAJOWYCH OBJĘTYCH ZAKRESEM MAP AKUSTYCZNYCH	12
RYSUNEK 3. PRZYKŁAD MAPY TERENÓW ZAGROŻONYCH HAŁASEM	13
RYSUNEK 4. ETYKIETA DOTYCZĄCA EMISJI HAŁASU PRZEZ OPONĘ PODCZAS TOCZENIA PO POWIERZCHNI DROGI	109
RYSUNEK 5. NOWOCZESNY EKRAŃ AKUSTYCZNY NA TRASIE TORUŃSKIEJ W WARSZAWIE	110
RYSUNEK 6. PRZYKŁAD STREFOWANIA OBSZARÓW W SĄSIEDZTWIE DROGI	111
RYSUNEK 7. PRZYKŁAD ZABUDOWY TARASOWEJ	111
RYSUNEK 8. PRZYKŁAD ROZMIESZCZENIA POMIESZCZEŃ W BUDYNKU	113
RYSUNEK 9. OKNO DŹWIĘKOSZCZELNE Z NAWIETRZAKIEM	113
RYSUNEK 10. PRZYKŁAD WŁAŚCIWEGO STREFOWANIA AKUSTYCZNEGO	115

SPIS TABEL

TABELA 1. ZESTAWIENIE ODCINKÓW DRÓG KRAJOWYCH OBJĘTYCH ZAKRESEM AKTUALIZACJI PROGRAMU	9
TABELA 2. NARUSZENIA DOPUSZCZALNYCH POZIOMÓW HAŁASU	14
TABELA 3. ZADANIA DLA ODCINKÓW DRÓG KRAJOWYCH OBJĘTYCH AKTUALIZACJĄ PROGRAMU	20
TABELA 4. ZADANIA GŁÓWNE AKTUALIZACJI DLA DRÓG KRAJOWYCH W LATACH 2020-2024	21
TABELA 5. POZOSTAŁE DZIAŁANIA DLA DRÓG KRAJOWYCH W LATACH 2020-2024	22
TABELA 6. TERMIN REALIZACJI POSZCZEGÓLNYCH ZADAŃ AKTUALIZACJI PROGRAMU OCHRONY ŚRODOWISKA PRZED HAŁASEM	42
TABELA 7. SZACUNKOWE KOSZTY JEDNOSTKOWE ROZPATRYWANYCH ZADAŃ ANTYHAŁASOWYCH	43
TABELA 8. OBOWIĄZKI PODMIOTÓW UCZESTNICZĄCYCH W REALIZACJI AKTUALIZACJI PROGRAMU	46
TABELA 9. SPOSÓB DOKUMENTOWANIA DZIAŁAŃ	47
TABELA 10. PRZYKŁAD DOKUMENTOWANIA DZIAŁAŃ AKTUALIZACJI PROGRAMU	47
TABELA 11. JEDNOSTKI ODPOWIEDZIALNE ZA REALIZACJĘ DZIAŁAŃ WSPOMAGAJĄCYCH	49
TABELA 12. PRĘDKOŚCI RUCHU POJAZDÓW PRZYJĘTE W MAPIE AKUSTYCZNEJ DO OBLICZEŃ AKUSTYCZNYCH	66
TABELA 13. LICZBA MIESZKAŃCÓW EKSPONOWANYCH NA HAŁAS DLA POSZCZEGÓLNYCH ODCINKÓW DRÓG W WOJEWÓDZTWIE WARMIŃSKO-MAZURSKIM – WSKAŹNIK LDWN	70
TABELA 14. LICZBA MIESZKAŃCÓW EKSPONOWANYCH NA HAŁAS DLA POSZCZEGÓLNYCH ODCINKÓW DRÓG W WOJEWÓDZTWIE WARMIŃSKO-MAZURSKIM – WSKAŹNIK LN	71
TABELA 15. PORÓWNIANIE ODCINKÓW DRÓG KRAJOWYCH OBJĘTYCH POPRZEDNIM PROGRAMEM ORAZ AKTUALIZACJĄ PROGRAMU	78
TABELA 16. ZESTAWIENIE TERMINÓW REALIZACJI DZIAŁAŃ	83
TABELA 17. ZADANIA POPRZEDNIEGO PROGRAMU DLA DRÓG KRAJOWYCH	84
TABELA 18. DOPUSZCZALNE POZIOMY HAŁASU W ŚRODOWISKU	105
TABELA 19. POZIOM HAŁASU POJAZDÓW SILNIKOWYCH	106
TABELA 20. KLASYFIKACJA NAWIERZCHNI DROGOWYCH	108
TABELA 21. REDUKCJA HAŁASU W WYNIKU ZMIANY ILOŚCI SAMOCHODÓW CIĘŻKICH W RUCHU	112
TABELA 22. WPŁYW ZMNIEJSZENIA PRĘDKOŚCI NA HAŁAS	112

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 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 krajowych”.
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.
Mapa akustyczna	Mapa akustyczna dróg krajowych wykonana w ramach zadania: „Sporządzenie map akustycznych dla dróg krajowych o ruchu powyżej 3 000 000 pojazdów rocznie - 16 części - o łącznej długości 8502,34 km” w części „Mapy akustyczne dla dróg krajowych w województwie warmińsko-mazurskim o łącznej długości 362,805 km (Część Nr 12)”.
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 ze zm.).
Poś	Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001r. <i>Prawo ochrony środowiska</i> (tekst jednolity: Dz.U. z 2019 r. poz. 1396 ze zm.).
Dyrektywa (Dyrektywa END)	Dyrektywa 2002/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady Unii Europejskiej z dnia 25 czerwca 2002 r. <i>odnosząca się do oceny i zarządzania poziomem hałasu w środowisku</i> (Dz.U. L 189, 18/07/2002 P. 0012 – 0025 PL.ES Rozdział 15 Tom 07 P. 101 - 115).
RDOŚ	Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska w Olsztynie.
OOŚ	Ustawa z dnia 3 października 2008 r. <i>o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko</i> (tekst jednolity: Dz. U. z 2018 r. poz. 2081 ze zm.).
WIOŚ	Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Olsztynie.
GIOŚ	Główny Inspektorat Ochrony Środowiska.
PMŚ	Państwowy Monitoring Środowiska.
SUiKZP	Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego.
MPZP	Miejskowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego.
OOU	Obszar ograniczonego użytkowania.
GDDKiA	Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad.
DK	Droga krajowa.
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 2018 r. przez GDDKiA (skorygowane w 2019 r.), a opracowane przez wykonawcę: *Pracownia Hałasu Sp. z o. o.*, wykonane w ramach zadania „*Sporządzenie map akustycznych dla dróg krajowych o ruchu powyżej 3 000 000 pojazdów rocznie – 16 części – o łącznej długości 8502,34 km*” w części „*Mapy akustyczne dla dróg krajowych w województwie warmińsko-mazurskim o łącznej długości 362,805 km (Część Nr 12)*”.

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 krajowych 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 na mapie akustycznej z 2018 roku.

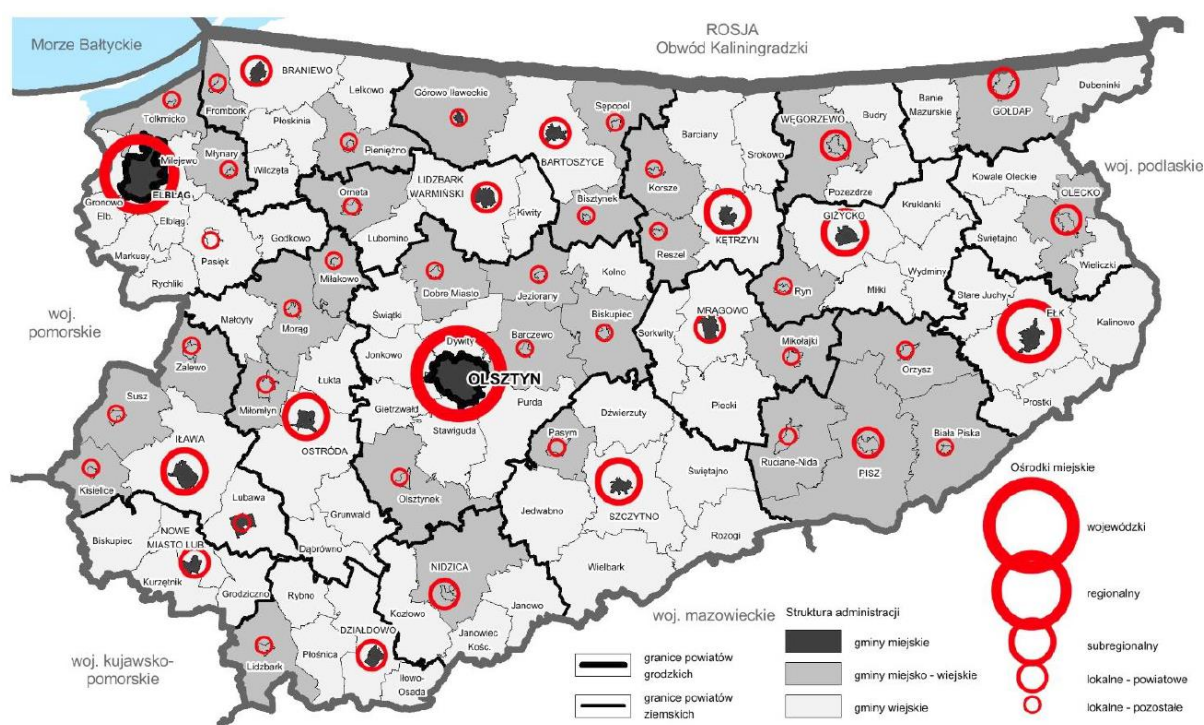
Przeanalizowano również działania zawarte w poprzednim Programie, określonym uchwałą Nr III/42/14 Sejmiku Województwa Warmińsko-Mazurskiego z dnia 30 grudnia 2014 r. oraz dokonano ich oceny zgodnie z przyjętą metodyką realizacji Aktualizacji Programu.

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: Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Warmińsko-Mazurskiego, Olsztyn 2015 r.

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 (w ciągu DK 7, 22 i 54 oraz S7), E28 (w ciągu S7).
- 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: 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 krajowych o natężeniu ruchu powyżej 3 mln pojazdów rocznie, których zestawienie przedstawiono w Tabeli 1.

Tabela 1. Zestawienie odcinków dróg krajowych objętych zakresem Aktualizacji Programu

Droga krajowa	Kilometraż		Opis odcinka	Długość odcinka [km]
	początkowy [km]	końcowy [km]		
7	68+346	73+260	WĘŻEŁ NOWY DWÓR GD.-ELBLĄG/UL.NOWODWORSKA/	4,914
7	73+260	74+692	WĘŻEŁ NOWY DWÓR GD.-ELBLĄG/UL.NOWODWORSKA/	1,432
7	74+692	75+423	ELBLĄG/UL. NOWODWORSKA/-WĘŻEŁ ELBLĄG PŁD	0,731
7	75+423	78+411	ELBLĄG/UL. NOWODWORSKA/-WĘŻEŁ ELBLĄG PŁD	2,988
7	137+933	141+987	WĘŻEŁ MAŁDYTY-OSTRÓDA	4,054
7	141+987	145+048	WĘŻEŁ MAŁDYTY-OSTRÓDA	3,061
7	145+048	149+775	OSTRÓDA/OBWODNICA/	4,727
7	149+775	152+364	OSTRÓDA/OBWODNICA/	2,589
7	152+364	154+946	OSTRÓDA-RYCHNOWO	2,582
7	154+946	159+972	OSTRÓDA-RYCHNOWO	5,026
7	159+972	165+710	OSTRÓDA-RYCHNOWO	5,738
7	165+710	169+162	RYCHNOWO-WĘŻEŁ OLSZTYNEK ZACHÓD	3,452
7	169+162	171+806	RYCHNOWO-WĘŻEŁ OLSZTYNEK ZACHÓD	2,644
7	171+806	175+240	RYCHNOWO-WĘŻEŁ OLSZTYNEK ZACHÓD	3,434
7	175+240	175+778	RYCHNOWO-WĘŻEŁ OLSZTYNEK ZACHÓD	0,538
7	203+322	204+579	WĘŻEŁ GRUNWALD-NIDZICA	1,257
7	204+579	207+189	NIDZICA-MŁAWA	2,61
7	207+189	209+576	NIDZICA-MŁAWA	2,387
7	209+576	213+996	NIDZICA-MŁAWA	4,42
7	213+996	218+012	NIDZICA-MŁAWA	4,016
7	218+012	223+818	NIDZICA-MŁAWA	5,806
7j	0+000	0+389	RYCHNOWO-WĘŻEŁ OLSZTYNEK ZACHÓD	0,389
7j	0+389	0+787	RYCHNOWO-WĘŻEŁ OLSZTYNEK ZACHÓD	0,398
7j	25+719	26+095	WĘŻEŁ GRUNWALD-NIDZICA	0,376
S7	78+411	82+578	WĘŻEŁ ELBLĄG PŁD-WĘŻEŁ ELBLĄG WSCHÓD	4,167
S7	134+991	135+371	WĘŻEŁ MAŁDYTY-OSTRÓDA	0,38
S7	135+371	136+022	WĘŻEŁ MAŁDYTY-OSTRÓDA	0,651
S7	136+022	137+933	WĘŻEŁ MAŁDYTY-OSTRÓDA	1,911
S7g	0+000	0+435	WĘŻEŁ ELBLĄG WSCHÓD-WĘŻEŁ PASŁĘK PŁN	0,435
S7g	0+435	3+616	WĘŻEŁ ELBLĄG WSCHÓD-WĘŻEŁ PASŁĘK PŁN	3,181
S7g	3+616	6+147	WĘŻEŁ ELBLĄG WSCHÓD-WĘŻEŁ PASŁĘK PŁN	2,531
S7g	6+147	9+255	WĘŻEŁ ELBLĄG WSCHÓD-WĘŻEŁ PASŁĘK PŁN	3,108
S7g	9+255	13+272	WĘŻEŁ ELBLĄG WSCHÓD-WĘŻEŁ PASŁĘK PŁN	4,017
S7g	13+272	14+974	WĘŻEŁ PASŁĘK PŁN-WĘŻEŁ MAŁDYTY	1,702
S7g	14+974	18+884	WĘŻEŁ PASŁĘK PŁN-WĘŻEŁ MAŁDYTY	3,91
S7g	18+884	21+835	WĘŻEŁ PASŁĘK PŁN-WĘŻEŁ MAŁDYTY	2,951
S7g	21+835	24+610	WĘŻEŁ PASŁĘK PŁN-WĘŻEŁ MAŁDYTY	2,775
S7g	24+610	27+622	WĘŻEŁ PASŁĘK PŁN-WĘŻEŁ MAŁDYTY	3,012

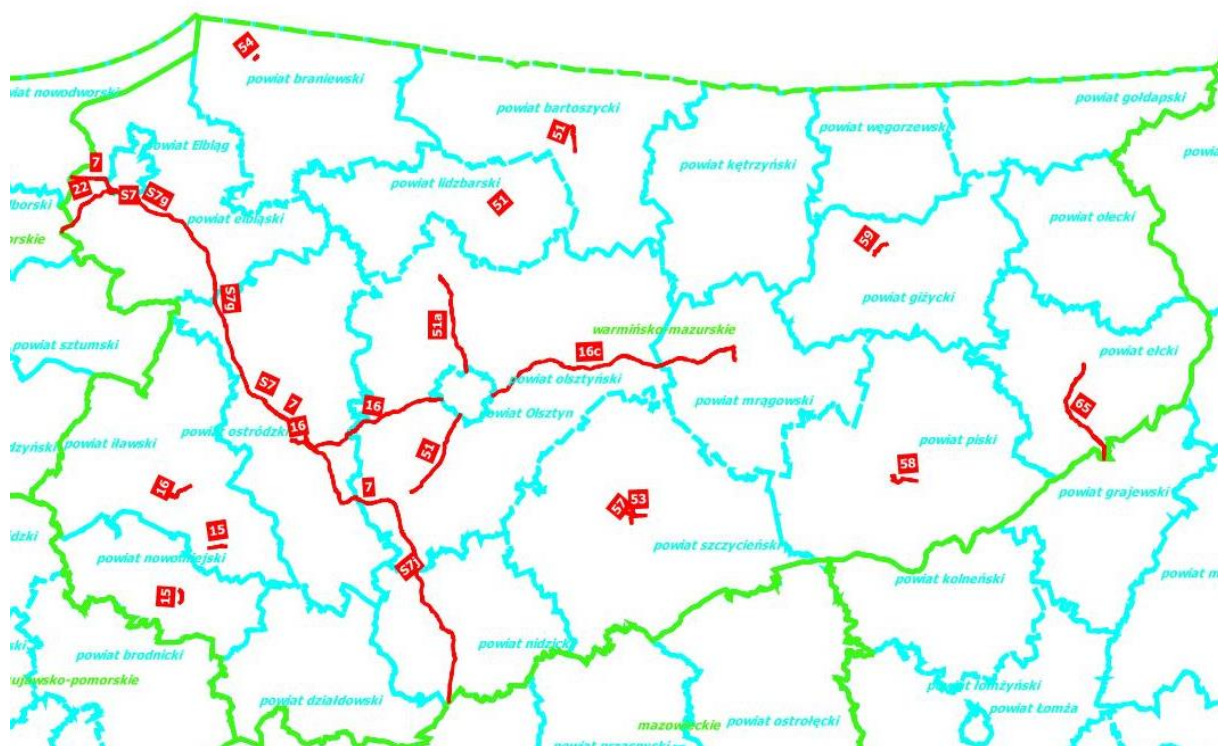
S7g	27+622	30+075	WĘZEŁ PASŁĘK PŁN-WĘZEŁ MAŁDYTY	2,453
S7g	30+075	35+332	WĘZEŁ PASŁĘK PŁN-WĘZEŁ MAŁDYTY	5,257
S7g	35+332	38+795	WĘZEŁ MAŁDYTY-OSTRÓDA	3,463
S7g	38+795	42+231	WĘZEŁ MAŁDYTY-OSTRÓDA	3,436
S7g	42+231	44+462	WĘZEŁ MAŁDYTY-OSTRÓDA	2,231
S7g	44+462	48+359	WĘZEŁ MAŁDYTY-OSTRÓDA	3,897
S7g	48+359	50+726	WĘZEŁ MAŁDYTY-OSTRÓDA	2,367
S7j	0+787	1+734	RYCHNOWO-WĘZEŁ OLSZTYNEK ZACHÓD	0,947
S7j	1+734	3+694	WĘZEŁ OLSZTYNEK ZACHÓD-WĘZEŁ GRUNWALD	1,96
S7j	3+694	7+558	WĘZEŁ OLSZTYNEK ZACHÓD-WĘZEŁ GRUNWALD	3,864
S7j	7+558	11+960	WĘZEŁ GRUNWALD-NIDZICA	4,402
S7j	11+960	14+575	WĘZEŁ GRUNWALD-NIDZICA	2,615
S7j	14+575	17+554	WĘZEŁ GRUNWALD-NIDZICA	2,979
S7j	17+554	22+352	WĘZEŁ GRUNWALD-NIDZICA	4,798
S7j	22+352	25+719	WĘZEŁ GRUNWALD-NIDZICA	3,367
15	321+673	323+783	NOWE MIASTO LUB./PRZEJŚCIE/	2,11
15	323+783	324+462	NOWE MIASTO LUB./PRZEJŚCIE/	0,679
15	335+496	338+936	SAMPEŁAWA-LUBAWA	3,44
16	67+621	69+875	IŁAWA/PRZEJŚCIE/	2,254
16	69+875	74+249	IŁAWA/PRZEJŚCIE/	4,374
16	100+257	105+337	OSTRÓDA/PRZEJŚCIE/	5,08
16	105+337	110+889	OSTRÓDA-GIETRZWAŁD	5,552
16	110+889	114+208	OSTRÓDA-GIETRZWAŁD	3,319
16	114+208	115+180	OSTRÓDA-GIETRZWAŁD	0,972
16	115+180	120+866	OSTRÓDA-GIETRZWAŁD	5,686
16	120+866	124+339	OSTRÓDA-GIETRZWAŁD	3,473
16	124+339	127+327	GIETRZWAŁD-OLSZTYN	2,988
16	127+327	131+282	GIETRZWAŁD-OLSZTYN	3,955
16	131+282	134+486	GIETRZWAŁD-OLSZTYN	3,204
16	134+486	135+809	GIETRZWAŁD-OLSZTYN	1,323
16	188+990	192+218	WĘZEŁ BISKUPIEC-MRĄGOWO	3,228
16	192+218	196+119	WĘZEŁ BISKUPIEC-MRĄGOWO	3,901
16	196+119	199+112	WĘZEŁ BISKUPIEC-MRĄGOWO	2,993
16	199+112	202+298	WĘZEŁ BISKUPIEC-MRĄGOWO	3,186
16	202+298	204+022	MRĄGOWO/PRZEJŚCIE/	1,724
16	204+022	206+631	MRĄGOWO/PRZEJŚCIE/	2,609
16c	0+000	2+548	OLSZTYN-WĘZEŁ BARCZEWO	2,548
16c	2+548	3+901	OLSZTYN-WĘZEŁ BARCZEWO	1,353
16c	3+901	5+328	OLSZTYN-WĘZEŁ BARCZEWO	1,427
16c	5+328	10+046	OLSZTYN-WĘZEŁ BARCZEWO	4,718
16c	10+046	11+707	OLSZTYN-WĘZEŁ BARCZEWO	1,661
16c	11+707	16+229	WĘZEŁ BARCZEWO-WĘZEŁ BISKUPIEC	4,522
16c	16+229	19+134	WĘZEŁ BARCZEWO-WĘZEŁ BISKUPIEC	2,905

16c	19+134	20+489	WĘŻEL BARCZEWO-WĘŻEL BISKUPIEC	1,355
16c	20+489	21+089	WĘŻEL BARCZEWO-WĘŻEL BISKUPIEC	0,6
16c	21+089	25+403	WĘŻEL BARCZEWO-WĘŻEL BISKUPIEC	4,314
16c	25+403	29+829	WĘŻEL BARCZEWO-WĘŻEL BISKUPIEC	4,426
16c	29+829	31+017	WĘŻEL BARCZEWO-WĘŻEL BISKUPIEC	1,188
16c	31+017	31+832	WĘŻEL BISKUPIEC-MRĄGOWO	0,815
16c	31+832	34+564	WĘŻEL BISKUPIEC-MRĄGOWO	2,732
16c	34+564	38+062	WĘŻEL BISKUPIEC-MRĄGOWO	3,498
16c	38+062	39+992	WĘŻEL BISKUPIEC-MRĄGOWO	1,93
22	372+234	372+857	STARE POLE/GR. WOJ./-WĘŻEL ELBLĄG PŁD	0,623
22	372+857	376+811	STARE POLE/GR. WOJ./-WĘŻEL ELBLĄG PŁD	3,954
22	376+811	382+805	STARE POLE/GR. WOJ./-WĘŻEL ELBLĄG PŁD	5,994
22	382+805	386+874	STARE POLE/GR. WOJ./-WĘŻEL ELBLĄG PŁD	4,069
51	15+881	16+249	BARTOSZYCE/PRZEJŚCIE/	0,368
51	16+249	17+140	BARTOSZYCE/PRZEJŚCIE/	0,891
51	17+140	20+880	BARTOSZYCE-SZWARUNKI	3,74
51	39+755	41+023	LIDZBARK WARM./PRZEJŚCIE/	1,268
51	61+964	62+283	DOBRE MIASTO/PRZEJŚCIE/	0,319
51	62+283	62+609	DOBRE MIASTO/PRZEJŚCIE/	0,326
51	62+609	62+956	DOBRE MIASTO/PRZEJŚCIE/	0,347
51	62+956	65+752	DOBRE MIASTO-OLSZTYN	2,796
51	65+752	67+881	DOBRE MIASTO-OLSZTYN	2,129
51	76+927	77+839	DOBRE MIASTO-OLSZTYN	0,912
51	77+839	81+687	DOBRE MIASTO-OLSZTYN	3,848
51	81+687	83+184	DOBRE MIASTO-OLSZTYN	1,497
51	91+928	93+141	OLSZTYN-STAWIGUDA	1,213
51	93+141	97+953	OLSZTYN-STAWIGUDA	4,812
51	97+953	102+617	OLSZTYN-STAWIGUDA	4,664
51	102+617	105+445	STAWIGUDA-WĘŻEL OLSZTYNEK WSCHÓD	2,828
51	105+445	108+864	STAWIGUDA-WĘŻEL OLSZTYNEK WSCHÓD	3,419
51	108+864	110+104	STAWIGUDA-WĘŻEL OLSZTYNEK WSCHÓD	1,24
51a	0+000	1+414	DOBRE MIASTO-OLSZTYN	1,414
51a	1+414	2+036	DOBRE MIASTO-OLSZTYN	0,622
51a	2+036	2+868	DOBRE MIASTO-OLSZTYN	0,832
51a	2+868	5+667	DOBRE MIASTO-OLSZTYN	2,799
51a	5+667	6+480	DOBRE MIASTO-OLSZTYN	0,813
51a	6+480	7+237	DOBRE MIASTO-OLSZTYN	0,757
51a	7+237	8+900	DOBRE MIASTO-OLSZTYN	1,663
51b	0+000	0+117	STAWIGUDA-WĘŻEL OLSZTYNEK WSCHÓD	0,117
53	43+164	45+408	SZCZYTNO/PRZEJŚCIE/	2,244
53	45+408	45+738	SZCZYTNO/PRZEJŚCIE/	0,33
54	10+585	11+380	BRANIEWO/PRZEJŚCIE/	0,795
57	81+904	82+952	SZCZYTNO/PRZEJŚCIE/	1,048

58	123+056	126+084	PISZ/PRZEJŚCIE/	3,028
58b	0+000	0+812	PISZ/PRZEJŚCIE/	0,812
58b	0+812	2+565	PISZ/PRZEJŚCIE/	1,753
58b	2+565	3+659	PISZ/PRZEJŚCIE/	1,094
59	0+000	3+746	GIŻYCKO/OBWODNICA/	3,746
65	71+106	71+222	EŁK-GRAJEWO	0,116
65	71+222	74+620	EŁK-GRAJEWO	3,398
65	74+620	77+517	EŁK-GRAJEWO	2,897
65	77+517	81+773	EŁK-GRAJEWO	4,256
65	81+773	84+149	EŁK-GRAJEWO	2,376
65	84+149	87+646	EŁK-GRAJEWO	3,497
65	87+646	89+792	EŁK-GRAJEWO	2,146
65a	0+000	3+640	EŁK/PRZEJŚCIE/	3,64
65a	3+640	5+134	EŁK/PRZEJŚCIE/	1,494
S51b	0+117	1+090	STAWIGUDA-WĘZEŁ OLSZTYNEK WSCHÓD	0,973
53	45+738	48+300	SZCZYTNO/PRZEJŚCIE/	2,562
57	82+952	84+900	SZCZYTNO/PRZEJŚCIE/	1,948

Łączna długość dróg krajowych objętych zakresem map akustycznych, a także Aktualizacji Programu, wynosi 362,805 km. Lokalizacja powyższych odcinków drogowych (kolor czerwony) przedstawiona została na rysunku poniżej.

Rysunek 2. Lokalizacja odcinków dróg krajowych objętych zakresem map akustycznych

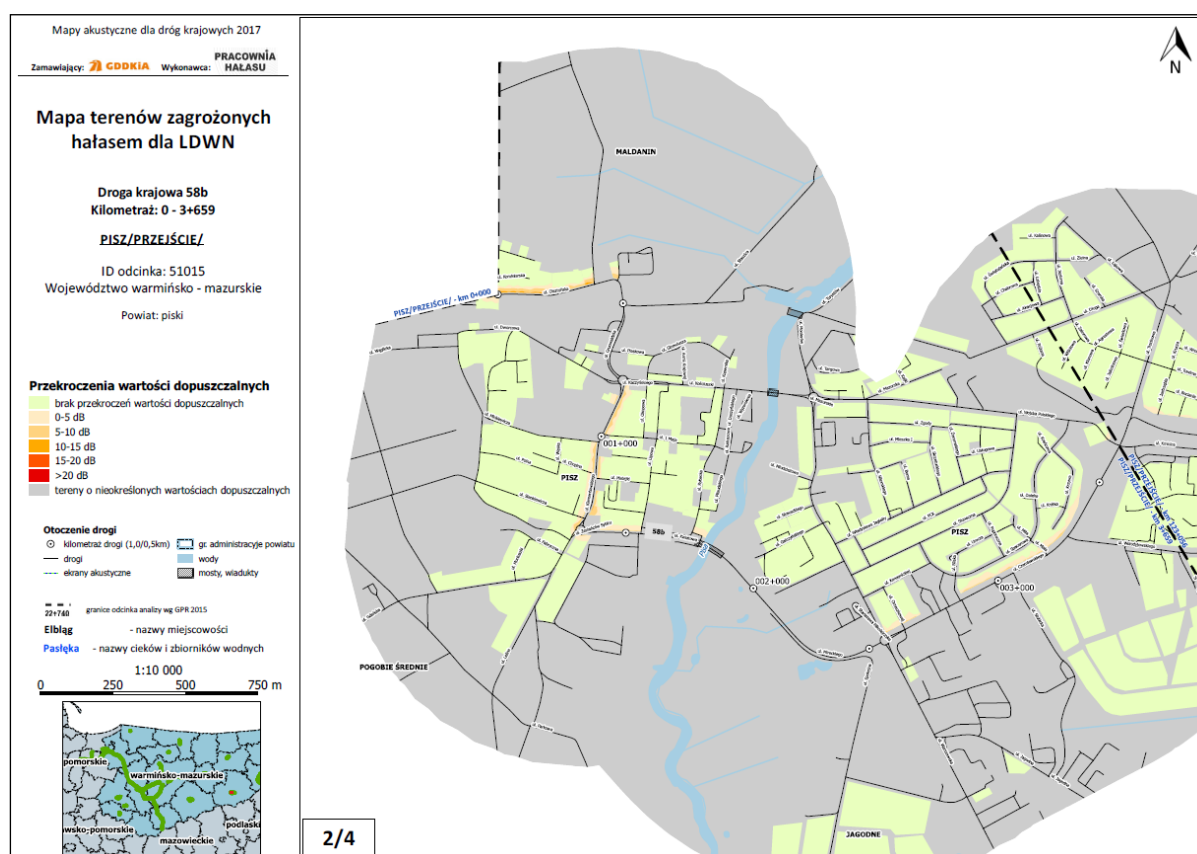


Źródło: „Mapy akustyczne dla dróg krajowych w województwie warmińsko-mazurskim o łącznej długości 362,805 km (Część Nr 12)”

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

Wykonane w 2018 roku przez GDDKiA 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: „Mapy akustyczne dla dróg krajowych w województwie warmińsko-mazurskim o łącznej długości 362,805 km (Część Nr 12)”

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

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

W Tabeli 2 zestawiono wyniki analiz map akustycznych dla analizowanych odcinków dróg krajowych, wraz z podaniem zakresu naruszeń poziomów

dopuszczalnych oraz wartości Wskaźnika M, który łączy w sobie wielkość przekroczeń oraz liczbę osób narażonych na ponadnormatywny hałas.

Tabela 2. Naruszenia dopuszczalnych poziomów hałasu

Numer drogi krajowej	Nazwa odcinka	Kilometraż początku odcinka	Kilometraż końca odcinka	Wielkość przekroczenia wskaźnika hałasu		Zakres wartości wskaźnika M	
				L _{DWN}	L _N	L _{DWN}	L _N
7	WĘZEŁ NOWY DWÓR GD.-ELBLĄG/UL.NOWODWORSKA/	68+346	73+260	0-10	0-5*	0-2	0-2
7	WĘZEŁ NOWY DWÓR GD.-ELBLĄG/UL.NOWODWORSKA/	73+260	74+692	0-5	0-5*	0-2	0-2
7	ELBLĄG/UL. NOWODWORSKA/-WĘZEŁ ELBLĄG PĘD	74+692	75+423	-	-	-	-
7	ELBLĄG/UL. NOWODWORSKA/-WĘZEŁ ELBLĄG PĘD	75+423	78+411	-	-	-	-
7	WĘZEŁ MAŁDYTY-OSTRÓDA	137+933	141+987	0-15	0-15	-	-
7	WĘZEŁ MAŁDYTY-OSTRÓDA	141+987	145+048	0-15	0-15	-	-
7	OSTRÓDA/OBWODNICA/	145+048	149+775	0-10	0-10	0-25	0-25
7	OSTRÓDA/OBWODNICA/	149+775	152+364	-	-	-	-
7	OSTRÓDA-RYCHNOWO	152+364	154+946	0-15	0-15	0-10	0-10
7	OSTRÓDA-RYCHNOWO	154+946	159+972	0-10	0-10	0-2	0-2
7	OSTRÓDA-RYCHNOWO	159+972	165+710	0-15	0-15	0-25	0-25
7	RYCHNOWO-WĘZEŁ OLSZTYNEK ZACHÓD	165+710	169+162	-	-	-	-
7	RYCHNOWO-WĘZEŁ OLSZTYNEK ZACHÓD	169+162	171+806	-	-	-	-
7	RYCHNOWO-WĘZEŁ OLSZTYNEK ZACHÓD	171+806	175+240	-	-	-	-
7	RYCHNOWO-WĘZEŁ OLSZTYNEK ZACHÓD	175+240	175+778	-	-	-	-
7	WĘZEŁ GRUNWALD-NIDZICA	203+322	204+579	-	-	-	-
7	NIDZICA-MŁAWA	204+579	207+189	0-10	0-15	0-2	0-2
7	NIDZICA-MŁAWA	207+189	209+576	0-10	0-10	-	-
7	NIDZICA-MŁAWA	209+576	213+996	0-10	0-15	0-10	0-10
7	NIDZICA-MŁAWA	213+996	218+012	0-5	0-5	-	-
7	NIDZICA-MŁAWA	218+012	223+818	-	-	-	-
7j	RYCHNOWO-WĘZEŁ OLSZTYNEK ZACHÓD	0+000	0+389	-	-	-	-
7j	RYCHNOWO-WĘZEŁ OLSZTYNEK ZACHÓD	0+389	0+787	-	-	-	-
7j	WĘZEŁ GRUNWALD-NIDZICA	25+719	26+095	-	-	-	-
S7	WĘZEŁ ELBLĄG PĘD-WĘZEŁ ELBLĄG WSCHÓD	78+411	82+578	-	-	-	-
S7	WĘZEŁ MAŁDYTY-OSTRÓDA	134+991	135+371	-	-	-	-

Numer drogi krajowej	Nazwa odcinka	Kilometraż początku odcinka	Kilometraż końca odcinka	Wielkość przekroczenia wskaźnika hałasu		Zakres wartości wskaźnika M	
				L _{DWN}	L _N	L _{DWN}	L _N
S7	WĘZEŁ MAŁDYTY-OSTRÓDA	135+371	136+022	-	-	-	-
S7	WĘZEŁ MAŁDYTY-OSTRÓDA	136+022	137+933	0-15	0-15	-	-
S7g	WĘZEŁ ELBLĄG WSCHÓD-WĘZEŁ PASŁĘK PŁN	0+000	0+435	-	-	-	-
S7g	WĘZEŁ ELBLĄG WSCHÓD-WĘZEŁ PASŁĘK PŁN	0+435	3+616	0-5	0-5	-	-
S7g	WĘZEŁ ELBLĄG WSCHÓD-WĘZEŁ PASŁĘK PŁN	3+616	6+147	-	-	-	-
S7g	WĘZEŁ ELBLĄG WSCHÓD-WĘZEŁ PASŁĘK PŁN	6+147	9+255	-	-	-	-
S7g	WĘZEŁ ELBLĄG WSCHÓD-WĘZEŁ PASŁĘK PŁN	9+255	13+272	0-15	0-15	-	-
S7g	WĘZEŁ PASŁĘK PŁN-WĘZEŁ MAŁDYTY	13+272	14+974	-	-	-	-
S7g	WĘZEŁ PASŁĘK PŁN-WĘZEŁ MAŁDYTY	14+974	18+884	-	-	-	-
S7g	WĘZEŁ PASŁĘK PŁN-WĘZEŁ MAŁDYTY	18+884	21+835	-	-	-	-
S7g	WĘZEŁ PASŁĘK PŁN-WĘZEŁ MAŁDYTY	21+835	24+610	-	-	-	-
S7g	WĘZEŁ PASŁĘK PŁN-WĘZEŁ MAŁDYTY	24+610	27+622	0-15	0-15	-	-
S7g	WĘZEŁ PASŁĘK PŁN-WĘZEŁ MAŁDYTY	27+622	30+075	0-10	0-10	-	-
S7g	WĘZEŁ PASŁĘK PŁN-WĘZEŁ MAŁDYTY	30+075	35+332	0-15	0-15	-	-
S7g	WĘZEŁ MAŁDYTY-OSTRÓDA	35+332	38+795	0-10	0-10	-	-
S7g	WĘZEŁ MAŁDYTY-OSTRÓDA	38+795	42+231	-	-	-	-
S7g	WĘZEŁ MAŁDYTY-OSTRÓDA	42+231	44+462	-	-	-	-
S7g	WĘZEŁ MAŁDYTY-OSTRÓDA	44+462	48+359	0-5	0-10	-	-
S7g	WĘZEŁ MAŁDYTY-OSTRÓDA	48+359	50+726	-	-	-	-
S7j	RYCHNOWO-WĘZEŁ OLSZTYNEK ZACHÓD	0+787	1+734	-	-	-	-
S7j	WĘZEŁ OLSZTYNEK ZACHÓD-WĘZEŁ GRUNWALD	1+734	3+694	0-10	0-10	-	-
S7j	WĘZEŁ OLSZTYNEK ZACHÓD-WĘZEŁ GRUNWALD	3+694	7+558	0-10**	0-10**	-	-
S7j	WĘZEŁ GRUNWALD-NIDZICA	7+558	11+960	0-15	0-15	-	-
S7j	WĘZEŁ GRUNWALD-NIDZICA	11+960	14+575	0-10**	0-10**	-	-
S7j	WĘZEŁ GRUNWALD-NIDZICA	17+554	22+352	-	-	-	-
S7j	WĘZEŁ GRUNWALD-NIDZICA	22+352	25+719	-	-	-	-
15	NOWE MIASTO LUB./PRZEJŚCIE/	321+673	323+783	0-10	0-10	0-10	0-10

Numer drogi krajowej	Nazwa odcinka	Kilometraż początku odcinka	Kilometraż końca odcinka	Wielkość przekroczenia wskaźnika hałasu		Zakres wartości wskaźnika M	
				L _{DWN}	L _N	L _{DWN}	L _N
15	NOWE MIASTO LUB./PRZEJŚCIE/	323+783	324+462	0-10*	0-10	0-25	0-10
15	SAMPŁAWA-LUBAWA	335+496	338+936	0-10	0-5*	0-5	0-2
16	ŁAWA/PRZEJŚCIE/	67+621	69+875	0-10	0-10	0-10	0-10
16	ŁAWA/PRZEJŚCIE/	69+875	74+249	0-10	0-10	0-10	0-5
16	OSTRÓDA/PRZEJŚCIE/	100+257	105+337	0-10	0-10	0-50	0-25
16	OSTRÓDA-GIETRZAŁD	105+337	110+889	0-5*	0-5*	-	-
16	OSTRÓDA-GIETRZAŁD	110+889	114+208	0-5	0-5	-	-
16	OSTRÓDA-GIETRZAŁD	114+208	115+180	-	-	-	-
16	OSTRÓDA-GIETRZAŁD	115+180	120+866	-	-	-	-
16	OSTRÓDA-GIETRZAŁD	120+866	124+339	0-5*	0-5	-	-
16	GIETRZAŁD-OLSZTYN	124+339	127+327	0-5	0-5	-	-
16	GIETRZAŁD-OLSZTYN	127+327	131+282	-	-	-	-
16	GIETRZAŁD-OLSZTYN	131+282	134+486	-	-	-	-
16	GIETRZAŁD-OLSZTYN	134+486	135+809	-	-	-	-
16	WĘŻEL BISKUPIEC-MRĄGOWO	188+990	192+218	0-10	0-5**	0-5	0-2
16	WĘŻEL BISKUPIEC-MRĄGOWO	192+218	196+119	0-15	0-15	0-10	0-10
16	WĘŻEL BISKUPIEC-MRĄGOWO	196+119	199+112	0-15	0-15	0-10	0-10
16	WĘŻEL BISKUPIEC-MRĄGOWO	199+112	202+298	0-15	0-15	0-100	0-50
16	MRĄGOWO/PRZEJŚCIE/	202+298	204+022	0-15	0-10	0-5	0-2
16	MRĄGOWO/PRZEJŚCIE/	204+022	206+631	0-15*	0-10	0-5	0-2
16c	OLSZTYN-WĘŻEL BARCZEWO	0+000	2+548	0-5	0-5	-	-
16c	OLSZTYN-WĘŻEL BARCZEWO	2+548	3+901	-	-	-	-
16c	OLSZTYN-WĘŻEL BARCZEWO	3+901	5+328	0-5	0-5	-	-
16c	OLSZTYN-WĘŻEL BARCZEWO	5+328	10+046	0-5	0-5	-	-
16c	OLSZTYN-WĘŻEL BARCZEWO	10+046	11+707	0-5 na gr.	0-5	0-25	0-10
16c	WĘŻEL BARCZEWO-WĘŻEL BISKUPIEC	11+707	16+229	0-5*/**	0-5	-	-
16c	WĘŻEL BARCZEWO-WĘŻEL BISKUPIEC	16+229	19+134	-	-	-	-
16c	WĘŻEL BARCZEWO-WĘŻEL BISKUPIEC	19+134	20+489	-	-	-	-
16c	WĘŻEL BARCZEWO-WĘŻEL BISKUPIEC	20+489	21+089	-	-	-	-
16c	WĘŻEL BARCZEWO-WĘŻEL BISKUPIEC	21+089	25+403	-	-	-	-
16c	WĘŻEL BARCZEWO-WĘŻEL BISKUPIEC	25+403	29+829	-	-	-	-

Numer drogi krajowej	Nazwa odcinka	Kilometraż początku odcinka	Kilometraż końca odcinka	Wielkość przekroczenia wskaźnika hałasu		Zakres wartości wskaźnika M	
				L _{DWN}	L _N	L _{DWN}	L _N
16c	WĘZEL BARCZEWO-WĘZEL BISKUPIEC	29+829	31+017	-	-	-	-
16c	WĘZEL BISKUPIEC-MRĄGOWO	31+017	31+832	-	-	-	-
16c	WĘZEL BISKUPIEC-MRĄGOWO	31+832	34+564	-	-	-	-
16c	WĘZEL BISKUPIEC-MRĄGOWO	34+564	38+062	-	-	-	-
16c	WĘZEL BISKUPIEC-MRĄGOWO	38+062	39+992	-	-	-	-
22	STARE POLE/GR. WOJ./-WĘZEL ELBLĄG PŁD	372+234	372+857	-	-	-	-
22	STARE POLE/GR. WOJ./-WĘZEL ELBLĄG PŁD	372+857	376+811	-	-	-	-
22	STARE POLE/GR. WOJ./-WĘZEL ELBLĄG PŁD	376+811	382+805	0-10	0-10	0-10	0-10
22	STARE POLE/GR. WOJ./-WĘZEL ELBLĄG PŁD	382+805	386+874	-	-	-	-
51	BARTOSZYCE/PRZEJŚCIE/	15+881	16+249	0-10	0-5*	0-25	0-10
51	BARTOSZYCE/PRZEJŚCIE/	16+249	17+140	0-10	0-5	0-50	0-10
51	BARTOSZYCE-SZWARUNKI	17+140	20+880	0-5	0-5	-	-
51	LIDZBARK WARM./PRZEJŚCIE/	39+755	41+023	-	-	-	-
51	DOBRE MIASTO/PRZEJŚCIE/	61+964	62+283	-	-	-	-
51	DOBRE MIASTO/PRZEJŚCIE/	62+283	62+609	-	-	-	-
51	DOBRE MIASTO/PRZEJŚCIE/	62+609	62+956	-	-	-	-
51	DOBRE MIASTO-OLSZTYN	62+956	65+752	-	-	-	-
51	DOBRE MIASTO-OLSZTYN	65+752	67+881	-	-	-	-
51	DOBRE MIASTO-OLSZTYN	76+927	77+839	-	-	-	-
51	DOBRE MIASTO-OLSZTYN	77+839	81+687	-	-	-	-
51	DOBRE MIASTO-OLSZTYN	81+687	83+184	-	-	-	-
51	OLSZTYN-STAWIGUDA	91+928	93+141	-	-	-	-
51	OLSZTYN-STAWIGUDA	93+141	97+953	-	-	-	-
51	OLSZTYN-STAWIGUDA	97+953	102+617	-	-	-	-
51	STAWIGUDA-WĘZEL OLSZTYNEK WSCHÓD	102+617	105+445	-	-	-	-
51	STAWIGUDA-WĘZEL OLSZTYNEK WSCHÓD	105+445	108+864	-	-	-	-
51	STAWIGUDA-WĘZEL OLSZTYNEK WSCHÓD	108+864	110+104	-	-	-	-
51a	DOBRE MIASTO-OLSZTYN	0+000	1+414	-	-	-	-
51a	DOBRE MIASTO-OLSZTYN	1+414	2+036	-	-	-	-
51a	DOBRE MIASTO-OLSZTYN	2+036	2+868	-	-	-	-

Numer drogi krajowej	Nazwa odcinka	Kilometraż początku odcinka	Kilometraż końca odcinka	Wielkość przekroczenia wskaźnika hałasu		Zakres wartości wskaźnika M	
				L _{DWN}	L _N	L _{DWN}	L _N
51a	DOBRE MIASTO-OLSZTYN	2+868	5+667	-	-	-	-
51a	DOBRE MIASTO-OLSZTYN	5+667	6+480	-	-	-	-
51a	DOBRE MIASTO-OLSZTYN	6+480	7+237	0-5	-	-	-
51a	DOBRE MIASTO-OLSZTYN	7+237	8+900	-	-	-	-
51b	STAWIGUDA-WĘZEŁ OLSZTYNEK WSCHÓD	0+000	0+117	-	-	-	-
53	SZCZYTNO/PRZEJŚCIE/	43+164	45+408	0-5*	0-5*	0-50	0-25
53	SZCZYTNO/PRZEJŚCIE/	45+408	45+738	0-5	0-5*	0-25	0-10
53	SZCZYTNO/PRZEJŚCIE/	45+738	48+300	0-10	0-5*	0-50	0-25
54	BRANIEWO/PRZEJŚCIE/	10+585	11+380	0-5**	0-5**	0-10	0-10
57	SZCZYTNO/PRZEJŚCIE/	81+904	82+952	0-5*	0-5	0-25	-
57	SZCZYTNO/PRZEJŚCIE/	82+952	84+900	0-5	0-5	0-50	0-25
58	PISZ/PRZEJŚCIE/	123+056	126+084	0-5	-	0-10	-
58b	PISZ/PRZEJŚCIE/	0+000	0+812	0-15	0-10	0-100	0-5
58b	PISZ/PRZEJŚCIE/	0+812	2+565	0-10	0-10	0-50	0-50
58b	PISZ/PRZEJŚCIE/	2+565	3+659	0-10	0-5	0-10	0-5
59	GIŻYCKO/OBWODNICA/	0+000	3+746	0-5	0-5	0-10	0-5
65	EŁK-GRAJEWÓ	71+106	71+222	-	-	-	-
65	EŁK-GRAJEWÓ	71+222	74+620	0-10	0-10	0-5	0-2
65	EŁK-GRAJEWÓ	74+620	77+517	0-10	0-10	0-50	0-10
65	EŁK-GRAJEWÓ	77+517	81+773	0-10	0-10	0-2	0-5
65	EŁK-GRAJEWÓ	81+773	84+149	-	-	-	-
65	EŁK-GRAJEWÓ	84+149	87+646	0-10	0-10	0-50	0-10
65	EŁK-GRAJEWÓ	87+646	89+792	-	-	-	-
65a	EŁK/PRZEJŚCIE/	0+000	3+640	0-15	0-10	0-50	0-50
65a	EŁK/PRZEJŚCIE/	3+640	5+134	0-15	0-10	0-50	0-25
S51b	STAWIGUDA-WĘZEŁ OLSZTYNEK WSCHÓD	0+117	1+090	-	-	-	-

* - nieznaczne przekroczenia powyżej wskazanego zakresu występują w pobliżu pasa drogowego

** - przekroczeniami objęte od jednego do trzech 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 kwestii, które mają wpływ na wielkość poziomu hałasu w otoczeniu dróg krajowych objętych zakresem niniejszej Aktualizacji Programu.

Do podstawowych problemów należą:

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

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 będzie przystępować do procedury utworzenia miejscowego planu.

Natomiast w przypadku zabudowy mieszkaniowej, szpitali, domów pomocy społecznej lub budynków związanych ze stałym albo czasowym pobytem dzieci i młodzieży, zlokalizowanych na granicy pasa drogowego, ochrona przed hałasem ma polegać na stosowaniu rozwiązań technicznych zapewniających **właściwe warunki akustyczne w budynkach** (art. 114 ust. 4 Poś).

Zwiększenie liczby samochodów na części odcinków drogowych oraz duży udział pojazdów ciężkich w ruchu, negatywnie wpływa na zasięg i poziom hałasu na niektórych obszarach gęsto zabudowanych. 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 uzasadnionych przesłanek, iż dana droga zostanie w najbliższych latach (do następnej aktualizacji Programu) poddana modernizacji, lub wybudowany zostanie równoległy przebieg (np. obwodnica), który spowoduje zmianę aktualnej kategorii drogi (np. na niższą), odcinek objęto zadaniami wspomagającymi.

Wpisanie do zadań Programu nakazu budowy układów obwodnicowych, wykracza poza prawny zakres dokumentu.

Proponując zadania antyhałasowe, w pierwszej kolejności przeanalizowano, możliwości zastosowania konkretnych metod redukcji hałasu. Dodatkowo, aby ograniczyć możliwość występowania dalszych konfliktów akustycznych w przyszłości, dla części odcinków zaproponowano zadania (wspomagające) mające na celu niedoprowadzenie do powstawania nowych obszarów zagrożonych hałasem.

Niniejszy dokument powinien również uwzględnić działania inwestycyjne z poprzedniego Programu ochrony środowiska przed hałasem, który opisano szerzej w dalszej części dokumentu. Wynika z niego, że tylko dla jednego odcinka drogi krajowej należało wprowadzić do końca 2019 roku działanie polegające na ograniczeniu prędkości ruchu pojazdów, jednakże ze względu na zmianę kategorii drogi, działanie to należy uznać za nieaktualne. Dla pozostałych odcinków zakres przekroczeń i oddziaływania hałasu był niewielki, w związku z czym zaproponowano jedynie działania prewencyjne.

Przypisanie konkretnych zadań niniejszej Aktualizacji Programu uwarunkowano od wielkości przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu, w korelacji z wartością wskaźnika M oraz, jak już wspomniano, mając na względzie planowane inwestycje drogowe. Zastosowano podział na zadania **główne** oraz **wspomagające**, przy czym dla odcinków objętych zadaniami głównymi obowiązkowe będą również zadania wspomagające.

Zestawienie zadań dla dróg krajowych objętych niniejszym dokumentem przedstawiono w tabeli poniżej.

Tabela 3. Zadania dla odcinków dróg krajowych objętych Aktualizacją Programu

Numer zadania	Rodzaj zadania	Opis zadania
1	Zadania główne	Wprowadzenie ograniczenia prędkości ruchu w ciągu całej doby.
2	Zadania wspomagające	Stosowanie zasad ochrony przed hałasem w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego.
3		Uwzględnianie wyników map akustycznych, w tym głównie zasięgów wskaźników LDWN i LN w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego, w tym map proponowanych kierunków zmian zagospodarowania przestrzennego.
4		Utrzymywanie nawierzchni drogowej w dobrym stanie technicznym.
5		Stosowanie nowoczesnych nawierzchni o zredukowanej hałaśliwości ¹ w przypadku remontów i przebudów odcinków drogowych.
6		Stosowanie zieleni izolacyjnej w pasie drogowym.
7		Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na obszarach zabudowanych objętych Programem.

W następnych tabelach zestawiono zadania Aktualizacji Programu dla analizowanych odcinków dróg krajowych na terenie województwa warmińsko-mazurskiego, zgodnie z opisaną metodyką.

¹ Zob. rozdział 3.4.

Tabela 4. Zadania główne Aktualizacji dla dróg krajowych w latach 2020-2024

Nr	Numer drogi krajowej	Odcinek	Zadanie	Jednostka odpowiedzialna	Koszt realizacji [zł]
1	15	SAMPŁAWA-LUBAWA	Ograniczenie prędkości ruchu w ciągu całej doby do 40 km/h na całym odcinku	GDDKiA	5 tys.
2	16	IŁAWA/PRZEJŚCIE/	Ograniczenie prędkości ruchu w ciągu całej doby do: – 40 km/h od km 68+300 do km 68+660 – 40 km/h od km 70+630 do km 74+000	GDDKiA	10 tys.
3	16	OSTRÓDA/PRZEJŚCIE/	Ograniczenie prędkości ruchu w ciągu całej doby do 40 km/h od km 101+250 do km 103+850	GDDKiA	5 tys.
4	16c	WĘŻEŁ BISKUPIEC-MRĄGOWO	Ograniczenie prędkości ruchu w ciągu całej doby do: – 60 km/h od km 188+990 do km 189+300 – 40 km/h od km 192+200 do km 193+000 – 60 km/h od km 196+700 do km 198+800 – 50 km/h od km 199+300 do km 200+975	GDDKiA	20 tys.
5	16	MRĄGOWO/PRZEJŚCIE/	Ograniczenie prędkości ruchu w ciągu całej doby do 40 km/h od km 205+520 do km 206+400	GDDKiA	5 tys.
6	22	STARE POLE/GR. WOJ./-WĘŻEŁ ELBLĄG PŁD	Ograniczenie prędkości ruchu do 40 km/h w ciągu całej doby na odcinku od km 379+350 do km 381+000	GDDKiA	5 tys.
7	51	BARTOSZYCE/PRZEJŚCIE/	Ograniczenie prędkości ruchu w ciągu całej doby do 40 km/h od km 16+050 do km 17+650	GDDKiA	5 tys.
8	53	SZCZYTNO/PRZEJŚCIE/	Ograniczenie prędkości ruchu w ciągu całej doby do 40 km/h od km 44+500 do km 47+370	GDDKiA	5 tys.
9	54	BRANIEWO/PRZEJŚCIE/	Ograniczenie prędkości ruchu w ciągu całej doby do 40 km/h od km 10+985 do km 11+380	GDDKiA	5 tys.
10	57	SZCZYTNO/PRZEJŚCIE/	Ograniczenie prędkości ruchu w ciągu całej doby do 40 km/h od km 82+952 do km 83+800	GDDKiA	5 tys.
11	58	PISZ/PRZEJŚCIE/	Ograniczenie prędkości ruchu w ciągu całej doby do: – 40 km/h od km 123+056 do km 123+800 – 40 km/h od km 0+000 do km 0+420 – 40 km/h od km 2+550 do km 3+500	GDDKiA	15 tys.

Tabela 5. Pozostałe działania dla dróg krajowych w latach 2020-2024

Nr	Numer drogi krajowej	Nazwa odcinka	Kilometraż początku odcinka	Kilometraż końca odcinka	Zadanie	Jednostka odpowiedzialna	Koszt realizacji [zł]
7	7	WĘZEŁ NOWY DWÓR GD.-ELBLĄG/UL.NOWODWORSKA/	68+346	73+260	Odcinek wyłączony z Programu	-	-
7	7	WĘZEŁ NOWY DWÓR GD.-ELBLĄG/UL.NOWODWORSKA/	73+260	74+692	Odcinek wyłączony z Programu	-	-
7	7	ELBLĄG/UL. NOWODWORSKA/-WĘZEŁ ELBLĄG PŁD	74+692	75+423	Odcinek wyłączony z Programu	-	-
7	7	ELBLĄG/UL. NOWODWORSKA/-WĘZEŁ ELBLĄG PŁD	75+423	78+411	Odcinek wyłączony z Programu	-	-
7	7	WĘZEŁ MAŁDYTY-OSTRÓDA	137+933	141+987	Odcinek wyłączony z Programu	-	-
7	7	WĘZEŁ MAŁDYTY-OSTRÓDA	141+987	145+048	Odcinek wyłączony z Programu	-	-
7	7	OSTRÓDA/OBWODNICA/	145+048	149+775	Odcinek wyłączony z Programu	-	-
7	7	OSTRÓDA/OBWODNICA/	149+775	152+364	Odcinek wyłączony z Programu	-	-
7	7	OSTRÓDA-RYCHNOWO	152+364	154+946	Odcinek wyłączony z Programu	-	-
7	7	OSTRÓDA-RYCHNOWO	154+946	159+972	Odcinek wyłączony z Programu	-	-
7	7	OSTRÓDA-RYCHNOWO	159+972	165+710	Odcinek wyłączony z Programu	-	-
7	7	RYCHNOWO-WĘZEŁ OLSZTYNEK ZACHÓD	165+710	169+162	Odcinek wyłączony z Programu	-	-
7	7	RYCHNOWO-WĘZEŁ OLSZTYNEK ZACHÓD	169+162	171+806	Odcinek wyłączony z Programu	-	-
7	7	RYCHNOWO-WĘZEŁ OLSZTYNEK ZACHÓD	171+806	175+240	Odcinek wyłączony z Programu	-	-
7	7	RYCHNOWO-WĘZEŁ OLSZTYNEK ZACHÓD	175+240	175+778	Odcinek wyłączony z Programu	-	-
7	7	WĘZEŁ GRUNWALD-NIDZICA	203+322	204+579	Odcinek wyłączony z Programu	-	-

Nr	Numer drogi krajowej	Nazwa odcinka	Kilometraż początku odcinka	Kilometraż końca odcinka	Zadanie	Jednostka odpowiedzialna	Koszt realizacji [zł]
7	7	NIDZICA-MŁAWA	204+579	207+189	Odcinek wyłączony z Programu	-	-
7	7	NIDZICA-MŁAWA	207+189	209+576	Odcinek wyłączony z Programu	-	-
7	7	NIDZICA-MŁAWA	209+576	213+996	Odcinek wyłączony z Programu	-	-
7	7	NIDZICA-MŁAWA	213+996	218+012	Odcinek wyłączony z Programu	-	-
7	7	NIDZICA-MŁAWA	218+012	223+818	Odcinek wyłączony z Programu	-	-
7j	7j	RYCHNOWO-WĘZEŁ OLSZTYNEK ZACHÓD	0+000	0+389	Odcinek wyłączony z Programu	-	-
7j	7j	RYCHNOWO-WĘZEŁ OLSZTYNEK ZACHÓD	0+389	0+787	Odcinek wyłączony z Programu	-	-
7j	7j	WĘZEŁ GRUNWALD-NIDZICA	25+719	26+095	Odcinek wyłączony z Programu	-	-
S7	S7	WĘZEŁ ELBLĄG PŁD-WĘZEŁ ELBLĄG WSCHÓD	78+411	82+578	Odcinek wyłączony z Programu	-	-
S7	S7	WĘZEŁ MAŁDYTY-OSTRÓDA	134+991	135+371	Odcinek wyłączony z Programu	-	-
S7	S7	WĘZEŁ MAŁDYTY-OSTRÓDA	135+371	136+022	Odcinek wyłączony z Programu	-	-
S7	S7	WĘZEŁ MAŁDYTY-OSTRÓDA	136+022	137+933	Stosowanie zasad ochrony przed hałasem w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia MPZP	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Uwzględnianie wyników map akustycznych, w tym głównie zasięgów wskaźników LDWN i LN w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego w tym map proponowanych kierunków zmian zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia MPZP	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Utrzymywanie nawierzchni drogowej w dobrym stanie technicznym.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Stosowanie nowoczesnych nawierzchni o zredukowanym hałasie w przypadku remontów i przebudów odcinków drogowych.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Stosowanie zieleni izolacyjnej w pasie drogowym.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na obszarach zabudowanych objętych Programem.	Właściwa powiatowa komenda Policji	Finansowanie w ramach zadań własnych
S7g	S7g	WĘZEŁ ELBLĄG WSCHÓD-WĘZEŁ PASŁĘK PŁN	0+000	0+435	Odcinek wyłączony z Programu	-	-
S7g	S7g	WĘZEŁ ELBLĄG WSCHÓD-WĘZEŁ PASŁĘK PŁN	0+435	3+616	Stosowanie zasad ochrony przed hałasem w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia MPZP	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Uwzględnianie wyników map akustycznych, w tym głównie zasięgów wskaźników LDWN i LN w nowotworzonych planach zagospodarowania	Organ właściwy do uchwalenia MPZP	Finansowanie w ramach zadań własnych

Nr	Numer drogi krajowej	Nazwa odcinka	Kilometraż początku odcinka	Kilometraż końca odcinka	Zadanie	Jednostka odpowiedzialna	Koszt realizacji [zł]
					przestrzennego w tym map proponowanych kierunków zmian zagospodarowania przestrzennego.		
					Utrzymywanie nawierzchni drogowej w dobrym stanie technicznym.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Stosowanie nowoczesnych nawierzchni o zredukowanym hałasie w przypadku remontów i przebudów odcinków drogowych.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Stosowanie zieleni izolacyjnej w pasie drogowym.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na obszarach zabudowanych objętych Programem.	Właściwa powiatowa komenda Policji	Finansowanie w ramach zadań własnych
S7g	S7g	WĘZEL ELBLĄG WSCHÓD-WĘZEL PASŁĘK PŁN	3+616	6+147	Odcinek wyłączony z Programu	-	-
S7g	S7g	WĘZEL ELBLĄG WSCHÓD-WĘZEL PASŁĘK PŁN	6+147	9+255	Odcinek wyłączony z Programu	-	-
S7g	S7g	WĘZEL ELBLĄG WSCHÓD-WĘZEL PASŁĘK PŁN	9+255	13+272	Stosowanie zasad ochrony przed hałasem w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia MPZP	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Uwzględnianie wyników map akustycznych, w tym głównie zasięgów wskaźników LDWN i LN w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego w tym map proponowanych kierunków zmian zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia MPZP	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Utrzymywanie nawierzchni drogowej w dobrym stanie technicznym.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Stosowanie nowoczesnych nawierzchni o zredukowanym hałasie w przypadku remontów i przebudów odcinków drogowych.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Stosowanie zieleni izolacyjnej w pasie drogowym.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na obszarach zabudowanych objętych Programem.	Właściwa powiatowa komenda Policji	Finansowanie w ramach zadań własnych
S7g	S7g	WĘZEL PASŁĘK PŁN-WĘZEL MAŁDYTY	13+272	14+974	Odcinek wyłączony z Programu	-	-
S7g	S7g	WĘZEL PASŁĘK PŁN-WĘZEL MAŁDYTY	14+974	18+884	Odcinek wyłączony z Programu	-	-
S7g	S7g	WĘZEL PASŁĘK PŁN-WĘZEL MAŁDYTY	18+884	21+835	Odcinek wyłączony z Programu	-	-
S7g	S7g	WĘZEL PASŁĘK PŁN-WĘZEL MAŁDYTY	21+835	24+610	Odcinek wyłączony z Programu	-	-
S7g	S7g	WĘZEL PASŁĘK PŁN-WĘZEL MAŁDYTY	24+610	27+622	Stosowanie zasad ochrony przed hałasem w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia MPZP	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Uwzględnianie wyników map akustycznych, w tym głównie zasięgów wskaźników LDWN i LN w nowotworzonych planach zagospodarowania	Organ właściwy do uchwalenia MPZP	Finansowanie w ramach zadań własnych

Nr	Numer drogi krajowej	Nazwa odcinka	Kilometraż początku odcinka	Kilometraż końca odcinka	Zadanie	Jednostka odpowiedzialna	Koszt realizacji [zł]
					przestrzennego w tym map proponowanych kierunków zmian zagospodarowania przestrzennego.		
					Utrzymywanie nawierzchni drogowej w dobrym stanie technicznym.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Stosowanie nowoczesnych nawierzchni o zredukowanym hałasie w przypadku remontów i przebudów odcinków drogowych.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Stosowanie zieleni izolacyjnej w pasie drogowym.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na obszarach zabudowanych objętych Programem.	Właściwa powiatowa komenda Policji	Finansowanie w ramach zadań własnych
S7g	S7g	WĘZEŁ PASŁĘK PŁN-WĘZEŁ MAŁDYTY	27+622	30+075	Stosowanie zasad ochrony przed hałasem w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia MPZP	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Uwzględnianie wyników map akustycznych, w tym głównie zasięgów wskaźników LDWN i LN w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego w tym map proponowanych kierunków zmian zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia MPZP	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Utrzymywanie nawierzchni drogowej w dobrym stanie technicznym.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Stosowanie nowoczesnych nawierzchni o zredukowanym hałasie w przypadku remontów i przebudów odcinków drogowych.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Stosowanie zieleni izolacyjnej w pasie drogowym.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na obszarach zabudowanych objętych Programem.	Właściwa powiatowa komenda Policji	Finansowanie w ramach zadań własnych
S7g	S7g	WĘZEŁ PASŁĘK PŁN-WĘZEŁ MAŁDYTY	30+075	35+332	Stosowanie zasad ochrony przed hałasem w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia MPZP	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Uwzględnianie wyników map akustycznych, w tym głównie zasięgów wskaźników LDWN i LN w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego w tym map proponowanych kierunków zmian zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia MPZP	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Utrzymywanie nawierzchni drogowej w dobrym stanie technicznym.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Stosowanie nowoczesnych nawierzchni o zredukowanym hałasie w przypadku remontów i przebudów odcinków drogowych.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Stosowanie zieleni izolacyjnej w pasie drogowym.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na obszarach zabudowanych objętych Programem.	Właściwa powiatowa komenda Policji	Finansowanie w ramach zadań własnych

S7g	S7g	WĘZEŁ MAŁDYTY-OSTRÓDA	35+332	38+795	Stosowanie zasad ochrony przed hałasem w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia MPZP	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Uwzględnianie wyników map akustycznych, w tym głównie zasięgów wskaźników LDWN i LN w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego w tym map proponowanych kierunków zmian zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia MPZP	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Utrzymywanie nawierzchni drogowej w dobrym stanie technicznym.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Stosowanie nowoczesnych nawierzchni o zredukowanym hałasie w przypadku remontów i przebudów odcinków drogowych.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Stosowanie zieleni izolacyjnej w pasie drogowym.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na obszarach zabudowanych objętych Programem.	Właściwa powiatowa komenda Policji	Finansowanie w ramach zadań własnych
S7g	S7g	WĘZEŁ MAŁDYTY-OSTRÓDA	38+795	42+231	Odcinek wyłączony z Programu	-	-
S7g	S7g	WĘZEŁ MAŁDYTY-OSTRÓDA	42+231	44+462	Odcinek wyłączony z Programu	-	-
S7g	S7g	WĘZEŁ MAŁDYTY-OSTRÓDA	44+462	48+359	Stosowanie zasad ochrony przed hałasem w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia MPZP	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Uwzględnianie wyników map akustycznych, w tym głównie zasięgów wskaźników LDWN i LN w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego w tym map proponowanych kierunków zmian zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia MPZP	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Utrzymywanie nawierzchni drogowej w dobrym stanie technicznym.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Stosowanie nowoczesnych nawierzchni o zredukowanym hałasie w przypadku remontów i przebudów odcinków drogowych.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Stosowanie zieleni izolacyjnej w pasie drogowym.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na obszarach zabudowanych objętych Programem.	Właściwa powiatowa komenda Policji	Finansowanie w ramach zadań własnych
S7g	S7g	WĘZEŁ MAŁDYTY-OSTRÓDA	48+359	50+726	Odcinek wyłączony z Programu	-	-
S7j	S7j	RYCHNOWO-WĘZEŁ OLSZTYNEK ZACHÓD	0+787	1+734	Odcinek wyłączony z Programu	-	-
S7j	S7j	WĘZEŁ OLSZTYNEK ZACHÓD- WĘZEŁ GRUNWALD	1+734	3+694	Stosowanie zasad ochrony przed hałasem w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia MPZP	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Uwzględnianie wyników map akustycznych, w tym głównie zasięgów wskaźników LDWN i LN w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego w tym map proponowanych kierunków zmian zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia MPZP	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Utrzymywanie nawierzchni drogowej w dobrym stanie technicznym.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Stosowanie nowoczesnych nawierzchni o zredukowanym hałasie w przypadku remontów i przebudów odcinków drogowych.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Stosowanie zieleni izolacyjnej w pasie drogowym.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na obszarach zabudowanych objętych Programem.	Właściwa powiatowa komenda Policji	Finansowanie w ramach zadań własnych
S7j	S7j	WĘZEŁ OLSZTYNEK ZACHÓD- WĘZEŁ GRUNWALD	3+694	7+558	Stosowanie zasad ochrony przed hałasem w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia MPZP	Finansowanie w ramach zadań własnych

					Uwzględnianie wyników map akustycznych, w tym głównie zasięgów wskaźników LDWN i LN w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego w tym map proponowanych kierunków zmian zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia MPZP	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Utrzymywanie nawierzchni drogowej w dobrym stanie technicznym.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Stosowanie nowoczesnych nawierzchni o zredukowanym hałasie w przypadku remontów i przebudów odcinków drogowych.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Stosowanie zieleni izolacyjnej w pasie drogowym.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na obszarach zabudowanych objętych Programem.	Właściwa powiatowa komenda Policji	Finansowanie w ramach zadań własnych
S7j	S7j	WĘZEŁ GRUNWALD-NIDZICA	7+558	11+960	Stosowanie zasad ochrony przed hałasem w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia MPZP	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Uwzględnianie wyników map akustycznych, w tym głównie zasięgów wskaźników LDWN i LN w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego w tym map proponowanych kierunków zmian zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia MPZP	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Utrzymywanie nawierzchni drogowej w dobrym stanie technicznym.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Stosowanie nowoczesnych nawierzchni o zredukowanym hałasie w przypadku remontów i przebudów odcinków drogowych.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Stosowanie zieleni izolacyjnej w pasie drogowym.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na obszarach zabudowanych objętych Programem.	Właściwa powiatowa komenda Policji	Finansowanie w ramach zadań własnych
S7j	S7j	WĘZEŁ GRUNWALD-NIDZICA	11+960	14+575	Stosowanie zasad ochrony przed hałasem w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia MPZP	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Uwzględnianie wyników map akustycznych, w tym głównie zasięgów wskaźników LDWN i LN w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego w tym map proponowanych kierunków zmian zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia MPZP	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Utrzymywanie nawierzchni drogowej w dobrym stanie technicznym.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Stosowanie nowoczesnych nawierzchni o zredukowanym hałasie w przypadku remontów i przebudów odcinków drogowych.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Stosowanie zieleni izolacyjnej w pasie drogowym.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na obszarach zabudowanych objętych Programem.	Właściwa powiatowa komenda Policji	Finansowanie w ramach zadań własnych
S7j	S7j	WĘZEŁ GRUNWALD-NIDZICA	17+554	22+352	Odcinek wyłączony z Programu	-	-
S7j	S7j	WĘZEŁ GRUNWALD-NIDZICA	22+352	25+719	Odcinek wyłączony z Programu	-	-
15	15	NOWE MIASTO LUB./PRZEJŚCIE/	321+673	323+783	Stosowanie zasad ochrony przed hałasem w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia MPZP	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Uwzględnianie wyników map akustycznych, w tym głównie zasięgów wskaźników LDWN i LN w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego w tym map proponowanych kierunków zmian zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia MPZP	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Utrzymywanie nawierzchni drogowej w dobrym stanie technicznym.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych

					Stosowanie nowoczesnych nawierzchni o zredukowanym hałasie w przypadku remontów i przebudów odcinków drogowych.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Stosowanie zieleni izolacyjnej w pasie drogowym.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na obszarach zabudowanych objętych Programem.	Właściwa powiatowa komenda Policji	Finansowanie w ramach zadań własnych
15	15	NOWE MIASTO LUB./PRZEJŚCIE/	323+783	324+462	Stosowanie zasad ochrony przed hałasem w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia MPZP	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Uwzględnianie wyników map akustycznych, w tym głównie zasięgów wskaźników LDWN i LN w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego w tym map proponowanych kierunków zmian zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia MPZP	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Utrzymywanie nawierzchni drogowej w dobrym stanie technicznym.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Stosowanie nowoczesnych nawierzchni o zredukowanym hałasie w przypadku remontów i przebudów odcinków drogowych.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Stosowanie zieleni izolacyjnej w pasie drogowym.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na obszarach zabudowanych objętych Programem.	Właściwa powiatowa komenda Policji	Finansowanie w ramach zadań własnych
15	15	SAMPŁAWA-LUBAWA	335+496	338+936	Stosowanie zasad ochrony przed hałasem w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia MPZP	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Uwzględnianie wyników map akustycznych, w tym głównie zasięgów wskaźników LDWN i LN w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego w tym map proponowanych kierunków zmian zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia MPZP	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Utrzymywanie nawierzchni drogowej w dobrym stanie technicznym.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Stosowanie nowoczesnych nawierzchni o zredukowanym hałasie w przypadku remontów i przebudów odcinków drogowych.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Stosowanie zieleni izolacyjnej w pasie drogowym.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na obszarach zabudowanych objętych Programem.	Właściwa powiatowa komenda Policji	Finansowanie w ramach zadań własnych
16	16	IŁAWA/PRZEJŚCIE/	67+621	69+875	Stosowanie zasad ochrony przed hałasem w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia MPZP	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Uwzględnianie wyników map akustycznych, w tym głównie zasięgów wskaźników LDWN i LN w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego w tym map proponowanych kierunków zmian zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia MPZP	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Utrzymywanie nawierzchni drogowej w dobrym stanie technicznym.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Stosowanie nowoczesnych nawierzchni o zredukowanym hałasie w przypadku remontów i przebudów odcinków drogowych.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Stosowanie zieleni izolacyjnej w pasie drogowym.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na obszarach zabudowanych objętych Programem.	Właściwa powiatowa komenda Policji	Finansowanie w ramach zadań własnych
16	16	IŁAWA/PRZEJŚCIE/	69+875	74+249	Stosowanie zasad ochrony przed hałasem w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia MPZP	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Uwzględnianie wyników map akustycznych, w tym głównie zasięgów wskaźników LDWN i LN w nowotworzonych planach zagospodarowania	Organ właściwy do uchwalenia MPZP	Finansowanie w ramach zadań własnych

					przestrzennego w tym map proponowanych kierunków zmian zagospodarowania przestrzennego.		
					Utrzymywanie nawierzchni drogowej w dobrym stanie technicznym.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Stosowanie nowoczesnych nawierzchni o zredukowanym hałasie w przypadku remontów i przebudów odcinków drogowych.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Stosowanie zieleni izolacyjnej w pasie drogowym.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na obszarach zabudowanych objętych Programem.	Właściwa powiatowa komenda Policji	Finansowanie w ramach zadań własnych
16	16	OSTRÓDA/PRZEJŚCIE/	100+257	105+337	Stosowanie zasad ochrony przed hałasem w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia MPZP	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Uwzględnianie wyników map akustycznych, w tym głównie zasięgów wskaźników LDWN i LN w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego w tym map proponowanych kierunków zmian zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia MPZP	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Utrzymywanie nawierzchni drogowej w dobrym stanie technicznym.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Stosowanie nowoczesnych nawierzchni o zredukowanym hałasie w przypadku remontów i przebudów odcinków drogowych.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Stosowanie zieleni izolacyjnej w pasie drogowym.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na obszarach zabudowanych objętych Programem.	Właściwa powiatowa komenda Policji	Finansowanie w ramach zadań własnych
16	16	OSTRÓDA-GIETRZWAŁD	105+337	110+889	Stosowanie zasad ochrony przed hałasem w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia MPZP	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Uwzględnianie wyników map akustycznych, w tym głównie zasięgów wskaźników LDWN i LN w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego w tym map proponowanych kierunków zmian zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia MPZP	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Utrzymywanie nawierzchni drogowej w dobrym stanie technicznym.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Stosowanie nowoczesnych nawierzchni o zredukowanym hałasie w przypadku remontów i przebudów odcinków drogowych.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Stosowanie zieleni izolacyjnej w pasie drogowym.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na obszarach zabudowanych objętych Programem.	Właściwa powiatowa komenda Policji	Finansowanie w ramach zadań własnych
16	16	OSTRÓDA-GIETRZWAŁD	110+889	114+208	Stosowanie zasad ochrony przed hałasem w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia MPZP	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Uwzględnianie wyników map akustycznych, w tym głównie zasięgów wskaźników LDWN i LN w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego w tym map proponowanych kierunków zmian zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia MPZP	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Utrzymywanie nawierzchni drogowej w dobrym stanie technicznym.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Stosowanie nowoczesnych nawierzchni o zredukowanym hałasie w przypadku remontów i przebudów odcinków drogowych.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Stosowanie zieleni izolacyjnej w pasie drogowym.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na obszarach zabudowanych objętych Programem.	Właściwa powiatowa komenda Policji	Finansowanie w ramach zadań własnych

