

**Uchwała Nr LVIII/934/24**  
**Sejmiku Województwa Warmińsko-Mazurskiego**  
**z dnia 23 kwietnia 2024 r.**

**w sprawie określenia programu ochrony środowiska przed hałasem dla obszaru województwa warmińsko-mazurskiego.**

Na podstawie art. 18 pkt 20 ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie województwa (Dz.U. z 2024 r. poz. 566) oraz art. 119a ust. 9 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2024 r. poz. 54), w związku z art. 5 i 9 ustawy z dnia 30 sierpnia 2019 r. o zmianie ustawy - Prawo ochrony środowiska (Dz.U. z 2019 r. poz. 2087, z późn. zm.) **uchwała się**, co następuje:

**§ 1.** Określa się "Program ochrony środowiska przed hałasem dla obszaru województwa warmińsko-mazurskiego" w brzmieniu ustalonym w załącznikach od 1-5.

**§ 2.** Wykonanie uchwały powierza się Marszałkowi Województwa Warmińsko-Mazurskiego.

**§ 3.** Uchwała wchodzi w życie 19 lipca 2024 r., jednak nie wcześniej niż po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia w Dzienniku Urzędowym Województwa Warmińsko-Mazurskiego.

Przewodnicząca Sejmiku Województwa  
Warmińsko-Mazurskiego

**Bernadeta Hordejuk**



# **Program ochrony środowiska przed hałasem dla obszaru województwa warmińsko-mazurskiego**

## **Informacje ogólne**

### **TOM I**

**OLSZTYN, 2024 r.**



## SPIS TREŚCI

1.	Wstęp .....	5
1.1.	Cel Programu .....	5
1.2.	Organ zobowiązany do opracowania Programu .....	7
1.3.	Podstawa prawna opracowania Programu i przepisy regulujące dopuszczalne poziomy hałas w środowisku, wyrażone wskaźnikami $L_{DWN}$ i $L_N$ .....	7
1.4.	Informacja o dokumentach stanowiących podstawę do opracowania Programu wraz z podaniem organów i podmiotów, które je sporządziły .....	9
2.	Opis obszaru objętego Programem .....	10
2.1.	Opis obszaru objętego zakresem opracowania w podziale na powiaty .....	13
2.1.1.	Miasta na prawach powiatu .....	14
2.1.2.	Powiat bartoszycki .....	17
2.1.3.	Powiat braniewski .....	17
2.1.4.	Powiat działdowski .....	17
2.1.5.	Powiat elbląski .....	18
2.1.6.	Powiat ełcki.....	19
2.1.7.	Powiat giżycki.....	19
2.1.8.	Powiat iławski.....	20
2.1.9.	Powiat kętrzyński.....	21
2.1.10.	Powiat lidzbarski.....	21
2.1.11.	Powiat mrągowski.....	21
2.1.12.	Powiat nidzicki .....	22
2.1.13.	Powiat nowomiejski.....	22
2.1.14.	Powiat olecki.....	23
2.1.15.	Powiat olsztyński .....	23
2.1.16.	Powiat ostródzki .....	24
2.1.17.	Powiat piski.....	25
2.1.18.	Powiat szczycieński .....	25
2.2.	Identyfikacja i opis ograniczeń związanych z utworzonymi na tym obszarze obszarami ograniczonego użytkowania lub strefami przemysłowymi lub wyznaczonymi obszarami cichymi.....	26
3.	Historia udziału społeczeństwa w opracowaniu dokumentu .....	27
	SPIS TABEL .....	28
	SPIS RYSUNKÓW .....	28
	AKTY PRAWNE ORAZ WYTYCZNE UŻYTE W TOMACH 1-5 .....	29
	BIBLIOGRAFIA DO TOMÓW 1-5 .....	30



## WYKAZ SKRÓTÓW I POJEĆ UŻYTYCH W DOKUMENCIE

Skrót	Pełna nazwa
CNOSSOS-EU	Skrót od Common NOise A SSeSSment MethOdS in Europe Union – obowiązującej metodyki wykonywania strategicznych map hałasu
DK, DP, DW	Droga krajowa, powiatowa, wojewódzka
Dyrektywa END	Dyrektywa 2002/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady odnosząca się do oceny i zarządzania poziomem hałasu w środowisku [3]
GDDKiA	Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad
GIOS	Główny Inspektor Ochrony Środowiska
Główna droga	Droga, po której przejeżdża rocznie więcej niż 3 miliony pojazdów
Główna linia kolejowa	Linia kolejowa, po której przejeżdża rocznie więcej niż 30 tysięcy pociągów
Główne lotnisko	Lotnisko cywilne, na którym rocznie odbywa się więcej niż 50 tysięcy operacji (startów lub lądowań), z wyłączeniem operacji dokonywanych wyłącznie w celach szkoleniowych przy użyciu samolotów o masie startowej poniżej 5700 kg
L <sub>AeqD</sub>	Równoważny poziom dźwięku A dla pory dnia
L <sub>AeqN</sub>	Równoważny poziom dźwięku A dla pory nocy
L <sub>DWN</sub>	Długookresowy średni poziom dźwięku A wyrażony w decybelach (dB), wyznaczony w ciągu wszystkich dób w roku z uwzględnieniem pory dnia, wieczoru, nocy
L <sub>N</sub>	Długookresowy średni poziom dźwięku A wyrażony w decybelach (dB), wyznaczony w ciągu pór nocy
MPZP	Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego
OOU	Obszar ograniczonego użytkowania
PKP PLK S.A.	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
POH, Program	Program ochrony środowiska przed hałasem
RDOŚ w Olsztynie	Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Olsztynie
Rozp. POH	Rozporządzenie Ministra Klimatu i Środowiska z dnia 26 lipca 2021 r. w sprawie programu ochrony środowiska przed hałasem [6]
SMH	Strategiczna mapa hałasu (SMHDK – dla dróg krajowych, SMHDW – dla dróg wojewódzkich, SMHDP – dla dróg powiatowych, SMHE – dla miasta Elbląg, SMHO – dla miasta Olsztyn)
Ustawa POŚ	Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. <i>Prawo ochrony środowiska</i> [1]
WMPWIS	Warmińsko-Mazurski Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny
ZDP w Giżycku	Zarząd Dróg Powiatowych w Giżycku
ZDW w Olsztynie	Zarząd Dróg Wojewódzkich w Olsztynie

## 1. Wstęp

Hałas stanowi uniwersalny problem, który nie tylko wpływa na zdrowie i samopoczucie, ale także na jakość życia człowieka.

Polityka ochrony przed hałasem, zarówno na poziomie unijnym, jak i krajowym, opiera się na idei prowadzenia długoterminowych działań w celu minimalizacji negatywnych skutków hałasu dla ludzi i środowiska.

Na poziomie unijnym istnieje szereg dokumentów, które dotyczą polityki ochrony przed hałasem. W szczególności, *Dyrektywa 2002/49/WE* jest głównym dokumentem unijnym określającym zasady prowadzenia działań w tej dziedzinie. Dyrektywa ta wymaga od państw członkowskich opracowywania strategicznych map hałasu i programów ochrony środowiska przed hałasem w celu ograniczenia uciążliwości akustycznych w najbardziej narażonych obszarach. W tym zakresie polska polityka ochrony przed hałasem jest zgodna z wymogami unijnymi i opiera się na identycznych zasadach.

*Program ochrony środowiska przed hałasem dla obszaru województwa warmińsko-mazurskiego* to dokument, którego celem jest zarządzanie i kontrola hałasu w celu ochrony ludzi i środowiska przed negatywnymi skutkami uciążliwych dźwięków. Program obejmuje identyfikację i ocenę źródeł hałasu, opracowanie strategii jego redukcji, wdrażanie odpowiednich działań i zaleceń, a także określenie ogólnych zasad monitorowania i raportowania postępów z jego realizacji.

Dokument podzielono na pięć tomów stanowiących całość:

- I. **TOM I** – Informacje ogólne. Część zawierająca informacje ogólne zgodnie z §2 Rozp. POH;
- II. **TOM II** – Część dotycząca głównych dróg krajowych, wojewódzkich i powiatowych, zawierająca informacje zgodnie z §3 i §4 Rozp. POH;
- III. **TOM III** – Część dotycząca głównych linii kolejowych, zawierająca informacje zgodnie z §3 i §4 Rozp. POH;
- IV. **TOM IV** – Część dotycząca miast powyżej 100 tys. mieszkańców (Elbląg i Olsztyn), zawierająca informacje zgodnie z §3 i §4 Rozp. POH;
- V. **TOM V** – Streszczenie w języku niespecjalistycznym. Część zawierająca informacje zgodnie z §5 Rozp. POH.

### 1.1. Cel Programu

Nadrzędnym celem Programu jest stworzenie mniej hałaśliwego i zrównoważonego środowiska, podniesienie świadomości społeczeństwa na temat negatywnych skutków hałasu oraz wdrażanie i promowanie działań mających na celu jego ograniczenie, przy czym jest to działanie wieloletnie, którego realizacja stała się obowiązkiem krajów członkowskich Unii Europejskiej.

Ideą prowadzenia długookresowej polityki w zakresie ochrony przed hałasem jest ciągłe monitorowanie, analiza i ocena hałasu oraz opracowywanie skutecznych środków zapobiegawczych i redukcyjnych. Polityka ta koncentruje się na zapobieganiu odczuwaniu negatywnych skutków hałasu, takich jak problemy zdrowotne, zakłócenia komunikacyjne czy obniżona jakość życia.

Niniejszy dokument jest pierwszym sporządzonym w nowej formule, wykorzystującym dane ze strategicznych map hałasów opartych na metodyce obliczeń CNOSSOS-EU oraz wskaźnikach zdrowotnych określających negatywne skutki przebywania w hałasie.

W poprzednich trzech edycjach programu dla terenów miast powyżej 100 tysięcy mieszkańców były opracowywane przez prezydenta danego miasta oraz uchwalane przez radę miejską, a programy dla terenów poza aglomeracją były opracowywane i uchwalane przez sejmik województwa. Od IV rundy mapowania wszystkie programy ochrony środowiska przed hałasem (tj. dla miast o liczbie mieszkańców większej niż 100 tysięcy, dla dróg głównych, głównych linii kolejowych oraz głównych lotnisk) opracowywane są przez marszałka i uchwalane przez sejmik województwa, a prezydenci miast mogą jedynie zaopiniować projekt uchwały.

W wyniku szerokiej analizy dostępnych SMH, przyjęto główne cele programowe oraz określono kierunki, w ramach których zaproponowano konkretne zadania do realizacji w zależności od właściwości dokumentu.

**Tabela 1. Cele Programu dla województwa warmińsko-mazurskiego**

<b>Cel nr 1. Wyeliminowanie przekroczeń dopuszczalnych norm hałasu drogowego na terenach mieszkaniowych</b>
Kierunek 1.1 Obniżenie emisji hałasu drogowego
Kierunek 1.2 Ochrona terenów zagrożonych hałasem drogowym
<b>Cel nr 2. Przeciwdziałanie pogorszeniu klimatu akustycznego pochodzącego od hałasu szynowego na terenach mieszkaniowych</b>
Kierunek 2.1 Kontrola emisji hałasu szynowego
Kierunek 2.2 Ochrona terenów zagrożonych hałasem szynowym
<b>Cel nr 3. Utrzymanie emisji hałasu lotniczego na dotychczasowym poziomie</b>
Kierunek 3.1 Wdrażanie stosownych procedur antyhałasowych oraz ich przestrzeganie i kontrola
<b>Cel nr 4. Utrzymanie emisji hałasu przemysłowego na dotychczasowym poziomie</b>
Kierunek 4.1 Wdrażanie stosownych procedur antyhałasowych oraz ich przestrzeganie i kontrola
<b>Cel nr 5. Zmniejszenie liczby osób narażonych na negatywne skutki zdrowotne powodowane hałasem</b>
Kierunek 5.1 Realizacja zapisów lokalnych i ponadlokalnych dokumentów strategicznych oraz aktów prawa miejscowego
Kierunek 5.2 Zwiększenie świadomości zagrożenia hałasem
Kierunek 5.3 Ograniczenie wpływu hałasu w miejscu chronionym
Kierunek 5.4 Świadome zarządzanie źródłem hałasu
Kierunek 5.5 Monitoring realizacji działań wynikających z POH

## 1.2. Organ zobowiązany do opracowania Programu

Zgodnie z art. 119a ust.1 POŚ marszałek województwa opracowuje projekt dokumentu dla obszaru województwa, który uchwalany jest przez sejmik województwa. Program opracowuje się co 5 lat, w terminie do dnia 18 lipca, przy czym w aktualnej edycji jest to termin 18 lipca 2024 roku.

Dane kontaktowe właściwego urzędu marszałkowskiego:

Urząd Marszałkowski Województwa Warmińsko-Mazurskiego

ul. Emilii Plater 1, 10-562 Olsztyn

e-mail: dos@warmia.mazury.pl

tel: (+48) 89 512 54 40

## 1.3. Podstawa prawna opracowania Programu i przepisy regulujące dopuszczalne poziomy hałasu w środowisku, wyrażone wskaźnikami $L_{DWN}$ i $L_N$

Programy ochrony środowiska przed hałasem są opracowywane w wyniku implementacji Dyrektywy END do krajowego porządku prawnego. Zgodnie z przepisami ustawy POŚ, a konkretnie art. 119a ust. 1, na podstawie strategicznych map hałasu marszałek województwa opracowuje dla obszaru województwa projekt uchwały w sprawie programu ochrony środowiska przed hałasem. Natomiast zakres Programu określony jest zgodnie z art. 119a ust. 3, "*W programie ochrony środowiska przed hałasem wskazuje się działania ograniczające poziom hałasu w środowisku przedstawiony na strategicznych mapach hałasu (...)*".

Zgodnie z art. 119a ust. 9 i 10 przywołanej ustawy, program ochrony środowiska przed hałasem jest uchwalany przez sejmik województwa co 5 lat w terminie do 18 lipca, a jego aktualizacja może nastąpić przed upływem tego terminu.

W zakresie przedmiotowego dokumentu zastosowanie ma Rozp. POH [6]. Akt ten jest wynikiem delegacji art. 119a ust. 12 ustawy POŚ i ma na celu określenie szczegółowego zakresu programu ochrony środowiska przed hałasem oraz sposobu ustalania harmonogramu działań zmniejszających poziom hałasu w środowisku.

Podstawę merytoryczną do opracowania POH stanowią strategiczne mapy hałasu, przedstawiające aktualny stan klimatu akustycznego. SMH, od IV edycji, są realizowane według wspólnej metody oceny hałasu stosowanej w krajach członkowskich Unii Europejskiej – CNOSSOS-EU. Została ona wprowadzona Dyrektywą 2015/996 [4] jako standardowa metoda oceny hałasu w Unii Europejskiej. W dokumencie tym określa się, że CNOSSOS-EU jest metodą, która ma być stosowana w państwach członkowskich do oceny hałasu generowanego przez różne źródła, takie jak transport drogowy, kolejowy czy lotniczy.

SMH wskazują obszary, na których należy podjąć działania mające na celu ograniczenie ponadnormatywnego hałasu. Takie obszary wyznacza się na podstawie warstw opracowanych podczas prac nad SMH, w szczególności poprzez mapę terenów chronionych akustycznie, która ukazuje tereny, którym przypisano dopuszczalne poziomy hałasu w środowisku.

Ustala się je w oparciu o rozporządzenie Ministra Środowiska w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku [9], przy czym dozwolony poziom dźwięku w środowisku zależy od rodzaju źródła hałasu i sposobu zagospodarowania terenu.

Klasyfikację terenów chronionych przeprowadza się natomiast w oparciu o zapisy miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego (MPZP), w których zgodnie z art. 114 ust. 1 ustawy POŚ określa się funkcje terenów podlegających ochronie akustycznej. W przypadku braku uregulowań obowiązujących MPZP oceny czy teren należy do terenów chronionych akustycznie dokonuje właściwy organ, na podstawie faktycznego zagospodarowania oraz wykorzystywania tego i sąsiednich terenów, zgodnie z art. 115 ustawy POŚ.

Zgodnie z polskimi przepisami, ochroną akustyczną objęte są tzw. obiekty oraz tereny wrażliwe na hałas, dla których ustala się wartości dopuszczalne poziomu hałasu. Określa się je dla dwóch rodzajów wskaźników:

- $L_{DWN}$  i  $L_N$ , wskaźniki stosowane do prowadzenia długookresowej polityki w zakresie ochrony przed hałasem;
- $L_{AeqD}$  i  $L_{AeqN}$ , wskaźniki stosowane do ustalania i kontroli warunków korzystania ze środowiska w odniesieniu do jednej doby.

Sposób obliczania wskaźnika  $L_{DWN}$  został zdefiniowany Rozporządzeniem Ministra Klimatu w sprawie sposobu ustalania wartości wskaźnika hałasu  $L_{DWN}$  [10]. Wartości dopuszczalne dla poszczególnych wskaźników hałasu zależą od rodzaju terenu, charakteru mierzonego hałasu oraz okresu odniesienia (krótkookresowe, długookresowe – obowiązujące w POH).

**Tabela 2. Dopuszczalne poziomy hałasu w środowisku powodowanego przez poszczególne grupy źródeł hałasu, z wyłączeniem hałasu powodowanego przez starty, lądowania i przeloty statków powietrznych oraz linie elektroenergetyczne**

Lp.	Rodzaj terenu	Dopuszczalny długookresowy średni poziom dźwięku A w dB			
		Drogi lub linie kolejowe		Pozostałe obiekty i działalność będąca źródłem hałasu	
		$L_{DWN}$ przedział czasu odniesienia równy wszystkim dobom w roku	$L_N$ przedział czasu odniesienia równy wszystkim porom nocy	$L_{DWN}$ przedział czasu odniesienia równy wszystkim dobom w roku	$L_N$ przedział czasu odniesienia równy wszystkim porom nocy
1.	a) Strefa ochronna „A” uzdrowiska b) Tereny szpitali poza miastem	50	45	45	40
2.	a) Tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej b) Tereny zabudowy związanej ze stałym lub czasowym pobytem dzieci i młodzieży c) Tereny domów opieki społecznej d) Tereny szpitali w miastach	64	59	50	40
3.	a) Tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej i zamieszkania zbiorowego b) Tereny zabudowy zagrodowej Tereny rekreacyjno-wypoczynkowe c) Tereny mieszkaniowo usługowe	68	59	55	45
4.	Tereny w strefie śródmiejskiej miast powyżej 100 tys. mieszkańców	70	65	55	45

#### 1.4. Informacja o dokumentach stanowiących podstawę do opracowania Programu wraz z podaniem organów i podmiotów, które je sporządziły

Podstawą POH są strategiczne mapy hałasu (SMH) przekazane Marszałkowi Województwa Warmińsko-Mazurskiego przez prezydentów miast o liczbie mieszkańców większej niż 100 tys. (tj. Elbląga i Olsztyna), zarządzających głównymi drogami oraz zarządzających głównymi liniami kolejowymi, w szczególności:

**Tabela 3. Informacje o wykonanych SMH**

Lp.	Nazwa dokumentu	Organ odpowiedzialny za sporządzenie strategicznej mapy hałasu	Podmiot odpowiedzialny za wykonanie strategicznych map hałasu	Źródła hałasu
1	Strategiczne mapy hałasu dla dróg krajowych o ruchu powyżej 3 000 000 pojazdów rocznie w województwie warmińsko-mazurskim o łącznej długości 408,752 km	Skarb Państwa – Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad Adres do korespondencji: Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Olsztynie Al. Warszawska 89, 10-083 Olsztyn Służbowy adres Email: sekretariatolsztyn@gddkia.gov.pl Służbowy numer tel. +48 89 521-28-00	KFB Acoustics Sp. z o.o. ul. Mydlana 7, 51-502 Wrocław Służbowy adres Email: office@kfb-acoustics.com Służbowy numer telefonu: +48 71 707-24-00	Drogi krajowe
2	Wykonanie okresowego pomiaru i analizy hałasu komunikacyjnego oraz sporządzenie strategicznych map hałasu dla dróg wojewódzkich na terenie województwa warmińsko-mazurskiego, o natężeniu ruchu powyżej 3 mln pojazdów rocznie	Zarząd Dróg Wojewódzkich w Olsztynie ul. Pstrowskiego 28 b, 10-602 Olsztyn Tel. +48 (89) 526 19 00; fax. +48 (89) 539 98 76 Email: sekretariat@zdw.olsztyn.pl <a href="http://www.zdw.olsztyn.pl">http://www.zdw.olsztyn.pl</a>	Konsorcjum firm: Pracownia Hałasu Sp. z o. o. – Lider konsorcjum ul. Królewiecka 63/2, 54-117 Wrocław Tel. +48 661 70 55 46; +48 695 44 62 46 Email: biuro@pracowniahalasu.pl LGL Akustyka L. Woźniak, G. Sumara, Ł. Stasiak s.c. – Partner ul. Ślonimskiego 3A/4, 50-304 Wrocław Tel. +48 693 47 35 86; +48 692 53 82 59 Email: biuro@lglakustyka.pl <a href="http://www.lglakustyka.pl">http://www.lglakustyka.pl</a>	Drogi wojewódzkie
3	Strategiczna mapa hałasu dla odcinków głównych dróg przebiegających przez miasto Giżycko	Zarząd Dróg Powiatowych ul. Węgorzewska 4, 11-500 Giżycko Email: sekretariat@zdpגיzycko.pl +48 (87) 429 34 26	SVANTEK Sp. z o.o. – Laboratorium Badawcze ul. Strzygłowska 81, 04-782 Warszawa Email: pomiary@svantek.com.pl +48 (22) 518 83 00	Drogi powiatowe
4	Strategiczna mapa hałasu dla odcinków linii kolejowych, po których przejeżdża ponad 30 000 pociągów rocznie. Województwo warmińsko-mazurskie	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., ul. Targowa 74, 03-734 Warszawa Email: its@plk-sa.pl Tel.: +48 224732514	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., ul. Targowa 74, 03-734 Warszawa Email: its@plk-sa.pl Tel.: +48 224732514	Koleje główne
5	Strategiczna Mapa Akustyczna Miasta Elbląg	Gmina Miasto Elbląg, ul. Łączności 1, 82-300 Elbląg Email: umelblag@umelblag.pl Tel: + 48 (55) 239 30 00	OPEGIEKA Sp. z o.o., ul. Aleja Tysiąclecia 11 82-300 Elbląg Email: poczta@opegieka.pl Tel: +48 (55) 237 60 00	Hałas: drogowy, kolejowy, tramwajowy, przemysłowy, lotniczy
6	Strategiczna mapa hałasu Miasta Olsztyn – operat techniczny	Gmina Olsztyn, Urząd Miasta Olsztyn Pl. Jana Pawła II 1, 10-101 Olsztyn Email: rusak.anna@olsztyn.eu Tel. +48 (89) 50-60-681	Internoise Marek Jucewicz, ul. Witkiewicza 1A, 80-319 Gdańsk Email: biuro@internoise.pl Tel. +48 604141039	Hałas: drogowy, kolejowy, tramwajowy, przemysłowy, lotniczy

## 2. Opis obszaru objętego Programem

Województwo warmińsko-mazurskie położone jest w północno-wschodniej części kraju i obejmuje obszar 24 174 km<sup>2</sup> oraz liczy 1 366 430 mieszkańców<sup>1</sup>. Siedzibą władz Samorządu Województwa jest Olsztyn. Jest to czwarte województwo pod względem powierzchni w kraju i przedostatnie pod względem gęstości zaludnienia (56,5 osób / km<sup>2</sup>).