16	16	OSTRÓDA-GIETRZWAŁD	114+208	115+180	Odcinek wyłączony z Programu	-	-
16	16	OSTRÓDA-GIETRZWAŁD	115+180	120+866	Odcinek wyłączony z Programu	-	-
16	16	OSTRÓDA-GIETRZWAŁD	120+866	124+339	Stosowanie zasad ochrony przed hałasem w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia MPZP	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Uwzględnianie wyników map akustycznych, w tym głównie zasięgów wskaźników LDWN i LN w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego w tym map proponowanych kierunków zmian zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia MPZP	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Utrzymywanie nawierzchni drogowej w dobrym stanie technicznym.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Stosowanie nowoczesnych nawierzchni o zredukowanym hałasie w przypadku remontów i przebudów odcinków drogowych.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Stosowanie zieleni izolacyjnej w pasie drogowym.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na obszarach zabudowanych objętych Programem.	Właściwa powiatowa komenda Policji	Finansowanie w ramach zadań własnych
16	16	GIETRZWAŁD-OLSZTYN	124+339	127+327	Stosowanie zasad ochrony przed hałasem w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia MPZP	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Uwzględnianie wyników map akustycznych, w tym głównie zasięgów wskaźników LDWN i LN w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego w tym map proponowanych kierunków zmian zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia MPZP	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Utrzymywanie nawierzchni drogowej w dobrym stanie technicznym.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Stosowanie nowoczesnych nawierzchni o zredukowanym hałasie w przypadku remontów i przebudów odcinków drogowych.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Stosowanie zieleni izolacyjnej w pasie drogowym.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na obszarach zabudowanych objętych Programem.	Właściwa powiatowa komenda Policji	Finansowanie w ramach zadań własnych
16	16	GIETRZWAŁD-OLSZTYN	127+327	131+282	Odcinek wyłączony z Programu	-	-
16	16	GIETRZWAŁD-OLSZTYN	131+282	134+486	Odcinek wyłączony z Programu	-	-
16	16	GIETRZWAŁD-OLSZTYN	134+486	135+809	Odcinek wyłączony z Programu	-	-
16	16	WĘZEŁ BISKUPIEC-MRĄGOWO	188+990	192+218	Stosowanie zasad ochrony przed hałasem w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia MPZP	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Uwzględnianie wyników map akustycznych, w tym głównie zasięgów wskaźników LDWN i LN w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego w tym map proponowanych kierunków zmian zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia MPZP	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Utrzymywanie nawierzchni drogowej w dobrym stanie technicznym.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Stosowanie nowoczesnych nawierzchni o zredukowanym hałasie w przypadku remontów i przebudów odcinków drogowych.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Stosowanie zieleni izolacyjnej w pasie drogowym.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na obszarach zabudowanych objętych Programem.	Właściwa powiatowa komenda Policji	Finansowanie w ramach zadań własnych

16	16	WĘZEŁ BISKUPIEC-MRĄGOWO	192+218	196+119	Stosowanie zasad ochrony przed hałasem w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia MPZP	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Uwzględnianie wyników map akustycznych, w tym głównie zasięgów wskaźników LDWN i LN w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego w tym map proponowanych kierunków zmian zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia MPZP	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Utrzymywanie nawierzchni drogowej w dobrym stanie technicznym.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Stosowanie nowoczesnych nawierzchni o zredukowanym hałasie w przypadku remontów i przebudów odcinków drogowych.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Stosowanie zieleni izolacyjnej w pasie drogowym.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na obszarach zabudowanych objętych Programem.	Właściwa powiatowa komenda Policji	Finansowanie w ramach zadań własnych
16	16	WĘZEŁ BISKUPIEC-MRĄGOWO	196+119	199+112	Stosowanie zasad ochrony przed hałasem w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia MPZP	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Uwzględnianie wyników map akustycznych, w tym głównie zasięgów wskaźników LDWN i LN w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego w tym map proponowanych kierunków zmian zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia MPZP	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Utrzymywanie nawierzchni drogowej w dobrym stanie technicznym.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Stosowanie nowoczesnych nawierzchni o zredukowanym hałasie w przypadku remontów i przebudów odcinków drogowych.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Stosowanie zieleni izolacyjnej w pasie drogowym.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na obszarach zabudowanych objętych Programem.	Właściwa powiatowa komenda Policji	Finansowanie w ramach zadań własnych
16	16	WĘZEŁ BISKUPIEC-MRĄGOWO	199+112	202+298	Stosowanie zasad ochrony przed hałasem w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia MPZP	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Uwzględnianie wyników map akustycznych, w tym głównie zasięgów wskaźników LDWN i LN w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego w tym map proponowanych kierunków zmian zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia MPZP	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Utrzymywanie nawierzchni drogowej w dobrym stanie technicznym.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Stosowanie nowoczesnych nawierzchni o zredukowanym hałasie w przypadku remontów i przebudów odcinków drogowych.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Stosowanie zieleni izolacyjnej w pasie drogowym.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na obszarach zabudowanych objętych Programem.	Właściwa powiatowa komenda Policji	Finansowanie w ramach zadań własnych
16	16	MRĄGOWO/PRZEJŚCIE/	202+298	204+022	Stosowanie zasad ochrony przed hałasem w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia MPZP	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Uwzględnianie wyników map akustycznych, w tym głównie zasięgów wskaźników LDWN i LN w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego w tym map proponowanych kierunków zmian zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia MPZP	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Utrzymywanie nawierzchni drogowej w dobrym stanie technicznym.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Stosowanie nowoczesnych nawierzchni o zredukowanym hałasie w przypadku remontów i przebudów odcinków drogowych.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych

					Stosowanie zieleni izolacyjnej w pasie drogowym.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na obszarach zabudowanych objętych Programem.	Właściwa powiatowa komenda Policji	Finansowanie w ramach zadań własnych
16	16	MRĄGOWO/PRZEJŚCIE/	204+022	206+631	Stosowanie zasad ochrony przed hałasem w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia MPZP	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Uwzględnianie wyników map akustycznych, w tym głównie zasięgów wskaźników LDWN i LN w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego w tym map proponowanych kierunków zmian zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia MPZP	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Utrzymywanie nawierzchni drogowej w dobrym stanie technicznym.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Stosowanie nowoczesnych nawierzchni o zredukowanym hałasie w przypadku remontów i przebudów odcinków drogowych.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Stosowanie zieleni izolacyjnej w pasie drogowym.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na obszarach zabudowanych objętych Programem.	Właściwa powiatowa komenda Policji	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Stosowanie zasad ochrony przed hałasem w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia MPZP	Finansowanie w ramach zadań własnych
16c	16c	OLSZTYN-WĘZEŁ BARCZEWO	0+000	2+548	Uwzględnianie wyników map akustycznych, w tym głównie zasięgów wskaźników LDWN i LN w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego w tym map proponowanych kierunków zmian zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia MPZP	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Utrzymywanie nawierzchni drogowej w dobrym stanie technicznym.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Stosowanie nowoczesnych nawierzchni o zredukowanym hałasie w przypadku remontów i przebudów odcinków drogowych.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Stosowanie zieleni izolacyjnej w pasie drogowym.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na obszarach zabudowanych objętych Programem.	Właściwa powiatowa komenda Policji	Finansowanie w ramach zadań własnych
16c	16c	OLSZTYN-WĘZEŁ BARCZEWO	2+548	3+901	Odcinek wyłączony z Programu	-	-
16c	16c	OLSZTYN-WĘZEŁ BARCZEWO	3+901	5+328	Stosowanie zasad ochrony przed hałasem w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia MPZP	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Uwzględnianie wyników map akustycznych, w tym głównie zasięgów wskaźników LDWN i LN w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego w tym map proponowanych kierunków zmian zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia MPZP	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Utrzymywanie nawierzchni drogowej w dobrym stanie technicznym.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Stosowanie nowoczesnych nawierzchni o zredukowanym hałasie w przypadku remontów i przebudów odcinków drogowych.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Stosowanie zieleni izolacyjnej w pasie drogowym.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na obszarach zabudowanych objętych Programem.	Właściwa powiatowa komenda Policji	Finansowanie w ramach zadań własnych
16c	16c	OLSZTYN-WĘZEŁ BARCZEWO	5+328	10+046	Stosowanie zasad ochrony przed hałasem w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia MPZP	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Uwzględnianie wyników map akustycznych, w tym głównie zasięgów wskaźników LDWN i LN w nowotworzonych planach zagospodarowania	Organ właściwy do uchwalenia MPZP	Finansowanie w ramach zadań własnych

					przestrzennego w tym map proponowanych kierunków zmian zagospodarowania przestrzennego.		
					Utrzymywanie nawierzchni drogowej w dobrym stanie technicznym.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Stosowanie nowoczesnych nawierzchni o zredukowanym hałasie w przypadku remontów i przebudów odcinków drogowych.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Stosowanie zieleni izolacyjnej w pasie drogowym.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na obszarach zabudowanych objętych Programem.	Właściwa powiatowa komenda Policji	Finansowanie w ramach zadań własnych
16c	16c	OLSZTYN-WĘZEL BARCZEWO	10+046	11+707	Stosowanie zasad ochrony przed hałasem w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia MPZP	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Uwzględnianie wyników map akustycznych, w tym głównie zasięgów wskaźników LDWN i LN w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego w tym map proponowanych kierunków zmian zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia MPZP	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Utrzymywanie nawierzchni drogowej w dobrym stanie technicznym.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Stosowanie nowoczesnych nawierzchni o zredukowanym hałasie w przypadku remontów i przebudów odcinków drogowych.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Stosowanie zieleni izolacyjnej w pasie drogowym.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na obszarach zabudowanych objętych Programem.	Właściwa powiatowa komenda Policji	Finansowanie w ramach zadań własnych
16c	16c	WĘZEL BARCZEWO-WĘZEL BISKUPIEC	11+707	16+229	Stosowanie zasad ochrony przed hałasem w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia MPZP	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Uwzględnianie wyników map akustycznych, w tym głównie zasięgów wskaźników LDWN i LN w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego w tym map proponowanych kierunków zmian zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia MPZP	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Utrzymywanie nawierzchni drogowej w dobrym stanie technicznym.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Stosowanie nowoczesnych nawierzchni o zredukowanym hałasie w przypadku remontów i przebudów odcinków drogowych.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Stosowanie zieleni izolacyjnej w pasie drogowym.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na obszarach zabudowanych objętych Programem.	Właściwa powiatowa komenda Policji	Finansowanie w ramach zadań własnych
16c	16c	WĘZEL BARCZEWO-WĘZEL BISKUPIEC	16+229	19+134	Odcinek wyłączony z Programu	-	-
16c	16c	WĘZEL BARCZEWO-WĘZEL BISKUPIEC	19+134	20+489	Odcinek wyłączony z Programu	-	-
16c	16c	WĘZEL BARCZEWO-WĘZEL BISKUPIEC	20+489	21+089	Odcinek wyłączony z Programu	-	-
16c	16c	WĘZEL BARCZEWO-WĘZEL BISKUPIEC	21+089	25+403	Odcinek wyłączony z Programu	-	-

16c	16c	WĘZEL BARCZEWO-WĘZEL BISKUPIEC	25+403	29+829	Odcinek wyłączony z Programu	-	-
16c	16c	WĘZEL BARCZEWO-WĘZEL BISKUPIEC	29+829	31+017	Odcinek wyłączony z Programu	-	-
16c	16c	WĘZEL BISKUPIEC-MRĄGOWO	31+017	31+832	Odcinek wyłączony z Programu	-	-
16c	16c	WĘZEL BISKUPIEC-MRĄGOWO	31+832	34+564	Odcinek wyłączony z Programu	-	-
16c	16c	WĘZEL BISKUPIEC-MRĄGOWO	34+564	38+062	Odcinek wyłączony z Programu	-	-
16c	16c	WĘZEL BISKUPIEC-MRĄGOWO	38+062	39+992	Odcinek wyłączony z Programu	-	-
22	22	STARE POLE/GR. WOJ./-WĘZEL ELBLĄG PŁD	372+234	372+857	Odcinek wyłączony z Programu	-	-
22	22	STARE POLE/GR. WOJ./-WĘZEL ELBLĄG PŁD	372+857	376+811	Odcinek wyłączony z Programu	-	-
22	22	STARE POLE/GR. WOJ./-WĘZEL ELBLĄG PŁD	376+811	382+805	Stosowanie zasad ochrony przed hałasem w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia MPZP	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Uwzględnianie wyników map akustycznych, w tym głównie zasięgów wskaźników LDWN i LN w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego w tym map proponowanych kierunków zmian zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia MPZP	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Utrzymywanie nawierzchni drogowej w dobrym stanie technicznym.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Stosowanie nowoczesnych nawierzchni o zredukowanym hałasie w przypadku remontów i przebudów odcinków drogowych.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Stosowanie zieleni izolacyjnej w pasie drogowym.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
22	22	STARE POLE/GR. WOJ./-WĘZEL ELBLĄG PŁD	382+805	386+874	Odcinek wyłączony z Programu	-	-
51	51	BARTOSZYCE/PRZEJŚCIE/	15+881	16+249	Stosowanie zasad ochrony przed hałasem w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia MPZP	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Uwzględnianie wyników map akustycznych, w tym głównie zasięgów wskaźników LDWN i LN w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego w tym map proponowanych kierunków zmian zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia MPZP	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Utrzymywanie nawierzchni drogowej w dobrym stanie technicznym.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Stosowanie nowoczesnych nawierzchni o zredukowanym hałasie w przypadku remontów i przebudów odcinków drogowych.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych

					Stosowanie zieleni izolacyjnej w pasie drogowym.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na obszarach zabudowanych objętych Programem.	Właściwa powiatowa komenda Policji	Finansowanie w ramach zadań własnych
51	51	BARTOSZYCE/PRZEJŚCIE/	16+249	17+140	Stosowanie zasad ochrony przed hałasem w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia MPZP	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Uwzględnianie wyników map akustycznych, w tym głównie zasięgów wskaźników LDWN i LN w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego w tym map proponowanych kierunków zmian zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia MPZP	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Utrzymywanie nawierzchni drogowej w dobrym stanie technicznym.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Stosowanie nowoczesnych nawierzchni o zredukowanym hałasie w przypadku remontów i przebudów odcinków drogowych.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Stosowanie zieleni izolacyjnej w pasie drogowym.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na obszarach zabudowanych objętych Programem.	Właściwa powiatowa komenda Policji	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Stosowanie zasad ochrony przed hałasem w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia MPZP	Finansowanie w ramach zadań własnych
51	51	BARTOSZYCE-SZWARUNKI	17+140	20+880	Uwzględnianie wyników map akustycznych, w tym głównie zasięgów wskaźników LDWN i LN w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego w tym map proponowanych kierunków zmian zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia MPZP	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Utrzymywanie nawierzchni drogowej w dobrym stanie technicznym.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Stosowanie nowoczesnych nawierzchni o zredukowanym hałasie w przypadku remontów i przebudów odcinków drogowych.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Stosowanie zieleni izolacyjnej w pasie drogowym.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na obszarach zabudowanych objętych Programem.	Właściwa powiatowa komenda Policji	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Stosowanie zasad ochrony przed hałasem w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia MPZP	Finansowanie w ramach zadań własnych
51	51	LIDZBARK WARM./PRZEJŚCIE/	39+755	41+023	Odcinek wyłączony z Programu	-	-
51	51	DOBRE MIASTO/PRZEJŚCIE/	61+964	62+283	Odcinek wyłączony z Programu	-	-
51	51	DOBRE MIASTO/PRZEJŚCIE/	62+283	62+609	Odcinek wyłączony z Programu	-	-
51	51	DOBRE MIASTO/PRZEJŚCIE/	62+609	62+956	Odcinek wyłączony z Programu	-	-
51	51	DOBRE MIASTO-OLSZTYN	62+956	65+752	Odcinek wyłączony z Programu	-	-
51	51	DOBRE MIASTO-OLSZTYN	65+752	67+881	Odcinek wyłączony z Programu	-	-
51	51	DOBRE MIASTO-OLSZTYN	76+927	77+839	Odcinek wyłączony z Programu	-	-
51	51	DOBRE MIASTO-OLSZTYN	77+839	81+687	Odcinek wyłączony z Programu	-	-
51	51	DOBRE MIASTO-OLSZTYN	81+687	83+184	Odcinek wyłączony z Programu	-	-
51	51	OLSZTYN-STAWIGUDA	91+928	93+141	Odcinek wyłączony z Programu	-	-

51	51	OLSZTYN-STAWIGUDA	93+141	97+953	Odcinek wyłączony z Programu	-	-
51	51	OLSZTYN-STAWIGUDA	97+953	102+617	Odcinek wyłączony z Programu	-	-
51	51	STAWIGUDA-WĘZEŁ OLSZTYNEK WSCHÓD	102+617	105+445	Odcinek wyłączony z Programu	-	-
51	51	STAWIGUDA-WĘZEŁ OLSZTYNEK WSCHÓD	105+445	108+864	Odcinek wyłączony z Programu	-	-
51	51	STAWIGUDA-WĘZEŁ OLSZTYNEK WSCHÓD	108+864	110+104	Odcinek wyłączony z Programu	-	-
51a	51a	DOBRE MIASTO-OLSZTYN	0+000	1+414	Odcinek wyłączony z Programu	-	-
51a	51a	DOBRE MIASTO-OLSZTYN	1+414	2+036	Odcinek wyłączony z Programu	-	-
51a	51a	DOBRE MIASTO-OLSZTYN	2+036	2+868	Odcinek wyłączony z Programu	-	-
51a	51a	DOBRE MIASTO-OLSZTYN	2+868	5+667	Odcinek wyłączony z Programu	-	-
51a	51a	DOBRE MIASTO-OLSZTYN	5+667	6+480	Odcinek wyłączony z Programu	-	-
51a	51a	DOBRE MIASTO-OLSZTYN	6+480	7+237	Stosowanie zasad ochrony przed hałasem w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia MPZP	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Uwzględnianie wyników map akustycznych, w tym głównie zasięgów wskaźników LDWN i LN w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego w tym map proponowanych kierunków zmian zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia MPZP	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Utrzymywanie nawierzchni drogowej w dobrym stanie technicznym.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Stosowanie nowoczesnych nawierzchni o zredukowanym hałasie w przypadku remontów i przebudów odcinków drogowych.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Stosowanie zieleni izolacyjnej w pasie drogowym.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na obszarach zabudowanych objętych Programem.	Właściwa powiatowa komenda Policji	Finansowanie w ramach zadań własnych
51a	51a	DOBRE MIASTO-OLSZTYN	7+237	8+900	Odcinek wyłączony z Programu	-	-
51b	51b	STAWIGUDA-WĘZEŁ OLSZTYNEK WSCHÓD	0+000	0+117	Odcinek wyłączony z Programu	-	-
53	53	SZCZYTNO/PRZEJŚCIE/	43+164	45+408	Stosowanie zasad ochrony przed hałasem w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia MPZP	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Uwzględnianie wyników map akustycznych, w tym głównie zasięgów wskaźników LDWN i LN w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego w tym map proponowanych kierunków zmian zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia MPZP	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Utrzymywanie nawierzchni drogowej w dobrym stanie technicznym.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Stosowanie nowoczesnych nawierzchni o zredukowanym hałasie w przypadku remontów i przebudów odcinków drogowych.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych

					Stosowanie zieleni izolacyjnej w pasie drogowym.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na obszarach zabudowanych objętych Programem.	Właściwa powiatowa komenda Policji	Finansowanie w ramach zadań własnych
53	53	SZCZYTNO/PRZEJŚCIE/	45+408	45+738	Stosowanie zasad ochrony przed hałasem w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia MPZP	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Uwzględnianie wyników map akustycznych, w tym głównie zasięgów wskaźników LDWN i LN w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego w tym map proponowanych kierunków zmian zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia MPZP	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Utrzymywanie nawierzchni drogowej w dobrym stanie technicznym.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Stosowanie nowoczesnych nawierzchni o zredukowanym hałasie w przypadku remontów i przebudów odcinków drogowych.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Stosowanie zieleni izolacyjnej w pasie drogowym.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na obszarach zabudowanych objętych Programem.	Właściwa powiatowa komenda Policji	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Stosowanie zasad ochrony przed hałasem w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia MPZP	Finansowanie w ramach zadań własnych
53	53	SZCZYTNO/PRZEJŚCIE/	45+738	48+300	Uwzględnianie wyników map akustycznych, w tym głównie zasięgów wskaźników LDWN i LN w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego w tym map proponowanych kierunków zmian zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia MPZP	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Utrzymywanie nawierzchni drogowej w dobrym stanie technicznym.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Stosowanie nowoczesnych nawierzchni o zredukowanym hałasie w przypadku remontów i przebudów odcinków drogowych.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Stosowanie zieleni izolacyjnej w pasie drogowym.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na obszarach zabudowanych objętych Programem.	Właściwa powiatowa komenda Policji	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Stosowanie zasad ochrony przed hałasem w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia MPZP	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Uwzględnianie wyników map akustycznych, w tym głównie zasięgów wskaźników LDWN i LN w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego w tym map proponowanych kierunków zmian zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia MPZP	Finansowanie w ramach zadań własnych
54	54	BRANIEWO/PRZEJŚCIE/	10+585	11+380	Utrzymywanie nawierzchni drogowej w dobrym stanie technicznym.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Stosowanie nowoczesnych nawierzchni o zredukowanym hałasie w przypadku remontów i przebudów odcinków drogowych.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Stosowanie zieleni izolacyjnej w pasie drogowym.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na obszarach zabudowanych objętych Programem.	Właściwa powiatowa komenda Policji	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Stosowanie zasad ochrony przed hałasem w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia MPZP	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Uwzględnianie wyników map akustycznych, w tym głównie zasięgów wskaźników LDWN i LN w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego w tym map proponowanych kierunków zmian zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia MPZP	Finansowanie w ramach zadań własnych
57	57	SZCZYTNO/PRZEJŚCIE/	81+904	82+952	Stosowanie zasad ochrony przed hałasem w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia MPZP	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Uwzględnianie wyników map akustycznych, w tym głównie zasięgów wskaźników LDWN i LN w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego w tym map proponowanych kierunków zmian zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia MPZP	Finansowanie w ramach zadań własnych

					Utrzymywanie nawierzchni drogowej w dobrym stanie technicznym.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Stosowanie nowoczesnych nawierzchni o zredukowanym hałasie w przypadku remontów i przebudów odcinków drogowych.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Stosowanie zieleni izolacyjnej w pasie drogowym.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na obszarach zabudowanych objętych Programem.	Właściwa powiatowa komenda Policji	Finansowanie w ramach zadań własnych
57	57	SZCZYTNO/PRZEJŚCIE/	82+952	84+900	Stosowanie zasad ochrony przed hałasem w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia MPZP	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Uwzględnianie wyników map akustycznych, w tym głównie zasięgów wskaźników LDWN i LN w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego w tym map proponowanych kierunków zmian zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia MPZP	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Utrzymywanie nawierzchni drogowej w dobrym stanie technicznym.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Stosowanie nowoczesnych nawierzchni o zredukowanym hałasie w przypadku remontów i przebudów odcinków drogowych.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Stosowanie zieleni izolacyjnej w pasie drogowym.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na obszarach zabudowanych objętych Programem.	Właściwa powiatowa komenda Policji	Finansowanie w ramach zadań własnych
58	58	PISZ/PRZEJŚCIE/	123+056	126+084	Stosowanie zasad ochrony przed hałasem w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia MPZP	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Uwzględnianie wyników map akustycznych, w tym głównie zasięgów wskaźników LDWN i LN w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego w tym map proponowanych kierunków zmian zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia MPZP	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Utrzymywanie nawierzchni drogowej w dobrym stanie technicznym.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Stosowanie nowoczesnych nawierzchni o zredukowanym hałasie w przypadku remontów i przebudów odcinków drogowych.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Stosowanie zieleni izolacyjnej w pasie drogowym.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na obszarach zabudowanych objętych Programem.	Właściwa powiatowa komenda Policji	Finansowanie w ramach zadań własnych
58b	58b	PISZ/PRZEJŚCIE/	0+000	0+812	Stosowanie zasad ochrony przed hałasem w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia MPZP	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Uwzględnianie wyników map akustycznych, w tym głównie zasięgów wskaźników LDWN i LN w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego w tym map proponowanych kierunków zmian zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia MPZP	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Utrzymywanie nawierzchni drogowej w dobrym stanie technicznym.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Stosowanie nowoczesnych nawierzchni o zredukowanym hałasie w przypadku remontów i przebudów odcinków drogowych.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Stosowanie zieleni izolacyjnej w pasie drogowym.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na obszarach zabudowanych objętych Programem.	Właściwa powiatowa komenda Policji	Finansowanie w ramach zadań własnych
58b	58b	PISZ/PRZEJŚCIE/	0+812	2+565	Stosowanie zasad ochrony przed hałasem w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia MPZP	Finansowanie w ramach zadań własnych

					Uwzględnianie wyników map akustycznych, w tym głównie zasięgów wskaźników LDWN i LN w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego w tym map proponowanych kierunków zmian zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia MPZP	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Utrzymywanie nawierzchni drogowej w dobrym stanie technicznym.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Stosowanie nowoczesnych nawierzchni o zredukowanym hałasie w przypadku remontów i przebudów odcinków drogowych.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Stosowanie zieleni izolacyjnej w pasie drogowym.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na obszarach zabudowanych objętych Programem.	Właściwa powiatowa komenda Policji	Finansowanie w ramach zadań własnych
58b	58b	PISZ/PRZEJŚCIE/	2+565	3+659	Stosowanie zasad ochrony przed hałasem w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia MPZP	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Uwzględnianie wyników map akustycznych, w tym głównie zasięgów wskaźników LDWN i LN w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego w tym map proponowanych kierunków zmian zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia MPZP	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Utrzymywanie nawierzchni drogowej w dobrym stanie technicznym.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Stosowanie nowoczesnych nawierzchni o zredukowanym hałasie w przypadku remontów i przebudów odcinków drogowych.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Stosowanie zieleni izolacyjnej w pasie drogowym.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na obszarach zabudowanych objętych Programem.	Właściwa powiatowa komenda Policji	Finansowanie w ramach zadań własnych
59	59	GIŻYCKO/OBWODNICA/	0+000	3+746	Stosowanie zasad ochrony przed hałasem w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia MPZP	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Uwzględnianie wyników map akustycznych, w tym głównie zasięgów wskaźników LDWN i LN w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego w tym map proponowanych kierunków zmian zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia MPZP	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Utrzymywanie nawierzchni drogowej w dobrym stanie technicznym.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Stosowanie nowoczesnych nawierzchni o zredukowanym hałasie w przypadku remontów i przebudów odcinków drogowych.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Stosowanie zieleni izolacyjnej w pasie drogowym.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na obszarach zabudowanych objętych Programem.	Właściwa powiatowa komenda Policji	Finansowanie w ramach zadań własnych
65	65	EŁK-GRAJEWO	71+106	71+222	Odcinek wyłączony z Programu	-	-
65	65	EŁK-GRAJEWO	71+222	74+620	Stosowanie zasad ochrony przed hałasem w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia MPZP	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Uwzględnianie wyników map akustycznych, w tym głównie zasięgów wskaźników LDWN i LN w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego w tym map proponowanych kierunków zmian zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia MPZP	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Utrzymywanie nawierzchni drogowej w dobrym stanie technicznym.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Stosowanie nowoczesnych nawierzchni o zredukowanym hałasie w przypadku remontów i przebudów odcinków drogowych.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych

					Stosowanie zieleni izolacyjnej w pasie drogowym.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na obszarach zabudowanych objętych Programem.	Właściwa powiatowa komenda Policji	Finansowanie w ramach zadań własnych
65	65	EŁK-GRAJEWO	74+620	77+517	Stosowanie zasad ochrony przed hałasem w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia MPZP	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Uwzględnianie wyników map akustycznych, w tym głównie zasięgów wskaźników LDWN i LN w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego w tym map proponowanych kierunków zmian zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia MPZP	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Utrzymywanie nawierzchni drogowej w dobrym stanie technicznym.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Stosowanie nowoczesnych nawierzchni o zredukowanym hałasie w przypadku remontów i przebudów odcinków drogowych.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Stosowanie zieleni izolacyjnej w pasie drogowym.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na obszarach zabudowanych objętych Programem.	Właściwa powiatowa komenda Policji	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Stosowanie zasad ochrony przed hałasem w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia MPZP	Finansowanie w ramach zadań własnych
65	65	EŁK-GRAJEWO	77+517	81+773	Uwzględnianie wyników map akustycznych, w tym głównie zasięgów wskaźników LDWN i LN w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego w tym map proponowanych kierunków zmian zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia MPZP	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Utrzymywanie nawierzchni drogowej w dobrym stanie technicznym.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Stosowanie nowoczesnych nawierzchni o zredukowanym hałasie w przypadku remontów i przebudów odcinków drogowych.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Stosowanie zieleni izolacyjnej w pasie drogowym.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na obszarach zabudowanych objętych Programem.	Właściwa powiatowa komenda Policji	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Stosowanie zasad ochrony przed hałasem w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia MPZP	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Uwzględnianie wyników map akustycznych, w tym głównie zasięgów wskaźników LDWN i LN w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego w tym map proponowanych kierunków zmian zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia MPZP	Finansowanie w ramach zadań własnych
65	65	EŁK-GRAJEWO	81+773	84+149	Odcinek wyłączony z Programu	-	-
65	65	EŁK-GRAJEWO	84+149	87+646	Stosowanie zasad ochrony przed hałasem w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia MPZP	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Uwzględnianie wyników map akustycznych, w tym głównie zasięgów wskaźników LDWN i LN w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego w tym map proponowanych kierunków zmian zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia MPZP	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Utrzymywanie nawierzchni drogowej w dobrym stanie technicznym.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Stosowanie nowoczesnych nawierzchni o zredukowanym hałasie w przypadku remontów i przebudów odcinków drogowych.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Stosowanie zieleni izolacyjnej w pasie drogowym.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na obszarach zabudowanych objętych Programem.	Właściwa powiatowa komenda Policji	Finansowanie w ramach zadań własnych
65	65	EŁK-GRAJEWO	87+646	89+792	Odcinek wyłączony z Programu	-	-
65a	65a	EŁK/PRZEJŚCIE/	0+000	3+640	Stosowanie zasad ochrony przed hałasem w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia MPZP	Finansowanie w ramach zadań własnych

					Uwzględnianie wyników map akustycznych, w tym głównie zasięgów wskaźników LDWN i LN w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego w tym map proponowanych kierunków zmian zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia MPZP	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Utrzymywanie nawierzchni drogowej w dobrym stanie technicznym.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Stosowanie nowoczesnych nawierzchni o zredukowanym hałasie w przypadku remontów i przebudów odcinków drogowych.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Stosowanie zieleni izolacyjnej w pasie drogowym.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na obszarach zabudowanych objętych Programem.	Właściwa powiatowa komenda Policji	Finansowanie w ramach zadań własnych
65a	65a	EŁK/PREJŚCIE/	3+640	5+134	Stosowanie zasad ochrony przed hałasem w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia MPZP	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Uwzględnianie wyników map akustycznych, w tym głównie zasięgów wskaźników LDWN i LN w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego w tym map proponowanych kierunków zmian zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia MPZP	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Utrzymywanie nawierzchni drogowej w dobrym stanie technicznym.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Stosowanie nowoczesnych nawierzchni o zredukowanym hałasie w przypadku remontów i przebudów odcinków drogowych.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Stosowanie zieleni izolacyjnej w pasie drogowym.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na obszarach zabudowanych objętych Programem.	Właściwa powiatowa komenda Policji	Finansowanie w ramach zadań własnych
S51b	S51b	STAWIGUDA-WĘZEŁ OLSZTYNEK WSCHÓD	0+117	1+090	Odcinek wyłączony z Programu	-	-

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

W niniejszym dokumencie ustalono jeden okres realizacji działań naprawczych, niezależnie od wielkości przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu – okres krótkoterminowy (lata 2020-2024), obowiązujący do następnej, ustawowej aktualizacji Programu.

Do określenia harmonogramu i kolejności realizacji działań naprawczych Aktualizacji Programu należy zastosować 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 6. Termin realizacji poszczególnych zadań Aktualizacji Programu ochrony środowiska przed hałasem

Okres	Zadanie	Lata
Krótkoterminowy	Zadanie główne: 1) Wprowadzenie ograniczenia prędkości ruchu, obowiązującego całą dobę.	2020-2024
	Zadania wspomagające: 1) Stosowanie zasad ochrony przed hałasem w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego. 2) Uwzględnianie wyników map akustycznych, w tym głównie zasięgów wskaźników LDWN i LN w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego. 3) Utrzymywanie nawierzchni drogowej w dobrym stanie technicznym. 4) Stosowanie nowoczesnych nawierzchni o zredukowanej hałaśliwości w przypadku remontów i przebudów odcinków drogowych. 5) Stosowanie zieleni izolacyjnej w pasie drogowym. 6) Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na terenach, objętych Programem.	2020-2024

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

W tabeli poniżej przedstawiono szacunkowe koszty jednostkowe zadań Aktualizacji Programu.

Tabela 7. Szacunkowe koszty jednostkowe rozpatrywanych zadań antyhałasowych

Zadanie	Sposób realizacji	Koszt jednostkowy	Szacunkowy całkowity koszt
Wprowadzenie ograniczenia prędkości na odcinkach dróg krajowych objętych Aktualizacją Programu	Umieszczenie znaku zakazu B-33 ograniczającego prędkość wzdłuż całego odcinka drogi	500 zł / znak 5 000 zł za odcinek	85 000 zł
		SUMA	85 000 zł

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

Uwzględniając wszystkie powyższe uwarunkowania stwierdza się, iż szacunkowy koszt realizacji zadań Aktualizacji Programu w latach 2020 – 2024 wyniesie: **85 000 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 – zadanie 7: Opracowanie planów/programów dot. Ochrony atmosfery, hałasu lub gospodarki energetycznej” 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 (POIiŚ 2014-2020) wspiera działania z zakresu ochrony środowiska przed hałasem. Działania te uwzględniono w II i III Osi priorytetowej (CT6 i CT7), w zakresie propagowania działań służących zmniejszeniu hałasu, propagowaniu niskoemisyjnych środków transportu oraz realizacji projektów, które będą zawierać elementy redukujące, bądź minimalizujące oddziaływanie hałasu.

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 wpływałoby na powiększanie się obszarów objętych przekroczeniami dopuszczalnych poziomów hałasu, a więc odcinków, które mogą zostać objęte kolejną aktualizacją Programu ochrony środowiska przed hałasem.

Ponadto zaleca się, aby zarządca analizowanych odcinków dróg krajowych wykonywał kontrolne pomiary hałasu na wyszczególnionych w Aktualizacji Programu odcinkach, po zrealizowaniu zadań głównych 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* (tekst jednolity: Dz. U. z 2018 r. poz. 2081 ze 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* (tekst jednolity: Dz.U. z 2019 r. poz. 1396 ze 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* (tekst jednolity: Dz.U. z 2019 r. poz. 1396 ze 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* (tekst jednolity: Dz.U. z 2019 r. poz. 1396 ze zm.),
- decyzji o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu wydawanej na podstawie ustawy z dnia 27 marca 2003 *o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym* (tekst jednolity: Dz.U. z 2018 r. poz. 1945 ze 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* (tekst jednolity: Dz.U. z 2019 r. poz. 1186 ze 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, map wrażliwości hałasowej obszarów oraz map proponowanych kierunków zmian zagospodarowania przestrzennego. Wskazane mapy stanowią informację o stanie środowiska akustycznego w otoczeniu dróg krajowych i powinny służyć m. in. planistom na etapie tworzenia miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego.

Tabela 8. Obowiązki podmiotów uczestniczących w realizacji Aktualizacji Programu

Lp.	Opis	Podmioty zobowiązane do realizacji
1.	Realizacja działań zawartych w Aktualizacji Programu	GDDKiA, 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 raportów z przebiegu prac nad realizacją Aktualizacji Programu	GDDKiA, wójtowie, burmistrzowie i prezydenci miast, starostowie, właściwa powiatowa komenda policji,
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

radę powiatów i Sejmik Województwa Warmińsko-Mazurskiego w zakresie ustanawiania obszarów ograniczonego użytkowania, uchwalenia Programu ochrony środowiska przed hałasem lub jego aktualizacji. Funkcje kontrolne w stosunku do zarządzającego drogą, mające szczególne znaczenie dla systematycznej obserwacji zmian stanu środowiska, pełni natomiast Główny Inspektor Ochrony Środowiska.

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 9. Sposób dokumentowania działań

Podmiot	Rodzaj dokumentu	Termin
Sejmik województwa	Uchwała w sprawie przyjęcia Aktualizacji Programu ochrony środowiska przed hałasem 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
GDDKiA	Sprawozdanie z realizacji zadań Aktualizacji Programu ochrony środowiska przed hałasem (zadanie 1 oraz 4,5,6 z Tabeli 3)	Pierwsze sprawozdanie po 2,5 roku od uchwalenia Aktualizacji Programu, następnie miesiąc po zakończeniu obowiązywania niniejszego dokumentu
Organ właściwy do uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego	Sprawozdanie z realizacji zadań Aktualizacji Programu ochrony środowiska przed hałasem (zadania 2,3 z Tabeli 3)	Pierwsze sprawozdanie po 2,5 roku od uchwalenia Aktualizacji Programu, następnie miesiąc po zakończeniu obowiązywania niniejszego dokumentu
Policja	Sprawozdanie z realizacji zadań Aktualizacji Programu ochrony środowiska przed hałasem (zadanie 7 z Tabeli 3)	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 poniżej.

Tabela 10. 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, obowiązującego całą dobę.	31.12.2020	Umieszczenie znaku zakazu B-33 ograniczającego prędkość do 40 km/h	Odcinek PISZ/PRZEJŚCIE/ od km 0+000 do km 0+420	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.

2.4. Podmioty korzystające ze środowiska i ich obowiązki

Do realizacji zadań opisanych w niniejszej Aktualizacji Programu zobowiązano Zarządcę dróg krajowych. 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:

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

2.5. Jednostki odpowiedzialne za realizację zadań Programu

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

- 1) W zakresie zadań głównych – Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad.
- 2) W zakresie zadań wspomagających Program – zob. tabela poniżej².

² W tabeli uwzględniono tylko odcinki objęte zakresem Programu

Tabela 11. Jednostki odpowiedzialne za realizację działań wspomagających

Numer drogi krajowej	Nazwa odcinka	Kilometraż początku odcinka	Kilometraż końca odcinka	Zadanie	Jednostka odpowiedzialna
S7	WĘZEŁ MAŁDYTY-OSTRÓDA	136+022	137+933	Stosowanie zasad ochrony przed hałasem w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego.	Rada Gminy Miłomłyn
				Uwzględnianie wyników map akustycznych, w tym głównie zasięgów wskaźników LDWN i LN w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego w tym map proponowanych kierunków zmian zagospodarowania przestrzennego.	Rada Gminy Miłomłyn
				Utrzymywanie nawierzchni drogowej w dobrym stanie technicznym.	GDDKiA
				Stosowanie nowoczesnych nawierzchni o zredukowanym hałasie w przypadku remontów i przebudów odcinków drogowych.	GDDKiA
				Stosowanie zieleni izolacyjnej w pasie drogowym.	GDDKiA
				Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na obszarach zabudowanych objętych Programem.	Komenda Powiatowa Policji w Ostródzie
S7g	WĘZEŁ ELBLĄG WSCHÓD- WĘZEŁ PASŁĘK PŁN	0+435	3+616	Stosowanie zasad ochrony przed hałasem w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego.	Rada Miejska w Elblągu
				Uwzględnianie wyników map akustycznych, w tym głównie zasięgów wskaźników LDWN i LN w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego w tym map proponowanych kierunków zmian zagospodarowania przestrzennego.	Rada Miejska w Elblągu
				Utrzymywanie nawierzchni drogowej w dobrym stanie technicznym.	GDDKiA
				Stosowanie nowoczesnych nawierzchni o zredukowanym hałasie w przypadku remontów i przebudów odcinków drogowych.	GDDKiA
				Stosowanie zieleni izolacyjnej w pasie drogowym.	GDDKiA
				Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na obszarach zabudowanych objętych Programem.	Komenda Powiatowa Policji w Elblągu
S7g	WĘZEŁ ELBLĄG WSCHÓD- WĘZEŁ PASŁĘK PŁN	9+255	13+272	Stosowanie zasad ochrony przed hałasem w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego.	Rada Miejska w Elblągu, Rada Gminy Pasłęk
				Uwzględnianie wyników map akustycznych, w tym głównie zasięgów wskaźników LDWN i LN w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego w tym map proponowanych kierunków zmian zagospodarowania przestrzennego.	Rada Miejska w Elblągu, Rada Gminy Pasłęk
				Utrzymywanie nawierzchni drogowej w dobrym stanie technicznym.	GDDKiA
				Stosowanie nowoczesnych nawierzchni o zredukowanym hałasie w przypadku remontów i przebudów odcinków drogowych.	GDDKiA
				Stosowanie zieleni izolacyjnej w pasie drogowym.	GDDKiA
				Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na obszarach zabudowanych objętych Programem.	Komenda Powiatowa Policji w Elblągu

Numer drogi krajowej	Nazwa odcinka	Kilometraż początku odcinka	Kilometraż końca odcinka	Zadanie	Jednostka odpowiedzialna
S7g	WĘZEL PASŁĘK PŁN-WĘZEL MAŁDYTY	24+610	27+622	Stosowanie zasad ochrony przed hałasem w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego.	Rada Gminy Pasłęk
				Uwzględnianie wyników map akustycznych, w tym głównie zasięgów wskaźników LDWN i LN w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego w tym map proponowanych kierunków zmian zagospodarowania przestrzennego.	Rada Gminy Pasłęk
				Utrzymywanie nawierzchni drogowej w dobrym stanie technicznym.	GDDKiA
				Stosowanie nowoczesnych nawierzchni o zredukowanym hałasie w przypadku remontów i przebudów odcinków drogowych.	GDDKiA
				Stosowanie zieleni izolacyjnej w pasie drogowym.	GDDKiA
				Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na obszarach zabudowanych objętych Programem.	Komenda Powiatowa Policji w Elblągu
S7g	WĘZEL PASŁĘK PŁN-WĘZEL MAŁDYTY	27+622	30+075	Stosowanie zasad ochrony przed hałasem w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego.	Rady Gmin Pasłęk, Małdyty
				Uwzględnianie wyników map akustycznych, w tym głównie zasięgów wskaźników LDWN i LN w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego w tym map proponowanych kierunków zmian zagospodarowania przestrzennego.	Rady gmin Pasłęk, Małdyty
				Utrzymywanie nawierzchni drogowej w dobrym stanie technicznym.	GDDKiA
				Stosowanie nowoczesnych nawierzchni o zredukowanym hałasie w przypadku remontów i przebudów odcinków drogowych.	GDDKiA
				Stosowanie zieleni izolacyjnej w pasie drogowym.	GDDKiA
				Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na obszarach zabudowanych objętych Programem.	Komenda Powiatowa Policji w Elblągu i Ostródzie
S7g	WĘZEL PASŁĘK PŁN-WĘZEL MAŁDYTY	30+075	35+332	Stosowanie zasad ochrony przed hałasem w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego.	Rada Gminy Małdyty
				Uwzględnianie wyników map akustycznych, w tym głównie zasięgów wskaźników LDWN i LN w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego w tym map proponowanych kierunków zmian zagospodarowania przestrzennego.	Rada Gminy Małdyty
				Utrzymywanie nawierzchni drogowej w dobrym stanie technicznym.	GDDKiA
				Stosowanie nowoczesnych nawierzchni o zredukowanym hałasie w przypadku remontów i przebudów odcinków drogowych.	GDDKiA
				Stosowanie zieleni izolacyjnej w pasie drogowym.	GDDKiA
				Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na obszarach zabudowanych objętych Programem.	Komenda Powiatowa Policji w Ostródzie
S7g	WĘZEL MAŁDYTY-OSTRÓDA	35+332	38+795	Stosowanie zasad ochrony przed hałasem w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego.	Rada Gminy Małdyty
				Uwzględnianie wyników map akustycznych, w tym głównie zasięgów wskaźników LDWN i LN w nowotworzonych planach	Rada Gminy Małdyty

Numer drogi krajowej	Nazwa odcinka	Kilometraż początku odcinka	Kilometraż końca odcinka	Zadanie	Jednostka odpowiedzialna
				zagospodarowania przestrzennego w tym map proponowanych kierunków zmian zagospodarowania przestrzennego.	
				Utrzymywanie nawierzchni drogowej w dobrym stanie technicznym.	GDDKiA
				Stosowanie nowoczesnych nawierzchni o zredukowanym hałasie w przypadku remontów i przebudów odcinków drogowych.	GDDKiA
				Stosowanie zieleni izolacyjnej w pasie drogowym.	GDDKiA
				Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na obszarach zabudowanych objętych Programem.	Komenda Powiatowa Policji w Ostródzie
S7g	WĘZEŁ MAŁDYTY-OSTRÓDA	44+462	48+359	Stosowanie zasad ochrony przed hałasem w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego.	Rada Miejska w Ostródzie
				Uwzględnianie wyników map akustycznych, w tym głównie zasięgów wskaźników LDWN i LN w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego w tym map proponowanych kierunków zmian zagospodarowania przestrzennego.	Rada Miejska w Ostródzie
				Utrzymywanie nawierzchni drogowej w dobrym stanie technicznym.	GDDKiA
				Stosowanie nowoczesnych nawierzchni o zredukowanym hałasie w przypadku remontów i przebudów odcinków drogowych.	GDDKiA
				Stosowanie zieleni izolacyjnej w pasie drogowym.	GDDKiA
				Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na obszarach zabudowanych objętych Programem.	Komenda Powiatowa Policji w Ostródzie
S7j	WĘZEŁ OLSZTYNEK ZACHÓD-WĘZEŁ GRUNWALD	1+734	3+694	Stosowanie zasad ochrony przed hałasem w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego.	Rada Miejska w Olsztynku
				Uwzględnianie wyników map akustycznych, w tym głównie zasięgów wskaźników LDWN i LN w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego w tym map proponowanych kierunków zmian zagospodarowania przestrzennego.	Rada Miejska w Olsztynku
				Utrzymywanie nawierzchni drogowej w dobrym stanie technicznym.	GDDKiA
				Stosowanie nowoczesnych nawierzchni o zredukowanym hałasie w przypadku remontów i przebudów odcinków drogowych.	GDDKiA
				Stosowanie zieleni izolacyjnej w pasie drogowym.	GDDKiA
				Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na obszarach zabudowanych objętych Programem.	Komenda Powiatowa Policji w Olsztynie
S7j	WĘZEŁ OLSZTYNEK ZACHÓD-WĘZEŁ GRUNWALD	3+694	7+558	Stosowanie zasad ochrony przed hałasem w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego.	Rada Miejska w Olsztynku
				Uwzględnianie wyników map akustycznych, w tym głównie zasięgów wskaźników LDWN i LN w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego w tym map proponowanych kierunków zmian zagospodarowania przestrzennego.	Rada Miejska w Olsztynku
				Utrzymywanie nawierzchni drogowej w dobrym stanie technicznym.	GDDKiA
				Stosowanie nowoczesnych nawierzchni o zredukowanym hałasie w przypadku remontów i przebudów odcinków drogowych.	GDDKiA
				Stosowanie zieleni izolacyjnej w pasie drogowym.	GDDKiA

Numer drogi krajowej	Nazwa odcinka	Kilometraż początku odcinka	Kilometraż końca odcinka	Zadanie	Jednostka odpowiedzialna
				Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na obszarach zabudowanych objętych Programem.	Komenda Powiatowa Policji w Olsztynie
S7j	WĘZEŁ GRUNWALD-NIDZICA	7+558	11+960	Stosowanie zasad ochrony przed hałasem w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego.	Rady Miejskie w Olsztynku i Nidzicy; Rady Gmin Janowiec i Kozłowo
				Uwzględnianie wyników map akustycznych, w tym głównie zasięgów wskaźników LDWN i LN w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego w tym map proponowanych kierunków zmian zagospodarowania przestrzennego.	Rady Miejskie w Olsztynku i Nidzicy; Rady Gmin Janowiec i Kozłowo
				Utrzymywanie nawierzchni drogowej w dobrym stanie technicznym.	GDDKiA
				Stosowanie nowoczesnych nawierzchni o zredukowanym hałasie w przypadku remontów i przebudów odcinków drogowych.	GDDKiA
				Stosowanie zieleni izolacyjnej w pasie drogowym.	GDDKiA
				Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na obszarach zabudowanych objętych Programem.	Komendy Powiatowe w Olsztynie i Nidzicy
S7j	WĘZEŁ GRUNWALD-NIDZICA	11+960	14+575	Stosowanie zasad ochrony przed hałasem w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego.	Rady Miejskie w Olsztynku i Nidzicy; Rady Gmin Janowiec i Kozłowo
				Uwzględnianie wyników map akustycznych, w tym głównie zasięgów wskaźników LDWN i LN w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego w tym map proponowanych kierunków zmian zagospodarowania przestrzennego.	Rady Miejskie w Olsztynku i Nidzicy; Rady Gmin Janowiec i Kozłowo
				Utrzymywanie nawierzchni drogowej w dobrym stanie technicznym.	GDDKiA
				Stosowanie nowoczesnych nawierzchni o zredukowanym hałasie w przypadku remontów i przebudów odcinków drogowych.	GDDKiA
				Stosowanie zieleni izolacyjnej w pasie drogowym.	GDDKiA
				Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na obszarach zabudowanych objętych Programem.	Komendy Powiatowe w Olsztynie i Nidzicy
15	NOWE MIASTO LUB./PRZEJŚCIE/	321+673	323+783	Stosowanie zasad ochrony przed hałasem w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego.	Rada Miejska w Nowym Mieście Lubawskim
				Uwzględnianie wyników map akustycznych, w tym głównie zasięgów wskaźników LDWN i LN w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego w tym map proponowanych kierunków zmian zagospodarowania przestrzennego.	Rada Miejska w Nowym Mieście Lubawskim
				Utrzymywanie nawierzchni drogowej w dobrym stanie technicznym.	GDDKiA
				Stosowanie nowoczesnych nawierzchni o zredukowanym hałasie w przypadku remontów i przebudów odcinków drogowych.	GDDKiA
				Stosowanie zieleni izolacyjnej w pasie drogowym.	GDDKiA
				Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na obszarach zabudowanych objętych Programem.	Komenda Powiatowa Policji w Nowym Mieście Lubawskim
15	NOWE MIASTO LUB./PRZEJŚCIE/	323+783	324+462	Stosowanie zasad ochrony przed hałasem w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego.	Rada Miejska w Nowym Mieście Lubawskim
				Uwzględnianie wyników map akustycznych, w tym głównie zasięgów wskaźników LDWN i LN w nowotworzonych planach	Rada Miejska w Nowym Mieście Lubawskim

Numer drogi krajowej	Nazwa odcinka	Kilometraż początku odcinka	Kilometraż końca odcinka	Zadanie	Jednostka odpowiedzialna
				zagospodarowania przestrzennego w tym map proponowanych kierunków zmian zagospodarowania przestrzennego.	
				Utrzymywanie nawierzchni drogowej w dobrym stanie technicznym.	GDDKiA
				Stosowanie nowoczesnych nawierzchni o zredukowanym hałasie w przypadku remontów i przebudów odcinków drogowych.	GDDKiA
				Stosowanie zieleni izolacyjnej w pasie drogowym.	GDDKiA
				Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na obszarach zabudowanych objętych Programem.	Komenda Powiatowa Policji w Nowym Mieście Lubawskim
				Stosowanie zasad ochrony przed hałasem w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego.	Rada Miejska w Lubawie
15	SAMPŁAWA-LUBAWA	335+496	338+936	Uwzględnianie wyników map akustycznych, w tym głównie zasięgów wskaźników LDWN i LN w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego w tym map proponowanych kierunków zmian zagospodarowania przestrzennego.	Rada Miejska w Lubawie
				Utrzymywanie nawierzchni drogowej w dobrym stanie technicznym.	GDDKiA
				Stosowanie nowoczesnych nawierzchni o zredukowanym hałasie w przypadku remontów i przebudów odcinków drogowych.	GDDKiA
				Stosowanie zieleni izolacyjnej w pasie drogowym.	GDDKiA
				Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na obszarach zabudowanych objętych Programem.	Komenda Powiatowa Policji w Iławie
				Stosowanie zasad ochrony przed hałasem w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego.	Rada Miejska w Iławie
16	IŁAWA/PRZEJŚCIE/	67+621	69+875	Uwzględnianie wyników map akustycznych, w tym głównie zasięgów wskaźników LDWN i LN w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego w tym map proponowanych kierunków zmian zagospodarowania przestrzennego.	Rada Miejska w Iławie
				Utrzymywanie nawierzchni drogowej w dobrym stanie technicznym.	GDDKiA
				Stosowanie nowoczesnych nawierzchni o zredukowanym hałasie w przypadku remontów i przebudów odcinków drogowych.	GDDKiA
				Stosowanie zieleni izolacyjnej w pasie drogowym.	GDDKiA
				Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na obszarach zabudowanych objętych Programem.	Komenda Powiatowa Policji w Iławie
				Stosowanie zasad ochrony przed hałasem w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego.	Rada Miejska w Iławie
16	IŁAWA/PRZEJŚCIE/	69+875	74+249	Uwzględnianie wyników map akustycznych, w tym głównie zasięgów wskaźników LDWN i LN w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego w tym map proponowanych kierunków zmian zagospodarowania przestrzennego.	Rada Miejska w Iławie
				Utrzymywanie nawierzchni drogowej w dobrym stanie technicznym.	GDDKiA
				Stosowanie nowoczesnych nawierzchni o zredukowanym hałasie w przypadku remontów i przebudów odcinków drogowych.	GDDKiA
				Stosowanie zieleni izolacyjnej w pasie drogowym.	GDDKiA

Numer drogi krajowej	Nazwa odcinka	Kilometraż początku odcinka	Kilometraż końca odcinka	Zadanie	Jednostka odpowiedzialna
				Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na obszarach zabudowanych objętych Programem.	Komenda Powiatowa Policji w Iławie
16	OSTRÓDA/PRZEJŚCIE/	100+257	105+337	Stosowanie zasad ochrony przed hałasem w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego.	Rada Miejska w Ostródzie
				Uwzględnianie wyników map akustycznych, w tym głównie zasięgów wskaźników LDWN i LN w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego w tym map proponowanych kierunków zmian zagospodarowania przestrzennego.	Rada Miejska w Ostródzie
				Utrzymywanie nawierzchni drogowej w dobrym stanie technicznym.	GDDKiA
				Stosowanie nowoczesnych nawierzchni o zredukowanym hałasie w przypadku remontów i przebudów odcinków drogowych.	GDDKiA
				Stosowanie zieleni izolacyjnej w pasie drogowym.	GDDKiA
				Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na obszarach zabudowanych objętych Programem.	Komenda Powiatowa Policji w Ostródzie
16	OSTRÓDA-GIETRZWAŁD	105+337	110+889	Stosowanie zasad ochrony przed hałasem w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego.	Rada Miejska w Ostródzie
				Uwzględnianie wyników map akustycznych, w tym głównie zasięgów wskaźników LDWN i LN w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego w tym map proponowanych kierunków zmian zagospodarowania przestrzennego.	Rada Miejska w Ostródzie
				Utrzymywanie nawierzchni drogowej w dobrym stanie technicznym.	GDDKiA
				Stosowanie nowoczesnych nawierzchni o zredukowanym hałasie w przypadku remontów i przebudów odcinków drogowych.	GDDKiA
				Stosowanie zieleni izolacyjnej w pasie drogowym.	GDDKiA
				Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na obszarach zabudowanych objętych Programem.	Komenda Powiatowa Policji w Ostródzie
16	OSTRÓDA-GIETRZWAŁD	110+889	114+208	Stosowanie zasad ochrony przed hałasem w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego.	Rada Miejska w Ostródzie
				Uwzględnianie wyników map akustycznych, w tym głównie zasięgów wskaźników LDWN i LN w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego w tym map proponowanych kierunków zmian zagospodarowania przestrzennego.	Rada Miejska w Ostródzie
				Utrzymywanie nawierzchni drogowej w dobrym stanie technicznym.	GDDKiA
				Stosowanie nowoczesnych nawierzchni o zredukowanym hałasie w przypadku remontów i przebudów odcinków drogowych.	GDDKiA
				Stosowanie zieleni izolacyjnej w pasie drogowym.	GDDKiA
				Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na obszarach zabudowanych objętych Programem.	Komenda Powiatowa Policji w Ostródzie
16	OSTRÓDA-GIETRZWAŁD	120+866	124+339	Stosowanie zasad ochrony przed hałasem w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego.	Rada Miejska w Ostródzie
				Uwzględnianie wyników map akustycznych, w tym głównie zasięgów wskaźników LDWN i LN w nowotworzonych planach	Rada Miejska w Ostródzie

Numer drogi krajowej	Nazwa odcinka	Kilometraż początku odcinka	Kilometraż końca odcinka	Zadanie	Jednostka odpowiedzialna	
				zagospodarowania przestrzennego w tym map proponowanych kierunków zmian zagospodarowania przestrzennego.		
				Utrzymywanie nawierzchni drogowej w dobrym stanie technicznym.		GDDKiA
				Stosowanie nowoczesnych nawierzchni o zredukowanym hałasie w przypadku remontów i przebudów odcinków drogowych.		GDDKiA
				Stosowanie zieleni izolacyjnej w pasie drogowym.		GDDKiA
16	GIETRZWAŁD-OLSZTYN	124+339	127+327	Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na obszarach zabudowanych objętych Programem.	Komenda Powiatowa Policji w Ostródzie	
				Stosowanie zasad ochrony przed hałasem w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego.	Rada Gminy Gietrzwałd	
				Uwzględnianie wyników map akustycznych, w tym głównie zasięgów wskaźników LDWN i LN w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego w tym map proponowanych kierunków zmian zagospodarowania przestrzennego.	Rada Gminy Gietrzwałd	
				Utrzymywanie nawierzchni drogowej w dobrym stanie technicznym.	GDDKiA	
				Stosowanie nowoczesnych nawierzchni o zredukowanym hałasie w przypadku remontów i przebudów odcinków drogowych.	GDDKiA	
				Stosowanie zieleni izolacyjnej w pasie drogowym.	GDDKiA	
16	WĘZEŁ BISKUPIEC-MRĄGOWO	188+990	192+218	Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na obszarach zabudowanych objętych Programem.	Komenda Powiatowa Policji w Olsztynie	
				Stosowanie zasad ochrony przed hałasem w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego.	Rada Gminy Sorkwity	
				Uwzględnianie wyników map akustycznych, w tym głównie zasięgów wskaźników LDWN i LN w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego w tym map proponowanych kierunków zmian zagospodarowania przestrzennego.	Rada Gminy Sorkwity	
				Utrzymywanie nawierzchni drogowej w dobrym stanie technicznym.	GDDKiA	
				Stosowanie nowoczesnych nawierzchni o zredukowanym hałasie w przypadku remontów i przebudów odcinków drogowych.	GDDKiA	
				Stosowanie zieleni izolacyjnej w pasie drogowym.	GDDKiA	
16	WĘZEŁ BISKUPIEC-MRĄGOWO	192+218	196+119	Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na obszarach zabudowanych objętych Programem.	Komenda Powiatowa Policji w Mrągowie	
				Stosowanie zasad ochrony przed hałasem w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego.	Rada Gminy Sorkwity; Rada Gminy Mrągowo	
				Uwzględnianie wyników map akustycznych, w tym głównie zasięgów wskaźników LDWN i LN w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego w tym map proponowanych kierunków zmian zagospodarowania przestrzennego.	Rada Gminy Sorkwity; Rada Gminy Mrągowo	
				Utrzymywanie nawierzchni drogowej w dobrym stanie technicznym.	GDDKiA	
				Stosowanie nowoczesnych nawierzchni o zredukowanym hałasie w przypadku remontów i przebudów odcinków drogowych.	GDDKiA	
				Stosowanie zieleni izolacyjnej w pasie drogowym.	GDDKiA	

Numer drogi krajowej	Nazwa odcinka	Kilometraż początku odcinka	Kilometraż końca odcinka	Zadanie	Jednostka odpowiedzialna
				Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na obszarach zabudowanych objętych Programem.	Komenda Powiatowa Policji w Mrągowie
16	WĘZEŁ BISKUPIEC-MRĄGOWO	196+119	199+112	Stosowanie zasad ochrony przed hałasem w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego.	Rada Gminy Mrągowo
				Uwzględnianie wyników map akustycznych, w tym głównie zasięgów wskaźników LDWN i LN w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego w tym map proponowanych kierunków zmian zagospodarowania przestrzennego.	Rada Gminy Mrągowo
				Utrzymywanie nawierzchni drogowej w dobrym stanie technicznym.	GDDKiA
				Stosowanie nowoczesnych nawierzchni o zredukowanym hałasie w przypadku remontów i przebudów odcinków drogowych.	GDDKiA
				Stosowanie zieleni izolacyjnej w pasie drogowym.	GDDKiA
				Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na obszarach zabudowanych objętych Programem.	Komenda Powiatowa Policji w Mrągowie
16	WĘZEŁ BISKUPIEC-MRĄGOWO	199+112	202+298	Stosowanie zasad ochrony przed hałasem w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego.	Rada Gminy Mrągowo
				Uwzględnianie wyników map akustycznych, w tym głównie zasięgów wskaźników LDWN i LN w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego w tym map proponowanych kierunków zmian zagospodarowania przestrzennego.	Rada Gminy Mrągowo
				Utrzymywanie nawierzchni drogowej w dobrym stanie technicznym.	GDDKiA
				Stosowanie nowoczesnych nawierzchni o zredukowanym hałasie w przypadku remontów i przebudów odcinków drogowych.	GDDKiA
				Stosowanie zieleni izolacyjnej w pasie drogowym.	GDDKiA
				Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na obszarach zabudowanych objętych Programem.	Komenda Powiatowa Policji w Mrągowie
16	MRĄGOWO/PZEJŚCIE/	202+298	204+022	Stosowanie zasad ochrony przed hałasem w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego.	Rada Miejska w Mrągowie
				Uwzględnianie wyników map akustycznych, w tym głównie zasięgów wskaźników LDWN i LN w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego w tym map proponowanych kierunków zmian zagospodarowania przestrzennego.	Rada Miejska w Mrągowie
				Utrzymywanie nawierzchni drogowej w dobrym stanie technicznym.	GDDKiA
				Stosowanie nowoczesnych nawierzchni o zredukowanym hałasie w przypadku remontów i przebudów odcinków drogowych.	GDDKiA
				Stosowanie zieleni izolacyjnej w pasie drogowym.	GDDKiA
				Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na obszarach zabudowanych objętych Programem.	Komenda Powiatowa Policji w Mrągowie
16	MRĄGOWO/PZEJŚCIE/	204+022	206+631	Stosowanie zasad ochrony przed hałasem w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego.	Rada Miejska w Mrągowie
				Uwzględnianie wyników map akustycznych, w tym głównie zasięgów wskaźników LDWN i LN w nowotworzonych planach	Rada Miejska w Mrągowie

Numer drogi krajowej	Nazwa odcinka	Kilometraż początku odcinka	Kilometraż końca odcinka	Zadanie	Jednostka odpowiedzialna	
				zagospodarowania przestrzennego w tym map proponowanych kierunków zmian zagospodarowania przestrzennego.		
				Utrzymywanie nawierzchni drogowej w dobrym stanie technicznym.		GDDKiA
				Stosowanie nowoczesnych nawierzchni o zredukowanym hałasie w przypadku remontów i przebudów odcinków drogowych.		GDDKiA
				Stosowanie zieleni izolacyjnej w pasie drogowym.		GDDKiA
16c	OLSZTYN-WĘZEŁ BARCZEWO	0+000	2+548	Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na obszarach zabudowanych objętych Programem.	Komenda Powiatowa Policji w Mrągowie	
				Stosowanie zasad ochrony przed hałasem w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego.	Rada Gminy Barczewo	
				Uwzględnianie wyników map akustycznych, w tym głównie zasięgów wskaźników LDWN i LN w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego w tym map proponowanych kierunków zmian zagospodarowania przestrzennego.	Rada Gminy Barczewo	
				Utrzymywanie nawierzchni drogowej w dobrym stanie technicznym.	GDDKiA	
				Stosowanie nowoczesnych nawierzchni o zredukowanym hałasie w przypadku remontów i przebudów odcinków drogowych.	GDDKiA	
				Stosowanie zieleni izolacyjnej w pasie drogowym.	GDDKiA	
16c	OLSZTYN-WĘZEŁ BARCZEWO	3+901	5+328	Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na obszarach zabudowanych objętych Programem.	Komenda Powiatowa Policji w Olsztynie	
				Stosowanie zasad ochrony przed hałasem w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego.	Rada Gminy Barczewo	
				Uwzględnianie wyników map akustycznych, w tym głównie zasięgów wskaźników LDWN i LN w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego w tym map proponowanych kierunków zmian zagospodarowania przestrzennego.	Rada Gminy Barczewo	
				Utrzymywanie nawierzchni drogowej w dobrym stanie technicznym.	GDDKiA	
				Stosowanie nowoczesnych nawierzchni o zredukowanym hałasie w przypadku remontów i przebudów odcinków drogowych.	GDDKiA	
				Stosowanie zieleni izolacyjnej w pasie drogowym.	GDDKiA	
16c	OLSZTYN-WĘZEŁ BARCZEWO	5+328	10+046	Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na obszarach zabudowanych objętych Programem.	Komenda Powiatowa Policji w Olsztynie	
				Stosowanie zasad ochrony przed hałasem w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego.	Rada Gminy Barczewo	
				Uwzględnianie wyników map akustycznych, w tym głównie zasięgów wskaźników LDWN i LN w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego w tym map proponowanych kierunków zmian zagospodarowania przestrzennego.	Rada Gminy Barczewo	
				Utrzymywanie nawierzchni drogowej w dobrym stanie technicznym.	GDDKiA	
				Stosowanie nowoczesnych nawierzchni o zredukowanym hałasie w przypadku remontów i przebudów odcinków drogowych.	GDDKiA	
				Stosowanie zieleni izolacyjnej w pasie drogowym.	GDDKiA	

Numer drogi krajowej	Nazwa odcinka	Kilometraż początku odcinka	Kilometraż końca odcinka	Zadanie	Jednostka odpowiedzialna
				Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na obszarach zabudowanych objętych Programem.	Komenda Powiatowa Policji w Olsztynie
16c	OLSZTYN-WĘZEL BARCZEWO	10+046	11+707	Stosowanie zasad ochrony przed hałasem w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego.	Rada Miejska w Barczewie
				Uwzględnianie wyników map akustycznych, w tym głównie zasięgów wskaźników LDWN i LN w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego w tym map proponowanych kierunków zmian zagospodarowania przestrzennego.	Rada Miejska w Barczewie
				Utrzymywanie nawierzchni drogowej w dobrym stanie technicznym.	GDDKiA
				Stosowanie nowoczesnych nawierzchni o zredukowanym hałasie w przypadku remontów i przebudów odcinków drogowych.	GDDKiA
				Stosowanie zieleni izolacyjnej w pasie drogowym.	GDDKiA
				Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na obszarach zabudowanych objętych Programem.	Komenda Powiatowa Policji w Olsztynie
16c	WĘZEL BARCZEWO-WĘZEL BISKUPIEC	11+707	16+229	Stosowanie zasad ochrony przed hałasem w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego.	Rada Gminy Barczewo, Rada Miejska w Barczewie
				Uwzględnianie wyników map akustycznych, w tym głównie zasięgów wskaźników LDWN i LN w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego w tym map proponowanych kierunków zmian zagospodarowania przestrzennego.	Rada Gminy Barczewo, Rada Miejska w Barczewie
				Utrzymywanie nawierzchni drogowej w dobrym stanie technicznym.	GDDKiA
				Stosowanie nowoczesnych nawierzchni o zredukowanym hałasie w przypadku remontów i przebudów odcinków drogowych.	GDDKiA
				Stosowanie zieleni izolacyjnej w pasie drogowym.	GDDKiA
				Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na obszarach zabudowanych objętych Programem.	Komenda Powiatowa Policji w Olsztynie
22	STARE POLE/GR. WOJ./-WĘZEL ELBLĄG PŁD	376+811	382+805	Stosowanie zasad ochrony przed hałasem w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego.	Rada Gminy Gronowo Elbląskie
				Uwzględnianie wyników map akustycznych, w tym głównie zasięgów wskaźników LDWN i LN w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego w tym map proponowanych kierunków zmian zagospodarowania przestrzennego.	Rada Gminy Gronowo Elbląskie
				Utrzymywanie nawierzchni drogowej w dobrym stanie technicznym.	GDDKiA
				Stosowanie nowoczesnych nawierzchni o zredukowanym hałasie w przypadku remontów i przebudów odcinków drogowych.	GDDKiA
				Stosowanie zieleni izolacyjnej w pasie drogowym.	GDDKiA
				Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na obszarach zabudowanych objętych Programem.	Komenda Powiatowa Policji w Elblągu
51	BARTOSZYCE/PRZEJŚCIE/	15+881	16+249	Stosowanie zasad ochrony przed hałasem w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego.	Rada Miejska w Bartoszycach
				Uwzględnianie wyników map akustycznych, w tym głównie zasięgów wskaźników LDWN i LN w nowotworzonych planach	Rada Miejska w Bartoszycach

Numer drogi krajowej	Nazwa odcinka	Kilometraż początku odcinka	Kilometraż końca odcinka	Zadanie	Jednostka odpowiedzialna
				zagospodarowania przestrzennego w tym map proponowanych kierunków zmian zagospodarowania przestrzennego.	
				Utrzymywanie nawierzchni drogowej w dobrym stanie technicznym.	GDDKiA
				Stosowanie nowoczesnych nawierzchni o zredukowanym hałasie w przypadku remontów i przebudów odcinków drogowych.	GDDKiA
				Stosowanie zieleni izolacyjnej w pasie drogowym.	GDDKiA
				Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na obszarach zabudowanych objętych Programem.	Komenda Powiatowa Policji w Bartoszczach
				Stosowanie zasad ochrony przed hałasem w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego.	Rada Miejska w Bartoszczach
51	BARTOSZYCE/PRZEJŚCIE/	16+249	17+140	Uwzględnianie wyników map akustycznych, w tym głównie zasięgów wskaźników LDWN i LN w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego w tym map proponowanych kierunków zmian zagospodarowania przestrzennego.	Rada Miejska w Bartoszczach
				Utrzymywanie nawierzchni drogowej w dobrym stanie technicznym.	GDDKiA
				Stosowanie nowoczesnych nawierzchni o zredukowanym hałasie w przypadku remontów i przebudów odcinków drogowych.	GDDKiA
				Stosowanie zieleni izolacyjnej w pasie drogowym.	GDDKiA
				Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na obszarach zabudowanych objętych Programem.	Komenda Powiatowa Policji w Bartoszczach
				Stosowanie zasad ochrony przed hałasem w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego.	Rada Miejska w Bartoszczach
51	BARTOSZYCE-SZWARUNKI	17+140	20+880	Uwzględnianie wyników map akustycznych, w tym głównie zasięgów wskaźników LDWN i LN w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego w tym map proponowanych kierunków zmian zagospodarowania przestrzennego.	Rada Miejska w Bartoszczach
				Utrzymywanie nawierzchni drogowej w dobrym stanie technicznym.	GDDKiA
				Stosowanie nowoczesnych nawierzchni o zredukowanym hałasie w przypadku remontów i przebudów odcinków drogowych.	GDDKiA
				Stosowanie zieleni izolacyjnej w pasie drogowym.	GDDKiA
				Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na obszarach zabudowanych objętych Programem.	Komenda Powiatowa Policji w Bartoszczach
				Stosowanie zasad ochrony przed hałasem w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego.	Rada Gminy Dywity
51a	DOBRE MIASTO-OLSZTYN	6+480	7+237	Uwzględnianie wyników map akustycznych, w tym głównie zasięgów wskaźników LDWN i LN w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego w tym map proponowanych kierunków zmian zagospodarowania przestrzennego.	Rada Gminy Dywity
				Utrzymywanie nawierzchni drogowej w dobrym stanie technicznym.	GDDKiA
				Stosowanie nowoczesnych nawierzchni o zredukowanym hałasie w przypadku remontów i przebudów odcinków drogowych.	GDDKiA
				Stosowanie zieleni izolacyjnej w pasie drogowym.	GDDKiA

Numer drogi krajowej	Nazwa odcinka	Kilometraż początku odcinka	Kilometraż końca odcinka	Zadanie	Jednostka odpowiedzialna
				Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na obszarach zabudowanych objętych Programem.	Komenda Powiatowa Policji w Olsztynie
53	SZCZYTNO/PRZEJŚCIE/	43+164	45+408	Stosowanie zasad ochrony przed hałasem w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego.	Rada Miejska w Szczytnie
				Uwzględnianie wyników map akustycznych, w tym głównie zasięgów wskaźników LDWN i LN w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego w tym map proponowanych kierunków zmian zagospodarowania przestrzennego.	Rada Miejska w Szczytnie
				Utrzymywanie nawierzchni drogowej w dobrym stanie technicznym.	GDDKiA
				Stosowanie nowoczesnych nawierzchni o zredukowanym hałasie w przypadku remontów i przebudów odcinków drogowych.	GDDKiA
				Stosowanie zieleni izolacyjnej w pasie drogowym.	GDDKiA
				Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na obszarach zabudowanych objętych Programem.	Komenda Powiatowa Policji w Szczytnie
53	SZCZYTNO/PRZEJŚCIE/	45+408	45+738	Stosowanie zasad ochrony przed hałasem w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego.	Rada Miejska w Szczytnie
				Uwzględnianie wyników map akustycznych, w tym głównie zasięgów wskaźników LDWN i LN w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego w tym map proponowanych kierunków zmian zagospodarowania przestrzennego.	Rada Miejska w Szczytnie
				Utrzymywanie nawierzchni drogowej w dobrym stanie technicznym.	GDDKiA
				Stosowanie nowoczesnych nawierzchni o zredukowanym hałasie w przypadku remontów i przebudów odcinków drogowych.	GDDKiA
				Stosowanie zieleni izolacyjnej w pasie drogowym.	GDDKiA
				Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na obszarach zabudowanych objętych Programem.	Komenda Powiatowa Policji w Szczytnie
53	SZCZYTNO/PRZEJŚCIE/	45+738	48+300	Stosowanie zasad ochrony przed hałasem w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego.	Rada Miejska w Szczytnie
				Uwzględnianie wyników map akustycznych, w tym głównie zasięgów wskaźników LDWN i LN w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego w tym map proponowanych kierunków zmian zagospodarowania przestrzennego.	Rada Miejska w Szczytnie
				Utrzymywanie nawierzchni drogowej w dobrym stanie technicznym.	GDDKiA
				Stosowanie nowoczesnych nawierzchni o zredukowanym hałasie w przypadku remontów i przebudów odcinków drogowych.	GDDKiA
				Stosowanie zieleni izolacyjnej w pasie drogowym.	GDDKiA
				Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na obszarach zabudowanych objętych Programem.	Komenda Powiatowa Policji w Szczytnie
54	BRANIEWO/PRZEJŚCIE/	10+585	11+380	Stosowanie zasad ochrony przed hałasem w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego.	Rada Miejska w Braniewie
				Uwzględnianie wyników map akustycznych, w tym głównie zasięgów wskaźników LDWN i LN w nowotworzonych planach	Rada Miejska w Braniewie

Numer drogi krajowej	Nazwa odcinka	Kilometraż początku odcinka	Kilometraż końca odcinka	Zadanie	Jednostka odpowiedzialna
				zagospodarowania przestrzennego w tym map proponowanych kierunków zmian zagospodarowania przestrzennego.	
				Utrzymywanie nawierzchni drogowej w dobrym stanie technicznym.	GDDKiA
				Stosowanie nowoczesnych nawierzchni o zredukowanym hałasie w przypadku remontów i przebudów odcinków drogowych.	GDDKiA
				Stosowanie zieleni izolacyjnej w pasie drogowym.	GDDKiA
				Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na obszarach zabudowanych objętych Programem.	Komenda Powiatowa Policji w Braniewie
				Stosowanie zasad ochrony przed hałasem w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego.	Rada Miejska w Szczytnie
57	SZCZYTNO/PRZEJŚCIE/	81+904	82+952	Uwzględnianie wyników map akustycznych, w tym głównie zasięgów wskaźników LDWN i LN w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego w tym map proponowanych kierunków zmian zagospodarowania przestrzennego.	Rada Miejska w Szczytnie
				Utrzymywanie nawierzchni drogowej w dobrym stanie technicznym.	GDDKiA
				Stosowanie nowoczesnych nawierzchni o zredukowanym hałasie w przypadku remontów i przebudów odcinków drogowych.	GDDKiA
				Stosowanie zieleni izolacyjnej w pasie drogowym.	GDDKiA
				Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na obszarach zabudowanych objętych Programem.	Komenda Powiatowa Policji w Szczytnie
				Stosowanie zasad ochrony przed hałasem w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego.	Rada Miejska w Szczytnie
57	SZCZYTNO/PRZEJŚCIE/	82+952	84+900	Uwzględnianie wyników map akustycznych, w tym głównie zasięgów wskaźników LDWN i LN w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego w tym map proponowanych kierunków zmian zagospodarowania przestrzennego.	Rada Miejska w Szczytnie
				Utrzymywanie nawierzchni drogowej w dobrym stanie technicznym.	GDDKiA
				Stosowanie nowoczesnych nawierzchni o zredukowanym hałasie w przypadku remontów i przebudów odcinków drogowych.	GDDKiA
				Stosowanie zieleni izolacyjnej w pasie drogowym.	GDDKiA
				Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na obszarach zabudowanych objętych Programem.	Komenda Powiatowa Policji w Szczytnie
				Stosowanie zasad ochrony przed hałasem w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego.	Rada Miejska w Pisz
58	PISZ/PRZEJŚCIE/	123+056	126+084	Uwzględnianie wyników map akustycznych, w tym głównie zasięgów wskaźników LDWN i LN w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego w tym map proponowanych kierunków zmian zagospodarowania przestrzennego.	Rada Miejska w Pisz
				Utrzymywanie nawierzchni drogowej w dobrym stanie technicznym.	GDDKiA
				Stosowanie nowoczesnych nawierzchni o zredukowanym hałasie w przypadku remontów i przebudów odcinków drogowych.	GDDKiA
				Stosowanie zieleni izolacyjnej w pasie drogowym.	GDDKiA

Numer drogi krajowej	Nazwa odcinka	Kilometraż początku odcinka	Kilometraż końca odcinka	Zadanie	Jednostka odpowiedzialna
				Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na obszarach zabudowanych objętych Programem.	Komenda Powiatowa Policji w Pisz
58b	PISZ/PRZEJŚCIE/	0+000	0+812	Stosowanie zasad ochrony przed hałasem w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego.	Rada Miejska w Pisz
				Uwzględnianie wyników map akustycznych, w tym głównie zasięgów wskaźników LDWN i LN w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego w tym map proponowanych kierunków zmian zagospodarowania przestrzennego.	Rada Miejska w Pisz
				Utrzymywanie nawierzchni drogowej w dobrym stanie technicznym.	GDDKiA
				Stosowanie nowoczesnych nawierzchni o zredukowanym hałasie w przypadku remontów i przebudów odcinków drogowych.	GDDKiA
				Stosowanie zieleni izolacyjnej w pasie drogowym.	GDDKiA
				Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na obszarach zabudowanych objętych Programem.	Komenda Powiatowa Policji w Pisz
58b	PISZ/PRZEJŚCIE/	0+812	2+565	Stosowanie zasad ochrony przed hałasem w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego.	Rada Miejska w Pisz
				Uwzględnianie wyników map akustycznych, w tym głównie zasięgów wskaźników LDWN i LN w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego w tym map proponowanych kierunków zmian zagospodarowania przestrzennego.	Rada Miejska w Pisz
				Utrzymywanie nawierzchni drogowej w dobrym stanie technicznym.	GDDKiA
				Stosowanie nowoczesnych nawierzchni o zredukowanym hałasie w przypadku remontów i przebudów odcinków drogowych.	GDDKiA
				Stosowanie zieleni izolacyjnej w pasie drogowym.	GDDKiA
				Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na obszarach zabudowanych objętych Programem.	Komenda Powiatowa Policji w Pisz
58b	PISZ/PRZEJŚCIE/	2+565	3+659	Stosowanie zasad ochrony przed hałasem w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego.	Rada Miejska w Pisz
				Uwzględnianie wyników map akustycznych, w tym głównie zasięgów wskaźników LDWN i LN w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego w tym map proponowanych kierunków zmian zagospodarowania przestrzennego.	Rada Miejska w Pisz
				Utrzymywanie nawierzchni drogowej w dobrym stanie technicznym.	GDDKiA
				Stosowanie nowoczesnych nawierzchni o zredukowanym hałasie w przypadku remontów i przebudów odcinków drogowych.	GDDKiA
				Stosowanie zieleni izolacyjnej w pasie drogowym.	GDDKiA
				Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na obszarach zabudowanych objętych Programem.	Komenda Powiatowa Policji w Pisz
59	GIŻYCKO/OBWODNICA/	0+000	3+746	Stosowanie zasad ochrony przed hałasem w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego.	Rada Miejska w Giżycku
				Uwzględnianie wyników map akustycznych, w tym głównie zasięgów wskaźników LDWN i LN w nowotworzonych planach	Rada Miejska w Giżycku

Numer drogi krajowej	Nazwa odcinka	Kilometraż początku odcinka	Kilometraż końca odcinka	Zadanie	Jednostka odpowiedzialna	
				zagospodarowania przestrzennego w tym map proponowanych kierunków zmian zagospodarowania przestrzennego.		
				Utrzymywanie nawierzchni drogowej w dobrym stanie technicznym.		GDDKiA
				Stosowanie nowoczesnych nawierzchni o zredukowanym hałasie w przypadku remontów i przebudów odcinków drogowych.		GDDKiA
				Stosowanie zieleni izolacyjnej w pasie drogowym.		GDDKiA
65	EŁK-GRAJEWO	71+222	74+620	Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na obszarach zabudowanych objętych Programem.	Komenda Powiatowa Policji w Giżycku	
				Stosowanie zasad ochrony przed hałasem w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego.	Rada Gminy Ełk	
				Uwzględnianie wyników map akustycznych, w tym głównie zasięgów wskaźników LDWN i LN w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego w tym map proponowanych kierunków zmian zagospodarowania przestrzennego.	Rada Gminy Ełk	
				Utrzymywanie nawierzchni drogowej w dobrym stanie technicznym.	GDDKiA	
				Stosowanie nowoczesnych nawierzchni o zredukowanym hałasie w przypadku remontów i przebudów odcinków drogowych.	GDDKiA	
				Stosowanie zieleni izolacyjnej w pasie drogowym.	GDDKiA	
65	EŁK-GRAJEWO	74+620	77+517	Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na obszarach zabudowanych objętych Programem.	Komenda Powiatowa Policji w Ełku	
				Stosowanie zasad ochrony przed hałasem w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego.	Rada Gminy Ełk	
				Uwzględnianie wyników map akustycznych, w tym głównie zasięgów wskaźników LDWN i LN w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego w tym map proponowanych kierunków zmian zagospodarowania przestrzennego.	Rada Gminy Ełk	
				Utrzymywanie nawierzchni drogowej w dobrym stanie technicznym.	GDDKiA	
				Stosowanie nowoczesnych nawierzchni o zredukowanym hałasie w przypadku remontów i przebudów odcinków drogowych.	GDDKiA	
				Stosowanie zieleni izolacyjnej w pasie drogowym.	GDDKiA	
65	EŁK-GRAJEWO	77+517	81+773	Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na obszarach zabudowanych objętych Programem.	Komenda Powiatowa Policji w Ełku	
				Stosowanie zasad ochrony przed hałasem w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego.	Rady gmin Ełk, Prostki	
				Uwzględnianie wyników map akustycznych, w tym głównie zasięgów wskaźników LDWN i LN w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego w tym map proponowanych kierunków zmian zagospodarowania przestrzennego.	Rady gmin Ełk, Prostki	
				Utrzymywanie nawierzchni drogowej w dobrym stanie technicznym.	GDDKiA	
				Stosowanie nowoczesnych nawierzchni o zredukowanym hałasie w przypadku remontów i przebudów odcinków drogowych.	GDDKiA	
				Stosowanie zieleni izolacyjnej w pasie drogowym.	GDDKiA	

Numer drogi krajowej	Nazwa odcinka	Kilometraż początku odcinka	Kilometraż końca odcinka	Zadanie	Jednostka odpowiedzialna
				Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na obszarach zabudowanych objętych Programem.	Komenda Powiatowa Policji w Ełku
65	EŁK-GRAJEWO	84+149	87+646	Stosowanie zasad ochrony przed hałasem w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego.	Rady gmin Ełk, Prostki
				Uwzględnianie wyników map akustycznych, w tym głównie zasięgów wskaźników LDWN i LN w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego w tym map proponowanych kierunków zmian zagospodarowania przestrzennego.	Rady gmin Ełk, Prostki
				Utrzymywanie nawierzchni drogowej w dobrym stanie technicznym.	GDDKiA
				Stosowanie nowoczesnych nawierzchni o zredukowanym hałasie w przypadku remontów i przebudów odcinków drogowych.	GDDKiA
				Stosowanie zieleni izolacyjnej w pasie drogowym.	GDDKiA
				Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na obszarach zabudowanych objętych Programem.	Komenda Powiatowa Policji w Ełku
65a	EŁK/PRZEJŚCIE/	0+000	3+640	Stosowanie zasad ochrony przed hałasem w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego.	Rada Miejska w Ełku
				Uwzględnianie wyników map akustycznych, w tym głównie zasięgów wskaźników LDWN i LN w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego w tym map proponowanych kierunków zmian zagospodarowania przestrzennego.	Rada Miejska w Ełku
				Utrzymywanie nawierzchni drogowej w dobrym stanie technicznym.	GDDKiA
				Stosowanie nowoczesnych nawierzchni o zredukowanym hałasie w przypadku remontów i przebudów odcinków drogowych.	GDDKiA
				Stosowanie zieleni izolacyjnej w pasie drogowym.	GDDKiA
				Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na obszarach zabudowanych objętych Programem.	Komenda Powiatowa Policji w Ełku
65a	EŁK/PRZEJŚCIE/	3+640	5+134	Stosowanie zasad ochrony przed hałasem w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego.	Rada Miejska w Ełku
				Uwzględnianie wyników map akustycznych, w tym głównie zasięgów wskaźników LDWN i LN w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego w tym map proponowanych kierunków zmian zagospodarowania przestrzennego.	Rada Miejska w Ełku
				Utrzymywanie nawierzchni drogowej w dobrym stanie technicznym.	GDDKiA
				Stosowanie nowoczesnych nawierzchni o zredukowanym hałasie w przypadku remontów i przebudów odcinków drogowych.	GDDKiA
				Stosowanie zieleni izolacyjnej w pasie drogowym.	GDDKiA
				Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na obszarach zabudowanych objętych Programem.	Komenda Powiatowa Policji w Ełku

3. UZASADNIENIE ZAKRESU OKREŚLONYCH ZAGADNIENI

3.1. Dane i wnioski wynikające ze sporządzonych map akustycznych

W ramach opracowania zrealizowano mapy akustyczne dla odcinków dróg krajowych, zlokalizowanych w województwie warmińsko-mazurskim, charakteryzujących się natężeniem ruchu powyżej 3 000 000 pojazdów rocznie, zarządzanych przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad.

Łącznie analizami objęto 141 odcinków dróg krajowych o całkowitej długości 362,805 km, wchodzących w skład 13 tras drogowych, w tym dwóch dróg ekspresowych (S 7 oraz S 51 - w budowie, obecnie DK 51), oraz 11 dróg krajowych (trasa DK7, trasa DK15, trasa DK16, trasa DK22, trasa DK51, trasa DK53, trasa DK54, trasa DK57, trasa DK58, trasa DK59 oraz trasa DK65) wraz z terenem przyległym w pasie po 800 m z każdej strony drogi.

Natężenia ruchu dla każdego z rozpatrywanych odcinków dróg krajowych odnoszono do wyników Generalnego Pomiaru Ruchu z 2015 r. Pozostałe parametry, mające wpływ na poziom emitowanego hałasu takie jak prędkość pojazdów, rodzaj i stan nawierzchni, rodzaj ruchu oraz profil jezdni określono w oparciu o informacje zawarte w sprawozdaniach z Generalnego Pomiaru Hałasu i pomiarów własnych oraz na podstawie dostępnych baz danych, przekazanych przez Zamawiającego. Klasyfikację terenów chronionych pod względem akustycznym w sąsiedztwie analizowanych dróg przeprowadzono w oparciu o zapisy obowiązujących planów zagospodarowania przestrzennego, dane dotyczące faktycznego zagospodarowania terenów, sporządzone przez poszczególne Urzędy Gmin w 2016 r., a także Studia uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gmin oraz inwentaryzację własną (na podstawie zdjęć lotniczych i ortofotomap, Bazy Danych Obiektów Topograficznych, wizji terenowej).

Dla analizowanych obszarów sporządzono tabelaryczne oraz graficzne zestawienia wielkości narażenia na poszczególne przedziały wartości poziomu hałasu.

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 przekroczeń dopuszczalnych poziomów dźwięku) 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 reprezentatywnych odcinków analizowanych dróg.

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 12 przedstawiono wartości prędkości potoku ruchu przyjęte w opracowaniu mapy akustycznej. W przypadku podania wartości podwójnych (np. 96/66) przyjęty zakres prędkości określa w pierwszym przypadku prędkość dla terenów pozamiejskich, a w drugim dla terenów miejskich (obszar zabudowany). Zapis „/PRZEJŚCIE/” oznacza, iż droga przebiega przez odcinek miejski.

Tabela 12. Prędkości ruchu pojazdów przyjęte w mapie akustycznej do obliczeń akustycznych

Droga krajowa	Kilometraż		Opis odcinka	Samochody osobowe	Samochody ciężarowe > 3,5 t
	początkowy [km]	końcowy [km]			
7	68+346	73+260	WĘŻEL NOWY DWÓR GD.-ELBLĄG/UL.NOWODWORSKA/	67	55
7	73+260	74+692	WĘŻEL NOWY DWÓR GD.-ELBLĄG/UL.NOWODWORSKA/	67	55
7	74+692	75+423	ELBLĄG/UL. NOWODWORSKA/-WĘŻEL ELBLĄG PŁD	67	55
7	75+423	78+411	ELBLĄG/UL. NOWODWORSKA/-WĘŻEL ELBLĄG PŁD	67	55
7	137+933	141+987	WĘŻEL MAŁDYTY-OSTRÓDA	80	67
7	141+987	145+048	WĘŻEL MAŁDYTY-OSTRÓDA	80	67
7	145+048	149+775	OSTRÓDA/OBWODNICA/	80	67
7	149+775	152+364	OSTRÓDA/OBWODNICA/	80	67
7	152+364	154+946	OSTRÓDA-RYCHNOWO	80	67
7	154+946	159+972	OSTRÓDA-RYCHNOWO	80	67
7	159+972	165+710	OSTRÓDA-RYCHNOWO	80	67
7	165+710	169+162	RYCHNOWO-WĘŻEL OLSZTYNEK ZACHÓD	80	67
7	169+162	171+806	RYCHNOWO-WĘŻEL OLSZTYNEK ZACHÓD	80	67
7	171+806	175+240	RYCHNOWO-WĘŻEL OLSZTYNEK ZACHÓD	80	67
7	175+240	175+778	RYCHNOWO-WĘŻEL OLSZTYNEK ZACHÓD	80	67
7	203+322	204+579	WĘŻEL GRUNWALD-NIDZICA	80	67
7	204+579	207+189	NIDZICA-MŁAWA	80	67
7	207+189	209+576	NIDZICA-MŁAWA	80	67
7	209+576	213+996	NIDZICA-MŁAWA	80	67
7	213+996	218+012	NIDZICA-MŁAWA	80	67
7	218+012	223+818	NIDZICA-MŁAWA	80	67
7j	0+000	0+389	RYCHNOWO-WĘŻEL OLSZTYNEK ZACHÓD	107	80
7j	0+389	0+787	RYCHNOWO-WĘŻEL OLSZTYNEK ZACHÓD	107	80

7j	25+719	26+095	WĘZEŁ GRUNWALD-NIDZICA	80	67
S7	78+411	82+578	WĘZEŁ ELBLĄG PŁD-WĘZEŁ ELBLĄG WSCHÓD	67	55
S7	134+991	135+371	WĘZEŁ MAŁDYTY-OSTRÓDA	80	67
S7	135+371	136+022	WĘZEŁ MAŁDYTY-OSTRÓDA	80	67
S7	136+022	137+933	WĘZEŁ MAŁDYTY-OSTRÓDA	80	67
S7g	0+000	0+435	WĘZEŁ ELBLĄG WSCHÓD-WĘZEŁ PASŁĘK PŁN	108	78
S7g	0+435	3+616	WĘZEŁ ELBLĄG WSCHÓD-WĘZEŁ PASŁĘK PŁN	108	78
S7g	3+616	6+147	WĘZEŁ ELBLĄG WSCHÓD-WĘZEŁ PASŁĘK PŁN	108	78
S7g	6+147	9+255	WĘZEŁ ELBLĄG WSCHÓD-WĘZEŁ PASŁĘK PŁN	108	78
S7g	9+255	13+272	WĘZEŁ ELBLĄG WSCHÓD-WĘZEŁ PASŁĘK PŁN	108	78
S7g	13+272	14+974	WĘZEŁ PASŁĘK PŁN-WĘZEŁ MAŁDYTY	108	78
S7g	14+974	18+884	WĘZEŁ PASŁĘK PŁN-WĘZEŁ MAŁDYTY	108	78
S7g	18+884	21+835	WĘZEŁ PASŁĘK PŁN-WĘZEŁ MAŁDYTY	108	78
S7g	21+835	24+610	WĘZEŁ PASŁĘK PŁN-WĘZEŁ MAŁDYTY	108	78
S7g	24+610	27+622	WĘZEŁ PASŁĘK PŁN-WĘZEŁ MAŁDYTY	108	78
S7g	27+622	30+075	WĘZEŁ PASŁĘK PŁN-WĘZEŁ MAŁDYTY	108	78
S7g	30+075	35+332	WĘZEŁ PASŁĘK PŁN-WĘZEŁ MAŁDYTY	108	78
S7g	35+332	38+795	WĘZEŁ MAŁDYTY-OSTRÓDA	108	78
S7g	38+795	42+231	WĘZEŁ MAŁDYTY-OSTRÓDA	108	78
S7g	42+231	44+462	WĘZEŁ MAŁDYTY-OSTRÓDA	108	78
S7g	44+462	48+359	WĘZEŁ MAŁDYTY-OSTRÓDA	108	78
S7g	48+359	50+726	WĘZEŁ MAŁDYTY-OSTRÓDA	108	78
S7j	0+787	1+734	RYCHNOWO-WĘZEŁ OLSZTYNEK ZACHÓD	108	80
S7j	1+734	3+694	WĘZEŁ OLSZTYNEK ZACHÓD-WĘZEŁ GRUNWALD	108	80
S7j	3+694	7+558	WĘZEŁ OLSZTYNEK ZACHÓD-WĘZEŁ GRUNWALD	108	80
S7j	7+558	11+960	WĘZEŁ GRUNWALD-NIDZICA	108	80
S7j	11+960	14+575	WĘZEŁ GRUNWALD-NIDZICA	108	80
S7j	14+575	17+554	WĘZEŁ GRUNWALD-NIDZICA	108	80
S7j	17+554	22+352	WĘZEŁ GRUNWALD-NIDZICA	108	80
S7j	22+352	25+719	WĘZEŁ GRUNWALD-NIDZICA	108	80
15	321+673	323+783	NOWE MIASTO LUB./PRZEJŚCIE/	53	50
15	323+783	324+462	NOWE MIASTO LUB./PRZEJŚCIE/	53	50
15	335+496	338+936	SAMPŁAWA-LUBAWA	54	50
16	67+621	69+875	ŁAWA/PRZEJŚCIE/	62	57
16	69+875	74+249	ŁAWA/PRZEJŚCIE/	62	57
16	100+257	105+337	OSTRÓDA/PRZEJŚCIE/	62	57
16	105+337	110+889	OSTRÓDA-GIETRZWAŁD	60	52
16	110+889	114+208	OSTRÓDA-GIETRZWAŁD	60	52
16	114+208	115+180	OSTRÓDA-GIETRZWAŁD	60	52
16	115+180	120+866	OSTRÓDA-GIETRZWAŁD	60	52
16	120+866	124+339	OSTRÓDA-GIETRZWAŁD	60	52
16	124+339	127+327	GIETRZWAŁD-OLSZTYN	60	52
16	127+327	131+282	GIETRZWAŁD-OLSZTYN	60	52

16	131+282	134+486	GIETRZWAŁD-OLSZTYN	60	52
16	134+486	135+809	GIETRZWAŁD-OLSZTYN	60	52
16	188+990	192+218	WĘZEŁ BISKUPIEC-MRĄGOWO	96	86
16	192+218	196+119	WĘZEŁ BISKUPIEC-MRĄGOWO	96	86
16	196+119	199+112	WĘZEŁ BISKUPIEC-MRĄGOWO	96	86
16	199+112	202+298	WĘZEŁ BISKUPIEC-MRĄGOWO	96/66	86/61
16	202+298	204+022	MRĄGOWO/PRZEJŚCIE/	50	50
16	204+022	206+631	MRĄGOWO/PRZEJŚCIE/	66/50	61/50
16c	0+000	2+548	OLSZTYN-WĘZEŁ BARCZEWO	96	86
16c	2+548	3+901	OLSZTYN-WĘZEŁ BARCZEWO	96	86
16c	3+901	5+328	OLSZTYN-WĘZEŁ BARCZEWO	96	86
16c	5+328	10+046	OLSZTYN-WĘZEŁ BARCZEWO	96	86
16c	10+046	11+707	OLSZTYN-WĘZEŁ BARCZEWO	96	86
16c	11+707	16+229	WĘZEŁ BARCZEWO-WĘZEŁ BISKUPIEC	96	86
16c	16+229	19+134	WĘZEŁ BARCZEWO-WĘZEŁ BISKUPIEC	96	86
16c	19+134	20+489	WĘZEŁ BARCZEWO-WĘZEŁ BISKUPIEC	96	86
16c	20+489	21+089	WĘZEŁ BARCZEWO-WĘZEŁ BISKUPIEC	96	86
16c	21+089	25+403	WĘZEŁ BARCZEWO-WĘZEŁ BISKUPIEC	96	86
16c	25+403	29+829	WĘZEŁ BARCZEWO-WĘZEŁ BISKUPIEC	96	86
16c	29+829	31+017	WĘZEŁ BARCZEWO-WĘZEŁ BISKUPIEC	96	86
16c	31+017	31+832	WĘZEŁ BISKUPIEC-MRĄGOWO	96	86
16c	31+832	34+564	WĘZEŁ BISKUPIEC-MRĄGOWO	96	86
16c	34+564	38+062	WĘZEŁ BISKUPIEC-MRĄGOWO	96	86
16c	38+062	39+992	WĘZEŁ BISKUPIEC-MRĄGOWO	96	86
22	372+234	372+857	STARE POLE/GR. WOJ./-WĘZEŁ ELBLĄG PŁD	68	60
22	372+857	376+811	STARE POLE/GR. WOJ./-WĘZEŁ ELBLĄG PŁD	68	60
22	376+811	382+805	STARE POLE/GR. WOJ./-WĘZEŁ ELBLĄG PŁD	68	60
22	382+805	386+874	STARE POLE/GR. WOJ./-WĘZEŁ ELBLĄG PŁD	68	60
51	15+881	16+249	BARTOSZYCE/PRZEJŚCIE/	56	44
51	16+249	17+140	BARTOSZYCE/PRZEJŚCIE/	56	44
51	17+140	20+880	BARTOSZYCE-SZWARUNKI	56	44
51	39+755	41+023	LIDZBARK WARM./PRZEJŚCIE/	47	43
51	61+964	62+283	DOBRE MIASTO/PRZEJŚCIE/	51	47
51	62+283	62+609	DOBRE MIASTO/PRZEJŚCIE/	51	47
51	62+609	62+956	DOBRE MIASTO/PRZEJŚCIE/	51	47
51	62+956	65+752	DOBRE MIASTO-OLSZTYN	74	65
51	65+752	67+881	DOBRE MIASTO-OLSZTYN	74	65
51	76+927	77+839	DOBRE MIASTO-OLSZTYN	74	65
51	77+839	81+687	DOBRE MIASTO-OLSZTYN	74	65
51	81+687	83+184	DOBRE MIASTO-OLSZTYN	50/40	50/40
51	91+928	93+141	OLSZTYN-STAWIGUDA	74	65
51	93+141	97+953	OLSZTYN-STAWIGUDA	74	65
51	97+953	102+617	OLSZTYN-STAWIGUDA	74	65

51	102+617	105+445	STAWIGUDA-WĘZEŁ OLSZTYNEK WSCHÓD	74	65
51	105+445	108+864	STAWIGUDA-WĘZEŁ OLSZTYNEK WSCHÓD	74	65
51	108+864	110+104	STAWIGUDA-WĘZEŁ OLSZTYNEK WSCHÓD	74	65
51a	0+000	1+414	DOBRE MIASTO-OLSZTYN	74	65
51a	1+414	2+036	DOBRE MIASTO-OLSZTYN	74	65
51a	2+036	2+868	DOBRE MIASTO-OLSZTYN	74	65
51a	2+868	5+667	DOBRE MIASTO-OLSZTYN	74	65
51a	5+667	6+480	DOBRE MIASTO-OLSZTYN	74	65
51a	6+480	7+237	DOBRE MIASTO-OLSZTYN	74	65
51a	7+237	8+900	DOBRE MIASTO-OLSZTYN	74	65
51b	0+000	0+117	STAWIGUDA-WĘZEŁ OLSZTYNEK WSCHÓD	74	65
53	43+164	45+408	SZCZYTNO/PRZEJŚCIE/	55	52
53	45+408	45+738	SZCZYTNO/PRZEJŚCIE/	55	52
54	10+585	11+380	BRANIEWO/PRZEJŚCIE/	50	44
57	81+904	82+952	SZCZYTNO/PRZEJŚCIE/	68	56
58	123+056	126+084	PISZ/PRZEJŚCIE/	65/50	56/50
58b	0+000	0+812	PISZ/PRZEJŚCIE/	65/50	56/50
58b	0+812	2+565	PISZ/PRZEJŚCIE/	65/50	56/50
58b	2+565	3+659	PISZ/PRZEJŚCIE/	65/50	56/50
59	0+000	3+746	GIŻYCKO/OBWODNICA/	67	60
65	71+106	71+222	EŁK-GRAJEWÓ	80/50	76/50
65	71+222	74+620	EŁK-GRAJEWÓ	80/50	76/50
65	74+620	77+517	EŁK-GRAJEWÓ	80/50	76/50
65	77+517	81+773	EŁK-GRAJEWÓ	80/50	76/50
65	81+773	84+149	EŁK-GRAJEWÓ	80/50	76/50
65	84+149	87+646	EŁK-GRAJEWÓ	80/50	76/50
65	87+646	89+792	EŁK-GRAJEWÓ	80/50	76/50
65a	0+000	3+640	EŁK/PRZEJŚCIE/	80	76
65a	3+640	5+134	EŁK/PRZEJŚCIE/	80	76
S51b	0+117	1+090	STAWIGUDA-WĘZEŁ OLSZTYNEK WSCHÓD	74	65
53	45+738	48+300	SZCZYTNO/PRZEJŚCIE/	55	52
57	82+952	84+900	SZCZYTNO/PRZEJŚCIE/	68	56

W kolejnych tabelach zaprezentowano zbiorcze wyniki analiz dla województwa warmińsko-mazurskiego, odnoszące się do wielkości powierzchni, liczby ludności oraz lokali mieszkalnych eksponowanych na poszczególne przedziały hałasu, pochodzącego od poszczególnych odcinków dróg krajowych, objętych zakresem opracowania.

Tabela 13. Liczba mieszkańców ekspozowanych na hałas dla poszczególnych odcinków dróg w województwie warmińsko-mazurskim – wskaźnik LDWN.

Numer drogi krajowy/ europejski	Nazwa odcinka	Kilometraż odcinka		Wskaźnik LDWN [dB]				
		Początek odcinka	Koniec odcinka	55-60	60-65	65-70	70-75	>75
7/E77	ELBLĄG/UL. NOWODWORSKA/-WEŹEŁ ELBLĄG PŁD	74+692	78+411	35	28	0	0	0
S7/E77	WEŹEŁ ELBLĄG PŁD-WEŹEŁ ELBLĄG WSCHÓD	78+411	82+578	283	37	0	0	0
S7g/E77	WEŹEŁ ELBLĄG WSCHÓD-WEŹEŁ PASŁEK PŁN	0+000	13+272	6	0	0	0	0
22/-*	STARE POLE/GR. WOJ./-WEŹEŁ ELBLĄG PŁD	372+234	386+874	0	0	0	0	0
7/E77	WEŹEŁ NOWY DWÓR GD.-ELBLĄG/UL.NOWODWORSKA/	68+346	74+692	54	78	49	12	0
7/E77	ELBLĄG/UL. NOWODWORSKA/-WEŹEŁ ELBLĄG PŁD	74+692	78+411	10	12	6	0	0
S7/E77	WEŹEŁ ELBLĄG PŁD-WEŹEŁ ELBLĄG WSCHÓD	78+411	82+578	25	0	0	0	0
S7g/E77	WEŹEŁ ELBLĄG WSCHÓD-WEŹEŁ PASŁEK PŁN	0+000	13+272	431	334	10	0	0
S7g/E77	WEŹEŁ PASŁEK PŁN-WEŹEŁ MAŁDYTY	13+272	35+332	102	6	0	0	0
22/-*	STARE POLE/GR. WOJ./-WEŹEŁ ELBLĄG PŁD	372+234	386+874	297	141	115	177	6
65/-*	ELK-GRAJEWO	71+106	89+792	358	154	248	684	29
65a/-*	ELK/PRZEJŚCIE/	0+000	5+134	1375	660	410	150	72
51/-*	BARTOSZYCE/PRZEJŚCIE/	15+881	17+140	736	267	294	142	0
51/-*	BARTOSZYCE-SZWARUNKI	17+140	20+880	425	340	141	51	0
54/-*	BRANIEWO/PRZEJŚCIE/	10+585	11+380	294	144	144	159	0
15/-*	SAMPŁAWA-LUBAWA	335+496	338+936	21	21	72	0	0
16/-*	ILAWA/PRZEJŚCIE/	67+621	74+249	1179	446	1364	387	0
51/-*	LIDZBARK WARM./PRZEJŚCIE/	39+755	41+023	240	222	132	33	0
16/-*	WEŹEŁ BISKUPIEC-MRĄGOWO	188+990	202+298	0	203	142	141	90
16/-*	MRĄGOWO/PRZEJŚCIE/	202+298	206+631	3431	1135	876	591	0
16c/-*	WEŹEŁ BISKUPIEC-MRĄGOWO	31+017	39+992	284	0	0	0	0
7/E77	WEŹEŁ GRUNWALD-NIDZICA	203+322	204+579	0	0	0	3	9
7/E77	NIDZICA-MŁAWA	204+579	223+818	972	362	179	23	26
S7j/E77	WEŹEŁ GRUNWALD-NIDZICA	7+558	25+719	28	15	0	0	0
7j/E77	WEŹEŁ GRUNWALD-NIDZICA	25+719	26+095	0	0	0	0	0
15/-*	NOWE MIASTO LUB./PRZEJŚCIE/	321+673	324+462	164	161	351	106	0
S51b/-*	STAWIGUDA-WEŹEŁ OLSZTYNEK WSCHÓD	0+117	1+090	27	0	0	0	0
51a/-*	DOBRE MIASTO-OLSZTYN	0+000	8+900	10	0	0	0	0
51b/-*	STAWIGUDA-WEŹEŁ OLSZTYNEK WSCHÓD	0+000	0+117	0	0	0	0	0
51/-*	STAWIGUDA-WEŹEŁ OLSZTYNEK WSCHÓD	102+617	110+104	39	4	0	4	0
51/-*	OLSZTYN-STAWIGUDA	91+928	102+617	65	36	0	0	0
51/-*	DOBRE MIASTO-OLSZTYN	76+927	83+184	132	130	89	2	0
51/-*	DOBRE MIASTO-OLSZTYN	62+956	67+881	48	65	43	3	0
51/-*	DOBRE MIASTO/PRZEJŚCIE/	61+964	62+956	185	104	464	37	0
16c/-*	WEŹEŁ BISKUPIEC-MRĄGOWO	31+017	39+992	30	11	0	0	0
16c/-*	WEŹEŁ BARCZEWO-WEŹEŁ BISKUPIEC	11+707	31+017	338	304	38	3	0
16c/-*	OLSZTYN-WEŹEŁ BARCZEWO	0+000	11+707	823	678	175	30	0
16/-*	GIETRZWAŁD-OLSZTYN	124+339	135+809	85	35	11	0	
16/-*	OSTRÓDA-GIETRZWAŁD	105+337	124+339	126	99	72	51	9
S7j/E77	WEŹEŁ GRUNWALD-NIDZICA	7+558	25+719	31	2	9	4	0
S7j/E77	WEŹEŁ OLSZTYNEK ZACHÓD-WEŹEŁ GRUNWALD	1+734	7+558	56	23	5	0	0
S7j/E77	RYCHNOWO-WEŹEŁ OLSZTYNEK ZACHÓD	0+787	1+734	10	0	0	0	0
7j/E77	RYCHNOWO-WEŹEŁ OLSZTYNEK ZACHÓD	0+000	0+389	6	2	0	0	0
7j/E77	RYCHNOWO-WEŹEŁ OLSZTYNEK ZACHÓD	0+389	0+787	6	0	0	0	0

Numer drogi krajowy/europejski	Nazwa odcinka	Kilometraż odcinka		Wskaźnik L _{DOWN} [dB]				
		Początek odcinka	Koniec odcinka	55-60	60-65	65-70	70-75	>75
7/E77	RYCHNOWO-WĘZEŁ OLSZTYNEK ZACHÓD	165+710	175+778	0	2	4	2	0
7/E77	WĘZEŁ MAŁDYTY-OSTRÓDA	137+933	141+987	12	24	0	0	0
7/E77	OSTRÓDA/OBWODNICA/	145+048	152+364	990	630	332	33	6
7/E77	OSTRÓDA-RYCHNOWO	152+364	165+710	192	100	129	72	57
7/E77	RYCHNOWO-WĘZEŁ OLSZTYNEK ZACHÓD	165+710	175+778	30	12	12	0	0
S7/E77	WĘZEŁ MAŁDYTY-OSTRÓDA	134+991	137+933	150	45	27	0	0
S7g/E77	WĘZEŁ PASŁĘK PŁN-WĘZEŁ MAŁDYTY	13+272	35+332	30	12	0	0	0
S7g/E77	WĘZEŁ MAŁDYTY-OSTRÓDA	35+332	50+726	57	0	0	0	0
16/*	OSTRÓDA/PRZEJŚCIE/	100+257	105+337	798	624	675	285	0
16/*	OSTRÓDA-GIETRZWAŁD	105+337	124+339	111	24	27	33	0
58/*	PISZ/PRZEJŚCIE/	123+056	126+084	252	229	6	0	0
58b/*	PISZ/PRZEJŚCIE/	0+000	3+659	1578	324	404	578	0
53/*	SZCZYTNO/PRZEJŚCIE/	43+164	45+738	71	216	53	0	0
57/*	SZCZYTNO/PRZEJŚCIE/	81+904	82+952	240	176	104	42	0
53/*	SZCZYTNO/PRZEJŚCIE/	45+738	48+300	105	204	168	0	0
57/*	SZCZYTNO/PRZEJŚCIE/	82+952	84+900	652	210	1179	192	0
59/*	GIZYCKO/OBWODNICA	0+000	3+746	492	120	153	3	0
22/*	STARE POLE/GR. WOJ./-WĘZEŁ ELBLĄG PŁD	372+234	386+874	0	6	0	0	0

* - brak nadanego identyfikatora europejskiego drogi.

Tabela 14. Liczba mieszkańców ekspozowanych na hałas dla poszczególnych odcinków dróg w województwie warmińsko-mazurskim – wskaźnik LN.

Numer drogi krajowy/europejski	Nazwa odcinka	Kilometraż odcinka		Wskaźnik LN [dB]				
		Początek odcinka	Koniec odcinka	55-60	60-65	65-70	70-75	>75
7/E77	ELBLĄG/UL. NOWODWORSKA/-WĘZEŁ ELBLĄG PŁD	74+692	78+411	52	0	0	0	0
S7/E77	WĘZEŁ ELBLĄG PŁD-WĘZEŁ ELBLĄG WSCHÓD	78+411	82+578	157	0	0	0	0
S7g/E77	WĘZEŁ ELBLĄG WSCHÓD-WĘZEŁ PASŁĘK PŁN	0+000	13+272	0	0	0	0	0
22/*	STARE POLE/GR. WOJ./-WĘZEŁ ELBLĄG PŁD	372+234	386+874	0	0	0	0	0
7/E77	WĘZEŁ NOWY DWÓR GD.-ELBLĄG/UL.NOWODWORSKA/	68+346	74+692	64	84	25	0	0
7/E77	ELBLĄG/UL. NOWODWORSKA/-WĘZEŁ ELBLĄG PŁD	74+692	78+411	11	12	0	0	0
S7/E77	WĘZEŁ ELBLĄG PŁD-WĘZEŁ ELBLĄG WSCHÓD	78+411	82+578	23	0	0	0	0
S7g/E77	WĘZEŁ ELBLĄG WSCHÓD-WĘZEŁ PASŁĘK PŁN	0+000	13+272	483	119	2	0	0
S7g/E77	WĘZEŁ PASŁĘK PŁN-WĘZEŁ MAŁDYTY	13+272	35+332	33	6	0	0	0
22/*	STARE POLE/GR. WOJ./-WĘZEŁ ELBLĄG PŁD	372+234	386+874	238	102	204	32	0
65/*	EŁK-GRAJEWÓ	71+106	89+792	204	192	738	110	0
65a/*	EŁK/PRZEJŚCIE/	0+000	5+134	783	482	231	90	0
51/*	BARTOSZYCE/PRZEJŚCIE/	15+881	17+140	427	201	135	0	0
51/*	BARTOSZYCE-SZWARUNKI	17+140	20+880	388	234	45	0	0
54/*	BRANIEWO/PRZEJŚCIE/	10+585	11+380	24	264	159	0	0
15/*	SAMPEŁAWA-LUBAWA	335+496	338+936	21	36	42	0	0
16/*	IŁAWA/PRZEJŚCIE/	67+621	74+249	657	1039	924	0	0
51/*	LIDZBARK WARM./PRZEJŚCIE/	39+755	41+023	258	156	33	0	0
16/*	WĘZEŁ BISKUPIEC-MRĄGOWO	188+990	202+298	255	195	119	163	21
16/*	MRĄGOWO/PRZEJŚCIE/	202+298	206+631	2167	862	777	0	0
16c/*	WĘZEŁ BISKUPIEC-MRĄGOWO	31+017	39+992	0	0	0	0	0
7/E77	WĘZEŁ GRUNWALD-NIDZICA	203+322	204+579	0	0	0	12	0
7/E77	NIDZICA-MŁAWA	204+579	223+818	801	297	150	20	20

Numer drogi krajowy/ europejski	Nazwa odcinka	Kilometraż odcinka		Wskaźnik LN [dB]				
		Początek odcinka	Koniec odcinka	55-60	60-65	65-70	70-75	>75
S7j/E77	WĘZEL GRUNWALD-NIDZICA	7+558	25+719	8	15	0	0	0
7j/E77	WĘZEL GRUNWALD-NIDZICA	25+719	26+095	0	0	0	0	0
15/-*	NOWE MIASTO LUB./PRZEJŚCIE/	321+673	324+462	149	210	315	14	0
7/E77	RYCHNOWO-WĘZEL OLSZTYNEK ZACHÓD	165+710	175+778	0	4	2	2	0
7j/E77	RYCHNOWO-WĘZEL OLSZTYNEK ZACHÓD	0+000	0+389	4	2	0	0	0
7j/E77	RYCHNOWO-WĘZEL OLSZTYNEK ZACHÓD	0+389	0+787	2	0	0	0	0
S7j/E77	RYCHNOWO-WĘZEL OLSZTYNEK ZACHÓD	0+787	1+734	8	0	0	0	0
S7j/E77	WĘZEL OLSZTYNEK ZACHÓD-WĘZEL GRUNWALD	1+734	7+558	57	2	3	0	0
S7j/E77	WĘZEL GRUNWALD-NIDZICA	7+558	25+719	21	6	9	0	0
16/-*	OSTRÓDA-GIETRZWAŁD	105+337	124+339	123	111	42	42	0
16/-*	GIETRZWAŁD-OLSZTYN	124+339	135+809	74	17	0	0	0
16c/-*	OLSZTYN-WĘZEL BARCZEWO	0+000	11+707	961	77	6	0	0
16c/-*	WĘZEL BARCZEWO-WĘZEL BISKUPIEC	11+707	31+017	361	32	0	0	0
16c/-*	WĘZEL BISKUPIEC-MRĄGOWO	31+017	39+992	19	0	0	0	0
51/-*	DOBRE MIASTO/PRZEJŚCIE/	61+964	62+956	135	466	58	0	0
51/-*	DOBRE MIASTO-OLSZTYN	62+956	67+881	83	49	3	0	0
51/-*	DOBRE MIASTO-OLSZTYN	76+927	83+184	102	150	4	0	0
51/-*	OLSZTYN-STAWIGUDA	91+928	102+617	50	13		0	0
51/-*	STAWIGUDA-WĘZEL OLSZTYNEK WSCHÓD	102+617	110+104	21	2	4	0	0
51a/-*	DOBRE MIASTO-OLSZTYN	0+000	8+900	0	0	0	0	0
S51b/-*	STAWIGUDA-WĘZEL OLSZTYNEK WSCHÓD	0+117	1+090	19	0	0	0	0
51b	STAWIGUDA-WĘZEL OLSZTYNEK WSCHÓD	0+000	0+117	0	0	0	0	0
7/E77	WĘZEL MAŁDYTY-OSTRÓDA	137+933	141+987	24	6	0	0	0
7/E77	OSTRÓDA/OBWODNICA/	145+048	152+364	723	594	164	6	0
7/E77	OSTRÓDA-RYCHNOWO	152+364	165+710	156	94	123	87	15
7/E77	RYCHNOWO-WĘZEL OLSZTYNEK ZACHÓD	165+710	175+778	36	9	6	0	0
S7/E77	WĘZEL MAŁDYTY-OSTRÓDA	134+991	137+933	126	42	15	0	0
S7g/E77	WĘZEL PASŁĘK PŁN-WĘZEL MAŁDYTY	13+272	35+332	27	6	0	0	0
S7g/E77	WĘZEL MAŁDYTY-OSTRÓDA	35+332	50+726	21	0	0	0	0
16/-*	OSTRÓDA/PRZEJŚCIE/	100+257	105+337	810	654	303	99	0
16/-*	OSTRÓDA-GIETRZWAŁD	105+337	124+339	99	15	27	21	0
58/-*	PISZ/PRZEJŚCIE/	123+056	126+084	229	86	0	0	0
58b/-*	PISZ/PRZEJŚCIE/	0+000	3+659	876	309	726	0	0
53/-*	SZCZYTNO/PRZEJŚCIE/	43+164	45+738	201	131	0	0	0
57/-*	SZCZYTNO/PRZEJŚCIE/	81+904	82+952	161	56	177	0	0
53/-*	SZCZYTNO/PRZEJŚCIE/	45+738	48+300	96	324	0	0	0
57/-*	SZCZYTNO/PRZEJŚCIE/	82+952	84+900	225	426	962	0	0
59/-*	GIZYCKO/OBWODNICA	0+000	3+746	225	138	30	0	0
22/-*	STARE POLE/GR. WOJ./-WĘZEL ELBLĄG PŁD	372+234	386+874	6	0	0	0	0

* - brak nadanego identyfikatora europejskiego drogi.

Poniżej przedstawiono uwarunkowania akustyczne wraz z uzasadnieniem wyboru zadań Aktualizacji Programu dla odcinków dróg krajowych objętych zakresem zadań głównych Programu. Odcinki pogrupowano względem wspólnych przebiegów.

- DK 7 – WĘZEŁ NOWY DWÓR GD. – MŁAWA (od km 68+346 do km 223+818):
Ze względu na oddanie do użytku równoległego przebiegu trasy S7, niniejszy odcinek wyłączono z Programu.
- DK 7j – RYCHNOWO – NIDZICA (od km 0+000 do km 26+095):
Ze względu na oddanie do użytku równoległego przebiegu trasy S7, niniejszy odcinek wyłączono z Programu.
- DK S7 – WĘZEŁ ELBLĄG PŁD. – OSTRÓDA (od km 78+411 do km 82+578 oraz od km 134+991 do km 137+933):
W przypadku analizowanego odcinka drogi notuje się przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu, jednakże nie obejmują one terenów mieszkaniowych (wskaźnik $M = 0$). W związku z powyższym odcinek nie został objęty zakresem działań Programu.
- DK S7g – WĘZEŁ ELBLĄG WSCH. – OSTRÓDA (od km 0+000 do km 50+726):
W przypadku analizowanego odcinka drogi notuje się przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu, jednakże nie obejmują one terenów mieszkaniowych (wskaźnik $M = 0$). W związku z powyższym odcinek nie został objęty zakresem działań Programu.
- DK S7j – RYCHNOWO – NIDZICA (od km 0+787 do km 25+719):
W przypadku analizowanego odcinka drogi notuje się przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu, jednakże nie obejmują one terenów mieszkaniowych (wskaźnik $M = 0$). W związku z powyższym odcinek nie został objęty zakresem działań Programu.
- DK 15 NOWE MIASTO LUBAWSKIE /PRZEJŚCIE/ (od km 321+673 do km 324+462):
W przypadku analizowanego odcinka drogi notuje się przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu, a także mieszkańców narażonych na ponadnormatywny hałas. Aktualnie prowadzone są prace związane z budową obwodnicy Nowego Miasta Lubawskiego (zadanie: Budowa obwodnicy Nowego Miasta Lubawskiego w ciągu DK 15), co spowoduje zmianę kategorii niniejszego odcinka drogi, a także przeniesienie większości ruchu na nowowytbudowaną trasę. W związku z powyższym odcinek nie został objęty zakresem działań Programu.
- DK 15 SAMPLAWA – LUBAWA (od km 335+496 do km 338+936):
W przypadku analizowanego odcinka drogi notuje się przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu, a także mieszkańców narażonych na ponadnormatywny hałas. Przyjęte prędkości ruchu nie odbiegają znacznie

od dopuszczalnych. W związku z powyższym proponuje się wprowadzenie ograniczenia prędkości ruchu w ciągu całej doby do 40 km/h.

➤ DK 16 IŁAWA/PRZEJSCIE/ (od km 67+621 do km 74+249):

W przypadku analizowanego odcinka drogi notuje się przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu, a także mieszkańców narażonych na ponadnormatywny hałas. Przyjęte prędkości ruchu są większe od dopuszczalnych o 7 do 12 km/h. W związku z powyższym proponuje się wprowadzenie ograniczenia prędkości ruchu w ciągu całej doby do 40 km/h na następujących odcinkach:

- od km 68+300 (skrzyżowanie z ul. Chodkiewicza) do km 68+660 (rondo, ul. Biskupska).
- Od km 70+630 (rondo, ul. Dąbrowskiego) do km 74+000.

➤ DK 16 OSTRÓDA /PRZEJŚCIE/ (od km 100+257 do km 105+337):

W przypadku analizowanego odcinka drogi notuje się przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu, a także mieszkańców narażonych na ponadnormatywny hałas. Przyjęte prędkości ruchu są większe od dopuszczalnych o 7 do 12 km/h. W związku z powyższym proponuje się wprowadzenie ograniczenia prędkości ruchu w ciągu całej doby do 40 km/h na odcinku od km 101+250 (skrzyżowanie z ul. Pionierską) do km 103+850 (skrzyżowanie z ul. Chrobrego).

➤ DK 16 OSTRÓDA – OLSZTYN (od km 105+337 do km 110+889):

W przypadku analizowanego odcinka drogi notuje się przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu, jednakże nie obejmują one terenów mieszkaniowych (wskaźnik $M = 0$). W związku z powyższym odcinek nie został objęty zakresem działań Programu.

➤ DK 16 WĘZEŁ BISKUPIEC – MRAĞOWO (od km 188+990 do km 202+298):

W przypadku analizowanego odcinka drogi notuje się przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu, a także mieszkańców narażonych na ponadnormatywny hałas. Przyjęte prędkości ruchu na terenach zabudowanych są większe od dopuszczalnych o 16 do 46 km/h. W związku z powyższym proponuje się wprowadzenie ograniczenia prędkości ruchu w ciągu całej doby na następujących odcinkach:

- od km 188+990 do km 189+300 do 60 km/h,
- od km 192+200 do km 193+000 do 40 km/h,
- od km 196+700 do km 198+800 do 60 km/h,
- od km 199+300 do km 200+975 do 50 km/h.

- DK 16 MRĄGOWO /PRZEJŚCIE/ (od km 202+298 do km 206+631):
- W przypadku analizowanego odcinka drogi notuje się przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu, a także mieszkańców narażonych na ponadnormatywny hałas. Przyjęte prędkości ruchu na terenach zabudowanych zgodne są wartościami dopuszczalnymi. W związku z powyższym proponuje się wprowadzenie ograniczenia prędkości ruchu ciągu całej doby wzdłuż następujących odcinków:
- od km 202+298 do km 204+022 do 40 km/h,
 - od km 205+500 do km 206+400 do 40 km/h.
- DK 22 STARE POLE /GR. WOJ./ - WĘZEŁ ELBLĄG PŁD. (od km 372+234 do km 386+874):
- W przypadku analizowanego odcinka drogi notuje się przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu, a także mieszkańców narażonych na ponadnormatywny hałas jedynie na odcinku od km 379+350 do km 381+000. Przyjęte prędkości ruchu na terenie zabudowanym są większe od dopuszczalnych o 18 km/h. W związku z powyższym proponuje się wprowadzenie ograniczenia prędkości ruchu do 40 km/h w ciągu całej doby na odcinku od km 379+350 do km 381+000.
- DK 51 BARTOSZYCE /PRZEJŚCIE/ - SZWARUNKI (od km 15+881 do km 20+880):
- W przypadku analizowanego odcinka drogi notuje się przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu, a także mieszkańców narażonych na ponadnormatywny hałas jedynie na odcinku od km 16+000 do km 17+660. Przyjęte prędkości ruchu na terenie zabudowanym są większe od dopuszczalnych o 6 km/h. W związku z powyższym proponuje się wprowadzenie ograniczenia prędkości ruchu do 40 km/h w ciągu całej doby na odcinku od km od km 16+000 do km 17+660.
- DK 51 LIDZBARK WARMIŃSKI /PRZEJŚCIE/ (od km 39+755 do km 41+023):
- W przypadku analizowanego odcinka drogi nie notuje się przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu. W związku z powyższym odcinek nie został objęty zakresem działań Programu.
- DK 51 DOBRE MIASTO/PRZEJŚCIE/ - OLSZTYN (od km 61+964 do km 83+184):
- W przypadku analizowanego odcinka drogi nie notuje się przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu. W związku z powyższym odcinek nie został objęty zakresem działań Programu.

- DK 51 OLSZTYN – WĘZEL OLSZTYNEK WSCHÓD (od km 91+928 do km 110+104):

W przypadku analizowanego odcinka drogi nie notuje się przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu. W związku z powyższym odcinek nie został objęty zakresem działań Programu.
- DK 51a DOBRE MIASTO – OLSZTYN (od km 0+000 do km 8+900):

W przypadku analizowanego odcinka drogi notuje się nieznaczne przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu, jednakże nie obejmują one terenów mieszkaniowych (wskaźnik $M = 0$). W związku z powyższym odcinek nie został objęty zakresem działań Programu.
- DK 51b STAWIGUDA – WĘZEL OLSZTYNEK WSCHÓD (od km 0+000 do km 1+090):

W przypadku analizowanego odcinka drogi nie notuje się przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu. W związku z powyższym odcinek nie został objęty zakresem działań Programu.
- DK 53 SZCZYTNO /PRZEJŚCIE/ (od km 43+164 do km 48+300):

W przypadku analizowanego odcinka drogi notuje się przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu, a także mieszkańców narażonych na ponadnormatywny hałas. Przyjęte prędkości ruchu na terenach mieszkalnych nieznacznie odbiegają od dopuszczalnych. W związku z powyższym proponuje się wprowadzenie ograniczenia prędkości ruchu do 40 km/h ciągu całej doby, wzdłuż na odcinku od km 47+370 do km 44+500.
- DK 53 BRANIEWO /PRZEJŚCIE/ (od km 10+585 do km 11+380):

W przypadku analizowanego odcinka drogi notuje się nieznaczne przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu, a także mieszkańców narażonych na ponadnormatywny hałas (tylko jeden budynek). Przyjęte prędkości ruchu na terenach mieszkalnych nieznacznie odbiegają od dopuszczalnych. W związku z powyższym proponuje się wprowadzenie ograniczenia prędkości ruchu do 40 km/h ciągu całej doby na odcinku od km 10+985 (skrzyżowanie z ul. Katedralną) do km 11+380.
- DK 57 SZCZYTNO /PRZEJŚCIE/ (od km 81+904 do km 84+900):

W przypadku analizowanego odcinka drogi notuje się przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu, a także mieszkańców narażonych na ponadnormatywny hałas. Przyjęte prędkości ruchu na terenach mieszkalnych są większe od dopuszczalnych o 6 do 18 km/h. W związku z powyższym proponuje się wprowadzenie ograniczenia prędkości ruchu do 40 km/h na odcinku od km 82+952 do km 83+800 (skrzyżowanie z ul. Sobieszczańskiego).

- DK 58 PISZ /PRZEJŚCIE/ (od km 123+056 do km 126+084):
W przypadku analizowanego odcinka drogi notuje się przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu, a także mieszkańców narażonych na ponadnormatywny hałas. Przyjęte prędkości ruchu na terenach mieszkalnych są większe od dopuszczalnych o 6 do 15 km/h. W związku z powyższym proponuje się wprowadzenie ograniczenia prędkości ruchu do 40 km/h na odcinku od km 123+056 do km 123+800.
- DK 58b PISZ /PRZEJŚCIE/ (od km 0+000 do km 3+659):
W przypadku analizowanego odcinka drogi notuje się przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu, a także mieszkańców narażonych na ponadnormatywny hałas. Przyjęte prędkości ruchu na terenach mieszkalnych są większe od dopuszczalnych o 6 do 15 km/h.
W związku z powyższym proponuje się wprowadzenie ograniczenia prędkości ruchu do 40 km/h na odcinkach:
- od km 0+000 do km 0+420,
 - od km 0+800 do km 1+550,
 - od km 2+550 do km 3+500.
- DK 59 GIŻYCKO /OBWODNICA/ (od km 0+000 do km 3+746):
W przypadku analizowanego odcinka drogi notuje się przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu, a także mieszkańców narażonych na ponadnormatywny hałas. Przyjęte prędkości ruchu na terenach mieszkalnych są większe od dopuszczalnych o 10 do 17 km/h. W związku z powyższym proponuje się objęcie wskazanego odcinka działaniami wspomagającymi Program, w szczególności kontrolą przestrzegania przepisów odnośnie dopuszczalnej prędkości ruchu (dopuszczalna prędkość na tym odcinku wynosi 50 km/h).
- DK 65 EŁK – GRAJEWO (od km 71+160 do km 89+792):
W przypadku analizowanego odcinka drogi notuje się przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu, a także mieszkańców narażonych na ponadnormatywny hałas. Przyjęte prędkości ruchu na terenach zabudowanych są większe od dopuszczalnych o 6 do 16 km/h. Aktualnie prowadzone są prace związane z budową trasy S65 (zadanie: S61 Via Baltica Szczuczyn - Raczki), co spowoduje istotną zmianę struktury ruchu na wzdłuż analizowanego odcinka, a także przeniesienie większości ruchu na nowowytbudowaną trasę. W związku z powyższym odcinek (z wyjątkami – por. tabela 5), został objęty działaniami wspomagającymi Program.
- DK 65a EŁK /PRZEJŚCIE/ (od km 0+000 do km 5+134):
W przypadku analizowanego odcinka drogi notuje się przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu, a także mieszkańców narażonych na ponadnormatywny hałas. Przyjęte prędkości ruchu na terenach

zabudowanych są większe od dopuszczalnych o 6 do 30 km/h. Aktualnie prowadzone są prace związane z budową trasy S65 (zadanie: S61 Via Baltica Szczuczyn - Raczki), co spowoduje istotną zmianę struktury ruchu na wzdłuż analizowanego odcinka, a także przeniesienie większości ruchu na nowowytbudowaną trasę. W związku z powyższym odcinek nie został objęty zakresem działań głównych Programu. Jednocześnie ze względu na notowane prędkości potoku ruchu, wskazany odcinek należy objąć zadaniami wspomagającymi Program – w szczególności w zakresie kontroli prędkości potoku ruchu.

W następnej tabeli zestawiono odcinki dróg krajowych objętych poprzednim Programem oraz niniejszą Aktualizacją. Porównano kilometraże oraz wskazano różnice w ujęciu odcinków na mapach akustycznych. Znak „-” oznacza, iż dany odcinek nie został uwzględniony w konkretnym opracowaniu.

Tabela 15. Porównanie odcinków dróg krajowych objętych poprzednim Programem oraz Aktualizacją Programu

Droga krajowa	Kilometraż z obecnego Programu		Opis odcinka	Kilometraż z poprzedniego Programu		Opis odcinka
	Początkowy [km]	Końcowy [km]		Początkowy [km]	Początkowy [km]	
7	68+346	73+260	WĘZEŁ NOWY DWÓR GD.- ELBLĄG/UL.NOWODWORSKA/	-	-	-
7	73+260	74+692	WĘZEŁ NOWY DWÓR GD.- ELBLĄG/UL.NOWODWORSKA/	-	-	-
7	74+692	75+423	ELBLĄG/UL. NOWODWORSKA/- WĘZEŁ ELBLĄG PŁD	-	-	-
7	75+423	78+411	ELBLĄG/UL. NOWODWORSKA/- WĘZEŁ ELBLĄG PŁD	-	-	-
7	-	-	-	78+411	83+013	WĘZEŁ RACZKI-WĘZEŁ ELBLĄG WSCHÓD
7	-	-	-	83+013	95+913	WĘZEŁ ELBLĄG WSCHÓD-PASŁĘK
7	-	-	-	95+913	119+466	PASŁĘK-MAŁDYTY
7	137+933	141+987	WĘZEŁ MAŁDYTY-OSTRÓDA	119+466	145+048	WĘZEŁ MAŁDYTY- OSTRÓDA
7	141+987	145+048	WĘZEŁ MAŁDYTY-OSTRÓDA	119+466	145+048	WĘZEŁ MAŁDYTY- OSTRÓDA
7	145+048	149+775	OSTRÓDA/OBWODNICA/	145+048	149+775	OSTRÓDA/OBWODNICA/
7	149+775	152+364	OSTRÓDA/OBWODNICA/	149+775	152+364	OSTRÓDA/OBWODNICA/
7	152+364	154+946	OSTRÓDA-RYCHNOWO	152+364	154+946	OSTRÓDA-RYCHNOWO
7	154+946	159+972	OSTRÓDA-RYCHNOWO	154+946	159+972	OSTRÓDA-RYCHNOWO
7	159+972	165+710	OSTRÓDA-RYCHNOWO	159+972	165+710	OSTRÓDA-RYCHNOWO
7	165+710	169+162	RYCHNOWO-WĘZEŁ OLSZTYNEK ZACHÓD	165+710	169+162	RYCHNOWO-WĘZEŁ OLSZTYNEK ZACHÓD
7	169+162	171+806	RYCHNOWO-WĘZEŁ OLSZTYNEK ZACHÓD	169+162	171+806	RYCHNOWO-WĘZEŁ OLSZTYNEK ZACHÓD
7	171+806	175+240	RYCHNOWO-WĘZEŁ OLSZTYNEK ZACHÓD	171+806	175+240	RYCHNOWO-WĘZEŁ OLSZTYNEK ZACHÓD
7	175+240	175+778	RYCHNOWO-WĘZEŁ OLSZTYNEK ZACHÓD	175+240	175+778	RYCHNOWO-WĘZEŁ OLSZTYNEK ZACHÓD
	-	-	-	175+778	178+680	RYCHNOWO-WĘZEŁ OLSZTYNEK ZACHÓD
	-	-	-	178+680	184+760	OLSZTYNEK- PAWŁOWO
	-	-	-	184+760	204+600	PAWŁOWO-NIDZICA
7	203+322	204+579	WĘZEŁ GRUNWALD-NIDZICA	204+600	223+818	NIDZICA-GRANICA WOJEWÓDZTWA
7	204+579	207+189	NIDZICA-MŁAWA	204+600	223+818	NIDZICA-GRANICA WOJEWÓDZTWA
7	207+189	209+576	NIDZICA-MŁAWA	204+600	223+818	NIDZICA-GRANICA WOJEWÓDZTWA

7	209+576	213+996	NIDZICA-MŁAWA	204+600	223+818	NIDZICA-GRANICA WOJEWÓDZTWA
7	213+996	218+012	NIDZICA-MŁAWA	204+600	223+818	NIDZICA-GRANICA WOJEWÓDZTWA
7	218+012	223+818	NIDZICA-MŁAWA	204+600	223+818	NIDZICA-GRANICA WOJEWÓDZTWA
7J	0+000	0+389	RYCHNOWO-WĘZEŁ OLSZTYNEK ZACHÓD	-	-	-
7J	0+389	0+787	RYCHNOWO-WĘZEŁ OLSZTYNEK ZACHÓD	-	-	-
7J	25+719	26+095	WĘZEŁ GRUNWALD-NIDZICA	-	-	-
S7	78+411	82+578	WĘZEŁ ELBLĄG PŁD-WĘZEŁ ELBLĄG WSCHÓD	-	-	-
S7	134+991	135+371	WĘZEŁ MAŁDYTY-OSTRÓDA	-	-	-
S7	135+371	136+022	WĘZEŁ MAŁDYTY-OSTRÓDA	-	-	-
S7	136+022	137+933	WĘZEŁ MAŁDYTY-OSTRÓDA	-	-	-
S7G	0+000	0+435	WĘZEŁ ELBLĄG WSCHÓD-WĘZEŁ PASŁEK PŁN	-	-	-
S7G	0+435	3+616	WĘZEŁ ELBLĄG WSCHÓD-WĘZEŁ PASŁEK PŁN	-	-	-
S7G	3+616	6+147	WĘZEŁ ELBLĄG WSCHÓD-WĘZEŁ PASŁEK PŁN	-	-	-
S7G	6+147	9+255	WĘZEŁ ELBLĄG WSCHÓD-WĘZEŁ PASŁEK PŁN	-	-	-
S7G	9+255	13+272	WĘZEŁ ELBLĄG WSCHÓD-WĘZEŁ PASŁEK PŁN	-	-	-
S7G	13+272	14+974	WĘZEŁ PASŁEK PŁN-WĘZEŁ MAŁDYTY	-	-	-
S7G	14+974	18+884	WĘZEŁ PASŁEK PŁN-WĘZEŁ MAŁDYTY	-	-	-
S7G	18+884	21+835	WĘZEŁ PASŁEK PŁN-WĘZEŁ MAŁDYTY	-	-	-
S7G	21+835	24+610	WĘZEŁ PASŁEK PŁN-WĘZEŁ MAŁDYTY	-	-	-
S7G	24+610	27+622	WĘZEŁ PASŁEK PŁN-WĘZEŁ MAŁDYTY	-	-	-
S7G	27+622	30+075	WĘZEŁ PASŁEK PŁN-WĘZEŁ MAŁDYTY	-	-	-
S7G	30+075	35+332	WĘZEŁ PASŁEK PŁN-WĘZEŁ MAŁDYTY	-	-	-
S7G	35+332	38+795	WĘZEŁ MAŁDYTY-OSTRÓDA	-	-	-
S7G	38+795	42+231	WĘZEŁ MAŁDYTY-OSTRÓDA	-	-	-
S7G	42+231	44+462	WĘZEŁ MAŁDYTY-OSTRÓDA	-	-	-
S7G	44+462	48+359	WĘZEŁ MAŁDYTY-OSTRÓDA	-	-	-
S7G	48+359	50+726	WĘZEŁ MAŁDYTY-OSTRÓDA	-	-	-
S7J	0+787	1+734	RYCHNOWO-WĘZEŁ OLSZTYNEK ZACHÓD	-	-	-
S7J	1+734	3+694	WĘZEŁ OLSZTYNEK ZACHÓD- WĘZEŁ GRUNWALD	-	-	-
S7J	3+694	7+558	WĘZEŁ OLSZTYNEK ZACHÓD- WĘZEŁ GRUNWALD	-	-	-
S7J	7+558	11+960	WĘZEŁ GRUNWALD-NIDZICA	-	-	-
S7J	11+960	14+575	WĘZEŁ GRUNWALD-NIDZICA	-	-	-
S7J	14+575	17+554	WĘZEŁ GRUNWALD-NIDZICA	-	-	-
S7J	17+554	22+352	WĘZEŁ GRUNWALD-NIDZICA	-	-	-
S7J	22+352	25+719	WĘZEŁ GRUNWALD-NIDZICA	-	-	-
15	321+673	323+783	NOWE MIASTO LUB./PRZEJŚCIE/	321+673	323+783	NOWE MIASTO LUB./PRZEJŚCIE/
15	323+783	324+462	NOWE MIASTO LUB./PRZEJŚCIE/	323+783	324+442	NOWE MIASTO LUB./PRZEJŚCIE/
15	335+496	338+936	SAMPŁAWA-LUBAWA	335+496	338+936	SAMPŁAWA-LUBAWA
16	67+621	69+875	IŁAWA/PRZEJŚCIE/	-	-	-
16	69+875	74+249	IŁAWA/PRZEJŚCIE/	-	-	-
16	100+257	105+337	OSTRÓDA/PRZEJŚCIE/	100+257	105+337	OSTRÓDA/PRZEJŚCIE/
16	105+337	110+889	OSTRÓDA-GIETRZWAŁD	105+337	110+889	OSTRÓDA-GIETRZWAŁD
16	110+889	114+208	OSTRÓDA-GIETRZWAŁD	110+889	114+208	OSTRÓDA-GIETRZWAŁD

16	114+208	115+180	OSTRÓDA-GIETRZWAŁD	114+208	115+180	OSTRÓDA-GIETRZWAŁD
16	115+180	120+866	OSTRÓDA-GIETRZWAŁD	115+180	120+866	OSTRÓDA-GIETRZWAŁD
16	120+866	124+339	OSTRÓDA-GIETRZWAŁD	120+866	124+339	OSTRÓDA-GIETRZWAŁD
16	124+339	127+327	GIETRZWAŁD-OLSZTYN	124+339	126+200	GIETRZWAŁD-OLSZTYN
16	127+327	131+282	GIETRZWAŁD-OLSZTYN	126+200	131+282	GIETRZWAŁD-OLSZTYN
16	131+282	134+486	GIETRZWAŁD-OLSZTYN	131+282	134+486	GIETRZWAŁD-OLSZTYN
16	134+486	135+809	GIETRZWAŁD-OLSZTYN	134+486	135+809	GIETRZWAŁD-OLSZTYN
16	188+990	192+218	WĘZEL BISKUPIEC-MRĄGOWO	-	-	-
16	192+218	196+119	WĘZEL BISKUPIEC-MRĄGOWO	-	-	-
16	196+119	199+112	WĘZEL BISKUPIEC-MRĄGOWO	-	-	-
16	199+112	202+298	WĘZEL BISKUPIEC-MRĄGOWO	-	-	-
16	202+298	204+022	MRĄGOWO/PRZEJŚCIE/	203+998	204+022	MRĄGOWO/PRZEJŚCIE/
16	204+022	206+631	MRĄGOWO/PRZEJŚCIE/	204+022	206+631	MRĄGOWO/PRZEJŚCIE/
16C	0+000	2+548	OLSZTYN-WĘZEL BARCZEWO	0+000	2+548	OLSZTYN-WĘZEL BARCZEWO
16C	2+548	3+901	OLSZTYN-WĘZEL BARCZEWO	2+548	3+901	OLSZTYN-WĘZEL BARCZEWO
16C	3+901	5+328	OLSZTYN-WĘZEL BARCZEWO	3+901	5+328	OLSZTYN-WĘZEL BARCZEWO
16C	5+328	10+046	OLSZTYN-WĘZEL BARCZEWO	5+328	10+046	OLSZTYN-WĘZEL BARCZEWO
16C	10+046	11+707	OLSZTYN-WĘZEL BARCZEWO	10+046	11+707	OLSZTYN-WĘZEL BARCZEWO
16C	11+707	16+229	WĘZEL BARCZEWO-WĘZEL BISKUPIEC	11+707	13+600	WĘZEL BARCZEWO-WĘZEL BISKUPIEC
16C	16+229	19+134	WĘZEL BARCZEWO-WĘZEL BISKUPIEC	-	-	-
16C	19+134	20+489	WĘZEL BARCZEWO-WĘZEL BISKUPIEC	-	-	-
16C	20+489	21+089	WĘZEL BARCZEWO-WĘZEL BISKUPIEC	-	-	-
16C	21+089	25+403	WĘZEL BARCZEWO-WĘZEL BISKUPIEC	-	-	-
16C	25+403	29+829	WĘZEL BARCZEWO-WĘZEL BISKUPIEC	-	-	-
16C	29+829	31+017	WĘZEL BARCZEWO-WĘZEL BISKUPIEC	-	-	-
16C	31+017	31+832	WĘZEL BISKUPIEC-MRĄGOWO	-	-	-
16C	31+832	34+564	WĘZEL BISKUPIEC-MRĄGOWO	-	-	-
16C	34+564	38+062	WĘZEL BISKUPIEC-MRĄGOWO	-	-	-
16C	38+062	39+992	WĘZEL BISKUPIEC-MRĄGOWO	-	-	-
22	372+234	372+857	STARE POLE/GR. WOJ./-WĘZEL ELBŁĄG PŁD	372+234	372+857	STARE POLE/GR. WOJ./-WĘZEL ELBŁĄG PŁD
22	372+857	376+811	STARE POLE/GR. WOJ./-WĘZEL ELBŁĄG PŁD	372+857	376+811	STARE POLE/GR. WOJ./-WĘZEL ELBŁĄG PŁD
22	376+811	382+805	STARE POLE/GR. WOJ./-WĘZEL ELBŁĄG PŁD	376+811	382+805	STARE POLE/GR. WOJ./-WĘZEL ELBŁĄG PŁD
22	382+805	386+874	STARE POLE/GR. WOJ./-WĘZEL ELBŁĄG PŁD	382+805	387+531	STARE POLE/GR. WOJ./-WĘZEL ELBŁĄG PŁD
51	15+881	16+249	BARTOSZYCE/PRZEJŚCIE/	15+881	16+249	BARTOSZYCE/PRZEJŚCIE/
51	16+249	17+140	BARTOSZYCE/PRZEJŚCIE/	16+249	17+140	BARTOSZYCE/PRZEJŚCIE/
51	17+140	20+880	BARTOSZYCE-SZWARUNKI	-	-	-
51	39+755	41+023	LIDZBARK WARM./PRZEJŚCIE/	39+755	41+023	LIDZBARK WARM./PRZEJŚCIE/
51	61+964	62+283	DOBRE MIASTO/PRZEJŚCIE/	61+964	62+283	DOBRE MIASTO/PRZEJŚCIE/
51	62+283	62+609	DOBRE MIASTO/PRZEJŚCIE/	62+283	62+609	DOBRE MIASTO/PRZEJŚCIE/
51	62+609	62+956	DOBRE MIASTO/PRZEJŚCIE/	62+609	62+956	DOBRE MIASTO/PRZEJŚCIE/
51	62+956	65+752	DOBRE MIASTO-OLSZTYN	62+956	65+752	DOBRE MIASTO-OLSZTYN
51	65+752	67+881	DOBRE MIASTO-OLSZTYN	-	-	-
51	76+927	77+839	DOBRE MIASTO-OLSZTYN	-	-	-
51	77+839	81+687	DOBRE MIASTO-OLSZTYN	-	-	-

51	81+687	83+184	DOBRE MIASTO-OLSZTYN	-	-	-
51	91+928	93+141	OLSZTYN-STAWIGUDA	91+928	93+141	OLSZTYN-STAWIGUDA
51	93+141	97+953	OLSZTYN-STAWIGUDA	93+141	97+953	OLSZTYN-STAWIGUDA
51	97+953	102+617	OLSZTYN-STAWIGUDA	97+953	102+617	OLSZTYN-STAWIGUDA
51	102+617	105+445	STAWIGUDA-WĘZŁ OLSZTYNEK WSCHÓD	102+617	105+445	STAWIGUDA-WĘZŁ OLSZTYNEK WSCHÓD
51	105+445	108+864	STAWIGUDA-WĘZŁ OLSZTYNEK WSCHÓD	105+445	108+864	STAWIGUDA-WĘZŁ OLSZTYNEK WSCHÓD
51	108+864	110+104	STAWIGUDA-WĘZŁ OLSZTYNEK WSCHÓD	108+864	110+104	STAWIGUDA-WĘZŁ OLSZTYNEK WSCHÓD
51	-	-	-	110+104	114+385	STAWIGUDA-WĘZŁ OLSZTYNEK WSCHÓD
51A	0+000	1+414	DOBRE MIASTO-OLSZTYN	-	-	-
51A	1+414	2+036	DOBRE MIASTO-OLSZTYN	-	-	-
51A	2+036	2+868	DOBRE MIASTO-OLSZTYN	-	-	-
51A	2+868	5+667	DOBRE MIASTO-OLSZTYN	-	-	-
51A	5+667	6+480	DOBRE MIASTO-OLSZTYN	-	-	-
51A	6+480	7+237	DOBRE MIASTO-OLSZTYN	-	-	-
51A	7+237	8+900	DOBRE MIASTO-OLSZTYN	-	-	-
51B	0+000	0+117	STAWIGUDA-WĘZŁ OLSZTYNEK WSCHÓD	-	-	-
53	43+164	45+408	SZCZYTNO/PRZEJŚCIE/	43+164	45+408	SZCZYTNO/PRZEJŚCIE/
53	45+408	45+738	SZCZYTNO/PRZEJŚCIE/	45+408	45+738	SZCZYTNO/PRZEJŚCIE/
54	10+585	11+380	BRANIEWO/PRZEJŚCIE/	10+585	11+380	BRANIEWO/PRZEJŚCIE/
57	81+904	82+952	SZCZYTNO/PRZEJŚCIE/	81+904	82+952	SZCZYTNO/PRZEJŚCIE/
58	123+056	126+084	PISZ/PRZEJŚCIE/	123+100	126+100	PISZ/PRZEJŚCIE/
58B	0+000	0+812	PISZ/PRZEJŚCIE/	0+000	0+812	PISZ/PRZEJŚCIE/
58B	0+812	2+565	PISZ/PRZEJŚCIE/	0+812	2+565	PISZ/PRZEJŚCIE/
58B	2+565	3+659	PISZ/PRZEJŚCIE/	2+565	3+700	PISZ/PRZEJŚCIE/
59	0+000	3+746	GIŻYCKO/OBWODNICA/	0+000	3+746	GIŻYCKO/OBWODNICA/
59	-	-	-	41+651	43+500	MRAĞOWO
65	-	-	-	36+285	39+670	OLECKO
65	71+106	71+222	EŁK-GRAJEWÓ	69+700	71+222	EŁK
65	71+222	74+620	EŁK-GRAJEWÓ	71+222	89+792	EŁK-GRANICA WOJEWÓDZTWA
65	74+620	77+517	EŁK-GRAJEWÓ	71+222	89+792	EŁK-GRANICA WOJEWÓDZTWA
65	77+517	81+773	EŁK-GRAJEWÓ	71+222	89+792	EŁK-GRANICA WOJEWÓDZTWA
65	81+773	84+149	EŁK-GRAJEWÓ	71+222	89+792	EŁK-GRANICA WOJEWÓDZTWA
65	84+149	87+646	EŁK-GRAJEWÓ	71+222	89+792	EŁK-GRANICA WOJEWÓDZTWA
65	87+646	89+792	EŁK-GRAJEWÓ	71+222	89+792	EŁK-GRANICA WOJEWÓDZTWA
65A	0+000	3+640	EŁK/PRZEJŚCIE/	0+000	3+700	EŁK/PRZEJŚCIE/
65A	3+640	5+134	EŁK/PRZEJŚCIE/	-	-	-
S51B	0+117	1+090	STAWIGUDA-WĘZŁ OLSZTYNEK WSCHÓD	-	-	-
53	45+738	48+300	SZCZYTNO/PRZEJŚCIE/	45+738	48+300	SZCZYTNO/PRZEJŚCIE/
57	82+952	84+900	SZCZYTNO/PRZEJŚCIE/	82+952	84+900	SZCZYTNO/PRZEJŚCIE/

3.2. Ocena realizacji poprzedniego Programu

W związku z realizacją ustawowego obowiązku, podczas III sesji Sejmiku Województwa Warmińsko-Mazurskiego Uchwałą Nr III/42/2014 z dnia 30.12.2014 r., przyjęty został „Program ochrony środowiska przed hałasem dla terenów poza aglomeracjami, położonych wzdłuż dróg krajowych oraz wojewódzkich na terenie województwa warmińsko-mazurskiego, o obciążeniu ponad 3 mln pojazdów rocznie, których eksploatacja spowodowała negatywne oddziaływanie akustyczne w wyniku przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu określonych wskaźnikami LDWN i LN”.