Rysunek 1. Województwo warmińsko-mazurskie



Źródło: [warmińskomazurskie.polskamultimedialna.pl](http://warmińskomazurskie.polskamultimedialna.pl).

Województwo położone jest w bezpośrednim sąsiedztwie wschodniej granicy Unii Europejskiej z Obwodem Królewieckim. Od wschodu region sąsiaduje z województwem podlaskim, od południa z mazowieckim, od południowego zachodu z kujawsko-pomorskim i od zachodu z województwem pomorskim. Województwo graniczy w jednym punkcie z Litwą i Rosją i jest to tzw. trójstyk granic.

Województwo warmińsko-mazurskie podzielone jest na 21 powiatów, w skład których wchodzi 2 miasta na prawach powiatu (Elbląg i Olsztyn). Wyróżnia się 116 gmin: 16 miejskich, 34 miejsko-wiejskich i 66 wiejskich. Największymi miastami są Olsztyn, Elbląg i Ełk.

W województwie warmińsko-mazurskim znajduje się ponad 3 000 jezior, wśród nich największe jezioro Polski – Śniardwy. Oprócz jezior, bogactwem przyrodniczym województwa są lasy i puszcze. Największymi kompleksami leśnymi są: Puszcza Borecka, Puszcza Napiwodzko-Ramucka, Puszcza Piska, Lasy Iławskie oraz Puszcza Romincka. Przez województwo przepływa wiele rzek, a największe z nich to m.in.: Łyna, Drwęca, Pasłęka. Przyrodnicze tereny chronione zajmują niemal połowę powierzchni województwa.

<sup>1</sup> Wszystkie dane statystyczne dotyczące powierzchni i liczby ludności na obszarach objętych POH pochodzą z GUS, a ich aktualność to 20.07.2023 - <https://stat.gov.pl/>

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 Iławskiego, Brodnicki, Górznięsko-Lidzbarski).

Województwo niewątpliwie należy do jednych z najbardziej atrakcyjnych pod względem turystycznym rejonów Polski. Obecnie do wiodących dziedzin gospodarki województwa warmińsko-mazurskiego można zaliczyć turystykę, produkcję zdrowej żywności, przemysł drzewny, produkcję maszyn i urządzeń, proekologiczną gospodarkę leśną, produkcję jachtów oraz ekoturystykę<sup>2</sup>.

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

Sieć dróg województwa zapewnia dobrą komunikację wewnętrzną oraz międzywojewódzką. Szczególne znaczenie ma droga ekspresowa S7 relacji Gdańsk - Olsztynek - Nidzica - Warszawa, nr 16 relacji Iława - Olsztyn – Augustów, a także droga nr 51 relacji Olsztynek - Olsztyn – Bezledy (przejście graniczne).

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

- międzynarodowe – E77 (w ciągu drogi S7), E28 (w ciągu dróg S7, S22);
- ekspresowe: S5, S7, S16, S22, S51, S61;
- krajowe nr: 15, 16, 22, 51, 53, 54, 57, 58, 59, 63, 65;
- wojewódzkie nr: 500, 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, 619, 621, 625, 642, 643, 650, 651, 652, 653, 655, 656, 660, 661, 667.

W granicy województwa znajdują się linie kolejowe nr: 9, 35, 38, 39, 41, 204, 205, 208, 216, 217, 218, 219, 220, 221, 223, 225, 254, 259, 353, 747.

W zakresie transportu lotniczego należy wymienić, m.in:

- port lotniczy Olsztyn-Mazury (EPSY/SZY) – międzynarodowy port lotniczy w Szymanach;
- lotnisko Elbląg (EPEL/ZBG) – sportowe lotnisko w Elblągu;
- lotnisko Olsztyn-Dajtki (EPOD/QYO) – sportowe lotnisko w Olsztynie;
- lotnisko Kętrzyn-Wilamowo (EPKE) – prywatne lotnisko użytkowane przez Aeroklub Krainy Jezior;
- Lądowisko Gryźliny (EPGR) - właścicielem lądowiska jest Starostwo Powiatowe w Olsztynie oraz Gmina Stawiguda.

---

<sup>2</sup> <https://bip.warmia.mazury.pl/informacja/1/ogolna-charakterystyka-województwa-warmińsko-mazurskiego.html>



Województwo to jest bogate w źródła wód leczniczych, które są wykorzystywane w lokalnych uzdrowiskach. Wody te, bogate w minerały i inne lecznicze składniki, są stosowane w różnych terapiach, przynosząc ulgę i wsparcie w leczeniu wielu schorzeń. Uzdrowiska te oferują szeroki zakres usług, włączając w to zabiegi balneologiczne, hydroterapię oraz różnorodne formy fizjoterapii.

Jednym z najbardziej znanych uzdrowisk w regionie jest Gołdap, położona w malowniczej okolicy w pobliżu granicy z Rosją. Gołdap słynie ze swoich naturalnych źródeł wód siarczkowych, które mają właściwości lecznicze, szczególnie w zakresie schorzeń reumatologicznych i ortopedycznych.

Ochrona uzdrowisk przed hałasem jest usankcjonowana przepisami i znajduje swoje odzwierciedlenie w Rozporządzeniu [9], przypisując terenom strefy ochronnej „A” uzdrowisk najbardziej rygorystyczne dopuszczalne poziomy hałasu (por. tabela 2). Zestawienie informacji o strefach ochronnych „A” uzdrowisk (oraz obszarów ochrony uzdrowiskowej) na terenie województwa warmińsko-mazurskiego przedstawiono poniżej.

**Tabela 4. Uzdrowiska oraz obszary ochrony uzdrowiskowej na terenie województwa warmińsko-mazurskiego**

Nazwa uzdrowiska/ obszaru ochrony uzdrowiskowej	Powiat	Podstawy prawne nadania statusu uzdrowiska/obszaru ochrony uzdrowiskowej	Powierzchnia łączna uzdrowiska/obszaru i stref uzdrowiskowych A, B, C (ha)	Akty prawne	Obowiązujące ograniczenia
<b>Uzdrowiska</b>					
Gołdap	gołdapski	Rozporządzenie Ministra Zdrowia z dn. 31 sierpnia 2000 r. w sprawie uznania miasta Gołdap za uzdrowisko (Dz. U. Nr 82, poz. 936)	A - 131,5 B - 476,1 C - 7386,3 powierzchnia uzdrowiska - 7993,9	UCHWAŁA XL/259/2017 Rady Miejskiej w Gołdapi z dnia 30 maja 2017 r. UCHWAŁA NR VII/44/2015 Rady Miejskiej w Gołdapi z dnia 29 kwietnia 2015 r.	Ograniczenia w zabudowie i zagospodarowaniu terenu
<b>Obszary ochrony uzdrowiskowej</b>					
Frombork	braniewski	Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 13 stycznia 2015 r. w sprawie nadania statusu obszaru ochrony uzdrowiskowej miastu Frombork i sołectwom Bogdany i Ronin położonym na obszarze gminy Frombork (Dz. U. 2015 r. poz. 152)	A - 99,47 B - 697,62 C - 1617,07 powierzchnia obszaru - 2414,16	UCHWAŁA NR VI/59/15 RADY MIEJSKIEJ WE FROMBORKU z dnia 16 lipca 2015 r.	Zakazuje się na całym obszarze objętym planem lokalizacji inwestycji zaliczonych do przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko z wyłączeniem realizacji inwestycji drogowych i infrastruktury technicznej (...)
Górowo Iławeckie	bartoszycki	Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 21 października 2019 r. w sprawie nadania statusu obszaru ochrony uzdrowiskowej sołectwom: Galajny, Czyprki i Woryny położonym na obszarze gminy Górowo Iławeckie (Dz. U. z 2019 r. poz. 2180)	A - 105 B - 839 C - 4299 powierzchnia obszaru - 5243	UCHWAŁA NR XXI/178/16 RADY GMINY GÓROWO IŁAWECKIE z dnia 28 listopada 2016 r	Dopuszczalny poziom hałasu jak dla terenu objętego strefą „A” ochrony uzdrowiskowej zgodnie z przepisami odrębnymi i szczególnymi; Zakaz budowy budynków mieszkalnych

Lidzbark Warmiński	lidzbarski	Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 17 maja 2016 r. w sprawie nadania statusu obszaru ochrony uzdrowiskowej Osiedlu Uzdrowiskowemu Miasta Lidzbark Warmiński i sołectwom: Medyny i Łabno położonym na obszarze gminy Lidzbark Warmiński (Dz. U. 2016 r. poz. 757)	A - 119,95 B - 486,77 C - 1116,24 powierzchnia obszaru - 1722,96	Uchwała nr XXV/204/2017 Rady Gminy Lidzbark Warmiński. z dnia 31 sierpnia 2017 r. UCHWAŁA NR XXVII/216/2017 RADY GMINY LIDZBARK WARMIŃSKI z dnia 27 października 2017 r. UCHWAŁA NR XXXIX/309/2017 RADY MIEJSKIEJ W LIDZBARKU WARMIŃSKIM z dnia 14 czerwca 2017 r.	Ograniczenia w zabudowie i zagospodarowaniu terenu
Miłomłyn	ostródzki	Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 17 maja 2016 r. w sprawie nadania statusu obszaru ochrony uzdrowiskowej miastu Miłomłyn oraz sołectwom Bagieńsko i Tarda położonym na obszarze gminy Miłomłyn (Dz. U. z 2016 r. poz. 756)	A - 110,26 B - 1151,22 C - 3376,55 powierzchnia obszaru - 4638,03	UCHWAŁA NR XXV/133/2016 RADY MIEJSKIEJ W MIŁOMŁYŃNIE z dnia 28 czerwca 2016 r.	Ustala się zakazy zgodnie z art. 38a Ustawa o lecznictwie uzdrowiskowym, uzdrowiskach i obszarach ochrony uzdrowiskowej oraz o gminach uzdrowiskowych (Dz. U. z 2023 r. poz. 151 z późn. zm.)

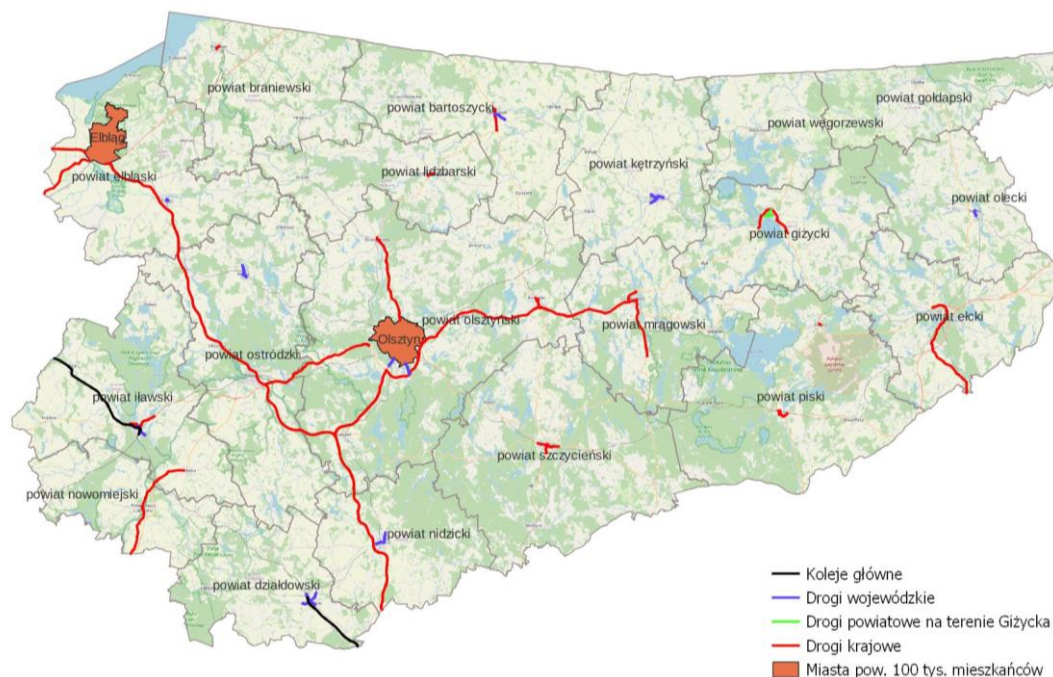
## 2.1. Opis obszaru objętego zakresem opracowania w podziale na powiaty

Zakresem Programu objęto tereny położone w bezpośrednim sąsiedztwie źródeł hałasu, dla których w 2022 r. sporządzono SMH, w szczególności:

- 1) Dróg, linii kolejowych, linii tramwajowych i lotnisk na terenie miast Elbląga i Olsztyna.
- 2) Dróg krajowych: S7, S16, S51, DK15, DK16, DK22, DK51, DK53, DK54, DK57, DK58, DK59, DK63, DK65. Ogółem 73 odcinki dróg krajowych o łącznej długości 408,752 km.
- 3) Dróg wojewódzkich: DW527, DW536, DW542, DW544, DW545, DW591, DW592, DW598, DW655. Ogółem 17 odcinków dróg wojewódzkich o łącznej długości 32,249 km.
- 4) Dróg powiatowych na terenie Giżycka: DP4431N, DP4435N, DP4441N, DP4446N, DP4470N. Ogółem 7 odcinków dróg powiatowych o długości 3,353 km.
- 5) Głównej linii kolejowej – oznaczonej numerem 9. Ogółem 2 odcinki linii kolejowej o długości 43,504 km.

Graficzne przedstawienie lokalizacji obszarów problemowych przedstawiono na rysunku nr 2.

**Rysunek 2. Lokalizacja analizowanych źródeł hałasu oraz terenów, dla których sporządzono SMH – stan na 2022 r.**



### 2.1.1. Miasta na prawach powiatu

#### ELBLĄG

Elbląg położony jest w północno-zachodniej części województwa warmińsko-mazurskiego. Liczy 113 567 mieszkańców i jest drugim co do wielkości ośrodkiem gospodarczym, kulturalnym i administracyjnym w województwie warmińsko-mazurskim, posiadając jednocześnie status miasta na prawach powiatu. Powierzchnia miasta wynosi niemal 80 km<sup>2</sup>.

Miasto położone jest nad rzeką Elbląg, u jej ujścia do Zalewu Wiślanego i jest najniżej położonym miastem w Polsce. Leży na styku dwóch krain geograficznych: Żuław Wiślanych (na południe i zachód od Elbląga) i Wysoczyzny Elbląskiej stanowiących część Pobrzeża Gdańskiego. Miasto administracyjnie nie jest podzielone na dzielnice ani osiedla (w rozumieniu jednostek pomocniczych gminy), w mieście funkcjonują jedynie nieoficjalne, historyczne osiedla.

W granicach administracyjnych Elbląga znajduje się łącznie 7 szpitali i domów pomocy społecznej oraz 82 obiekty związane ze stałym lub czasowym pobytem dzieci i młodzieży.

Przez obszar Elbląga przebiegają dwie drogi krajowe: droga ekspresowa S7 oraz S22, które wspólnie tworzą obwodnicę Elbląga oraz cztery drogi wojewódzkie: DW500, DW503, DW504 i DW509. Sieć dróg uzupełniają drogi powiatowe oraz gminne. Łączna długość dróg na terenie miasta, zgodnie z danymi z opracowania SMHE, wynosi ok. 221,245 km.

W zakresie transportu kolejowego, obecnie w Elblągu znajdują się 2 funkcjonujące dworce i przystanki kolejowe, a czynnych linii oraz łącznic kolejowych jest ok. 39,78 km, w tym:

- Linia 204 Malbork – Braniewo;
- Linia 254 Tropy – Braniewo.

Na osiedlu Nowe Pole istnieje od 1915 roku lotnisko, obecnie należące do aeroklubu, położone w odległości ok. 2,5 km od centrum miasta. Posiada dwie trawiaste drogi startowe na kierunkach 08/26 i 10/28, z których użytkowana jest głównie ostatnia. W ciągu roku na lotnisku wykonywanych jest 3678 operacji.

Elbląg jest też prężnym ośrodkiem przemysłu ciężkiego, meblowego i spożywczego. W mieście znajdują się również tereny Warmińsko-Mazurskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej, a wykwalifikowaną kadrę zapewniają elbląskie uczelnie wyższe.

W mieście działa 7 centrów handlowych, liczne markety oraz szereg dyskontów spożywczych. W zakresie hałasu przemysłowego, podczas prac nad SMHE, wytypowano 39 obiektów mogących mieć wpływ na znaczną emisję hałasu do środowiska.

Komunikacja tramwajowa w Elblągu obsługiwana jest przez 5 linii tramwajowych dziennych. Obecnie w Elblągu eksploatowane są liniowo cztery typy tramwajów: typu 805Na, 121 N, M8C oraz Moderus Beta MF 09 AC.

Na terenie Elbląga nie ustanowiono obszarów cichych oraz stref przemysłowych w rozumieniu zapisów ustawy POŚ.

## **OLSZTYN**

Olsztyn to miasto na prawach powiatu będące stolicą województwa warmińsko-mazurskiego oraz siedzibą władz powiatu olsztyńskiego. Miasto centralne aglomeracji olsztyńskiej i największe miasto na Warmii. Liczy 168 212 mieszkańców i zajmuje powierzchnię ponad 88 km<sup>2</sup>.

Olsztyn to również główny ośrodek gospodarczy, edukacyjny i kulturowy, siedziba władz i instytucji regionu, a także ważny węzeł kolejowy i drogowy.

Przez miasto Olsztyn przepływają 3 rzeki: Łyna, Wadąg i Kortówka. W granicach administracyjnych miasta leży 11 jezior, wszystkie mają powierzchnię pow. 1 ha. Łączna powierzchnia jezior wynosi 716 ha. Ich rozmieszczenie jest nierównomierne na korzyść części zachodniej, gdzie jeziorność wynosi 40% (w części wschodniej 8%).

Olsztyn podzielony jest na 23 osiedla. Stanowią one najniższy, pomocniczy, szczebel samorządu miejskiego. Do zakresu ich działania należą sprawy publiczne o zasięgu lokalnym.

W Olsztynie działa 137 placówek obiektów związanych ze stałym lub czasowym pobytem dzieci i młodzieży, 7 oddziałów szpitali oraz 13 domów pomocy społecznej.

Olsztyn jest głównym węzłem drogowym w regionie. Przez miasto przechodzą drogi krajowe: DK51, S16 (fragment obwodnicy Olsztyna) oraz wojewódzkie: DW527, DW598 i DW660. Sieć dróg uzupełniają drogi powiatowe i gminne. Łączna długość dróg publicznych na terenie miasta, zgodnie z danymi z opracowania SMHO, wynosi około 351 km.

Od 2019 roku Olsztyn posiada obwodnicę. Otacza ona miasto od strony południowej. Jest to dwujezdniowa trasa umożliwiająca obejście Olsztyna w ciągu dróg krajowych numer 16 i 51.

Hałas szynowy generowany jest przez ruch kolejowy oraz tramwajowy. Przez miasto przechodzą następujące linie kolejowe:

- Linia 216: Działdowo – Olsztyn Główny;
- Linia 219: Olsztyn Główny – Ełk;
- Linia 220: Olsztyn Główny – Bogaczewo;
- Linia 353: Poznań Wschód – Skandawa.

Miasto posiada cztery stacje kolejowe, w tym trzy z dworcami oraz pięć przystanków osobowych.

Olsztyn posiada również system komunikacji tramwajowej, działający ponownie od 19 grudnia 2015 roku. Jest to jak dotąd jedyny reaktywowany system komunikacji tramwajowej w Polsce, a także jedyny bez tradycyjnych pętli – posiadający jedynie tory odstawcze i stąd też obsługiwany wyłącznie taborem dwustronnym dwukierunkowym (drzwi po obu stronach pojazdu). Linie tramwajowe są obsługiwane całkowicie przez tabor niskopodłogowy:

- Solaris Tramino – 15 sztuk;
- Durmazlar Panorama – 12 sztuk.

Występowanie hałasu lotniczego związane jest z istnieniem w dzielnicy Dajtki lotniska sportowo-komercyjnego należącego do Aeroklubu Warmińsko-Mazurskiego. Jest ono położone ok. 4,5 km od centrum miasta. Dysponuje betonowym i trawiastym pasem startowym o długości 1100 m i szerokości 100 m, pas betonowy o długości 850 m oraz szerokości 23 m został oddany do użytku pod koniec 2006 roku. Jest jednym z najnowocześniejszych obiektów tego typu w Polsce. Istnieje wdrożona procedura antyhałasowa dla statków powietrznych z własnym napędem: zaleca się unikanie przelotu nad osiedlem Dajtki, przylegającym bezpośrednio do lotniska od strony południowej.