Głównym celem poprzedniego Programu było zaplanowanie działań naprawczych zmierzających do zmniejszenia ponadnormatywnego oddziaływania akustycznego na środowisko oraz osiągnięcia standardów jakości środowiska w zakresie ochrony akustycznej na terenach zlokalizowanych poza aglomeracjami, położonych wzdłuż dróg krajowych i wojewódzkich na terenie województwa warmińsko-mazurskiego o obciążeniu ponad 3 mln pojazdów rocznie, na których stwierdzono przekroczenia standardów jakości środowiska dot. hałasu drogowego tj. obniżenie poziomu hałasu, co najmniej do poziomu dopuszczalnego.

W ramach Programu przedstawione zostały działania o charakterze technicznym oraz organizacyjno-administracyjnym, których realizacja pozwoli na dostosowanie poziomu hałasu do dopuszczalnego na terenach zagrożonych, znaczną poprawę warunków akustycznych w aspekcie ograniczenia hałasu drogowego, ochronę zdrowia mieszkańców zamieszkujących tereny poza aglomeracjami, zwiększenie komfortu życia lub przebywania ludzi na ww. terenach oraz umożliwi prowadzenie prawidłowej polityki planowania przestrzennego w zakresie walki z hałasem komunikacyjnym, która pozwoli na ograniczenie negatywnego oddziaływania akustycznego tych obiektów w dalszej perspektywie.

Dla osiągnięcia określonego w Programie celu kierunkowego w ramach strategii krótkookresowej założono realizację następujących działań:

- Realizacja planów inwestycyjnych zarządców tras komunikacyjnych, polegających m.in. na budowie obwodnic oraz dróg alternatywnych do istniejących. Konieczne jest w takich przypadkach wykonanie skutecznych zabezpieczeń akustycznych nowych odcinków dróg, niedopuszczenie do ich późniejszego obudowywania obiektami mieszkalnymi (prowadzenie skutecznej polityki planowania przestrzennego) oraz prowadzenie remontów nawierzchni dotychczasowych odcinków dróg wraz z wprowadzaniem w uzasadnionych przypadkach elementów uspokojenia ruchu;
- Realizacja zapisów decyzji naprawczych oraz analiz porealizacyjnych i przeglądów ekologicznych, które wykonywane będą dla przebudowywanych odcinków dróg – wykonanie niezbędnych zabezpieczeń akustycznych, mających na celu poprawę

stanu klimatu akustycznego w sąsiedztwie budynków podlegających ochronie akustycznej;

- Ograniczenie uciążliwości akustycznej istniejących odcinków dróg (posiadających najwyższe priorytety) poprzez zastosowanie środków technicznych, technologicznych oraz organizacyjnych;
- Ustanowienie obszaru ograniczonego użytkowania dla terenów, na których wskaźnik M przyjmuje najwyższe wartości i dla których brak jest możliwości ich ochrony akustycznej przy zastosowaniu dostępnych rozwiązań.

W ramach strategii długoterminowej zawarto rozwiązania techniczne odnoszące się do odcinków dróg, którym przypisano niższy priorytet i tym samym ze względów ekonomicznych miałyby one być realizowane w późniejszych terminach. Konieczność ich realizacji wynikać będzie z analizy stanu klimatu akustycznego, przeprowadzonej na etapie kolejnego Programu ochrony środowiska przed hałasem. Zawarto tutaj również ocenę aktualnego Programu oraz realizację zmian wynikających ze zmian stanu klimatu akustycznego w sąsiedztwie odcinków dróg krajowych, zachodzących w czasie obowiązywania niniejszego Programu. Zwrócono także uwagę na właściwe planowanie nowych odcinków dróg w taki sposób, aby przebiegały one w miarę możliwości po terenach nie podlegających ochronie akustycznej, w jak największej odległości od budynków chronionych. W przypadku braku możliwości spełnienia powyższego warunku należy stosować odpowiednie urządzenia ochrony środowiska, mające na celu dochowanie standardów akustycznych obowiązujących dla terenów chronionych.

Tabela 16. Zestawienie terminów realizacji działań

Okres	Zadanie	Lata
Krótkoterminowy	<ul style="list-style-type: none"> • 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, w tym wykonanie przeglądu ekologicznego na terenach, na których stwierdzono brak możliwości zastosowania środków ochrony przed hałasem. 	2015-2019
Długoterminowy - wraz z aktualizacją Programu	<ul style="list-style-type: none"> • Zadania, których realizacja nie jest możliwa, lub jest niewskazana w okresie krótkoterminowym, a także kontynuacja działań realizowanych w okresie krótkoterminowym 	po 2020

W ramach zadań poprzedniego programu zaproponowano jedno działanie inwestycyjne na odcinku DK7 Nidzica-Granica Województwa polegające na ograniczeniu prędkości ruchu do 40 km/h na odcinku od km 210+400 do km 210+700. Ze względu zmianę kategorii drogi oraz oddanie do użytku odcinka trasy S7, **zadanie to należy uznać za nieaktualne.**

Tabela 17. Zadania poprzedniego Programu dla dróg krajowych

Nr	Droga krajowa	Odcinek	Zadanie	Jednostka odpowiedzialna	Termin realizacji	Koszt realizacji
1	DK 7	Rzeka Nogat-Elbląg (Ul. Nowodworska) od km 68+346 do km 74+692	Prowadzenie przeglądów stanu nawierzchni drogowej	Zarządzający drogą	2015-2019	Finansowanie w ramach zadań własnych
			Kontrola przestrzegania przepisów odnośnie dopuszczalnej prędkości	Policja	2015-2019	Finansowanie w ramach zadań własnych
			Uwzględnianie zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu dla nowotworzonych planów zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego	2015-2019	Finansowanie w ramach zadań własnych
2	DK 7	Elbląg (Ul. Nowodworska) - Węzeł Raczki od km 74+692 do km 78+411	Prowadzenie przeglądów stanu nawierzchni drogowej	Zarządzający drogą	2015-2019	Finansowanie w ramach zadań własnych
			Kontrola przestrzegania przepisów odnośnie dopuszczalnej prędkości	Policja	2015-2019	Finansowanie w ramach zadań własnych
			Uwzględnianie zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu dla nowotworzonych planów zagospodarowania przestrzennego	Organ właściwy do uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego	2015-2019	Finansowanie w ramach zadań własnych
3	DK 7	Węzeł Raczki- Węzeł Elbląg Wschód od km 78+411 do km 83+013	Prowadzenie przeglądów stanu nawierzchni drogowej	Zarządzający drogą	2015-2019	Finansowanie w ramach zadań własnych
			Kontrola przestrzegania przepisów odnośnie dopuszczalnej prędkości	Policja	2015-2019	Finansowanie w ramach zadań własnych
			Uwzględnianie zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu dla nowotworzonych planów zagospodarowania przestrzennego	Organ właściwy do uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego	2015-2019	Finansowanie w ramach zadań własnych
4	DK 7	Węzeł Elbląg Wschód-Pasłek od km 83+013 do km95+913	Odcinek wyłączony z Programu			

Nr	Droga krajowa	Odcinek	Zadanie	Jednostka odpowiedzialna	Termin realizacji	Koszt realizacji	
5	DK 7	Pasęk-Małdyty od km 95+913 do km 119+466	Odcinek wyłączony z Programu				
6	S7	Małdyty- Ostróda (pododcinki: Małdyty - Miłomłyn, Miłomłyn - Ostróda) od km 119+466 do km 145+048	Odcinek Małdyty - Miłomłyn wyłączony z Programu				
			Prowadzenie przeglądów stanu nawierzchni drogowej	Zarządzający drogą	2015-2019	Finansowanie w ramach zadań własnych	
			Kontrola przestrzegania przepisów odnośnie dopuszczalnej prędkości	Policja	2015-2019	Finansowanie w ramach zadań własnych	
			Uwzględnianie zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu dla nowotworzonych planów zagospodarowania przestrzennego	Organ właściwy do uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego	2015-2019	Finansowanie w ramach zadań własnych	
7	DK 7	Ostróda od km 145+048 do km 152+364	Prowadzenie przeglądów stanu nawierzchni drogowej	Zarządzający drogą	2015-2019	Finansowanie w ramach zadań własnych	
			Kontrola przestrzegania przepisów odnośnie dopuszczalnej prędkości	Policja	2015-2019	Finansowanie w ramach zadań własnych	
			Uwzględnianie zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu dla nowotworzonych planów zagospodarowania przestrzennego	Organ właściwy do uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego	2015-2019	Finansowanie w ramach zadań własnych	
8	DK 7	Ostróda-Rychnowo od km 152+364 do km 165+710	Prowadzenie przeglądów stanu nawierzchni drogowej	Zarządzający drogą	2015-2019	Finansowanie w ramach zadań własnych	
			Kontrola przestrzegania przepisów odnośnie dopuszczalnej prędkości	Policja	2015-2019	Finansowanie w ramach zadań własnych	
			Uwzględnianie zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu dla nowotworzonych planów zagospodarowania przestrzennego	Organ właściwy do uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego	2015-2019	Finansowanie w ramach zadań własnych	
9	DK 7	Rychnowo-Olsztynek od km 165+710 do km 178+680	Odcinek wyłączony z Programu				

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

Nr	Droga krajowa	Odcinek	Zadanie	Jednostka odpowiedzialna	Termin realizacji	Koszt realizacji
			Uwzględnianie zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu dla nowotworzonych planów zagospodarowania przestrzennego	Organ właściwy do uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego	2015-2019	Finansowanie w ramach zadań własnych
16	DK 16	Ostróda-Gietrzwałd od km 105+337 do km 126+200	Prowadzenie przeglądów stanu nawierzchni drogowej	Zarządzający drogą	2015-2019	Finansowanie w ramach zadań własnych
			Kontrola przestrzegania przepisów odnośnie dopuszczalnej prędkości	Policja	2015-2019	Finansowanie w ramach zadań własnych
			Uwzględnianie zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu dla nowotworzonych planów zagospodarowania przestrzennego	Organ właściwy do uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego	2015-2019	Finansowanie w ramach zadań własnych
17	DK 16	Gietrzwałd-Olsztyn od km 126+200 do km 135+809	Odcinek wyłączony z Programu			
18	DK 16c	Olsztyn-Węzeł Barczewo od km 0+000 do km 11+707	Odcinek wyłączony z Programu			
19	DK 16c DK 16	Węzeł Barczewo-Biskupiec od km 11 +707 do km 13+600 od km 162+200 do km 180+000	Odcinek wyłączony z Programu			
20	DK 16	Mrągowo od km 203+998 do km 206+631	Prowadzenie przeglądów stanu nawierzchni drogowej	Zarządzający drogą	2015-2019	Finansowanie w ramach zadań własnych
			Kontrola przestrzegania przepisów odnośnie dopuszczalnej prędkości	Policja	2015-2019	Finansowanie w ramach zadań własnych
			Uwzględnianie zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu dla nowotworzonych planów zagospodarowania przestrzennego	Organ właściwy do uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego	2015-2019	Finansowanie w ramach zadań własnych

Nr	Droga krajowa	Odcinek	Zadanie	Jednostka odpowiedzialna	Termin realizacji	Koszt realizacji
21	DK 16/16a	Etk od km 289+800 do km 291 +600 od km 0+000 do km 2+200 od km 294+500 do km 297+000	Prowadzenie przeglądów stanu nawierzchni drogowej	Zarządzający drogą	2015-2019	Finansowanie w ramach zadań własnych
			Kontrola przestrzegania przepisów odnośnie dopuszczalnej prędkości	Policja	2015-2019	Finansowanie w ramach zadań własnych
			Uwzględnianie zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu dla nowotworzonych planów zagospodarowania przestrzennego	Organ właściwy do uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego	2015-2019	Finansowanie w ramach zadań własnych
22	DK 22	Granica Województwa-Węzeł Raczki od km 372+234 do km 387+531	Prowadzenie przeglądów stanu nawierzchni drogowej	Zarządzający drogą	2015-2019	Finansowanie w ramach zadań własnych
			Kontrola przestrzegania przepisów odnośnie dopuszczalnej prędkości	Policja	2015-2019	Finansowanie w ramach zadań własnych
			Uwzględnianie zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu dla nowotworzonych planów zagospodarowania przestrzennego	Organ właściwy do uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego	2015-2019	Finansowanie w ramach zadań własnych
23	DK 51	Bartoszyce od km 15+881 do km 17+140	Prowadzenie przeglądów stanu nawierzchni drogowej	Zarządzający drogą	2015-2019	Finansowanie w ramach zadań własnych
			Kontrola przestrzegania przepisów odnośnie dopuszczalnej prędkości	Policja	2015-2019	Finansowanie w ramach zadań własnych
			Uwzględnianie zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu dla nowotworzonych planów zagospodarowania przestrzennego	Organ właściwy do uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego	2015-2019	Finansowanie w ramach zadań własnych
24	DK 51	Lidzbark Warmiński od km 39+755 do km 41+023	Prowadzenie przeglądów stanu nawierzchni drogowej	Zarządzający drogą	2015-2019	Finansowanie w ramach zadań własnych
			Kontrola przestrzegania przepisów odnośnie dopuszczalnej prędkości	Policja	2015-2019	Finansowanie w ramach zadań własnych

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

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

Nr	Droga krajowa	Odcinek	Zadanie	Jednostka odpowiedzialna	Termin realizacji	Koszt realizacji
			Uwzględnianie zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu dla nowotworzonych planów zagospodarowania przestrzennego	Organ właściwy do uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego	2015-2019	Finansowanie w ramach zadań własnych
34	DK 65	Olecko od km 36+285 do km 39+670	Odcinek wyłączony z Programu			
35	DK 65a/65	EtK od km 0+000 do km 3+700 od km 69+700 do km 71+222	Odcinek wyłączony z Programu			
36	DK 65	EtK-Granica Województwa od km 71 +222 do km 89+792	Odcinek wyłączony z Programu			

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

W niniejszym rozdziale omówiono najważniejsze z punktu widzenia Aktualizacji Programu dokumenty strategiczne województwa warmińsko-mazurskiego oraz krajowe dokumenty związane ochroną środowiska. Sprawdzono zapisy pod kątem ochrony środowiska przed hałasem. Przedstawiono również wykaz miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego oraz studium uwarunkowań i zagospodarowania przestrzennego, dzięki którym, na etapie mapy akustycznej, sklasyfikowano obszary o dopuszczalnych poziomach hałasu.

W zestawieniu nie uwzględniono gminnych programów ochrony środowiska, gdyż tylko część z nich pobieżnie analizuje problem hałasu, zwracając uwagę na wzrost natężeniu ruchu, konieczność budowy układów obwodnicowych. W dokumentach podkreśla się znaczenie badań hałasu drogowego prowadzonych przez Wojewódzkiego Inspektora Ochrony Środowiska³. 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) oraz budowę ekranów akustycznych w przypadku projektowania nowych przebiegów dróg. W ramach działań towarzyszących proponuje się nasadzenia roślinności izolacyjnej i stosowanie dźwiękoszczelnej stolarki okiennej.

3.3.1. Dokumenty o zasięgu krajowym oraz regionalnym

► *Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.)*

Strategia zawiera wizję rozwoju kraju sformułowaną w przyjętym przez Radę Ministrów w 2016 roku Planie na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju. Głównym celem Strategii jest „*tworzenie warunków dla wzrostu dochodów mieszkańców Polski przy jednoczesnym wzroście spójności w wymiarze społecznym, ekonomicznym, środowiskowym i terytorialnym*”. Oczekiwanym efektem realizacji Strategii w perspektywie długookresowej dla obywateli będzie wzrost ich dochodów oraz poprawa jakości życia rozumiana jako stworzenie przyjaznych warunków bytowych, przede wszystkim dla rodzin. Proponowane w Strategii działania w pierwszym rzędzie dotyczą zwiększania konkurencyjności gospodarki, pełniejszego wykorzystania zasobów społecznych i terytorialnych oraz przedsięwzięć zwiększających efektywność funkcjonowania instytucji państwa, służących przedsiębiorstwom i obywatelom. Wśród obszarów wpływających na osiągnięcie celów strategii wymienia się „Środowisko”, z uwzględnieniem oddziaływania na jakość życia w zakresie klimatu akustycznego. W Strategii wskazuje się, że dotychczasowe działania zmniejszyły przede wszystkim skutki narażenia na hałas przemysłowy oraz, że pomimo podejmowanych działań hałas

³ Aktualnie funkcje kontrolne sprawuje GIOŚ – przyp. autor.

z transportu lądowego i lotnictwa utrzymuje tendencję wzrostową. Dalsza poprawa klimatu akustycznego środowiska wymaga więc koordynacji i racjonalizacji działań międzysektorowych, uwzględniających interes środowiska i zrównoważony rozwój gospodarki. Wśród działań proponowanych w Strategii wymienia się – w perspektywie roku 2020 – określenie racjonalnych akustycznych standardów jakości środowiska, a w perspektywie roku 2030 – doskonalenie kadr w dziedzinie ochrony środowiska przed hałasem.

➤ **2030 Trzecia fala nowoczesności – Długookresowa Strategia Rozwoju Kraju**

W dokumencie tym określone zostały główne wyzwania i scenariusze rozwoju społeczno-gospodarczego Polski oraz perspektywiczne kierunki zagospodarowania przestrzennego. Wśród długofalowych celów w ochronie środowiska wskazuje się wiele różnych celów, jak np. ograniczanie zanieczyszczenia wody i powietrza czy zachowanie różnorodności biologicznej, ale brak jest odniesień do problematyki nadmiernego hałasu.

➤ **Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Warmińsko-Mazurskiego**

W Planie Zagospodarowania Województwa poruszono tematykę nadmiernego hałasu zaznaczając, że zanieczyszczenie hałasem jest „relatywnie nieduże”. Jako najbardziej uciążliwy wskazuje się hałas drogowy, który ma charakter narastający, ze względu na stale rosnącą liczbę pojazdów na drogach. Dążenie do uzyskania dobrego stanu klimatu akustycznego w województwie ma być realizowana poprzez opracowywanie i realizację programów ochrony przed hałasem, uwzględnianie w dokumentach planistycznych stref o stwierdzonej uciążliwości hałasu i właściwe kształtowanie przestrzeni w tych strefach oraz tworzenie stref ograniczonego użytkowania wokół obiektów.

➤ **Regionalny Program Operacyjny Województwa Warmińsko-Mazurskiego na lata 2014-2020**

W RPO dla Warmii i Mazur wskazuje się problem przyrostu liczby pojazdów samochodowych, zwłaszcza w miastach, skutkujący złą jakością powietrza atmosferycznego oraz klimatu akustycznego. Jednym z celów tematycznych, którego realizacja ma się przyczynić do zmniejszenia problemu hałasu, jest „Promowanie zrównoważonego transportu i usuwanie problemów w przepustowości” wraz z przypisanym mu priorytetem inwestycyjnym obejmującym m.in. propagowanie działań służących zmniejszeniu hałasu, ale jest to priorytet dotyczący bezpośrednio infrastruktury kolejowej. Priorytet dedykowany infrastrukturze drogowej pn. „Zwiększanie mobilności regionalnej poprzez łączenie węzłów drugorzędnych i trzeciorzędnych z infrastrukturą TEN-T” ma na celu głównie skrócenie czasu przejazdu między głównymi ośrodkami. Z kolei oś priorytetowa „Środowisko przyrodnicze i racjonalne wykorzystanie zasobów” nie uwzględnia żadnych działań służących ochronie

przed hałasem. Powyższe może sugerować, że hałas nie został zidentyfikowany jako kluczowy problem na terenie województwa we wskazanej perspektywie finansowej.

➤ ***Strategia Rozwoju Województwa Warmińsko-Mazurskiego do roku 2025***

Osiągnięciu celu Strategii - „Warmia i Mazury regionem, w którym warto żyć” - ma służyć realizacja trzech priorytetów odnoszących się do: gospodarki, społeczeństwa oraz nowoczesnych sieci rozumianych jako infrastruktura techniczna i relacje międzyludzkie. Diagnoza infrastruktury drogowej, która ma być elementem nowoczesnych sieci jest niekorzystna. Województwo charakteryzuje się najniższą gęstością dróg o nawierzchni twardej w kraju i najdłuższym czasem dojazdu do miasta powiatowego. W ramach działań 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 ramach celu pn. „Poprawa jakości i ochrona środowiska”, ale wśród różnych propozycji działań nie wymienia się żadnego mającego na celu bezpośredniego ograniczania hałasu drogowego.

➤ ***Program Ochrony Środowiska Województwa Warmińsko-Mazurskiego do roku 2020***

W wojewódzkim programie ochrony środowiska stwierdza się, że hałas drogowy stanowi główne zagrożenie na terenach zurbanizowanych. Pomimo budowy obwodnic, problem hałasu drogowego nie zmniejsza się. Zauważalny jest stały wzrost międzynarodowych przewozów transportem samochodowym, co przekłada się na zwiększony ruch najbardziej hałaśliwych pojazdów ciężkich. Wzrost natężenia hałasu powodują również nieprawidłowe rozwiązania 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 szereg działań, jakie powinny być realizowane w obszarze zagrożenia hałasem. Są to:

- prowadzenie monitoringu hałasu i ocena narażenia społeczeństwa na czynniki ponadnormatywne,
- opracowywanie programów ochrony przed hałasem,
- uwzględnianie ochrony przed hałasem w planowaniu przestrzennym; właściwe kształtowanie przestrzeni urbanistycznej,
- ograniczanie hałasu przez tworzenie stref wolnych od transportu, ograniczanie szybkości ruchu, tworzenie pasów zadrzewień,

- wprowadzanie zmian w inżynierii ruchu drogowego (obwodnice, osłony przeciwdźwiękowe w miejscach uciążliwych akustycznie, remonty nawierzchni),
- propagowanie transportu intermodalnego (szynowo-drogowego),
- budowa tras rowerowych na obszarach zurbanizowanych,
- edukacja ekologiczna - propagowanie jazdy rowerem, komunikacją zbiorową, carpooling, ecodriving.

3.3.2. Lokalne dokumenty strategiczne

➤ *Studia uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gmin oraz miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego.*

W niniejszej analizie odwołano się w pierwszej kolejności do zapisów dotyczących bezpośrednio analizowanych dróg krajowych. W tabeli poniżej przedstawiono dokumenty planistyczne jednostek samorządu sąsiadujących z analizowanymi odcinkami dróg krajowych. 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.

Gmina	Rodzaj dokumentu	Akt powołujący
Elbląg	MPZP	Uchwała nr VI/74/2007 z dnia 19.04.2007 r.
		Uchwała nr XXXI/1038/2002 z dn. 12.09.2002 r.
		Uchwała NR IX/238/11 z DNIA 27.10.2011r
		Uchwała NR IV/66/03 z 27.02.2003 R.
		Uchwała nr XXVII/535/2017 z dnia 29 czerwca 2017 r.
		Uchwała NR XXIV/529/09 z 19.11.2009 R.
		Uchwała NR IX/240/11 z 27.10.2011 r.
		Uchwała NR XXX/583/2017 z dnia 19 października 2017 r
		Uchwała NR XXII/405/96 z 30.12.1996 R.
		Uchwała nr XXX/864/2014 z dnia 26.06.2014 r.
		Uchwała nr XXXII/945/2014 z dnia 06.11.2014 r.
		Uchwała nr XV/322/2016 z dnia 21 kwietnia 2016 r
	SUiKZP	Uchwała Nr XXXIII/825/2006 z dnia 26 10 2006 r.
Gronowo Elbląskie	MPZP	Uchwała Nr XXXIII/200/01 z dnia 24 sierpnia 2001 r.
	SUiKZP	Uchwała Uchwały Nr XXX/269/2017 z dnia 29 listopada 2017 r.
Elbląg (gmina wiejska)	MPZP	Uchwała Nr XXXIII/150/05 z dnia 20 października 2005 r.
		Uchwała Nr XXXV/279/2014 z dnia 25 czerwca 2014 r.
		Uchwała Nr XXXV/280/2014 z dnia 25 czerwca 2014 r.
	SUiKZP	Uchwała Nr XIV/67/03 z dnia 18 grudnia 2003 r.
Pasłęk	MPZP	Uchwała nr 165/XXIII/2000 z dn. 29.09.2000 r.
		Uchwała Nr VI/57/10 z dnia 9 lipca 2010 r.
		Uchwała Nr VI/58/10 z dnia 9 lipca 2010 r.

		Uchwała Nr III/39/11 z dnia 29 kwietnia 2011 r.
	SUiKZP	Uchwała Nr XII/110/11 z dnia 28 listopada 2011 r.
		Uchwała nr XIV/91/09 Rady Miejskiej w Pasłęku z dnia 22 grudnia 2009 r.
Ełk	MPZP	Uchwała Nr XXXV/367/02 z dn. 26.06.2002 r.
		Uchwała Nr XX/187/08 z dn. 29.01.2008 r.
		Uchwała Nr XXXIV/357/02 z dn. 27.05.2002 r.
		Uchwała Nr LVIII/526/10 z dn. 31.08.2010 r.
		Uchwała Nr XLIX/458/10 z dn. 23.02.2010 r.
	SUiKZP	Uchwała nr XVIII/170/2000, zmiana - Uchwała Nr LII/486/10 z dn. 27.03.2010 r.
Ełk (gmina wiejska)	MPZP	Uchwała Nr LXI/523/2009 z dnia 30.10.2009 roku
		Uchwała Nr XLIX/422/2009 z dnia 27.03.2009 roku
		Uchwała Nr VIII/51/2007 z dnia 26.02.2007
		Uchwała Nr LVII/498/2009 Rady Gminy Ełk z dnia 16.09.2009 roku
	SUiKZP	Uchwała Nr LXXXIV/690/2010 Rady Gminy Ełk z dnia 09.11.2010 roku
Prostki	MPZP	Uchwała Nr III/15/98 z dn. 30.12.1998 r.
		Uchwała Nr XXII/103/04 z dn. 25.02.2004 r.
		Uchwała Nr XXIX/203/2000 z dn. 07.12.2000 r.
	SUiKZP	Uchwała Nr XXIX/204/2000 z dn. 07.12.2000 r.
Bartoszyce	MPZP	Uchwała Nr LI/231/10 dn. 19.02.2010 r.
		Uchwała Nr XXXIII/217/2017 z dn. 27 kwietnia 2017 r.
		Uchwała Nr XLV/262/06 z dn. 30 marca 2006
	SUiKZP	Uchwała Nr L/293/2006 z dn. 28 września 2006 r.
Bartoszyce (gmina wiejska)	MPZP	Uchwała Nr 205/XXVI/2001 z dn. 28 lutego 2001 r.
		Uchwała Nr XXXIX/305/2009 z dnia 29 grudnia 2009 r.
		Uchwała X/52/2011 z dnia 2011-06-17
	SUiKZP	Uchwała XV/105/2004 z dnia 2004-03-29
Braniewo	MPZP	Uchwała X/52/2011 z dnia 2011-06-17
Hawa	MPZP	Uchwała XV/105/2004 z dnia 2004-03-29
	SUiKZP	Uchwała X/52/2011 z dnia 2011-06-17
Hawa (gmina wiejska)	MPZP	Uchwała Nr XLVII/236/98 z dn. 10.06.1998 r.
		Uchwała XXII/228/12 z dn. 11 maja
		Uchwała Nr XXVI/255/2001 z dnia 2001-02-08
		Uchwała nr XLIV/367/17 z dnia 2017-08-28
		Uchwała IV/32/2011 z dnia 2011-03-04
		Uchwała XXXVI/320/2006 z dnia 2006-02-23
	SUiKZP	Uchwała Nr XXVI/255/2001 z dnia 2001-02-08
Lubawa	MPZP	Uchwała XXXIX/346/2006 z dnia 2006-05-31
		Uchwała IV/32/2011 z dnia 2011-03-04
		Uchwała XXXIX/346/2006 z dnia 2006-05-31
		Uchwała XIII/108/2003 z dnia 2003-12-03
	SUiKZP	Uchwała nr XLVII/454/2010 z dnia 5 listopada 2010 r.
Lubawa (gmina wiejska)	MPZP	Uchwała Nr XXIV/166/13 Rady Gminy Lubawa z dnia 29 maja 2013 r.
		Uchwała Nr XXIV/140/05 z dn. 28.02.2005 r.
		Uchwała XVI/181/2012 z dnia 2012-06-27
		Uchwała XXXVII/201/2001 z dnia 2001-04-04
	SUiKZP	Uchwała VI/47/2015 z dnia 2015-03-25
Lidzbark Warmiński	MPZP	Uchwała XVII/119/2008 z dnia 2008-07-03
	SUiKZP	Uchwała Nr XXIV/166/13 Rady Gminy Lubawa z dnia 29 maja 2013 r.
Mrągowo	MPZP	Uchwała VI/34/2015 z dnia 31 marca 2015 r.
		Uchwała nr IX/48/99 z dn. 28.06.1999 r.
		Uchwała Nr XXXVI/282/09 z dn. 15.04.2009 r.
		Uchwała Nr LIII/380/10 z dn. 31.03.2010 r.
		Uchwała XXXVI/281/09 z dnia 15 kwietnia 2009 roku
		Uchwała nr XLII/5/2006 z dn. 29.06.2006 r.
	SUiKZP	Uchwała nr XXXV/2/2013 z dn. 09.07.2013 r.
Mrągowo (gmina wiejska)	MPZP	Uchwała Nr XLIII/5/2006 z dn. 24.08.2006 r.
		Uchwała Nr L/18/2002 z dn. 27.06.2002 r.
		Uchwała XXVIII/3/2005 z dn. 2005.02.10
	SUiKZP	Uchwała L/2/2010 z dn. 2010.08.13
Sorkwity	MPZP	Uchwała XXXVIII/7/2009 z dn. 2009.09.24
	SUiKZP	Uchwała Nr XXXVIII/276/2001 z dnia 2001-10-26
Nidzica	MPZP	Uchwała NR XX/167/16 z dnia 25 maja 2016 r.
	SUiKZP	Uchwała XVIII/127/12 z dn. 01.01.1970
Nidzica	MPZP	Uchwała Nr XL/352/2014 z dnia 29 sierpnia 2014 r.
		Uchwała nr XI/148/2015 z dn. 2015.08.13
		Uchwała nr 128/XII/99 z dn. 26.08.1999 r.
	SUiKZP	Uchwała nr XLII/451/2009 z dn. 2009.08.27
		Uchwała nr 135/XIII/99 z dn. 1999.09.30

		Uchwała nr XIX/297/2012 z dn. 2012.03.29
	SUiKZP	Uchwała nr 420/XLI/97 z dn. 30.10.1997
		Uchwała XXXV/478/2017 z dn. 2017-02-27
Kozłowo	MPZP	Uchwała Nr XII/1/2000 z dn. 26.01.2000 r.
		Uchwała Nr XXXVI/18/02 z dn. 10.09.2002 r.
		Uchwała Nr XXXIV/156/05 z dn. 21.11.2005 r.
	SUiKZP	Uchwała nr XLV/334/2010 z dnia 27 maja 2010 r.
Janowiec	MPZP	Uchwała nr XIII/70/2015 z dnia 25 listopada 2015r.
Kościelny	SUiKZP	Uchwała nr X/58/99 z 7 września 1999 r.
Kurzętnik	SUiKZP	Uchwała nr XLI/200/10 z dn. 2010-02-23
Nowe Miasto Lubawskie	MPZP	Uchwała Nr XXXVI-282/2005, zmiana Uchwała Nr XVII/109/08 Lubawskim z dn. 12.02.2008 r.
	SUiKZP	Uchwała Nr XXVI/145/2001 Lubawskim z dn. 28.05.2001 r.
Dobre Miasto	MPZP	Uchwała XXXVIII/256/2017 z dnia 2017-03-30
		Uchwała XXXIX/288/09 z dnia 2009-10-01
		Uchwała XXIV/182/2012 z dnia 2012-04-26
		Uchwała XLIX/342/2013 z dnia 2013-10-03
		Uchwała LVII/380/2014 z dnia 2014-04-23
		Uchwała XII/104/99 z dnia 1999-08-31
	Uchwała XXXIII/252/98 z dnia 1998-02-27	
	SUiKZP	Uchwała XLVI/292/2017 z dnia 2017-09-28
Dywity	MPZP	Uchwała XXX/246/09 z dnia 2009-06-30
		Uchwała XXVII/230/09 z dnia 2009-03-31
		Uchwała XXVI/224/09 z dnia 2009-03-17
		Uchwała XLIII/306/14 z dnia 2014-08-25
		Uchwała XVI/98/08 z dnia 2008-02-21
		Uchwała XLV/321/14 z dnia 2014-10-30
	Uchwała XXIX/240/09 z dnia 2009-05-29	
	SUiKZP	Uchwała XXXVI/244/06 z dnia 2006-07-11
Gietrzwałd	MPZP	Uchwała Nr XIX/266/2008 z dn. 30.12.2008 r.
		Uchwała Nr XXXIV/335/2006 z dn. 25.06.2006 r.
		Uchwała Nr XIX/162/2004 z dn. 03.11.2004 r.
	SUiKZP	Uchwała NR XX/200/2016 z dnia 13 września 2016 r.
Jonkowo	SUiKZP	Uchwała XXXIX/214/2009 DNIA 28 GRUDNIA 2009 ROKU
Biskupiec	MPZP	Uchwała Nr XVIII/134/08 z dn. 25.04.2008 r.
Barczewo	MPZP	Uchwała Nr XLI/250/05 z dnia 2005-11-07
		Uchwała Nr VII/55/07 z dnia 2007-03-19
		Uchwała Nr XI/87/07 z dnia 2007-07-02
		Uchwała Nr XXX/182/12 z dnia 2012-10-29
		Uchwała Nr LII/395/10 z dnia 2010-05-24
	Uchwała Nr XXXV/231/05 z dnia 2005-05-23	
	SUiKZP	Uchwała XLVIII(353)2018 z dnia 23 stycznia 2018
Purda	MPZP	Uchwała Nr XXX-145/98 z dn. 18.06.1998 r.
	SUiKZP	Uchwała XXXIX/272/14 z dn. 12.05.2014 r.
Stawiguda	MPZP	Uchwała Nr XXXVI/245/02 z dn. 25.04.2002 r.
		Uchwała Nr VII/65/99 z dn. 25.06.1999 r.
		Uchwała Nr VII/66/99 z dn. 25.06.1999 r.
		Uchwałą Nr X/59/03 z dn. 30.07.2003 r.
		Uchwała X/55/03 z dn. 30.06.2003
		Uchwała XXXVIII/274/6 z dn. 12.07.2006
		Uchwała IX/46/2011 z dn. 27.09.2011
		Uchwała IX/47/2011 z dn. 27.09.2011
		Uchwała X/92/2015 z dn. 15.10.2015
		Uchwała XXXI/315/2017 z dn. 14.12.2017
		Uchwała XXI/157/4 z dn. 30.09.2004
		Uchwała XXIV/175/09 z dn. 9.09.2009
		Uchwała XXV/181/04 z dn. 29.12.2004
		Uchwała XXIX/212/10 z dn. 25.03.2010
		Uchwała XX/153/09 z dn. 26.03.2009
		Uchwała nr XXXI/221/05 z dn. 28.09.2005
		SUiKZP
Olsztynek	MPZP	Uchwała nr XVII-178/2012 z dn. 27.09.2012 r.
		Uchwała nr XXXV-325/2006 z dn. 29.06.2006 r.
		Uchwała nr XXVI-230/2005 z dn. 23.06.2005 r.
	SUiKZP	Uchwała Nr XXXIX-348/2017 z dnia 30 listopada 2017 r.
Maldyty	MPZP	Uchwała nr XXXVIII/325/2010 z dnia 27 października 2010r.
	SUiKZP	Uchwała nr XXXIII/266/2010 z dnia 10 lutego 2010 r.
Miłomłyn	MPZP	Uchwała nr XXI/117/2016 z dn. 11.03.2016 r.
		Uchwała nr LIV/309/2014 z dn. 28.05.2014 r.

	SUiKZP	Uchwała nr XVI/90/2015 z dn. 16.12.2015 r.		
Ostróda	MPZP	Uchwała Nr XX/107/95 z dnia 20 grudnia 1995r.		
		Uchwała Nr XXXII/187/97 z dnia 26 marca 1997r.		
		Uchwała Nr XLV/293/98 z dnia 25 marca 1998r.		
		Uchwała Nr XI/89/99 z dnia 8 września 1999r.		
		Uchwała Nr X/74/99 z dnia 30 czerwca 1999r.		
		Uchwała Nr XVII/123/2000 z dnia 5 kwietnia 2000 r.		
		Uchwała Nr XVIII/138/2000 z dnia 19 kwietnia 2000r.		
		Uchwała Nr XVIII/139/2000 z dnia 19 kwietnia 2000r.		
		Uchwała Nr XXII/165/2000 z dnia 18 października 2000r.		
		Uchwała Nr IX/64/03 z dnia 30 kwietnia 2003r.		
		Uchwała Nr XXXVII/291/2005 z dnia 27 kwietnia 2005r.		
		Uchwała Nr IX/63/03 z dnia 30 kwietnia 2003r.		
		Uchwała Nr XLVIII/292/2002 z dnia 18 września 2002 r.		
		SUiKZP	Uchwała Nr XV/99/2015 z dnia 30.11.2015 r.	
Ostróda (gmina wiejska)	MPZP	Uchwała Nr XLIXI/368/02 z dn. 03.09.2002 r.		
		Uchwała Nr XXXVI/176/05 z dn. 23.08.2005 r.		
		Uchwała Nr XXVI/177/05 z dn. 23.08.2005 r.		
		Uchwała Nr LVI/213/06 z dn. 30.05.2006 r.		
		Uchwała Nr XX/138/08 z dn. 21.05.2008 r.		
		Uchwała Nr XV/106/2015 z dnia 30 grudnia 2015 r.		
SUiKZP	Uchwała Nr XVIII/132/2016 z dn. 8 kwietnia 2016r.			
Grunwald	SUiKZP	Uchwała Nr XXXI/168/2016 z dnia 16 listopada 2016 r.		
Pisz	MPZP	Uchwała Nr XLI/435/17 z dnia 30 października 2017 r.		
		Uchwała Nr XXIV/269/16 z dnia 31 maja 2016 r.		
		Uchwała Nr XVI/139/15 z dnia 15 października 2015 r.		
		Uchwała Nr XXXVI/465/13 Rady Miejskiej w Piszcu z dnia 30 września 2013 r.		
		Uchwała Nr XXVI/344/12 Rady Miejskiej w Piszcu z dnia 30 listopada 2012 r.		
		Uchwała Nr XLVII/530/06 z dn. 31.03.2006 r.		
		Uchwała Nr XLVII/533/06 z dn. 31.03.2006 r.		
		Uchwała Nr V/31/07 z dn. 26.01.2007 r.		
		Uchwała Nr XLIX/575/06 z dn. 30.06.2006 r.		
		Uchwała Nr XXVI/295/08 z dn. 29.08.2008 r.		
		Uchwała Nr XXXIV/390/09 z dn. 05.03.2009 r.		
		SUiKZP	Uchwała Nr L/632/10 z dn. 29.10.2010 r.	
		Szczytno	MPZP	Uchwała Nr XVI/190-2000 z dn. 02.06.2000 r.
				Uchwała Nr XV/175/2000 z 23.03.2000r.
Uchwała Nr XXVIII/249/05 z 29.04.2005r.				
Uchwała nr XXX2552014 z dnia 26 lutego 2014 r.				
Uchwała nr XXVIII/235/2013 z dnia 18.12.2013 r.				
Uchwała nr XV/113/16 z dnia 28 kwietnia 2016 r.				
Uchwała Nr XXXIV/297/10 z 20.04.2010 r.				
SUiKZP	Uchwała nr XVII/190/2000 z dn. 02.06.2000 r.			
Szczytno (gmina wiejska)	MPZP	Uchwała Nr XLII/243/02 z dn. 15.05.2002 r.		
		Uchwała Nr XXX/184/09 z dn. 04.03.2009 r.		
		Uchwała Nr XXVI/170/2001 z dn. 27.02.2001 r.		
SUiKZP	Uchwała Nr V/30/2015 Rady Gminy Szczytno z dnia 24 lutego 2015			

➤ **Powiatowe programy ochrony środowiska obowiązujące na terenach powiatów objętych zakresem**

Poniżej omówiono najważniejsze aspekty związane z problemem hałasu, na jakie zwracają uwagę autorzy powiatowych programów ochrony środowiska.

Lp.	Powiat	Program ochrony środowiska	Uwagi
1	lidzbarski	Program ochrony środowiska dla powiatu lidzbarskiego na lata 2014 - 2017 z uwzględnieniem perspektywy na lata 2018 - 2021 ⁴	Jako jedną z głównych przyczyn zagrożenia hałasem wskazuje się w programie intensyfikację ruchu drogowego. Problem hałasu drogowego dotyczy wszystkich miejscowości położonych przy ruchliwych trasach komunikacyjnych. Najważniejszym źródłem hałasu drogowego jest DK51 (Olsztyn - Bezledy). Jako dodatkowe źródło hałasu drogowego wskazuje się słaby stan techniczny niektórych dróg. Wśród zadań mających na celu poprawę jakości środowiska akustycznego w programie znalazły się: modernizacja i budowa nawierzchni dróg, wprowadzanie nasadzeń ochronnych i ekranów akustycznych wzdłuż ciągów komunikacyjnych oraz monitoring hałasu.
2	elbląski	Program ochrony środowiska dla powiatu elbląskiego na lata 2017 - 2020 ⁵	W programie wskazuje się, że na hałas na terenie powiatu zdecydowany wpływ ma infrastruktura drogowa, chociaż zauważa się, że sieć dróg krajowych i wojewódzkich w powiecie elbląskim nie jest szczególnie silnie rozwinięta. Tranzyt odbywa się DK7 i DK22. Wśród zadań mających na celu poprawę jakości środowiska akustycznego w programie uwzględniono: prowadzenie monitoringu hałasu, ograniczanie hałasu komunikacyjnego przez budowę obwodnic, poprawę stanu nawierzchni drogowych, zapewnienie płynności ruchu, stosowanie barier dźwiękochłonnych w miejscach uciążliwych akustycznie, budowę ścieżek rowerowych pomiędzy miejscowościami i w miastach.
3	ostródzki	Program ochrony środowiska dla powiatu ostródzkiego na lata 2017 - 2020 z perspektywą do roku 2024 ⁶	Jako źródła powodujące problemy z hałasem drogowym wskazano drogi krajowe i wojewódzkie, powodujące nadmierny hałas zarówno w porze dnia jak i nocy. Szczególny wzrost uciążliwości odnotowuje się w sezonie wakacyjnym. Zagrożenie hałasem drogowym jest największe na terenie miast Ostróda i Morąg. Wśród proponowanych zadań mających na celu ograniczenie problemu zagrożenia hałasem wskazano: kontrolę emisji hałasu, tworzenie zabezpieczeń przed emisją hałasu drogowego przez wprowadzanie odpowiednich zapisów w SIWZ (np. dźwiękoszczelne okna, ciche nawierzchnie) oraz wprowadzanie standardów akustycznych w MPZP.
4	iławski	Program ochrony środowiska dla powiatu iławskiego do roku 2020 ⁷	W programie wskazuje się na stały wzrost natężenia ruchu pojazdów na wszystkich odcinkach dróg krajowych na terenie powiatu. W okresie ostatnich 10 lat największy wzrost odnotowano na DK15 (Samplawa-Lubawa). Oprócz wzrostu liczby pojazdów, jako przyczyny wzrostu uciążliwości hałasowej dróg wskazuje się wiek pojazdów oraz nieodpowiedni stan nawierzchni drogowych. Wśród proponowanych działań mających na celu ograniczenie problemu zagrożenia hałasem wskazano: ograniczenie prędkości ruchu (zwłaszcza na osiedlach), wprowadzanie zmian w inżynierii ruchu (poprawa stanu nawierzchni, zapewnienie płynności ruchu) oraz budowę tras rowerowych na terenach zurbanizowanych.

⁴ http://bip.warmia.mazury.pl/powiat_lidzbarski/system/pobierz.php?id=6614

⁵ http://bip.powiat.elblag.pl/system/obj/6005_Program_Ochrony_Srodowiska_dla_Powiatu_Elblaskiego_na_lata_2017-2020.pdf

⁶ http://bip.powiat.ostroda.pl/system/obj/15010_Program_Ochrony_Srodowiska_dla_Powiatu_Ostrodzkiego_na_lata_2017_E2_80_93_2020_z_perspektywa_do_roku_2024.pdf

⁷ http://bip.powiat-ilawski.pl/system/obj/14886_Program_Ochrony_Srodowiska_dla_Powiatu_Ilawskiego_do_roku_2020.pdf

5	szczycieński	Program ochrony środowiska dla powiatu szczycieńskiego na lata 2014-2017 z uwzględnieniem perspektywy na lata 2018 - 2021 ⁸	<p>W części diagnostycznej wskazuje się, że hałas drogowy pochodzi głównie z dróg krajowych nr 53, 57, 58, 59 oraz z dróg wojewódzkich.</p> <p>W ramach realizacji celu Czyste powietrze, w którym znalazły się zadania dotyczące również ograniczenia hałasu, wskazano w programie realizację działań obejmujących: ograniczanie transportu tranzytowego przez zwartą zabudowę, budowę ekranów akustycznych i budowę ścieżek rowerowych.</p>
6	nidzicki	Program ochrony środowiska dla powiatu nidzickiego na lata 2018 - 2021 z perspektywą na lata 2022 - 2025 ⁹	<p>Sieć drogową na terenie powiatu ocenia się jako dobrze rozwiniętą. Głównym szlakiem drogowym jest DK7, która została zmodernizowana i spełnia standard drogi ekspresowej na odcinku od północnej granicy powiatu do Napierek. Na terenie powiatu obserwuje się spadek ilości dróg o nawierzchni gruntowej na rzecz dróg o nawierzchni utwardzonej.</p> <p>Jako narzędzie do poprawy sytuacji akustycznej na drogach krajowych i wojewódzkich wskazuje się realizację właściwego programu ochrony przed hałasem.</p>
7	nowomiejski	Program ochrony środowiska dla powiatu nowomiejskiego na lata 2017-2020 z perspektywą do 2024 roku ¹⁰	<p>W Programie podkreśla się już na wstępie analizy problemu hałasu, że hałas komunikacyjny - wymieniony już na wstępie - jest powodowany przez użytkowników przede wszystkim dróg krajowych (nr 15) i wojewódzkich. Zadania mające na celu ograniczanie problemu hałasu drogowego ujęte zostały w ramach celu „Czyste powietrze” i obejmują: ograniczenia w transporcie tranzytowym przez zwartą zabudowę, budowę ekranów akustycznych, budowę ścieżek rowerowych oraz wspieranie transportu przyjaznego środowisku.</p>
8	mrągowski	Program ochrony środowiska dla powiatu mrągowskiego na lata 2016 - 2019 z perspektywą do roku 2023 ¹¹	<p>Ruch drogowy wskazywany jest jako najbardziej uciążliwe źródło hałasu w powiecie, co związane jest m.in. z jego atrakcyjnością turystyczną. Przez teren powiatu przebiegają DK16, DK59 oraz drogi wojewódzkie 591 i 600. W programie wskazuje się jednak, że na tle pozostałych powiatów mrągowski wypada dość korzystnie w kontekście liczby osób narażonych na hałas mierzony wskaźnikiem L_{DWN}.</p> <p>W ramach zadań własnych Powiat wskazał - jako środki naprawcze - stosowanie nawierzchni wyciszającej hałas na drogach powiatowych.</p>
9	olsztyński	Program ochrony środowiska dla powiatu olsztyńskiego na lata 2013 - 2016 z uwzględnieniem perspektywy na lata 2017 - 2020 ¹²	<p>Analiza zagadnienia hałasu w programie rozpoczyna się od stwierdzenia, że klimat akustyczny w powiecie kształtowany jest głównie przez hałas komunikacyjny, głównie drogowy. Odwołano się do ustaleń programu ochrony przed hałasem. Wskazano odcinki problemowe o największym natężeniu ruchu na DK7, DK16 i DK51. Zauważono, że wzrasta udział pojazdów ciężkich na drogach, które należą do najbardziej hałaśliwych, ale wskazano również inne przyczyny, jak: nieprawidłowe układy komunikacyjne, nieodpowiedni stan nawierzchni drogowych, niezadowolający stan techniczny pojazdów i prędkość jazdy.</p> <p>Działania proponowane w programie, w tym ukierunkowane na poprawę sytuacji akustycznej, dotyczyły perspektywy 2013 - 2016.</p>

⁸ http://bip.powiatuszczycieński.pl/akty/180/799/w_sprawie_uchwalenia_E2_80_9EProgramu_Ochrony_Srodowiska_dla_Powiatu_Szczycieńskiego_na_lata_2014-2017_z_uwzględnieniem_perspektywy_na_lata_2018-2021_E2_80_9C/

⁹ http://bip.powiatnidzicki.pl/330/1528/Program_Ochrony_Srodowiska_dla_Powiatu_Nidzickiego_na_lata_2018-2021_z_perspektywa_na_lata_2022-2025_wraz_z_Prognoza_Oddziaływania_na_Srodowisko/

¹⁰ http://www.bip.powiat-nowomiejski.pl/system/obj/5411_program_ochrony_srodowiska_2017_2020.pdf

¹¹ <https://www.bip.powiat.mragowo.pl/art,1683,program-ochrony-srodowiska-dla-powiatu-mragowskiego-na-lata-2016-2019-z-perspektywa-do-roku-2023>

¹² http://bip.powiat-olsztyński.pl/system/obj/9430_Uchwala_Nr_XXXIV_391_2014_zal_1.pdf

10	piski	Program ochrony środowiska dla powiatu piskiego na lata 2017 - 2020 z perspektywą do roku 2024 ¹³	W programie stwierdza się, że pomimo stałej modernizacji i przebudowy sieci drogowej, ciągły wzrost ruchu samochodowego pociąga za sobą degradację stanu technicznego dróg, a wraz z nią zwiększenie hałasu komunikacyjnego. W celu poprawy sytuacji zalecana jest budowa ekranów akustycznych, nasadzenia drzew wzdłuż ciągów komunikacyjnych oraz modernizacja infrastruktury technicznej.
11	ełcki	Program ochrony środowiska powiatu ełckiego na lata 2016 - 2020 z perspektywą do 2024 r. ¹⁴	Hałas drogowy zaliczany jest do podstawowych czynników wpływających na stan klimatu akustycznego. Ciągły wzrost ilości pojazdów, przy braku właściwych rozwiązań drogowych, braku obwodnic miejskich i złej nawierzchni, znacząco powiększa obszar środowiska o ponadnormatywnym hałasie drogowym. Przez teren powiatu przebiegają DK16 i DK65 oraz 3 drogi wojewódzkie. Drogi powiatowe stanowią 46% sieci drogowej. Przywołano ustalenia map akustycznych dla DK16 i proponowane w programie ochrony przed hałasem działania naprawcze. W podsumowaniu wskazano jako rozwiązanie dodatkowe budowę ścieżek rowerowych, których sieć na terenie powiatu należy do najkrótszych w województwie.
12	giżycki	Program ochrony środowiska dla powiatu giżyckiego	Na BIP Powiatu Giżyckiego udostępniony jest program dla perspektywy 2008 - 2015 ¹⁵ . Nie analizowano tego dokumentu. Aktualny Program jest w fazie przygotowania.
13	braniewski	Program ochrony środowiska dla powiatu braniewskiego	Na BIP Powiatu Braniewskiego udostępniony jest program dla perspektywy 2008 do 2015 ¹⁶ . Nie analizowano tego dokumentu. Aktualny Program jest w fazie przygotowania.
14	bartoszycki	Program ochrony środowiska dla powiatu bartoszyckiego do roku 2020 ¹⁷	Zagrożenie hałasem jest jednym z głównych obszarów interwencji, dla których wyznaczono w Programie cele i kierunki. W analizie problemu zwrócono uwagę że zagrożenie hałasem w Bartoszycach pochodzi głównie od transportu samochodowego, w tym w szczególności od ruchu tranzytowego na drodze nr 51. Na podstawie badań stwierdzono przekroczenia hałasu w porze dziennej przy zabudowie usytuowanej wzdłuż DK51. Proponowane w Programie rozwiązania mające na celu ograniczenie problemu hałasu drogowego obejmuje: uwzględnianie ochrony przed hałasem w planowaniu przestrzennym, ograniczanie hałasu poprzez tworzenie stref wolnych od transportu, ograniczanie prędkości ruchu pojazdów, tworzenie pasów zadrzewień, wprowadzanie niezbędnych zmian w inżynierii ruchu drogowego, budowę tras rowerowych na terenach zurbanizowanych.

3.3.3. 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.*

¹³ <http://www.bip.powiat.pisz.pl/zalaczniki/art/2016/10/161004144652.pdf>

¹⁴ https://bip-v1-files.idcom-jst.pl/sites/47014/wiadomosci/352962/files/program_cz1.pdf

¹⁵ http://bip.spgizycko.warmia.mazury.pl/510/1086/Program_Ochrony_Srodowiska/

¹⁶ <http://bip.powiat-braniewo.pl/?cid=974>

¹⁷ <https://bipsbartoszyce.warmia.mazury.pl/akty/1703/uchwala-w-sprawie-uchwalenia-programu-ochrony-srodowiska-dla-powiatu-bartoszyckiego-do-roku-2020.html>

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 (tekst jednolity: Dz.U. z 2019 r. poz. 1396 ze 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. 119 ust. 2 Poś w formie uchwały. Marszałek województwa, przekazuje go Głównemu 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 (tekst jednolity: Dz. U. z 2018 r. poz. 2081 ze zm.)***

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

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 OoŚ*).

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 OoŚ*).

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 OoŚ*):

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

Jednocześnie możliwe jest odstępianie 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 OOS*).

➤ **Rozporządzenia Ministra Środowiska**

Artykuł 119 ust.1 PoS 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 ze zm.).

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).

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 antyhałasowej.

Tabela 18. 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* (tekst jednolity: Dz. U. z 2018 r. poz. 1990 ze zm.) pojazd uczestniczący w ruchu ma być tak zbudowany, wyposażony i utrzymany, aby korzystanie z niego nie zakłócało spokoju publicznego przez powodowanie hałasu przekraczającego poziom określony w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (tekst jednolity: Dz.U. z 2018 r., poz. 855).

Tabela 19. 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	94 dB	-
	- większej niż 125 cm ³	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* (tekst jednolity: Dz. U. z 2015 r. poz. 776 z późn. zm.).

Tabela 20. Klasyfikacja nawierzchni drogowych

Klasa/ Symbol	Wartości poziomu dźwięku, [dB(A)]		Przykłady warstw ścieralnych
	L_1 (SPB-80)	CPXI (80)	
Nawierzchnie ciche NC	(<73,0) 71,5	(<92,5) 91,0	⇒ pojedyncze dywaniki porowate o uziarnieniu kruszywa $\leq 10\text{mm}$ ⇒ 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 $< 10\text{ mm}$ ⇒ dywaniki bitumiczne o uziarnieniu kruszywa $< 10\text{ mm}$ ⇒ pojedyncze dywaniki porowate o uziarnieniu kruszywa $> 10\text{ mm}$
Nawierzchnie o normalnej hałaśliwości NH	(76,0+79,0) 77,5	(95,5-98,4) 97,0	⇒ SMA o uziarnieniu kruszywa $> 10\text{ mm}$ ⇒ dywaniki bitumiczne o uziarnieniu 10- 16 mm ⇒ betony asfaltowe o uziarnieniu $<16\text{ mm}$ ⇒ 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 $\geq 16\text{mm}$ ⇒ 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 jest 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).

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.

Rysunek 5. Nowoczesny ekran akustyczny na Trasie Toruńskiej w Warszawie



Źródło: pl.wikipedia.org/wiki/Trasa_Toruńska_w_Warszawie

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

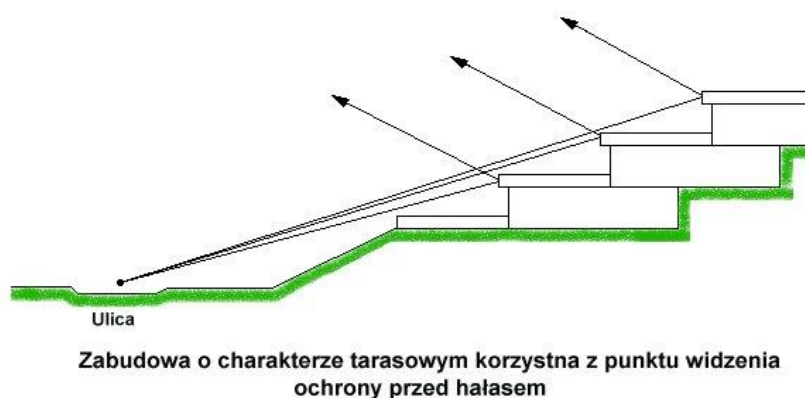


Źródło: Materiały własne we współpracy z dr. inż. R.J. Kucharskim

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 21. 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 22. Wpływ zmniejszenia prędkości na hałas.

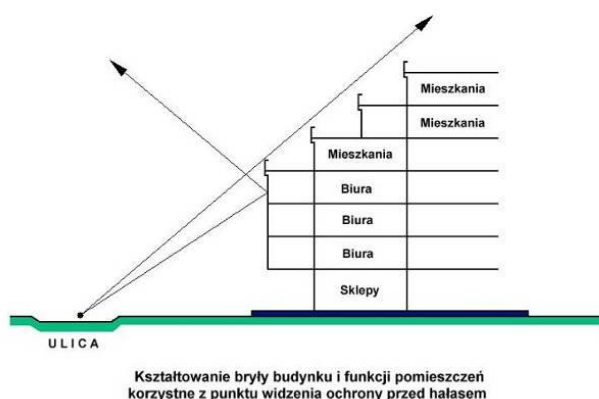
Zmniejszenie prędkości [km/h]	60/50	50/40	40/30	60/40	60/30	50/30	
Redukcja hałasu [dB(A)]	Osobowe	2,4	2,9	3,7	5,3	9	6,7
	Ciężarowe	0,8	1	1,2	1,8	3	2,2

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.

Równie ważnym elementem walki z ponadnormatywnym hałasem w środowisku jest przestrzeganie ustaleń zawartych w decyzjach środowiskowych oraz rozstrzyganie 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.

Rysunek 9. Okno dźwiękoszczelne z nawietrzakiem.



Źródło: Materiały własne

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

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* (tekst jednolity: Dz. U. z 2019 r. poz. 1065).

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 wymagania, o których mowa powyżej.

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).

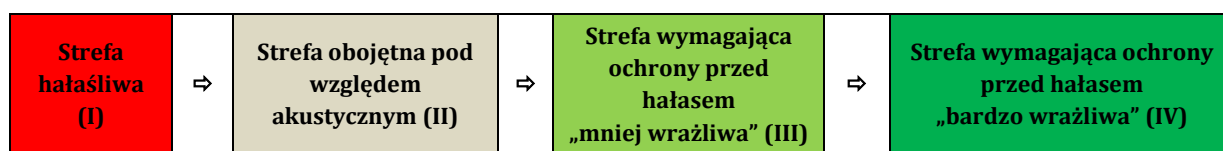
Ochronę przed hałasem zabudowy ukształtowanej należy prowadzić zgodnie z ustawą *Prawo ochrony środowiska*.

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 sąsiedowały ze sobą obszary o konkretnych funkcjach.

Podstawowe założenia strefowania, to:

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

Rysunek 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 2018 roku.

Na podstawie przedłożonych Marszałkowi Województwa Warmińsko-Mazurskiego w 2018 r. (skorygowanych w 2019 r.) przez GDDKiA, a opracowanych przez firmę *Pracownia Hałasu Sp. z o. o.*, map akustycznych, wykonanych w ramach zadania „*Sporządzenie map akustycznych dla dróg krajowych o ruchu powyżej 3 000 000 pojazdów rocznie – 16 części – o łącznej długości 8502,34 km*” w części „*Mapy akustyczne dla dróg krajowych w województwie warmińsko-mazurskim o łącznej długości 362,805 km (Część Nr 12)*”, dokonano identyfikacji terenów zagrożonych hałasem, dla których opracowano zestaw zadań, mających na celu eliminację ponadnormatywnego hałasu.

Dodatkowo, przeanalizowano działania określone dla dróg krajowych w poprzednim Programie pod kątem stopnia ich realizacji i stwierdzono, że jedyne działanie inwestycyjne straciło swoją aktualność, w związku z czym nie zostało włączone do niniejszego dokumentu.

Działania zaproponowane w Aktualizacji Programu wynikają głównie z faktu przekraczania dopuszczalnych prędkości ruchu oraz dużego udziału pojazdów ciężkich. W związku z czym podstawowym zadaniem musi być obniżenie prędkości ruchu na wybranych odcinkach, przy czym zadanie to powinno pozostać w korelacji z kontrolą przestrzegania przepisów odnośnie dopuszczalnej prędkości.

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, zieleń izolacyjna).

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

1) w latach 2020 - 2024: **85 000 zł.**

Realizacja zadań Programu nie będzie miała negatywnych skutków dla środowiska.

5. ZAŁĄCZNIKI GRAFICZNE

Przedstawione mapy obrazują stan przed i po realizacji działań związanych z Aktualizacją Programu, tj. wprowadzenia ograniczenia prędkości ruchu pojazdów .

Część graficzna Aktualizacji Programu dołączona została do niniejszego dokumentu w postaci odrębnego załącznika.

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. Niniejszy dokument jest aktualizacją Programu uchwalonego w 2014 roku.

Merytoryczną podstawą niniejszego opracowania są mapy akustyczne, przedłożone Marszałkowi Województwa Warmińsko-Mazurskiego w 2018 r. (oraz skorygowane w 2019 r.) przez GDDKiA, a opracowane przez wykonawcę: *Pracownia Hałasu Sp. z o. o.*, w ramach zadania „Sporządzenie map akustycznych dla dróg krajowych o ruchu powyżej 3 000 000 pojazdów rocznie – 16 części – o łącznej długości 8502,34 km” w części „Mapy akustyczne dla dróg krajowych w województwie warmińsko-mazurskim o łącznej długości 362,805 km (Część Nr 12)”.

Na ich podstawie dokonano identyfikacji terenów zagrożonych hałasem, dla których opracowano zestaw zadań, mających na celu eliminację ponadnormatywnego hałasu.

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

Tabela 1. Zestawienie odcinków dróg krajowych objętych zakresem Aktualizacji Programu

Droga krajowa	Kilometraż		Opis odcinka	Długość odcinka [km]
	początkowy [km]	końcowy [km]		
7	68+346	73+260	WĘZEŁ NOWY DWÓR GD.-ELBŁĄG/UL.NOWODWORSKA/	4,914
7	73+260	74+692	WĘZEŁ NOWY DWÓR GD.-ELBŁĄG/UL.NOWODWORSKA/	1,432
7	74+692	75+423	ELBŁĄG/UL. NOWODWORSKA/-WĘZEŁ ELBŁĄG PŁD	0,731
7	75+423	78+411	ELBŁĄG/UL. NOWODWORSKA/-WĘZEŁ ELBŁĄG PŁD	2,988
7	137+933	141+987	WĘZEŁ MAŁDYTY-OSTRÓDA	4,054
7	141+987	145+048	WĘZEŁ MAŁDYTY-OSTRÓDA	3,061
7	145+048	149+775	OSTRÓDA/OBWODNICA/	4,727
7	149+775	152+364	OSTRÓDA/OBWODNICA/	2,589
7	152+364	154+946	OSTRÓDA-RYCHNOWO	2,582
7	154+946	159+972	OSTRÓDA-RYCHNOWO	5,026
7	159+972	165+710	OSTRÓDA-RYCHNOWO	5,738
7	165+710	169+162	RYCHNOWO-WĘZEŁ OLSZTYNEK ZACHÓD	3,452
7	169+162	171+806	RYCHNOWO-WĘZEŁ OLSZTYNEK ZACHÓD	2,644
7	171+806	175+240	RYCHNOWO-WĘZEŁ OLSZTYNEK ZACHÓD	3,434
7	175+240	175+778	RYCHNOWO-WĘZEŁ OLSZTYNEK ZACHÓD	0,538
7	203+322	204+579	WĘZEŁ GRUNWALD-NIDZICA	1,257
7	204+579	207+189	NIDZICA-MŁAWA	2,61

7	207+189	209+576	NIDZICA-MŁAWA	2,387
7	209+576	213+996	NIDZICA-MŁAWA	4,42
7	213+996	218+012	NIDZICA-MŁAWA	4,016
7	218+012	223+818	NIDZICA-MŁAWA	5,806
7j	0+000	0+389	RYCHNOWO-WĘZEŁ OLSZTYNEK ZACHÓD	0,389
7j	0+389	0+787	RYCHNOWO-WĘZEŁ OLSZTYNEK ZACHÓD	0,398
7j	25+719	26+095	WĘZEŁ GRUNWALD-NIDZICA	0,376
S7	78+411	82+578	WĘZEŁ ELBLĄG PŁD-WĘZEŁ ELBLĄG WSCHÓD	4,167
S7	134+991	135+371	WĘZEŁ MAŁDYTY-OSTRÓDA	0,38
S7	135+371	136+022	WĘZEŁ MAŁDYTY-OSTRÓDA	0,651
S7	136+022	137+933	WĘZEŁ MAŁDYTY-OSTRÓDA	1,911
S7g	0+000	0+435	WĘZEŁ ELBLĄG WSCHÓD-WĘZEŁ PASŁĘK PŁN	0,435
S7g	0+435	3+616	WĘZEŁ ELBLĄG WSCHÓD-WĘZEŁ PASŁĘK PŁN	3,181
S7g	3+616	6+147	WĘZEŁ ELBLĄG WSCHÓD-WĘZEŁ PASŁĘK PŁN	2,531
S7g	6+147	9+255	WĘZEŁ ELBLĄG WSCHÓD-WĘZEŁ PASŁĘK PŁN	3,108
S7g	9+255	13+272	WĘZEŁ ELBLĄG WSCHÓD-WĘZEŁ PASŁĘK PŁN	4,017
S7g	13+272	14+974	WĘZEŁ PASŁĘK PŁN-WĘZEŁ MAŁDYTY	1,702
S7g	14+974	18+884	WĘZEŁ PASŁĘK PŁN-WĘZEŁ MAŁDYTY	3,91
S7g	18+884	21+835	WĘZEŁ PASŁĘK PŁN-WĘZEŁ MAŁDYTY	2,951
S7g	21+835	24+610	WĘZEŁ PASŁĘK PŁN-WĘZEŁ MAŁDYTY	2,775
S7g	24+610	27+622	WĘZEŁ PASŁĘK PŁN-WĘZEŁ MAŁDYTY	3,012
S7g	27+622	30+075	WĘZEŁ PASŁĘK PŁN-WĘZEŁ MAŁDYTY	2,453
S7g	30+075	35+332	WĘZEŁ PASŁĘK PŁN-WĘZEŁ MAŁDYTY	5,257
S7g	35+332	38+795	WĘZEŁ MAŁDYTY-OSTRÓDA	3,463
S7g	38+795	42+231	WĘZEŁ MAŁDYTY-OSTRÓDA	3,436
S7g	42+231	44+462	WĘZEŁ MAŁDYTY-OSTRÓDA	2,231
S7g	44+462	48+359	WĘZEŁ MAŁDYTY-OSTRÓDA	3,897
S7g	48+359	50+726	WĘZEŁ MAŁDYTY-OSTRÓDA	2,367
S7j	0+787	1+734	RYCHNOWO-WĘZEŁ OLSZTYNEK ZACHÓD	0,947
S7j	1+734	3+694	WĘZEŁ OLSZTYNEK ZACHÓD-WĘZEŁ GRUNWALD	1,96
S7j	3+694	7+558	WĘZEŁ OLSZTYNEK ZACHÓD-WĘZEŁ GRUNWALD	3,864
S7j	7+558	11+960	WĘZEŁ GRUNWALD-NIDZICA	4,402
S7j	11+960	14+575	WĘZEŁ GRUNWALD-NIDZICA	2,615
S7j	14+575	17+554	WĘZEŁ GRUNWALD-NIDZICA	2,979
S7j	17+554	22+352	WĘZEŁ GRUNWALD-NIDZICA	4,798
S7j	22+352	25+719	WĘZEŁ GRUNWALD-NIDZICA	3,367
15	321+673	323+783	NOWE MIASTO LUB./PRZEJŚCIE/	2,11
15	323+783	324+462	NOWE MIASTO LUB./PRZEJŚCIE/	0,679
15	335+496	338+936	SAMPŁAWA-LUBAWA	3,44
16	67+621	69+875	IŁAWA/PRZEJŚCIE/	2,254
16	69+875	74+249	IŁAWA/PRZEJŚCIE/	4,374
16	100+257	105+337	OSTRÓDA/PRZEJŚCIE/	5,08
16	105+337	110+889	OSTRÓDA-GIETRZWAŁD	5,552

16	110+889	114+208	OSTRÓDA-GIETRZWAŁD	3,319
16	114+208	115+180	OSTRÓDA-GIETRZWAŁD	0,972
16	115+180	120+866	OSTRÓDA-GIETRZWAŁD	5,686
16	120+866	124+339	OSTRÓDA-GIETRZWAŁD	3,473
16	124+339	127+327	GIETRZWAŁD-OLSZTYN	2,988
16	127+327	131+282	GIETRZWAŁD-OLSZTYN	3,955
16	131+282	134+486	GIETRZWAŁD-OLSZTYN	3,204
16	134+486	135+809	GIETRZWAŁD-OLSZTYN	1,323
16	188+990	192+218	WĘŻEL BISKUPIEC-MRĄGOWO	3,228
16	192+218	196+119	WĘŻEL BISKUPIEC-MRĄGOWO	3,901
16	196+119	199+112	WĘŻEL BISKUPIEC-MRĄGOWO	2,993
16	199+112	202+298	WĘŻEL BISKUPIEC-MRĄGOWO	3,186
16	202+298	204+022	MRĄGOWO/PRZEJŚCIE/	1,724
16	204+022	206+631	MRĄGOWO/PRZEJŚCIE/	2,609
16c	0+000	2+548	OLSZTYN-WĘŻEL BARCZEWO	2,548
16c	2+548	3+901	OLSZTYN-WĘŻEL BARCZEWO	1,353
16c	3+901	5+328	OLSZTYN-WĘŻEL BARCZEWO	1,427
16c	5+328	10+046	OLSZTYN-WĘŻEL BARCZEWO	4,718
16c	10+046	11+707	OLSZTYN-WĘŻEL BARCZEWO	1,661
16c	11+707	16+229	WĘŻEL BARCZEWO-WĘŻEL BISKUPIEC	4,522
16c	16+229	19+134	WĘŻEL BARCZEWO-WĘŻEL BISKUPIEC	2,905
16c	19+134	20+489	WĘŻEL BARCZEWO-WĘŻEL BISKUPIEC	1,355
16c	20+489	21+089	WĘŻEL BARCZEWO-WĘŻEL BISKUPIEC	0,6
16c	21+089	25+403	WĘŻEL BARCZEWO-WĘŻEL BISKUPIEC	4,314
16c	25+403	29+829	WĘŻEL BARCZEWO-WĘŻEL BISKUPIEC	4,426
16c	29+829	31+017	WĘŻEL BARCZEWO-WĘŻEL BISKUPIEC	1,188
16c	31+017	31+832	WĘŻEL BISKUPIEC-MRĄGOWO	0,815
16c	31+832	34+564	WĘŻEL BISKUPIEC-MRĄGOWO	2,732
16c	34+564	38+062	WĘŻEL BISKUPIEC-MRĄGOWO	3,498
16c	38+062	39+992	WĘŻEL BISKUPIEC-MRĄGOWO	1,93
22	372+234	372+857	STARE POLE/GR. WOJ./-WĘŻEL ELBLĄG PŁD	0,623
22	372+857	376+811	STARE POLE/GR. WOJ./-WĘŻEL ELBLĄG PŁD	3,954
22	376+811	382+805	STARE POLE/GR. WOJ./-WĘŻEL ELBLĄG PŁD	5,994
22	382+805	386+874	STARE POLE/GR. WOJ./-WĘŻEL ELBLĄG PŁD	4,069
51	15+881	16+249	BARTOSZYCE/PRZEJŚCIE/	0,368
51	16+249	17+140	BARTOSZYCE/PRZEJŚCIE/	0,891
51	17+140	20+880	BARTOSZYCE-SZWARUNKI	3,74
51	39+755	41+023	LIDZBARK WARM./PRZEJŚCIE/	1,268
51	61+964	62+283	DOBRE MIASTO/PRZEJŚCIE/	0,319
51	62+283	62+609	DOBRE MIASTO/PRZEJŚCIE/	0,326
51	62+609	62+956	DOBRE MIASTO/PRZEJŚCIE/	0,347
51	62+956	65+752	DOBRE MIASTO-OLSZTYN	2,796
51	65+752	67+881	DOBRE MIASTO-OLSZTYN	2,129

51	76+927	77+839	DOBRE MIASTO-OLSZTYN	0,912
51	77+839	81+687	DOBRE MIASTO-OLSZTYN	3,848
51	81+687	83+184	DOBRE MIASTO-OLSZTYN	1,497
51	91+928	93+141	OLSZTYN-STAWIGUDA	1,213
51	93+141	97+953	OLSZTYN-STAWIGUDA	4,812
51	97+953	102+617	OLSZTYN-STAWIGUDA	4,664
51	102+617	105+445	STAWIGUDA-WĘZEŁ OLSZTYNEK WSCHÓD	2,828
51	105+445	108+864	STAWIGUDA-WĘZEŁ OLSZTYNEK WSCHÓD	3,419
51	108+864	110+104	STAWIGUDA-WĘZEŁ OLSZTYNEK WSCHÓD	1,24
51a	0+000	1+414	DOBRE MIASTO-OLSZTYN	1,414
51a	1+414	2+036	DOBRE MIASTO-OLSZTYN	0,622
51a	2+036	2+868	DOBRE MIASTO-OLSZTYN	0,832
51a	2+868	5+667	DOBRE MIASTO-OLSZTYN	2,799
51a	5+667	6+480	DOBRE MIASTO-OLSZTYN	0,813
51a	6+480	7+237	DOBRE MIASTO-OLSZTYN	0,757
51a	7+237	8+900	DOBRE MIASTO-OLSZTYN	1,663
51b	0+000	0+117	STAWIGUDA-WĘZEŁ OLSZTYNEK WSCHÓD	0,117
53	43+164	45+408	SZCZYTNO/PRZEJŚCIE/	2,244
53	45+408	45+738	SZCZYTNO/PRZEJŚCIE/	0,33
54	10+585	11+380	BRANIEWO/PRZEJŚCIE/	0,795
57	81+904	82+952	SZCZYTNO/PRZEJŚCIE/	1,048
58	123+056	126+084	PISZ/PRZEJŚCIE/	3,028
58b	0+000	0+812	PISZ/PRZEJŚCIE/	0,812
58b	0+812	2+565	PISZ/PRZEJŚCIE/	1,753
58b	2+565	3+659	PISZ/PRZEJŚCIE/	1,094
59	0+000	3+746	GIŻYCKO/OBWODNICA/	3,746
65	71+106	71+222	EŁK-GRAJEWO	0,116
65	71+222	74+620	EŁK-GRAJEWO	3,398
65	74+620	77+517	EŁK-GRAJEWO	2,897
65	77+517	81+773	EŁK-GRAJEWO	4,256
65	81+773	84+149	EŁK-GRAJEWO	2,376
65	84+149	87+646	EŁK-GRAJEWO	3,497
65	87+646	89+792	EŁK-GRAJEWO	2,146
65a	0+000	3+640	EŁK/PRZEJŚCIE/	3,64
65a	3+640	5+134	EŁK/PRZEJŚCIE/	1,494
S51b	0+117	1+090	STAWIGUDA-WĘZEŁ OLSZTYNEK WSCHÓD	0,973
53	45+738	48+300	SZCZYTNO/PRZEJŚCIE/	2,562
57	82+952	84+900	SZCZYTNO/PRZEJŚCIE/	1,948

Łączna długość dróg krajowych objętych zakresem map akustycznych, a także Aktualizacji Programu, wynosi 362,805 km. Lokalizacja powyższych odcinków drogowych (kolor czerwony) przedstawiona została na następnym rysunku.

ma polegać na stosowaniu rozwiązań technicznych zapewniających **właściwe warunki akustyczne w budynkach** (art. 114 ust. 4 PoŚ).

Zwiększenie liczby samochodów na części odcinków drogowych oraz duży udział pojazdów ciężkich w ruchu, negatywnie wpływa na zasięg i poziom hałasu na niektórych obszarach gęsto zabudowanych. 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 uzasadnionych przesłanek, iż dana droga zostanie w najbliższych latach (do następnej aktualizacji Programu) poddana modernizacji lub wybudowany zostanie równoległy przebieg (np. obwodnica), który spowoduje zmianę aktualnej kategorii drogi (np. na niższą), odcinek objęto zadaniami wspomagającymi.

Wpisanie do zadań Programu nakazu budowy układów obwodnicowych, wykracza poza prawny zakres dokumentu.

Proponując zadania antyhałasowe, w pierwszej kolejności określono, możliwości zastosowania konkretnych metod redukcji hałasu. Dodatkowo, aby ograniczyć możliwość występowania dalszych konfliktów akustycznych w przyszłości, dla części odcinków zaproponowano zadania (wspomagające) mające na celu niedoprowadzenie do powstawania nowych obszarów zagrożonych hałasem.

Niniejszy dokument powinien również uwzględnić działania inwestycyjne z poprzedniego Programu ochrony środowiska przed hałasem. Wynika z niego, że tylko dla jednego odcinka drogi krajowej należało wprowadzić do końca 2019 roku działanie polegające na ograniczeniu prędkości ruchu pojazdów, jednakże ze względu na zmianę kategorii drogi, działanie to należy uznać za nieaktualne. Dla pozostałych odcinków zakres przekroczeń i oddziaływania hałasu był niewielki, w związku z czym zaproponowano jedynie działania prewencyjne.

Przypisanie konkretnych zadań niniejszej Aktualizacji Programu uwarunkowano od wielkości przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu, w korelacji z wartością wskaźnika M oraz, jak już wspomniano, mając na względzie planowane inwestycje drogowe. Zastosowano podział na zadania **główne** oraz **wspomagające**, przy czym dla odcinków objętych zadaniami głównymi obowiązkowe będą również zadania wspomagające.

Zestawienie zadań dla dróg krajowych objętych niniejszym dokumentem przedstawiono w tabeli poniżej.

Tabela 2. Zadania dla odcinków dróg krajowych objętych Aktualizacją Programu

Numer zadania	Rodzaj zadania	Opis zadania
1	Zadania główne	Wprowadzenie ograniczenia prędkości ruchu w ciągu całej doby.
2	Zadania wspomagające	Stosowanie zasad ochrony przed hałasem w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego.
3		Uwzględnianie wyników map akustycznych, w tym głównie zasięgów wskaźników LDWN i LN w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego w tym map proponowanych kierunków zmian zagospodarowania przestrzennego.
4		Utrzymywanie nawierzchni drogowej w dobrym stanie technicznym.
5		Stosowanie nowoczesnych nawierzchni o zredukowanym hałasie w przypadku remontów i przebudów odcinków drogowych.
6		Stosowanie zieleni izolacyjnej w pasie drogowym.
7		Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na obszarach zabudowanych objętych Programem.

W następujących tabelach zestawiono zadania Aktualizacji Programu dla analizowanych odcinków dróg krajowych na terenie województwa warmińsko-mazurskiego.

Tabela 3. Zadania główne Aktualizacji dla dróg krajowych w latach 2020-2024

Nr	Numer drogi krajowej	Odcinek	Zadanie	Jednostka odpowiedzi	Koszt realizacji [zł]
1	15	SAMPŁAWA-LUBAWA	Ograniczenie prędkości ruchu w ciągu całej doby do 40 km/h na całym odcinku	GDDKiA	5 tys.
2	16	IŁAWA/PRZEJŚCIE/	Ograniczenie prędkości ruchu w ciągu całej doby do: – 40 km/h od km 68+300 do km 68+660 – 40 km/h od km 70+630 do km 74+000	GDDKiA	10 tys.
3	16	OSTRÓDA/PRZEJŚCIE/	Ograniczenie prędkości ruchu w ciągu całej doby do 40 km/h od km 101+250 do km 103+850	GDDKiA	5 tys.
4	16c	WĘŻEŁ BISKUPIEC-MRĄGOWO	Ograniczenie prędkości ruchu w ciągu całej doby do: – 60 km/h od km 188+990 do km 189+300 – 40 km/h od km 192+200 do km 193+000 – 60 km/h od km 196+700 do km 198+800 – 50 km/h od km 199+300 do km 200+975	GDDKiA	20 tys.
5	16	MRĄGOWO/PRZEJŚCIE/	Ograniczenie prędkości ruchu w ciągu całej doby do 40 km/h od km 205+520 do km 206+400	GDDKiA	5 tys.
6	22	STARE POLE/GR. WOJ./-WĘŻEŁ ELBLĄG PŁD	Ograniczenie prędkości ruchu do 40 km/h w ciągu całej doby na odcinku od km 379+350 do km 381+000	GDDKiA	5 tys.
7	51	BARTOSZYCE/PRZEJŚCIE/	Ograniczenie prędkości ruchu w ciągu całej doby do 40 km/h od km 16+050 do km 17+650	GDDKiA	5 tys.
8	53	SZCZYTNO/PRZEJŚCIE/	Ograniczenie prędkości ruchu w ciągu całej doby do 40 km/h od km 44+500 do km 47+370	GDDKiA	5 tys.
9	54	BRANIEWO/PRZEJŚCIE/	Ograniczenie prędkości ruchu w ciągu całej doby do 40 km/h od km 10+985 do km 11+380	GDDKiA	5 tys.
10	57	SZCZYTNO/PRZEJŚCIE/	Ograniczenie prędkości ruchu w ciągu całej doby do 40 km/h od km 82+952 do km 83+800	GDDKiA	5 tys.
11	58	PISZ/PRZEJŚCIE/	Ograniczenie prędkości ruchu w ciągu całej doby do: – 40 km/h od km 123+056 do km 123+800 – 40 km/h od km 0+000 do km 0+420 – 40 km/h od km 2+550 do km 3+500	GDDKiA	15 tys.

Tabela 4. Pozostałe działania dla dróg krajowych w latach 2020-2024

Nr	Numer drogi krajowej	Nazwa odcinka	Kilometraż początku odcinka	Kilometraż końca odcinka	Zadanie	Jednostka odpowiedzialna	Koszt realizacji [zł]
7	7	WĘZEŁ NOWY DWÓR GD-ELBLĄG/UL.NOWODWORSKA/	68+346	73+260	Odcinek wyłączony z Programu	-	-
7	7	WĘZEŁ NOWY DWÓR GD-ELBLĄG/UL.NOWODWORSKA/	73+260	74+692	Odcinek wyłączony z Programu	-	-
7	7	ELBLĄG/UL.NOWODWORSKA/-WĘZEŁ ELBLĄG PŁD	74+692	75+423	Odcinek wyłączony z Programu	-	-
7	7	ELBLĄG/UL.NOWODWORSKA/-WĘZEŁ ELBLĄG PŁD	75+423	78+411	Odcinek wyłączony z Programu	-	-
7	7	WĘZEŁ MAŁDYTY-OSTRÓDA	137+933	141+987	Odcinek wyłączony z Programu	-	-
7	7	WĘZEŁ MAŁDYTY-OSTRÓDA	141+987	145+048	Odcinek wyłączony z Programu	-	-
7	7	OSTRÓDA/OBWODNICA/	145+048	149+775	Odcinek wyłączony z Programu	-	-
7	7	OSTRÓDA/OBWODNICA/	149+775	152+364	Odcinek wyłączony z Programu	-	-
7	7	OSTRÓDA-RYCHNOWO	152+364	154+946	Odcinek wyłączony z Programu	-	-
7	7	OSTRÓDA-RYCHNOWO	154+946	159+972	Odcinek wyłączony z Programu	-	-
7	7	OSTRÓDA-RYCHNOWO	159+972	165+710	Odcinek wyłączony z Programu	-	-
7	7	RYCHNOWO-WĘZEŁ OLSZTYNEK ZACHÓD	165+710	169+162	Odcinek wyłączony z Programu	-	-
7	7	RYCHNOWO-WĘZEŁ OLSZTYNEK ZACHÓD	169+162	171+806	Odcinek wyłączony z Programu	-	-
7	7	RYCHNOWO-WĘZEŁ OLSZTYNEK ZACHÓD	171+806	175+240	Odcinek wyłączony z Programu	-	-
7	7	RYCHNOWO-WĘZEŁ OLSZTYNEK ZACHÓD	175+240	175+778	Odcinek wyłączony z Programu	-	-
7	7	WĘZEŁ GRUNWALD-NIDZICA	203+322	204+579	Odcinek wyłączony z Programu	-	-
7	7	NIDZICA-MŁAWA	204+579	207+189	Odcinek wyłączony z Programu	-	-
7	7	NIDZICA-MŁAWA	207+189	209+576	Odcinek wyłączony z Programu	-	-
7	7	NIDZICA-MŁAWA	209+576	213+996	Odcinek wyłączony z Programu	-	-
7	7	NIDZICA-MŁAWA	213+996	218+012	Odcinek wyłączony z Programu	-	-
7	7	NIDZICA-MŁAWA	218+012	223+818	Odcinek wyłączony z Programu	-	-
7j	7j	RYCHNOWO-WĘZEŁ OLSZTYNEK ZACHÓD	0+000	0+389	Odcinek wyłączony z Programu	-	-
7j	7j	RYCHNOWO-WĘZEŁ OLSZTYNEK ZACHÓD	0+389	0+787	Odcinek wyłączony z Programu	-	-
7j	7j	WĘZEŁ GRUNWALD-NIDZICA	25+719	26+095	Odcinek wyłączony z Programu	-	-
S7	S7	WĘZEŁ ELBLĄG PŁD-WĘZEŁ ELBLĄG WSCHÓD	78+411	82+578	Odcinek wyłączony z Programu	-	-
S7	S7	WĘZEŁ MAŁDYTY-OSTRÓDA	134+991	135+371	Odcinek wyłączony z Programu	-	-
S7	S7	WĘZEŁ MAŁDYTY-OSTRÓDA	135+371	136+022	Odcinek wyłączony z Programu	-	-
S7	S7	WĘZEŁ MAŁDYTY-OSTRÓDA	136+022	137+933	Stosowanie zasad ochrony przed hałasem w nowotworzonych planach	Organ właściwy do uchwalenia MPZP	Finansowanie w ramach zadań własnych

Nr	Numer drogi krajowej	Nazwa odcinka	Kilometraż początku odcinka	Kilometraż końca odcinka	Zadanie	Jednostka odpowiedzialna	Koszt realizacji [zł]
					zagospodarowania przestrzennego.		
					Uwzględnianie wyników map akustycznych, w tym głównie zasięgów wskaźników LDWN i LN w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego w tym map proponowanych kierunków zmian zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia MPZP	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Utrzymywanie nawierzchni drogowej w dobrym stanie technicznym.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Stosowanie nowoczesnych nawierzchni o zredukowanym hałasie w przypadku remontów i przebudów odcinków drogowych.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Stosowanie zieleni izolacyjnej w pasie drogowym.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na obszarach zabudowanych objętych Programem.	Właściwa powiatowa komenda Policji	Finansowanie w ramach zadań własnych
S7g	S7g	WĘZEŁ ELBLĄG WSCHÓD- WĘZEŁ PASŁĘK PŁN	0+000	0+435	Odcinek wyłączony z Programu	-	-
S7g	S7g	WĘZEŁ ELBLĄG WSCHÓD- WĘZEŁ PASŁĘK PŁN	0+435	3+616	Stosowanie zasad ochrony przed hałasem w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia MPZP	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Uwzględnianie wyników map akustycznych, w tym głównie zasięgów wskaźników LDWN i LN w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego w tym map proponowanych kierunków zmian zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia MPZP	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Utrzymywanie nawierzchni drogowej w dobrym stanie technicznym.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Stosowanie nowoczesnych nawierzchni o zredukowanym hałasie w przypadku remontów i przebudów odcinków drogowych.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Stosowanie zieleni izolacyjnej w pasie drogowym.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na obszarach zabudowanych objętych Programem.	Właściwa powiatowa komenda Policji	Finansowanie w ramach zadań własnych
S7g	S7g	WĘZEŁ ELBLĄG WSCHÓD- WĘZEŁ PASŁĘK PŁN	3+616	6+147	Odcinek wyłączony z Programu	-	-
S7g	S7g	WĘZEŁ ELBLĄG WSCHÓD- WĘZEŁ PASŁĘK PŁN	6+147	9+255	Odcinek wyłączony z Programu	-	-
S7g	S7g	WĘZEŁ ELBLĄG WSCHÓD- WĘZEŁ PASŁĘK PŁN	9+255	13+272	Stosowanie zasad ochrony przed hałasem w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia MPZP	Finansowanie w ramach zadań własnych

Nr	Numer drogi krajowej	Nazwa odcinka	Kilometraż początku odcinka	Kilometraż końca odcinka	Zadanie	Jednostka odpowiedzialna	Koszt realizacji [zł]
					Uwzględnianie wyników map akustycznych, w tym głównie zasięgów wskaźników LDWN i LN w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego w tym map proponowanych kierunków zmian zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia MPZP	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Utrzymywanie nawierzchni drogowej w dobrym stanie technicznym.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Stosowanie nowoczesnych nawierzchni o zredukowanym hałasie w przypadku remontów i przebudów odcinków drogowych.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Stosowanie zieleni izolacyjnej w pasie drogowym.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na obszarach zabudowanych objętych Programem.	Właściwa powiatowa komenda Policji	Finansowanie w ramach zadań własnych
S7g	S7g	WĘZEL PASŁĘK PŁN-WĘZEL MAŁDYTY	13+272	14+974	Odcinek wyłączony z Programu	-	-
S7g	S7g	WĘZEL PASŁĘK PŁN-WĘZEL MAŁDYTY	14+974	18+884	Odcinek wyłączony z Programu	-	-
S7g	S7g	WĘZEL PASŁĘK PŁN-WĘZEL MAŁDYTY	18+884	21+835	Odcinek wyłączony z Programu	-	-
S7g	S7g	WĘZEL PASŁĘK PŁN-WĘZEL MAŁDYTY	21+835	24+610	Odcinek wyłączony z Programu	-	-
S7g	S7g	WĘZEL PASŁĘK PŁN-WĘZEL MAŁDYTY	24+610	27+622	Stosowanie zasad ochrony przed hałasem w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia MPZP	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Uwzględnianie wyników map akustycznych, w tym głównie zasięgów wskaźników LDWN i LN w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego w tym map proponowanych kierunków zmian zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia MPZP	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Utrzymywanie nawierzchni drogowej w dobrym stanie technicznym.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Stosowanie nowoczesnych nawierzchni o zredukowanym hałasie w przypadku remontów i przebudów odcinków drogowych.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Stosowanie zieleni izolacyjnej w pasie drogowym.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na obszarach zabudowanych objętych Programem.	Właściwa powiatowa komenda Policji	Finansowanie w ramach zadań własnych
S7g	S7g	WĘZEL PASŁĘK PŁN-WĘZEL MAŁDYTY	27+622	30+075	Stosowanie zasad ochrony przed hałasem w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia MPZP	Finansowanie w ramach zadań własnych

Nr	Numer drogi krajowej	Nazwa odcinka	Kilometraż początku odcinka	Kilometraż końca odcinka	Zadanie	Jednostka odpowiedzialna	Koszt realizacji [zł]
					Uwzględnianie wyników map akustycznych, w tym głównie zasięgów wskaźników LDWN i LN w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego w tym map proponowanych kierunków zmian zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia MPZP	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Utrzymywanie nawierzchni drogowej w dobrym stanie technicznym.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Stosowanie nowoczesnych nawierzchni o zredukowanym hałasie w przypadku remontów i przebudów odcinków drogowych.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Stosowanie zieleni izolacyjnej w pasie drogowym.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na obszarach zabudowanych objętych Programem.	Właściwa powiatowa komenda Policji	Finansowanie w ramach zadań własnych
S7g	S7g	WĘZEL PASŁĘK PŁN-WĘZEL MAŁDYTY	30+075	35+332	Stosowanie zasad ochrony przed hałasem w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia MPZP	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Uwzględnianie wyników map akustycznych, w tym głównie zasięgów wskaźników LDWN i LN w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego w tym map proponowanych kierunków zmian zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia MPZP	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Utrzymywanie nawierzchni drogowej w dobrym stanie technicznym.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Stosowanie nowoczesnych nawierzchni o zredukowanym hałasie w przypadku remontów i przebudów odcinków drogowych.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Stosowanie zieleni izolacyjnej w pasie drogowym.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na obszarach zabudowanych objętych Programem.	Właściwa powiatowa komenda Policji	Finansowanie w ramach zadań własnych
S7g	S7g	WĘZEL MAŁDYTY-OSTRÓDA	35+332	38+795	Stosowanie zasad ochrony przed hałasem w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia MPZP	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Uwzględnianie wyników map akustycznych, w tym głównie zasięgów wskaźników LDWN i LN w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego w tym map proponowanych kierunków zmian zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia MPZP	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Utrzymywanie nawierzchni drogowej w dobrym stanie technicznym.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych

Nr	Numer drogi krajowej	Nazwa odcinka	Kilometraż początku odcinka	Kilometraż końca odcinka	Zadanie	Jednostka odpowiedzialna	Koszt realizacji [zł]
					Stosowanie nowoczesnych nawierzchni o zredukowanym hałasie w przypadku remontów i przebudów odcinków drogowych.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Stosowanie zieleni izolacyjnej w pasie drogowym.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na obszarach zabudowanych objętych Programem.	Właściwa powiatowa komenda Policji	Finansowanie w ramach zadań własnych
S7g	S7g	WĘZEŁ MAŁDYTY-OSTRÓDA	38+795	42+231	Odcinek wyłączony z Programu	-	-
S7g	S7g	WĘZEŁ MAŁDYTY-OSTRÓDA	42+231	44+462	Odcinek wyłączony z Programu	-	-
S7g	S7g	WĘZEŁ MAŁDYTY-OSTRÓDA	44+462	48+359	Stosowanie zasad ochrony przed hałasem w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia MPZP	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Uwzględnianie wyników map akustycznych, w tym głównie zasięgów wskaźników LDWN i LN w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego w tym map proponowanych kierunków zmian zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia MPZP	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Utrzymywanie nawierzchni drogowej w dobrym stanie technicznym.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Stosowanie nowoczesnych nawierzchni o zredukowanym hałasie w przypadku remontów i przebudów odcinków drogowych.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Stosowanie zieleni izolacyjnej w pasie drogowym.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na obszarach zabudowanych objętych Programem.	Właściwa powiatowa komenda Policji	Finansowanie w ramach zadań własnych
S7g	S7g	WĘZEŁ MAŁDYTY-OSTRÓDA	48+359	50+726	Odcinek wyłączony z Programu	-	-
S7j	S7j	RYCHNOWO-WĘZEŁ OLSZTYNEK ZACHÓD	0+787	1+734	Odcinek wyłączony z Programu	-	-
S7j	S7j	WĘZEŁ OLSZTYNEK ZACHÓD-WĘZEŁ GRUNWALD	1+734	3+694	Stosowanie zasad ochrony przed hałasem w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia MPZP	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Uwzględnianie wyników map akustycznych, w tym głównie zasięgów wskaźników LDWN i LN w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego w tym map proponowanych kierunków zmian zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia MPZP	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Utrzymywanie nawierzchni drogowej w dobrym stanie technicznym.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Stosowanie nowoczesnych nawierzchni o zredukowanym hałasie w przypadku remontów i przebudów odcinków drogowych.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych

Nr	Numer drogi krajowej	Nazwa odcinka	Kilometraż początku odcinka	Kilometraż końca odcinka	Zadanie	Jednostka odpowiedzialna	Koszt realizacji [zł]
					Stosowanie zieleni izolacyjnej w pasie drogowym.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na obszarach zabudowanych objętych Programem.	Właściwa powiatowa komenda Policji	Finansowanie w ramach zadań własnych
S7j	S7j	WĘZEL OLSZTYNEK ZACHÓD-WĘZEL GRUNWALD	3+694	7+558	Stosowanie zasad ochrony przed hałasem w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia MPZP	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Uwzględnianie wyników map akustycznych, w tym głównie zasięgów wskaźników LDWN i LN w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego w tym map proponowanych kierunków zmian zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia MPZP	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Utrzymywanie nawierzchni drogowej w dobrym stanie technicznym.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Stosowanie nowoczesnych nawierzchni o zredukowanym hałasie w przypadku remontów i przebudów odcinków drogowych.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Stosowanie zieleni izolacyjnej w pasie drogowym.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na obszarach zabudowanych objętych Programem.	Właściwa powiatowa komenda Policji	Finansowanie w ramach zadań własnych
S7j	S7j	WĘZEL GRUNWALD-NIDZICA	7+558	11+960	Stosowanie zasad ochrony przed hałasem w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia MPZP	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Uwzględnianie wyników map akustycznych, w tym głównie zasięgów wskaźników LDWN i LN w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego w tym map proponowanych kierunków zmian zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia MPZP	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Utrzymywanie nawierzchni drogowej w dobrym stanie technicznym.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Stosowanie nowoczesnych nawierzchni o zredukowanym hałasie w przypadku remontów i przebudów odcinków drogowych.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Stosowanie zieleni izolacyjnej w pasie drogowym.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na obszarach zabudowanych objętych Programem.	Właściwa powiatowa komenda Policji	Finansowanie w ramach zadań własnych
S7j	S7j	WĘZEL GRUNWALD-NIDZICA	11+960	14+575	Stosowanie zasad ochrony przed hałasem w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia MPZP	Finansowanie w ramach zadań własnych

Nr	Numer drogi krajowej	Nazwa odcinka	Kilometraż początku odcinka	Kilometraż końca odcinka	Zadanie	Jednostka odpowiedzialna	Koszt realizacji [zł]
					Uwzględnianie wyników map akustycznych, w tym głównie zasięgów wskaźników LDWN i LN w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego w tym map proponowanych kierunków zmian zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia MPZP	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Utrzymywanie nawierzchni drogowej w dobrym stanie technicznym.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Stosowanie nowoczesnych nawierzchni o zredukowanym hałasie w przypadku remontów i przebudów odcinków drogowych.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Stosowanie zieleni izolacyjnej w pasie drogowym.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na obszarach zabudowanych objętych Programem.	Właściwa powiatowa komenda Policji	Finansowanie w ramach zadań własnych
S7j	S7j	WĘZEŁ GRUNWALD-NIDZICA	17+554	22+352	Odcinek wyłączony z Programu	-	-
S7j	S7j	WĘZEŁ GRUNWALD-NIDZICA	22+352	25+719	Odcinek wyłączony z Programu	-	-
15	15	NOWE MIASTO LUB./PRZEJŚCIE/	321+673	323+783	Stosowanie zasad ochrony przed hałasem w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia MPZP	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Uwzględnianie wyników map akustycznych, w tym głównie zasięgów wskaźników LDWN i LN w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego w tym map proponowanych kierunków zmian zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia MPZP	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Utrzymywanie nawierzchni drogowej w dobrym stanie technicznym.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Stosowanie nowoczesnych nawierzchni o zredukowanym hałasie w przypadku remontów i przebudów odcinków drogowych.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Stosowanie zieleni izolacyjnej w pasie drogowym.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na obszarach zabudowanych objętych Programem.	Właściwa powiatowa komenda Policji	Finansowanie w ramach zadań własnych
15	15	NOWE MIASTO LUB./PRZEJŚCIE/	323+783	324+462	Stosowanie zasad ochrony przed hałasem w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia MPZP	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Uwzględnianie wyników map akustycznych, w tym głównie zasięgów wskaźników LDWN i LN w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego w tym map proponowanych kierunków zmian zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia MPZP	Finansowanie w ramach zadań własnych

Nr	Numer drogi krajowej	Nazwa odcinka	Kilometraż początku odcinka	Kilometraż końca odcinka	Zadanie	Jednostka odpowiedzialna	Koszt realizacji [zł]
					Utrzymywanie nawierzchni drogowej w dobrym stanie technicznym.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Stosowanie nowoczesnych nawierzchni o zredukowanym hałasie w przypadku remontów i przebudów odcinków drogowych.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Stosowanie zieleni izolacyjnej w pasie drogowym.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na obszarach zabudowanych objętych Programem.	Właściwa powiatowa komenda Policji	Finansowanie w ramach zadań własnych
15	15	SAMPŁAWA-LUBAWA	335+496	338+936	Stosowanie zasad ochrony przed hałasem w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia MPZP	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Uwzględnianie wyników map akustycznych, w tym głównie zasięgów wskaźników LDWN i LN w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego w tym map proponowanych kierunków zmian zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia MPZP	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Utrzymywanie nawierzchni drogowej w dobrym stanie technicznym.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Stosowanie nowoczesnych nawierzchni o zredukowanym hałasie w przypadku remontów i przebudów odcinków drogowych.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Stosowanie zieleni izolacyjnej w pasie drogowym.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na obszarach zabudowanych objętych Programem.	Właściwa powiatowa komenda Policji	Finansowanie w ramach zadań własnych
16	16	IŁAWA/PRZEJŚCIE/	67+621	69+875	Stosowanie zasad ochrony przed hałasem w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia MPZP	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Uwzględnianie wyników map akustycznych, w tym głównie zasięgów wskaźników LDWN i LN w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego w tym map proponowanych kierunków zmian zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia MPZP	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Utrzymywanie nawierzchni drogowej w dobrym stanie technicznym.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Stosowanie nowoczesnych nawierzchni o zredukowanym hałasie w przypadku remontów i przebudów odcinków drogowych.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Stosowanie zieleni izolacyjnej w pasie drogowym.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych

Nr	Numer drogi krajowej	Nazwa odcinka	Kilometraż początku odcinka	Kilometraż końca odcinka	Zadanie	Jednostka odpowiedzialna	Koszt realizacji [zł]
					Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na obszarach zabudowanych objętych Programem.	Właściwa powiatowa komenda Policji	Finansowanie w ramach zadań własnych
16	16	IŁAWA/PRZEJŚCIE/	69+875	74+249	Stosowanie zasad ochrony przed hałasem w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia MPZP	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Uwzględnianie wyników map akustycznych, w tym głównie zasięgów wskaźników LDWN i LN w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego w tym map proponowanych kierunków zmian zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia MPZP	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Utrzymywanie nawierzchni drogowej w dobrym stanie technicznym.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Stosowanie nowoczesnych nawierzchni o zredukowanym hałasie w przypadku remontów i przebudów odcinków drogowych.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Stosowanie zieleni izolacyjnej w pasie drogowym.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na obszarach zabudowanych objętych Programem.	Właściwa powiatowa komenda Policji	Finansowanie w ramach zadań własnych
16	16	OSTRÓDA/PRZEJŚCIE/	100+257	105+337	Stosowanie zasad ochrony przed hałasem w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia MPZP	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Uwzględnianie wyników map akustycznych, w tym głównie zasięgów wskaźników LDWN i LN w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego w tym map proponowanych kierunków zmian zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia MPZP	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Utrzymywanie nawierzchni drogowej w dobrym stanie technicznym.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Stosowanie nowoczesnych nawierzchni o zredukowanym hałasie w przypadku remontów i przebudów odcinków drogowych.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Stosowanie zieleni izolacyjnej w pasie drogowym.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na obszarach zabudowanych objętych Programem.	Właściwa powiatowa komenda Policji	Finansowanie w ramach zadań własnych
16	16	OSTRÓDA-GIETRZAŁD	105+337	110+889	Stosowanie zasad ochrony przed hałasem w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia MPZP	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Uwzględnianie wyników map akustycznych, w tym głównie zasięgów wskaźników LDWN i LN w nowotworzonych	Organ właściwy do uchwalenia MPZP	Finansowanie w ramach zadań własnych

Nr	Numer drogi krajowej	Nazwa odcinka	Kilometraż początku odcinka	Kilometraż końca odcinka	Zadanie	Jednostka odpowiedzialna	Koszt realizacji [zł]
					planach zagospodarowania przestrzennego w tym map proponowanych kierunków zmian zagospodarowania przestrzennego.		
					Utrzymywanie nawierzchni drogowej w dobrym stanie technicznym.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Stosowanie nowoczesnych nawierzchni o zredukowanym hałasie w przypadku remontów i przebudów odcinków drogowych.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Stosowanie zieleni izolacyjnej w pasie drogowym.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na obszarach zabudowanych objętych Programem.	Właściwa powiatowa komenda Policji	Finansowanie w ramach zadań własnych
16	16	OSTRÓDA-GIETRZAŁD	110+889	114+208	Stosowanie zasad ochrony przed hałasem w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia MPZP	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Uwzględnianie wyników map akustycznych, w tym głównie zasięgów wskaźników LDWN i LN w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego w tym map proponowanych kierunków zmian zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia MPZP	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Utrzymywanie nawierzchni drogowej w dobrym stanie technicznym.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Stosowanie nowoczesnych nawierzchni o zredukowanym hałasie w przypadku remontów i przebudów odcinków drogowych.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Stosowanie zieleni izolacyjnej w pasie drogowym.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na obszarach zabudowanych objętych Programem.	Właściwa powiatowa komenda Policji	Finansowanie w ramach zadań własnych
16	16	OSTRÓDA-GIETRZAŁD	114+208	115+180	Odcinek wyłączony z Programu	-	-
16	16	OSTRÓDA-GIETRZAŁD	115+180	120+866	Odcinek wyłączony z Programu	-	-
16	16	OSTRÓDA-GIETRZAŁD	120+866	124+339	Stosowanie zasad ochrony przed hałasem w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia MPZP	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Uwzględnianie wyników map akustycznych, w tym głównie zasięgów wskaźników LDWN i LN w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego w tym map proponowanych kierunków zmian zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia MPZP	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Utrzymywanie nawierzchni drogowej w dobrym stanie technicznym.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych

Nr	Numer drogi krajowej	Nazwa odcinka	Kilometraż początku odcinka	Kilometraż końca odcinka	Zadanie	Jednostka odpowiedzialna	Koszt realizacji [zł]
					Stosowanie nowoczesnych nawierzchni o zredukowanym hałasie w przypadku remontów i przebudów odcinków drogowych.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Stosowanie zieleni izolacyjnej w pasie drogowym.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na obszarach zabudowanych objętych Programem.	Właściwa powiatowa komenda Policji	Finansowanie w ramach zadań własnych
16	16	GIETRZWAŁD-OLSZTYN	124+339	127+327	Stosowanie zasad ochrony przed hałasem w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia MPZP	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Uwzględnianie wyników map akustycznych, w tym głównie zasięgów wskaźników LDWN i LN w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego w tym map proponowanych kierunków zmian zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia MPZP	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Utrzymywanie nawierzchni drogowej w dobrym stanie technicznym.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Stosowanie nowoczesnych nawierzchni o zredukowanym hałasie w przypadku remontów i przebudów odcinków drogowych.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Stosowanie zieleni izolacyjnej w pasie drogowym.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na obszarach zabudowanych objętych Programem.	Właściwa powiatowa komenda Policji	Finansowanie w ramach zadań własnych
16	16	GIETRZWAŁD-OLSZTYN	127+327	131+282	Odcinek wyłączony z Programu	-	-
16	16	GIETRZWAŁD-OLSZTYN	131+282	134+486	Odcinek wyłączony z Programu	-	-
16	16	GIETRZWAŁD-OLSZTYN	134+486	135+809	Odcinek wyłączony z Programu	-	-
16	16	WĘZEŁ BISKUPIEC-MRĄGOWO	188+990	192+218	Stosowanie zasad ochrony przed hałasem w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia MPZP	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Uwzględnianie wyników map akustycznych, w tym głównie zasięgów wskaźników LDWN i LN w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego w tym map proponowanych kierunków zmian zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia MPZP	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Utrzymywanie nawierzchni drogowej w dobrym stanie technicznym.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Stosowanie nowoczesnych nawierzchni o zredukowanym hałasie w przypadku remontów i przebudów odcinków drogowych.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Stosowanie zieleni izolacyjnej w pasie drogowym.	GDDKiA	Finansowanie w ramach

Nr	Numer drogi krajowej	Nazwa odcinka	Kilometraż początku odcinka	Kilometraż końca odcinka	Zadanie	Jednostka odpowiedzialna	Koszt realizacji [zł]
							zadań własnych
					Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na obszarach zabudowanych objętych Programem.	Właściwa powiatowa komenda Policji	Finansowanie w ramach zadań własnych
16	16	WĘZEŁ BISKUPIEC-MRĄGOWO	192+218	196+119	Stosowanie zasad ochrony przed hałasem w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia MPZP	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Uwzględnianie wyników map akustycznych, w tym głównie zasięgów wskaźników LDWN i LN w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego w tym map proponowanych kierunków zmian zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia MPZP	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Utrzymywanie nawierzchni drogowej w dobrym stanie technicznym.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Stosowanie nowoczesnych nawierzchni o zredukowanym hałasie w przypadku remontów i przebudów odcinków drogowych.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Stosowanie zieleni izolacyjnej w pasie drogowym.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na obszarach zabudowanych objętych Programem.	Właściwa powiatowa komenda Policji	Finansowanie w ramach zadań własnych
16	16	WĘZEŁ BISKUPIEC-MRĄGOWO	196+119	199+112	Stosowanie zasad ochrony przed hałasem w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia MPZP	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Uwzględnianie wyników map akustycznych, w tym głównie zasięgów wskaźników LDWN i LN w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego w tym map proponowanych kierunków zmian zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia MPZP	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Utrzymywanie nawierzchni drogowej w dobrym stanie technicznym.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Stosowanie nowoczesnych nawierzchni o zredukowanym hałasie w przypadku remontów i przebudów odcinków drogowych.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Stosowanie zieleni izolacyjnej w pasie drogowym.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na obszarach zabudowanych objętych Programem.	Właściwa powiatowa komenda Policji	Finansowanie w ramach zadań własnych
16	16	WĘZEŁ BISKUPIEC-MRĄGOWO	199+112	202+298	Stosowanie zasad ochrony przed hałasem w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia MPZP	Finansowanie w ramach zadań własnych

Nr	Numer drogi krajowej	Nazwa odcinka	Kilometraż początku odcinka	Kilometraż końca odcinka	Zadanie	Jednostka odpowiedzialna	Koszt realizacji [zł]
					Uwzględnianie wyników map akustycznych, w tym głównie zasięgów wskaźników LDWN i LN w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego w tym map proponowanych kierunków zmian zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia MPZP	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Utrzymywanie nawierzchni drogowej w dobrym stanie technicznym.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Stosowanie nowoczesnych nawierzchni o zredukowanym hałasie w przypadku remontów i przebudów odcinków drogowych.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Stosowanie zieleni izolacyjnej w pasie drogowym.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na obszarach zabudowanych objętych Programem.	Właściwa powiatowa komenda Policji	Finansowanie w ramach zadań własnych
16	16	MRĄGOWO/PRZEJŚCIE/	202+298	204+022	Stosowanie zasad ochrony przed hałasem w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia MPZP	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Uwzględnianie wyników map akustycznych, w tym głównie zasięgów wskaźników LDWN i LN w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego w tym map proponowanych kierunków zmian zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia MPZP	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Utrzymywanie nawierzchni drogowej w dobrym stanie technicznym.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Stosowanie nowoczesnych nawierzchni o zredukowanym hałasie w przypadku remontów i przebudów odcinków drogowych.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Stosowanie zieleni izolacyjnej w pasie drogowym.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na obszarach zabudowanych objętych Programem.	Właściwa powiatowa komenda Policji	Finansowanie w ramach zadań własnych
16	16	MRĄGOWO/PRZEJŚCIE/	204+022	206+631	Stosowanie zasad ochrony przed hałasem w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia MPZP	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Uwzględnianie wyników map akustycznych, w tym głównie zasięgów wskaźników LDWN i LN w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego w tym map proponowanych kierunków zmian zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia MPZP	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Utrzymywanie nawierzchni drogowej w dobrym stanie technicznym.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych

Nr	Numer drogi krajowej	Nazwa odcinka	Kilometraż początku odcinka	Kilometraż końca odcinka	Zadanie	Jednostka odpowiedzialna	Koszt realizacji [zł]
					Stosowanie nowoczesnych nawierzchni o zredukowanym hałasie w przypadku remontów i przebudów odcinków drogowych.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Stosowanie zieleni izolacyjnej w pasie drogowym.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na obszarach zabudowanych objętych Programem.	Właściwa powiatowa komenda Policji	Finansowanie w ramach zadań własnych
16c	16c	OLSZTYN-WĘZEL BARCZEWO	0+000	2+548	Stosowanie zasad ochrony przed hałasem w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia MPZP	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Uwzględnianie wyników map akustycznych, w tym głównie zasięgów wskaźników LDWN i LN w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego w tym map proponowanych kierunków zmian zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia MPZP	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Utrzymywanie nawierzchni drogowej w dobrym stanie technicznym.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Stosowanie nowoczesnych nawierzchni o zredukowanym hałasie w przypadku remontów i przebudów odcinków drogowych.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Stosowanie zieleni izolacyjnej w pasie drogowym.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na obszarach zabudowanych objętych Programem.	Właściwa powiatowa komenda Policji	Finansowanie w ramach zadań własnych
16c	16c	OLSZTYN-WĘZEL BARCZEWO	2+548	3+901	Odcinek wyłączony z Programu	-	-
16c	16c	OLSZTYN-WĘZEL BARCZEWO	3+901	5+328	Stosowanie zasad ochrony przed hałasem w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia MPZP	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Uwzględnianie wyników map akustycznych, w tym głównie zasięgów wskaźników LDWN i LN w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego w tym map proponowanych kierunków zmian zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia MPZP	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Utrzymywanie nawierzchni drogowej w dobrym stanie technicznym.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Stosowanie nowoczesnych nawierzchni o zredukowanym hałasie w przypadku remontów i przebudów odcinków drogowych.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Stosowanie zieleni izolacyjnej w pasie drogowym.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na obszarach	Właściwa powiatowa komenda Policji	Finansowanie w ramach

Nr	Numer drogi krajowej	Nazwa odcinka	Kilometraż początku odcinka	Kilometraż końca odcinka	Zadanie	Jednostka odpowiedzialna	Koszt realizacji [zł]
					zabudowanych objętych Programem.		zadań własnych
16c	16c	OLSZTYN-WĘZEL BARCZEWO	5+328	10+046	Stosowanie zasad ochrony przed hałasem w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia MPZP	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Uwzględnianie wyników map akustycznych, w tym głównie zasięgów wskaźników LDWN i LN w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego w tym map proponowanych kierunków zmian zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia MPZP	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Utrzymywanie nawierzchni drogowej w dobrym stanie technicznym.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Stosowanie nowoczesnych nawierzchni o zredukowanym hałasie w przypadku remontów i przebudów odcinków drogowych.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Stosowanie zieleni izolacyjnej w pasie drogowym.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na obszarach zabudowanych objętych Programem.	Właściwa powiatowa komenda Policji	Finansowanie w ramach zadań własnych
16c	16c	OLSZTYN-WĘZEL BARCZEWO	10+046	11+707	Stosowanie zasad ochrony przed hałasem w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia MPZP	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Uwzględnianie wyników map akustycznych, w tym głównie zasięgów wskaźników LDWN i LN w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego w tym map proponowanych kierunków zmian zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia MPZP	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Utrzymywanie nawierzchni drogowej w dobrym stanie technicznym.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Stosowanie nowoczesnych nawierzchni o zredukowanym hałasie w przypadku remontów i przebudów odcinków drogowych.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Stosowanie zieleni izolacyjnej w pasie drogowym.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na obszarach zabudowanych objętych Programem.	Właściwa powiatowa komenda Policji	Finansowanie w ramach zadań własnych
16c	16c	WĘZEL BARCZEWO-WĘZEL BISKUPIEC	11+707	16+229	Stosowanie zasad ochrony przed hałasem w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia MPZP	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Uwzględnianie wyników map akustycznych, w tym głównie zasięgów wskaźników LDWN i LN w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego w tym map proponowanych kierunków	Organ właściwy do uchwalenia MPZP	Finansowanie w ramach zadań własnych

Nr	Numer drogi krajowej	Nazwa odcinka	Kilometraż początku odcinka	Kilometraż końca odcinka	Zadanie	Jednostka odpowiedzialna	Koszt realizacji [zł]
					zmian zagospodarowania przestrzennego.		
					Utrzymywanie nawierzchni drogowej w dobrym stanie technicznym.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Stosowanie nowoczesnych nawierzchni o zredukowanym hałasie w przypadku remontów i przebudów odcinków drogowych.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Stosowanie zieleni izolacyjnej w pasie drogowym.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na obszarach zabudowanych objętych Programem.	Właściwa powiatowa komenda Policji	Finansowanie w ramach zadań własnych
16c	16c	WĘZEL BARCZEWO-WĘZEL BISKUPIEC	16+229	19+134	Odcinek wyłączony z Programu	-	-
16c	16c	WĘZEL BARCZEWO-WĘZEL BISKUPIEC	19+134	20+489	Odcinek wyłączony z Programu	-	-
16c	16c	WĘZEL BARCZEWO-WĘZEL BISKUPIEC	20+489	21+089	Odcinek wyłączony z Programu	-	-
16c	16c	WĘZEL BARCZEWO-WĘZEL BISKUPIEC	21+089	25+403	Odcinek wyłączony z Programu	-	-
16c	16c	WĘZEL BARCZEWO-WĘZEL BISKUPIEC	25+403	29+829	Odcinek wyłączony z Programu	-	-
16c	16c	WĘZEL BARCZEWO-WĘZEL BISKUPIEC	29+829	31+017	Odcinek wyłączony z Programu	-	-
16c	16c	WĘZEL BISKUPIEC-MRĄGOWO	31+017	31+832	Odcinek wyłączony z Programu	-	-
16c	16c	WĘZEL BISKUPIEC-MRĄGOWO	31+832	34+564	Odcinek wyłączony z Programu	-	-
16c	16c	WĘZEL BISKUPIEC-MRĄGOWO	34+564	38+062	Odcinek wyłączony z Programu	-	-
16c	16c	WĘZEL BISKUPIEC-MRĄGOWO	38+062	39+992	Odcinek wyłączony z Programu	-	-
22	22	STARE POLE/GR. WOJ./- WĘZEL ELBLĄG PŁD	372+234	372+857	Odcinek wyłączony z Programu	-	-
22	22	STARE POLE/GR. WOJ./- WĘZEL ELBLĄG PŁD	372+857	376+811	Odcinek wyłączony z Programu	-	-
22	22	STARE POLE/GR. WOJ./- WĘZEL ELBLĄG PŁD	376+811	382+805	Stosowanie zasad ochrony przed hałasem w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia MPZP	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Uwzględnianie wyników map akustycznych, w tym głównie zasięgów wskaźników LDWN i LN w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego w tym map proponowanych kierunków zmian zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia MPZP	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Utrzymywanie nawierzchni drogowej w dobrym stanie technicznym.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych

Nr	Numer drogi krajowej	Nazwa odcinka	Kilometraż początku odcinka	Kilometraż końca odcinka	Zadanie	Jednostka odpowiedzialna	Koszt realizacji [zł]
					Stosowanie nowoczesnych nawierzchni o zredukowanym hałasie w przypadku remontów i przebudów odcinków drogowych.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Stosowanie zieleni izolacyjnej w pasie drogowym.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na obszarach zabudowanych objętych Programem.	Właściwa powiatowa komenda Policji	Finansowanie w ramach zadań własnych
22	22	STARE POLE/GR. WOJ./- WĘZEL ELBLĄG PŁD	382+805	386+874	Odcinek wyłączony z Programu	-	-
51	51	BARTOSZYCE/PRZEJŚCIE/	15+881	16+249	Stosowanie zasad ochrony przed hałasem w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia MPZP	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Uwzględnianie wyników map akustycznych, w tym głównie zasięgów wskaźników LDWN i LN w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego w tym map proponowanych kierunków zmian zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia MPZP	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Utrzymywanie nawierzchni drogowej w dobrym stanie technicznym.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Stosowanie nowoczesnych nawierzchni o zredukowanym hałasie w przypadku remontów i przebudów odcinków drogowych.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Stosowanie zieleni izolacyjnej w pasie drogowym.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na obszarach zabudowanych objętych Programem.	Właściwa powiatowa komenda Policji	Finansowanie w ramach zadań własnych
51	51	BARTOSZYCE/PRZEJŚCIE/	16+249	17+140	Stosowanie zasad ochrony przed hałasem w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia MPZP	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Uwzględnianie wyników map akustycznych, w tym głównie zasięgów wskaźników LDWN i LN w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego w tym map proponowanych kierunków zmian zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia MPZP	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Utrzymywanie nawierzchni drogowej w dobrym stanie technicznym.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Stosowanie nowoczesnych nawierzchni o zredukowanym hałasie w przypadku remontów i przebudów odcinków drogowych.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Stosowanie zieleni izolacyjnej w pasie drogowym.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych

Nr	Numer drogi krajowej	Nazwa odcinka	Kilometraż początku odcinka	Kilometraż końca odcinka	Zadanie	Jednostka odpowiedzialna	Koszt realizacji [zł]
					Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na obszarach zabudowanych objętych Programem.	Właściwa powiatowa komenda Policji	Finansowanie w ramach zadań własnych
51	51	BARTOSZYCE-SZWARUNKI	17+140	20+880	Stosowanie zasad ochrony przed hałasem w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia MPZP	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Uwzględnianie wyników map akustycznych, w tym głównie zasięgów wskaźników LDWN i LN w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego w tym map proponowanych kierunków zmian zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia MPZP	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Utrzymywanie nawierzchni drogowej w dobrym stanie technicznym.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Stosowanie nowoczesnych nawierzchni o zredukowanym hałasie w przypadku remontów i przebudów odcinków drogowych.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Stosowanie zieleni izolacyjnej w pasie drogowym.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na obszarach zabudowanych objętych Programem.	Właściwa powiatowa komenda Policji	Finansowanie w ramach zadań własnych
51	51	LIDZBARK WARM./PRZEJŚCIE/	39+755	41+023	Odcinek wyłączony z Programu	-	-
51	51	DOBRE MIASTO/PRZEJŚCIE/	61+964	62+283	Odcinek wyłączony z Programu	-	-
51	51	DOBRE MIASTO/PRZEJŚCIE/	62+283	62+609	Odcinek wyłączony z Programu	-	-
51	51	DOBRE MIASTO/PRZEJŚCIE/	62+609	62+956	Odcinek wyłączony z Programu	-	-
51	51	DOBRE MIASTO-OLSZTYN	62+956	65+752	Odcinek wyłączony z Programu	-	-
51	51	DOBRE MIASTO-OLSZTYN	65+752	67+881	Odcinek wyłączony z Programu	-	-
51	51	DOBRE MIASTO-OLSZTYN	76+927	77+839	Odcinek wyłączony z Programu	-	-
51	51	DOBRE MIASTO-OLSZTYN	77+839	81+687	Odcinek wyłączony z Programu	-	-
51	51	DOBRE MIASTO-OLSZTYN	81+687	83+184	Odcinek wyłączony z Programu	-	-
51	51	OLSZTYN-STAWIGUDA	91+928	93+141	Odcinek wyłączony z Programu	-	-
51	51	OLSZTYN-STAWIGUDA	93+141	97+953	Odcinek wyłączony z Programu	-	-
51	51	OLSZTYN-STAWIGUDA	97+953	102+617	Odcinek wyłączony z Programu	-	-
51	51	STAWIGUDA-WĘZEL OLSZTYNEK WSCHÓD	102+617	105+445	Odcinek wyłączony z Programu	-	-
51	51	STAWIGUDA-WĘZEL OLSZTYNEK WSCHÓD	105+445	108+864	Odcinek wyłączony z Programu	-	-
51	51	STAWIGUDA-WĘZEL OLSZTYNEK WSCHÓD	108+864	110+104	Odcinek wyłączony z Programu	-	-
51a	51a	DOBRE MIASTO-OLSZTYN	0+000	1+414	Odcinek wyłączony z Programu	-	-
51a	51a	DOBRE MIASTO-OLSZTYN	1+414	2+036	Odcinek wyłączony z Programu	-	-
51a	51a	DOBRE MIASTO-OLSZTYN	2+036	2+868	Odcinek wyłączony z Programu	-	-

Nr	Numer drogi krajowej	Nazwa odcinka	Kilometraż początku odcinka	Kilometraż końca odcinka	Zadanie	Jednostka odpowiedzialna	Koszt realizacji [zł]
51a	51a	DOBRE MIASTO-OLSZTYN	2+868	5+667	Odcinek wyłączony z Programu	-	-
51a	51a	DOBRE MIASTO-OLSZTYN	5+667	6+480	Odcinek wyłączony z Programu	-	-
51a	51a	DOBRE MIASTO-OLSZTYN	6+480	7+237	Stosowanie zasad ochrony przed hałasem w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia MPZP	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Uwzględnianie wyników map akustycznych, w tym głównie zasięgów wskaźników LDWN i LN w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego w tym map proponowanych kierunków zmian zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia MPZP	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Utrzymywanie nawierzchni drogowej w dobrym stanie technicznym.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Stosowanie nowoczesnych nawierzchni o zredukowanym hałasie w przypadku remontów i przebudów odcinków drogowych.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Stosowanie zieleni izolacyjnej w pasie drogowym.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na obszarach zabudowanych objętych Programem.	Właściwa powiatowa komenda Policji	Finansowanie w ramach zadań własnych
51a	51a	DOBRE MIASTO-OLSZTYN	7+237	8+900	Odcinek wyłączony z Programu	-	-
51b	51b	STAWIGUDA-WĘŻEŁ OLSZTYNEK WSCHÓD	0+000	0+117	Odcinek wyłączony z Programu	-	-
53	53	SZCZYTNO/PRZEJŚCIE/	43+164	45+408	Stosowanie zasad ochrony przed hałasem w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia MPZP	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Uwzględnianie wyników map akustycznych, w tym głównie zasięgów wskaźników LDWN i LN w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego w tym map proponowanych kierunków zmian zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia MPZP	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Utrzymywanie nawierzchni drogowej w dobrym stanie technicznym.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Stosowanie nowoczesnych nawierzchni o zredukowanym hałasie w przypadku remontów i przebudów odcinków drogowych.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Stosowanie zieleni izolacyjnej w pasie drogowym.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na obszarach zabudowanych objętych Programem.	Właściwa powiatowa komenda Policji	Finansowanie w ramach zadań własnych
53	53	SZCZYTNO/PRZEJŚCIE/	45+408	45+738	Stosowanie zasad ochrony przed hałasem w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia MPZP	Finansowanie w ramach zadań własnych

Nr	Numer drogi krajowej	Nazwa odcinka	Kilometraż początku odcinka	Kilometraż końca odcinka	Zadanie	Jednostka odpowiedzialna	Koszt realizacji [zł]
					Uwzględnianie wyników map akustycznych, w tym głównie zasięgów wskaźników LDWN i LN w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego w tym map proponowanych kierunków zmian zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia MPZP	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Utrzymywanie nawierzchni drogowej w dobrym stanie technicznym.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Stosowanie nowoczesnych nawierzchni o zredukowanym hałasie w przypadku remontów i przebudów odcinków drogowych.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Stosowanie zieleni izolacyjnej w pasie drogowym.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na obszarach zabudowanych objętych Programem.	Właściwa powiatowa komenda Policji	Finansowanie w ramach zadań własnych
53	53	SZCZYTNO/PRZEJŚCIE/	45+738	48+300	Stosowanie zasad ochrony przed hałasem w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia MPZP	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Uwzględnianie wyników map akustycznych, w tym głównie zasięgów wskaźników LDWN i LN w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego w tym map proponowanych kierunków zmian zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia MPZP	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Utrzymywanie nawierzchni drogowej w dobrym stanie technicznym.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Stosowanie nowoczesnych nawierzchni o zredukowanym hałasie w przypadku remontów i przebudów odcinków drogowych.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Stosowanie zieleni izolacyjnej w pasie drogowym.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na obszarach zabudowanych objętych Programem.	Właściwa powiatowa komenda Policji	Finansowanie w ramach zadań własnych
54	54	BRANIEWO/PRZEJŚCIE/	10+585	11+380	Stosowanie zasad ochrony przed hałasem w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia MPZP	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Uwzględnianie wyników map akustycznych, w tym głównie zasięgów wskaźników LDWN i LN w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego w tym map proponowanych kierunków zmian zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia MPZP	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Utrzymywanie nawierzchni drogowej w dobrym stanie technicznym.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych

Nr	Numer drogi krajowej	Nazwa odcinka	Kilometraż początku odcinka	Kilometraż końca odcinka	Zadanie	Jednostka odpowiedzialna	Koszt realizacji [zł]
					Stosowanie nowoczesnych nawierzchni o zredukowanym hałasie w przypadku remontów i przebudów odcinków drogowych.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Stosowanie zieleni izolacyjnej w pasie drogowym.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na obszarach zabudowanych objętych Programem.	Właściwa powiatowa komenda Policji	Finansowanie w ramach zadań własnych
57	57	SZCZYTNO/PRZEJŚCIE/	81+904	82+952	Stosowanie zasad ochrony przed hałasem w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia MPZP	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Uwzględnianie wyników map akustycznych, w tym głównie zasięgów wskaźników LDWN i LN w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego w tym map proponowanych kierunków zmian zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia MPZP	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Utrzymywanie nawierzchni drogowej w dobrym stanie technicznym.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Stosowanie nowoczesnych nawierzchni o zredukowanym hałasie w przypadku remontów i przebudów odcinków drogowych.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Stosowanie zieleni izolacyjnej w pasie drogowym.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na obszarach zabudowanych objętych Programem.	Właściwa powiatowa komenda Policji	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Stosowanie zasad ochrony przed hałasem w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia MPZP	Finansowanie w ramach zadań własnych
57	57	SZCZYTNO/PRZEJŚCIE/	82+952	84+900	Uwzględnianie wyników map akustycznych, w tym głównie zasięgów wskaźników LDWN i LN w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego w tym map proponowanych kierunków zmian zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia MPZP	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Utrzymywanie nawierzchni drogowej w dobrym stanie technicznym.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Stosowanie nowoczesnych nawierzchni o zredukowanym hałasie w przypadku remontów i przebudów odcinków drogowych.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Stosowanie zieleni izolacyjnej w pasie drogowym.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na obszarach zabudowanych objętych Programem.	Właściwa powiatowa komenda Policji	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Stosowanie zasad ochrony przed hałasem w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia MPZP	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Uwzględnianie wyników map akustycznych, w tym głównie zasięgów wskaźników LDWN i LN w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego w tym map proponowanych kierunków zmian zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia MPZP	Finansowanie w ramach zadań własnych

Nr	Numer drogi krajowej	Nazwa odcinka	Kilometraż początku odcinka	Kilometraż końca odcinka	Zadanie	Jednostka odpowiedzialna	Koszt realizacji [zł]
58	58	PISZ/PRZEJŚCIE/	123+056	126+084	Stosowanie zasad ochrony przed hałasem w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia MPZP	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Uwzględnianie wyników map akustycznych, w tym głównie zasięgów wskaźników LDWN i LN w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego w tym map proponowanych kierunków zmian zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia MPZP	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Utrzymywanie nawierzchni drogowej w dobrym stanie technicznym.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Stosowanie nowoczesnych nawierzchni o zredukowanym hałasie w przypadku remontów i przebudów odcinków drogowych.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Stosowanie zieleni izolacyjnej w pasie drogowym.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na obszarach zabudowanych objętych Programem.	Właściwa powiatowa komenda Policji	Finansowanie w ramach zadań własnych
58b	58b	PISZ/PRZEJŚCIE/	0+000	0+812	Stosowanie zasad ochrony przed hałasem w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia MPZP	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Uwzględnianie wyników map akustycznych, w tym głównie zasięgów wskaźników LDWN i LN w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego w tym map proponowanych kierunków zmian zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia MPZP	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Utrzymywanie nawierzchni drogowej w dobrym stanie technicznym.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Stosowanie nowoczesnych nawierzchni o zredukowanym hałasie w przypadku remontów i przebudów odcinków drogowych.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Stosowanie zieleni izolacyjnej w pasie drogowym.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na obszarach zabudowanych objętych Programem.	Właściwa powiatowa komenda Policji	Finansowanie w ramach zadań własnych
58b	58b	PISZ/PRZEJŚCIE/	0+812	2+565	Stosowanie zasad ochrony przed hałasem w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia MPZP	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Uwzględnianie wyników map akustycznych, w tym głównie zasięgów wskaźników LDWN i LN w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego w tym map proponowanych kierunków zmian zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia MPZP	Finansowanie w ramach zadań własnych

Nr	Numer drogi krajowej	Nazwa odcinka	Kilometraż początku odcinka	Kilometraż końca odcinka	Zadanie	Jednostka odpowiedzialna	Koszt realizacji [zł]
					Utrzymywanie nawierzchni drogowej w dobrym stanie technicznym.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Stosowanie nowoczesnych nawierzchni o zredukowanym hałasie w przypadku remontów i przebudów odcinków drogowych.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Stosowanie zieleni izolacyjnej w pasie drogowym.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na obszarach zabudowanych objętych Programem.	Właściwa powiatowa komenda Policji	Finansowanie w ramach zadań własnych
58b	58b	PISZ/PRZEJŚCIE/	2+565	3+659	Stosowanie zasad ochrony przed hałasem w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia MPZP	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Uwzględnianie wyników map akustycznych, w tym głównie zasięgów wskaźników LDWN i LN w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego w tym map proponowanych kierunków zmian zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia MPZP	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Utrzymywanie nawierzchni drogowej w dobrym stanie technicznym.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Stosowanie nowoczesnych nawierzchni o zredukowanym hałasie w przypadku remontów i przebudów odcinków drogowych.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Stosowanie zieleni izolacyjnej w pasie drogowym.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na obszarach zabudowanych objętych Programem.	Właściwa powiatowa komenda Policji	Finansowanie w ramach zadań własnych
59	59	GIŻYCKO/OBWODNICA/	0+000	3+746	Stosowanie zasad ochrony przed hałasem w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia MPZP	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Uwzględnianie wyników map akustycznych, w tym głównie zasięgów wskaźników LDWN i LN w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego w tym map proponowanych kierunków zmian zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia MPZP	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Utrzymywanie nawierzchni drogowej w dobrym stanie technicznym.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Stosowanie nowoczesnych nawierzchni o zredukowanym hałasie w przypadku remontów i przebudów odcinków drogowych.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Stosowanie zieleni izolacyjnej w pasie drogowym.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych

Nr	Numer drogi krajowej	Nazwa odcinka	Kilometraż początku odcinka	Kilometraż końca odcinka	Zadanie	Jednostka odpowiedzialna	Koszt realizacji [zł]
					Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na obszarach zabudowanych objętych Programem.	Właściwa powiatowa komenda Policji	Finansowanie w ramach zadań własnych
65	65	EŁK-GRAJEWÓ	71+106	71+222	Odcinek wyłączony z Programu	-	-
65	65	EŁK-GRAJEWÓ	71+222	74+620	Stosowanie zasad ochrony przed hałasem w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia MPZP	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Uwzględnianie wyników map akustycznych, w tym głównie zasięgów wskaźników LDWN i LN w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego w tym map proponowanych kierunków zmian zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia MPZP	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Utrzymywanie nawierzchni drogowej w dobrym stanie technicznym.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Stosowanie nowoczesnych nawierzchni o zredukowanym hałasie w przypadku remontów i przebudów odcinków drogowych.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Stosowanie zieleni izolacyjnej w pasie drogowym.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na obszarach zabudowanych objętych Programem.	Właściwa powiatowa komenda Policji	Finansowanie w ramach zadań własnych
65	65	EŁK-GRAJEWÓ	74+620	77+517	Stosowanie zasad ochrony przed hałasem w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia MPZP	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Uwzględnianie wyników map akustycznych, w tym głównie zasięgów wskaźników LDWN i LN w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego w tym map proponowanych kierunków zmian zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia MPZP	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Utrzymywanie nawierzchni drogowej w dobrym stanie technicznym.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Stosowanie nowoczesnych nawierzchni o zredukowanym hałasie w przypadku remontów i przebudów odcinków drogowych.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Stosowanie zieleni izolacyjnej w pasie drogowym.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na obszarach zabudowanych objętych Programem.	Właściwa powiatowa komenda Policji	Finansowanie w ramach zadań własnych
65	65	EŁK-GRAJEWÓ	77+517	81+773	Stosowanie zasad ochrony przed hałasem w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia MPZP	Finansowanie w ramach zadań własnych

Nr	Numer drogi krajowej	Nazwa odcinka	Kilometraż początku odcinka	Kilometraż końca odcinka	Zadanie	Jednostka odpowiedzialna	Koszt realizacji [zł]
					Uwzględnianie wyników map akustycznych, w tym głównie zasięgów wskaźników LDWN i LN w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego w tym map proponowanych kierunków zmian zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia MPZP	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Utrzymywanie nawierzchni drogowej w dobrym stanie technicznym.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Stosowanie nowoczesnych nawierzchni o zredukowanym hałasie w przypadku remontów i przebudów odcinków drogowych.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Stosowanie zieleni izolacyjnej w pasie drogowym.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na obszarach zabudowanych objętych Programem.	Właściwa powiatowa komenda Policji	Finansowanie w ramach zadań własnych
65	65	EŁK-GRAJEWÓ	81+773	84+149	Odcinek wyłączony z Programu	-	-
					Stosowanie zasad ochrony przed hałasem w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia MPZP	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Uwzględnianie wyników map akustycznych, w tym głównie zasięgów wskaźników LDWN i LN w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego w tym map proponowanych kierunków zmian zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia MPZP	Finansowanie w ramach zadań własnych
65	65	EŁK-GRAJEWÓ	84+149	87+646	Utrzymywanie nawierzchni drogowej w dobrym stanie technicznym.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Stosowanie nowoczesnych nawierzchni o zredukowanym hałasie w przypadku remontów i przebudów odcinków drogowych.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Stosowanie zieleni izolacyjnej w pasie drogowym.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na obszarach zabudowanych objętych Programem.	Właściwa powiatowa komenda Policji	Finansowanie w ramach zadań własnych
65	65	EŁK-GRAJEWÓ	87+646	89+792	Odcinek wyłączony z Programu	-	-
					Stosowanie zasad ochrony przed hałasem w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia MPZP	Finansowanie w ramach zadań własnych
65a	65a	EŁK/PRZEJŚCIE/	0+000	3+640	Uwzględnianie wyników map akustycznych, w tym głównie zasięgów wskaźników LDWN i LN w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego w tym map proponowanych kierunków zmian zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia MPZP	Finansowanie w ramach zadań własnych

Nr	Numer drogi krajowej	Nazwa odcinka	Kilometraż początku odcinka	Kilometraż końca odcinka	Zadanie	Jednostka odpowiedzialna	Koszt realizacji [zł]
					Utrzymywanie nawierzchni drogowej w dobrym stanie technicznym.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Stosowanie nowoczesnych nawierzchni o zredukowanym hałasie w przypadku remontów i przebudów odcinków drogowych.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Stosowanie zieleni izolacyjnej w pasie drogowym.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na obszarach zabudowanych objętych Programem.	Właściwa powiatowa komenda Policji	Finansowanie w ramach zadań własnych
65a	65a	EŁK/PRZEJŚCIE/	3+640	5+134	Stosowanie zasad ochrony przed hałasem w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia MPZP	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Uwzględnianie wyników map akustycznych, w tym głównie zasięgów wskaźników LDWN i LN w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego w tym map proponowanych kierunków zmian zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia MPZP	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Utrzymywanie nawierzchni drogowej w dobrym stanie technicznym.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Stosowanie nowoczesnych nawierzchni o zredukowanym hałasie w przypadku remontów i przebudów odcinków drogowych.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Stosowanie zieleni izolacyjnej w pasie drogowym.	GDDKiA	Finansowanie w ramach zadań własnych
					Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na obszarach zabudowanych objętych Programem.	Właściwa powiatowa komenda Policji	Finansowanie w ramach zadań własnych
S51b	S51b	STAWIGUDA-WĘZEL OLSZTYNEK WSCHÓD	0+117	1+090	Odcinek wyłączony z Programu	-	-

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 wszystkie działania będą wykonywane w okresie krótkoterminowym.

Tabela 5. Termin realizacji poszczególnych zadań Aktualizacji Programu ochrony środowiska przed hałasem

Okres	Zadanie	Lata
Krótkoterminowy	Zadanie główne: 1) Wprowadzenie ograniczenia prędkości ruchu, obowiązującego całą dobę.	2020-2024
	Zadania wspomagające: 1) Stosowanie zasad ochrony przed hałasem w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego. 2) Uwzględnianie wyników map akustycznych, w tym głównie zasięgów wskaźników LDWN i LN w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego. 3) Utrzymywanie nawierzchni drogowej w dobrym stanie technicznym. 4) Stosowanie nowoczesnych nawierzchni o zredukowanym hałasie w przypadku remontów i przebudów odcinków drogowych. 5) Stosowanie zieleni izolacyjnej w pasie drogowym. 6) Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na terenach, objętych Programem.	2020-2024

W tabeli poniżej przedstawiono szacunkowe koszty jednostkowe zadań Aktualizacji Programu.

Tabela 6. Szacunkowe koszty jednostkowe rozpatrywanych zadań antyhałasowych

Zadanie	Sposób realizacji	Koszt jednostkowy	Szacunkowy całkowity koszt
Wprowadzenie ograniczenia prędkości na odcinkach dróg krajowych objętych Aktualizacją Programu	Umieszczenie znaku zakazu B-33 ograniczającego prędkość wzdłuż całego odcinka drogi	500 zł / znak 5 000 zł za odcinek	85 000 zł
		SUMA	85 000 zł

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

Uwzględniając wszystkie powyższe uwarunkowania stwierdza się, iż szacunkowy koszt realizacji zadań Aktualizacji Programu w latach 2020 – 2024 wyniesie: **85 000 zł.**

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

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 krajowych”

CZĘŚĆ GRAFICZNA

STAN AKUSTYCZNY PRZED REALIZACJĄ ZADAŃ PROGRAMU

OLSZTYN, 2019 r.