Olsztyn, jest jednym z dwóch głównych ośrodków przemysłu oponiarskiego w Polsce. Zlokalizowana jest tu fabryka opon Michelin. Poza tym jest ośrodkiem przemysłu drzewnego i meblarskiego, spożywczego, odzieżowego, środków transportu, poligraficznego, a także materiałów budowlanych. Główne tereny przemysłowe zlokalizowane są przede wszystkim przy ulicy Towarowej, Lubelskiej, Kołobrzeskiej oraz Leonharda. Znajdują się tam liczne bazy transportowo-logistyczne oraz tereny składowe, złomowce oraz mniejsze przedsiębiorstwa produkcyjne.

W Olsztynie znajdują się dwa duże centra handlowe (Aura oraz Galeria Warmińska) oraz kilka mniejszych (m. in. Dekada, Viktor, Manhattan, Dukat), a także duże markety budowlane (Obi, Leroy Merlin, Castorama), elektrotechniczne (Media Markt) oraz spożywczo-przemysłowe (Carrefour, Makro, Auchan).

Na terenie Olsztyna nie ustanowiono obszarów cichych oraz stref przemysłowych w rozumieniu zapisów ustawy POŚ.

### 2.1.2. Powiat bartoszycki

Powiat bartoszycki liczy 53 220 mieszkańców i zajmuje powierzchnię 1307 km<sup>2</sup>. Zlokalizowany jest w północnej części województwa warmińsko-mazurskiego. Siedzibą władz powiatu są Bartoszyce. Powiat graniczy z powiatami: braniewskim, lidzbarskim, olsztyńskim i kętrzyńskim, a od północy z obwodem królewieckim. Na terenie powiatu znajduje się przejście graniczne z Federacją Rosyjską w Bezledach. W skład powiatu wchodzi gminy: Bartoszyce (gmina miejska), Górowo Iławieckie (gmina miejska), Bisztynek, Sępól, Bartoszyce (gmina wiejska), Górowo Iławieckie (gmina wiejska) oraz miasta Bartoszyce, Górowo Iławieckie, Bisztynek i Sępól.

Odcinki głównych dróg w obrębie powiatu bartoszyckiego, dla których w 2022 r. sporządzono SMH, zestawiono poniżej.

**Tabela 5. Odcinki głównych dróg w powiecie bartoszyckim, dla których sporządzono SMH**

Rodzaj drogi	ID odcinka (nr pkt. pomiar.)	Numer drogi		Opis odcinka			
		Numer	Numer europejski	Pikietaż		Długość (km)	Nazwa
				pocz.	końc.		
krajowa	51210	51	-	15+881	17+140	1,259	BARTOSZYCE /PRZEJŚCIE/
krajowa	51202	51	-	17+140	20+880	3,740	BARTOSZYCE – SZWARUNKI
wojewódzka	28178	592	-	0+000	2+707	2,707	BARTOSZYCE /PRZEJŚCIE: DK51 - GR. MIASTA/

### 2.1.3. Powiat braniewski

Powiat braniewski liczy 37 851 mieszkańców i zajmuje powierzchnię 1204 km<sup>2</sup>. Zlokalizowany jest w północno-zachodniej części województwa warmińsko-mazurskiego. Siedzibą władz powiatu jest Braniewo. Powiat graniczy z powiatami bartoszyckim, lidzbarskim i elbląskim, a od północy z obwodem królewieckim oraz z Zalewem Wiślanym. Na terenie powiatu znajdują się cztery przejścia graniczne: dwa drogowe w Grzechotkach i w Gronowie, jedno kolejowe w Braniewie i jedno morskie we Fromborku. W skład powiatu wchodzi 10 gmin: Braniewo (gmina miejska), Frombork, Pieniężno, Braniewo (gmina wiejska), Lelkowo, Płoskinia, Wilczęta oraz miasta Braniewo, Frombork i Pieniężno.

Odcinki głównych dróg w obrębie powiatu braniewskiego, dla których w 2022 r. sporządzono SMH, zestawiono poniżej.

**Tabela 6. Odcinki głównych dróg w powiecie braniewskim, dla których sporządzono SMH**

Rodzaj drogi	ID odcinka (nr pkt. pomiar.)	Numer drogi		Opis odcinka			
		Numer	Numer europejski	Pikietaż		Długość (km)	Nazwa
				pocz.	końc.		
krajowa	50904	54	-	10+585	11+380	0,795	BRANIEWO /PRZEJŚCIE/

### 2.1.4. Powiat działdowski

Powiat działdowski liczy 61 917 mieszkańców i zajmuje powierzchnię 954 km<sup>2</sup>. Położony jest w południowo-zachodniej części województwa warmiński-mazurskiego. Graniczy z powiatami: iławskim, ostródzkim, nowomiejskim i nidzickim. Siedziba władz powiatu znajduje się w mieście Działdowo. W skład powiatu wchodzi gmina miejska: Działdowo, gmina miejsko-wiejska: Lidzbark, gminy wiejskie: Działdowo, Iłowo-Osada, Płońska, Rybno oraz miasta: Działdowo, Lidzbark.

Odcinki głównych dróg w obrębie powiatu działdowskiego, dla których w 2022 r. sporządzono SMH, zestawiono poniżej.

**Tabela 7. Odcinki głównych dróg w powiecie działdowskim, dla których sporządzono SMH**

Rodzaj drogi	ID odcinka (nr pkt. pomiar.)	Numer drogi		Opis odcinka			
		Numer	Numer europejski	Pikietaż		Długość (km)	Nazwa
				pocz.	końc.		
wojewódzka	28090	542	-	42+697	44+582	1,831	DZIAŁDOWO /PRZEJŚCIE: GR. MIASTA - DW544/
wojewódzka	28096	544	-	50+653	52+648	1,995	DZIAŁDOWO /PRZEJŚCIE 1: GR. MIASTA - DW545/
wojewódzka	28097	544	-	52+648	54+079	1,431	DZIAŁDOWO /PRZEJŚCIE 2: DW545 - GR. MIASTA/
wojewódzka	28099	545	-	0+000	2+427	2,427	DZIAŁDOWO /PRZEJŚCIE: DW544 - GR. MIASTA/

Na terenie powiatu działdowskiego występują również odcinki głównych linii kolejowych, dla których w 2022 r. sporządzono SMH.

**Tabela 8. Odcinki głównych linii kolejowych w powiecie działdowskim, dla których sporządzono SMH**

Nr linii	Nazwa linii	Nazwa odcinka	Kilometraż początku odcinka	Kilometraż końca odcinka	Długość odcinka (km)
9	WARSZAWA WSCHODNIA OSOBOWA - GDAŃSK GŁÓWNY	NASIELSK – DZIAŁDOWO	132+647	148+226	15,579

### 2.1.5. Powiat elbląski

Powiat elbląski liczy 54 615 mieszkańców i zajmuje powierzchnię 1413 km<sup>2</sup>. Zlokalizowany jest w zachodniej części województwa warmińsko-mazurskiego. Siedzibą powiatu jest miasto Elbląg. Powiat graniczy z powiatami braniewskim, lidzbarskim i ostródzkim, a od strony zachodniej z województwem pomorskim. W skład powiatu wchodzi gminy miejsko-wiejskie Młynary, Pasłek, Tolkmicko, gminy wiejskie Elbląg, Godkowo, Gronowo Elbląskie, Markusy, Milejewo, Rychliki oraz trzy miasta: Młynary, Pasłek i Tolkmicko. Ze względu na rzeźbę terenu w powiecie elbląskim można spotkać krajobrazy: nadzalewowe, deltowe, jeziorno-bagiennie, równin i wzniesień morenowych, pagórków pojeziernych, dolin i równin.

Odcinki głównych dróg w obrębie powiatu elbląskiego, dla których w 2022 r. sporządzono SMH, zestawiono poniżej.

**Tabela 9. Odcinki głównych dróg w powiecie elbląskim, dla których sporządzono SMH**

Rodzaj drogi	ID odcinka (nr pkt. pomiar.)	Numer drogi		Opis odcinka			
		Numer	Numer europejski	Pikietaż		Długość (km)	Nazwa
				pocz.	końc.		
krajowa	50921	S7i	E77	48+850	56+660	7,810	W. ELBLĄG ZACH. - W. ELBLĄG PŁD.
krajowa	50909	S7g	E77	0+428	9+283	8,855	W. ELBLĄG WSCH. - W. BOGACZEWO
krajowa	50916	S7g	E77	9+283	13+272	3,989	W. BOGACZEWO - W. PASŁEK PŁN.
krajowa	50917	S7g	E77	13+272	18+884	5,612	W. PASŁEK PŁN. - W. PASŁEK PŁD.
krajowa	50911	S7g	E77	18+884	27+622	8,738	W. PASŁEK PŁD. - W. MARZEWO
krajowa	50918	S7g	E77	27+622	29+460	1,838	W. MARZEWO - W. MAŁDYTY
krajowa	70611	22	-	372+234	386+750	14,516	MALBORK /GR. MIASTA/ - ELBLĄG /GR. MIASTA/
wojewódzka	28048	527	-	29+730	30+144	0,414	PASŁEK /PRZEJŚCIE 1: UL. ZAMKOWA - UL. BOHATERÓW/

### 2.1.6. Powiat ełcki

Powiat ełcki liczy 88 621 mieszkańców i zajmuje powierzchnię 1113 km<sup>2</sup>. Zlokalizowany jest w południowo-wschodniej części województwa warmińsko-mazurskiego. Siedzibą powiatu jest miasto Ełk. Powiat graniczy z powiatami oleckim, giżyckim i piskim, a od południa i wschodu z województwem podlaskim. Ełk, stolica powiatu, jest trzecim pod względem wielkości miastem województwa, jednocześnie jest jedynym miastem wchodzącym w skład powiatu. W skład powiatu wchodzi gmina miejska Ełk, gminy wiejskie: Ełk, Kalinowo, Prostki i Stare Juchy.

Odcinki głównych dróg w obrębie powiatu ełckiego, dla których w 2022 r. sporządzono SMH, zestawiono poniżej.

**Tabela 10. Odcinki głównych dróg w powiecie ełckim, dla których sporządzono SMH**

Rodzaj drogi	ID odcinka (nr pkt. pomiar.)	Numer drogi		Opis odcinka			
		Numer	Numer europejski	Pikietaż		Długość (km)	Nazwa
				pocz.	końc.		
krajowa	51020	65a	-	0+000	5+134	5,134	EŁK /PRZEJŚCIE/
krajowa	51011	65	-	71+106	74+620	3,514	EŁK - NOWA WIEŚ EŁCKA /DW667/
krajowa	51031	65	-	74+620	89+792	15,172	NOWA WIEŚ EŁCKA /DW667/ - GRAJEWO
krajowa	51022	16d	-	1+410	5+401	3,991	W. EŁK ZACH. - EŁK /DK65/

W związku z uzyskaniem przez GDDKiA pozwolenia na użytkowanie nowopowstałego odcinka drogi S61 część wskazanych w powyższej tabeli odcinków dróg została zaliczona do kategorii dróg wojewódzkich, co przedstawia poniższa tabela.

**Tabela 11. Odcinki przekazane do ZDW w Olsztynie w 2023 roku**

Numer drogi		Opis odcinka			
Dotychczasowy	Obecnie	Pikietaż		Długość (km)	Nazwa odcinka w SMH z 2022 r.
		pocz.	końc.		
DK16d	DW621	3+533	5+401	1,868	W. EŁK ZACH. - EŁK /DK65/
DK65a	DW621	0+000	5+134	5,134	EŁK /PRZEJŚCIE/
DK65	DW621	71+106	75+966	4,860	EŁK - NOWA WIEŚ EŁCKA /DW667/ i częściowo NOWA WIEŚ EŁCKA /DW667/ - GRAJEWO

Wskazane odcinki, ze względu na zmianę zarządcy oraz kategorii drogi, a także prognozowany spadek natężenia ruchu i zmianę jego struktury (przeniesienie ruchu tranzytowego na nowopowstałą trasę S61), zostały wyłączone z niniejszego Programu.

### 2.1.7. Powiat giżycki

Powiat giżycki liczy 54 016 mieszkańców i zajmuje powierzchnię 1120 km<sup>2</sup>. Zlokalizowany jest w północnej części województwa warmińsko-mazurskiego. Siedzibą powiatu jest miasto Giżycko. Powiat graniczy z powiatami kętrzyńskim, węgorzewskim, gołdapskim, oleckim, ełckim, piskim i mławowskim. W skład powiatu wchodzi gmina miejska Giżycko, gmina miejsko-wiejska Ryn, gminy wiejskie: Giżycko, Krukłanki, Miłki, Wydminy, na terenie powiatu zlokalizowane są 2 miasta: Giżycko oraz Ryn.

Odcinki głównych dróg w obrębie powiatu giżyckiego, dla których w 2022 r. sporządzono SMH, zestawiono w tabeli nr 12.



**Tabela 12. Odcinki głównych dróg w powiecie giżyckim, dla których sporządzono SMH**

Rodzaj drogi	ID odcinka (nr pkt. pomiar.)	Numer drogi		Opis odcinka			
		Numer	Numer europejski	Pikietaż/od-do		Długość (km)	Nazwa
				pocz.	końc.		
krajowa	51111	59	-	0+000	3+746	3,746	GIŻYCKO /OBWODNICA/
krajowa	51120	59	-	3+746	5+937	2,191	GIŻYCKO /DW592/ - WILKASY /DW643/
krajowa	51108	63	-	38+639	45+798	7,159	GIŻYCKO – KĄP
powiatowa	Giżycko	4431N	-	plac Grunwaldzki – ul. Daszyńskiego		0,599	al. 1 Maja
powiatowa	Giżycko	4431N	-	ul. Daszyńskiego – DK63		1,051	al. 1 Maja
powiatowa	Giżycko	4435N	-	al. Wojska Polskiego – ul. Olsztyńska		0,249	ul. Moniuszki
powiatowa	Giżycko	4441N	-	ul. Unii Europejskiej – ul. Moniuszki		0,414	ul. Olsztyńska
powiatowa	Giżycko	4446N	-	ul. Unii Europejskiej – Warszawska		0,189	pl. Grunwaldzki
powiatowa	Giżycko	4470N	-	plac Grunwaldzki – ul. Bohaterów Westerplatte		0,362	ul. Warszawska
powiatowa	Giżycko	4470N	-	ul. Bohaterów Westerplatte – ul. Suwalska		0,489	ul. Warszawska

### 2.1.8. Powiat iławski

Powiat iławski liczy 90 218 mieszkańców i zajmuje powierzchnię 1385 km<sup>2</sup>. Zlokalizowany jest w zachodniej części województwa warmińsko-mazurskiego. Siedzibą powiatu jest miasto Iława. Powiat graniczy z powiatami ostródzkim, działdowskim i nowomiejskim, a od zachodu z województwem pomorskim i kujawsko-pomorskim. W skład powiatu wchodzi gminy miejskie Iława, Lubawa, gminy miejsko-wiejskie: Kisielice, Susz, Zalewo, gminy wiejskie Iława, Lubawa oraz 5 miast: Iława, Lubawa, Kisielice, Susz, Zalewo.

Odcinki głównych dróg w obrębie powiatu iławskiego, dla których w 2022 r. sporządzono SMH, zestawiono poniżej.

**Tabela 13. Odcinki głównych dróg w powiecie iławskim, dla których sporządzono SMH**

Rodzaj drogi	ID odcinka (nr pkt. pomiar.)	Numer drogi		Opis odcinka			
		Numer	Numer europejski	Pikietaż		Długość (km)	Nazwa
				pocz.	końc.		
krajowa	51302	16	-	67+621	70+577	2,956	IŁAWA /PRZEJŚCIE 1: (DW521) - AL. JANA PAWŁA II/
krajowa	51317	16	-	70+577	74+580	4,003	IŁAWA /PRZEJŚCIE 2: AL. JANA PAWŁA II - (DP1214N)/
krajowa	51309	15	-	330+839	335+496	4,657	NOWE MIASTO LUBAWSKIE – SAMPLAWA
krajowa	51312	15	-	335+496	338+936	3,440	SAMPLAWA – LUBAWA
wojewódzka	28170	536	-	0+000	2+869	2,869	IŁAWA /PRZEJŚCIE: DK16 - GR. MIASTA/

Na terenie powiatu iławskiego występują również odcinki głównych linii kolejowych, dla których w 2022 r. sporządzono SMH.

**Tabela 14. Odcinki głównych linii kolejowych w powiecie iławskim, dla których sporządzono SMH**

Nr linii	Nazwa linii	Nazwa odcinka	Kilometraż początku odcinka	Kilometraż końca odcinka	Długość odcinka (km)
9	WARSZAWA WSCHODNIA OSOBOWA - GDAŃSK GŁÓWNY	IŁAWA GŁÓWNA – PRABUTY	208+976	236+901	27,925

### 2.1.9. Powiat kętrzyński

Powiat kętrzyński liczy 57 792 mieszkańców i zajmuje powierzchnię 1213 km<sup>2</sup>. Położony jest w północnej części województwa warmiński-mazurskiego. Graniczy z powiatami: bartoszyckim, olsztyńskim, węgorzewskim, giżyckim oraz mrągowskim. Siedziba władz powiatu znajduje się w mieście Kętrzyn. W skład powiatu wchodzi: gminy miejskie: Kętrzyn, gminy miejsko-wiejskie: Korsze, Reszel, gminy wiejskie: Barciany, Kętrzyn, Srokowo, miasta: Kętrzyn, Korsze, Reszel.

Odcinki głównych dróg w obrębie powiatu kętrzyńskiego, dla których w 2022 r. sporządzono SMH, zestawiono poniżej.

**Tabela 15. Odcinki głównych dróg w powiecie kętrzyńskim, dla których sporządzono SMH**

Rodzaj drogi	ID odcinka (nr pkt. pomiar.)	Numer drogi		Opis odcinka			
		Numer	Numer europejski	Pikietaż		Długość (km)	Nazwa
				pocz.	końc.		
województwa	28114	591	-	31+173	33+729	2,556	KĘTRZYN /PRZEJŚCIE: DW592 - GR. MIASTA/
województwa	28120	592	-	42+706	44+292	1,586	KĘTRZYN /PRZEJŚCIE 1: DW594 - DW591/
województwa	28121	592	-	44+292	45+456	1,164	KĘTRZYN /PRZEJŚCIE 2: DW591 - GR. MIASTA/

### 2.1.10. Powiat lidzbarski

Powiat lidzbarski liczy 38 539 mieszkańców i zajmuje powierzchnię 925 km<sup>2</sup>. Zlokalizowany jest w północnej części województwa warmińsko-mazurskiego. Siedzibą powiatu jest miasto Lidzbark Warmiński. Powiat graniczy z powiatami bartoszyckim, olsztyńskim, ostródzkim, elbląskim i braniewskim. W skład powiatu wchodzi: gmina miejska Lidzbark Warmiński, gmina miejsko-wiejska Orneta, gminy wiejskie: Kiwity, Lidzbark Warmiński, Lubomino oraz 2 miasta: Lidzbark Warmiński i Orneta.

Odcinki głównych dróg w obrębie powiatu lidzbarskiego, dla których w 2022 r. sporządzono SMH, zestawiono poniżej.

**Tabela 16. Odcinki głównych dróg w powiecie lidzbarskim, dla których sporządzono SMH**

Rodzaj drogi	ID odcinka (nr pkt. pomiar.)	Numer drogi		Opis odcinka			
		Numer	Numer europejski	Pikietaż		Długość (km)	Nazwa
				pocz.	końc.		
krajowa	51205	51	-	39+755	41+023	1,268	LIDZBARK WARM. /PRZEJŚCIE/

### 2.1.11. Powiat mrągowski

Powiat mrągowski liczy 47 861 mieszkańców i zajmuje powierzchnię 1065 km<sup>2</sup>. Zlokalizowany jest w centralnej części województwa warmińsko-mazurskiego. Siedzibą powiatu jest miasto Mrągowo. Powiat graniczy z powiatami olsztyńskim, kętrzyńskim, giżyckim i szczycieńskim. W skład powiatu wchodzi: gmina miejska Mrągowo, gmina miejsko-wiejska Mikołajki, gminy wiejskie: Mrągowo, Piecki, Sorkwity oraz 2 miasta: Mrągowo i Mikołajki.

Odcinki głównych dróg w obrębie powiatu mrągowskiego, dla których w 2022 r. sporządzono SMH, zestawiono w tabeli nr 17.

**Tabela 17. Odcinki głównych dróg w powiecie mragowskim, dla których sporządzono SMH**

Rodzaj drogi	ID odcinka (nr pkt. pomiar.)	Numer drogi		Opis odcinka			
		Numer	Numer europejski	Pikietaż		Długość (km)	Nazwa
				pocz.	końc.		
krajowa	51410	16c; 16	-	38+832; 188+990	39+992; 202+298	14,468	W. BISKUPIEC – MRAĞOWO
krajowa	51117	16	-	202+298	204+022	1,724	MRAĞOWO /PRZEJŚCIE 1: (DK59) - UL. MRONGOWIUSZA/
krajowa	51103	16	-	204+022	206+631	2,609	MRAĞOWO /PRZEJŚCIE 2: UL. MRONGOWIUSZA - (DK59)/
krajowa	51116	59b	-	3+248	6+600	3,352	MRAĞOWO /OBWODNICA/
krajowa	51508	59	-	43+500	54+491	10,991	MRAĞOWO - PIECKI /DW610/

### 2.1.12. Powiat nidzicki

Powiat nidzicki liczy 30 666 mieszkańców i zajmuje powierzchnię 961 km<sup>2</sup>. Zlokalizowany jest w południowej części województwa warmińsko-mazurskiego. Siedzibą powiatu jest miasto Nidzica, które jest jedynym miastem w granicach powiatu. Powiat graniczy z powiatami działdowskim, ostródzkim, olsztyńskim i szczycieńskim, a od południa z województwem mazowieckim. W skład powiatu wchodzi gmina miejsko-wiejska Nidzica, gminy wiejskie: Janowiec Kościelny, Janowo, Kozłowo.