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

CZĘŚĆ GRAFICZNA





Powiat iławski
Droga krajowa nr 15
Odcinek SAMPŁAWA-LUBAWA

Zadanie: Ograniczenie prędkości ruchu w ciągu całej doby do 40 km/h na całym odcinku



Arkusz 1 z 2
Stan przed realizacją zadań Programu

Legenda

Zakres przekroczeń dB

-  0-5
-  5-10
-  10-15
-  15-20
-  >20

Elementy na mapie

-  Odcinek objęty zadaniami
-  Pozostałe drogi
-  Początek/koniec zadania
-  Budynki
-  Wody
-  Zielen
-  Zasięg opracowania

Skala 1:10000

0 100 200 300 400 500



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

CZĘŚĆ GRAFICZNA




Powiat iławski
Droga krajowa nr 15
Odcinek SAMPLAWA-LUBAWA

Zadanie: Ograniczenie prędkości ruchu w ciągu całej doby do 40 km/h na całym odcinku

Arkusz 2 z 2
Stan przed realizacją zadań Programu

Legenda

Zakres przekroczeń dB

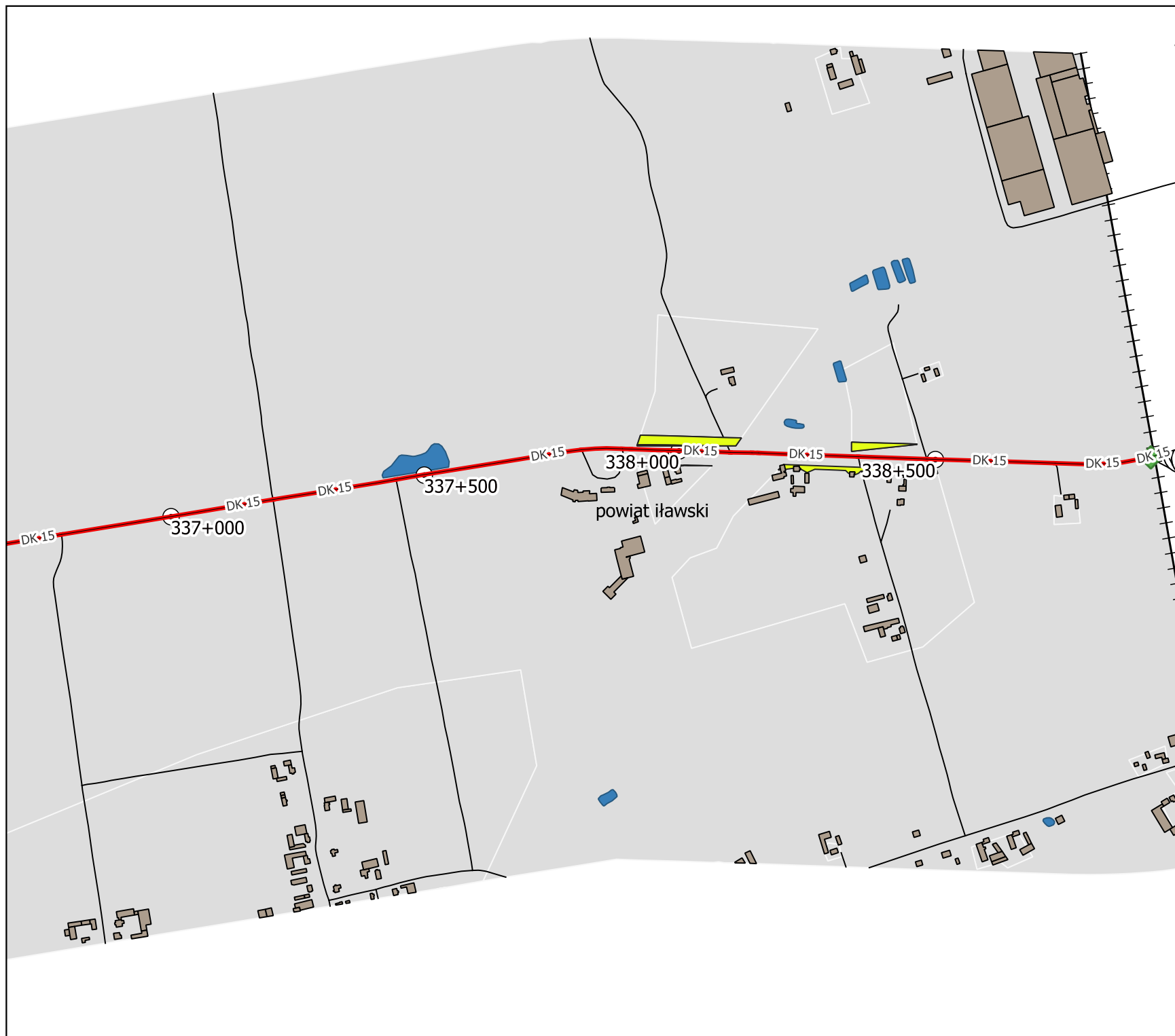
-  0-5
-  5-10
-  10-15
-  15-20
-  >20

Elementy na mapie

-  Odcinek objęty zadaniami
-  Pozostałe drogi
-  Początek/koniec zadania
-  Budynki
-  Wody
-  Zielen
-  Zasięg opracowania

Skala 1:10000

0 100 200 300 400 500



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

CZĘŚĆ GRAFICZNA






Powiat iławski
Droga krajowa nr 16
Odcinek IŁAWA/PRZEJŚCIE/

Zadanie: Ograniczenie prędkości ruchu w ciągu całej doby do 40 km/h od km 68+300 do km 68+660 oraz od km 70+630 do km 74+000



Arkusz 1 z 3
Stan przed realizacją zadań Programu

Legenda

Zakres przekroczeń dB

-  0-5
-  5-10
-  10-15
-  15-20
-  >20

Elementy na mapie

-  Odcinek objęty zadaniami
-  Pozostałe drogi
-  Początek/koniec zadania
-  Budynki
-  Wody
-  Zielen
-  Zasięg opracowania

Skala 1:10000

0 100 200 300 400 500



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

CZĘŚĆ GRAFICZNA





Powiat iławski
Droga krajowa nr 16
Odcinek IŁAWA/PRZEJŚCIE/

Zadanie: Ograniczenie prędkości ruchu w ciągu całej doby do 40 km/h od km 68+300 do km 68+660 oraz od km 70+630 do km 74+000




Arkusz 2 z 3
Stan przed realizacją zadań Programu

Legenda

Zakres przekroczeń dB

-  0-5
-  5-10
-  10-15
-  15-20
-  >20

Elementy na mapie

-  Odcinek objęty zadaniami
-  Pozostałe drogi
-  Początek/koniec zadania
-  Budynki
-  Wody
-  Zielen
-  Zasięg opracowania

Skala 1:10000

0 100 200 300 400 500



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

CZĘŚĆ GRAFICZNA






Powiat iławski
Droga krajowa nr 16
Odcinek IŁAWA/PRZEJŚCIE/

Zadanie: Ograniczenie prędkości ruchu w ciągu całej doby do 40 km/h od km 68+300 do km 68+660 oraz od km 70+630 do km 74+000

Arkusz 3 z 3
Stan przed realizacją zadań Programu

Legenda

Zakres przekroczeń dB

-  0-5
-  5-10
-  10-15
-  15-20
-  >20

Elementy na mapie

-  Odcinek objęty zadaniami
-  Pozostałe drogi
-  Początek/koniec zadania
-  Budynki
-  Wody
-  Zielen
-  Zasięg opracowania

Skala 1:10000

0 100 200 300 400 500



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

CZĘŚĆ GRAFICZNA






Powiat ostródzki
Droga krajowa nr 16
Odcinek OSTRÓDA/PRZEJŚCIE/

Zadanie: Ograniczenie prędkości ruchu w ciągu całej doby do 40 km/h od km 101+250 do km 103+850


Arkusz 1 z 1
Stan przed realizacją zadań Programu

Legenda

Zakres przekroczeń dB

-  0-5
-  5-10
-  10-15
-  15-20
-  >20

Elementy na mapie

-  Odcinek objęty zadaniami
-  Pozostałe drogi
-  Początek/koniec zadania
-  Budynki
-  Wody
-  Zielen
-  Zasięg opracowania

Skala 1:10000

0 100 200 300 400 500



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

CZĘŚĆ GRAFICZNA






Powiat mrągowski
Droga krajowa nr 16c
Odcinek WĘŻEŁ BISKUPIEC-MRĄGOWO

Zadanie: Ograniczenie prędkości ruchu w ciągu całej doby do 60 km/h od km 188+990 do km 189+300

Arkusz 1 z 4
Stan przed realizacją zadań Programu

Legenda

Zakres przekroczeń dB

-  0-5
-  5-10
-  10-15
-  15-20
-  >20

Elementy na mapie

-  Odcinek objęty zadaniami
-  Pozostałe drogi
-  Początek/koniec zadania
-  Budynki
-  Wody
-  Zielen
-  Zasięg opracowania

Skala 1:10000

0 100 200 300 400 500



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

CZĘŚĆ GRAFICZNA

Powiat mrągowski
Droga krajowa nr 16c
Odcinek WĘZEŁ BISKUPIEC-MRĄGOWO

Zadanie: Ograniczenie prędkości ruchu w ciągu całej doby do 40 km/h od km 192+200 do km 193+000

Arkusz 2 z 4
Stan przed realizacją zadań Programu

Legenda

Zakres przekroczeń dB

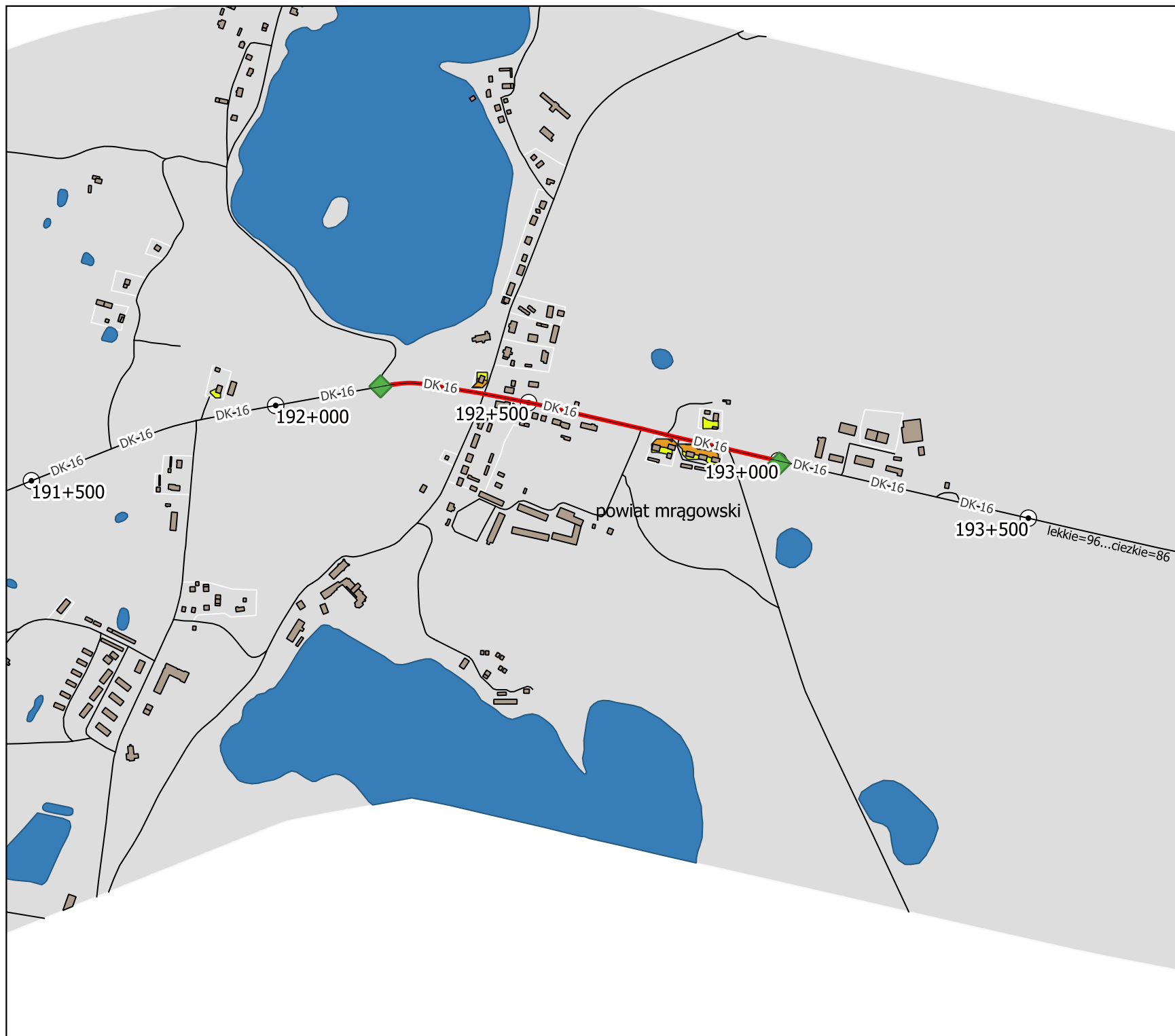
- 0-5
- 5-10
- 10-15
- 15-20
- >20

Elementy na mapie

- Odcinek objęty zadaniami
- Pozostałe drogi
- Początek/koniec zadania
- Budynki
- Wody
- Zielen
- Zasięg opracowania

Skala 1:10000

0 100 200 300 400 500



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

CZĘŚĆ GRAFICZNA






Powiat mrągowski
Droga krajowa nr 16c
Odcinek WĘŻEŁ BISKUPIEC-MRĄGOWO

Zadanie: Ograniczenie prędkości ruchu w ciągu całej doby do 60 km/h od km 196+700 do km 198+800

Arkusz 3 z 4
Stan przed realizacją zadań Programu

Legenda

Zakres przekroczeń dB

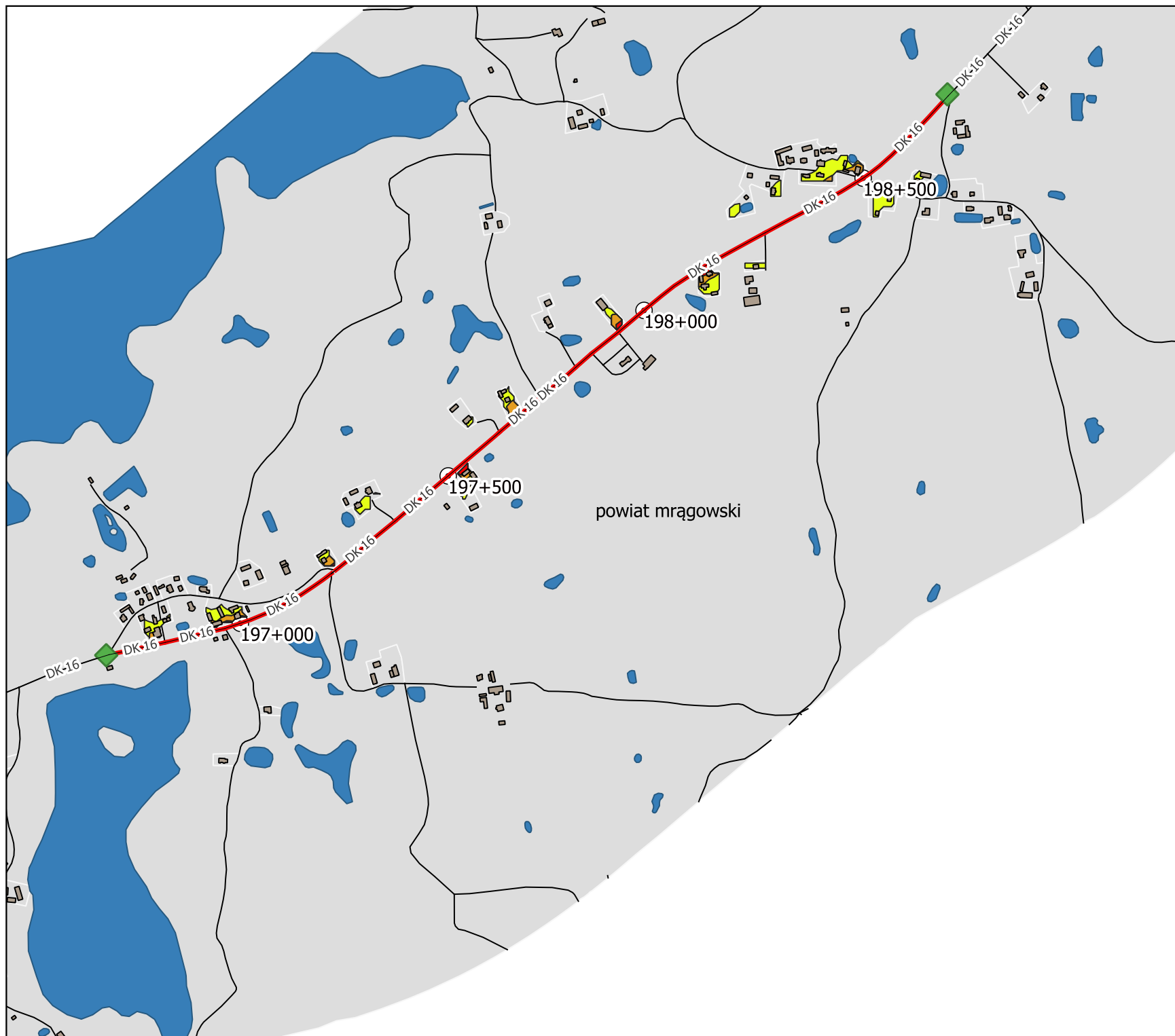
-  0-5
-  5-10
-  10-15
-  15-20
-  >20

Elementy na mapie

-  Odcinek objęty zadaniami
-  Pozostałe drogi
-  Początek/koniec zadania
-  Budynki
-  Wody
-  Zielen
-  Zasięg opracowania

Skala 1:10000

0 100 200 300 400 500



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

CZĘŚĆ GRAFICZNA

Powiat mrągowski
Droga krajowa nr 16c
Odcinek WĘŻEŁ BISKUPIEC-MRĄGOWO

Zadanie: Ograniczenie prędkości ruchu w ciągu całej doby do 50 km/h od km 199+300 do km 200+975

Arkusz 4 z 4
Stan przed realizacją zadań Programu

Legenda

Zakres przekroczeń dB

0-5

5-10

10-15

15-20

>20

Elementy na mapie

— Odcinek objęty zadaniami

— Pozostałe drogi

◆ Początek/koniec zadania

■ Budynki

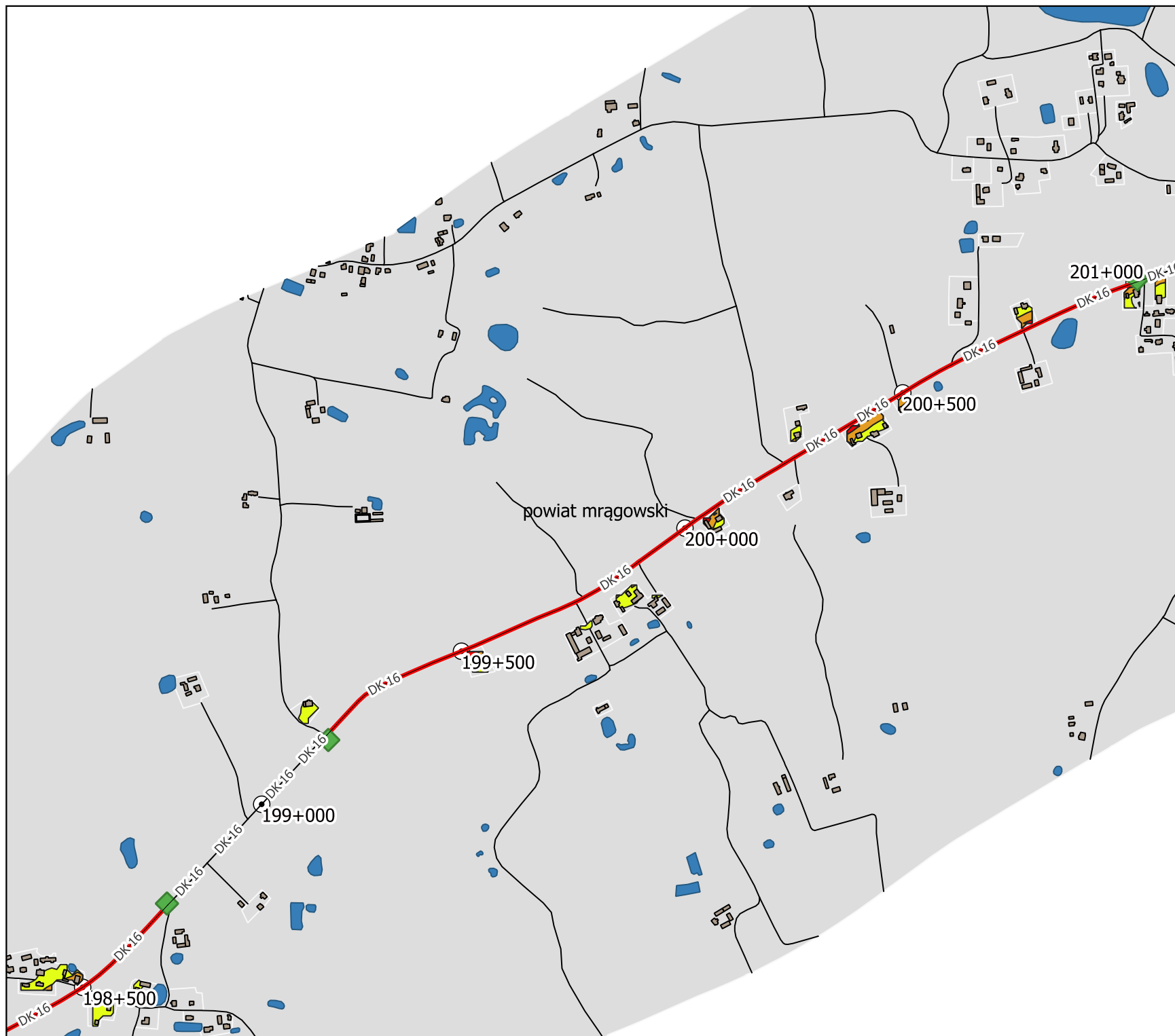
■ Wody

■ Zielen

⊢⊢ Zasięg opracowania

Skala 1:10000

0 100 200 300 400 500



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

CZĘŚĆ GRAFICZNA






Powiat mrągowski
Droga krajowa nr 16
Odcinek MRĄGOWO/PRZEJŚCIE/

Zadanie: Ograniczenie prędkości ruchu w ciągu całej doby do 40 km/h od km 202+298 do km 203+200


Arkusz 1 z 2
Stan przed realizacją zadań Programu

Legenda

Zakres przekroczeń dB

-  0-5
-  5-10
-  10-15
-  15-20
-  >20

Elementy na mapie

-  Odcinek objęty zadaniami
-  Pozostałe drogi
-  Początek/koniec zadania
-  Budynki
-  Wody
-  Zielen
-  Zasięg opracowania

Skala 1:10000

0 100 200 300 400 500



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

CZĘŚĆ GRAFICZNA

Powiat mrągowski
Droga krajowa nr 16
Odcinek MRĄGOWO/PRZEJŚCIE/

Zadanie: Ograniczenie prędkości ruchu w ciągu całej doby do 40 km/h od km 205+520 do km 206+400






Arkusz 2 z 2
Stan przed realizacją zadań Programu

Legenda

Zakres przekroczeń dB

-  0-5
-  5-10
-  10-15
-  15-20
-  >20

Elementy na mapie

-  Odcinek objęty zadaniami
-  Pozostałe drogi
-  Początek/koniec zadania
-  Budynki
-  Wody
-  Zielen
-  Zasięg opracowania

Skala 1:10000

0 100 200 300 400 500



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

CZĘŚĆ GRAFICZNA

Powiat elbląski
Droga krajowa nr 22
Odcinek STARE POLE/GR. WOJ./-WĘŻEL
ELBLĄG PŁD

Zadanie: Ograniczenie prędkości ruchu do 40 km/h w ciągu całej doby na odcinku od km 379+350 do km 381+000

Arkusz 1 z 1
Stan przed realizacją zadań Programu

Legenda

Zakres przekroczeń dB

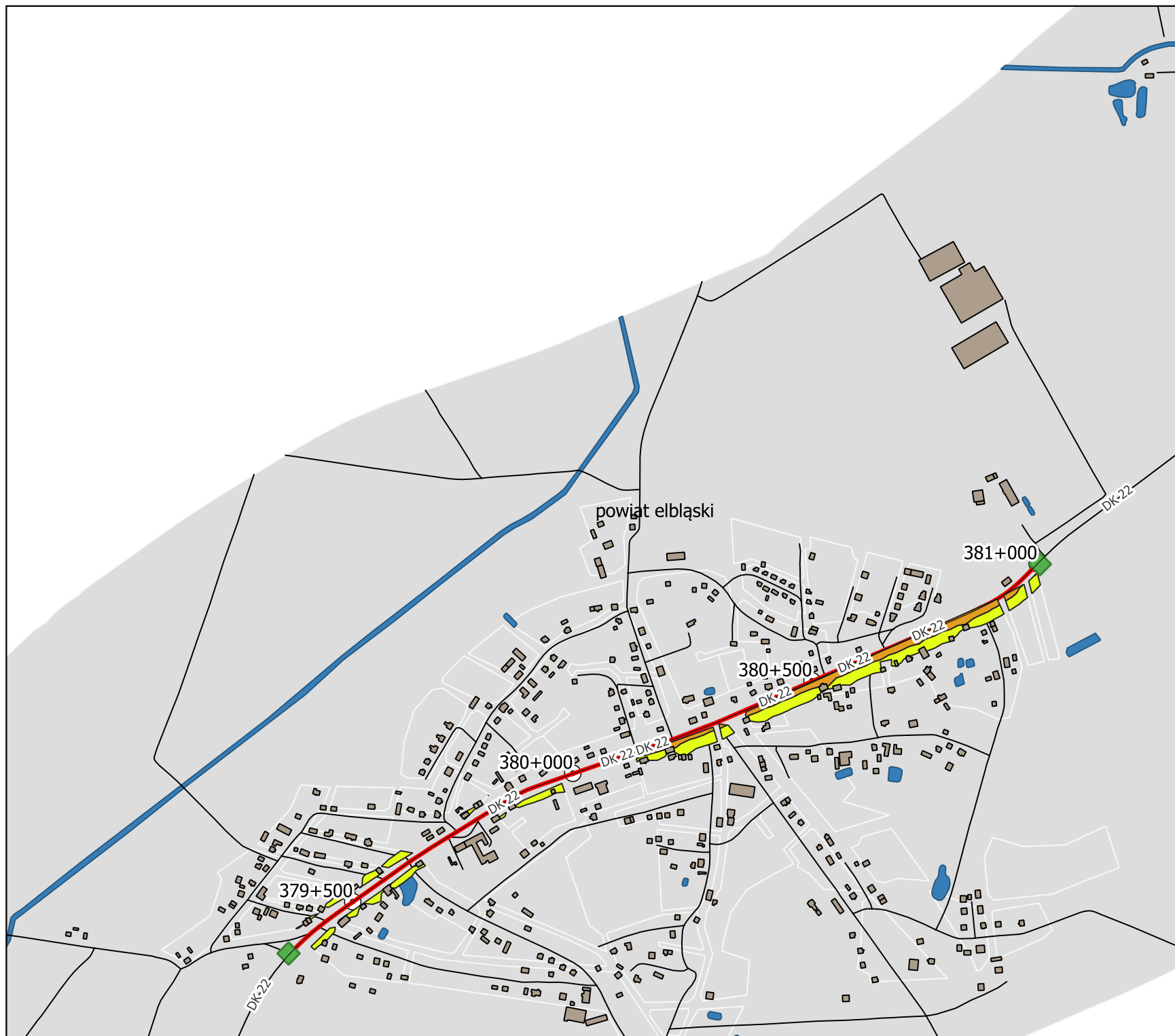


Elementy na mapie



Skala 1:10000

0 100 200 300 400 500



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

CZĘŚĆ GRAFICZNA






Powiat bartoszycki
Droga krajowa nr 51
Odcinek BARTOSZYCE/PRZEJŚCIE/

Zadanie: Ograniczenie prędkości ruchu w ciągu całej doby do 40 km/h od km 16+050 do km 17+650

Arkusz 1 z 1
Stan przed realizacją zadań Programu

Legenda

Zakres przekroczeń dB

-  0-5
-  5-10
-  10-15
-  15-20
-  >20

Elementy na mapie

-  Odcinek objęty zadaniami
-  Pozostałe drogi
-  Początek/koniec zadania
-  Budynki
-  Wody
-  Zielen
-  Zasięg opracowania

Skala 1:10000

0 100 200 300 400 500



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

CZĘŚĆ GRAFICZNA






Powiat szczycieński
Droga krajowa nr 53
Odcinek SZCZYTNO/PRZEJŚCIE/

Zadanie: Ograniczenie prędkości ruchu w ciągu całej doby do 40 km/h od km 44+500 do km 47+370






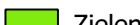

Arkusz 1 z 2
Stan przed realizacją zadań Programu

Legenda

Zakres przekroczeń dB

-  0-5
-  5-10
-  10-15
-  15-20
-  >20

Elementy na mapie

-  Odcinek objęty zadaniami
-  Pozostałe drogi
-  Początek/koniec zadania
-  Budynki
-  Wody
-  Zielen
-  Zasięg opracowania

Skala 1:10000

0 100 200 300 400 500



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

CZĘŚĆ GRAFICZNA

Powiat szczycieński
Droga krajowa nr 53
Odcinek SZCZYTNO/PRZEJŚCIE/

Zadanie: Ograniczenie prędkości ruchu w ciągu całej doby do 40 km/h od km 44+500 do km 47+370

Arkusz 2 z 2
Stan przed realizacją zadań Programu

Legenda

Zakres przekroczeń dB

- 0-5
- 5-10
- 10-15
- 15-20
- >20

Elementy na mapie

- Odcinek objęty zadaniami
- Pozostałe drogi
- Początek/koniec zadania
- Budynki
- Wody
- Zielen
- Zasięg opracowania

Skala 1:10000

0 100 200 300 400 500



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

CZĘŚĆ GRAFICZNA






Powiat braniewski
Droga krajowa nr 54
Odcinek BRANIEWO/PRZEJŚCIE/

Zadanie: Ograniczenie prędkości ruchu w ciągu całej doby do 40 km/h od km 10+985 do km 11+380

Arkusz 1 z 1
Stan przed realizacją zadań Programu

Legenda

Zakres przekroczeń dB

-  0-5
-  5-10
-  10-15
-  15-20
-  >20

Elementy na mapie

-  Odcinek objęty zadaniami
-  Pozostałe drogi
-  Początek/koniec zadania
-  Budynki
-  Wody
-  Zielen
-  Zasięg opracowania

Skala 1:10000

0 100 200 300 400 500



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

CZĘŚĆ GRAFICZNA






Powiat szczycieński
Droga krajowa nr 57
Odcinek SZCZYTNO/PRZEJŚCIE/

Zadanie: Ograniczenie prędkości ruchu w ciągu całej doby do 40 km/h od km 82+952 do km 83+800

Arkusz 1 z 1
Stan przed realizacją zadań Programu

Legenda

Zakres przekroczeń dB

-  0-5
-  5-10
-  10-15
-  15-20
-  >20

Elementy na mapie

-  Odcinek objęty zadaniami
-  Pozostałe drogi
-  Początek/koniec zadania
-  Budynki
-  Wody
-  Zielen
-  Zasięg opracowania

Skala 1:10000

0 100 200 300 400 500



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

CZĘŚĆ GRAFICZNA

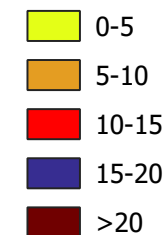
Powiat piski
Droga krajowa nr 58
Odcinek PISZ/PRZEJŚCIE/

Zadanie: Ograniczenie prędkości ruchu w ciągu całej doby do 40 km/h od km 123+056 do km 123+800

Arkusz 1 z 2
Stan przed realizacją zadań Programu

Legenda

Zakres przekroczeń dB

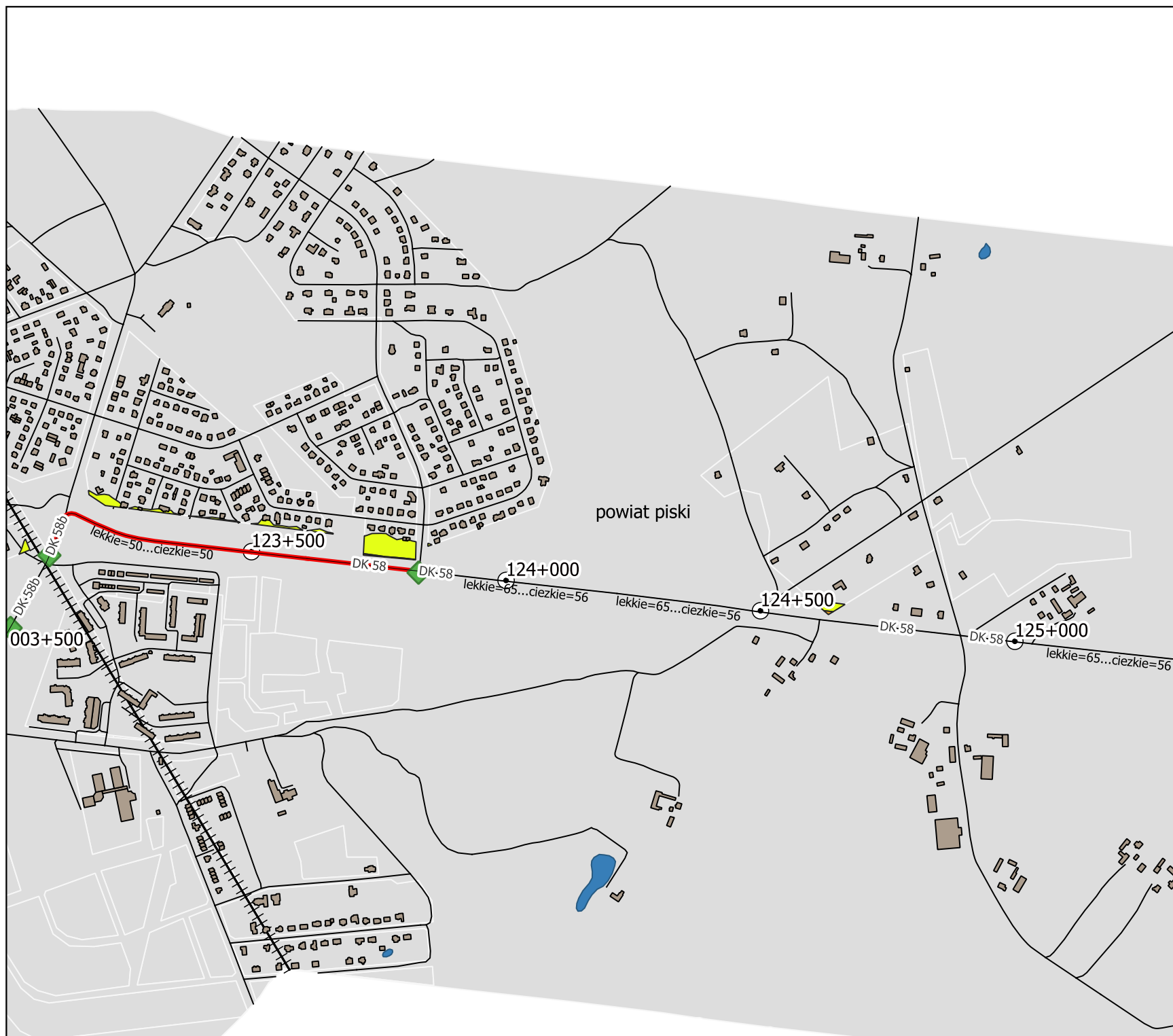


Elementy na mapie



Skala 1:10000

0 100 200 300 400 500



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

CZĘŚĆ GRAFICZNA

**Powiat piski
Droga krajowa nr 58
Odcinek PISZ/PRZEJŚCIE/**

Zadanie: Ograniczenie prędkości ruchu w ciągu całej doby do 40 km/h od km 0+000 do km 0+420 oraz od km 0+800 do km 1+550 oraz od km 2+550 do km 3+500

**Arkusz 2 z 2
Stan przed realizacją zadań Programu**

Legenda

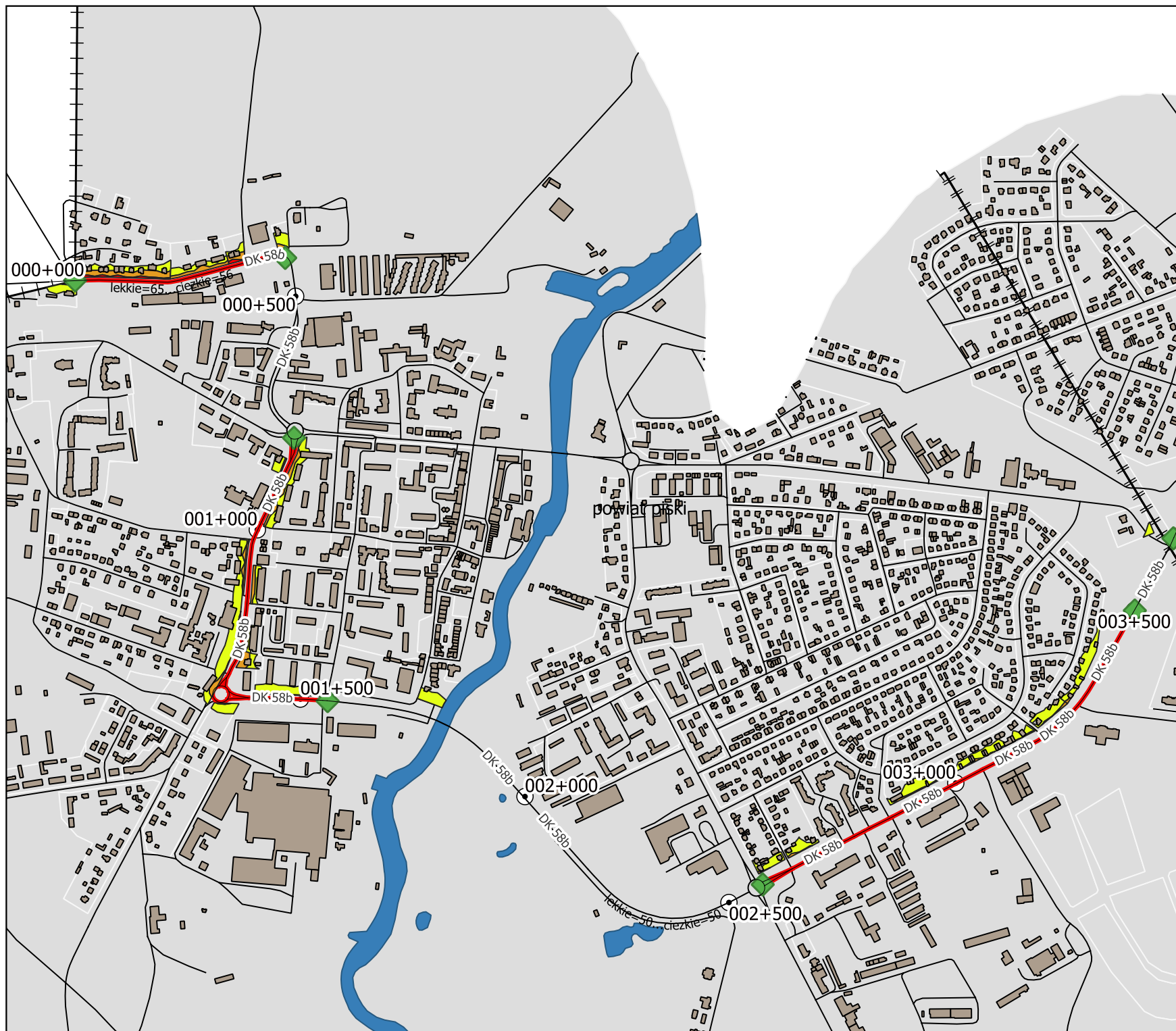
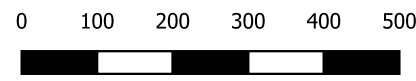
Zakres przekroczeń dB

- 0-5
- 5-10
- 10-15
- 15-20
- >20

Elementy na mapie

- Odcinek objęty zadaniami
- Pozostałe drogi
- Początek/koniec zadania
- Budynki
- Wody
- Zielen
- Zasięg opracowania

Skala 1:10000



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 krajowych”

CZĘŚĆ GRAFICZNA

STAN AKUSTYCZNY PO REALIZACJI ZADAŃ PROGRAMU

OLSZTYN, 2019 r.

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

CZĘŚĆ GRAFICZNA



Powiat iławski
Droga krajowa nr 15
Odcinek SAMPŁAWA-LUBAWA

Zadanie: Ograniczenie prędkości ruchu w ciągu całej doby do 40 km/h na całym odcinku








Arkusz 1 z 2
Stan po realizacji zadań Programu

Legenda

Zakres przekroczeń dB

-  0-5
-  5-10
-  10-15
-  15-20
-  >20

Elementy na mapie

-  Odcinek objęty zadaniami
-  Pozostałe drogi
-  Początek/koniec zadania
-  Budynki
-  Wody
-  Zielen
-  Zasięg opracowania

Skala 1:10000

0 100 200 300 400 500



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

CZĘŚĆ GRAFICZNA






Powiat iławski
Droga krajowa nr 15
Odcinek SAMPLAWA-LUBAWA

Zadanie: Ograniczenie prędkości ruchu w ciągu całej doby do 40 km/h na całym odcinku

Arkusz 2 z 2
Stan po realizacji zadań Programu

Legenda

Zakres przekroczeń dB

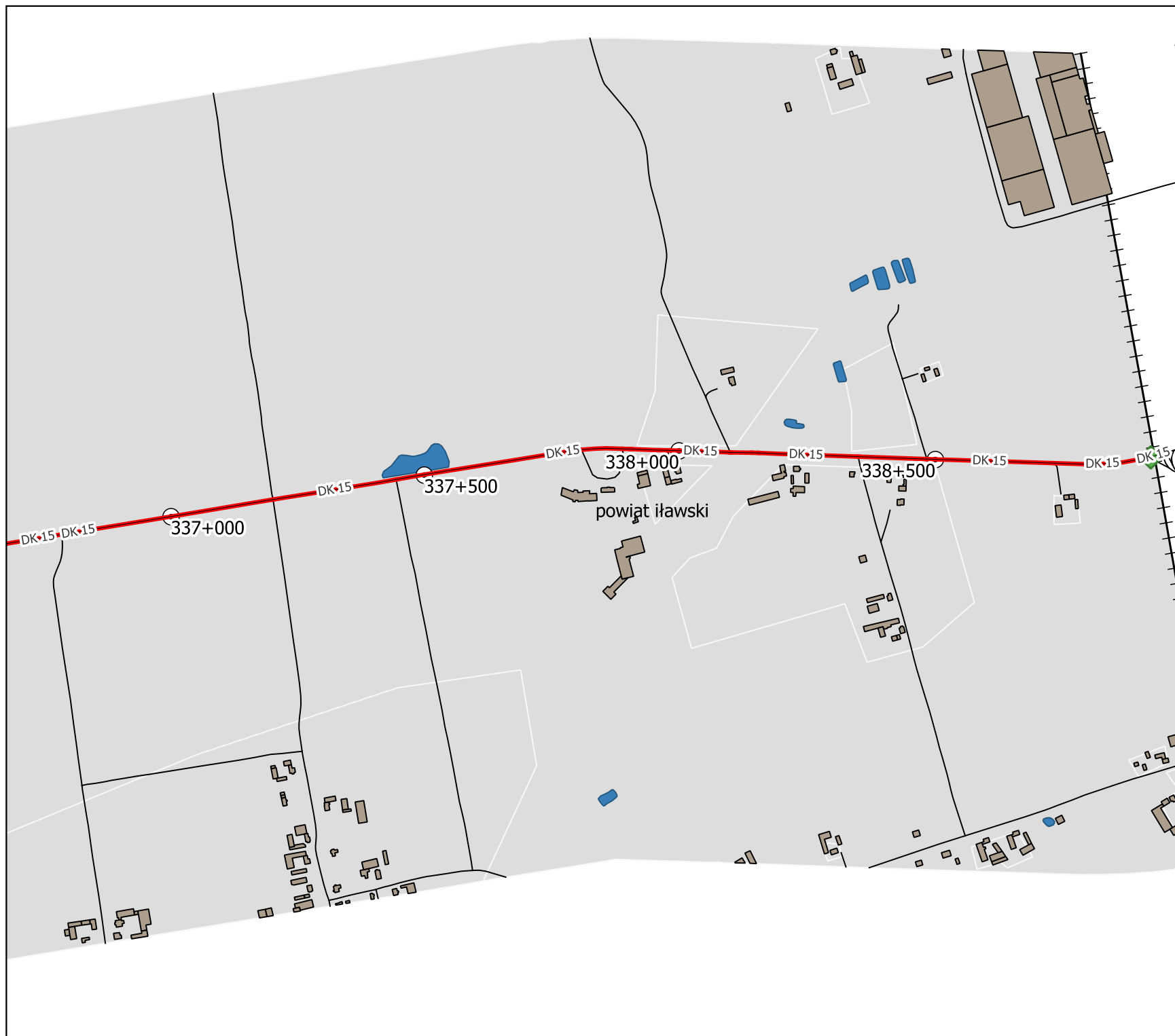
-  0-5
-  5-10
-  10-15
-  15-20
-  >20

Elementy na mapie

-  Odcinek objęty zadaniami
-  Pozostałe drogi
-  Początek/koniec zadania
-  Budynki
-  Wody
-  Zielen
-  Zasięg opracowania

Skala 1:10000

0 100 200 300 400 500



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

CZĘŚĆ GRAFICZNA






Powiat iławski
Droga krajowa nr 16
Odcinek IŁAWA/PRZEJŚCIE/

Zadanie: Ograniczenie prędkości ruchu w ciągu całej doby do 40 km/h od km 68+300 do km 68+660 oraz od km 70+630 do km 74+000

Arkusz 1 z 3
Stan po realizacji zadań Programu

Legenda

Zakres przekroczeń dB

-  0-5
-  5-10
-  10-15
-  15-20
-  >20

Elementy na mapie

-  Odcinek objęty zadaniami
-  Pozostałe drogi
-  Początek/koniec zadania
-  Budynki
-  Wody
-  Zielen
-  Zasięg opracowania

Skala 1:10000

0 100 200 300 400 500



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

CZĘŚĆ GRAFICZNA






Powiat iławski
Droga krajowa nr 16
Odcinek IŁAWA/PRZEJŚCIE/

Zadanie: Ograniczenie prędkości ruchu w ciągu całej doby do 40 km/h od km 68+300 do km 68+660 oraz od km 70+630 do km 74+000

Arkusz 2 z 3
Stan po realizacji zadań Programu

Legenda

Zakres przekroczeń dB

-  0-5
-  5-10
-  10-15
-  15-20
-  >20

Elementy na mapie

-  Odcinek objęty zadaniami
-  Pozostałe drogi
-  Początek/koniec zadania
-  Budynki
-  Wody
-  Zielen
-  Zasięg opracowania

Skala 1:10000

0 100 200 300 400 500



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

CZĘŚĆ GRAFICZNA

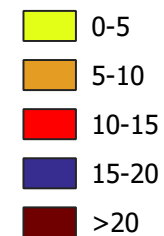
Powiat iławski
Droga krajowa nr 16
Odcinek IŁAWA/PRZEJŚCIE/

Zadanie: Ograniczenie prędkości ruchu w ciągu całej doby do 40 km/h od km 68+300 do km 68+660 oraz od km 70+630 do km 74+000

Arkusz 3 z 3
Stan po realizacji zadań Programu

Legenda

Zakres przekroczeń dB



Elementy na mapie

- Odcinek objęty zadaniami
- Pozostałe drogi
- Początek/koniec zadania
- Budynki
- Wody
- Zielen
- Zasięg opracowania

Skala 1:10000

0 100 200 300 400 500



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

CZĘŚĆ GRAFICZNA

Powiat ostródzki
Droga krajowa nr 16
Odcinek OSTRÓDA/PRZEJŚCIE/

Zadanie: Ograniczenie prędkości ruchu w ciągu całej doby do 40 km/h od km 101+250 do km 103+850

Arkusz 1 z 1
Stan po realizacji zadań Programu

Legenda

Zakres przekroczeń dB

- 0-5
- 5-10
- 10-15
- 15-20
- >20

Elementy na mapie

- Odcinek objęty zadaniami
- Pozostałe drogi
- Początek/koniec zadania
- Budynki
- Wody
- Zielen
- Zasięg opracowania

Skala 1:10000

0 100 200 300 400 500



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

CZĘŚĆ GRAFICZNA






Powiat mrągowski
Droga krajowa nr 16c
Odcinek WĘŻEŁ BISKUPIEC-MRĄGOWO

Zadanie: Ograniczenie prędkości ruchu w ciągu całej doby do 60 km/h od km 188+990 do km 189+300

Arkusz 1 z 4
Stan po realizacji zadań Programu

Legenda

Zakres przekroczeń dB

-  0-5
-  5-10
-  10-15
-  15-20
-  >20

Elementy na mapie

-  Odcinek objęty zadaniami
-  Pozostałe drogi
-  Początek/koniec zadania
-  Budynki
-  Wody
-  Zielen
-  Zasięg opracowania

Skala 1:10000

0 100 200 300 400 500



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

CZĘŚĆ GRAFICZNA






Powiat mrągowski
Droga krajowa nr 16c
Odcinek WĘZEŁ BISKUPIEC-MRĄGOWO

Zadanie: Ograniczenie prędkości ruchu w ciągu całej doby do 40 km/h od km 192+200 do km 193+000


Arkusz 2 z 4
Stan po realizacji zadań Programu

Legenda

Zakres przekroczeń dB

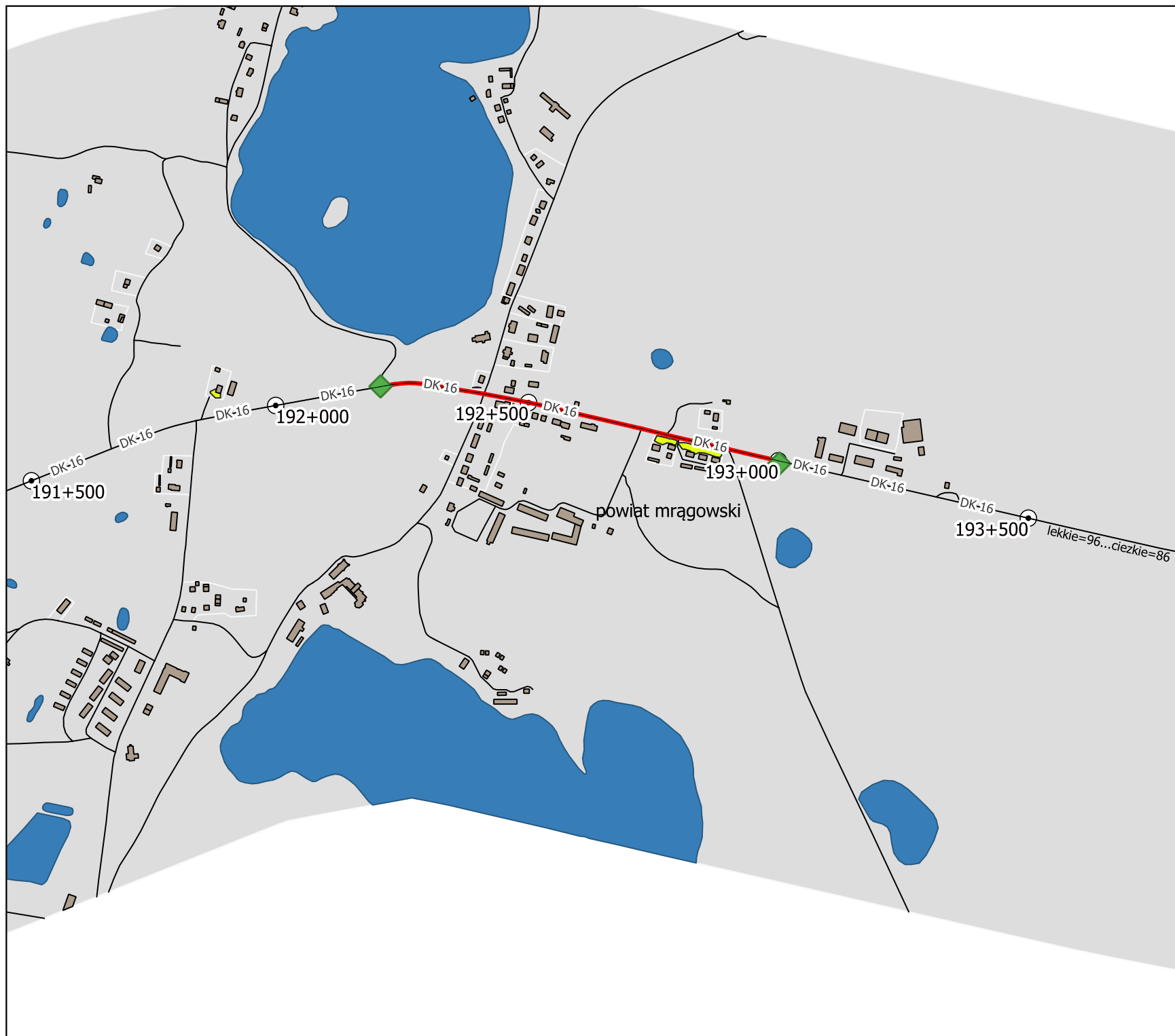
-  0-5
-  5-10
-  10-15
-  15-20
-  >20

Elementy na mapie

-  Odcinek objęty zadaniami
-  Pozostałe drogi
-  Początek/koniec zadania
-  Budynki
-  Wody
-  Zielen
-  Zasięg opracowania

Skala 1:10000

0 100 200 300 400 500



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

CZĘŚĆ GRAFICZNA






Powiat mrągowski
Droga krajowa nr 16c
Odcinek WĘZEŁ BISKUPIEC-MRĄGOWO

Zadanie: Ograniczenie prędkości ruchu w ciągu całej doby do 60 km/h od km 196+700 do km 198+800

Arkusz 3 z 4
Stan po realizacji zadań Programu

Legenda

Zakres przekroczeń dB

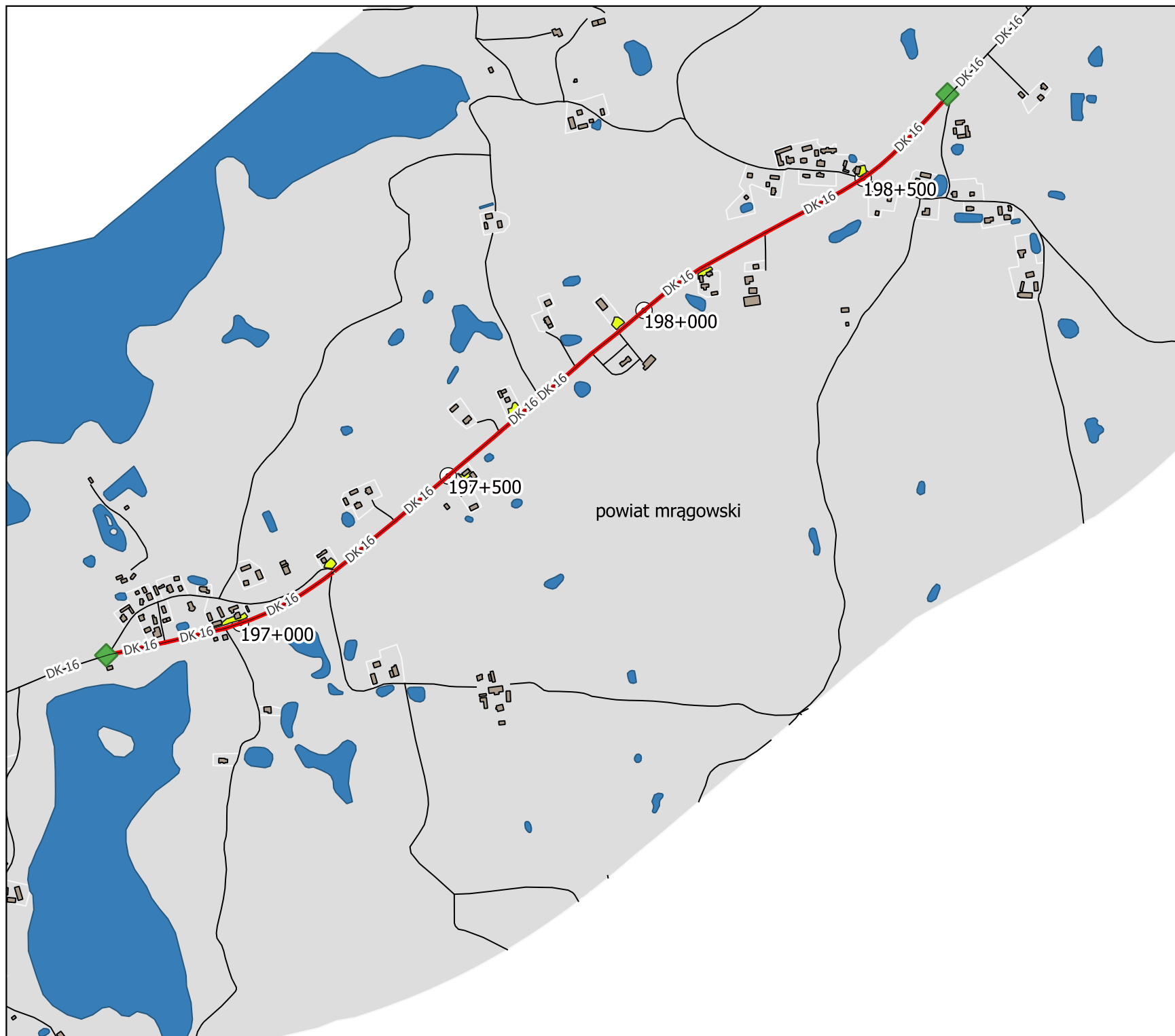
-  0-5
-  5-10
-  10-15
-  15-20
-  >20

Elementy na mapie

-  Odcinek objęty zadaniami
-  Pozostałe drogi
-  Początek/koniec zadania
-  Budynki
-  Wody
-  Zielen
-  Zasięg opracowania

Skala 1:10000

0 100 200 300 400 500



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

CZĘŚĆ GRAFICZNA

Powiat mrągowski
Droga krajowa nr 16c
Odcinek WĘZEŁ BISKUPIEC-MRĄGOWO

Zadanie: Ograniczenie prędkości ruchu w ciągu całej doby do 50 km/h od km 199+300 do km 200+975

Arkusz 4 z 4
Stan po realizacji zadań Programu

Legenda

Zakres przekroczeń dB

0-5

5-10

10-15

15-20

>20

Elementy na mapie

— Odcinek objęty zadaniami

— Pozostałe drogi

◆ Początek/koniec zadania

■ Budynki

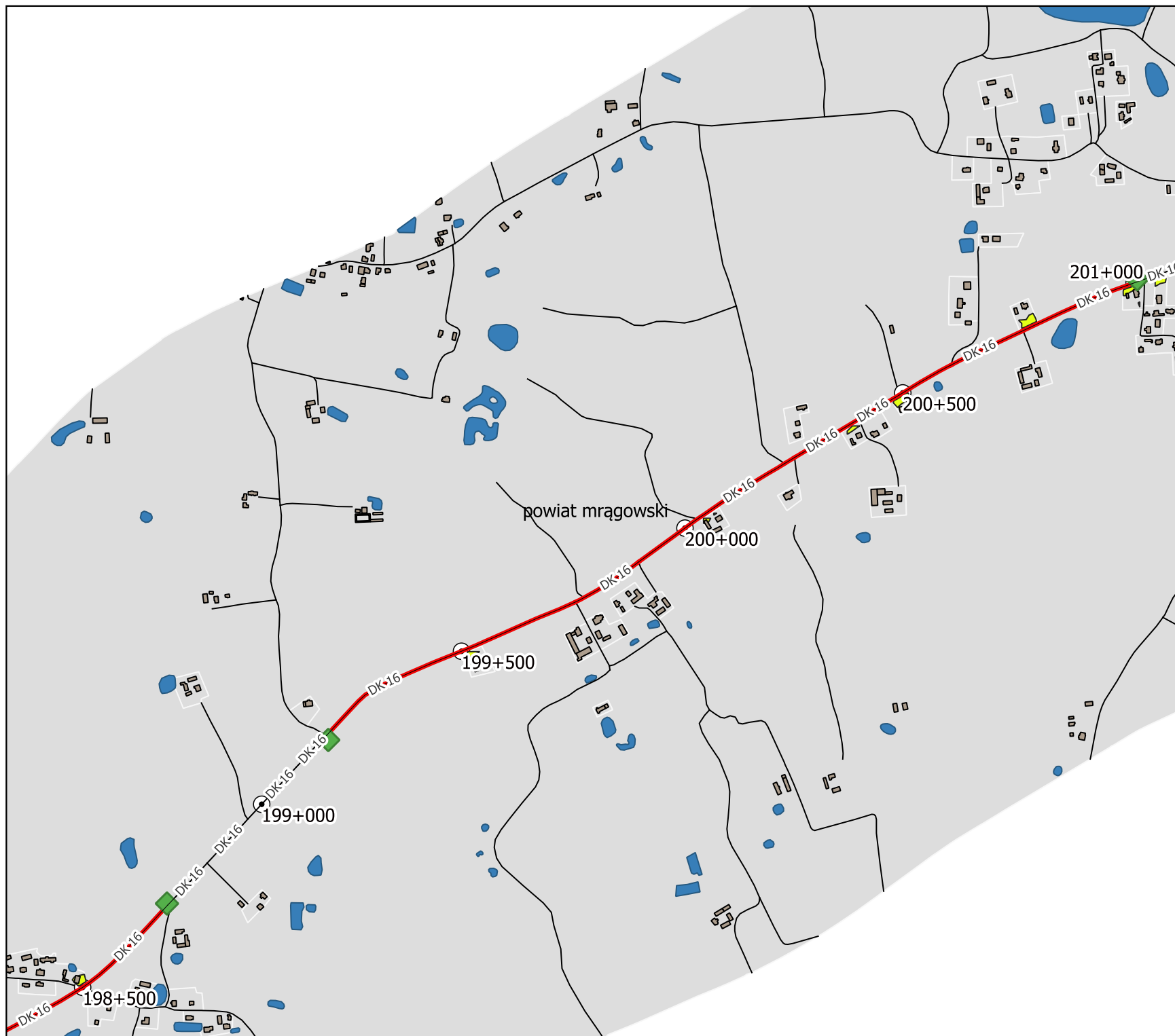
■ Wody

■ Zielen

++ Zasięg opracowania

Skala 1:10000

0 100 200 300 400 500



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

CZĘŚĆ GRAFICZNA

Powiat mrągowski
Droga krajowa nr 16
Odcinek MRĄGOWO/PRZEJŚCIE/

Zadanie: Ograniczenie prędkości ruchu w ciągu całej doby do 40 km/h od km 202+298 do km 203+200

Arkusz 1 z 2
Stan po realizacji zadań Programu

Legenda

Zakres przekroczeń dB

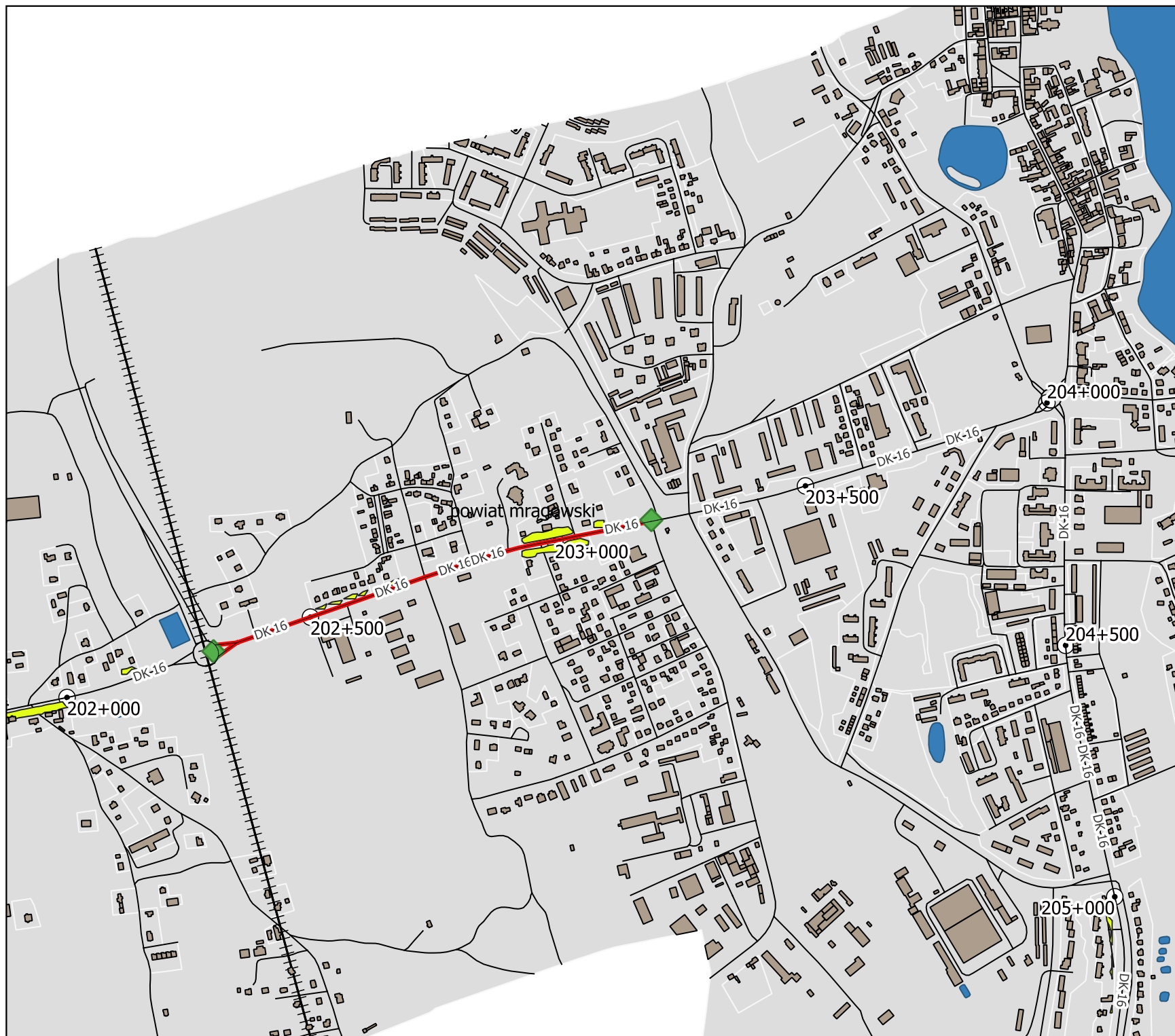
- 0-5
- 5-10
- 10-15
- 15-20
- >20

Elementy na mapie

- Odcinek objęty zadaniami
- Pozostałe drogi
- Początek/koniec zadania
- Budynki
- Wody
- Zielen
- Zasięg opracowania

Skala 1:10000

0 100 200 300 400 500



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

CZĘŚĆ GRAFICZNA






Powiat mrągowski
Droga krajowa nr 16
Odcinek MRĄGOWO/PRZEJŚCIE/

Zadanie: Ograniczenie prędkości ruchu w ciągu całej doby do 40 km/h od km 205+520 do km 206+400

Arkusz 2 z 2
Stan po realizacji zadań Programu

Legenda

Zakres przekroczeń dB

-  0-5
-  5-10
-  10-15
-  15-20
-  >20

Elementy na mapie

-  Odcinek objęty zadaniami
-  Pozostałe drogi
-  Początek/koniec zadania
-  Budynki
-  Wody
-  Zielen
-  Zasięg opracowania

Skala 1:10000

0 100 200 300 400 500



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

CZĘŚĆ GRAFICZNA

Powiat elbląski
Droga krajowa nr 22
Odcinek STARE POLE/GR. WOJ./-WĘŻEL
ELBLĄG PŁD

Zadanie: Ograniczenie prędkości ruchu do 40 km/h w ciągu całej doby na odcinku od km 379+350 do km 381+000

Arkusz 1 z 1
Stan po realizacji zadań Programu

Legenda

Zakres przekroczeń dB

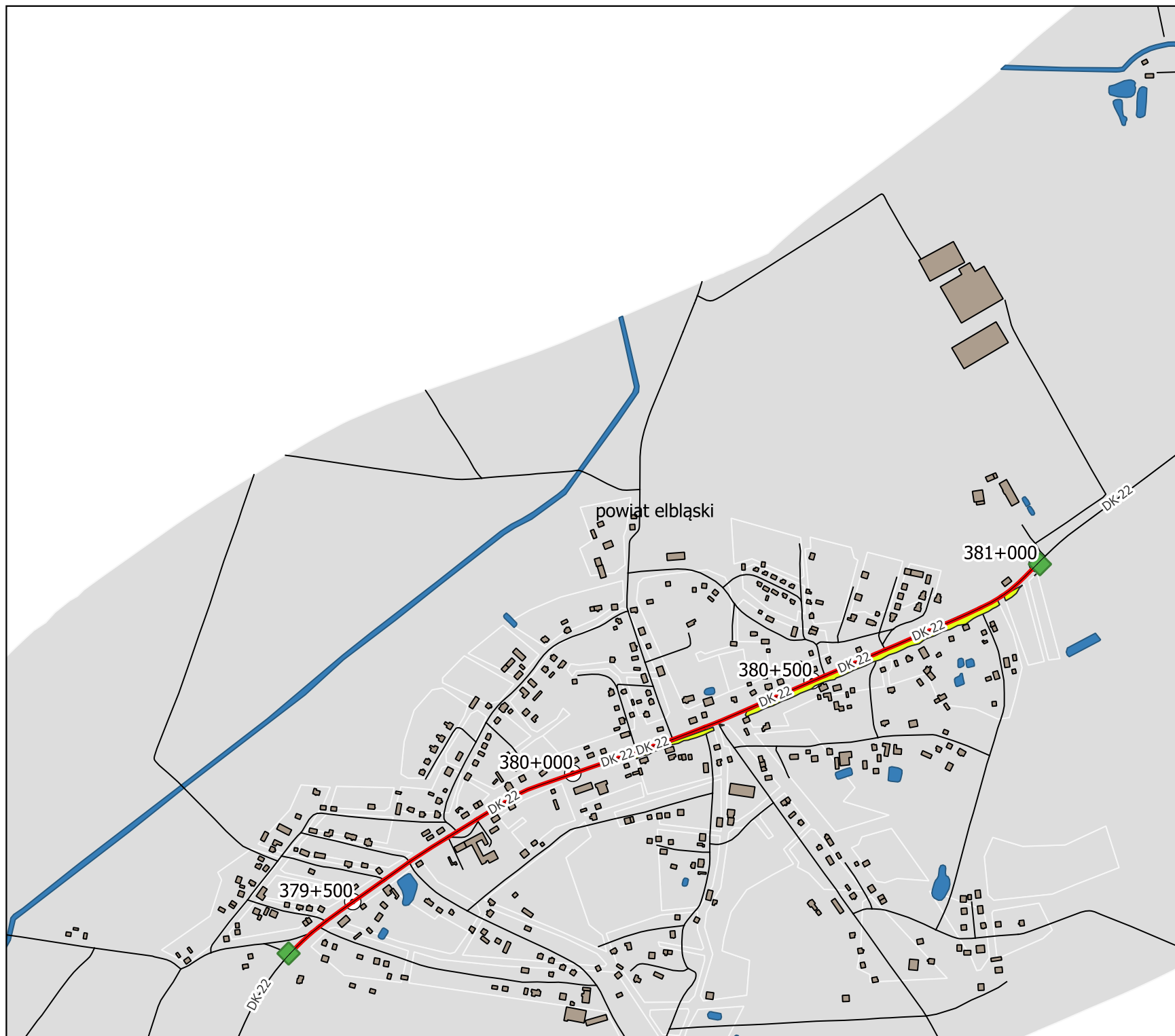
- 0-5
- 5-10
- 10-15
- 15-20
- >20

Elementy na mapie

- Odcinek objęty zadaniami
- Pozostałe drogi
- Początek/koniec zadania
- Budynki
- Wody
- Zielen
- Zasięg opracowania

Skala 1:10000

0 100 200 300 400 500



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

CZĘŚĆ GRAFICZNA






Powiat bartoszycki
Droga krajowa nr 51
Odcinek BARTOSZYCE/PRZEJŚCIE/

Zadanie: Ograniczenie prędkości ruchu w ciągu całej doby do 40 km/h od km 16+050 do km 17+650


Arkusz 1 z 1
Stan po realizacji zadań Programu

Legenda

Zakres przekroczeń dB

-  0-5
-  5-10
-  10-15
-  15-20
-  >20

Elementy na mapie

-  Odcinek objęty zadaniami
-  Pozostałe drogi
-  Początek/koniec zadania
-  Budynki
-  Wody
-  Zielen
-  Zasięg opracowania

Skala 1:10000

0 100 200 300 400 500



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

CZĘŚĆ GRAFICZNA




Powiat szczycieński
Droga krajowa nr 53
Odcinek SZCZYTNO/PRZEJŚCIE/

Zadanie: Ograniczenie prędkości ruchu w ciągu całej doby do 40 km/h od km 44+500 do km 47+370

Arkusz 1 z 2
Stan po realizacji zadań Programu

Legenda

Zakres przekroczeń dB

-  0-5
-  5-10
-  10-15
-  15-20
-  >20

Elementy na mapie

-  Odcinek objęty zadaniami
-  Pozostałe drogi
-  Początek/koniec zadania
-  Budynki
-  Wody
-  Zielen
-  Zasięg opracowania

Skala 1:10000

0 100 200 300 400 500



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

CZĘŚĆ GRAFICZNA

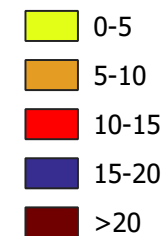
Powiat szczycieński
Droga krajowa nr 53
Odcinek SZCZYTNO/PRZEJŚCIE/

Zadanie: Ograniczenie prędkości ruchu w ciągu całej doby do 40 km/h od km 44+500 do km 47+370

Arkusz 2 z 2
Stan po realizacji zadań Programu

Legenda

Zakres przekroczeń dB



Elementy na mapie



Skala 1:10000

0 100 200 300 400 500



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

CZĘŚĆ GRAFICZNA






Powiat braniewski
Droga krajowa nr 54
Odcinek BRANIEWO/PRZEJŚCIE/

Zadanie: Ograniczenie prędkości ruchu w ciągu całej doby do 40 km/h od km 10+985 do km 11+380

Arkusz 1 z 1
Stan po realizacji zadań Programu

Legenda

Zakres przekroczeń dB

-  0-5
-  5-10
-  10-15
-  15-20
-  >20

Elementy na mapie

-  Odcinek objęty zadaniami
-  Pozostałe drogi
-  Początek/koniec zadania
-  Budynki
-  Wody
-  Zielen
-  Zasięg opracowania

Skala 1:10000

0 100 200 300 400 500



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

CZĘŚĆ GRAFICZNA

Powiat szczycieński
Droga krajowa nr 57
Odcinek SZCZYTNO/PRZEJŚCIE/

Zadanie: Ograniczenie prędkości ruchu w ciągu całej doby do 40 km/h od km 82+952 do km 83+800

Arkusz 1 z 1
Stan po realizacji zadań Programu

Legenda

Zakres przekroczeń dB

- 0-5
- 5-10
- 10-15
- 15-20
- >20

Elementy na mapie

- Odcinek objęty zadaniami
- Pozostałe drogi
- Początek/koniec zadania
- Budynki
- Wody
- Zielen
- Zasięg opracowania

Skala 1:10000

0 100 200 300 400 500



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

CZĘŚĆ GRAFICZNA

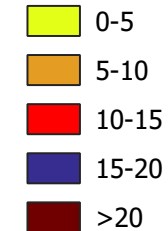
Powiat piski
Droga krajowa nr 58
Odcinek PISZ/PRZEJŚCIE/

Zadanie: Ograniczenie prędkości ruchu w ciągu całej doby do 40 km/h od km 123+056 do km 123+800

Arkusz 1 z 2
Stan po realizacji zadań Programu

Legenda

Zakres przekroczeń dB



Elementy na mapie

- Odcinek objęty zadaniami
- Pozostałe drogi
- Początek/koniec zadania
- Budynki
- Wody
- Zielen
- Zasięg opracowania

Skala 1:10000

0 100 200 300 400 500



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

CZĘŚĆ GRAFICZNA

Powiat piski
Droga krajowa nr 58
Odcinek PISZ/PRZEJŚCIE/

Zadanie: Ograniczenie prędkości ruchu w ciągu całej doby do 40 km/h od km 0+000 do km 0+420 oraz od km 0+800 do km 1+550 oraz od km 2+550 do km 3+500

Arkusz 2 z 2
Stan po realizacji zadań Programu

Legenda

Zakres przekroczeń dB

- 0-5
- 5-10
- 10-15
- 15-20
- >20

Elementy na mapie

- Odcinek objęty zadaniami
- Pozostałe drogi
- Początek/koniec zadania
- Budynki
- Wody
- Zielen
- Zasięg opracowania

Skala 1:10000

0 100 200 300 400 500



SEJMIK WOJEWÓDZTWA WARMIŃSKO-MAZURSKIEGO



Prognoza oddziaływania na środowisko projektu 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 krajowych

OLSZTYN, SIERPIEŃ 2019

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 – „EKOPRO” Monika Szewczyk

Nadzór merytoryczny:

*Urząd Marszałkowski Województwa Warmińsko-Mazurskiego w Olsztynie,
Departament Ochrony Środowiska, ul. B. Głowackiego 17, 10-447 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. POWIĄZANIE AKTUALIZACJI PROGRAMU Z WŁAŚCIWYMI DOKUMENTAMI STRATEGICZNYMI	11
1.3.1. KONCEPCJA PRZESTRZENNEGO ZAGOSPODAROWANIA KRAJU 2030	11
1.3.2. POLITYKA EKOLOGICZNA PAŃSTWA 2030	12
1.3.3. STRATEGIA NA RZECZ ODPOWIEDZIALNEGO ROZWOJU DO ROKU 2020 (Z PERSPEKTYWĄ DO 2030 R.)	12
1.3.4. 2030 TRZECIA FALA NOWOCZESNOŚCI - DŁUGOOKRESOWA STRATEGIA ROZWOJU KRAJU	13
1.3.5. PLAN ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO WOJEWÓDZTWA WARMIŃSKO-MAZURSKIEGO	13
1.3.6. REGIONALNY PROGRAM OPERACYJNY WOJEWÓDZTWA WARMIŃSKO-MAZURSKIEGO NA LATA 2014-2020	13
1.3.7. STRATEGIA ROZWOJU WOJEWÓDZTWA WARMIŃSKO-MAZURSKIEGO DO ROKU 2025	14
1.3.8. PROGRAM OCHRONY ŚRODOWISKA WOJEWÓDZTWA WARMIŃSKO-MAZURSKIEGO DO ROKU 2020	14
1.3.9. 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	15
2. ISTNIEJĄCY STAN ŚRODOWISKA, W TYM NA OBSZARACH OBJĘTYCH POTENCJALNYM ZNACZĄCYM ODDZIAŁYWANIEM, ORAZ POTENCJALNE ZMIANY TEGO STANU W PRZYPADKU BRAKU REALIZACJI PROJEKTOWANEGO DOKUMENTU	16
2.1 LOKALIZACJA I WIELKOŚĆ OBSZARU PROBLEMOWEGO	16
2.2 ISTNIEJĄCY STAN ŚRODOWISKA	22
2.2.1. STAN KLIMATU AKUSTYCZNEGO W WOJEWÓDZTWIE WARMIŃSKO-MAZURSKIM	23
2.2.2. STAN KLIMATU AKUSTYCZNEGO WOKÓŁ DRÓG KRAJOWYCH UWZGLĘDNIONYCH W MAPACH AKUSTYCZNYCH	25
2.2.3. JAKOŚĆ POWIETRZA ATMOSFERYCZNEGO	35
2.2.4. JAKOŚĆ WÓD	36
3. ISTNIEJĄCE PROBLEMY OCHRONY ŚRODOWISKA ISTOTNE Z PUNKTU WIDZENIA REALIZACJI PROJEKTOWANEGO DOKUMENTU, W SZCZEGÓLNOŚCI DOTYCZĄCE OBSZARÓW PODLEGAJĄCYCH OCHRONIE NA PODSTAWIE USTAWY O OCHRONIE PRZYRODY	39
3.1. HAŁAS Z ISTNIEJĄCYCH DROGOWYCH ŹRÓDEŁ KOMUNIKACYJNYCH JAKO ZAGROŻENIE DLA ZDROWIA LUDZKIEGO I WARUNKÓW (KOMFORTU) ZAMIESZKANIA	40
3.2. ZAGROŻENIE DLA RÓŻNORODNOŚCI BIOLOGICZNEJ ZWIĄZANE Z AKTYWNOŚCIĄ CZŁOWIEKA W DROGOWNICTWIE	42
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	43
5. PRZEWIDYWANE ZNACZĄCE ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO W WYNIKU REALIZACJI ZAŁOŻEŃ AKTUALIZACJI PROGRAMU WRAZ ZE WSKAZANIEM MOŻLIWOŚCI KUMULOWANIA SIĘ ODDZIAŁYWAŃ	45
5.1. KWALIFIKACJA DZIAŁAŃ ZNACZĄCO ODDZIAŁUJĄCYCH NA ŚRODOWISKO	45
5.2. OGRANICZANIE SKUTKÓW REALIZACJI PROPONOWANYCH DZIAŁAŃ MOGĄCYCH ZNACZĄCO ODDZIAŁYWAĆ NA ŚRODOWISKO	47
5.3. KUMULACJA ODDZIAŁYWAŃ	50

6. ROZWIĄZANIA MAJĄCE NA CELU ZAPOBIEGANIE, OGRANICZANIE LUB KOMPENSACJĘ PRZYRODNICZĄ NEGATYWNYCH ODDZIAŁYWAŃ NA ŚRODOWISKO, MOGĄCYCH BYĆ REZULTATEM REALIZACJI PROJEKTOWANEGO DOKUMENTU	51
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.....	51
8. WSKAZANIE NAPOTKANYCH TRUDNOŚCI WYNIKAJĄCYCH Z NIEDOSTATKÓW TECHNIKI LUB LUK WE WSPÓŁCZESNEJ WIEDZY	52
9. PROPOZYCJE DOTYCZĄCE PRZEWIDYWANYCH METOD ANALIZY SKUTKÓW REALIZACJI POSTANOWIEŃ PROJEKTOWANEGO DOKUMENTU ORAZ CZĘSTOTLIWOŚCI JEJ PRZEPROWADZANIA	52
10. INFORMACJE O MOŻLIWYM TRANSGRANICZNYM ODDZIAŁYWANIU NA ŚRODOWISKO.....	53
11. INFORMACJE O METODACH ZASTOSOWANYCH PRZY SPORZĄDZANIU PROGNOZY	53
SPIS TABEL.....	55
MATERIAŁY ŹRÓDŁOWE	55
ŹRÓDŁA AKTÓW PRAWNYCH	56
STRESZCZENIE PROGNOZY SPORZĄDZONE W JĘZYKU NIESPECJALISTYCZNYM	58

Wstęp

Podstawa prawna 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, o którym mowa w art. 46 (...), sporządza prognozę oddziaływania na środowisko.

Zakres prognozy

Zakres przedmiotowej prognozy oddziaływania na środowisko (dalej: *Prognoza*) został określony w art. 51 ust. 2 pkt 1-3 *ustawy OOS*, a także jest zgodny z zaleceniami zawartymi 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 z dnia 13 listopada 2018 r. znak: WOOŚ.411.127.2018.AD, jak również w piśmie Warmińsko-Mazurskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Olsztynie z dnia 31 marca 2017 r. znak: ZNS.9022.5.24.2017.W oraz z dnia 6 grudnia 2018 r. znak: ZNS.9022.4.90.2018.W.

Przedmiot strategicznej oceny oddziaływania na środowisko

Przedmiotem strategicznej oceny oddziaływania na środowisko, w ramach której sporządzona została niniejsza *Prognoza*, jest aktualizacja programu ochrony środowiska przed hałasem. Dokument ten opracowuje 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*. Wdrażająca tę dyrektywę 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 stwierdzenia przekroczeń poziomu dopuszczalnego jest ocena stanu akustycznego środowiska, w wyniku której co 5 lat sporządza się mapy akustyczne. Zgodnie z art. 119 ust. 6 przywołanej ustawy, program ochrony środowiska przed hałasem podlega aktualizacji co najmniej raz na pięć lat (...).

Mapy akustyczne dla dróg krajowych, będące podstawą do opracowania przedmiotowej aktualizacji programu ochrony środowiska przed hałasem, zostały opracowane w ramach zadania o nazwie *Sporządzenie map akustycznych dla dróg krajowych o ruchu powyżej 3 000 000 pojazdów rocznie – 16 części – o łącznej długości 8502,34 km*, w części

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

zatytułowanej *Mapy akustyczne dla dróg krajowych w województwie warmińsko-mazurskim o łącznej długości 362,805 km. Część Nr 12* (dalej w tekście: *Mapy akustyczne*) [1].

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

1.1. Główne cele projektowanego dokumentu

Dokumentem podlegającym ocenie w ramach przedmiotowej procedury strategicznej oceny oddziaływania na środowisko jest sporządzony w 2019 r. 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 - w zakresie dróg krajowych”* (dalej: *Aktualizacja programu*) [2].

Aktualizacja programu ma na celu wskazanie działań, których realizacja spowoduje dostosowanie poziomu hałasu do dopuszczalnego na terenach, na których stwierdzono 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 programu jest dokumentem, którego zakres określa rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 14 października 2002 r. w sprawie szczegółowych wymagań, jakim powinien odpowiadać program ochrony środowiska przed hałasem. Program musi zawierać część opisową, wyszczególniającą ograniczenia i obowiązki wynikające z realizacji programu oraz uzasadnienie zakresu zagadnień. Część opisowa obejmuje elementy takie jak: opis obszaru objętego opracowaniem, podanie naruszeń dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (wraz z zakresem), wyszczególnienie podstawowych kierunków i zakresu działań naprawczych oraz termin i koszty realizacji programu, ze wskazaniem źródeł finansowania.