Odcinki głównych dróg w obrębie powiatu nidzickiego, dla których w 2022 r. sporządzono SMH, zestawiono poniżej.

**Tabela 18. Odcinki głównych dróg w powiecie nidzickim, dla których sporządzono SMH**

Rodzaj drogi	ID odcinka (nr pkt. pomiar.)	Numer drogi		Opis odcinka			
		Numer	Numer europejski	Pikietaż		Długość (km)	Nazwa
				pocz.	końc.		
krajowa	51408	S7j	E77	16+349	22+352	6,003	W. WAPLEWO - W. RĄCZKI
krajowa	51418	S7j	E77	22+352	27+875	5,523	W. RĄCZKI - W. NIDZICA PŁN.
krajowa	51419	S7j	E77	27+875	34+239	6,364	W. NIDZICA PŁN. - W. NIDZICA PŁD.
krajowa	51420	S7j	E77	34+239	40+628	6,389	W. NIDZICA PŁD. - W. POWIERZ
krajowa	51421	S7j	E77	40+628	46+213	5,585	W. POWIERZ - W. NAPIERKI
krajowa	10507	S7	E77	46+213	46+850	0,637	W. NAPIERKI - MŁAWA /UL. PADLEWSKIEGO/
wojewódzka	28103	545	-	21+043	22+762	1,719	NIDZICA /PRZEJŚCIE 1: DW538 - DW604/
wojewódzka	28104	545	-	22+762	25+074	2,312	NIDZICA /PRZEJŚCIE 2: DW604 - GR. MIASTA/

### 2.1.13. Powiat nowomiejski

Powiat nowomiejski liczy 42 209 mieszkańców i zajmuje powierzchnię 694 km<sup>2</sup>. Zlokalizowany jest w południowo-zachodniej części województwa warmińsko-mazurskiego. Siedzibą powiatu jest Nowe Miasto Lubawskie, które jest jedynym miastem na terenie powiatu. Powiat graniczy z powiatami iławskim i działdowskim, a od południa z województwem kujawsko-pomorskim. W skład powiatu wchodzi gmina miejska Nowe Miasto Lubawskie, gminy wiejskie Biskupiec, Grodziczno, Kurzętnik, Nowe Miasto Lubawskie.

Odcinki głównych dróg w obrębie powiatu nowomiejskiego, dla których w 2022 r. sporządzono SMH zestawiono w tabeli nr 19.

**Tabela 19. Odcinki głównych dróg w powiecie nowomiejskim, dla których sporządzono SMH**

Rodzaj drogi	ID odcinka (nr pkt. pomiar.)	Numer drogi		Opis odcinka			
		Numer	Numer europejski	Pikietaż		Długość (km)	Nazwa
				pocz.	końc.		
krajowa	51311	15	-	321+673	324+462	2,789	NOWE MIASTO LUBAWSKIE /PRZEJŚCIE/
krajowa	51309	15	-	324+462	330+839	6,377	NOWE MIASTO LUBAWSKIE – SAMPLAWA
krajowa	71221	15	-	312+796	321+670	8,874	BRODNICA /UL. KOLEJOWA/ - NOWE MIASTO LUBAWSKIE /GR. MIASTA/

W związku z oddaniem do użytku obwodnicy Nowego Miasta Lubawskiego w ciągu drogi krajowej nr 15 (odcinek oznaczony obecnie jako DK15i), prawie cały przebieg DK15, dla którego sporządzono SMH w powiecie nowomiejskim, został wyłączony spod zarządu GDDKiA<sup>3</sup>.

W związku z powyższym, mając na względzie zmianę kategorii drogi oraz zarządcy<sup>4</sup>, a także prognozowany spadek natężenia ruchu i zmianę jego struktury (przeniesienie ruchu tranzytowego na obwodnicę), odcinki dróg krajowych objętych SMH w 2022 roku na terenie powiatu nowomiejskiego, z wyjątkiem odcinka DK15 od km 329+751 do km 330+839, zostały wyłączone z niniejszego Programu.

#### 2.1.14. Powiat olecki

Powiat olecki liczy 32 222 mieszkańców i zajmuje powierzchnię 874 km<sup>2</sup>. Położony jest we wschodniej części województwa warmiński-mazurskiego. Graniczy z powiatami: ełckim, giżyckim i gołdapskim. Siedziba władz powiatu znajduje się w mieście Olecko. W skład powiatu wchodzi gmina miejsko-wiejska Olecko, gminy wiejskie: Kowale Oleckie, Świętajno, Wieliczki, miasto Olecko.

Odcinki głównych dróg w obrębie powiatu oleckiego, dla których w 2022 r. sporządzono SMH, zestawiono poniżej.

**Tabela 20. Odcinki głównych dróg w powiecie oleckim, dla których sporządzono SMH**

Rodzaj drogi	ID odcinka (nr pkt. pomiar.)	Numer drogi		Opis odcinka			
		Numer	Numer europejski	Pikietaż		Długość (km)	Nazwa
				pocz.	końc.		
województwa	28188	655	-	49+747	50+925	1,178	OLECKO /PRZEJŚCIE 2: UL. WOJSKA POLSKIEGO - UL. EŁCKA/

#### 2.1.15. Powiat olsztyński

Powiat olsztyński liczy 129 555 mieszkańców i zajmuje powierzchnię 2838 km<sup>2</sup>. Zlokalizowany jest w centralnej części województwa warmiński-mazurskiego. Siedzibą powiatu jest miasto Olsztyn. Powiat graniczy z powiatami ostródzkim, lidzbarskim, bartoszyckim, kętrzyńskim, mrągowym, szczycieńskim i nidzickim. W skład powiatu wchodzi gminy miejsko-wiejskie: Barczewo, Biskupiec, Dobre Miasto, Jeziorany, Olsztynek,

<sup>3</sup> Generalny pomiar ruchu w 2025 roku określi, czy obwodnica Nowego Miasta Lubawskiego (w ciągu DK15i) będzie przedmiotem analiz w ramach nowej SMH w 2027 roku.

<sup>4</sup> Dnia 28 lutego 2023 r. została podjęta Uchwała nr XLVII/687/23 Sejmiku Województwa Warmiński-Mazurskiego w sprawie pozbawienia kategorii drogi wojewódzkiej bez numeru (odcinki byłej drogi krajowej nr 15) na terenie Gminy Nowe Miasto Lubawskie oraz gminy Kurzętnik.

gminy wiejskie: Dywity, Gietrzwałd, Jonkowo, Kolno, Purda, Stawiguda, Świątki oraz 5 miast: Barczewo, Biskupiec, Dobre Miasto, Jeziorany, Olsztynek.

Odcinki głównych dróg w obrębie powiatu olsztyńskiego, dla których w 2022 r. sporządzono SMH, zestawiono poniżej.

**Tabela 21. Odcinki głównych dróg w powiecie olsztyńskim, dla których sporządzono SMH**

Rodzaj drogi	ID odcinka (nr pkt. pomiar.)	Numer drogi		Opis odcinka			
		Numer	Numer europejski	Pikietaż		Długość (km)	Nazwa
				pocz.	końc.		
krajowa	51316	S7g	E77	83+044; 0+000	89+535; 1+734	8,225	W. RYCHNOWO - W. OLSZTYNEK ZACH.
krajowa	51407	S7j	E77	1+734	7+558	5,824	W. OLSZTYNEK ZACH. – W. GRUNWALD
krajowa	51417	S7j	E77	7+558	11+960	4,402	W. GRUNWALD – W. WAPLEWO
krajowa	51408	S7j	E77	11+960	16+349	4,389	W. WAPLEWO - W. RĄCZKI
krajowa	51216	51	-	61+964	62+283	0,319	DOBRE MIASTO /PRZEJŚCIE 1: (DW507) - UL. FABRYCZNA (DW593)/
krajowa	51211	51	-	62+283	62+956	0,673	DOBRE MIASTO /PRZEJŚCIE 2: UL. FABRYCZNA (DW593) - UL. GRUNWALDZKA (DW593)/
krajowa	51206	51; 51a; 51	-	62+956; 0+000; 76+927	67+881; 8+900; 81+433	18,331	DOBRE MIASTO – DYWITY
krajowa	51217	51	-	81+433	83+158	1,725	DYWITY – OLSZTYN
krajowa	51426	S51d	-	0+870	1+112	0,242	OLSZTYN - W. OLSZTYN WSCH.
krajowa	51427	S51c	-	0+000	6+370	6,370	W. OLSZTYN PŁD. - W. STAWIGUDA
krajowa	51428	S51c	-	6+370	12+056	5,686	W. STAWIGUDA - W. GRYZŁINY
krajowa	51429	S51c; S51b	-	12+056; 0+000	14+572; 1+090	3,606	W. GRYZŁINY - W. OLSZTYNEK WSCH.
krajowa	51415	S51b	-	1+090	5+700	4,610	W. OLSZTYNEK WSCH. - W. OLSZTYNEK ZACH.
krajowa	51215	57	-	44+963	45+827	0,864	BISKUPIEC /PRZEJŚCIE 1: UL. TADEUSZA KOŚCIUSZKI (DW596) - UL. BOLESŁAWA CHROBREGO (DW590)/
krajowa	51219	57	-	45+827	47+922	2,095	BISKUPIEC /PRZEJŚCIE 2: UL. BOLESŁAWA CHROBREGO (DW590) - W. BISKUPIEC/
krajowa	51411	16h; 16	-	114+208	120+886	6,678	W. OSTRÓDA PŁD. - PODLEJKI /DW531/
krajowa	51401	16; 16i	-	120+886; 0+000	132+219; 1+530	12,863	PODLEJKI /DW531/ - OLSZTYN /OBWODNICA: UL. SIELSKA/
krajowa	51423	S16i	-	8+842	15+127	6,285	W. OLSZTYN PŁD. - W. OLSZTYN JAROTY
krajowa	51424	S16i	-	15+127	19+042	3,915	W. OLSZTYN JAROTY - W. OLSZTYN PIECZEWO
krajowa	51425	S16i	-	19+042	19+765	0,723	W. OLSZTYN PIECZEWO - W. OLSZTYN WSCH.
krajowa	51402	S16i; 16c	-	23+543; 2+548	25+917; 11+707	11,533	W. OLSZTYN WSCH. - W. BARCZEWO
krajowa	51403	16c	-	11+707	31+017	19,310	W. BARCZEWO - W. BISKUPIEC
krajowa	51410	16c; 16	-	31+017	38+832	7,815	W. BISKUPIEC – MRAĞOWO
wojewódzka	28189	527	-	107+465	109+545	2,080	OLSZTYN /GR. MIASTA/ - W. OLSZTYN PŁD. /S16/
wojewódzka	28184	598	-	7+580	10+112	2,532	OLSZTYN /GR. MIASTA/ - W. JAROTY /S16/

### 2.1.16. Powiat ostródzki

Powiat ostródzki liczy 99 744 mieszkańców i zajmuje powierzchnię 1767 km<sup>2</sup>. Zlokalizowany jest w zachodniej części województwa warmińsko-mazurskiego. Siedzibą powiatu jest miasto Ostróda. Powiat graniczy z powiatami elbląskim, lidzbarskim, olsztyńskim, nidzickim, działdowskim i iławskim, a od zachodu z województwem pomorskim. W skład powiatu wchodzi gmina miejska Ostróda, gminy miejsko-wiejskie: Miłakowo, Miłomłyn, Morąg, gminy wiejskie: Dąbrówno, Grunwald, Łukta, Małdyty, Ostróda oraz 4 miasta: Miłakowo, Miłomłyn, Morąg i Ostróda.

Odcinki głównych dróg w obrębie powiatu ostródzkiego, dla których w 2022 r. sporządzono SMH, zestawiono poniżej.

**Tabela 22. Odcinki głównych dróg w powiecie ostródzkim, dla których sporządzono SMH**

Rodzaj drogi	ID odcinka (nr pkt. pomiar.)	Numer drogi		Opis odcinka			
		Numer	Numer europejski	Pikietaż		Długość (km)	Nazwa
				pocz.	końc.		
krajowa	50912	S7g	E77	29+460	51+103	21,643	W. MAŁDYTY - W. MIŁOMŁYN PŁN.
krajowa	50920	S7g	E77	51+103	53+679	2,576	W. MIŁOMŁYN PŁN. - W. MIŁOMŁYN PŁD.
krajowa	51313	S7g	E77	53+679	60+729	7,050	W. MIŁOMŁYN PŁD. - W. OSTRÓDA PŁN.
krajowa	51314	S7g	E77	60+729	67+960	7,231	W. OSTRÓDA PŁN. - W. OSTRÓDA PŁD.
krajowa	51315	S7g	E77	67+960	79+317	11,357	W. OSTRÓDA PŁD. - W. RYCHNOWO
krajowa	51316	S7g	E77	79+317	83+044	3,727	W. RYCHNOWO - W. OLSZTYNEK ZACH.
krajowa	51411	16h; 16	-	7+686; 107+328	9+070; 114+208	8,264	W. OSTRÓDA PŁD. - PODLEJKI /DW531/
wojewódzka	28055	527	-	54+638	57+062	2,424	MORAĞ /PRZEJŚCIE 1: DW528 - DW519/
wojewódzka	28056	527	-	57+062	58+032	0,970	MORAĞ /PRZEJŚCIE 2: DW519 - GR. MIASTA/

### 2.1.17. Powiat piski

Powiat piski liczy 52 537 mieszkańców i zajmuje powierzchnię 1775 km<sup>2</sup>. Zlokalizowany jest w południowej części województwa warmińsko-mazurskiego. Siedzibą powiatu jest miasto Pisz. Powiat graniczy z powiatami szczycieńskim, mrągowskim, giżyckim i ełckim, a od południa z województwem podlaskim i mazowieckim. W skład powiatu wchodzi 4 gminy miejsko-wiejskie: Biała Piska, Orzysz, Pisz, Ruciane-Nida oraz 4 miasta: Biała Piska, Orzysz, Pisz i Ruciane-Nida.

Odcinki głównych dróg w obrębie powiatu piskiego, dla których w 2022 r. sporządzono SMH, zestawiono poniżej.

**Tabela 23. Odcinki głównych dróg w powiecie piskim, dla których sporządzono SMH**

Rodzaj drogi	ID odcinka (nr pkt. pomiar.)	Numer drogi		Opis odcinka			
		Numer	Numer europejski	Pikietaż		Długość (km)	Nazwa
				pocz.	końc.		
krajowa	51015	58b	-	0+000	0+812	0,812	PISZ /PRZEJŚCIE 1: UL. GRUNWALDZKA (DK63) - UL. KOŚCIUSZKI/
krajowa	51027	58b	-	0+812	2+565	1,753	PISZ /PRZEJŚCIE 2: UL. KOŚCIUSZKI - UL. KLEMENTOWSKIEGO (DK63)/
krajowa	51028	58b	-	2+565	3+659	1,094	PISZ /PRZEJŚCIE 3: UL. WARSZAWSKA (DK63) - UL. WOJSKA POLSKIEGO/
krajowa	51119	16	-	261+512	261+730	0,218	ORZYSZ /PRZEJŚCIE/

### 2.1.18. Powiat szczycieński

Powiat szczycieński liczy 66 859 mieszkańców i zajmuje powierzchnię 1933 km<sup>2</sup>. Zlokalizowany jest w południowej części województwa warmińsko-mazurskiego. Siedzibą powiatu jest miasto Szczytno. Powiat graniczy z powiatami nidzickim, olsztyńskim, mrągowskim i piskim, a od południa z województwem mazowieckim. Na terenie powiatu w miejscowości Szymany znajduje się Port Lotniczy Olsztyn-Mazury. W skład powiatu wchodzi 1 gmina miejska Szczytno, 2 gminy miejsko-wiejskie: Pasym, Wielbark, 3 gminy wiejskie: Dźwierzuty, Jedwabno, Rozogi, Szczytno, Świętajno oraz 3 miasta: Szczytno, Pasym i Wielbark.

Odcinki głównych dróg w obrębie powiatu szczycieńskiego, dla których w 2022 r. sporządzono SMH, zestawiono w tabeli nr 24.

**Tabela 24. Odcinki głównych dróg w powiecie szczycieńskim, dla których sporządzono SMH**

Rodzaj drogi	ID odcinka (nr pkt. pomiar.)	Numer drogi		Opis odcinka			
		Numer	Numer europejski	Pikietaż		Długość (km)	Nazwa
				pocz.	końc.		
krajowa	51514	53	-	43+164	45+408	2,244	SZCZYTNO /PRZEJŚCIE 1: (DK58) - UL. HENRYKA SIENKIEWICZA (DK57)/
krajowa	51515	53	-	45+408	45+738	0,330	SZCZYTNO /PRZEJŚCIE 2: UL. HENRYKA SIENKIEWICZA (DK57) - UL. 1 MAJA (DK58)/
krajowa	51512	53	-	45+738	48+300	2,562	SZCZYTNO /PRZEJŚCIE 3: UL. 1 MAJA (DK58) - GR. MIASTA/
krajowa	51510	57	-	82+952	84+900	1,948	SZCZYTNO /PRZEJŚCIE 2: UL. TADEUSZA KOŚCIUSZKI (DK53) - GR. MIASTA/

## 2.2. Identyfikacja i opis ograniczeń związanych z utworzonymi na tym obszarze obszarami ograniczonego użytkowania lub strefami przemysłowymi lub wyznaczonymi obszarami cichymi

Na obszarze objętym Programem zidentyfikowano dwa obszary ograniczonego użytkowania.

- 1) Na terenie miasta Giżycka uchwałą Rady Powiatu Giżyckiego nr XLIV.261.2022 z dnia 25.08.2022 r. ustanowiono obszar ograniczonego użytkowania dla zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej (obręb 0003 Miasto Giżycko, na części działki ozn. nr geod. 943/2) w związku przedsięwzięciem polegającym na rozbudowie drogi krajowej nr 59 i 63 w Giżycku. Wprowadzono następujące ograniczenia:

- zakaz rozbudowy istniejącej zabudowy mieszkaniowej;
- zakaz lokalizowania i budowy nowej zabudowy mieszkaniowej;
- zakaz dalszej rozbudowy mieszkaniowej;
- zakaz przeznaczenia nieruchomości pod nową zabudowę mieszkaniową, szpitale, domy opieki społecznej, budynki związane ze stałym lub czasowym pobytem dzieci i młodzieży, na cele uzdrowiskowe, rekreacyjno-wypoczynkowe oraz na cele mieszkaniowe i mieszkaniowo-usługowe.

Dopuszczono możliwość zmiany sposobu użytkowania budynków mieszkalnych w całości lub części, na cele niemieszkalne, usługowe. Jako rozwiązanie techniczne w omawianym OOU określono wymianę stolarki okiennej w celu zapewnienia właściwego klimatu akustycznego w pomieszczeniach zgodnie z obowiązującymi przepisami.

- 2) Wzdłuż linii kolejowej E65 (LK nr 9) Uchwałą nr XXIV/385/21 Sejmiku Województwa Warmińsko-Mazurskiego z dnia 16 lutego 2021 r. w sprawie utworzenia w granicach województwa warmińsko-mazurskiego obszaru ograniczonego użytkowania na dwóch odcinkach linii kolejowej E65 trasa Warszawa - Gdynia w kilometrze od 182+900 do 183+400 oraz od 230+650 do 231+100 utworzono OOU na terenach sąsiadujących z linią kolejową objętą Programem (jedynie odcinek od km 230+650 do km 231+100 objęty jest zakresem POH). Granice obszaru ograniczonego użytkowania wyznaczono jako obwiednię (najdalszy zasięg) wszystkich izolinii o wartościach dopuszczalnych zarówno w porze dziennej, jak i nocnej, odpowiednich dla wszystkich rodzajów zagospodarowania terenu. Wprowadzono następujące ograniczenia:

- zakazuje się przeznaczania terenów pod budowę szpitali, domów opieki

społecznej i budynków związanych ze stałym lub czasowym pobytem dzieci i młodzieży, takich jak szkoły, przedszkola, internaty, domy dziecka itp., zakaz tworzenia stref ochronnych „A” uzdrowiska;

- zakazuje się w szczególności budowy nowych szpitali, domów opieki społecznej i budynków związanych ze stałym lub czasowym pobytem dzieci i młodzieży, takich jak szkoły, przedszkola, internaty, domy dziecka, zakaz tworzenia stref ochronnych „A” uzdrowiska, z wyłączeniem w szczególności rozbudowy, odbudowy lub nadbudowy istniejących obiektów;
- zakazuje się przeznaczania nowych terenów pod zabudowę mieszkaniową;
- zakazuje się zmiany istniejącej funkcji terenu na mieszkaniową.

Na terenach przeznaczonych pod zabudowę mieszkaniową dopuszczono lokalizowanie budynków mieszkalnych, pod warunkiem zapewnienia właściwego klimatu akustycznego w pomieszczeniach wymagających ochrony akustycznej. Nie wprowadzono ograniczeń w zakresie przeznaczenia terenów pod zabudowę niepodlegającą ochronie akustycznej.

Jako rozwiązanie techniczne dotyczące budynków z pomieszczeniami wymagającymi ochrony akustycznej, zlokalizowanych na obszarze ograniczonego użytkowania we wskazanym OOU, określono konieczność stosowania przegród budowlanych o odpowiedniej izolacyjności akustycznej, zgodnie z ustawą z dnia 7 lipca 1994 r. *Prawo budowlane* (Dz. U. z 2023 r. poz. 682, z późn. zm.) i przepisami wykonawczymi do tej ustawy (normy).

Nie zidentyfikowano stref przemysłowych oraz obszarów cichych.

### **3. Historia udziału społeczeństwa w opracowaniu dokumentu**

Zgodnie z art. 119a ust. 5 ustawy POŚ marszałek województwa przy opracowywaniu programu ochrony środowiska przed hałasem zapewnił udział społeczeństwa na zasadach i w trybie 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*.