Część wyszczególniająca ograniczenia i obowiązki obejmuje wskazanie organów właściwych m.in. w sprawach wydawania aktów prawa miejscowego i monitorowania realizacji programu oraz podmioty korzystające ze środowiska i ich obowiązki. Uzasadnienie zakresu zagadnień powinno obejmować dane i wnioski ze sporządzonych map akustycznych, ocenę realizacji poprzedniego programu oraz analizę materiałów i dokumentów wykorzystanych do opracowania programu.

Kluczowym elementem *Aktualizacji programu* są propozycje rozwiązań służących dostosowaniu poziomu hałasu do dopuszczalnego w otoczeniu problemowych odcinków dróg krajowych.

W projekcie *Aktualizacji programu* zawarte zostały następujące propozycje rozwiązań:

Tabela 1. Zadania mające na celu ograniczenie hałasu z problemowych odcinków dróg krajowych, zaproponowane w projekcie *Aktualizacji programu*

Nr zadania	Rodzaj zadania	Opis zadania
1	GŁÓWNE	Wprowadzenie ograniczenia prędkości ruchu w ciągu całej doby.
2	WSPOMAGAJĄCE	Stosowanie zasad ochrony przed hałasem w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego.
3		Uwzględnianie wyników map akustycznych, w tym głównie zasięgów wskaźników LDWN i LN w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego, w tym map proponowanych kierunków zmian zagospodarowania przestrzennego.
4		Utrzymywanie nawierzchni drogowej w dobrym stanie technicznym.
5		Stosowanie nowoczesnych nawierzchni o zredukowanym hałasie w przypadku remontów i przebudów odcinków drogowych.
6		Stosowanie zieleni izolacyjnej w pasie drogowym.
7		Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na obszarach zabudowanych objętych Programem.

Realizacja zadania głównego dotyczyć będzie wybranych odcinków dróg krajowych, zgodnie z zamieszczonym poniżej zestawieniem. W każdym przypadku jednostką odpowiedzialną za realizację zadania głównego jest Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad.

Tabela 2. Odcinki dróg krajowych objęte realizacją zadania głównego - ograniczenie prędkości ruchu w ciągu całej doby, ze wskazaniem zakresu ograniczeń

Lp.	Nr DK	Opis przebiegu odcinka	Uszczegółowienie zadania
1	15	SAMPŁAWA -LUBAWA	Ograniczenie prędkości ruchu w ciągu całej doby do: 40 km/h na całym odcinku
2	16	IŁAWA /PRZEJŚCIE/	Ograniczenie prędkości ruchu w ciągu całej doby do: 40 km/h od km 68+300 do km 68+660 40 km/h od km 70+630 do km 74+000
3	16	OSTRÓDA /PRZEJŚCIE/	Ograniczenie prędkości ruchu w ciągu całej doby do: 40 km/h od km 101+250 do km 103+850
4	16c	WĘZŁ BISKUPIEC -MRĄGOWO	Ograniczenie prędkości ruchu w ciągu całej doby do: 60 km/h od km 188+990 do km 189+300 40 km/h od km 192+200 do km 193+000 60 km/h od km 196+700 do km 198+800 50 km/h od km 199+300 do km 200+975
5	16	MRĄGOWO /PRZEJŚCIE/	Ograniczenie prędkości ruchu w ciągu całej doby do: 40 km/h od km 205+520 do km 206+400
6	22	STARE POLE /GR. WOJ./ -WĘZŁ ELBLĄG PŁD.	Ograniczenie prędkości ruchu w ciągu całej doby do: 40 km/h od km 379+350 do km 381+000

Lp.	Nr DK	Opis przebiegu odcinka	Uszczegółowienie zadania
7	51	BARTOSZYCE /PRZEJŚCIE/	Ograniczenie prędkości ruchu w ciągu całej doby do: 40 km/h od km 16+050 do km 17+650
8	53	SZCZYTNO /PRZEJŚCIE/	Ograniczenie prędkości ruchu w ciągu całej doby do: 40 km/h od km 44+500 do km 47+370
9	54	BRANIEWO /PRZEJŚCIE/	Ograniczenie prędkości ruchu w ciągu całej doby do: 40 km/h od km 10+985 do km 11+380
10	57	SZCZYTNO /PRZEJŚCIE/	Ograniczenie prędkości ruchu w ciągu całej doby do: 40 km/h od km 82+952 do km 83+800
11	58	PISZ /PRZEJŚCIE/	Ograniczenie prędkości ruchu w ciągu całej doby do: 40 km/h od km 123+056 do km 123+800 40 km/h od km 0+000 do km 0+420 40 km/h od km 2+550 do km 3+500

Na pozostałych odcinkach dróg rozpatrywanych w dokumencie źródłowym² i uwzględnionych w ostatecznym zakresie analiz zaproponowano wdrożenie zadań wspomagających.

W *Aktualizacji programu* przytoczono również krótką charakterystykę proponowanych działań głównych i wspomagających, wraz z opisem ich efektywności:

→ **Ograniczenie prędkości ruchu. Kontrola przestrzegania dopuszczalnej prędkości ruchu pojazdów samochodowych**

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 przez kierowców. W *Aktualizacji programu* zwraca się więc uwagę na szczególne znaczenie kontroli prędkości ruchu pojazdów na drogach, na których stwierdza się przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu. Są one niezbędne dla osiągnięcia wymiernych efektów wdrożenia zadania głównego. Ograniczanie prędkości ruchu pojazdów drogowych przynosi następujące (wymierne) efekty akustyczne:

Tabela 3. Wpływ zmniejszenia prędkości ruchu pojazdów na hałas drogowy [3]

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

→ **Utrzymywanie nawierzchni drogowej w dobrym stanie technicznym. Stosowanie nawierzchni o obniżonej hałaśliwości**

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 to standardowe

² Zob. Tabela 4 w pkt. 2.1 Prognozy.

działania 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 generalnie poza obszarami zabudowanymi. W miastach lepszym rozwiązaniem są nawierzchnie o zredukowanej hałaśliwości (ZH), do których zalicza się SMA (*ang. stone mastic asphalt*; mieszanka grysowo-mastyksowa) i betony asfaltowe o uziarnieniu kruszywa <10 mm, a także cienkie (BBM) i bardzo cienkie (BBTM) nawierzchnie mineralno-asfaltowe wykonane z mieszanki o nieciągotym uziarnieniu. Pomimo, że nawierzchnie o zredukowanej hałaśliwości są droższe, ich stosowanie jest w dłuższej perspektywie opłacalne. Stosowanie zaawansowanych rozwiązań technologicznych pozwala często unikać budowy ekranów akustycznych i stosowania ograniczeń prędkości, dając w zamian pożądany efekt akustyczny. Powoduje również zmniejszenie zużycia paliwa poprzez zmniejszenie oporu toczenia opon, dając dodatkową korzyść w postaci mniejszej emisji pyłów ze ścierania opon i emisji spalin.

→ **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.

→ **Stosowanie zieleni izolacyjnej w pasie drogowym**

Stosowanie stref/pasów zieleni izolacyjnej wzdłuż ciągów komunikacyjnych może skutkować zmniejszeniem wrażenia uciążliwości hałasu, ze względu na dobre rozpraszanie i absorpcję (pochłanianie) wysokich częstotliwości przez zielen. Zjawisko rozpraszania zmniejsza ponadto prędkość narastania i spadku poziomu dźwięku, co również zmniejsza jego dokuczliwość. Najmniejszą zdolnością do tłumienia hałasu odznaczają się płaskie powierzchnie trawiaste (dla trawy o wysokości 10-25 cm jest to zaledwie 0,02 dB/m). Najbardziej skuteczna w tłumieniu hałasu jest zieleń wysoka: średni poziom tłumienia dźwięków przez drzewa wynosi 0,2 do 0,4 dB/m, ale utrata liści powoduje zmniejszenie tłumienia nawet do 60%.

Zakres działań zaproponowanych w *Aktualizacji programu* został ograniczony ze względu na charakterystykę obszarów narażonych na nadmierny hałas drogowy, w tym działania główne do jednej propozycji. Wskazuje się następujące przyczyny braku możliwości przyjęcia w projektowanym dokumencie niektórych standardowych rozwiązań stosowanych w celu redukcji hałasu z dróg:

- ekrany akustyczne lub wały ziemne - tereny w sąsiedztwie dróg są gęsto zabudowane; brak rezerwy terenu niezbędnej dla zgodnego z przepisami posadowienia ekranów,
- wymiana nawierzchni drogowej na tzw. cichą nie stanowi działania głównego, ponieważ w 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 zasadności stosowania tego rodzaju nawierzchni w ramach robót remontowych i modernizacyjnych tam, gdzie to jeszcze możliwe,
- 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.

1.3. Powiązanie Aktualizacji programu z właściwymi dokumentami strategicznymi

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. Ze względu na przedmiot projektowanego dokumentu, którym są drogi krajowe na terenie województwa warmińsko-mazurskiego, w *Prognozie* przeprowadzono analizę powiązania *Aktualizacji programu* z dokumentami nakreślającymi strategiczne kierunki działań na poziomie krajowym (a tym samym unijnym) oraz w uzupełnieniu - na poziomie regionalnym (wojewódzkim). Analiza powiązań projektowanego dokumentu z innymi dokumentami objęła:

- *Koncepcję Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030,*
- *Politykę Ekologiczną Państwa 2030,*
- *Strategię na Rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020,*
- *Długookresową Strategię Rozwoju Kraju - 2030 Trzecia fala nowoczesności,*
- *Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Warmińsko-Mazurskiego,*
- *Regionalny Program Operacyjny Województwa Warmińsko-Mazurskiego na lata 2014-2020,*
- *Strategię Rozwoju Województwa Warmińsko-Mazurskiego do roku 2025,*
- *Program Ochrony Środowiska Województwa Warmińsko-Mazurskiego do roku 2020,*
- *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 zawieszzonego PM10.*

1.3.1. Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030

Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 jest bazowym krajowym dokumentem strategicznym dotyczącym zagospodarowania przestrzennego kraju, opracowanym zgodnie z ustawą o *planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym*. Określa m.in. zalecenia dla planów zagospodarowania przestrzennego województw.

Koncepcję otwiera następująca diagnoza: „*Polska przestrzeń charakteryzuje się zróżnicowaną odpornością na różnego rodzaju zagrożenia, w tym: mające wpływ na utrzymanie bezpieczeństwa energetycznego kraju, o charakterze naturalnym oraz z zakresu obronności*”. Jedną z odpowiedzi na problemy sformułowane w opisie problemu ma być zmniejszenie obciążenia środowiska emisjami zanieczyszczeń do wód, atmosfery i gleby, realizowane poprzez kształtowanie struktur przestrzennych minimalizujących zapotrzebowanie na energię i zmniejszających emisję gazów cieplarnianych oraz umożliwiających zwiększenie komplementarnego wykorzystania odnawialnych źródeł energii w celu dywersyfikacji zaopatrzenia w energię gmin i zmniejszenie uciążliwości niskiej emisji. Rezultatem tych działań powinno być także zmniejszenie obciążeń środowiska

skumulowanymi emisjami towarzyszącymi kongestii, w tym hałasem wywoływanym przez transport. Inwestycje infrastrukturalne wymagają więc szczególnego podejścia do zarządzania krajobrazem kulturowym w planowaniu środków redukcji hałasu.

1.3.2. Polityka Ekologiczna Państwa 2030

Projekt uchwały Rady Ministrów w sprawie przyjęcia *Polityki ekologicznej państwa 2030* (PEP) zamieszczony jest w wykazie prac legislacyjnych Rady Ministrów³. Zgodnie z tym dokumentem rolą polityki ekologicznej jest zapewnienie bezpieczeństwa ekologicznego państwa, co powinno znaleźć odzwierciedlenie w odpowiednich strukturach zarządzania państwem na szczeblu krajowym, wojewódzkim i lokalnym, oraz we właściwym podziale kompetencji i zadań. Kluczowa dla osiągnięcia celów polityki ekologicznej jest dbałość o kulturę współżycia ze środowiskiem na szczeblu samorządowym, zwłaszcza poprzez racjonalne planowanie zagospodarowania przestrzennego, które pomaga chronić ludność przed zanieczyszczeniami powietrza i hałasem oraz przyrodę przed nadmierną presją.

Za najważniejsze trendy w obszarze środowiska uznano w PEP: nasilające się skutki zmian klimatu, zwiększającą się konkurencję o zasoby naturalne, rosnącą presję na ekosystemy, przybierający na znaczeniu wpływ środowiska na zdrowie człowieka. Obok znanych czynników wpływających na zdrowie człowieka, jak zanieczyszczenie powietrza czy niska jakość wody, pojawia się nowy problem jakim jest hałas i oddziaływanie pól elektromagnetycznych. Rozwój infrastruktury drogowej i wzrost liczby poruszających się po niej samochodów powoduje, że zwiększa się uciążliwość hałasu. Hałas jest czynnikiem stresogennym i stanowi istotne zagrożenie dla zdrowia społeczeństwa. Ma również wpływ na dobrostan zwierząt. W wyniku realizacji działań zaplanowanych w PEP zdiagnozowane zostaną, między innymi, aktualne problemy dotyczące akustycznych standardów jakości środowiska. Jeśli wyniki diagnozy wykażą taką potrzebę, zostaną dokonane zmiany wartości dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku.

1.3.3. Strategia na Rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.)

Strategia zawiera wizję rozwoju kraju sformułowaną w przyjętym przez Radę Ministrów w 2016 roku *Planie na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju*. Głównym celem *Strategii* jest „*tworzenie warunków dla wzrostu dochodów mieszkańców Polski przy jednoczesnym wzroście spójności w wymiarze społecznym, ekonomicznym, środowiskowym i terytorialnym*”. Oczekiwanym efektem realizacji *Strategii* w perspektywie długookresowej dla obywateli będzie wzrost ich dochodów oraz poprawa jakości życia rozumiana jako stworzenie przyjaznych warunków bytowych, przede wszystkim dla rodzin. Proponowane w *Strategii* działania w pierwszym rządzie dotyczą zwiększania konkurencyjności gospodarki, pełniejszego wykorzystania zasobów społecznych i terytorialnych oraz przedsięwzięć zwiększających efektywność funkcjonowania instytucji państwa, służących

³ <https://bip.kprm.gov.pl/kpr/form/r9356511228,Projekt-uchwaly-Rady-Ministrow-w-sprawie-przyjecia-Polityki-ekologicznej-panstwa.html>. Dostęp 22.07.2019.

przedsiębiorstwom i obywatelom. Wśród obszarów wpływających na osiągnięcie celów strategii wymienia się „Środowisko”, z uwzględnieniem oddziaływania na jakość życia w zakresie klimatu akustycznego. W *Strategii* wskazuje się, że dotychczasowe działania zmniejszyły przede wszystkim skutki narażenia na hałas przemysłowy oraz, że pomimo podejmowanych działań hałas z transportu lądowego i lotnictwa utrzymuje tendencję wzrostową. Dalsza poprawa klimatu akustycznego środowiska wymaga więc koordynacji i racjonalizacji działań międzysektorowych, uwzględniających interes środowiska i zrównoważony rozwój gospodarki. Wśród działań proponowanych w *Strategii* wymienia się w perspektywie roku 2020 – określenie racjonalnych akustycznych standardów jakości środowiska, a w perspektywie roku 2030 – doskonalenie kadr w dziedzinie ochrony środowiska przed hałasem.

1.3.4. 2030 Trzecia fala nowoczesności - Długookresowa Strategia Rozwoju Kraju

W *Długookresowej Strategii Rozwoju Kraju* określone zostały główne trendy, wyzwania i scenariusze rozwoju społeczno-gospodarczego Polski oraz kierunki zagospodarowania przestrzennego w perspektywie co najmniej 15 lat. W dokumencie tym wśród długofalowych celów z dziedziny ochrony środowiska wskazuje się konieczność skutecznego ograniczania zanieczyszczenia wody i powietrza, w tym emisji gazów cieplarnianych, jak również zachowanie różnorodności biologicznej i unikalnego krajobrazu. Nie formułuje się natomiast żadnych celów związanych bezpośrednio z problematyką nadmiernego hałasu.

1.3.5. Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Warmińsko-Mazurskiego

W warmińsko-mazurskim planie zagospodarowania przestrzennego poruszono tematykę nadmiernego hałasu obserwowanego na terenie województwa, zaznaczając, że zanieczyszczenie hałasem jest „relatywnie nieduże”. Najbardziej uciążliwy jest hałas z dróg, który ma charakter narastający ze względu na stale rosnącą liczbę pojazdów na drogach. Dążenie do uzyskania dobrego stanu klimatu akustycznego w województwie ma być realizowane poprzez opracowywanie i realizację programów ochrony przed hałasem, uwzględnianie w dokumentach planistycznych stref o stwierdzonej uciążliwości hałasu i właściwe kształtowanie przestrzeni w tych strefach, oraz tworzenie stref ograniczonego użytkowania wokół obiektów.

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

W bieżącym programie operacyjnym dla Warmii i Mazur akcentuje się 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 siódma oś priorytetowa Programu. Jednym z celów tematycznych, którego realizacja ma się przyczynić do zmniejszenia problemu hałasu, jest „Promowanie zrównoważonego transportu i usuwanie problemów w przepustowości” i przypisany mu priorytet inwestycyjny „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. Dedykowany infrastrukturze drogowej priorytet pn. „Zwiększanie mobilności regionalnej poprzez łączenie węzłów drugorzędnych i trzeciorzędnych z infrastrukturą TEN-T” ma 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. Z kolei oś priorytetowa „Środowisko przyrodnicze i racjonalne wykorzystanie zasobów” nie uwzględnia żadnych działań służących wprost ochronie przed hałasem, co może oznaczać, że hałas nie został zidentyfikowany jako kluczowy problem na terenie województwa we wskazanej perspektywie finansowej.

1.3.7. Strategia Rozwoju Województwa Warmińsko-Mazurskiego do roku 2025

Wizja określona w *Strategii Rozwoju Województwa* brzmi: „Warmia i Mazury regionem, w którym warto żyć”. Osiągnięciu tego celu ma służyć realizacja trzech priorytetów odnoszących się do: gospodarki – jako konkurencyjnej, społeczeństwa – jako 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 skali kraju. 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 ramach celu “Poprawa jakości i ochrona środowiska”, ale wśród konkretnych propozycji działań wymienia się „Poprawę jakości powietrza”, czemu służyć ma transport przyjazny środowisku (np. rowerowy). Nie wskazuje się żadnych działań mających na celu bezpośrednie ograniczanie hałasu.

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

W warmińsko-mazurskim programie ochrony środowiska 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, niezadawalający 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 powyżej 3 mln pojazdów rocznie (2014 r.). Wskazano konkretne rozwiązania i działania, jakie powinny być realizowane w obszarze zagrożenia hałasem:

- prowadzenie monitoringu hałasu oraz dokonywanie oceny narażenia społeczeństwa na czynniki ponadnormatywne,
- opracowanie programów ochrony przed hałasem (lub ich aktualizacji), zgodnie z obowiązującymi przepisami,
- uwzględnianie w planowaniu przestrzennym ochrony przed hałasem, stosowanie do wymogów ustawy prawo ochrony środowiska, m.in. poprzez właściwe kształtowanie przestrzeni urbanistycznej,
- ograniczanie hałasu, zwłaszcza w okolicach mieszkaniowych m.in. poprzez tworzenie stref wolnych od transportu, ograniczanie szybkości ruchu, tworzenie pasów zadrzewień,
- wprowadzanie koniecznych zmian w inżynierii ruchu drogowego (budowa obwodnic, poprawa stanu nawierzchni dróg i ulic, zapewnienie płynności ruchu),
- propagowanie rozwoju transportu szynowo-drogowego,
- budowa tras rowerowych na terenach zurbanizowanych,
- prowadzenie edukacji ekologicznej i propagowanie jazdy rowerem, komunikacji zbiorowej, ekologicznego korzystania z samochodów (jazda z sąsiadem).

1.3.9. 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 zawieszzonego PM10

Program ochrony powietrza dla strefy warmińsko-mazurskiej został opracowany ze względu na przekroczenie poziomu dopuszczalnego pyłu zawieszzonego PM10 oraz poziomu docelowego benzo(a)pirenu w 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. Pomimo, iż ruch samochodowy nie jest wskazywany jako główne źródło zidentyfikowanych problemów jakościowych powietrza, w Programie wskazano działania służące ograniczaniu emisji liniowej (komunikacyjnej), których realizacja przyczyni się wprost do ograniczania nadmiernego hałasu:

- kierowanie ruchu tranzytowego z ominięciem miasta lub jego części centralnych,
- tworzenie stref z zakazem ruchu samochodów,
- rozwój i zwiększanie efektywności systemu transportu publicznego,
- polityka cenowa opłat za przejazdy i zsynchronizowanie rozkładów jazdy transportu zbiorowego zachęcające do korzystania z systemu transportu zbiorowego,
- tworzenie systemu ścieżek rowerowych,
- wprowadzenie ograniczeń prędkości na drogach o pyłacej nawierzchni,

– uprzywilejowanie ruchu pieszego w centrum miasta.

Przegląd krajowych i wojewódzkich dokumentów strategicznych odnoszących niektóre swoje ustalenia do problematyki ochrony środowiska wskazuje, że problem nadmiernego hałasu drogowego jest akcentowany w większości tych dokumentów. Podkreśla się, że problem hałasu drogowego narasta w wyniku stałego wzrostu liczby pojazdów na drogach, w tym również pojazdów ciężarowych. Zjawisko to powoduje, że nawet stosowanie nowoczesnych nawierzchni drogowych nie powoduje już ograniczenia hałasu do wymaganych poziomów na obszarach zurbanizowanych. Konieczne jest więc zwracanie się w stronę rozwiązań ograniczających liczbę pojazdów w strefach narażonych na największy hałas, w tym szczególnie - wyprowadzanie ruchu tranzytowego z miast. Diagnoza stanu istniejącego prowadzi także ku ważnemu zaleceniu dotyczącemu terenów niezagospodarowanych, na których należy wdrażać odpowiednie rozwiązania przeciwhałasowe na etapie planowania sposobów zagospodarowania.

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

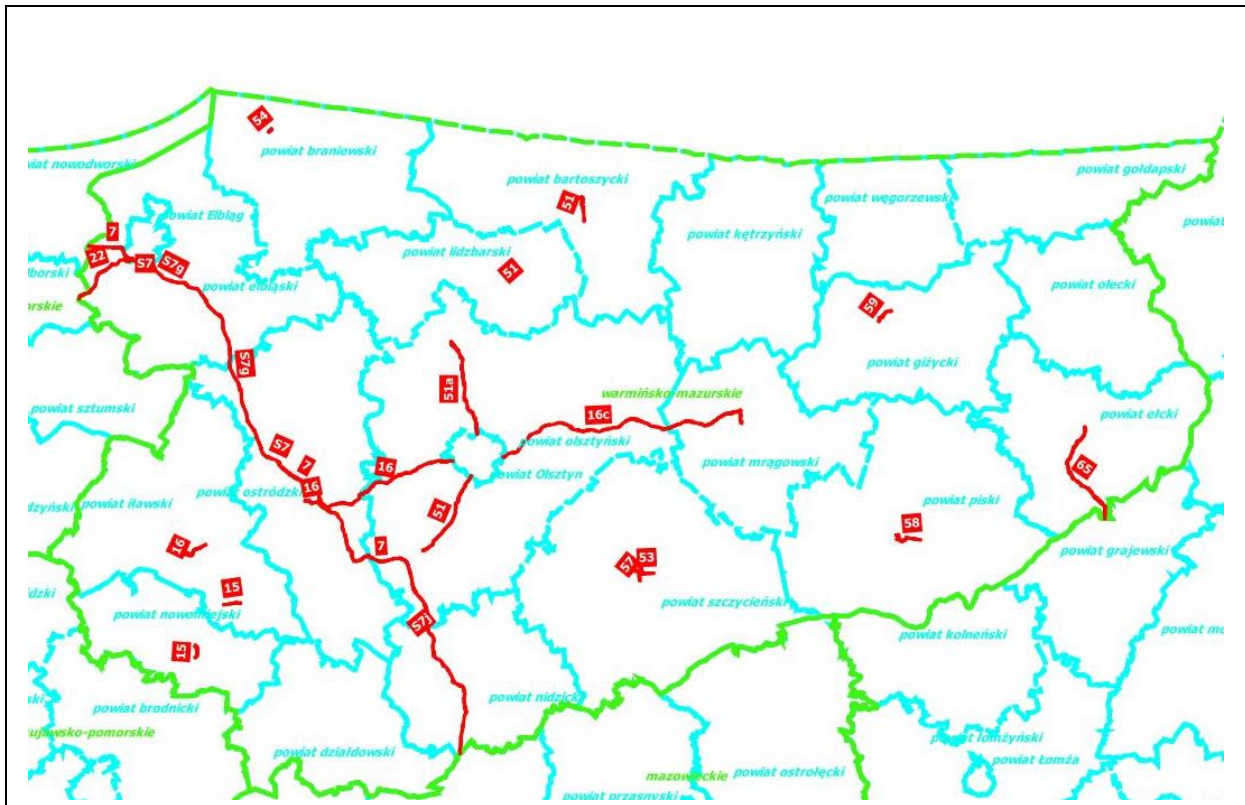
2.1 Lokalizacja i wielkość obszaru problemowego

Przedmiotem analiz w dokumencie podlegającym ocenie są wybrane odcinki dróg krajowych na terenie województwa warmińsko-mazurskiego. Województwo warmińsko-mazurskie zajmuje powierzchnię 24 173 km² (odpowiada to 7,7% powierzchni kraju) i jest zamieszkiwane przez około 1,4 mln mieszkańców (3,7% ludności kraju), przy gęstości zaludnienia ponad dwukrotnie niższej niż średnia krajowa⁴.

Obszar problemowy stanowią tereny położone w bezpośrednim sąsiedztwie dróg krajowych o natężeniu ruchu powyżej 3 mln pojazdów rocznie. Są to drogi krajowe oznaczone numerami: 7 (częściowo już w kategorii drogi ekspresowej S7), 15, 16, 22, 51, 53, 54, 57, 58, 59 i 65, przebiegające na terenie 14 z 19 powiatów ziemskich: elbląskiego, ostródzkiego, iławskiego, nowomiejskiego, braniewskiego, bartoszyckiego, lidzbarskiego, olsztyńskiego, nidzickiego, szczycieńskiego mrągowskiego, giżyckiego, piskiego i etckiego. Na poniższej mapie poglądowej przedstawiono rozmieszczenie problemowych odcinków dróg krajowych na terenie województwa. Wynika z niej, że problem hałasu drogowego dotyczy w szczególności głównych szlaków komunikacyjnych na terenie województwa, a więc dróg łączących północ Polski z Warszawą: DK7 w przebiegu Elbląg - Ostróda - Nidzica oraz łączących główne ośrodki miejskie województwa w przebiegu wschód - zachód: DK16 w przebiegu Mrągowo - Olszyn - Ostróda. Zauważalne jest również duże natężenie ruchu w okolicach Olsztyna; jako problemowe wskazane zostały odcinki DK51 na północ

⁴ <https://stat.gov.pl/obszary-tematyczne/ludnosc/ludnosc/powierzchnia-i-ludnosc-w-przekroju-terytorialnym-w-2018-roku,7,15.html>. Dostęp 15.07.2019.

i na południe od stolicy Warmii i Mazur. Poza wymienionymi, długością zaznacza się w *Aktualizacji programu* odcinek drogi nr 65 z Ełku w kierunku Grajewa.



Ryc. 1. Lokalizacja odcinków dróg krajowych uwzględnionych w *Aktualizacji programu*⁵.

Szczegółowe zestawienie odcinków dróg krajowych objętych *Aktualizacją programu* przedstawia poniższa tabela, uwzględniona w materiale źródłowym.

Tabela 4. Odcinki dróg krajowych objętych zakresem *Aktualizacji programu*

Droga krajowa	Kilometraż od km - do km		Opis odcinka	Długość odcinka [km]
7	68+346	73+260	WĘZEŁ NOWY DWÓR GD.-ELBLĄG/UL.NOWODWORSKA/	4,914
7	73+260	74+692	WĘZEŁ NOWY DWÓR GD.-ELBLĄG/UL.NOWODWORSKA/	1,432
7	74+692	75+423	ELBLĄG/UL. NOWODWORSKA/-WĘZEŁ ELBLĄG PŁD	0,731
7	75+423	78+411	ELBLĄG/UL. NOWODWORSKA/-WĘZEŁ ELBLĄG PŁD	2,988
7	137+933	141+987	WĘZEŁ MAŁDYTY-OSTRÓDA	4,054
7	141+987	145+048	WĘZEŁ MAŁDYTY-OSTRÓDA	3,061
7	145+048	149+775	OSTRÓDA/OBWODNICA/	4,727
7	149+775	152+364	OSTRÓDA/OBWODNICA/	2,589
7	152+364	154+946	OSTRÓDA-RYCHNOWO	2,582
7	154+946	159+972	OSTRÓDA-RYCHNOWO	5,026
7	159+972	165+710	OSTRÓDA-RYCHNOWO	5,738

⁵ W: Mapy akustyczne dla dróg krajowych w woj. warmińsko-mazurskim (...).

Droga krajowa	Kilometraż od km - do km		Opis odcinka	Długość odcinka [km]
7	165+710	169+162	RYCHNOWO-WĘZEŁ OLSZTYNEK ZACHÓD	3,452
7	169+162	171+806	RYCHNOWO-WĘZEŁ OLSZTYNEK ZACHÓD	2,644
7	171+806	175+240	RYCHNOWO-WĘZEŁ OLSZTYNEK ZACHÓD	3,434
7	175+240	175+778	RYCHNOWO-WĘZEŁ OLSZTYNEK ZACHÓD	0,538
7	203+322	204+579	WĘZEŁ GRUNWALD-NIDZICA	1,257
7	204+579	207+189	NIDZICA-MŁAWA	2,61
7	207+189	209+576	NIDZICA-MŁAWA	2,387
7	209+576	213+996	NIDZICA-MŁAWA	4,42
7	213+996	218+012	NIDZICA-MŁAWA	4,016
7	218+012	223+818	NIDZICA-MŁAWA	5,806
7j	0+000	0+389	RYCHNOWO-WĘZEŁ OLSZTYNEK ZACHÓD	0,389
7j	0+389	0+787	RYCHNOWO-WĘZEŁ OLSZTYNEK ZACHÓD	0,398
7j	25+719	26+095	WĘZEŁ GRUNWALD-NIDZICA	0,376
S7	78+411	82+578	WĘZEŁ ELBLĄG PŁD-WĘZEŁ ELBLĄG WSCHÓD	4,167
S7	134+991	135+371	WĘZEŁ MAŁDYTY-OSTRÓDA	0,38
S7	135+371	136+022	WĘZEŁ MAŁDYTY-OSTRÓDA	0,651
S7	136+022	137+933	WĘZEŁ MAŁDYTY-OSTRÓDA	1,911
S7g	0+000	0+435	WĘZEŁ ELBLĄG WSCHÓD-WĘZEŁ PASŁĘK PŁN	0,435
S7g	0+435	3+616	WĘZEŁ ELBLĄG WSCHÓD-WĘZEŁ PASŁĘK PŁN	3,181
S7g	3+616	6+147	WĘZEŁ ELBLĄG WSCHÓD-WĘZEŁ PASŁĘK PŁN	2,531
S7g	6+147	9+255	WĘZEŁ ELBLĄG WSCHÓD-WĘZEŁ PASŁĘK PŁN	3,108
S7g	9+255	13+272	WĘZEŁ ELBLĄG WSCHÓD-WĘZEŁ PASŁĘK PŁN	4,017
S7g	13+272	14+974	WĘZEŁ PASŁĘK PŁN-WĘZEŁ MAŁDYTY	1,702
S7g	14+974	18+884	WĘZEŁ PASŁĘK PŁN-WĘZEŁ MAŁDYTY	3,91
S7g	18+884	21+835	WĘZEŁ PASŁĘK PŁN-WĘZEŁ MAŁDYTY	2,951
S7g	21+835	24+610	WĘZEŁ PASŁĘK PŁN-WĘZEŁ MAŁDYTY	2,775
S7g	24+610	27+622	WĘZEŁ PASŁĘK PŁN-WĘZEŁ MAŁDYTY	3,012
S7g	27+622	30+075	WĘZEŁ PASŁĘK PŁN-WĘZEŁ MAŁDYTY	2,453
S7g	30+075	35+332	WĘZEŁ PASŁĘK PŁN-WĘZEŁ MAŁDYTY	5,257
S7g	35+332	38+795	WĘZEŁ MAŁDYTY-OSTRÓDA	3,463
S7g	38+795	42+231	WĘZEŁ MAŁDYTY-OSTRÓDA	3,436
S7g	42+231	44+462	WĘZEŁ MAŁDYTY-OSTRÓDA	2,231
S7g	44+462	48+359	WĘZEŁ MAŁDYTY-OSTRÓDA	3,897
S7g	48+359	50+726	WĘZEŁ MAŁDYTY-OSTRÓDA	2,367
S7j	0+787	1+734	RYCHNOWO-WĘZEŁ OLSZTYNEK ZACHÓD	0,947
S7j	1+734	3+694	WĘZEŁ OLSZTYNEK ZACHÓD-WĘZEŁ GRUNWALD	1,96
S7j	3+694	7+558	WĘZEŁ OLSZTYNEK ZACHÓD-WĘZEŁ GRUNWALD	3,864
S7j	7+558	11+960	WĘZEŁ GRUNWALD-NIDZICA	4,402
S7j	11+960	14+575	WĘZEŁ GRUNWALD-NIDZICA	2,615
S7j	14+575	17+554	WĘZEŁ GRUNWALD-NIDZICA	2,979

Droga krajowa	Kilometraż od km - do km		Opis odcinka	Długość odcinka [km]
S7j	17+554	22+352	WĘŻEL GRUNWALD-NIDZICA	4,798
S7j	22+352	25+719	WĘŻEL GRUNWALD-NIDZICA	3,367
15	321+673	323+783	NOWE MIASTO LUB./PRZEJŚCIE/	2,11
15	323+783	324+462	NOWE MIASTO LUB./PRZEJŚCIE/	0,679
15	335+496	338+936	SAMPŁAWA-LUBAWA	3,44
16	67+621	69+875	IŁAWA/PRZEJŚCIE/	2,254
16	69+875	74+249	IŁAWA/PRZEJŚCIE/	4,374
16	100+257	105+337	OSTRÓDA/PRZEJŚCIE/	5,08
16	105+337	110+889	OSTRÓDA-GIETRZWAŁD	5,552
16	110+889	114+208	OSTRÓDA-GIETRZWAŁD	3,319
16	114+208	115+180	OSTRÓDA-GIETRZWAŁD	0,972
16	115+180	120+866	OSTRÓDA-GIETRZWAŁD	5,686
16	120+866	124+339	OSTRÓDA-GIETRZWAŁD	3,473
16	124+339	127+327	GIETRZWAŁD-OLSZTYN	2,988
16	127+327	131+282	GIETRZWAŁD-OLSZTYN	3,955
16	131+282	134+486	GIETRZWAŁD-OLSZTYN	3,204
16	134+486	135+809	GIETRZWAŁD-OLSZTYN	1,323
16	188+990	192+218	WĘŻEL BISKUPIEC-MRĄGOWO	3,228
16	192+218	196+119	WĘŻEL BISKUPIEC-MRĄGOWO	3,901
16	196+119	199+112	WĘŻEL BISKUPIEC-MRĄGOWO	2,993
16	199+112	202+298	WĘŻEL BISKUPIEC-MRĄGOWO	3,186
16	202+298	204+022	MRĄGOWO/PRZEJŚCIE/	1,724
16	204+022	206+631	MRĄGOWO/PRZEJŚCIE/	2,609
16c	0+000	2+548	OLSZTYN-WĘŻEL BARCZEWO	2,548
16c	2+548	3+901	OLSZTYN-WĘŻEL BARCZEWO	1,353
16c	3+901	5+328	OLSZTYN-WĘŻEL BARCZEWO	1,427
16c	5+328	10+046	OLSZTYN-WĘŻEL BARCZEWO	4,718
16c	10+046	11+707	OLSZTYN-WĘŻEL BARCZEWO	1,661
16c	11+707	16+229	WĘŻEL BARCZEWO-WĘŻEL BISKUPIEC	4,522
16c	16+229	19+134	WĘŻEL BARCZEWO-WĘŻEL BISKUPIEC	2,905
16c	19+134	20+489	WĘŻEL BARCZEWO-WĘŻEL BISKUPIEC	1,355
16c	20+489	21+089	WĘŻEL BARCZEWO-WĘŻEL BISKUPIEC	0,6
16c	21+089	25+403	WĘŻEL BARCZEWO-WĘŻEL BISKUPIEC	4,314
16c	25+403	29+829	WĘŻEL BARCZEWO-WĘŻEL BISKUPIEC	4,426
16c	29+829	31+017	WĘŻEL BARCZEWO-WĘŻEL BISKUPIEC	1,188
16c	31+017	31+832	WĘŻEL BISKUPIEC-MRĄGOWO	0,815
16c	31+832	34+564	WĘŻEL BISKUPIEC-MRĄGOWO	2,732
16c	34+564	38+062	WĘŻEL BISKUPIEC-MRĄGOWO	3,498
16c	38+062	39+992	WĘŻEL BISKUPIEC-MRĄGOWO	1,93
22	372+234	372+857	STARE POLE/GR. WOJ./-WĘŻEL ELBLĄG PŁD	0,623

Droga krajowa	Kilometraż od km - do km		Opis odcinka	Długość odcinka [km]
22	372+857	376+811	STARE POLE/GR. WOJ./-WĘZEŁ ELBLĄG PŁD	3,954
22	376+811	382+805	STARE POLE/GR. WOJ./-WĘZEŁ ELBLĄG PŁD	5,994
22	382+805	386+874	STARE POLE/GR. WOJ./-WĘZEŁ ELBLĄG PŁD	4,069
51	15+881	16+249	BARTOSZYCE/PRZEJŚCIE/	0,368
51	16+249	17+140	BARTOSZYCE/PRZEJŚCIE/	0,891
51	17+140	20+880	BARTOSZYCE-SZWARUNKI	3,74
51	39+755	41+023	LIDZBARK WARM./PRZEJŚCIE/	1,268
51	61+964	62+283	DOBRE MIASTO/PRZEJŚCIE/	0,319
51	62+283	62+609	DOBRE MIASTO/PRZEJŚCIE/	0,326
51	62+609	62+956	DOBRE MIASTO/PRZEJŚCIE/	0,347
51	62+956	65+752	DOBRE MIASTO-OLSZTYN	2,796
51	65+752	67+881	DOBRE MIASTO-OLSZTYN	2,129
51	76+927	77+839	DOBRE MIASTO-OLSZTYN	0,912
51	77+839	81+687	DOBRE MIASTO-OLSZTYN	3,848
51	81+687	83+184	DOBRE MIASTO-OLSZTYN	1,497
51	91+928	93+141	OLSZTYN-STAWIGUDA	1,213
51	93+141	97+953	OLSZTYN-STAWIGUDA	4,812
51	97+953	102+617	OLSZTYN-STAWIGUDA	4,664
51	102+617	105+445	STAWIGUDA-WĘZEŁ OLSZTYNEK WSCHÓD	2,828
51	105+445	108+864	STAWIGUDA-WĘZEŁ OLSZTYNEK WSCHÓD	3,419
51	108+864	110+104	STAWIGUDA-WĘZEŁ OLSZTYNEK WSCHÓD	1,24
51a	0+000	1+414	DOBRE MIASTO-OLSZTYN	1,414
51a	1+414	2+036	DOBRE MIASTO-OLSZTYN	0,622
51a	2+036	2+868	DOBRE MIASTO-OLSZTYN	0,832
51a	2+868	5+667	DOBRE MIASTO-OLSZTYN	2,799
51a	5+667	6+480	DOBRE MIASTO-OLSZTYN	0,813
51a	6+480	7+237	DOBRE MIASTO-OLSZTYN	0,757
51a	7+237	8+900	DOBRE MIASTO-OLSZTYN	1,663
51b	0+000	0+117	STAWIGUDA-WĘZEŁ OLSZTYNEK WSCHÓD	0,117
53	43+164	45+408	SZCZYTNO/PRZEJŚCIE/	2,244
53	45+408	45+738	SZCZYTNO/PRZEJŚCIE/	0,33
54	10+585	11+380	BRANIEWO/PRZEJŚCIE/	0,795
57	81+904	82+952	SZCZYTNO/PRZEJŚCIE/	1,048
58	123+056	126+084	PISZ/PRZEJŚCIE/	3,028
58b	0+000	0+812	PISZ/PRZEJŚCIE/	0,812
58b	0+812	2+565	PISZ/PRZEJŚCIE/	1,753
58b	2+565	3+659	PISZ/PRZEJŚCIE/	1,094
59	0+000	3+746	GIŻYCKO/OBWODNICA/	3,746
65	71+106	71+222	EŁK-GRAJEWO	0,116
65	71+222	74+620	EŁK-GRAJEWO	3,398

Droga krajowa	Kilometraż od km - do km		Opis odcinka	Długość odcinka [km]
65	74+620	77+517	EŁK-GRAJEWO	2,897
65	77+517	81+773	EŁK-GRAJEWO	4,256
65	81+773	84+149	EŁK-GRAJEWO	2,376
65	84+149	87+646	EŁK-GRAJEWO	3,497
65	87+646	89+792	EŁK-GRAJEWO	2,146
65a	0+000	3+640	EŁK/PRZEJŚCIE/	3,64
65a	3+640	5+134	EŁK/PRZEJŚCIE/	1,494
S51b	0+117	1+090	STAWIGUDA-WĘZEŁ OLSZTYNEK WSCHÓD	0,973
53	45+738	48+300	SZCZYTNO/PRZEJŚCIE/	2,562
57	82+952	84+900	SZCZYTNO/PRZEJŚCIE/	1,948

Zgodnie z opisem zamieszczonym w *Mapach akustycznych* analizowane odcinki dróg krajowych przebiegają zarówno przez tereny miast jak i tereny wiejskie. W przypadku miast, w bezpośrednim otoczeniu rozpatrywanych dróg dominują tereny mieszkaniowe wielorodzinne oraz jednorodzinne z towarzyszącą zabudową usługową; w mniejszym stopniu tereny przemysłowe. Na terenach o charakterze wiejskim bezpośrednie sąsiedztwo analizowanych dróg stanowią tereny rolnicze, leśne oraz tereny mieszkaniowe, głównie z luźną zabudową zagrodową oraz jednorodziną.

Łączna długość uwzględnionych w analizie odcinków dróg wynosi 362,8 km. Przy założeniu, że oddziaływanie akustyczne dróg o wysokim obciążeniu ruchem zamyka się w odległości do 500 m od osi jezdni, można przyjąć w dużym przybliżeniu, że wielkość „obszaru problemowego” (bez uwzględniania ekranującego wpływu zabudowy, która ogranicza rzeczywisty zasięg uciążliwości akustycznej dróg) to około 360 km².

Na podstawie przeprowadzonych analiz akustycznych z zakresu *Aktualizacji programu* wyłączono następujące odcinki dróg⁶:

Tabela 5. Odcinki dróg krajowych, dla których nie wskazano konieczności podejmowania działań przeciwhałasowych - poza zakresem dalszych analiz

Nr DK	Nazwa odcinka	Km początku odcinka	Km końca odcinka
7	WĘZEŁ NOWY DWÓR GD.-ELBLĄG/UL.NOWODWORSKA/	68+346	73+260
7	WĘZEŁ NOWY DWÓR GD.-ELBLĄG/UL.NOWODWORSKA/	73+260	74+692
7	ELBLĄG/UL. NOWODWORSKA/-WĘZEŁ ELBLĄG PŁD	74+692	75+423
7	ELBLĄG/UL. NOWODWORSKA/-WĘZEŁ ELBLĄG PŁD	75+423	78+411
7	WĘZEŁ MAŁDYTY-OSTRÓDA	137+933	141+987
7	WĘZEŁ MAŁDYTY-OSTRÓDA	141+987	145+048
7	OSTRÓDA/OBWODNICA/	145+048	149+775

⁶ Por. z Tabelą 4 *Prognozy*. Opracowano na podstawie Tabeli 2 w *Aktualizacji programu*.

Nr DK	Nazwa odcinka	Km początku odcinka	Km końca odcinka
7	OSTRÓDA/OBWODNICA/	149+775	152+364
7	OSTRÓDA-RYCHNOWO	152+364	154+946
7	OSTRÓDA-RYCHNOWO	154+946	159+972
7	OSTRÓDA-RYCHNOWO	159+972	165+710
7	RYCHNOWO-WĘZEŁ OLSZTYNEK ZACHÓD	165+710	169+162
7	RYCHNOWO-WĘZEŁ OLSZTYNEK ZACHÓD	169+162	171+806
7	RYCHNOWO-WĘZEŁ OLSZTYNEK ZACHÓD	171+806	175+240
7	RYCHNOWO-WĘZEŁ OLSZTYNEK ZACHÓD	175+240	175+778
7	WĘZEŁ GRUNWALD-NIDZICA	203+322	204+579
7	NIDZICA-MŁAWA	204+579	207+189
7	NIDZICA-MŁAWA	207+189	209+576
7	NIDZICA-MŁAWA	209+576	213+996
7	NIDZICA-MŁAWA	213+996	218+012
7	NIDZICA-MŁAWA	218+012	223+818
7j	RYCHNOWO-WĘZEŁ OLSZTYNEK ZACHÓD	0+000	0+389
7j	RYCHNOWO-WĘZEŁ OLSZTYNEK ZACHÓD	0+389	0+787
7j	WĘZEŁ GRUNWALD-NIDZICA	25+719	26+095
S7	WĘZEŁ ELBLĄG PŁD-WĘZEŁ ELBLĄG WSCHÓD	78+411	82+578
S7	WĘZEŁ MAŁDYTY-OSTRÓDA	134+991	135+371
S7	WĘZEŁ MAŁDYTY-OSTRÓDA	135+371	136+022
S7g	WĘZEŁ ELBLĄG WSCHÓD-WĘZEŁ PASŁĘK PŁN	3+616	6+147
S7g	WĘZEŁ ELBLĄG WSCHÓD-WĘZEŁ PASŁĘK PŁN	6+147	9+255
S7g	WĘZEŁ PASŁĘK PŁN-WĘZEŁ MAŁDYTY	13+272	14+974
S7g	WĘZEŁ PASŁĘK PŁN-WĘZEŁ MAŁDYTY	14+974	18+884
S7g	WĘZEŁ PASŁĘK PŁN-WĘZEŁ MAŁDYTY	18+884	21+835
S7g	WĘZEŁ PASŁĘK PŁN-WĘZEŁ MAŁDYTY	21+835	24+610

2.2 Istniejący stan środowiska

Zgodnie z definicją zawartą w ustawie *Prawo ochrony środowiska*, środowisko to zespół elementów przyrodniczych, w tym przekształconych przez człowieka, do których zalicza się: powierzchnię ziemi, kopaliny, wody, powietrze, krajobraz, klimat oraz pozostałe elementy bioróżnorodności przyrodniczej. Definicja ta wskazuje, że hałas jest więc „szczególnym” czynnikiem zakłócającym, który nie wywołuje żadnych bezpośrednich skutków w tak definiowanym środowisku. Nie powoduje bowiem zmian ukształtowania powierzchni

ziemi, nie wpływa bezpośrednio na możliwość pozyskiwania kopalin, nie jest czynnikiem powodującym bezpośrednio szkodliwe zmiany w środowisku wodnym czy powietrzu atmosferycznym; jego występowanie w otoczeniu nie oddziałuje wprost na krajobraz ani na klimat rozumiany jako ogół zjawisk pogodowych. Jedynym ze wskazanych w przywołanej definicji elementów, który w określonych uwarunkowaniach może podlegać bezpośrednio negatywnemu oddziaływaniu wynikającemu z emisji hałasu drogowego są zwierzęta – organizmy żywe stanowiące składową bioróżnorodności (co ciekawe, aspekt ten sygnalizowany jest również w Polityce Ekologicznej Państwa). To jednak nie zwierzęta są powodem, dla którego wprowadza się prawną ochronę akustyczną terenów. Hałas podlega kontroli i ograniczaniu w związku z dyskomfortem jaki powoduje u człowieka lub zagrożeniem jego zdrowia. Powyższe wskazuje więc, że w przypadku dokumentu, jakim jest program ochrony środowiska przed hałasem, charakterystyka stanu istniejącego elementów środowiska jest bezzasadna.

Ponieważ projekt programu ochrony środowiska przed hałasem opracowuje się w celu rozwiązania określonego problemu środowiskowego, jakim jest zły stan klimatu akustycznego, co wpływa przede wszystkim na zdrowie i komfort życia ludzi zamieszkujących obszary na których stwierdza się przekroczenia norm hałasowych, istniejący stan środowiska scharakteryzowano za pomocą opisu stanu klimatu akustycznego na terenie województwa oraz wokół problemowych odcinków dróg. W uzupełnieniu zawarto pewne informacje obejmujące te elementy środowiska, które podlegają oddziaływaniom wynikającym z użytkowania dróg lub wprowadzanych na nich zmian. Drogowe działania antyhałasowe mogą mieć na nie pewien wpływ o charakterze wtórnym. W opisie uwzględniono więc opis stanu powietrza atmosferycznego, które podlega bezpośrednio oddziaływaniu pojazdów drogowych wskutek emisji spalin i pyłów, oraz krótką charakterystykę jakości wód na terenie województwa.

2.2.1. Stan klimatu akustycznego w województwie warmińsko-mazurskim

Ogólną charakterystykę stanu klimatu akustycznego na terenie województwa warmińsko-mazurskiego przedstawia Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Olsztynie w *Raporcie o stanie środowiska województwa warmińsko-mazurskiego* (dalej: Raport WIOŚ).

Od lat w Raportach WIOŚ wykazuje się, że w województwie warmińsko-mazurskim klimat akustyczny kształtowany jest w głównej mierze przez hałas komunikacyjny. Struktura i natężenie ruchu na drogach determinowane są przez położenie geograficzne i walory turystyczne regionu. Północna granica województwa stanowi jednocześnie granicę państwa z Obwodem Kaliningradzkim. Znajdują się tu cztery drogowe przejścia graniczne: Bezledy, Gołdap, Gronowo i Grzechotki. Na obszarze województwa krzyżują się międzynarodowe arterie komunikacyjne. Droga krajowa nr 7 (na przebudowanych odcinkach w standardzie drogi ekspresowej S7) jest częścią europejskiej trasy E77 (z Rosji kontynentalnej przez Estonię, Łotwę, Litwę, Polskę, Słowację na Węgry). Z kolei trasa E28 (łącząca Berlin poprzez Polskę, Rosję i Litwę z Mińskiem na Białorusi) biegnie w śladzie drogi ekspresowej S22 -

Elbląg do Grzechotek. Drogi krajowe o numerach 51, 63 i 65 łączą północne granice z pozostałymi częściami kraju. DK16 zapewnia dojazd do wschodniej granicy w Ogrodnikach, łącząc Iławę, Ostródę, Olsztyn, Mrągowo i Ełk. Największe natężenie ruchu samochodowego notowane jest na drogach krajowych biegnących w kierunku Trójmiasta, przejść granicznych oraz w kierunku wschodniej granicy państwa. Największą uciążliwość akustyczną powoduje tranzyt ciężarowy na trasach w obrębie miast i w pobliżu zabudowań mieszkalnych. Niewielki odsetek miast na szlakach tranzytowych posiada rozwiązania wyprowadzające tranzyt samochodowy poza obszary zabudowane [4, 5].

Według danych statystycznych cytowanych w Raporcie WIOŚ za 2017 rok drogi utwardzone w województwie mają długość 13 340 km, z czego 10% to drogi krajowe. Województwo warmińsko-mazurskie charakteryzuje się najslabiej rozwiniętą siecią dróg publicznych w Polsce: na 100 km² przypada 55,3 km dróg, wobec średniej krajowej sięgającej 94 km.

Z badań monitoringowych prowadzonych przez WIOŚ Olsztyn na terenie miast nie wynika jednak, by sytuacja akustyczna była bardzo zła. Dla przykładu, Raport WIOŚ za 2016 rok prezentuje wyniki pomiarów monitoringowych hałasu drogowego prowadzonych w Rynie, Mrągowie i Suszu w 15 punktach kontrolnych. W wyniku pomiarów nie stwierdzono przekroczeń dopuszczalnego poziomu długoterminowego w Rynie i Suszu. Niewielkie przekroczenia (0,1-0,2 dB) stwierdzono w Mrągowie przy jednej z badanych ulic. Nieznaczne przekroczenia były podstawą do zawnioskowania o ograniczenie prędkości ruchu na newralgicznych odcinkach dróg. W Raporcie WIOŚ za 2017 rok opublikowano wyniki pomiarów przeprowadzonych w Gołdapi (jest tu obwodnica), Pieniężnie (skrzyżowanie dróg wojewódzkich 507, 510 i 512) i Jedwabnie (DK58 krzyżuje się tu z drogami 504 i 508). Badania wykazały brak przekroczeń dopuszczalnego poziomu długoterminowego całodobowego oraz w porze nocnej. Najwyższe wartości wskaźników długoterminowych uzyskano w Jedwabnie, najmniejszej spośród analizowanych miejscowości, ale jedynej, w której generowany jest ruch na drodze krajowej. W 2017 roku WIOŚ Olsztyn sporządził również lokalną mapę akustyczną miasta Mrągowo, przez które przebiegają drogi krajowe 16 i 59 oraz wojewódzkie 591 i 600. Mrągowo korzysta z zachodniej obwodnicy miasta w ciągu DK59, włączając się do DK16. Mapa akustyczna wykazała, że 7,7% populacji miasta było narażone na ponadnormatywny hałas powodujący uciążliwość a niecałe 0,5% było w związku z hałasem narażone na wystąpienie chorób sercowo-naczyniowych. Zasięg poważnej uciążliwości zamykał się na obszarze 0,43 km². Również w nocy stwierdzono przekroczenia hałasu, powodujące zakłócenia komfortu snu u 3% mieszkańców.

W podsumowaniu swoich ustaleń WIOŚ Olsztyn zaleca na obszarach stwierdzanych przekroczeń stosowanie ograniczenia prędkości ruchu pojazdów (zwłaszcza nocą) oraz stosowanie środków poprawiających izolacyjność akustyczną pomieszczeń mieszkalnych.

2.2.2. Stan klimatu akustycznego wokół dróg krajowych uwzględnionych w Mapach akustycznych

Autorzy zaktualizowanych *Map akustycznych*, stanowiących punkt wyjścia do opracowania *Aktualizacji programu*, uwzględnili w części analitycznej swojego opracowania ocenę zmian natężenia ruchu drogowego zawartą w materiale pt. „Synteza wyników GPR 2015 na zamiejskiej sieci dróg krajowych” (dalej: *Synteza GPR 2015*) [6]. Opracowanie to przedstawia wyniki pomiarów przeprowadzonych w 2015 r. na drogach krajowych zarządzanych przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad o łącznej długości 18 022km. W porównaniu z badaniami z 2010 r. sieć drogowa objęta pomiarami była dłuższa o niemal 800 km (w wyniku oddania do eksploatacji nowych odcinków autostrad, dróg ekspresowych i obwodnic). Średni dobowy ruch roczny pojazdów silnikowych w 2015 r. wyniósł 11 178 poj./dobę, przy czym na drogach międzynarodowych wskaźnik ten kształtował się na poziomie 20 067 poj./dobę, zaś na pozostałych drogach krajowych na poziomie 7 614 poj./dobę. Odnotowano znaczne różnice w obciążeniu sieci dróg krajowych w poszczególnych województwach. Województwo warmińsko-mazurskie charakteryzuje się najmniejszym obciążeniem ruchem drogowym, wynoszącym 6 133 poj./dobę. Potwierdzają to dane GUS, zgodnie z którymi warmińsko-mazurskie (obok podlaskiego) charakteryzuje się najmniejszą w kraju liczbą zarejestrowanych na 1 000 osób pojazdów: osobowych - 524 i ciężarowych - 71, w porównaniu do średniej krajowej na poziomie (odpowiednio) 586 i 85 [7].

Według *Syntezy GPR 2015* w latach 2010-15 na sieci dróg krajowych objętych pomiarami odnotowano wzrost ruchu średnio o 14%, ale była to dynamika znacznie mniejsza niż w poprzednim okresie pięcioletnim, w którym zarejestrowano wzrost ruchu aż o 22%. Na potrzeby przeprowadzonych analiz porównawczych z sieci dróg krajowych w 2015 r. wyłączono niektóre odcinki autostrad i dróg ekspresowych wybudowane w ciągu ostatnich pięciu lat, które nie miały swych odpowiedników w sieci dróg krajowych w 2010 r. W przypadku województwa warmińsko-mazurskiego w okresie 2010-15 wskaźnik wzrostu ruchu wyniósł 1,08 i był niższy od wskaźnika 2005-10, który wynosił 1,16. Największy wzrost ruchu zanotowano w odniesieniu do samochodów ciężarowych z przyczepami i samochodów osobowych, tj. o 18% i 17%. Warto odnotowania jest to, że drogi klasy A i S stanowiące tylko 15% dróg krajowych, przenosiły 40% „pracy przewozowej” na drogach krajowych.

Pomimo sygnalizowanego w *Syntezie GPR 2015* spadku dynamiki wzrostu ruchu na drogach krajowych, należy odnotować utrzymującą się tendencję wzrostową dotyczącą liczby rejestrowanych w Polsce pojazdów samochodowych. GUS informuje, że w 2015 r. zarejestrowanych było w Polsce 27,4 mln pojazdów, w 2016 r. - 28,6 mln pojazdów, a w 2017 r. już 29,6 mln [8].

W *Mapach akustycznych* ocenę zmian stanu klimatu akustycznego przeprowadzono w odniesieniu do zarejestrowanych w ostatnim pięcioleciu zmian natężenia ruchu na poszczególnych odcinkach dróg krajowych objętych zakresem niniejszego opracowania. W wyniku tej oceny ustalono, że na analizowanych odcinkach zmiana poziomu hałasu ΔL

(jest to iloraz wartości natężenia ruchu wg pomiarów z 2015 roku i z 2010 roku) w okresie 2010-2015 zawierała się w przedziale od -2,6 dB do 2,9 dB. Zależność ta wykazała, że wzrost poziomu hałasu o 3 dB odpowiadał dwukrotnemu wzrostowi natężenia ruchu.

Wynikiem analiz przeprowadzonych w celu zaktualizowania *Map akustycznych* jest wykaz odcinków dróg krajowych, na których stwierdzono naruszenia dopuszczalnych poziomów hałasu.

Tabela 6. Zakres naruszenia dopuszczalnych poziomów hałasu na analizowanych drogach krajowych

Lp.	Numer DK	Nazwa odcinka	Kilometraż początku odcinka	Kilometraż końca odcinka	Wielkość przekroczenia wskaźnika hałasu		Zakres wartości wskaźnika M	
					L _{DWN}	L _N	L _{DWN}	L _N
1	7	WĘŻEŁ NOWY DWÓR GD.- ELBLĄG/UL.NOWODWORSKA/	68+346	73+260	0-10	0-5*	0-2	0-2
2	7	WĘŻEŁ NOWY DWÓR GD.- ELBLĄG/UL.NOWODWORSKA/	73+260	74+692	0-5	0-5*	0-2	0-2
3	7	ELBLĄG/UL. NOWODWORSKA/- WĘŻEŁ ELBLĄG PŁD	74+692	75+423	-	-	-	-
4	7	ELBLĄG/UL. NOWODWORSKA/- WĘŻEŁ ELBLĄG PŁD	75+423	78+411	-	-	-	-
5	7	WĘŻEŁ MAŁDYTY-OSTRÓDA	137+933	141+987	0-15	0-15	-	-
6	7	WĘŻEŁ MAŁDYTY-OSTRÓDA	141+987	145+048	0-15	0-15	-	-
7	7	OSTRÓDA/OBWODNICA/	145+048	149+775	0-10	0-10	0-25	0-25
8	7	OSTRÓDA/OBWODNICA/	149+775	152+364	-	-	-	-
9	7	OSTRÓDA-RYCHNOWO	152+364	154+946	0-15	0-15	0-10	0-10
10	7	OSTRÓDA-RYCHNOWO	154+946	159+972	0-10	0-10	0-2	0-2
11	7	OSTRÓDA-RYCHNOWO	159+972	165+710	0-15	0-15	0-25	0-25
12	7	RYCHNOWO-WĘŻEŁ OLSZTYNEK ZACHÓD	165+710	169+162	-	-	-	-
13	7	RYCHNOWO-WĘŻEŁ OLSZTYNEK ZACHÓD	169+162	171+806	-	-	-	-
14	7	RYCHNOWO-WĘŻEŁ OLSZTYNEK ZACHÓD	171+806	175+240	-	-	-	-
15	7	RYCHNOWO-WĘŻEŁ OLSZTYNEK ZACHÓD	175+240	175+778	-	-	-	-
16	7	WĘŻEŁ GRUNWALD-NIDZICA	203+322	204+579	-	-	-	-
17	7	NIDZICA-MŁAWA	204+579	207+189	0-10	0-15	0-2	0-2
18	7	NIDZICA-MŁAWA	207+189	209+576	0-10	0-10	-	-
19	7	NIDZICA-MŁAWA	209+576	213+996	0-10	0-15	0-10	0-10
20	7	NIDZICA-MŁAWA	213+996	218+012	0-5	0-5	-	-
21	7	NIDZICA-MŁAWA	218+012	223+818	-	-	-	-
22	7j	RYCHNOWO-WĘŻEŁ OLSZTYNEK ZACHÓD	0+000	0+389	-	-	-	-

Lp.	Numer DK	Nazwa odcinka	Kilometraż początku odcinka	Kilometraż końca odcinka	Wielkość przekroczenia wskaźnika hałasu		Zakres wartości wskaźnika M	
					L _{DOWN}	L _N	L _{DOWN}	L _N
23	7j	RYCHNOWO-WĘZEL OLSZTYNEK ZACHÓD	0+389	0+787	-	-	-	-
24	7j	WĘZEL GRUNWALD-NIDZICA	25+719	26+095	-	-	-	-
25	S7	WĘZEL ELBLĄG PŁD-WĘZEL ELBLĄG WSCHÓD	78+411	82+578	-	-	-	-
26	S7	WĘZEL MAŁDYTY-OSTRÓDA	134+991	135+371	-	-	-	-
27	S7	WĘZEL MAŁDYTY-OSTRÓDA	135+371	136+022	-	-	-	-
28	S7	WĘZEL MAŁDYTY-OSTRÓDA	136+022	137+933	0-15	0-15	-	-
29	S7g	WĘZEL ELBLĄG WSCHÓD-WĘZEL PASŁĘK PŁN	0+000	0+435	-	-	-	-
30	S7g	WĘZEL ELBLĄG WSCHÓD-WĘZEL PASŁĘK PŁN	0+435	3+616	0-5	0-5	-	-
31	S7g	WĘZEL ELBLĄG WSCHÓD-WĘZEL PASŁĘK PŁN	3+616	6+147	-	-	-	-
32	S7g	WĘZEL ELBLĄG WSCHÓD-WĘZEL PASŁĘK PŁN	6+147	9+255	-	-	-	-
33	S7g	WĘZEL ELBLĄG WSCHÓD-WĘZEL PASŁĘK PŁN	9+255	13+272	0-15	0-15	-	-
34	S7g	WĘZEL PASŁĘK PŁN-WĘZEL MAŁDYTY	13+272	14+974	-	-	-	-
35	S7g	WĘZEL PASŁĘK PŁN-WĘZEL MAŁDYTY	14+974	18+884	-	-	-	-
36	S7g	WĘZEL PASŁĘK PŁN-WĘZEL MAŁDYTY	18+884	21+835	-	-	-	-
37	S7g	WĘZEL PASŁĘK PŁN-WĘZEL MAŁDYTY	21+835	24+610	-	-	-	-
38	S7g	WĘZEL PASŁĘK PŁN-WĘZEL MAŁDYTY	24+610	27+622	0-15	0-15	-	-
39	S7g	WĘZEL PASŁĘK PŁN-WĘZEL MAŁDYTY	27+622	30+075	0-10	0-10	-	-
40	S7g	WĘZEL PASŁĘK PŁN-WĘZEL MAŁDYTY	30+075	35+332	0-15	0-15	-	-
41	S7g	WĘZEL MAŁDYTY-OSTRÓDA	35+332	38+795	0-10	0-10	-	-
42	S7g	WĘZEL MAŁDYTY-OSTRÓDA	38+795	42+231	-	-	-	-
43	S7g	WĘZEL MAŁDYTY-OSTRÓDA	42+231	44+462	-	-	-	-
44	S7g	WĘZEL MAŁDYTY-OSTRÓDA	44+462	48+359	0-5	0-10	-	-
45	S7g	WĘZEL MAŁDYTY-OSTRÓDA	48+359	50+726	-	-	-	-
46	S7j	RYCHNOWO-WĘZEL OLSZTYNEK ZACHÓD	0+787	1+734	-	-	-	-
47	S7j	WĘZEL OLSZTYNEK ZACHÓD-WĘZEL GRUNWALD	1+734	3+694	0-10	0-10	-	-
48	S7j	WĘZEL OLSZTYNEK ZACHÓD-WĘZEL GRUNWALD	3+694	7+558	0-10**	0-10**	-	-
49	S7j	WĘZEL GRUNWALD-NIDZICA	7+558	11+960	0-15	0-15	-	-

Lp.	Numer DK	Nazwa odcinka	Kilometraż początku odcinka	Kilometraż końca odcinka	Wielkość przekroczenia wskaźnika hałasu		Zakres wartości wskaźnika M	
					L _{DWN}	L _N	L _{DWN}	L _N
50	S7j	WĘZEL GRUNWALD-NIDZICA	11+960	14+575	0-10**	0-10**	-	-
51	S7j	WĘZEL GRUNWALD-NIDZICA	17+554	22+352	-	-	-	-
52	S7j	WĘZEL GRUNWALD-NIDZICA	22+352	25+719	-	-	-	-
53	15	NOWE MIASTO LUB./PRZEJŚCIE/	321+673	323+783	0-10	0-10	0-10	0-10
54	15	NOWE MIASTO LUB./PRZEJŚCIE/	323+783	324+462	0-10*	0-10	0-25	0-10
55	15	SAMPŁAWA-LUBAWA	335+496	338+936	0-10	0-5*	0-5	0-2
56	16	IŁAWA/PRZEJŚCIE/	67+621	69+875	0-10	0-10	0-10	0-10
57	16	IŁAWA/PRZEJŚCIE/	69+875	74+249	0-10	0-10	0-10	0-5
58	16	OSTRÓDA/PRZEJŚCIE/	100+257	105+337	0-10	0-10	0-50	0-25
59	16	OSTRÓDA-GIETRZWAŁD	105+337	110+889	0-5*	0-5*	-	-
60	16	OSTRÓDA-GIETRZWAŁD	110+889	114+208	0-5	0-5	-	-
61	16	OSTRÓDA-GIETRZWAŁD	114+208	115+180	-	-	-	-
62	16	OSTRÓDA-GIETRZWAŁD	115+180	120+866	-	-	-	-
63	16	OSTRÓDA-GIETRZWAŁD	120+866	124+339	0-5*	0-5	-	-
64	16	GIETRZWAŁD-OLSZTYN	124+339	127+327	0-5	0-5	-	-
65	16	GIETRZWAŁD-OLSZTYN	127+327	131+282	-	-	-	-
66	16	GIETRZWAŁD-OLSZTYN	131+282	134+486	-	-	-	-
67	16	GIETRZWAŁD-OLSZTYN	134+486	135+809	-	-	-	-
68	16	WĘZEL BISKUPIEC-MRĄGOWO	188+990	192+218	0-10	0-5**	0-5	0-2
69	16	WĘZEL BISKUPIEC-MRĄGOWO	192+218	196+119	0-15	0-15	0-10	0-10
70	16	WĘZEL BISKUPIEC-MRĄGOWO	196+119	199+112	0-15	0-15	0-10	0-10
71	16	WĘZEL BISKUPIEC-MRĄGOWO	199+112	202+298	0-15	0-15	0-100	0-50
72	16	MRĄGOWO/PRZEJŚCIE/	202+298	204+022	0-15	0-10	0-5	0-2
73	16	MRĄGOWO/PRZEJŚCIE/	204+022	206+631	0-15*	0-10	0-5	0-2
74	16c	OLSZTYN-WĘZEL BARCZEWO	0+000	2+548	0-5	0-5	-	-
75	16c	OLSZTYN-WĘZEL BARCZEWO	2+548	3+901	-	-	-	-
76	16c	OLSZTYN-WĘZEL BARCZEWO	3+901	5+328	0-5	0-5	-	-
77	16c	OLSZTYN-WĘZEL BARCZEWO	5+328	10+046	0-5	0-5	-	-
78	16c	OLSZTYN-WĘZEL BARCZEWO	10+046	11+707	0-5 na gr.	0-5	0-25	0-10
79	16c	WĘZEL BARCZEWO-WĘZEL BISKUPIEC	11+707	16+229	0-5**/**	0-5	-	-
80	16c	WĘZEL BARCZEWO-WĘZEL BISKUPIEC	16+229	19+134	-	-	-	-
81	16c	WĘZEL BARCZEWO-WĘZEL BISKUPIEC	19+134	20+489	-	-	-	-

Lp.	Numer DK	Nazwa odcinka	Kilometraż początku odcinka	Kilometraż końca odcinka	Wielkość przekroczenia wskaźnika hałasu		Zakres wartości wskaźnika M	
					L _{DWN}	L _N	L _{DWN}	L _N
82	16c	WĘZEL BARCZEWO-WĘZEL BISKUPIEC	20+489	21+089	-	-	-	-
83	16c	WĘZEL BARCZEWO-WĘZEL BISKUPIEC	21+089	25+403	-	-	-	-
84	16c	WĘZEL BARCZEWO-WĘZEL BISKUPIEC	25+403	29+829	-	-	-	-
85	16c	WĘZEL BARCZEWO-WĘZEL BISKUPIEC	29+829	31+017	-	-	-	-
86	16c	WĘZEL BISKUPIEC-MRĄGOWO	31+017	31+832	-	-	-	-
87	16c	WĘZEL BISKUPIEC-MRĄGOWO	31+832	34+564	-	-	-	-
88	16c	WĘZEL BISKUPIEC-MRĄGOWO	34+564	38+062	-	-	-	-
89	16c	WĘZEL BISKUPIEC-MRĄGOWO	38+062	39+992	-	-	-	-
90	22	STARE POLE/GR. WOJ./-WĘZEL ELBLĄG PŁD	372+234	372+857	-	-	-	-
91	22	STARE POLE/GR. WOJ./-WĘZEL ELBLĄG PŁD	372+857	376+811	-	-	-	-
92	22	STARE POLE/GR. WOJ./-WĘZEL ELBLĄG PŁD	376+811	382+805	0-10	0-10	0-10	0-10
93	22	STARE POLE/GR. WOJ./-WĘZEL ELBLĄG PŁD	382+805	386+874	-	-	-	-
94	51	BARTOSZYCE/PRZEJŚCIE/	15+881	16+249	0-10	0-5*	0-25	0-10
95	51	BARTOSZYCE/PRZEJŚCIE/	16+249	17+140	0-10	0-5	0-50	0-10
96	51	BARTOSZYCE-SZWARUNKI	17+140	20+880	0-5	0-5	-	-
97	51	LIDZBARK WARM./PRZEJŚCIE/	39+755	41+023	-	-	-	-
98	51	DOBRE MIASTO/PRZEJŚCIE/	61+964	62+283	-	-	-	-
99	51	DOBRE MIASTO/PRZEJŚCIE/	62+283	62+609	-	-	-	-
100	51	DOBRE MIASTO/PRZEJŚCIE/	62+609	62+956	-	-	-	-
101	51	DOBRE MIASTO-OLSZTYN	62+956	65+752	-	-	-	-
102	51	DOBRE MIASTO-OLSZTYN	65+752	67+881	-	-	-	-
103	51	DOBRE MIASTO-OLSZTYN	76+927	77+839	-	-	-	-
104	51	DOBRE MIASTO-OLSZTYN	77+839	81+687	-	-	-	-
105	51	DOBRE MIASTO-OLSZTYN	81+687	83+184	-	-	-	-
106	51	OLSZTYN-STAWIGUDA	91+928	93+141	-	-	-	-
107	51	OLSZTYN-STAWIGUDA	93+141	97+953	-	-	-	-
108	51	OLSZTYN-STAWIGUDA	97+953	102+617	-	-	-	-
109	51	STAWIGUDA-WĘZEL OLSZTYNEK WSCHÓD	102+617	105+445	-	-	-	-
110	51	STAWIGUDA-WĘZEL OLSZTYNEK WSCHÓD	105+445	108+864	-	-	-	-

Lp.	Numer DK	Nazwa odcinka	Kilometraż początku odcinka	Kilometraż końca odcinka	Wielkość przekroczenia wskaźnika hałasu		Zakres wartości wskaźnika M	
					L _{DWN}	L _N	L _{DWN}	L _N
111	51	STAWIGUDA-WĘZEL OLSZTYNEK WSCHÓD	108+864	110+104	-	-	-	-
112	51a	DOBRE MIASTO-OLSZTYN	0+000	1+414	-	-	-	-
113	51a	DOBRE MIASTO-OLSZTYN	1+414	2+036	-	-	-	-
114	51a	DOBRE MIASTO-OLSZTYN	2+036	2+868	-	-	-	-
115	51a	DOBRE MIASTO-OLSZTYN	2+868	5+667	-	-	-	-
116	51a	DOBRE MIASTO-OLSZTYN	5+667	6+480	-	-	-	-
117	51a	DOBRE MIASTO-OLSZTYN	6+480	7+237	0-5	-	-	-
118	51a	DOBRE MIASTO-OLSZTYN	7+237	8+900	-	-	-	-
119	51b	STAWIGUDA-WĘZEL OLSZTYNEK WSCHÓD	0+000	0+117	-	-	-	-
120	53	SZCZYTNO/PRZEJŚCIE/	43+164	45+408	0-5*	0-5*	0-50	0-25
121	53	SZCZYTNO/PRZEJŚCIE/	45+408	45+738	0-5	0-5*	0-25	0-10
122	53	SZCZYTNO/PRZEJŚCIE/	45+738	48+300	0-10	0-5*	0-50	0-25
123	54	BRANIEWO/PRZEJŚCIE/	10+585	11+380	0-5**	0-5**	0-10	0-10
124	57	SZCZYTNO/PRZEJŚCIE/	81+904	82+952	0-5*	0-5	0-25	-
125	57	SZCZYTNO/PRZEJŚCIE/	82+952	84+900	0-5	0-5	0-50	0-25
126	58	PISZ/PRZEJŚCIE/	123+056	126+084	0-5	-	0-10	-
127	58b	PISZ/PRZEJŚCIE/	0+000	0+812	0-15	0-10	0-100	0-5
128	58b	PISZ/PRZEJŚCIE/	0+812	2+565	0-10	0-10	0-50	0-50
129	58b	PISZ/PRZEJŚCIE/	2+565	3+659	0-10	0-5	0-10	0-5
130	59	GIŻYCKO/OBWODNICA/	0+000	3+746	0-5	0-5	0-10	0-5
131	65	EŁK-GRAJEWO	71+106	71+222	-	-	-	-
132	65	EŁK-GRAJEWO	71+222	74+620	0-10	0-10	0-5	0-2
133	65	EŁK-GRAJEWO	74+620	77+517	0-10	0-10	0-50	0-10
134	65	EŁK-GRAJEWO	77+517	81+773	0-10	0-10	0-2	0-5
135	65	EŁK-GRAJEWO	81+773	84+149	-	-	-	-
136	65	EŁK-GRAJEWO	84+149	87+646	0-10	0-10	0-50	0-10
137	65	EŁK-GRAJEWO	87+646	89+792	-	-	-	-
138	65a	EŁK/PRZEJŚCIE/	0+000	3+640	0-15	0-10	0-50	0-50
139	65a	EŁK/PRZEJŚCIE/	3+640	5+134	0-15	0-10	0-50	0-25
140	S51b	STAWIGUDA-WĘZEL OLSZTYNEK WSCHÓD	0+117	1+090	-	-	-	-

* - nieznaczne przekroczenia powyżej wskazanego zakresu występują w pobliżu pasa drogowego

** - przekroczeniami objęte są od jednego do trzech budynków.

Analizując powyższą tabelę należy zwrócić uwagę na wskaźniki hałasu **L_{DWN}** i **L_N** oraz wskaźnik **M**. Pierwsze dwa, określone w art. 112a ustawy *Prawo ochrony środowiska*, to tzw. wskaźniki długookresowe, mające zastosowanie w długookresowej polityce ochrony

środowiska przed hałasem, w szczególności do sporządzania map akustycznych oraz programów ochrony środowiska przed hałasem:

- L_{DWN} – długookresowy średni poziom dźwięku A wyrażony w dB, 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,
- L_N – długookresowy średni poziom dźwięku A wyrażony w dB, wyznaczony w ciągu wszystkich okresów nocnych w ciągu roku; przedział godzinowy 22.00-6.00.