Konsultacje społeczne projektu dokumentu trwały od 22 stycznia 2024 roku do 21 lutego 2024 roku. Uwagi i wnioski do projektu Programu można było składać w formie pisemnej, ustnie do protokołu w siedzibie Urzędu Marszałkowskiego Województwa Warmińsko-Mazurskiego oraz za pomocą środków komunikacji elektronicznej bez konieczności opatrywania ich bezpiecznym podpisem elektronicznym. W ramach konsultacji społecznych wpłynęły dwie uwagi dotyczące hałasu pochodzącego od głównych linii kolejowych, które nie zostały uwzględnione w dokumencie.

Ponadto, na podstawie art. 119a ust. 6 ustawy POŚ projekt Programu został przekazany do opiniowania następującym organom i podmiotom: GIOŚ, RDOŚ w Olsztynie, WMPWIS, Prezydentowi Olsztyna, Prezydentowi Miasta Elbląg, ZDW w Olsztynie, ZDP w Giżycku, GDDKiA, PKP PLK S.A. oraz zarządcom lotnisk, które zasięgiem emisji hałasu oddziałują na miasta o liczbie mieszkańców większej niż 100 tysięcy (tj. leżącymi na terenie miast: Elbląg i Olsztyn). W ramach opiniowania przedłożono 42 uwagi oraz wnioski, z których większość została uwzględniona w ostatecznej wersji dokumentu.



## SPIS TABEL

Tabela 1. Cele Programu dla województwa warmińsko-mazurskiego.....	6
Tabela 2. Dopuszczalne poziomy hałasu w środowisku powodowanego przez poszczególne grupy źródeł hałasu, z wyłączeniem hałasu powodowanego przez starty, lądowania i przeloty statków powietrznych oraz linie elektroenergetyczne .....	8
Tabela 3. Informacje o wykonanych SMH .....	9
Tabela 4. Uzdrowiska oraz obszary ochrony uzdrowskiej na terenie województwa warmińsko-mazurskiego	12
Tabela 5. Odcinki głównych dróg w powiecie bartoszyckim, dla których sporządzono SMH.....	17
Tabela 6. Odcinki głównych dróg w powiecie braniewskim, dla których sporządzono SMH.....	17
Tabela 7. Odcinki głównych dróg w powiecie działdowskim, dla których sporządzono SMH.....	18
Tabela 8. Odcinki głównych linii kolejowych w powiecie działdowskim, dla których sporządzono SMH .....	18
Tabela 9. Odcinki głównych dróg w powiecie elbląskim, dla których sporządzono SMH.....	18
Tabela 10. Odcinki głównych dróg w powiecie ełckim, dla których sporządzono SMH .....	19
Tabela 11. Odcinki przekazane do ZDW w Olsztynie w 2023 roku.....	19
Tabela 12. Odcinki głównych dróg w powiecie giżyckim, dla których sporządzono SMH .....	20
Tabela 13. Odcinki głównych dróg w powiecie iławskim, dla których sporządzono SMH.....	20
Tabela 14. Odcinki głównych linii kolejowych w powiecie iławskim, dla których sporządzono SMH .....	20
Tabela 15. Odcinki głównych dróg w powiecie kętrzyńskim, dla których sporządzono SMH.....	21
Tabela 16. Odcinki głównych dróg w powiecie lidzbarskim, dla których sporządzono SMH .....	21
Tabela 17. Odcinki głównych dróg w powiecie mrągowskim, dla których sporządzono SMH.....	22
Tabela 18. Odcinki głównych dróg w powiecie nidzickim, dla których sporządzono SMH .....	22
Tabela 19. Odcinki głównych dróg w powiecie nowomiejskim, dla których sporządzono SMH.....	23
Tabela 20. Odcinki głównych dróg w powiecie oleckim, dla których sporządzono SMH .....	23
Tabela 21. Odcinki głównych dróg w powiecie olsztyńskim, dla których sporządzono SMH .....	24
Tabela 22. Odcinki głównych dróg w powiecie ostródzkim, dla których sporządzono SMH .....	25
Tabela 23. Odcinki głównych dróg w powiecie piskim, dla których sporządzono SMH .....	25
Tabela 24. Odcinki głównych dróg w powiecie szczycieńskim, dla których sporządzono SMH .....	26

## SPIS RYSUNKÓW

Rysunek 1. Województwo warmińsko-mazurskie .....	10
Rysunek 2. Lokalizacja analizowanych źródeł hałasu oraz terenów objętych POH. ....	14

## AKTY PRAWNE ORAZ WYTYCZNE UŻYTE W TOMACH 1-5

- [1] Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2024 r. poz. 54);
- [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 środowisku (Dz. U. z 2023 r. poz. 1094, z późn. zm.);
- [3] 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. U. L 189 z dnia 18 lipca 2002 r.);
- [4] Dyrektywa Komisji (UE) 2015/996 z dnia 19 maja 2015 r. ustanawiająca wspólne metody oceny hałasu zgodnie z dyrektywą 2002/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz. U. UE. L. z 2015 r. Nr 168, str. 1, z późn. zm.);
- [5] Rozporządzenie Ministra Klimatu i Środowiska z dnia 1 lipca 2021 r. w sprawie szczegółowego zakresu danych ujętych na strategicznych mapach hałasu, sposobu ich prezentacji i formy ich przekazywania (Dz. U. z 2024, poz. 255);
- [6] Rozporządzenie Ministra Klimatu i Środowiska z dnia 26 lipca 2021 r. w sprawie programu ochrony środowiska przed hałasem (Dz.U. z 2024 poz. 271);
- [7] Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 16 czerwca 2011 r. w sprawie wymagań w zakresie prowadzenia pomiarów poziomów substancji lub energii w środowisku przez zarządzającego drogą, linią kolejową, linią tramwajową, lotniskiem lub portem (Dz. U. nr 140 poz. 824);
- [8] Rozporządzenie Ministra Klimatu i Środowiska z dnia 7 września 2021 r. w sprawie wymagań w zakresie prowadzenia pomiarów wielkości emisji (Dz. U. z 2023 r. poz. 1706);
- [9] Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. z 2014 r. poz. 112);
- [10] Rozporządzenie Ministra Klimatu z dnia 30 maja 2020 r. w sprawie sposobu ustalania wartości wskaźnika hałasu LDWN (Dz. U. poz. 1018);
- [11] Dyrektywa Komisji (UE) 2015/996 z dnia 19 maja 2015 r. ustanawiająca wspólne metody oceny hałasu zgodnie z dyrektywą 2002/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz. U. L 168/1 z dnia 01 lipca 2015 r.);
- [12] Dyrektywa Komisji (UE) 2020/367 z dnia 4 marca 2020 r. zmieniająca załącznik III do dyrektywy 2002/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w odniesieniu do ustalenia metod oceny szkodliwych skutków hałasu w środowisku (Dz. U. L 67/132 z dnia 5 marca 2020 r.);
- [13] Dyrektywa Komisji (UE) 2007/2/WE z dnia 14 marca 2007 r. ustanawiająca infrastrukturę informacji przestrzennej we Wspólnocie Europejskiej (INSPIRE);
- [14] Wytyczne Głównego Inspektora Ochrony Środowiska, *Dobre praktyki wykonywania strategicznych map hałasu*, Warszawa maj 2021, [www.gios.gov.pl](http://www.gios.gov.pl);
- [15] Wytyczne Głównego Inspektora Ochrony Środowiska, *Dobre praktyki wykonywania programów ochrony środowiska przed hałasem*, Warszawa lipiec 2023, [www.gios.gov.pl](http://www.gios.gov.pl);
- [16] Wytyczne Głównego Inspektora Ochrony Środowiska, *Dobre praktyki tworzenia obszarów cichych*, Warszawa lipiec 2023, [www.gios.gov.pl](http://www.gios.gov.pl);
- [17] Obliczanie efektów zdrowotnych: *Wytyczne oceny wskaźników zdrowotnych hałasu w środowisku*, Warszawa lipiec 2023, [www.gios.gov.pl](http://www.gios.gov.pl);

## BIBLIOGRAFIA DO TOMÓW 1-5

- 1) Bistyp-Katalog cen robót KOLEJOWYCH i TRAMWAJOWYCH - III kwartał 2023 r., Wolters Kluwer Polska 2023 r.
- 2) Katalog cen jednostkowych robót i obiektów DROGOWYCH - III kwartał 2023 r., Wolters Kluwer Polska 2023 r.
- 3) <https://gdansk.ardvote.pl/> - strona budżetu obywatelskiego m. Gdańska
- 4) <https://bo.nowysacz.pl/wszystko-o-budziecie/cennik-miejski,36-strona-budzetu-obywatelskiego-m.-nowy-sacz>
- 5) <http://encyklopedia.warmia.mazury.pl/>
- 6) <https://pl.wikipedia.org/>
- 7) <https://stat.gov.pl/>
- 8) <https://bip.warmia.mazury.pl/>
- 9) Smith J. "Hałas w otoczeniu miejskim: Źródła, skutki i strategie zarządzania." *Journal of Environmental Studies*, vol. 45, nr 2, 2018 r.
- 10) Kowalski A. „Hałas miejski jako problem społeczny: Źródła i skutki hałasu w Polsce.” *Polskie Studia Środowiskowe*, 25(2), 123-140, 2020 r.
- 11) Nowak P. „Wpływ hałasu na zdrowie mieszkańców miast w Polsce: Analiza badań epidemiologicznych.” *Medycyna Środowiskowa*, 35(4), 567-580, 2019 r.
- 12) Różański T., Czarny P. „Efektywność barier dźwiękowych na polskich autostradach: Badania terenowe i ocena skuteczności.” *Transport i Technologia Motoryzacyjna*, 22(2), 189-204, 2017 r.
- 13) Mazur E., Lewandowska A. „Programy edukacyjne dotyczące walki z hałasem w polskich szkołach.” *Edukacja Środowiskowa*, 12(4), 321-336, 2018 r.
- 14) Świdorski P. „Zastosowanie technologii izolacji hałasu w polskim budownictwie mieszkaniowym: Przegląd bieżących rozwiązań i wyzwań.” *Budownictwo i Technologia Budowlana*, 22(1), 89-104, 2017 r.
- 15) Młyński R. „Hałas impulsowy. Stosowanie ochronników słuchu”. CIOP-PIB, 2013 r.
- 16) Praca zbiorowa. „Czynniki szkodliwe w środowisku pracy. Wartości dopuszczalne 2022”. Wydanie XIII zmienione pod red. Pośniak M., Skowroń J., CIP-PIB, 2022 r.
- 17) Makarewicz G. „Wybrane cyfrowe systemy aktywnej redukcji hałasu”. CIP-PIB, 2002 r.
- 18) Ozimek E. „Dźwięk i jego percepcja. Aspekty fizyczne i psychoakustyczne”. Wydawnictwo Naukowe PWN, 2018 r.
- 19) Makarewicz R. „Hałas drogowy, szynowy i lotniczy podstawy teoretyczne”. Wydawnictwo Naukowe UAM, 2022 r.



# **Program ochrony środowiska przed hałasem dla obszaru województwa warmińsko-mazurskiego**

**w części dotyczącej głównych dróg**

**TOM II**

**OLSZTYN, 2024 r.**



## SPIS TREŚCI

1.	Wstęp .....	6
2.	Uzasadnienie zakresu zagadnień objętych programem.....	6
2.1.	Dane i wnioski wynikające ze sporządzonych strategicznych map hałasu.....	6
2.1.1.	Wykaz terenów wymagających podjęcia działań ograniczających poziom hałasu w środowisku wraz ze wskazaniem liczby mieszkańców na tych terenach .....	7
2.1.2.	Identyfikacja dominujących źródeł hałasu.....	10
2.1.3.	Zestawienie propozycji działań przedstawionych na strategicznych mapach hałasu w zakresie ochrony przed hałasem, planowanych do realizacji w ciągu 5 lat, licząc od roku następującego po roku sporządzenia strategicznej mapy hałasu oraz planowanych do realizacji w ciągu 6–10 lat, licząc od roku następującego po roku sporządzenia tej mapy .....	10
2.2.	Ocena realizacji poprzedniego programu .....	12
2.2.1.	Wykaz działań w zakresie ochrony przed hałasem wskazanych w poprzednim programie ...	12
2.3.	Analiza materiałów, dokumentów i publikacji wykorzystanych do opracowania programu .	41
2.3.1.	Polityki, strategie, plany lub programy .....	41
2.3.2.	Obowiązujące wojewódzkie, powiatowe i gminne programy ochrony środowiska .....	47
2.3.3.	Przepisy prawa, w tym prawa miejscowego, mające wpływ na stan akustyczny środowiska	50
2.3.4.	Prawomocne decyzje określające warunki korzystania ze środowiska, w których określono dopuszczalne poziomy hałasu.....	53
2.3.5.	Przepisy dotyczące emisji hałasu z instalacji i urządzeń, w tym pojazdów, mających negatywny wpływ na stan akustyczny środowiska.....	54
2.3.6.	Nowe, dostępne techniki i technologie w zakresie ograniczania hałasu.....	55
2.3.7.	Planowane inwestycje ograniczające emisję hałasu oraz ograniczające rozprzestrzenianie się hałasu wynikające z przyjętych polityk, strategii, planów lub programów .....	58
3.	Opis działań w zakresie ograniczenia poziomu hałasu w środowisku, w tym harmonogram ich realizacji oraz obowiązki i ograniczenia wynikające z realizacji tego programu .....	59
3.1.	Działania w zakresie ochrony przed hałasem planowane do podjęcia w ciągu 5 lat, licząc od roku uchwalenia programu, łącznie ze środkami zachowania obszarów cichych poza aglomeracją, wraz z określeniem podmiotu lub organu odpowiedzialnego za ich realizację.....	61
3.1.1.	Zadania ponadlokalne dla zarządców dróg.....	62
3.1.2.	Powiat bartoszycki .....	62
3.1.3.	Powiat braniewski .....	62
3.1.4.	Powiat działdowski .....	63
3.1.5.	Powiat elbląski .....	63
3.1.6.	Powiat ełcki.....	64
3.1.7.	Powiat giżycki.....	64
3.1.8.	Powiat iławski.....	65
3.1.9.	Powiat kętrzyński.....	65
3.1.10.	Powiat lidzbarski.....	65
3.1.11.	Powiat mrągowski.....	66
3.1.12.	Powiat nidzicki .....	66
3.1.13.	Powiat nowomiejski.....	66
3.1.14.	Powiat olecki.....	67
3.1.15.	Powiat olsztyński .....	67
3.1.16.	Powiat ostródzki .....	68

3.1.17.	Powiat piski.....	69
3.1.18.	Powiat szczycieński .....	69
3.2.	Zestawienie szacunków dotyczących zmniejszenia liczby osób dotkniętych szkodliwym skutkiem hałasu.....	69
3.3.	Długofalowa strategia ukierunkowana na określanie i realizację celów w zakresie ochrony przed hałasem, w tym także identyfikację obszarów, które powinny zostać wyznaczone jako obszary ciche w aglomeracji.....	71
3.3.1.	Założenia strategii długofalowej.....	71
3.3.2.	Identyfikacja obszarów, które spełniają kryteria obszarów cichych.....	73
3.4.	Harmonogram realizacji poszczególnych działań.....	74
3.5.	Opis obowiązków wynikających z programu dotyczących podmiotów lub organów odpowiedzialnych za realizację działań oraz ograniczeń wynikających z realizacji programu ....	76
3.6.	Aspekty finansowe Programu .....	78
3.6.1.	Źródła finansowania Programu.....	78
3.6.2.	Zestawienie szacunkowych kosztów realizacji programu, w tym szacunkowych kosztów realizacji poszczególnych działań.....	79
3.6.3.	Ocena efektywności kosztowej i ocena relacji kosztów do korzyści, o ile są możliwe do oszacowania .....	80
3.7.	Opis sposobu monitorowania realizacji programu.....	80
	SPIS TABEL .....	81
	SPIS RYSUNKÓW .....	83

## WYKAZ SKRÓTÓW I POJEĆ UŻYTYCH W DOKUMENCIE

Skrót	Pełna nazwa
CNOSSOS-EU	Skrót od Common NOise A SSeSSment MethOdS in Europe Union – obowiązującej metodyki wykonywania strategicznych map hałasu
DK, DP, DW	Droga krajowa, powiatowa, wojewódzka
Dyrektywa END	Dyrektywa 2002/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady odnosząca się do oceny i zarządzania poziomem hałasu w środowisku [3]
GDDKiA	Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad
GIOS	Główny Inspektorat Ochrony Środowiska
Główna droga	Droga, po której przejeżdża rocznie więcej niż 3 miliony pojazdów
HSD	Wskaźnik dot. znacznego zaburzenia snu
IHD	Wskaźnik dot. choroby niedokrwiennej serca
$L_{AeqD}$	Równoważny poziom dźwięku A dla pory dnia
$L_{AeqN}$	Równoważny poziom dźwięku A dla pory nocy
$L_{DWN}$	Długookresowy średni poziom dźwięku A wyrażony w decybelach (dB), wyznaczony w ciągu wszystkich dób w roku z uwzględnieniem pory dnia, wieczoru, nocy
$L_N$	Długookresowy średni poziom dźwięku A wyrażony w decybelach (dB), wyznaczony w ciągu pór nocy
MPZP	Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego
NHA	Wskaźnik dot. znacznej uciążliwości hałasu
POG	Plan ogólny gminy
POH, Program	Program ochrony środowiska przed hałasem
Rozp. POH	Rozporządzenie Ministra Klimatu i Środowiska z dnia 26 lipca 2021 r. w sprawie programu ochrony środowiska przed hałasem [6]
RPBDK2030	Rządowy Program Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.)
SMH	Strategiczna mapa hałasu (SMHDK – dla dróg krajowych, SMHDW – dla dróg wojewódzkich, SMHDP – dla dróg powiatowych, SMHE – dla miasta Elbląg, SMHO – dla miasta Olsztyn)
SUIKZP	Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego
TEN-T	Trans-European Transport Network, czyli Trans-Europejska Sieć Transportowa
Ustawa POŚ	Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. <i>Prawo ochrony środowiska</i> [1]
ZDP w Giżycku	Zarząd Dróg Powiatowych w Giżycku
ZDW w Olsztynie	Zarząd Dróg Wojewódzkich w Olsztynie



## 1. Wstęp

Dokument stanowi **II integralną część Programu ochrony środowiska przed hałasem dla obszaru województwa warmińsko-mazurskiego** i obejmuje tereny położone w sąsiedztwie odcinków dróg krajowych, wojewódzkich i powiatowych o natężeniu ruchu powyżej 3 000 000 pojazdów rocznie, zlokalizowanych w granicach administracyjnych województwa warmińsko-mazurskiego, na terenach poza aglomeracjami, tj. z wyłączeniem miast na prawach powiatu - Elbląga i Olsztyna.

Zakresem analiz objęto 73 odcinki dróg krajowych (S7, S16, S51, DK15, DK16, DK22, DK51, DK53, DK54, DK57, DK58, DK59, DK63, DK65), o łącznej długości 408,752 km, 17 odcinków dróg wojewódzkich (DW527, DW536, DW542, DW544, DW545, DW591, DW592, DW598, DW655), o łącznej długości 32,249 km oraz 7 odcinków dróg powiatowych (DP4431N, DP4435N, DP4441N, DP4446N, DP4470N), zlokalizowanych na terenie miasta Giżycko o długości 3,353 km – dla których w 2022 r. opracowano SMH.

Szczegółowy opis obszarów objętych niniejszym Programem znajduje się w Tomie I.

**Rysunek 1. Lokalizacja głównych dróg, dla których sporządzono SMH – stan na 2022 r.**



## 2. Uzasadnienie zakresu zagadnień objętych programem

### 2.1. Dane i wnioski wynikające ze sporządzonych strategicznych map hałasu

Poniższe informacje opracowano na podstawie danych znajdujących się w części opisowej strategicznych map hałasu wykonanych dla głównych dróg. Informacje podzielono na powiaty zgodnie z metodyką wymaganą Rozp. POH. Dla każdego powiatu przedstawiono dane dotyczące narażenia na ponadnormatywny hałas. Przedstawione dane wraz z planami zarządzających głównymi drogami i informacjami zawartymi we właściwych POH stanowiły podstawę wyznaczania celów i kierunków działań niniejszego dokumentu.

## 2.1.1. Wykaz terenów wymagających podjęcia działań ograniczających poziom hałasu w środowisku wraz ze wskazaniem liczby mieszkańców na tych terenach

### DROGI KRAJOWE

Poniżej przedstawiono statystyczne dane odnoszące się do powierzchni terenów oraz liczby ludności zagrożonych hałasem pochodzącym od dróg krajowych.