Dopuszczalne poziomy hałasu dla dróg, określone wskaźnikami L_{DWN} i L_N , w powiązaniu z przeznaczeniem terenów na które oddziałuje hałas drogowy, określone zostały w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku:

Tabela 7. Dopuszczalne poziomy hałasu w środowisku z dróg

Lp.	Przeznaczenie terenu	L_{DWN} [dB]	L_N [dB]
1	a) Obszary A ochrony uzdrowiskowej b) Tereny szpitali poza miastem	50	45
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
3	a) Tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej i zamieszkania zbiorowego b) Tereny zabudowy zagrodowej c) Tereny rekreacyjno – wypoczynkowe d) Tereny mieszkaniowo – usługowe	68	59
4	Tereny w strefie śródmiejskiej miast powyżej 100 tys. mieszkańców	70	65

Wskaźnik M jest wielkością bezwymiarową, wykazującą zależność między stwierdzonymi przekroczeniami poziomu hałasu a liczbą ludności przebywającej na obszarach, na których te przekroczenia występują. Wskaźnik M przyjmuje wartość zerową na obszarach, na których nie ma mieszkańców lub nie ma przekroczeń wartości dopuszczalnych. Na pozostałych obszarach przyjmuje skończone wartości liczbowe.

Jak wynika z danych zawartych w tabeli 6 największe przekroczenia hałasu, tj. w zakresie do 15 dB, dotyczą 20 analizowanych odcinków dróg:

1. węz. Małdyty - Ostróda (poz. 5, 6, 28 w tabeli 6)
2. Ostróda - Rychnowo (poz. 9, 11)
3. Nidzica - Mława (poz. 17, 19)
4. węz. Małdyty - Ostróda (poz. 28)
5. Elbląg Wsch. - węz. Pasłek Pn. (poz. 33)
6. węz. Pasłek Pn. - węz. Małdyty (poz. 38, 40)
7. węz. Grunwald - Nidzica (poz. 49)
8. węz. Biskupiec - Mrągowo (poz. 69, 70, 71)
9. Mrągowo /przejście/ (poz. 72, 73)
10. Pisz /przejście/ (poz. 127)
11. Ełk /przejście/ (poz. 138, 139).

Lista odcinków, których dotyczą przekroczenia wskaźników „M” w zakresie do 10 dB obejmuje 26 odcinków:

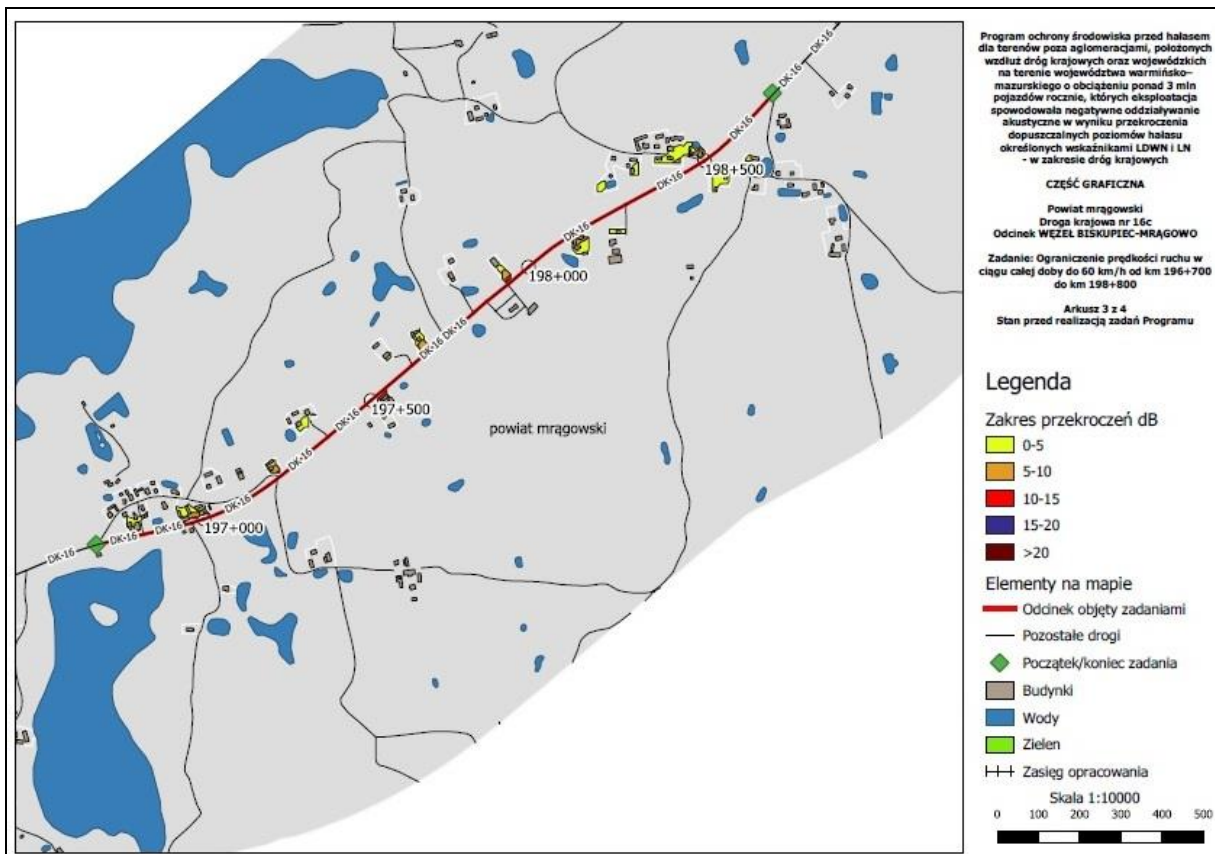
1. węz. Nowy Dwór Gd. - Elbląg (poz. 1 w tabeli 6)
2. Ostróda obwodn. (poz. 7)
3. Ostróda - Rychnowo (poz. 10)
4. Nidzica - Mława (poz. 18)
5. węz. Pasłek Pn. - węz. Małdyty (poz. 39)
6. węz. Małdyty - Ostróda (poz. 41)
7. węz. Olsztynek Zach. - węz. Grunwald (poz. 47, 48)
8. węz. Grunwald - Nidzica (poz. 50)
9. Nowe M. Lub. /przejście/ (poz. 53, 54)
10. Sampława - Lubawa (poz. 55)
11. Ława /przejście/ (poz. 56, 57)
12. Ostróda /przejście/ (poz. 58)
13. Mrągowo /przejście/ (poz. 72)
14. Stare Pole - węz. Elbląg Płd. (poz. 92)
15. Bartoszyce /przejście/ (poz. 94, 95)
16. Szczytno /przejście/ (poz. 122)
17. Pisz /przejście/ (poz. 128, 129)
18. Ełk - Grajewo (poz. 132, 133, 134, 136).

Powyższe wskazuje więc, że istotny problem dotyczy 46 spośród 140 analizowanych odcinków dróg krajowych (przekroczenia w zakresie do 5 dB często mieszczą się w zakresie błędu pomiarowego lub obliczeniowego). Na 71 odcinkach wykazanych w tabeli 6 nie stwierdzono przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu mierzonych wskaźnikami L_{DWN} i L_N .

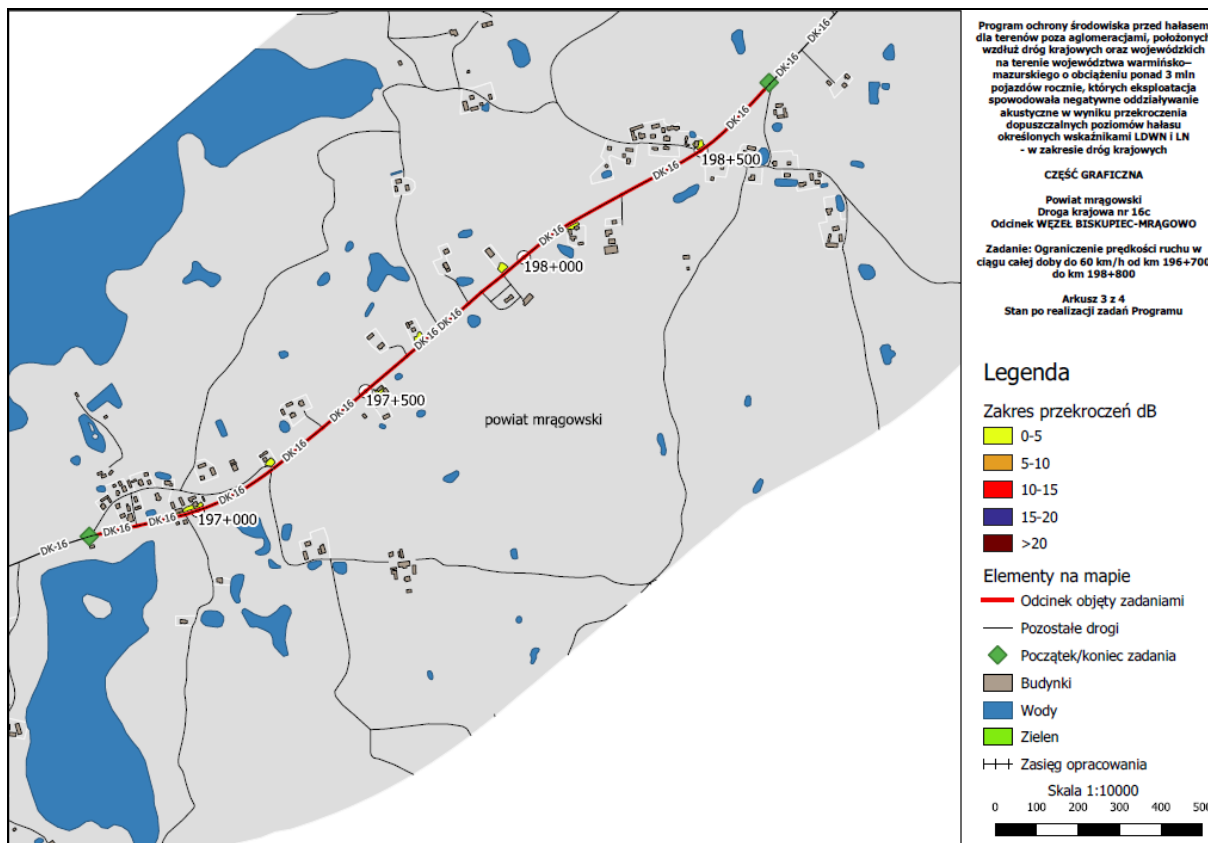
Dla zobrazowania specyfiki problemu emisji hałasu z dróg przedstawiono poniżej przykład dwóch map akustycznych obejmujących odcinki dróg, na których przekroczenia hałasu sięgają 15 dB, przy jednoczesnym wysokim wskaźniku M (sąsiedztwo zabudowy mieszkalnej).

Ilustracje te pokazują, że hałas drogowy jest najbardziej uciążliwy w sąsiedztwie zabudowy zlokalizowanej w pierwszej linii w stosunku do przebiegu pasa drogowego. Elewacje budynków sąsiadujących z drogą pełnią wówczas funkcję ekranów akustycznych. Ich bliskość w stosunku do drogi wyklucza najczęściej możliwość budowy „prawdziwych” ekranów akustycznych i powoduje konieczność poszukiwania innych rozwiązań ograniczających nadmierną emisję hałasu z dróg.

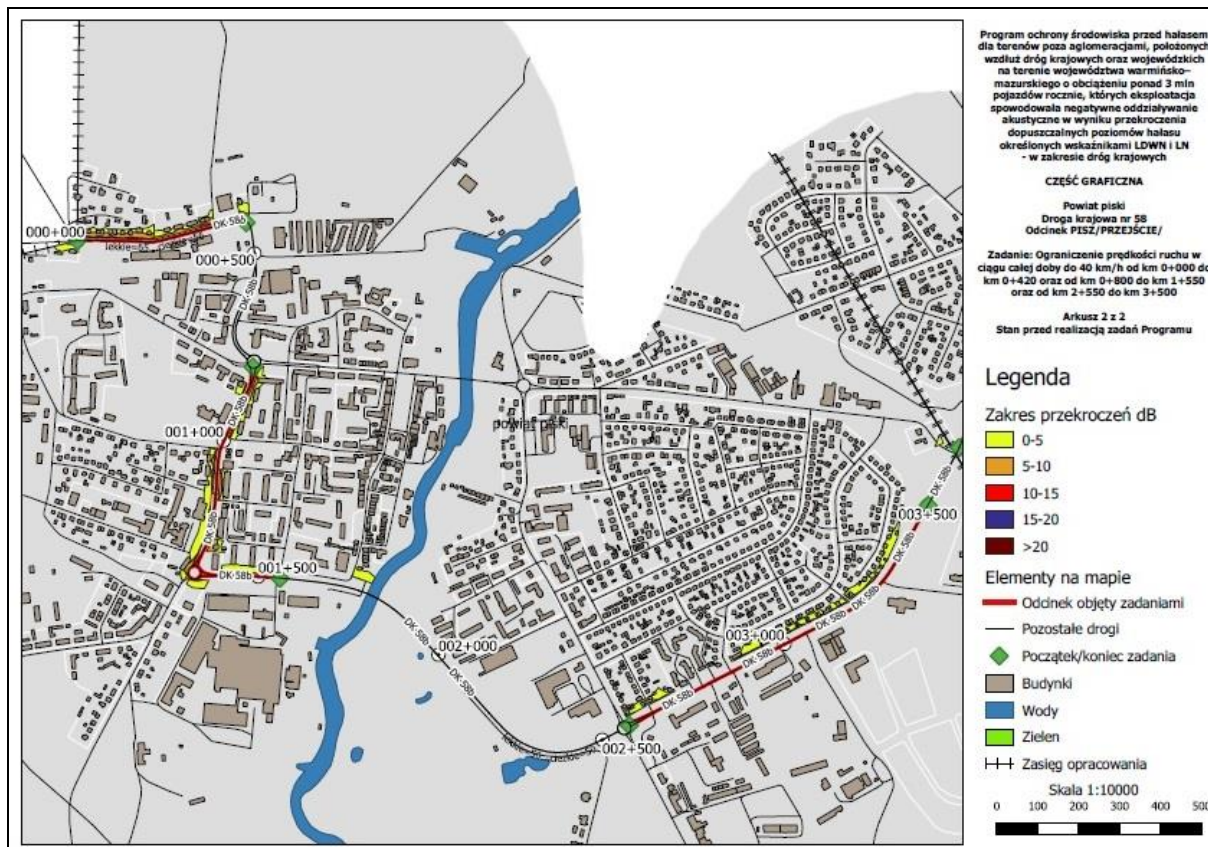
Dla obu przykładów map akustycznych zaprezentowano również odpowiednie mapy przedstawiające sytuację akustyczną po wdrożeniu działań proponowanych w *Aktualizacji programu*.



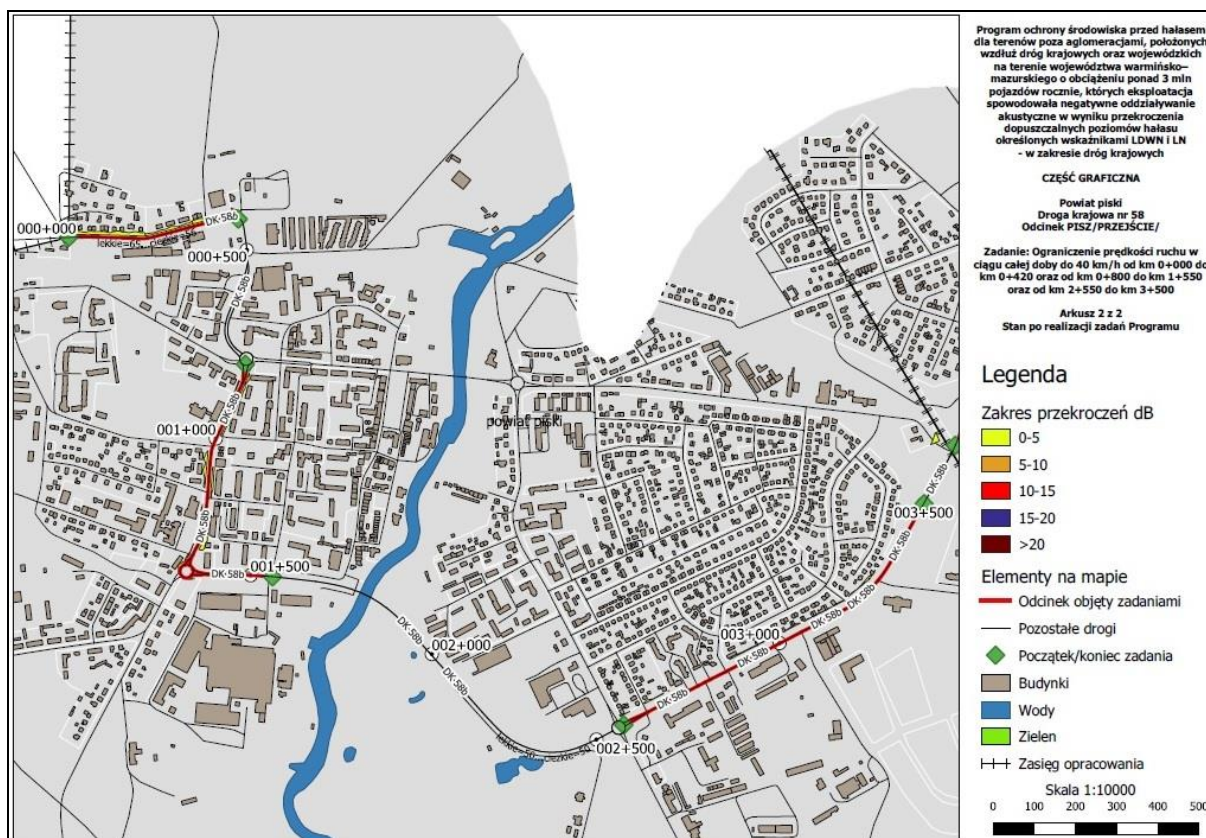
Ryc. 2. Węzeł Biskupiec - Mrągowo - odcinek DK16 z przekroczeniami hałasu do 15 dB - stan przed realizacją *Aktualizacji programu*.



Ryc. 3. Węzeł Biskupiec - Mrągowo - odcinek DK16 z przekroczeniami hałasu do 15 dB - stan po realizacji Aktualizacji programu.



Ryc. 4. Pisz /przejście/ - odcinek DK58 z przekroczeniami hałasu do 15 dB - stan przed realizacją Aktualizacji programu.



Ryc. 5. Pisz /przejście/ - odcinek DK58 z przekroczeniami hałasu do 15 dB - stan po realizacji Aktualizacji programu.

W podsumowaniu warunków stanu istniejącego w *Aktualizacji programu* stwierdza się, że do czynników, wpływających na obserwowaną niekorzystną sytuację akustyczną należą:

- nieprzestrzeganie dopuszczalnych prędkości na obszarach zabudowanych,
- duży udział pojazdów ciężkich w ruchu,
- lokalnie zwiększona liczba pojazdów uczestniczących w ruchu,
- lokalizacja terenów zabudowy jednorodzinnej (tj. o najbardziej rygorystycznych dopuszczalnych poziomach dźwięku) w bezpośrednim sąsiedztwie dróg krajowych o dużym natężeniu ruchu.

2.2.3. Jakość powietrza atmosferycznego

Monitoring jakości powietrza na terenie województw realizowany jest od 1 stycznia 2019 roku przez regionalne wydziały monitoringu środowiska podległe Głównemu Inspektorowi Ochrony Środowiska w Warszawie. Najnowszy raport dotyczący tej tematyki opracowany został przez Regionalny Wydział Monitoringu Środowiska w Olsztynie i opublikowany w dokumencie pt. „Roczna ocena jakości powietrza w województwie warmińsko-mazurskim. Raport wojewódzki za rok 2018” [9]. Ustalenia RWMŚ w Olsztynie wskazują, że stan powietrza atmosferycznego w 2018 roku w strefie warmińsko-mazurskiej (wydzielonej obok dwóch stref miejskich tj. miasto Olsztyn i miasto Elbląg) był w odniesieniu do przeważającej liczby monitorowanych wskaźników dobry (dot. dwutlenku siarki, tlenków

azotu, tlenku węgla, pyłu zawieszonego PM2.5 oraz ołowiu, arsenu, kadmu i niklu w pyłe PM10). Przekroczenia odnotowane w strefie warmińsko-mazurskiej dotyczyły poziomów pyłu zawieszonego PM10 oraz benzo(a)pirenu⁷ w pyłe PM10, badanych pod kątem ochrony zdrowia ludzi. Obszary przekroczeń pyłu PM10 objęły tereny wybranych miast powiatowych i gminnych wraz z obszarami podmiejskimi na około 1% powierzchni strefy warmińsko-mazurskiej zamieszkiwanej przez 21% mieszkańców. W przypadku benzo(a)pirenu obszary przekroczeń objęły prawie wszystkie miasta powiatowe i gminne, obejmując już ponad 8% powierzchni strefy zamieszkiwanej przez 60% mieszkańców. W przypadku pyłu PM10 oraz benzo(a)pirenu o przekroczeniach zdecydowała emisja z sektora komunalno-bytowego, w połączeniu z niekorzystnymi dla dyspersji zanieczyszczeń warunkami meteorologicznymi, które wystąpiły wczesną wiosną i jesienią. W strefie warmińsko-mazurskiej nie osiągnięto również poziomu celu długoterminowego dla ozonu monitorowanego pod kątem ochrony zdrowia ludzi jak również pod kątem ochrony roślin. W przypadku ozonu o uzyskanych wynikach decydowały głównie wysokie temperatury w lecie, sprzyjające tworzeniu się ozonu.

Powyższe wskazuje, że na terenach zurbanizowanych, szczególnie w okresie grzewczym, pojawiają się problemy z jakością powietrza atmosferycznego. Rosnące natężenie ruchu samochodowego w miastach nasila ten problem (wzrost poziomu ozonu). Działania mające na celu ograniczanie natężenia ruchu pojazdów lub przynajmniej jego upłynnienie (wynikające m.in. z wdrażania zaleceń programów ochrony przed hałasem z dróg) przyczyniają się więc do zmniejszenia emisji atmosferycznych substancji pogarszających jakość powietrza na terenach zurbanizowanych.

2.2.4. Jakość wód

W poddanych analizie Raportach WIOŚ w Olsztynie sprzed 2018 roku wymienia się wody spływające z dróg, zawierające substancje szkodliwe dla środowiska wodnego wytwarzane przez środki transportu, jako jedno ze źródeł zanieczyszczenia wód powierzchniowych. Pomimo, iż źródła te nie stanowią głównego zagrożenia dla jakości wód powierzchniowych ani podziemnych na terenie województwa, stanowią element łączący problematykę ruchu pojazdów samochodowych (o stale rosnącym natężeniu) ze stanem środowiska wodnego. Na obszarach zurbanizowanych, ale również na większości dróg krajowych, jako element ograniczający skalę problemu wskazuje się użytkowanie systemów kanalizacji deszczowej wyposażonych w urządzenia podczyszczające spływy z dróg przed ich wprowadzeniem do środowiska (tj. do wód powierzchniowych lub podziemnych). Urządzenia usuwające ze ścieków deszczowych stałe substancje zawieszone i substancje ropopochodne mają duże znaczenie w ograniczaniu ładunku zanieczyszczeń wprowadzanego z tymi wodami do środowiska. W ściekach deszczowych mogą być jednak zawarte różne zanieczyszczenia, nie tylko zawiesiny i „ropopochodne”, o których wzmiankuje się najczęściej. Badania przeprowadzone przez Instytut Ochrony Środowiska w Warszawie wykazały w ściekach

⁷ Głównym źródłem tej substancji jest spalanie paliw kopalnych w warunkach tzw. niepełnego spalania.

deszczowych z tras szybkiego ruchu obecność - obok zawiesin ogólnych i węglowodorów ropopochodnych - również łożu, substancji ekstrahujących się eterem naftowym⁸, chlorków i wielopierścieniowych węglowodorów aromatycznych takich jak: benzo(b)fluoranten, benzo(k)fluoranten, indopiren czy benzo(g,h,i)perylen [10].

W podsumowaniu wyników badań monitoringowych jednolitych części wód na terenie województwa przeprowadzonych przez WIOŚ Olsztyn (i delegatury) w 2017 roku dla 75 jednolitych części wód (JCW) powierzchniowych rzecznych, w których przeprowadzono badanie elementów biologicznych i wspierających je elementów fizykochemicznych zaledwie w 4 stwierdzono dobry stan lub potencjał ekologiczny, w 31 - umiarkowany, w 9 - słaby, a w 3 - zły. W 47 JCW rzecznych przebadano stan chemiczny i we wszystkich był on poniżej dobrego. W tym samym roku regionalny WIOŚ przebadał na terenie województwa 41 jezior stanowiących jeziorowe JCW. Bardzo dobry stan ekologiczny stwierdzono w 2 jeziorach, stan dobry w 11, umiarkowany w 14, a słaby i zły w 14. O niskiej ocenie stanu ekologicznego decydowały głównie wskaźniki biologiczne (fitoplankton). Badania stanu chemicznego jezior wykazały m.in. przekroczenia dopuszczalnych wartości benzo(a)pirenu w wodzie pięciu jezior. Badania bioty 17 jezior wykazały natomiast przekroczenia zawartości takich substancji jak: bromowane difenyletery, rtęć i jej związki oraz heptachlor i epoksyd heptachloru⁹. Badania te determinowały stan chemiczny jezior określony wynikowo jako zły.

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

Jak zasygnalizowano w punkcie poprzednim, hałas nie jest rodzajem oddziaływania na środowisko, które powoduje bezpośrednie zmiany w jego elementach zdefiniowanych ustawą. Uciążliwość hałasu sprowadza się głównie do wywoływania mniejszego lub większego dyskomfortu u człowieka (ten sam problem w przypadku zwierząt jest w przepisach pomijany). Brak realizacji zaleceń zawartych w projektowanym dokumencie będzie skutkowało kontynuacją oddziaływania czynnika „zakłócającego” jakim jest hałas, a więc utrzymaniem się sytuacji, która w świetle obowiązujących przepisów określana jest jako niepożądana w środowisku rozumianym jako miejsce zamieszkania i funkcjonowania człowieka. Uwzględniając wyniki cytowanych w *Prognozie* analiz, wykazujących wzrostową tendencję dotyczącą natężenia ruchu pojazdów na drogach, w tym również na drogach krajowych, można więc wnioskować o prawdopodobnym narastaniu problemu w przypadku braku realizacji zalecanych działań przeciwhałasowych.

Ponieważ w tej części *Prognozy ustawa OOS* wymaga wskazania skutków braku realizacji projektowanego dokumentu, a program ochrony środowiska przed hałasem jest dokumentem o charakterze cyklicznym, analizie poddano w tym miejscu dokument aktualizowany tj. Program ochrony środowiska przed hałasem przyjęty uchwałą Sejmiku

⁸ Są to tłuszcze organiczne i oleje mineralne (produkty destylacji ropy naftowej) odporne na rozkład beztlenowy.

⁹ Składniki insektycydów i termicydów stosowanych masowo w latach 70- i 80-tych XX w.

Województwa Warmińsko-Mazurskiego Nr III/42/2014 z dnia 30 grudnia 2014 r. (dalej: *Program 2014*).

W *Programie 2014* - obejmującym drogi krajowe oraz wojewódzkie - przedstawione zostały działania o charakterze technicznym oraz organizacyjno-administracyjnym, których realizacja miała na celu dostosowanie poziomu hałasu do dopuszczalnego na terenach zagrożonych, poprawę warunków akustycznych w aspekcie ograniczenia hałasu drogowego, ochronę zdrowia mieszkańców zamieszkujących tereny poza aglomeracjami, zwiększenie komfortu życia lub przebywania ludzi na ww. terenach oraz stworzenie warunków do prowadzenia prawidłowej polityki planowania przestrzennego w zakresie walki z hałasem komunikacyjnym. W ramach strategii krótkookresowej tj. na lata 2015-2019 założono realizację następujących działań:

- realizacja planów inwestycyjnych zarządców tras komunikacyjnych, polegających m.in. na budowie obwodnic oraz dróg alternatywnych. Jako konieczne wskazano wykonanie skutecznych zabezpieczeń akustycznych nowych odcinków dróg, niedopuszczenie do ich późniejszego obudowywania obiektami mieszkalnymi (skuteczna polityka planowania przestrzennego) oraz prowadzenie remontów nawierzchni dróg wraz z wprowadzaniem w uzasadnionych przypadkach elementów uspokojenia ruchu;
- realizacja zapisów decyzji naprawczych oraz analiz porealizacyjnych i przeglądów ekologicznych dla przebudowywanych odcinków dróg – wykonanie niezbędnych zabezpieczeń akustycznych, mających na celu poprawę stanu klimatu akustycznego w sąsiedztwie budynków podlegających ochronie akustycznej;
- ograniczenie uciążliwości akustycznej istniejących odcinków dróg (posiadających najwyższe priorytety) poprzez zastosowanie środków technicznych, technologicznych oraz organizacyjnych;
- ustanowienie obszaru ograniczonego użytkowania dla terenów, na których wskaźnik M przyjmuje najwyższe wartości i dla których brak jest możliwości ochrony akustycznej przy zastosowaniu dostępnych rozwiązań.

Analiza skutków realizacji *Programu 2014* zawarta w *Mapach akustycznych*, objęła skutki realizacji takich działań jak:

- budowa ekranów akustycznych na terenie województwa,
- budowa S7 na odcinku Miłomłyn - Olsztynek,
- budowa S7 na odcinku Nidzica - Napierki,
- budowa obwodnicy Ostródy w ciągu DK16.

Przeprowadzone w *Mapach akustycznych* obliczenia wykazały, że zrealizowane ekrany akustyczne wpłynęły w znaczący sposób na poprawę stanu klimatu akustycznego na sąsiednich terenach. Dzięki zrealizowanym inwestycjom 57 osób znalazło się poza zasięgiem oddziaływania hałasu o poziomie $L_{DWN} \geq 55$ dB oraz 38 mieszkańców w przypadku wskaźnika $L_N \geq 50$ dB.

Z kolei realizacja nowych odcinków dróg szybkiego ruchu (wymienionych powyżej) spowodowała, że ponad 4 430 osób znalazło się poza zasięgiem oddziaływania hałasu

na poziomie $L_{DWN} \geq 55$ dB oraz ponad 4 010 osób w przypadku wskaźnika $L_N \geq 50$ dB. Najbardziej wymierny jest przykład budowy S7 na odcinku od Nidzicy do Napierek, który spowodował spadek liczby osób narażonych na ponadnormatywny hałas drogowy z 1 574 do 36 dla okresu dziennego oraz 1 300 do 20 osób dla wskaźnika pory nocnej.

Zarówno w *Mapach akustycznych* jak i w projekcie *Aktualizacji programu* nie odniesiono się do realizacji pozostałych działań wskazanych w *Programie 2014* dla perspektywy 2015-2019.

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 przed hałasem pochodzącym z dróg krajowych, ma na celu rozwiązanie problemu środowiskowego jakim jest przekroczenie dopuszczalnego poziomu hałasu na obszarach wskazanych w wyniku przeprowadzonych pomiarów i obliczeń, położonych w sąsiedztwie dróg krajowych na terenie woj. warmińsko-mazurskiego o natężeniu ruchu pojazdów powyżej 3 mln rocznie.

Analiza zagadnienia przeprowadzona dla potrzeb projektowanej *Aktualizacji programu* w odniesieniu do obowiązujących przepisów wykazała, że na wielu odcinkach dróg krajowych o najwyższym natężeniu ruchu występują przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu w zakresie sięgającym maksymalnie 15 dB. Spośród 140 uwzględnionych w analizie odcinków dróg krajowych dla 71 nie wykazano żadnych przekroczeń hałasu, dla 20 - przekroczenia sięgające 15 dB, dla 26 - hałas do 10 dB ponad normę, a dla pozostałych 117 - przekroczenia do 5 dB.

Wymagane ustawą *Prawo ochrony środowiska* zmniejszenie poziomu hałasu co najmniej do dopuszczalnego 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), tereny rekreacyjno-wypoczynkowe oraz lecznictwa, opieki społecznej i szkolnictwa. Ochronie przed (nadmiernym) hałasem podlegają więc wyłącznie obszary zamieszkałe lub użytkowane przez człowieka. Kryteria przyrodnicze nie są wyznacznikiem a ochrona przyrody nie jest celem proponowanych w Aktualizacji programu rozwiązań.

Na podstawie przedstawionych dotychczas informacji i danych należy wskazać jako kluczowy problem ochrony środowiska nadmierny hałas emitowany z niektórych odcinków dróg o wysokim natężeniu ruchu. Propozycje zawarte w projektowanej *Aktualizacji programu* będą służyły bezpośrednio rozwiązaniu tego problemu. Zagadnieniem, które wymaga dodatkowej analizy powinno być wskazanie, czy proponowane w *Aktualizacji programu* 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 bądź 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 pozwoliły wskazać jako istotne problemy ochrony środowiska zagadnienia opisane poniżej.

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

Hałas (impulsowy lub o niekorzystnej charakterystyce, np. wysokiej częstotliwości) powoduje tzw. pozasłuchowe skutki działania. Nie są one jeszcze w pełni rozpoznane, ale połączenie nerwowej drogi słuchowej z korą mózgową powoduje, że bodźce słuchowe oddziałują na różne ośrodki w mózgowiu, a zwłaszcza na ośrodkowy układ nerwowy i układ gruczołów wydzielania wewnętrznego. W konsekwencji hałas może wpływać na stan i funkcje wielu narządów wewnętrznych. Doświadczalnie wykazano, że wyraźne zaburzenia funkcji fizjologicznych organizmu mogą występować po przekroczeniu poziomu ciśnienia akustycznego 75 dB, ale bodźce akustyczne w zakresie **55÷75 dB**¹⁰ mogą powodować rozproszenie uwagi, utrudniać pracę i zmniejszać jej wydajność. Można więc stwierdzić, że pozasłuchowe skutki działania hałasu są odpowiedzią organizmu na działanie hałasu, jako stresora przyczyniającego się do rozwoju różnego typu chorób [16].

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 przyspieszenie 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;
- 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

¹⁰ Normy określone dla hałasu drogowego sięgają 70dB!

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

podkreślenie zasługują występujące często zmiany w psychice, jak np. zakłócenie równowagi psychicznej wyrażające się znużeniem, rozdrażnieniem, kłótlivością. 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 [17].

Kryterium oceny hałasu stanowi subiektywne badanie hałasu skorelowane z obiektywnymi pomiarami hałasu. Opracowana przez Państwowy Zakład Higieny (PZH) skala subiektywnej uciążliwości hałasu komunikacyjnego jest następująca [13]:

Mała uciążliwość (hałasu)	– $L_{Aeq} < 52$ dB
Średnia uciążliwość	– $52 \leq L_{Aeq} \leq 62$ dB
Duża uciążliwość	– $63 \leq L_{Aeq} \leq 70$ dB
Bardzo duża uciążliwość	– $L_{Aeq} > 70$ dB.

Z powyższego zestawienia wynika, że hałas komunikacyjny o poziomie równoważnym niższym niż 50 dB (w ciągu dnia) nie jest uciążliwy dla człowieka, natomiast hałas powyżej 70 dB należy traktować jako zagrażający zdrowiu, a wręcz szkodliwy. Cytowane przez WIOŚ w Olsztynie¹² wyniki badań PZH, Instytutu Ochrony Środowiska i Uniwersytetu Lubelskiego wykazały istotny wpływ hałasu drogowego na mieszkańców budynków znajdujących się w strefie oddziaływania bardzo wysokich poziomów hałasu tj. powyżej 70 dB. Badania te wykazały występowanie u osób narażonych na hałas następujących objawów: częsty ciężki kaszel, kołatanie serca, ucisk w brzuchu i klatce piersiowej, infekcje górnych dróg oddechowych, bóle w krzyżu, drętwienie kończyn, uderzenia krwi do głowy, stan pobudzenia nerwowego, trudności z zasypianiem, problemy ze skupieniem uwagi, niespokojny sen oraz budzenie się.

¹²<http://www.wios.olsztyn.pl/gios-rwms-w-olsztynie/monitoring/monitoring-halasu>. Dostęp 8.07.19.

3.2. Zagrożenie dla różnorodności biologicznej związane z aktywnością człowieka w drogownictwie

Aktywność inwestycyjna człowieka związana z rozwojem sieci połączeń drogowych oraz utrzymaniem dróg istniejących wywołuje różnorodne negatywne skutki w środowisku przyrodniczym, do których zalicza się m.in.:

- 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 wypełnianie naturalnych zagłębień terenowych,
- pogarszanie stanu biotopów wynikające ze zmiany stosunków wodnych w zlewniach, powodowane przez wykonywanie robót ziemnych o różnym stopniu nasilenia i zaawansowania;
- 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 (głównie dla fauny) skutkujące: izolacją populacji, ograniczeniem możliwości wykorzystania areałów osobniczych, ograniczeniem 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 biocenozami),
- 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, powodujących zderzenia ptaków z ekranami jako drugi co do wielkości czynnik powodujący ich śmiertelność¹³,
- 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.

¹³<http://www.gdos.gov.pl/jak-projektowac-ekrany-akustyczne-bezpieczne-dla-ptakow>. Dostęp 8.07.19.

Przytoczona powyżej analiza potencjalnych niekorzystnych oddziaływań środowiskowych związanych z drogownictwem wskazuje jednoznacznie na fakt, iż najbardziej znaczące skutki środowiskowe, w tym przyrodnicze, wywołują zmiany związane z budową nowych dróg na terenach nieużytkowanych lub niezurbanizowanych. Kluczowe znaczenie dla prowadzonej w niniejszej *Prognozie* analizy ma więc założenie, że proponowane w Aktualizacji programu zadania nie obejmują działań inwestycyjnych, polegających na rozbudowie istniejącej sieci dróg krajowych. Oznacza to, że wdrożenie założeń projektowanej *Aktualizacji programu* nie będzie przyczyną powstania oddziaływań (bezpośrednich, pośrednich ani 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 problemu, jakim jest ponadnormatywny poziom hałasu w otoczeniu niektórych odcinków dróg krajowych 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 cisy przed zwiększeniem hałasu i muszą spełniać minimalne wymagania określone w załączniku do tej dyrektywy.

W dyrektywie określono wskaźniki hałasu i wskazano ich stosowanie oraz 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 porządku prawnym zagadnienia związane z ochroną środowiska przed hałasem reguluje ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. - *Prawo ochrony środowiska*, wdrażając 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 przedmiotowa aktualizacja programu 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 określać zasady ochrony środowiska, przyrody i krajobrazu. W planie miejscowym należy określić granice i sposoby zagospodarowania terenów lub obiektów podlegających ochronie na podstawie odrębnych przepisów (np. ochrony przed hałasem).

Zgodnie z inwentaryzacją wykonaną na potrzeby opracowania aktualnych *Map akustycznych*, na terenach przez które przebiegają problemowe odcinki dróg krajowych obowiązuje łącznie 206 dokumentów formułujących zasady zagospodarowania przestrzennego (uwzgl. studia uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego). Liczba ta powoduje, że analiza stosowalności zapisów mających na celu dodatkową ochronę terenów przed nadmiernym hałasem drogowym jest bezzasadna.

W podsumowaniu tej części *Prognozy* należy stwierdzić, że projektowana *Aktualizacja programu* 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 znajdować pełne 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, skutkującym koniecznością podejmowania kosztownych działań inwestycyjnych, w tym stosowania rozwiązań nie zawsze akceptowanych przez mieszkańców (np. ekranowanie zabudowy). *Aktualizacja programu* akcentuje zasadę strefowania w zagospodarowaniu terenów w sąsiedztwie dróg i konieczność jej powszechnego stosowania 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 *Aktualizacji programu* wraz ze wskazaniem możliwości kumulowania się oddziaływań

5.1. Kwalifikacja działań znacząco oddziałujących na środowisko

Zgodnie z wymogami *ustawy OOS* w *Prognozie* należy wskazać przewidywane skutki znaczących oddziaływań na środowisko wynikających z realizacji zaleceń programu. Zidentyfikowane oddziaływania znaczące należy odnieść do wszystkich elementów środowiska, tzn. różnorodności biologicznej, ludzi¹⁴, zwierząt, roślin, wód, powietrza, powierzchni ziemi, krajobrazu, klimatu, zasobów naturalnych, zabytków i dóbr materialnych. Ponieważ jednak ani *ustawa Prawo ochrony środowiska* ani *ustawa OOS* 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 1 km w przypadku inwestycji drogowej potencjalnie znacząco oddziałującej na środowisko oraz minimum 10 km w przypadku drogi innej niż autostrada i droga ekspresowa. Rozporządzenie nie obejmuje czynności remontowych dotyczących nawierzchni dróg (jak uzupełnianie ubytków czy frezowanie nawierzchni). Działania polegające na ograniczaniu prędkości ruchu pojazdów drogowych czy wykonywanie nasadzeń zieleni izolacyjnej również nie są wymienione w rozporządzeniu.

Projekty miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego objęte są w myśl *ustawy OOS* obowiązkiem przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko, a zatem wymagają sporządzenia prognozy oddziaływania na środowisko skutków ustaleń takiego dokumentu. Procedura strategicznej oceny jest więc doskonałym narzędziem oceny proponowanych w planach miejscowych (i pozostałych dokumentach

¹⁴ Nie uwzględnianych jako element środowiska wg definicji zawartej w *ustawie Prawo ochrony środowiska*.

strategicznych) 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 odniesienie do zapisów odpowiedniego aktu wykonawczego określającego dopuszczalne poziomy hałasu w środowisku. Projekt *Aktualizacji programu* wskazuje na zasadność takich działań i włącza je do katalogu proponowanych działań.

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

Tabela 8. Kwalifikacja rodzajów zadań proponowanych w *Aktualizacji programu*

Zadania proponowane w Aktualizacji programu	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 oznakowania dróg lub/oraz skutków ograniczania prędkości ruchu na drogach.
Kontrola prędkości ruchu pojazdów	NIE	Rozporządzenie określające rodzaje przedsięwzięć mogących powodować znaczące oddziaływania na środowisko nie obejmuje działań związanych z kontrolą prędkości ruchu pojazdów drogowych lub/oraz jej skutków.
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 lub min. 10 km	Przebudowa drogi na długości powyżej 1 km jest przedsięwzięciem zaliczanym do mogących <u>potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko</u> . Przekroczenie progu 10 km długości w przypadku dróg o czterech pasach ruchu powoduje kwalifikację do przedsięwzięć mogących <u>zawsze znacząco oddziaływać na środowisko</u> .
Utrzymywanie nawierzchni drogowych w dobrym stanie technicznym	NIE	Działania mające na celu utrzymanie nawierzchni drogowych w dobrym stanie technicznym nie są kwalifikowane jako znacząco oddziałujące na środowisko.
Stosowanie zieleni izolacyjnej w pasie drogowym	NIE	Nasadzenia zieleni w sąsiedztwie dróg nie są wymienione w katalogu działań o znaczącym - zwłaszcza negatywnym - wpływie na środowisko.

Zadania proponowane w Aktualizacji programu	Czy realizacja zadania może skutkować realizacją przedsięwzięcia znacząco oddziałującego na środowisko?	Uzasadnienie
Stosowanie zasad ochrony przed hałasem w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego	NIE DOTYCZY	Nie dokonuje się kwalifikacji wg rozporządzenia ws. przedsięwzięć znacząco oddziałujących na środowisko. Ocena skutków realizacji projektów MPZP prowadzona jest w ramach procedury strategicznej oceny oddziaływania na środowisko.
Uwzględnianie wyników map akustycznych, w tym głównie zasięgów wskaźników LDWN i LN w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego	NIE DOTYCZY	Uwzględnianie przedmiotowych zapisów w MPZP powinno być przedmiotem prognozy sporządzanej w ramach strategicznej oceny oddziaływania projektowanego planu miejscowego na środowisko. W ramach prognozy ustala się znaczące negatywne skutki realizacji działań ujętych w projektowanych planach.

Uwzględniając zakres działań proponowanych w projekcie *Aktualizacji programu* należy stwierdzić, że **projektowany dokument** - program ochrony przed hałasem z dróg krajowych - **nie będzie skutkował realizacją działań mogących znacząco negatywnie wpływać na środowisko**. Spośród proponowanych w *Aktualizacji programu* działań jedynie wymiana nawierzchni drogowej na długości przekraczającej 1 km lub 10 km (w zależności od rodzaju drogi) może potencjalnie skutkować wskazaną kwalifikacją. Za taką kwalifikacją przemawiać będzie przyjęcie do realizacji zadania polegającego na przebudowie lub rozbudowie drogi. Nie przewiduje się jednak w przyjętej dla *Aktualizacji programu* perspektywie czasowej przebudowy lub rozbudowy zrealizowanych na terenie województwa dróg ekspresowych (dot. S7) czy dróg o czterech pasach ruchu. Większość z dróg o ww. parametrach to drogi nowo oddane lub niedawno oddane do użytku.

5.2. Ograniczanie skutków realizacji proponowanych działań mogących znacząco oddziaływać na środowisko

Ponieważ działania polegające na wymianie nawierzchni drogowej realizowane na obszarach miejskich oraz pozostałych objętych ochroną akustyczną rzadko skutkują zmianą przebiegu drogi i zajęciem terenów dotychczas niezagospodarowanych (brak miejsca, bliskość istniejącej zabudowy), istotne negatywne skutki działań związanych z remontami (wymianą) nawierzchni drogowych obserwowane są w fazie realizacyjnej inwestycji (roboty budowlane), i mają wpływ przede wszystkim na komfort funkcjonowania człowieka oraz 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 tzw. dobrej

praktyki budowlanej, obejmujących standardowo następujące działania:

- 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, jak również poza bezpośrednimi zlewniami lokalnych cieków i zbiorników wodnych,
- 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 wynoszonego z budowy,
- uzupełnianie paliwa w maszynach budowlanych na podłożu szczelnym; zabezpieczenie na placu budowy sorbentu do zbierania wycieków.

Jako zwyczajowo przyjęty stosuje się również zapis dotyczący dopuszczalności prac budowlanych w godzinach 6.00-22.00, który wydaje się być dyskusyjny na obszarach zamieszkania lub stałego pobytu ludzi (szpitale, domy opieki) ponieważ wielogodzinna praca sprzętu budowlanego o mocach akustycznych osiągających standardowo 90-105 dB, nawet w odległości 80-100 m od budynku mieszkalnego jest bardzo uciążliwa akustycznie. Praca takiego sprzętu trwająca do późnych godzin wieczornych wyklucza więc możliwość odpoczynku. Ograniczanie dobowego czasu trwania prac budowlanych podlega tymczasem głównie regulacjom wynikającym z prawa pracy, a nie z przepisów ochrony środowiska.

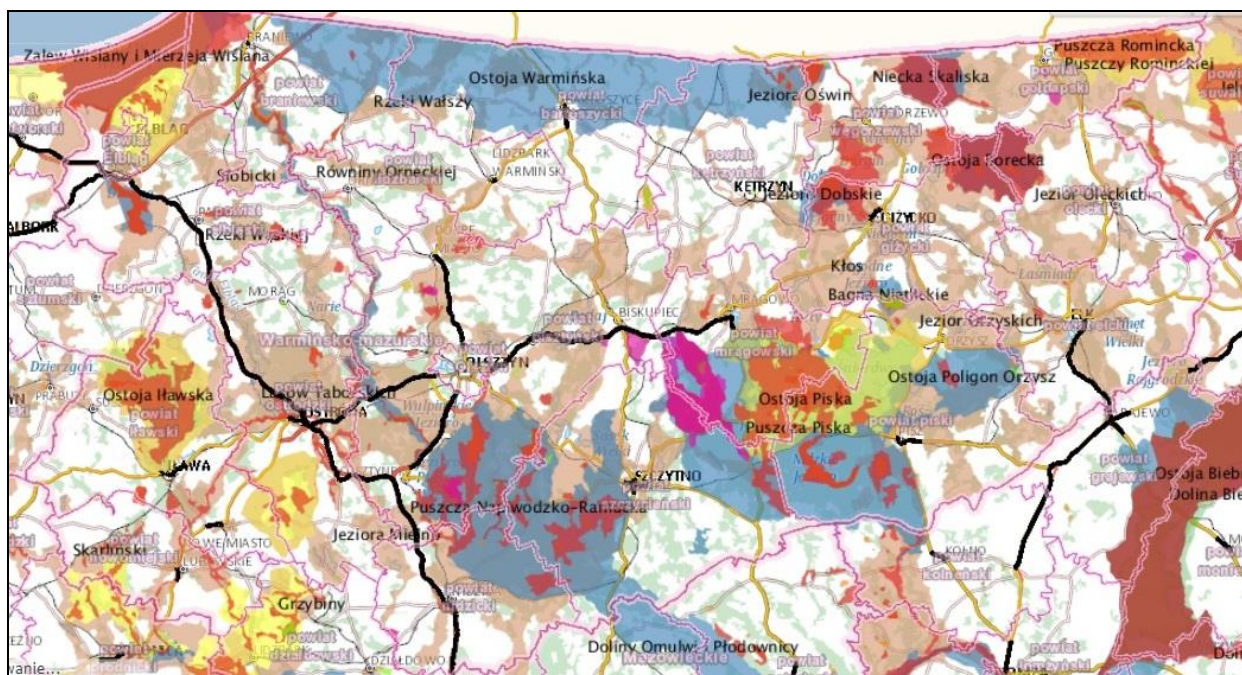
Oddziaływania fazy realizacyjnej inwestycji drogowej w kontekście wpływu na powietrze atmosferyczne, klimat akustyczny czy zwierzęta nie są istotnie ograniczane w decyzjach środowiskowych, ponieważ ich (negatywne) skutki traktowane są jako okresowe, przemijające i odwracalne. Ochrona wód w trakcie czynności budowlanych jest zazwyczaj regulowana poprzez nakaz odpowiedniego lokalizowania miejsc parkowania sprzętu budowlanego oraz sytuowania i zabezpieczania składów i magazynów materiałów budowlanych i odpadów.

W przypadku braku konieczności uzyskania decyzji środowiskowej, jedynym narzędziem ograniczania środowiskowej uciążliwości lub szkodliwości tego rodzaju prac jest właściwy nadzór na wykonawcę robót.

Istotnym zagadnieniem w odniesieniu do prac budowlanych realizowanych w pasie drogowym na obszarach miejskich jest ochrona istniejących zadrzewień. Prace te związane

są często z poszerzaniem pasa drogowego w związku z budową ścieżek rowerowych, buspasów, czy chodników, co skutkuje usuwaniem drzew i krzewów stanowiących na terenach miejskich jeden z najistotniejszych elementów bioróżnorodności. Należy więc poszukiwać rozwiązań mających na celu ochronę istniejących drzew i zakrzewień w sąsiedztwie dróg, z modyfikacją przebiegu chodników i ścieżek rowerowych włącznie. Ochrona adaptowanej zieleni w projektach drogowych jest uwzględniana w decyzjach środowiskowych, a zapisy obejmują szczegółowe zasady ochrony koron, pni i systemów korzeniowych.

Ochrona bioróżnorodności realizowana jest również w ramach obszarowych form ochrony przyrody. Mając na względzie liczbę odcinków dróg, które mogą być objęte we wskazanej perspektywie programowej działaniem polegającym na wykonaniu nowej nawierzchni drogowej - tj. 54 odcinki rozmieszczone praktycznie na terenie całego województwa - można z dużą dozą prawdopodobieństwa przyjąć, że część z nich przebiega w granicach obszarów chronionego krajobrazu (OChK) czy obszarów sieci Natura 2000, a wiele w sąsiedztwie pozostałych form ochrony powołanych ustawą *o ochronie przyrody*. Poniższy poglądowy rysunek przedstawia przebieg problemowych (hałas) odcinków dróg krajowych na terenie województwa (wg stanu prezentowanego w zasobach Geoportalu - jest to więc materiał o charakterze poglądowym) na tle obszarowych form ochrony przyrody. Obszary zacienione kolorem brązowym to obszary chronionego krajobrazu. Obszary zacienione kolorem niebieskim i czerwonym to obszary sieci Natura 2000.



Ryc. 6. Drogi krajowe o podwyższonym poziomie hałasu LDWN i LN na tle obszarowych form ochrony przyrody na terenie województwa warmińsko-mazurskiego¹⁵.

¹⁵ http://mapy.geoportal.gov.pl/imap/lmgp_2.html?gpmmap=gp0. Dostęp 16.08.2019.

Z powyższej ilustracji wynika, że drogi krajowe na terenie województwa bardzo często przebiegają przez obszary chronionego krajobrazu a obszary sieci Natura 2000 mogą się znajdować w bliskim sąsiedztwie. W przypadku realizacji projektów budowlanych w granicach obszarów chronionego krajobrazu zastosowanie będą miały właściwe akty prawne, w których zawarte są m.in. ustalenia dotyczące obowiązujących na tych obszarach zakazów, jak również odstępstw od zakazów, dopuszczanych w przypadku realizacji inwestycji celu publicznego. Należy nadmienić, że w przypadku realizacji na terenie OChK przedsięwzięcia kwalifikowanego jako mogące znacząco oddziaływać na środowisko w większości rozporządzeń lub uchwał zapisany jest obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko. Ponieważ jednak realizacja działania polegającego na wymianie nawierzchni drogowej na mniej hałaśliwą co do zasady nie łączy się ze zmianą przebiegu drogi, nie przewiduje się powstania nowych barier w środowisku przyrodniczym, a tym samym pogorszenia stanu siedlisk przyrodniczych ani siedlisk gatunków roślin i zwierząt chronionych na tych obszarach. Ochrona obszarów sieci Natura 2000 podlega natomiast ochronie prawnej nie tylko z mocy *ustawy OOS*, ale również ustawy *Prawo budowlane*. Zwiększa to kontrolę nad realizacją inwestycji na tych obszarach w przypadku inwestycji nie zaliczanych do katalogu mogących znacząco oddziaływać na środowisko. Ingerencja budowlana na obszarze Natura 2000 podlega ocenie przez regionalnego dyrektora ochrony środowiska.

Powyższe założenie o braku istotnych negatywnych oddziaływań na elementy chronione w granicach obszarów chronionej przyrody nie dotyczy przypadku włączenia w zakres projektu wymiany nawierzchni drogowej elementu w postaci budowy kanalizacji deszczowej. Jest to działanie mogące mieć znaczący wpływ na warunki wodne a tym samym na stan siedlisk i organizmów zależnych od wody. Zagadnienie to powinno jednak podlegać odpowiedniej analizie w ramach procedury związanej z uzyskaniem decyzji środowiskowej.

5.3. Kumulacja oddziaływań

Działania proponowane w *Aktualizacji programu* nie będą przyczyną powstania nowych źródeł emisji, a tym samym nie spowodują wzrostu oddziaływań skumulowanych.

Celem projektowanego dokumentu jest obniżenie poziomu dźwięku emitowanego z analizowanych odcinków dróg do wymaganego przepisami. Ograniczenie emisji hałasu drogowego będzie więc skutkowało obniżeniem hałasu skumulowanego (np. lokalna kumulacja hałasu drogowego z hałasem tzw. przemysłowym lub z hałasem z dróg o innym statusie). Wynikające z realizacji *Aktualizacji programu* działania skutkujące upłynnieniem ruchu będą powodowały dodatkowy korzystny efekt skumulowany, polegający na zmniejszeniu emisji spalin samochodowych (brak częstych operacji typu start-stop, poruszanie się pojazdu ze stałą prędkością), a więc lokalnie następować będzie redukcja stężeń zanieczyszczeń atmosferycznych.

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 na celu wdrożenie 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 modernizacją nawierzchni dróg, w przypadku braku możliwości wykorzystania obowiązujących regulacji prawnych, wskazano działania z zakresu dobrych praktyk budowlanych oraz prawidłowy nadzór nad realizacją robót.

Dla zakresu działań proponowanych w *Aktualizacji programu* nie stwierdza się 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 działania, zarówno te skutkujące podejmowaniem czynności budowlanych jak i prewencyjne, będą służyć realizacji celu nadrzędnego, którym jest obniżenie poziomu hałasu na odcinkach dróg krajowych, na których 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 *Aktualizacji programu* rozwiązań, nie stwierdza się konieczności wskazywania rozwiązań alternatywnych. Przyjmuje się, że proponowane rozwiązania (o nieznaczącym wpływie na środowisko) mają na celu osiągnięcie doraźnej poprawy jakości środowiska akustycznego we wskazanych lokalizacjach. Ze względów opisanych na wstępie nie wskazuje się jako rozwiązania alternatywnego budowy ekranów akustycznych. 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. Zapropionowana w *Aktualizacji programu* lista działań 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 na środowisko rozwiązań proponowanych w projektowanym dokumencie. 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 programu*, 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 w tej kwestii 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 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 pięć lat mapę akustyczną. Program ochrony przed hałasem jest wynikiem ustaleń mapy akustycznej, wykazującej przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu. Program również aktualizuje się co najmniej raz na pięć lat, oraz w przypadku wystąpienia okoliczności uzasadniających zmianę programu lub harmonogramu jego realizacji. Aktualizacja programu powinna obejmować podsumowanie stanu realizacji działań proponowanych w programie poprzednim. Analiza skutków realizacji *Aktualizacji programu* powinna obejmować:

- raport z wykonania działań dotyczących wprowadzenia całodobowego ograniczenia prędkości ruchu na problemowych odcinkach dróg, tj. pozyskanie informacji nt. ustawienia odpowiednich znaków drogowych wraz z podaniem ich liczby;
- włączenie do analizy realizacji działań proponowanych w projektowanej *Aktualizacji programu* 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 2020-2024 uchwał w sprawie MPZP (w tym uchwał zmieniających plany obowiązujące) obejmujących problemowe odcinki dróg krajowych, z wyszczególnieniem zapisów uwzględniających obserwowane problemy akustyczne i zalecenia zawarte w *Aktualizacji programu*.

10. Informacje o możliwym transgranicznym oddziaływaniu na środowisko

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

11. Informacje o metodach zastosowanych przy sporządzaniu prognozy

Podstawowym celem prognozy oddziaływania na środowisko, 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 programu* oraz ustalenie zgodności/spójności tego dokumentu z ustaleniami innych istotnych dla analizowanej problematyki dokumentów o charakterze strategicznym, głównie poziomu krajowego i wojewódzkiego,
- zapoznanie się z mapami akustycznymi stanowiącymi merytoryczną podstawę do opracowania *Aktualizacji programu*,
- opis stanu środowiska oraz problemów ochrony środowiska na analizowanym obszarze, podlegającym oddziaływaniom skutków wdrożenia *Aktualizacji programu*, 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, analizę porównawczą dostępnych danych obliczeniowych i statystycznych oraz danych uzyskanych w wyniku nakładania map.

Spis tabel

Tabela 1. Zadania mające na celu ograniczenie hałasu z problemowych odcinków dróg krajowych, zaproponowane w projekcie <i>Aktualizacji programu</i>	7
Tabela 2. Odcinki dróg krajowych objęte realizacją zadania głównego - ograniczenie prędkości ruchu w ciągu całej doby, ze wskazaniem zakresu ograniczeń	7
Tabela 3. Wpływ zmniejszenia prędkości ruchu pojazdów na hałas drogowy [3]	8
Tabela 4. Odcinki dróg krajowych objętych zakresem <i>Aktualizacji programu</i>	17
Tabela 5. Odcinki dróg krajowych, dla których nie wskazano konieczności podejmowania działań przeciwhałasowych - poza zakresem dalszych analiz	21
Tabela 6. Zakres naruszenia dopuszczalnych poziomów hałasu na analizowanych drogach krajowych	26
Tabela 7. Dopuszczalne poziomy hałasu w środowisku z dróg	31
Tabela 8. Kwalifikacja rodzajów zadań proponowanych w <i>Aktualizacji programu</i>	46

Spis rycin

Ryc. 1. Lokalizacja odcinków dróg krajowych uwzględnionych w <i>Aktualizacji programu</i>	17
Ryc. 2. Węzeł Biskupiec - Mrągowo - odcinek DK16 z przekroczeniami hałasu do 15 dB - stan przed realizacją <i>Aktualizacji programu</i>	33
Ryc. 3. Węzeł Biskupiec - Mrągowo - odcinek DK16 z przekroczeniami hałasu do 15 dB - stan po realizacji <i>Aktualizacji programu</i>	34
Ryc. 4. Pisz /przejście/ - odcinek DK58 z przekroczeniami hałasu do 15 dB - stan przed realizacją <i>Aktualizacji programu</i>	34
Ryc. 5. Pisz /przejście/ - odcinek DK58 z przekroczeniami hałasu do 15 dB - stan po realizacji <i>Aktualizacji programu</i>	35
Ryc. 6. Drogi krajowe o podwyższonym poziomie hałasu LDWN i LN na tle obszarowych form ochrony przyrody na terenie województwa warmińsko-mazurskiego.	49

Materiały źródłowe

- [1] *Sporządzenie map akustycznych dla dróg krajowych o ruchu powyżej 3 000 000 pojazdów rocznie – 16 części – o łącznej długości 8502,34 km, w części zatytułowanej Mapy akustyczne dla dróg krajowych w województwie warmińsko-mazurskim o łącznej długości 362,805 km. Część Nr 12.* Oprac. Pracownia Hałasu sp. z o.o., ul. Królewiecka 63/2, Wrocław, III. 2018.
- [2] *Aktualizacja 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, ul. Witkiewicza 1A, Gdańsk, 2019.
- [3] Gardziejczyk W., *Hałas drogowy w otoczeniu tras komunikacyjnych*, 2011. <http://www.forumpodlaskie.pl/pdf/WadysawGardziejczykHaasdrogowywtoczeniuutraskomunikacyjnych.pdf>
- [4] Raport o stanie środowiska województwa warmińsko-mazurskiego w 2016 roku. Biblioteka Monitoringu Środowiska, Olsztyn 2017.
- [5] Raport o stanie środowiska województwa warmińsko-mazurskiego w 2017 roku. Biblioteka Monitoringu Środowiska, Olsztyn 2018.
- [6] Opoczyński K., *Synteza wyników GPR 2015 na zamiejsciej sieci dróg krajowych.* BP-BDiM Transprojekt-Warszawa sp. z o.o., ul. Koniczynowa 11, Warszawa, 2016.

- [7] Mały Rocznik Statystyczny Polski. GUS, Warszawa 2018.
- [8] Rocznik Statystyczny Województw, GUS, Warszawa 2018.
- [9] Roczna ocena jakości powietrza w województwie warmińsko-mazurskim. Raport wojewódzki za rok 2018., GIOŚ DMŚ RWMŚ w Olsztynie, kwiecień 2019.
- [10] Sawicka-Siarkiewicz H., Ograniczanie zanieczyszczeń w spływach powierzchniowych z dróg. Ocena technologii i zasady wyboru, Instytut Ochrony Środowiska, Warszawa 2004.
- [11] Centralny Instytut Ochrony Pracy. Archiwum Internetowe (archiwum.ciop.pl).
- [12] Korczak C. Znaczenie hałasu w środowisku – II Koszalińska Konferencja Naukowo-Techniczna „Hałas - Zdrowie - Profilaktyka”, Kołobrzeg 29-30 września 1997 r., str. 7-9.
- [13] Koszarny Z. Szata W. Narażenie ludności Warszawy na hałas uliczny cz. I i II, Roczniki PZH, 1987, Nr 1 i 2.

Źródła aktów prawnych

1. Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. - Prawo ochrony środowiska (t.j. Dz. U. z 2019 r. poz. 1396 ze zm.).
2. Ustawa z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (t.j. Dz. U. z 2018 r. poz. 2081 ze zm.).
3. Ustawa z dnia 20 lipca 2017 r. - Prawo wodne (t.j. Dz. U. z 2018 r. poz. 2268 ze zm.).
4. Ustawa z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (t.j. Dz. U. z 2018 r. poz. 1614 ze zm.).
5. Ustawa z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (t.j. Dz. U. z 2018 r. poz. 1945 ze zm.).
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. 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.)
10. Uchwała Nr 239 Rady Ministrów z dnia 13 grudnia 2011 r. w sprawie przyjęcia Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 (M. P. z 2012 r. poz. 252).
11. Uchwała Nr 8 Rady Ministrów z dnia 14 lutego 2017 r. w sprawie przyjęcia Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.), (M. P. z 2017 r. poz. 260).
12. Uchwała Nr 16 Rady Ministrów z dnia 5 lutego 2013 r. w sprawie przyjęcia Długookresowej Strategii Rozwoju Kraju. Polska 2030. Trzecia Fala Nowoczesności.
13. Uchwała Nr XXXIX/832/18 Sejmiku Województwa Warmińsko-Mazurskiego z dnia 28 sierpnia 2018 r. w sprawie uchwalenia Planu zagospodarowania przestrzennego województwa warmińsko-mazurskiego (Dz. Urz. Woj. Warm.-Maz. z 2015 r. poz. 4173).
14. 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.
15. Uchwała Nr XXVIII/553/13 Sejmiku Województwa Warmińsko-Mazurskiego z dnia 25 czerwca 2013 r. w sprawie przyjęcia Strategii Rozwoju Województwa Warmińsko-Mazurskiego do roku 2025.
16. 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.
17. Uchwała Nr III/42/2014 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 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.

18. Uchwała Nr IV/96/15 Sejmiku Województwa Warmińsko-Mazurskiego z dnia 16 lutego 2015 r. w sprawie przyjęcia Programu 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 zawieszzonego PM10.

Streszczenie Prognozy sporządzone w języku niespecjalistycznym

W wyniku przeprowadzonych na terenie województwa warmińsko-mazurskiego pomiarów natężenia hałasu pochodzącego z dróg krajowych 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 w sąsiedztwie dróg krajowych o obciążeniu ponad 3 mln pojazdów rocznie, na których stwierdzono przekroczenie dopuszczalnych poziomów hałasu pochodzącego z tych dróg. 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 – 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 tej ustawy a także w zakresie wskazanym przez organy opiniujące uczestniczące w procedurze. Niniejsze 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 krajowych (dalej: Program) opracowała firma INTERNOISE z Gdańska w sierpniu 2019 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 ich 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 z map akustycznych sporządzonych dla potrzeb aktualizacji Programu. Zadania oraz terminy realizacji proponowanych działań zostały dobrane tak, aby uwzględniać wpływ aktualnie realizowanych oraz przyszłych inwestycji drogowych (nie wynikających wprost z zaleceń Programu) na klimat akustyczny na analizowanych obszarach.

Zgodnie z obowiązkiem ustawowym, w Prognozie wykazano w jakim zakresie projektowany dokument jest powiązany i spójny z innymi dokumentami o charakterze

strategicznym właściwego poziomu planowania tj.: Koncepcją Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030, Polityką Ekologiczną Państwa 2030, Strategią na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020, Długookresową Strategią Rozwoju Kraju 2030 - Trzecia fala nowoczesności, Planem Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Warmińsko-Mazurskiego, Regionalnym Programem Operacyjnym Województwa Warmińsko-Mazurskiego na lata 2014-2020, Strategią Rozwoju Województwa Warmińsko-Mazurskiego do roku 2025, Programem Ochrony Środowiska Województwa Warmińsko-Mazurskiego do roku 2020 oraz Programem ochrony powietrza dla strefy warmińsko-mazurskiej ze względu na przekroczenie poziomu dopuszczalnego PM10 i poziomu docelowego benzo(a)pirenu zawartego w PM10 wraz z Planem działań krótkoterminowych (...). Analiza ta wykazała zasadniczą spójność merytoryczną Programu z ww. dokumentami, chociaż niektóre z nich odwołują się do problematyki nadmiernego hałasu z dróg jedynie pośrednio.

W Prognozie przedstawiono także prawne uwarunkowania ochrony środowiska przed hałasem pochodzącym z dróg, 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 w analizie zawartej w Programie, a co za tym idzie również w Prognozie, było wskazanie lokalizacji obszaru problemowego. W ujęciu ogólnym jest to teren województwa warmińsko-mazurskiego na obszarach przyległych do wyznaczonych odcinków dróg krajowych, chociaż zauważalna przewaga dotyczy głównych szlaków komunikacyjnych w przebiegu północ - południe (Elbląg - Ostróda - Nidzica) oraz wschód - zachód (Mrągowo - Olsztyn - Ostróda). Program obejmuje dłuższe lub krótsze odcinki praktycznie wszystkich dróg krajowych biegnących na terenie województwa tj. 7 (częściowo w kategorii S7), 15, 16, 22, 51, 53, 54, 57, 58, 59 i 65.

Zgodnie z wynikami analiz oddziaływania akustycznego badanych dróg na większości analizowanych odcinków drogowych nie stwierdzono przekroczeń poziomu hałasu drogowego korespondujących z obecnością chronionej akustycznie zabudowy, co jest warunkiem do podjęcia działań naprawczych. Hałas z dróg w sąsiedztwie których brak jest zabudowy chronionej nie musi być ograniczany. Sytuacje, w których wraz z przekroczeniem dopuszczalnego poziomu dźwięku pojawia się w sąsiedztwie drogi zabudowa chroniona dotyczyły następującej liczby odcinków dróg krajowych (podano w powiązaniu ze skalą przekroczeń hałasu): hałas do 5 dB - 23 odcinki, hałas do 10 dB - 26 analizowanych odcinków, hałas do 15 dB - 20 analizowanych odcinków. W analizie uwzględniono łącznie 140 odcinków dróg krajowych.

Propozycja zawartych w Programie działań, niezbędnych dla przywrócenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku w otoczeniu zidentyfikowanych problemowych odcinków dróg obejmuje łącznie 7 zadań. Jako działanie główne wskazuje się „wprowadzenie ograniczenia prędkości ruchu w ciągu całej doby”. Do zadań wspomagających zaliczono: (1) kontrole prędkości ruchu pojazdów na problemowych

odcinkach dróg, (2) utrzymywanie dobrego stanu nawierzchni drogowych, (3) stosowanie nowoczesnych nawierzchni o zredukowanym hałasie w przypadku remontów dróg, (4) stosowanie zieleni izolacyjnej w pasie drogowym, a także działania służące perspektywicznemu rozwiązywaniu problemu hałasu drogowego: (5) stosowanie zasad ochrony przed hałasem w nowych planach zagospodarowania przestrzennego oraz (6) uwzględnianie wyników map akustycznych w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego. Zadanie główne przypisano 11 odcinkom dróg w lokalizacjach: Iława, Ostróda, Mrągowo, Bartoszyce, Szczytno, Braniewo, Pisz, Stare Pole-Węzeł Elbląg Pd., Samplawa-Lubawa oraz węzeł Biskupiec-Mrągowo. Zakres ograniczeń prędkości odniesiono do wskazanych odcinków dróg i w przeważającej liczbie przypadków sięga on 40 km/h.

Zgodnie z wymogiem ustawowym, Prognozę otwiera opis stanu środowiska z uwzględnieniem obszarów objętych potencjalnie znaczącym oddziaływaniem. Opis stanu środowiska ograniczono, ze względu na specyfikę dokumentu ocenianego jakim jest program do walki z hałasem, do charakterystyki klimatu akustycznego na terenie województwa, stanu powietrza atmosferycznego oraz jakości wód powierzchniowych. Elementy te wybrano jako związane z oddziaływaniem pojazdów samochodowych.

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 konsekwencją braku realizacji projektowanego dokumentu wskazano naruszenie wymogów ustawy jak również brak realizacji zasad ustalonych w prawodawstwie unijnym w zakresie zarządzania hałasem 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 jest wskazanie potencjalnego negatywnego oddziaływania na środowisko proponowanych w projektowanym dokumencie działań. W celu zidentyfikowania działań, które mogą w trakcie realizacji wywoływać negatywne skutki w środowisku posłużono się przepisami, które obejmują katalog przedsięwzięć kwalifikowanych ze względu na ich rodzaj, charakter lub skalę do mogących znacząco oddziaływać na środowisko. Analiza tych przepisów i porównanie ich z proponowanymi w Programie rodzajami zadań nie wykazały uwzględnienia tego rodzaju przedsięwzięć w Programie. Jako działanie, które może w określonych okolicznościach spełniać kryteria „znacząco oddziałującego na środowisko” rozpatrzono zadanie wspomagające: „Stosowanie nowoczesnych nawierzchni o zredukowanym hałasie w przypadku remontów i przebudów odcinków drogowych”. W przypadku zakwalifikowania odcinka drogi do remontu w ramach projektu przebudowy lub rozbudowy na długości powyżej 1 km (drogi dwupasmowe) lub powyżej 10 km (drogi czteropasmowe) przedsięwzięcie może potencjalnie powodować negatywne skutki w środowisku, co podlega analizie z mocy ustawy. Oddziaływania na środowisko działań związanych z przebudową dróg w przebiegu po istniejącym śladzie mogą mieć charakter znaczący głównie w ich fazie realizacyjnej, a więc ograniczanie

ich skutków ma charakter doraźny i polega głównie na stosowaniu zasad dobrej praktyki budowlanej oraz właściwego nadzoru na wykonawcą robót.

W części Prognozy dotyczącej wpływu skutków ustaleń Programu na środowisko rozpatrzono wpływ hałasu na zdrowie i warunki życia człowieka. Jest to zagadnienie o tyle istotne, że szkodliwy wpływ hałasu drogowego zwiększa się proporcjonalnie do stale obserwowanego rosnącego natężenia ruchu pojazdów samochodowych. W Prognozie podano szereg przykładów negatywnych skutków działania dźwięku o niekorzystnych parametrach na zdrowie i komfort funkcjonowania człowieka. Uwzględniając więc fakt, że zasadniczym celem realizacji Programu jest ograniczenie szkodliwości hałasu dla człowieka, wdrożenie zadań proponowanych w Programie jest więc niezbędne dla poprawy stanu środowiska. Uciążliwości fazy realizacji ewentualnych drogowych działań remontowych czy wymiany nawierzchni nie są oceniane jako znacząco negatywne czy przesądzające o braku możliwości ich realizacji z przyczyn środowiskowych, ze względu na cel nadrzędny, jakim jest ograniczenie hałasu.

Ponieważ wymogiem ustawowym jest również analiza wpływu ustaleń projektowanego dokumentu na środowisko przyrodnicze, zawarto w Prognozie informacje dotyczące głównych zagrożeń dla bioróżnorodności związane z drogownictwem. Dla ustalenia wpływu oddziaływania zadań proponowanych w Programie na bioróżnorodność zasadnicze znaczenie ma wniosek, iż działania te nie wymagają rozbudowy dróg, a to wyznaczenie nowych tras przebiegu dróg przynosi najwięcej niekorzystnych skutków środowiskowych, w tym przyrodniczych. Wdrożenie działań proponowanych w projektowanym dokumencie nie będzie przyczyną powstania istotnych i negatywnych bezpośrednich, pośrednich ani wtórnych oddziaływań mających szkodliwy wpływ na najbardziej wrażliwe elementy lokalnej przyrody, zarówno chronionej w formie obszarowej jak i gatunkowej.

Nie stwierdzono w Prognozie istotnych negatywnych skumulowanych 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 istniejących 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 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, ale szerzej, zgodnie z zaleceniami autorów tych dokumentów.

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 danego Programu.

Analizowane odcinki dróg krajowych przebiegają w na tyle dużych odległościach od granicy Polski, że nie stwierdza się możliwości wystąpienia skutków realizacji Programu poza granicami kraju.

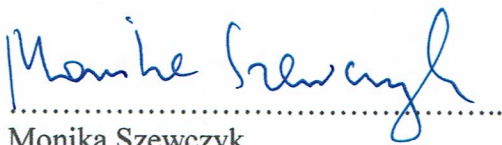
Reasumując, na podstawie przeprowadzonej w Prognozie analizy uwzględniającej uwarunkowania środowiskowe w obszarach problemowych, nie stwierdzono możliwości wystąpienia znaczących negatywnych oddziaływań na środowisko, wynikających z realizacji ustaleń projektowanego dokumentu. Należy podkreślić, że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

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 2018 r. poz. 2081).

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

"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

Olsztyn, 19.08.2019 r.

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 2018 r. poz. 2081, ze zm.) i zgodnie z art. 119 ust. 2a ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz.U. z 2019 r. poz. 1396, 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 krajowych **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 L_{DWN} i L_N ” określonego Uchwałą Sejmiku Województwa Warmińsko-Mazurskiego Nr III/42/14 z dnia 30 grudnia 2014 r. - w zakresie dróg krajowych
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 L_{DWN} i L_N ” określonego Uchwałą Sejmiku Województwa Warmińsko-Mazurskiego Nr III/42/14 z dnia 30 grudnia 2014 r. - w zakresie dróg krajowych

jest dostępna do wglądu w pokoju nr 316 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 316 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 2018 r. poz. 2081, ze zm.) i zgodnie z art. 119 ust. 2a ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. *Prawo ochrony środowiska* (Dz.U. z 2019 r. poz. 1396, 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 krajowych 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) ...