**Tabela 1. Szacunkowa powierzchnia obszarów, na których występują przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu wyrażonych wskaźnikiem  $L_{DWN}$  w podziale na powiaty [km<sup>2</sup>]**

Powiat	Zakres przekroczeń wskaźnika $L_{DWN}$ [km <sup>2</sup> ]			
	1-5 dB	5,1-10 dB	10,1-15 dB	>15 dB
bartoszycki	0,0017	0,0001	0,0000	0,0000
braniewski	0,0003	0,0000	0,0000	0,0000
elbląski	0,0776	0,0212	0,0001	0,0000
ełcki	0,0543	0,0182	0,0012	0,0000
gizycki	0,0191	0,0015	0,0000	0,0000
iławski	0,0653	0,0103	0,0000	0,0000
lidzbarski	0,0247	0,0077	0,0000	0,0000
mragowski	0,0812	0,0377	0,0041	0,0000
nidzicki	0,0037	0,0005	0,0000	0,0000
nowomiejski	0,1037	0,0527	0,0046	0,0000
olsztyński	0,1394	0,0399	0,0007	0,0000
ostródzki	0,0797	0,0133	0,0001	0,0000
piski	0,0055	0,0016	0,0000	0,0000
szczygieński	0,0334	0,0122	0,0003	0,0000

**Tabela 2. Szacunkowa powierzchnia obszarów, na których występują przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu wyrażonych wskaźnikiem  $L_N$  w podziale na powiaty [km<sup>2</sup>]**

Powiat	Zakres przekroczeń wskaźnika $L_N$ [km <sup>2</sup> ]			
	1-5 dB	5,1-10 dB	10,1-15 dB	>15 dB
bartoszycki	0,0004	0,0000	0,0000	0,0000
braniewski	0,0001	0,0000	0,0000	0,0000
elbląski	0,0576	0,0219	0,0004	0,0000
ełcki	0,0381	0,0065	0,0000	0,0000
gizycki	0,0070	0,0007	0,0000	0,0000
iławski	0,0632	0,0161	0,0001	0,0000
lidzbarski	0,0029	0,0000	0,0000	0,0000
mragowski	0,0724	0,0201	0,0000	0,0000
nidzicki	0,0050	0,0018	0,0000	0,0000
nowomiejski	0,1108	0,0411	0,0016	0,0000
olsztyński	0,0993	0,0239	0,0004	0,0000
ostródzki	0,0890	0,0239	0,0000	0,0000
piski	0,0033	0,0002	0,0000	0,0000
szczygieński	0,0257	0,0058	0,0000	0,0000

**Tabela 3. Szacunkowa liczba mieszkańców, w zaokrągleniu do najbliższych stu, zlokalizowanych na terenach, na których występują przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu wyrażonych wskaźnikiem  $L_{DWN}$**

Powiat	Zakres przekroczeń wskaźnika $L_{DWN}$ [dB]			
	1 - 5	5,1 - 10	10,1 - 15	>15
bartoszycki	0	0	0	0
braniewski	0	0	0	0
elbląski	500	100	0	0
elcki	400	100	0	0
giżycki	0	0	0	0
iławski	300	0	0	0
lidzbarski	0	0	0	0
mrągowski	300	100	0	0
nidzicki	0	0	0	0
nowomiejski	700	200	0	0
olsztyński	300	0	0	0
ostródzki	0	0	0	0
piski	100	100	0	0
szczycki	300	0	0	0

**Tabela 4. Szacunkowa liczba mieszkańców, w zaokrągleniu do najbliższych stu, zlokalizowanych na terenach, na których występują przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu wyrażonych wskaźnikiem  $L_N$**

Powiat	Zakres przekroczeń wskaźnika $L_N$ [dB]			
	1 - 5	5,1 - 10	10,1 - 15	>15
bartoszycki	0	0	0	0
braniewski	0	0	0	0
elbląski	400	0	0	0
elcki	300	0	0	0
giżycki	0	0	0	0
iławski	300	0	0	0
lidzbarski	0	0	0	0
mrągowski	300	0	0	0
nidzicki	0	0	0	0
nowomiejski	700	200	0	0
olsztyński	200	0	0	0
ostródzki	0	0	0	0
piski	100	0	0	0
szczycki	300	0	0	0

## DROGI WOJEWÓDZKIE

Poniżej przedstawiono statystyczne dane odnoszące się do powierzchni terenów oraz liczby ludności zagrożonych hałasem pochodzącym od dróg wojewódzkich.

**Tabela 5. Szacunkowa powierzchnia obszarów, na których występują przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu wyrażonych wskaźnikiem  $L_{DWN}$  w podziale na powiaty [km<sup>2</sup>]**

Powiat	Zakres przekroczeń wskaźnika $L_{DWN}$ [dB]			
	1 - 5	5,1 - 10	10,1 - 15	>15
elbląski	0	0	0	0
ostródzki	0,021	0,001	0	0
olsztyński	0	0	0	0
iławski	0,008	0	0	0
działdowski	0,031	0,004	0	0
nidzicki	0,013	0	0	0
kętrzyński	0,023	0,001	0	0
bartoszycki	0,002	0	0	0
olecki	0,002	0	0	0

**Tabela 6. Szacunkowa powierzchnia obszarów, na których występują przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu wyrażonych wskaźnikiem  $L_N$  w podziale na powiaty [km<sup>2</sup>]**

Powiat	Zakres przekroczeń wskaźnika $L_N$ [dB]			
	1 - 5	5,1 - 10	10,1 - 15	>15
elbląski	0	0	0	0
ostródzki	0,005	0	0	0
olsztyński	0	0	0	0
iławski	0,003	0	0	0
działdowski	0,013	0	0	0
nidzicki	0,001	0	0	0
kętrzyński	0,013	0	0	0
bartoszycki	0,001	0	0	0
olecki	0,002	0	0	0

**Tabela 7. Szacunkowa liczba mieszkańców, w zaokrągleniu do najbliższych stu, zlokalizowanych na terenach, na których występują przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu wyrażonych wskaźnikiem  $L_{DWN}$**

Powiat	Zakres przekroczeń wskaźnika $L_{DWN}$ [dB]			
	1 - 5	5,1 - 10	10,1 - 15	>15
elbląski	0	0	0	0
ostródzki	100	0	0	0
olsztyński	0	0	0	0
iławski	0	0	0	0
działdowski	100	0	0	0
nidzicki	0	0	0	0
kętrzyński	200	0	0	0
bartoszycki	0	0	0	0
olecki	0	0	0	0

**Tabela 8. Szacunkowa liczba mieszkańców, w zaokrągleniu do najbliższych stu, zlokalizowanych na terenach, na których występują przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu wyrażonych wskaźnikiem  $L_N$**

Powiat	Zakres przekroczeń wskaźnika $L_N$ [dB]			
	1 - 5	5,1 - 10	10,1 - 15	>15
elbląski	0	0	0	0
ostródzki	0	0	0	0
olsztyński	0	0	0	0
iławski	0	0	0	0
działdowski	0	0	0	0
nidzicki	0	0	0	0
kętrzyński	0	0	0	0
bartoszycki	0	0	0	0
olecki	0	0	0	0

## DROGI POWIATOWE

Poniżej przedstawiono statystyczne dane odnoszące się do powierzchni terenów oraz liczby ludności zagrożonych hałasem pochodzącym od dróg powiatowych na terenie Giżycka.

**Tabela 9. Statystyki występowania przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu dla dróg powiatowych**

Giżycko	Zakres przekroczeń wskaźnika $L_{DWN}$ [dB]				Zakres przekroczeń wskaźnika $L_N$ [dB]			
	1-5	5,1-10	10,1-15	> 15	1-5	5,1-10	10,1-15	> 15
Powierzchnia [km <sup>2</sup> ]	0	0	0	0	0	0	0	0
Liczba mieszkańców	0	0	0	0	0	0	0	0

### 2.1.2. Identyfikacja dominujących źródeł hałasu

Dominującym źródłem hałasu na analizowanych obszarach wzdłuż głównych ciągów drogowych jest ruch drogowy o wysokim natężeniu, głównie samochodów osobowych i samochodów ciężkich.

### 2.1.3. Zestawienie propozycji działań przedstawionych na strategicznych mapach hałasu w zakresie ochrony przed hałasem, planowanych do realizacji w ciągu 5 lat, licząc od roku następującego po roku sporządzenia strategicznej mapy hałasu oraz planowanych do realizacji w ciągu 6–10 lat, licząc od roku następującego po roku sporządzenia tej mapy

Opisane w dalszej części rozdziału informacje pochodzą z części opisowych dokumentów SMH oraz informacji od zarządców dróg objętych zakresem POH. Dla każdego powiatu przedstawiono dane dotyczące narażenia na ponadnormatywny hałas. Przedstawione dane wraz z planami zarządzających drogami i informacjami zawartymi we właściwych POH stanowiły podstawę wyznaczania celów i kierunków działań niniejszego dokumentu.

#### DROGI KRAJOWE

W poniższej tabeli zestawiono zakresy proponowanych działań, planowanych do realizacji w ciągu 5 lat licząc od roku następującego po roku sporządzenia mapy, tj. dla lat 2023-2027 wraz z informacją o numerze drogi, kilometrażem (jeśli podano) oraz czy zadanie zostało uwzględnione w POH.

**Tabela 10. Propozycje działań w zakresie ochrony przed hałasem planowanych do realizacji w ciągu 5 lat, licząc od roku następującego po roku sporządzenia mapy**

Numer drogi	Nazwa odcinka/zadania	Kilometraż odcinka		Termin zakończenia prac	Uwagi
		Początek odcinka	Koniec odcinka		
<b>Działania wymienione w SMH</b>					
S16 DK16 DK59	Borki Wielkie - Mrągowo	S16 0+000 DK16 12+934,98, DK59 0+000	S16 12+934,98, DK16 15+260,92, DK59 0+978,99	II kwartał 2024 r.	Zadanie uwzględniono przy definiowaniu działań POH
DK22	Fiszewo - Jegłownik	372+208	377+410	grudzień 2027 r.	Zadanie uwzględniono przy definiowaniu działań POH
DK22	Jegłownik - Elbląg	383+060	386+024	IV kwartał 2027 r.	Zadanie uwzględniono przy definiowaniu działań POH
DK65	Rozbudowa drogi krajowej nr 65 na odcinku Elk - Nowa Wieś Elcka	70+855	74+584,30	-	Rezygnacja z wykonania tego zadania, odcinek przekazany do ZDW w związku z wybudowaniem S61
DK65	Rozbudowa drogi krajowej nr 65 na odcinku Nowa Wieś Elcka - granica Województwa	74+584,30	89+810,23	grudzień 2025 r.	Zadanie uwzględniono przy definiowaniu działań POH
<b>Działania niewymienione w SMH</b>					
DK59	Obwodnica Giżycka II etap	1+005	2+650	2027 r.	Zadanie uwzględniono przy definiowaniu działań POH
S16i;16c	Olsztyn - Biskupiec dobudowa drugiej jezdni	24+231	32+224	2027 r.	Zadanie uwzględniono przy definiowaniu działań POH

**Tabela 11. Propozycje działań w zakresie ochrony przed hałasem planowanych do realizacji w ciągu 6-10 lat, licząc od roku następującego po roku sporządzenia mapy**

Numer drogi	Nazwa odcinka/zadania	Kilometraż odcinka		Termin zakończenia prac	Uwagi
		Początek odcinka	Koniec odcinka		
<b>Działania wymienione w SMH</b>					
DK 22	Obwodnica Jegłownika	377+410	383+060	III kwartał 2029 r.	Zadanie uwzględniono przy definiowaniu działań POH
DK 51	Obwodnica Olsztyna i Dywit w ciągu DK51	brak danych		2031 r.	Zadanie uwzględniono przy definiowaniu działań POH
DK 53, 57, 58	Obwodnica Szczytna w ciągu DK53, DK57 i DK58	brak danych		2030 r.	Zadanie uwzględniono przy definiowaniu działań POH
DK 58, 63	Obwodnica Piszta w ciągu DK58 i DK63	brak danych		2029 r.	Zadanie uwzględniono przy definiowaniu działań POH
S5	Budowa drogi ekspresowej S5 Wirwajdy - Nowe Marzy, odc. Wirwajdy - granica województw: kujawsko-pomorskiego i warmińsko-mazurskiego	brak danych		2032 r.	Zadanie uwzględniono przy definiowaniu działań POH
<b>Działania niewymienione w SMH</b>					
S16	Budowa drogi ekspresowej S16 Mrągowo-Orzysz - Elk	brak danych		2031	Zadanie nie uwzględnione w POH
DK51	Obwodnica Dobrego Miasta	brak danych		2031	Zadanie nie uwzględnione w POH

## DROGI WOJEWÓDZKIE

**Tabela 12. Zestawienie zamierzeń inwestycyjnych na najbliższe lata, mających wpływ na emisję hałasu od analizowanych odcinków dróg**

<b>Zamierzenia inwestycyjne w perspektywie do 5 lat</b>			
L.p.	Inwestycja	Termin zakończenia prac [lata]	Uwagi
1	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 527 na odc. od ul. Dybowskiego na terenie m. Olsztyna do Węzła Olsztyn Południe (wymiana nawierzchni)	2026-2027	Zadanie uwzględniono przy definiowaniu działań POH
2	Budowa obwodnicy m. Nidzica w ciągu dróg wojewódzkich z podziałem na zadania: Zadanie 2 – Budowa obwodnicy m. Nidzica w ciągu drogi wojewódzkiej nr 545.	2025-2026	Zadanie uwzględniono przy definiowaniu działań POH
3	Budowa drogi wojewódzkiej stanowiącej obejście miejscowości Kętrzyn (budowa obwodnicy)	2026-2027	Zadanie uwzględniono przy definiowaniu działań POH
4	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 592 na odcinku Kętrzyn - Giżycko (wymiana nawierzchni, cicha nawierzchnia)	2026-2027	Zadanie uwzględniono przy definiowaniu działań POH
<b>Zamierzenia inwestycyjne w perspektywie 6 - 10 lat</b>			
Zgodnie z SMH na wskazanych odcinkach brak inwestycji planowanych do realizacji w latach 2026-2030			

## DROGI POWIATOWE

**Tabela 13. Planowane zadania inwestycyjne na drogach powiatowych w Giżycku w latach 2021 - 2028**

Lp.	Nazwa zadania	Długość (km)	Termin zakończenia prac [lata]
1.	Przebudowa al. 1 Maja w Giżycku	0,696	zrealizowano
2.	Przebudowa ul. Gdańskiej w Giżycku na odcinku od ul. Kolejowej do ul. Białostockiej	0,600	2021-2028
3.	Przebudowa ul. Daszyńskiego w Giżycku na odc. od al. 1 Maja do ul. Smełka	0,450	2021-2028
4.	Przebudowa ul. Suwalskiej w Giżycku na odcinku ul. Staszica do ul. Warszawskiej (z przebudową skrzyżowania ul.: Suwalska, Warszawska i Białostocka)	0,555	2021-2028
5.	Przebudowa ul. Suwalskiej w Giżycku na odcinku od ul. Przemysłowej do dr. krajowej nr 63	0,300	2021-2028
6.	Przebudowa ul. Staszica w Giżycku na odc. od ul. Kościuszki do ul. Jagiełły	0,250	2021-2028
7.	Przebudowa skrzyżowania ul. Kolejowej z ul. Dąbrowskiego w Giżycku	0,100	2021-2028

## 2.2. Ocena realizacji poprzedniego programu

Niniejszy Program jest pierwszym sporządzanym w nowej formule, wykorzystującym dane ze strategicznych map hałasu opartych na metodyce obliczeń CNOSSOS-EU oraz wskaźnikach zdrowotnych określających negatywne skutki przebywania w hałasie. Jest to również pierwsze opracowanie POH oparte na nowych przepisach dotyczących sposobu prezentacji wyników.

Ocena realizacji poprzedniego Programu nie będzie więc zawierać informacji o redukcji wskaźników opisujących skutki zdrowotne, jedynie syntetyczną ocenę czy zadanie zostało zrealizowane.

Niniejszy rozdział zawiera syntezę i analizę działań poprzednich programów ochrony środowiska przed hałasem. Określono, które działania zostały zrealizowane, a które nie oraz czy niezrealizowane działania powinny znaleźć się w aktualnym POH.

### 2.2.1. Wykaz działań w zakresie ochrony przed hałasem wskazanych w poprzednim programie

Poniżej przedstawiono informacje o uchwalonych przez Sejmik Województwa Warmińsko-Mazurskiego programach ochrony środowiska przed hałasem w podziale na zarządzającego drogą.

#### **DROGI KRAJOWE**

Uchwałą nr XII/190/19 z dnia 26 listopada 2019 r. Sejmik Województwa Warmińsko-Mazurskiego przyjął Aktualizację „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“.

Głównym celem wymienionego opracowania było wskazanie działań naprawczych, których realizacja spowoduje dostosowanie poziomu hałasu do dopuszczalnego na terenach, na których stwierdzono przekroczenia obowiązujących norm oraz zapobieganie powstawania nowych rejonów konfliktów akustycznych.

W ramach Programu przedstawiono działania o charakterze technicznym (główne), jak również administracyjno-organizacyjnym (wspomagające), których realizacja miała pozwolić na dotrzymanie standardów akustycznych w środowisku. Przyjęto okres operacyjny do 2023 roku, w ramach którego zaproponowano następujące ogólne działania:

- 1) Wprowadzenie ograniczenia prędkości, obowiązującego całą dobę.
- 2) 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.
- 4) Utrzymywanie nawierzchni drogowej w dobrym stanie technicznym.
- 5) Stosowanie nowoczesnych nawierzchni o zredukowanym hałasie w przypadku remontów i przebudów odcinków drogowych.

- 6) Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na obszarach zabudowanych, objętych Programem.

W Tabeli 14 zestawiono zadania główne Programu dla dróg krajowych. Są to przede wszystkim działania inwestycyjne przypisane konkretnym odcinkom dróg. GDDKiA negatywnie opiniowała działania główne, które polegały na ograniczeniu prędkości na wskazanych odcinkach dróg krajowych, wymienionych w poprzednim POH. Działania te nie zostały wykonane.

W przypadku zadań wspomagających nie przytoczono stosownej tabeli, gdyż przypisane zadania dotyczyły wszystkich odcinków dróg krajowych objętych programem. W szczególności były to:

- Wykonywanie corocznych przeglądów nawierzchni drogowej i utrzymywanie nawierzchni w dobrym stanie technicznym - zadanie to GDDKiA wykonała we wskazanym okresie obowiązywania programu, na wszystkich odcinkach objętych Programem. Zgodnie z uzyskanymi informacjami przeglądy na odcinkach dróg krajowych wykonywane są przynajmniej raz dziennie.
- Stosowanie nowoczesnych nawierzchni o zredukowanym hałasie w przypadku remontów i przebudów odcinków drogowych – ze względu na brak istotnych remontów i przebudów odcinków objętych programem zadania nie podjęto, czego nie należy rozpatrywać jako niewykonanie zadania. GDDKiA wymaga stosowania nowoczesnych nawierzchni drogowych, odpowiednich do warunków klimatycznych w kraju, poprawiających klimat akustyczny w stosunku do stanu istniejącego.

Ponadto należy wskazać, iż GDDKiA zrealizowała strategiczne inwestycje na obszarach objętych poprzednim Programem, w tym obwodnicę Nowego Miasta Lubawskiego i budowę trasy S61, co spowodowało znaczącą redukcję hałasu na dotychczasowych odcinkach. Stare przebiegi dróg krajowych przekazano pod zarząd ZDW w Olsztynie.

Aktualnie trwają liczne inwestycje w regionie, w tym mające wpływ na tereny objęte poprzednim Programem, np. budowa nowej drogi S16 odc. Borki Wielkie – Mrągowo, które zdezaktualizują zapisy poprzedniego Programu, co należy rozpatrywać jako osiągnięcie celu jakim jest redukcja hałasu na wskazanych odcinkach.

**Tabela 14. Zadania główne poprzedniego Programu dla dróg krajowych**

Lp.	Droga krajowa	Odcinek	Zadanie	Stopień realizacji	Uwagi
1	15	SAMPŁAWA-LUBAWA od km 335+496 do km 338+936	Ograniczenie prędkości ruchu w ciągu całej doby do 40 km/h od km 335+500 do km 336+500	Nie zrealizowano	GDDKiA negatywnie zaopiniowała ograniczenia prędkości
2	16	IŁAWA/PRZEJŚCIE/ od km 67+621 do km 74+249	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	Nie zrealizowano	GDDKiA negatywnie zaopiniowała ograniczenia prędkości



Lp.	Droga krajowa	Odcinek	Zadanie	Stopień realizacji	Uwagi
3	16c	WĘZEL BISKUPIEC MRAĞOWO od km 188+990 do km 202+298	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	Nie zrealizowano	GDDKiA negatywnie zaopiniowała ograniczenia prędkości
4	16	MRAĞOWO/PRZEJŚCIE/ od km 202+298 do km 206+631	Ograniczenie prędkości ruchu w ciągu całej doby do 40 km/h od km 205+520 do km 206+400	Nie zrealizowano	GDDKiA negatywnie zaopiniowała ograniczenia prędkości
5	22	STARE POLE/GR. WOJ./WĘZEL ELBLĄG PŁD od km 372+234 do km 386+874	Ograniczenie prędkości ruchu do 40 km/h w ciągu całej doby od km 379+350 do km 381+000	Nie zrealizowano	GDDKiA negatywnie zaopiniowała ograniczenia prędkości
6	51	BARTOSZYCE/PRZEJŚCIE/ - od km 15+881 do km 20+880 BARTOSZYCE - SZWARUNKI	Ograniczenie prędkości ruchu w ciągu całej doby do 40 km/h od km 16+050 do km 17+650	Nie zrealizowano	GDDKiA negatywnie zaopiniowała ograniczenia prędkości
7	53	SZCZYTNO/PRZEJŚCIE/ od km 43+164 do km 48+300	Ograniczenie prędkości ruchu w ciągu całej doby do 40 km/h od km 44+500 do km 47+370	Nie zrealizowano	GDDKiA negatywnie zaopiniowała ograniczenia prędkości
8	54	BRANIEWO/PRZEJŚCIE/ od km 10+585 do km 11+380	Ograniczenie prędkości ruchu w ciągu całej doby do 40 km/h od km 10+985 do km 11+380	Nie zrealizowano	GDDKiA negatywnie zaopiniowała ograniczenia prędkości
9	57	SZCZYTNO/PRZEJŚCIE/ od km 81+904 do km 84+900	Ograniczenie prędkości ruchu w ciągu całej doby do 40 km/h od km 82+952 do km 83+800	Nie zrealizowano	GDDKiA negatywnie zaopiniowała ograniczenia prędkości
10	58	PISZ/PRZEJŚCIE/ od km 0+000 do km 126+084	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	Nie zrealizowano	GDDKiA negatywnie zaopiniowała ograniczenia prędkości

## DROGI WOJEWÓDZKIE

Uchwałą nr XXXVIII/822/18 z dnia 26 czerwca 2018 r. Sejmik Województwa Warmińsko-Mazurskiego przyjął Aktualizację „Programu ochrony środowiska przed hałasem dla terenów poza aglomeracjami, położonych wzdłuż dróg krajowych oraz wojewódzkich na terenie województwa warmińsko-mazurskiego, o obciążeniu ponad 3 mln pojazdów rocznie, których eksploatacja spowodowała negatywne oddziaływanie akustyczne w wyniku przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu określonych wskaźnikami LDWN i LN – w zakresie dróg wojewódzkich”

Program stwierdza, że do podstawowych problemów związanych z nadmiernym hałasem przyczyniają się:

- nieprzestrzeganie dopuszczalnych prędkości na obszarach zabudowanych;
- duży udział pojazdów ciężkich w ruchu;
- ogólne zwiększenie liczby pojazdów uczestniczących w ruchu;
- lokalizacja terenów zabudowy jednorodzinnej w bezpośrednim sąsiedztwie dróg wojewódzkich.

Przypisanie konkretnych zadań *Programu* uwarunkowano od wielkości przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu, w korelacji z wartością wskaźnika M (już nieuwzględnianego od IV rundy) oraz mając na względzie planowane inwestycje drogowe, a także od stopnia realizacji zadań z poprzedniego *Programu*.

- 1) Wprowadzenie ograniczenia prędkości do 40 km/h na obszarach zabudowanych w ciągu całej doby.
- 2) Wykonanie przeglądu ekologicznego oraz, w przypadku stwierdzenia takiej konieczności, ustanowienie obszaru ograniczonego użytkowania na obszarach, dla których, pomimo zastosowania ograniczenia prędkości nie ma możliwości opracowania działań ograniczających nadmierny hałas w strefie imisji oraz u źródła.
- 3) Stosowanie zasad ochrony przed hałasem w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego. Uwzględnianie wyników map akustycznych, w tym głównie zasięgów wskaźników  $L_{DWN}$  i  $L_N$  w nowotworzonych planach 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) Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na obszarach zabudowanych, objętych Programem.

**Tabela 15. Ocena realizacji zadań poprzedniego Programu dla dróg wojewódzkich**

Lp.	Droga wojewódzka	Odcinek	Zadanie	Stopień realizacji	Uwagi
1.	511	Lidzbark Warmiński ul. Olsztyńska od km 29+749 do km 33+590	Wprowadzenie ograniczenia prędkości do 40 km/h obowiązującego całą dobę na odcinkach dróg objętych Aktualizacją Programu	Zrealizowano. Ograniczenie prędkości wprowadzono 05.12.2022 r.	brak
			Utrzymywanie nawierzchni w dobrym stanie technicznym	Bieżące utrzymanie – stan nawierzchni jest na bieżąco monitorowany, a ubytki w nawierzchni są usuwane w ramach remontów cząstkowych.	brak
2.	527	Pasłęk ul. Jagiełły od km 30+135 do km 30+551	Wprowadzenie ograniczenia prędkości do 40 km/h obowiązującego całą dobę na odcinkach dróg objętych Aktualizacją Programu	Zrealizowano	brak
			Utrzymywanie nawierzchni w dobrym stanie technicznym	Bieżące utrzymanie – remonty nawierzchni jezdni prowadzone są na bieżąco.	brak
3.	527	Morąg ul. Pomorska od km 57+649 do km 58+933	Wprowadzenie ograniczenia prędkości do 40 km/h obowiązującego całą dobę na odcinkach dróg objętych Aktualizacją Programu	Nie zrealizowano – Aktualnie droga w przebudowie. Obowiązuje tymczasowa organizacja ruchu.	Zadanie uwzględnione przy definiowaniu działań POH
			Utrzymywanie nawierzchni w dobrym stanie technicznym	Bieżące utrzymanie – remonty nawierzchni jezdni były prowadzone na bieżąco do czasu rozpoczęcia przebudowy drogi.	brak
4.	536	Hawa ul. Lubawska od km 0+000 do km 2+571	Wprowadzenie ograniczenia prędkości do 40 km/h obowiązującego całą dobę na odcinkach dróg objętych Aktualizacją Programu	Zrealizowano. Ograniczenie prędkości wprowadzono 31.03.2019 r.	brak

Lp.	Droga wojewódzka	Odcinek	Zadanie	Stopień realizacji	Uwagi
			Utrzymywanie nawierzchni w dobrym stanie technicznym	Na bieżąco. Bieżące utrzymanie związane z wykonywaniem remontów cząstkowych oraz sprzątnięciem.	brak
			Wykonanie przeglądu ekologicznego oraz w przypadku stwierdzenia takiej konieczności, ustanowienie obszaru ograniczonego użytkowania od km 0+000 do km 0+280 oraz od km 0+380 do km 0+580	Zadanie zrealizowano. Przegląd ekologiczny został wykonany w 2019 r.	brak
5.	545	Działdowo ul. Olsztyńska od km 0+000 do km 2+222	Wprowadzenie ograniczenia prędkości do 40 km/h obowiązującego całą dobę na odcinkach dróg objętych Aktualizacją Programu	Zrealizowano w 2023 r.	brak
			Utrzymywanie nawierzchni w dobrym stanie technicznym	Bieżące utrzymanie – nawierzchnia przebudowana w 2014 r.	brak
6.	545	Nidzica ul. Traugutta od km 21+098 do km 22+827	Utrzymywanie nawierzchni w dobrym stanie technicznym	Bieżące utrzymanie – nawierzchnia przebudowana w 2018 r.	brak
7.	545	Nidzica ul. 1 Maja od km 22+827 do km 24+261	Utrzymywanie nawierzchni w dobrym stanie technicznym	Bieżące utrzymanie – nawierzchnia przebudowana w 2018 r.	brak
8.	591	Kętrzyn ul. Chopina od km 31+180 do km 33+753	Wprowadzenie ograniczenia prędkości do 40 km/h obowiązującego całą dobę na odcinkach dróg objętych Aktualizacją Programu	Zrealizowano. Ograniczenie prędkości wprowadzono 15.03.2023 r.	brak
			Utrzymywanie nawierzchni w dobrym stanie technicznym	Bieżące utrzymanie – stan nawierzchni jest na bieżąco monitorowany, a ubytki w nawierzchni są usuwane w ramach remontów cząstkowych.	brak
9.	592	Bartoszyce ul. Kętrzyńska od km 0+000 do km 2+707	Wprowadzenie ograniczenia prędkości do 40 km/h obowiązującego całą dobę na odcinkach dróg objętych Aktualizacją Programu	Zrealizowano. Ograniczenie prędkości wprowadzono 05.12.2022 r.	brak
			Utrzymywanie nawierzchni w dobrym stanie technicznym	Bieżące utrzymanie – stan nawierzchni jest na bieżąco monitorowany, a ubytki w nawierzchni są usuwane w ramach remontów cząstkowych.	brak
10.	592	Kętrzyn ul. Traugutta od km 42+726 do km 44+295	Wprowadzenie ograniczenia prędkości do 40 km/h obowiązującego całą dobę na odcinkach dróg objętych Aktualizacją Programu	Zrealizowano. Ograniczenie prędkości wprowadzono 15.03.2023 r.	brak
			Utrzymywanie nawierzchni w dobrym stanie technicznym	Bieżące utrzymanie – stan nawierzchni jest na bieżąco monitorowany, a ubytki w nawierzchni są usuwane w ramach remontów cząstkowych.	brak
11.	592	Kętrzyn ul. Mazowiecka od km 44+295 do km 45+984	Wprowadzenie ograniczenia prędkości do 40 km/h obowiązującego całą dobę na odcinkach dróg objętych Aktualizacją Programu	Zrealizowano. Ograniczenie prędkości wprowadzono 15.03.2023 r.	brak

Lp.	Droga wojewódzka	Odcinek	Zadanie	Stopień realizacji	Uwagi
			Utrzymywanie nawierzchni w dobrym stanie technicznym	Bieżące utrzymanie – stan nawierzchni jest na bieżąco monitorowany, a ubytki w nawierzchni są usuwane w ramach remontów cząstkowych.	brak
12.	655	Olecko ul. Zwycięstwa od km 50+131 do km 52+655	Wprowadzenie ograniczenia prędkości do 40 km/h obowiązującego całą dobę na odcinkach dróg objętych Aktualizacją Programu	Zrealizowano	brak
			Utrzymywanie nawierzchni w dobrym stanie technicznym	Na bieżąco. Na wskazanym odcinku drogi ubytki w nawierzchni naprawiane są bez zbędnej zwłoki. W okresie wiosna – jesień nawierzchnia drogi jest sukcesywnie sprzątana z zanieczyszczeń.	brak

### **DROGI POWIATOWE**

Dotychczas nie było konieczności opracowania i uchwalenia programu ochrony środowiska przed hałasem dla dróg powiatowych na terenie województwa warmińsko-mazurskiego, w tym dróg w Giżycku objętych zakresem przekazanych SMH.

Niniejszy POH jest pierwszym tego typu opracowaniem uwzględniającym drogi powiatowe o ruchu powyżej 3 mln pojazdów rocznie.

### **POZOSTAŁE DZIAŁANIA Z POPRZEDNICH PROGRAMÓW**

W tabeli nr 16 zestawiono działania przypisane innym organom i podmiotom wynikające z poprzednich programów ochrony środowiska przed hałasem.

**Tabela 16. Wykaz działań poprzednich POH wraz z informacją o stopniu realizacji**

Lp.	Nr drogi	Odcinek	Zadanie	Organ/ jednostka odpowiedzialna	Termin/stopień realizacji	Uwagi
1	S7	WEZEL MAŁDYTY-OSTRÓDA od km 136+022 do km 137+933	Stosowanie zasad ochrony przed hałasem w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego.	Rada Gminy Miłomłyn	Uchwała nr XXXII/261/2021 z dnia 29.09.2021 r.	Zmiana Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta i gminy Miłomłyn www.milomlyn.pl
					Uchwała nr XXI/176/2020 z dnia 30.09.2020 r.	Zmiana miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego www.milomlyn.pl
			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	Uchwała nr XXXII/261/2021 z dnia 29.09.2021 r.	Zmiana Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta i gminy Miłomłyn www.milomlyn.pl
					Uchwała nr XXI/176/2020 z dnia 30.09.2020 r.	Zmiana miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego www.milomlyn.pl
					Uchwała nr VI/38/2019 z dnia 20.02.2019 r.	Zmiana miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego www.milomlyn.pl
					Uchwała nr XXI/177/2020 z dnia 30.09.2020 r.	Zmiana miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego www.milomlyn.pl
		Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na odcinkach dróg objętych Programem, sąsiadujących z terenami mieszkalnymi.	Komenda Powiatowa Policji w Ostródzie	-	Brak danych	
2	S7g	WEZEL ELBLĄG WSCHÓD-WEZEL PASŁĘK PŁN od km 0+435 do km 3+616	Stosowanie zasad ochrony przed hałasem w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego.	Rada Miejska w Elblągu	-	Na wskazanym terenie Gmina Miasto Elbląg nie posiada miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. Aktualnie nie są prowadzone prace projektowe związane z procedurą uchwalenia MPZP na przedmiotowym terenie.
			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	-	Na wskazanym terenie Gmina Miasto Elbląg nie posiada miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. Aktualnie nie są prowadzone prace projektowe związane z procedurą uchwalenia MPZP na przedmiotowym terenie.
			Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na odcinkach dróg objętych Programem, sąsiadujących z terenami mieszkalnymi.	Komenda Powiatowa Policji w Elblągu	26.11.2019 r. - 25.05.2022 r.	W latach 2019-2022 Policja prowadziła całodziennie działania w ramach akcji „PRĘDKOŚĆ”.
3	S7g	WEZEL ELBLĄG WSCHÓD-WEZEL	Stosowanie zasad ochrony przed hałasem w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego.	Rada Miejska w Elblągu,	-	Na wskazanym terenie Gmina Miasto Elbląg nie posiada miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. Aktualnie nie są prowadzone prace projektowe związane z procedurą uchwalenia MPZP na przedmiotowym terenie.

		PASŁĘK PŁN od km 9+255 do km 13+272		Rada Miejska w Pasłęku	-	Nie podjęto działań
			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	-	Na wskazanym terenie Gmina Miasto Elbląg nie posiada miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. Aktualnie nie są prowadzone prace projektowe związane z procedurą uchwalenia MPZP na przedmiotowym terenie.
				Rada Miejska w Pasłęku	-	Nie podjęto działań
			Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na odcinkach dróg objętych Programem, sąsiadujących z terenami mieszkalnymi.	Komenda Powiatowa Policji w Elblągu	26.11.2019 r. - 25.05.2022 r.	W latach 2019-2022 Policja prowadziła całodzienne działania w ramach akcji „PRĘDKOŚĆ”.
4	S7g	WEZŁ PASŁĘK PŁN-WEZŁ MAŁDYTY od km 24+610 do km 27+622	Stosowanie zasad ochrony przed hałasem w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego.	Rada Miejska w Pasłęku	-	Nie podjęto działań
			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 Pasłęku	-	Nie podjęto działań
			Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na odcinkach dróg objętych Programem, sąsiadujących z terenami mieszkalnymi.	Komenda Powiatowa Policji w Elblągu	26.11.2019 r. - 25.05.2022 r.	W latach 2019-2022 Policja prowadziła całodzienne działania w ramach akcji „PRĘDKOŚĆ”.
5	S7g	WEZŁ PASŁĘK PŁN-WEZŁ MAŁDYTY od km 27+622 do km 30+075	Stosowanie zasad ochrony przed hałasem w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego.	Rada Miejska w Pasłęku	-	Nie podjęto działań
				Rada Gminy Małdyty	-	Nie podjęto działań
			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 Pasłęku	-	Nie podjęto działań
				Rada Gminy Małdyty	-	Nie podjęto działań

			Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na odcinkach dróg objętych Programem, sąsiadujących z terenami mieszkalnymi.	Komenda Powiatowa Policji w Elblągu	26.11.2019 r. - 25.05.2022 r.	W latach 2019-2022 Policja prowadziła całodzienne działania w ramach akcji „PRĘDKOŚĆ”.
				Komenda Powiatowa Policji w Ostródzie	-	Brak danych
6	S7g	WEŻEŁ PASŁĘK PŁN-WEŻEŁ MAŁDYTY od km 30+075 do km 35+332	Stosowanie zasad ochrony przed hałasem w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego.	Rada Gminy Małdyty	Uchwała Nr XXXII/227/21 Rady Gminy Małdyty z dnia 22 grudnia 2021 roku w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego gminy Małdyty w obrębie geodezyjnym Małdyty, działka nr 5/15.	<a href="https://bip.maldyty.pl/akty/20/1417/Uchwała_Nr_XXXII_2F227_2F21_Rady_Gminy_Maldyty_z_dnia_22_grudnia_2021_roku_w_sprawie_uchwalenia_miejscowego_planu_zagospodarowania_przestrzennego_gminy_Maldyty_w_obrebie_geodezyjnym_Maldyty_2C_dzialka_nr_5_2F15_0D_0A/">https://bip.maldyty.pl/akty/20/1417/Uchwała_Nr_XXXII_2F227_2F21_Rady_Gminy_Maldyty_z_dnia_22_grudnia_2021_roku_w_sprawie_uchwalenia_miejscowego_planu_zagospodarowania_przestrzennego_gminy_Maldyty_w_obrebie_geodezyjnym_Maldyty_2C_dzialka_nr_5_2F15_0D_0A/</a>
			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	-	Nie podjęto działań
			Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na odcinkach dróg objętych Programem, sąsiadujących z terenami mieszkalnymi.	Komenda Powiatowa Policji w Ostródzie	-	Brak danych
7	S7g	WEŻEŁ MAŁDYTY-OSTRÓDA od km 35+332 do km 38+795	Stosowanie zasad ochrony przed hałasem w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego.	Rada Gminy Małdyty	-	Nie podjęto działań
			Uwzględnianie wyników map akustycznych, w tym głównie zasięgów wskaźników LDWN i LN w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego w tym map proponowanych	Rada Gminy Małdyty	-	Nie podjęto działań

			kierunków zmian zagospodarowania przestrzennego.			
			Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na odcinkach dróg objętych Programem, sąsiadujących z terenami mieszkalnymi.	Komenda Powiatowa Policji w Ostródzie	-	Brak danych
8	S7g	WEZEL MAŁDYTY-OSTRÓDA od km 44+462 do km 48+359	Stosowanie zasad ochrony przed hałasem w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego.	Rada Miejska w Ostródzie	-	Nie podjęto działań
			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	-	Nie podjęto działań
			Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na odcinkach dróg objętych Programem, sąsiadujących z terenami mieszkalnymi.	Komenda Powiatowa Policji w Ostródzie	-	Brak danych
9	S7j	WEZEL OLSZTYNEK ZACHÓDWEŻEŁ GRUNWALD od km 1+734 do km 3+694	Stosowanie zasad ochrony przed hałasem w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego.	Rada Miejska w Olsztynku	-	Nie podjęto działań
			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	-	Nie podjęto działań
			Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na odcinkach dróg objętych Programem, sąsiadujących z terenami mieszkalnymi.	Komenda Miejska Policji w Olsztynie	-	Nie podjęto działań
10	S7j	WEZEL OLSZTYNEK ZACHÓDWEŻEŁ GRUNWALD od km 3+694 do km 7+558	Stosowanie zasad ochrony przed hałasem w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego.	Rada Miejska w Olsztynku	-	Nie podjęto działań
			Uwzględnianie wyników map akustycznych, w tym głównie zasięgów wskaźników LDWN i LN w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego w tym map proponowanych	Rada Miejska w Olsztynku	-	Nie podjęto działań



			kierunków zmian zagospodarowania przestrzennego.			
			Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na odcinkach dróg objętych Programem, sąsiadujących z terenami mieszkalnymi.	Komenda Miejska Policji w Olsztynie	-	Nie podjęto działań
11	S7j	WĘZEL GRUNWALD-NIDZICA od km 7+558 do km 11+960	Stosowanie zasad ochrony przed hałasem w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego.	Rada Miejska w Olsztynku	-	Nie podjęto działań
				Rada Miejska w Nidzicy	-	Wymienione w programie odcinki drogi krajowej S7 nie obejmują terenu m. Nidzica
				Rada Gminy Janowiec Kościelny	-	Brak danych
				Rada Gminy Kozłowo	-	Brak danych
			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	-	Nie podjęto działań
				Rada Miejska w Nidzicy	-	Wymienione w programie odcinki drogi krajowej S7 nie obejmują terenu m. Nidzica
				Rada Gminy Janowiec Kościelny	-	Brak danych
				Rada Gminy Kozłowo	-	Brak danych
			Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na odcinkach dróg objętych Programem, sąsiadujących z terenami mieszkalnymi.	Komenda Miejska Policji w Olsztynie	-	Nie podjęto działań
				Komenda Powiatowa w Nidzicy	-	Wymienione w programie odcinki drogi krajowej S7 nie podlegają KPP w Nidzicy
12	S7j	WĘZEL GRUNWALD-NIDZICA od km 11+960 do km 14+575	Stosowanie zasad ochrony przed hałasem w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego.	Rada Miejska w Olsztynku	-	Nie podjęto działań
				Rada Miejska w Nidzicy	-	Wymienione w programie odcinki drogi krajowej S7 nie obejmują terenu m. Nidzica
				Rada Gminy Janowiec Kościelny	-	Brak danych
				Rada Gminy Kozłowo	-	Brak danych
			Uwzględnianie wyników map akustycznych, w tym głównie zasięgów wskaźników LDWN i LN w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego w tym map proponowanych	Rada Miejska w Olsztynku	-	Nie podjęto działań
				Rada Miejska w Nidzicy	-	Wymienione w programie odcinki drogi krajowej S7 nie obejmują terenu m. Nidzica
				Rada Gminy Janowiec Kościelny	-	Brak danych

			kierunków zmian zagospodarowania przestrzennego.	Rada Gminy Kozłowo	-	Brak danych
			Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na odcinkach dróg objętych Programem, sąsiadujących z terenami mieszkalnymi.	Komenda Miejska Policji w Olsztynie	-	Nie podjęto działań
				Komenda Powiatowa w Nidzicy	-	Wymienione w programie odcinki drogi krajowej S7 nie podlegają KPP w Nidzicy
13	15	NOWE MIASTO LUB./PRZEJŚCIE/ od km 321+673 do km 323+783	Stosowanie zasad ochrony przed hałasem w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego.	Rada Miejska w Nowym Mieście Lubawskim	-	Brak danych
			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	-	Brak danych
			Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na odcinkach dróg objętych Programem, sąsiadujących z terenami mieszkalnymi.	Komenda Powiatowa Policji w Nowym Mieście Lubawskim	-	Brak danych
14	15	NOWE MIASTO LUB./PRZEJŚCIE/ od km 323+783 do km 324+462	Stosowanie zasad ochrony przed hałasem w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego.	Rada Miejska w Nowym Mieście Lubawskim	-	Brak danych
			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	-	Brak danych
			Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na odcinkach dróg objętych Programem, sąsiadujących z terenami mieszkalnymi.	Komenda Powiatowa Policji w Nowym Mieście Lubawskim	listopad 2019 do chwili obecnej	kontrola prędkości pojazdów przy użyciu ręcznych mierników prędkości oraz wideo rejestratora
15	15	SAMPLAWA-LUBAWA od	Stosowanie zasad ochrony przed hałasem w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego.	Rada Miejska w Lubawie	-	Nie podjęto działań

		km 335+496 do km 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	-	Nie podjęto działań
			Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na odcinkach dróg objętych Programem, sąsiadujących z terenami mieszkalnymi.	Komenda Powiatowa Policji w Iławie	-	Aktualnie istniejąca infrastruktura drogowa uniemożliwia dokonywania statycznych pomiarów prędkości na wskazanym odcinku drogi. Warto nadmienić, że patrole Policji są tam rozstawiane i oddziałują prewencyjnie na ewentualnych kierujących, którzy chcieliby przekraczać prędkość na wskazanym odcinku.
16	16	IŁAWA/ PRZEJŚCIE/ od km 67+621 do km 69+875	Stosowanie zasad ochrony przed hałasem w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego.	Rada Miejska w Iławie	Uchwała Rady Miejskiej Nr LIII/466/18 z dnia 23 kwietnia 2018 r.	§6. Ustalenia dotyczące zasad ochrony środowiska, przyrody i krajobrazu. 1. Ustala się zasady w zakresie ochrony środowiska: 12) na obszarze objętym planem mogą wystąpić przekroczenia dopuszczalnego hałasu od drogi krajowej nr 16. W celu zapewnienia normatywnych warunków akustycznych na terenach przeznaczonych na pobyt ludzi należy w ramach tych inwestycji zastosować odpowiednie środki techniczno-przestrzenne chroniące przed ponadnormatywnym hałasem drogowym; <a href="https://bip.umilawa.pl/1528/3248/Miejscowy_plan_zagospodarowania_przestrzennego_miasta_ilawy/">https://bip.umilawa.pl/1528/3248/Miejscowy_plan_zagospodarowania_przestrzennego_miasta_ilawy/</a>
			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	-	Brak danych
			Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na odcinkach dróg objętych Programem, sąsiadujących z terenami mieszkalnymi.	Komenda Powiatowa Policji w Iławie	-	Aktualnie istniejąca infrastruktura drogowa uniemożliwia dokonywania statycznych pomiarów prędkości na wskazanym odcinku drogi. Warto nadmienić, że patrole Policji są tam rozstawiane i oddziałują prewencyjnie na ewentualnych kierujących, którzy chcieliby przekraczać prędkość na wskazanym odcinku.
17	16	IŁAWA/PRZEJŚCIE/ od km 69+875 do km 74+249	Stosowanie zasad ochrony przed hałasem w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego.	Rada Miejska w Iławie	Uchwała Rady Miejskiej Nr LIII/466/18 z dnia 23 kwietnia 2018 r.	§6. Ustalenia dotyczące zasad ochrony środowiska, przyrody i krajobrazu. 1. Ustala się zasady w zakresie ochrony środowiska: 12) na obszarze objętym planem mogą wystąpić przekroczenia dopuszczalnego hałasu od drogi krajowej nr 16. W celu zapewnienia normatywnych warunków akustycznych na terenach przeznaczonych na pobyt ludzi należy w ramach tych inwestycji zastosować odpowiednie środki techniczno-przestrzenne chroniące przed ponadnormatywnym hałasem drogowym; <a href="https://bip.umilawa.pl/1528/3248/Miejscowy_plan_zagospodarowania_przestrzennego_miasta_ilawy/">https://bip.umilawa.pl/1528/3248/Miejscowy_plan_zagospodarowania_przestrzennego_miasta_ilawy/</a>

			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	-	Nie podjęto działań
			Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na odcinkach dróg objętych Programem, sąsiadujących z terenami mieszkalnymi.	Komenda Powiatowa Policji w Iławie	-	Aktualnie istniejąca infrastruktura drogowa uniemożliwia dokonywania statycznych pomiarów prędkości na wskazanym odcinku drogi. Warto nadmienić, że patrole Policji są tam rozstawiane i oddziałują prewencyjnie na ewentualnych kierujących, którzy chcieliby przekraczać prędkość na wskazanym odcinku.
18	16	OSTRÓDA-GIETRZWAŁD od km 105+337 do km 110+889	Stosowanie zasad ochrony przed hałasem w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego.	Rada Miejska w Ostródzie	-	Nie podjęto działań
			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	-	Nie podjęto działań
			Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na odcinkach dróg objętych Programem, sąsiadujących z terenami mieszkalnymi.	Komenda Powiatowa Policji w Ostródzie	-	Brak danych
19	16	OSTRÓDA-GIETRZWAŁD od km 110+889 do km 114+208	Stosowanie zasad ochrony przed hałasem w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego.	Rada Miejska w Ostródzie	-	Nie podjęto działań
			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	-	Nie podjęto działań
			Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na odcinkach dróg objętych Programem, sąsiadujących z terenami mieszkalnymi.	Komenda Powiatowa Policji w Ostródzie	-	Brak danych
20	16	OSTRÓDA-GIETRZWAŁD	Stosowanie zasad ochrony przed hałasem w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego.	Rada Miejska w Ostródzie	-	Nie podjęto działań

		od km 120+866 do km 124+339	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	-	Nie podjęto działań
			Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na odcinkach dróg objętych Programem, sąsiadujących z terenami mieszkalnymi.	Komenda Powiatowa Policji w Ostródzie	Zrealizowano	W latach 2019-2022 Policja prowadziła całodzienne działania w ramach akcji „PRĘDKOŚĆ”.
21	16	GIETRZWAŁD -OLSZTYN od km 124+339 do km 127+327	Stosowanie zasad ochrony przed hałasem w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego.	Rada Gminy Gietrzwałd	Uchwała Nr XIII/98/2019 Rady Gminy Gietrzwałd z dnia 25 września 2019 r.	Teren elementarny oznaczony symbolem MU.03, U.02, U.03 znajduje się w bezpośrednim sąsiedztwie drogi krajowej nr 16 w związku z czym mogą występować na nim przekroczenia dopuszczalnych norm hałasu - nowe obiekty budowlane wraz ze związanymi z nimi urządzeniami budowlanymi należy, biorąc pod uwagę przewidywany okres użytkowania, projektować i budować w sposób zapewniający spełnienie wymagań dotyczących ochrony przed hałasem i drganiami określonych w przepisach odrębnych <a href="https://gietrzwald.bip.net.pl/?a=2691">https://gietrzwald.bip.net.pl/?a=2691</a>
			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	-	Nie podjęto działań
			Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na odcinkach dróg objętych Programem, sąsiadujących z terenami mieszkalnymi.	Komenda Miejska Policji w Olsztynie	26.11.2019 r. - 25.05.2022 r.	W latach 2019-2022 Policja prowadziła całodzienne działania w ramach akcji „PRĘDKOŚĆ”.
22	16c	WĘZEŁ BISKUPIEC-MRAĞOWO od km 188+990 do km 192+218	Stosowanie zasad ochrony przed hałasem w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego.	Rada Gminy Sorkwity	-	Nie podjęto działań
			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	-	Nie podjęto działań
			Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na	Komenda Powiatowa Policji	-	Brak danych

			odcinkach dróg objętych Programem, sąsiadujących z terenami mieszkalnymi.	w Mrągowie		
23	16c	WEŹEŁ BISKUPIEC-MRĄGOWO od km 192+218 do km 196+119	Stosowanie zasad ochrony przed hałasem w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego.	Rada Gminy Sorkwity	-	Nie podjęto działań
				Rada Gminy Mrągowo	-	Brak sprawozdania
			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	-	Nie podjęto działań
				Rada Gminy Mrągowo	-	Brak danych
			Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na odcinkach dróg objętych Programem, sąsiadujących z terenami mieszkalnymi.	Komenda Powiatowa Policji w Mrągowie	-	Brak danych
24	16c	WEŹEŁ BISKUPIEC-MRĄGOWO od km 196+119 do km 199+112	Stosowanie zasad ochrony przed hałasem w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego.	Rada Gminy Mrągowo	-	Brak danych
			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	--	Brak danych
			Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na odcinkach dróg objętych Programem, sąsiadujących z terenami mieszkalnymi.	Komenda Powiatowa Policji w Mrągowie	-	Brak danych
25	16c	WEŹEŁ BISKUPIEC-MRĄGOWO od km 199+112 do km 202+298	Stosowanie zasad ochrony przed hałasem w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego.	Rada Gminy Mrągowo	-	Brak danych
			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	-	Brak danych

			Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na odcinkach dróg objętych Programem, sąsiadujących z terenami mieszkalnymi.	Komenda Powiatowa Policji w Mrągowie	-	Brak danych
26	16	MRĄGOWO/P RZEJŚCIE/ od km 202+298 do km 204+022	Stosowanie zasad ochrony przed hałasem w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego.	Rada Miejska w Mrągowie	-	Nie podjęto działań
			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	-	Nie podjęto działań
			Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na odcinkach dróg objętych Programem, sąsiadujących z terenami mieszkalnymi.	Komenda Powiatowa Policji w Mrągowie	-	Brak danych
27	16	MRĄGOWO/P RZEJŚCIE/ od km 204+022 do km 206+631	Stosowanie zasad ochrony przed hałasem w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego.	Rada Miejska w Mrągowie	-	Nie podjęto działań
			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	-	Nie podjęto działań
			Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na odcinkach dróg objętych Programem, sąsiadujących z terenami mieszkalnymi.	Komenda Powiatowa Policji w Mrągowie	-	Brak danych
28	16c	OLSZTYN- WĘZEL BARCZEWO od km 0+000 do km 2+548	Stosowanie zasad ochrony przed hałasem w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego.	Rada Miejska w Barczewie	-	Nie podjęto działań
			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	-	Nie podjęto działań

			Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na odcinkach dróg objętych Programem, sąsiadujących z terenami mieszkalnymi.	Komenda Miejska Policji w Olsztynie	-	Nie podjęto działań
29	16c	OLSZTYN- WĘZEL BARCZEWO od km 3+901 do km 5+328	Stosowanie zasad ochrony przed hałasem w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego.	Rada Miejska w Barczewie	Uchwała Nr XVII(187)2020 z dnia 27.02.2020 r.	Miejskowy plan zagospodarowania przestrzennego Wójtowo <a href="http://www.barczewo.e-mapa.pl">www.barczewo.e-mapa.pl</a>
			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	-	Nie podjęto działań
			Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na odcinkach dróg objętych Programem, sąsiadujących z terenami mieszkalnymi.	Komenda Miejska Policji w Olsztynie	26.11.2019 r. - 25.05.2022 r.	W latach 2019-2022 Policja prowadziła całodienne działania w ramach akcji „PRĘDKOŚĆ”.
30	16c	OLSZTYN- WĘZEL BARCZEWO od km 5+328 do km 10+046	Stosowanie zasad ochrony przed hałasem w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego.	Rada Miejska w Barczewie	Uchwała Nr XVII(185)2020 z dnia 27.02.2020 r.	Miejskowy plan zagospodarowania przestrzennego Łęgajny <a href="http://www.barczewo.e-mapa.pl">www.barczewo.e-mapa.pl</a>
			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	-	Nie podjęto działań
			Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na odcinkach dróg objętych Programem, sąsiadujących z terenami mieszkalnymi.	Komenda Miejska Policji w Olsztynie	26.11.2019 r. - 25.05.2022 r.	W latach 2019-2022 Policja prowadziła całodienne działania w ramach akcji „PRĘDKOŚĆ”.
31	16c	OLSZTYN- WĘZEL BARCZEWO od km 10+046 do km 11+707	Stosowanie zasad ochrony przed hałasem w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego.	Rada Miejska w Barczewie	-	Nie podjęto działań
			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	-	Nie podjęto działań



			Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na odcinkach dróg objętych Programem, sąsiadujących z terenami mieszkalnymi.	Komenda Miejska Policji w Olsztynie	-	Nie podjęto działań
32	16c	WĘZEL BARCZEWO-WĘZEL BISKUPIEC od km 11+707 do km 16+229	Stosowanie zasad ochrony przed hałasem w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego.	Rada Miejska w Barczewie	-	Nie podjęto działań
			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	-	Nie podjęto działań
			Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na odcinkach dróg objętych Programem, sąsiadujących z terenami mieszkalnymi.	Komenda Miejska Policji w Olsztynie	26.11.2019 r. - 25.05.2022 r.	W latach 2019-2022 Policja prowadziła całonocne działania w ramach akcji „PRĘDKOŚĆ”.
33	22	STARE POLE/GR. WOJ./-WĘZEL ELBLĄG PŁD od km 376+811 do km 382+805	Stosowanie zasad ochrony przed hałasem w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego.	Rada Gminy Gronowo Elbląskie	Uchwała nr XXV/148/2021 z dnia 19.05.2021 r.	W sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego Gminy Gronowo Elbląskie w miejscowości Wikrowo <a href="http://bip.gronowo.warmia.mazury.pl/">http://bip.gronowo.warmia.mazury.pl/</a> wobec uchwały toczy się postępowanie odwoławcze
			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	Uchwała nr XXV/149/2021 z dnia 19.05.2021 r.	W sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego Gminy Gronowo Elbląskie w miejscowości Karczowiska Górne <a href="http://bip.gronowo.warmia.mazury.pl/">http://bip.gronowo.warmia.mazury.pl/</a> wobec uchwały toczy się postępowanie odwoławcze
			Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na odcinkach dróg objętych Programem, sąsiadujących z terenami mieszkalnymi.	Komenda Powiatowa Policji w Elblągu	-	Nie podjęto działań
34	51	BARTOSZYCE /PRZEJŚCIE/ od km 15+881 do km 16+249	Stosowanie zasad ochrony przed hałasem w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego.	Rada Miejska w Bartoszycach	-	Nie podjęto działań
			Uwzględnianie wyników map akustycznych, w tym głównie zasięgów	Rada Miejska w Bartoszycach	-	Nie podjęto działań

			wskaźników LDWN i LN w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego w tym map proponowanych kierunków zmian zagospodarowania przestrzennego.			
			Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na odcinkach dróg objętych Programem, sąsiadujących z terenami mieszkalnymi.	Komenda Powiatowa Policji w Bartoszycach	2020-2022	Ujawnianie kierujących pojazdami przekraczających dopuszczalną prędkość
35	51	BARTOSZYCE /PRZEJŚCIE/ od km 16+249 do km 17+140	Stosowanie zasad ochrony przed hałasem w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego.	Rada Miejska w Bartoszycach	-	Nie podjęto działań
			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 Bartoszycach	-	Nie podjęto działań
			Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na odcinkach dróg objętych Programem, sąsiadujących z terenami mieszkalnymi.	Komenda Powiatowa Policji w Bartoszycach	2019-2022	Ujawnianie kierujących pojazdami przekraczających dopuszczalną prędkość
36	51	BARTOSZYCE -SZWARUNKI od km 17+140 do km 20+880	Stosowanie zasad ochrony przed hałasem w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego.	Rada Miejska w Bartoszycach	-	Nie podjęto działań
			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 Bartoszycach	-	Nie podjęto działań
			Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na odcinkach dróg objętych Programem, sąsiadujących z terenami mieszkalnymi.	Komenda Powiatowa Policji w Bartoszycach	2020-2022	Ujawnianie kierujących pojazdami przekraczających dopuszczalną prędkość
37	51a	DOBRE MIASTO- OLSZTYN od km 6+480 do km 7+237	Stosowanie zasad ochrony przed hałasem w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego.	Rada Gminy Dywity	-	Brak danych
			Uwzględnianie wyników map akustycznych, w tym głównie zasięgów	Rada Gminy Dywity	-	Brak danych

			wskaźników LDWN i LN w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego w tym map proponowanych kierunków zmian zagospodarowania przestrzennego.			
			Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na odcinkach dróg objętych Programem, sąsiadujących z terenami mieszkalnymi.	Komenda Miejska Policji w Olsztynie	26.11.2019 r. - 25.05.2022 r.	W latach 2019-2022 Policja prowadziła całonocne działania w ramach akcji „PRĘDKOŚĆ”.
38	53	SZCZYTNO/P RZEJŚCIE/ od km 43+164 do km 45+408	Stosowanie zasad ochrony przed hałasem w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego.	Rada Miejska w Szczytnie	-	Nie podjęto działań
			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	-	Nie podjęto działań
			Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na odcinkach dróg objętych Programem, sąsiadujących z terenami mieszkalnymi.	Komenda Powiatowa Policji w Szczytnie	2019-2022 Wykaz terminów przeprowadzanych pomiarów nie jest prowadzony.	Statyczny pomiar prędkości z wykorzystaniem ręcznych mierników prędkości oraz dynamiczny pomiar prędkości z wykorzystaniem wideorejestratora.
39	53	SZCZYTNO/P RZEJŚCIE/ od km 45+408 do km 45+738	Stosowanie zasad ochrony przed hałasem w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego.	Rada Miejska w Szczytnie	-	Nie podjęto działań
			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	-	Nie podjęto działań
			Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na odcinkach dróg objętych Programem, sąsiadujących z terenami mieszkalnymi.	Komenda Powiatowa Policji w Szczytnie	2019-2022 Wykaz terminów przeprowadzanych pomiarów nie jest prowadzony.	Statyczny pomiar prędkości z wykorzystaniem ręcznych mierników prędkości oraz dynamiczny pomiar prędkości z wykorzystaniem wideorejestratora.
40	53	SZCZYTNO/P RZEJŚCIE/ od km 45+738 do km 48+300	Stosowanie zasad ochrony przed hałasem w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego.	Rada Miejska w Szczytnie	-	Nie podjęto działań
			Uwzględnianie wyników map akustycznych, w tym głównie zasięgów	Rada Miejska w Szczytnie	-	Nie podjęto działań

			wskaźników LDWN i LN w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego w tym map proponowanych kierunków zmian zagospodarowania przestrzennego.			
			Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na odcinkach dróg objętych Programem, sąsiadujących z terenami mieszkalnymi.	Komenda Powiatowa Policji w Szczytnie	2019-2022 Wykaz terminów przeprowadzanych pomiarów nie jest prowadzony.	Statyczny pomiar prędkości z wykorzystaniem ręcznych mierników prędkości oraz dynamiczny pomiar prędkości z wykorzystaniem wideorejestratora.
41	54	BRANIEWO/P RZEJŚCIE/ od km 10+585 do km 11+380	Stosowanie zasad ochrony przed hałasem w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego.	Rada Miejska w Braniewie	-	Brak danych
			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 Braniewie	-	Brak danych
			Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na odcinkach dróg objętych Programem, sąsiadujących z terenami mieszkalnymi.	Komenda Powiatowa Policji w Braniewie	2019-2022 Statyczna i dynamiczna kontrola prędkości	-
42	57	SZCZYTNO/P RZEJŚCIE/ od km 81+904 do km 82+952	Stosowanie zasad ochrony przed hałasem w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego.	Rada Miejska w Szczytnie	-	Nie podjęto działań
			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	-	Nie podjęto działań
			Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na odcinkach dróg objętych Programem, sąsiadujących z terenami mieszkalnymi.	Komenda Powiatowa Policji w Szczytnie	2019-2022 Wykaz terminów przeprowadzanych pomiarów nie jest prowadzony.	Statyczny pomiar prędkości z wykorzystaniem ręcznych mierników prędkości oraz dynamiczny pomiar prędkości z wykorzystaniem wideorejestratora.
43	54	SZCZYTNO/P RZEJŚCIE/ od km 82+952 do km 84+900	Stosowanie zasad ochrony przed hałasem w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego.	Rada Miejska w Szczytnie	-	Nie podjęto działań
			Uwzględnianie wyników map akustycznych, w tym głównie zasięgów	Rada Miejska w Szczytnie	-	Nie podjęto działań

			wskaźników LDWN i LN w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego w tym map proponowanych kierunków zmian zagospodarowania przestrzennego.			
			Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na odcinkach dróg objętych Programem, sąsiadujących z terenami mieszkalnymi.	Komenda Powiatowa Policji w Szczytnie	2019-2022 Wykaz terminów przeprowadzanych pomiarów nie jest prowadzony.	Statyczny pomiar prędkości z wykorzystaniem ręcznych mierników prędkości oraz dynamiczny pomiar prędkości z wykorzystaniem wideorejestratora.
44	58	PISZ/PRZEJŚCIE/ od km 123+056 do km 126+084	Stosowanie zasad ochrony przed hałasem w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego.	Rada Miejska w Pisz	-	Nie podjęto działań
			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	-	Nie podjęto działań
			Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na odcinkach dróg objętych Programem, sąsiadujących z terenami mieszkalnymi.	Komenda Powiatowa Policji w Pisz	cyklicznie od 22.01.2015	Dokonywanie pomiarów prędkości pojazdów poruszających się danym odcinkiem drogi
45	58b	PISZ/PRZEJŚCIE/ od km 0+000 do km 0+812	Stosowanie zasad ochrony przed hałasem w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego.	Rada Miejska w Pisz	-	Nie podjęto działań
			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	-	Nie podjęto działań
			Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na odcinkach dróg objętych Programem, sąsiadujących z terenami mieszkalnymi.	Komenda Powiatowa Policji w Pisz	-	Nie podjęto działań
46	58b	PISZ/PRZEJŚCIE/ od km 0+812 do km 2+565	Stosowanie zasad ochrony przed hałasem w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego.	Rada Miejska w Pisz	-	Nie podjęto działań
			Uwzględnianie wyników map akustycznych, w tym głównie zasięgów	Rada Miejska w Pisz	-	Nie podjęto działań

			wskaźników LDWN i LN w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego w tym map proponowanych kierunków zmian zagospodarowania przestrzennego.			
			Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na odcinkach dróg objętych Programem, sąsiadujących z terenami mieszkalnymi.	Komenda Powiatowa Policji w Pisz	cyklicznie od 22.01.2015	Dokonywanie pomiarów prędkości pojazdów poruszających się danym odcinkiem drogi
47	58b	PISZ/PRZEJŚCIE/ od km 2+565 do km 3+659	Stosowanie zasad ochrony przed hałasem w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego.	Rada Miejska w Pisz	-	Nie podjęto działań
			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	-	Nie podjęto działań
			Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na odcinkach dróg objętych Programem, sąsiadujących z terenami mieszkalnymi.	Komenda Powiatowa Policji w Pisz	-	Nie podjęto działań
48	59	GIŻYCKO/OB WODNICA/ od km 0+000 do km 3+746	Stosowanie zasad ochrony przed hałasem w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego.	Rada Miejska w Giżycku	-	Brak danych
			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 Giżycku	-	Brak danych
			Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na odcinkach dróg objętych Programem, sąsiadujących z terenami mieszkalnymi.	Komenda Powiatowa Policji w Giżycku	03.04.2022	Krajowa Mapa Zagrożeń Bezpieczeństwa Karta Weryfikacji Zagrożenia 179/221xMkk Odcinek objęty Programem w latach maj 2017 do styczeń 2021 był w trakcie przebudowy, ruch odbywał się wyznaczonymi objazdami. Po przebudowie zmieniona została geometria drogi która uniemożliwiła korzystanie z PK1/59, gdzie patrole RD dokonywały pomiaru prędkości przy pomocy ręcznych mierników.
					23.04.2022	Krajowa Mapa Zagrożeń Bezpieczeństwa Karta Weryfikacji Zagrożenia 222/22

49	65	EŁK- GRAJEWO od km 71+222 do km 74+620	Stosowanie zasad ochrony przed hałasem w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego.	Rada Gminy Ełk	-	Nie podjęto działań
			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	-	Nie podjęto działań
			Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na odcinkach dróg objętych Programem, sąsiadujących z terenami mieszkalnymi.	Komenda Powiatowa Policji w Ełku	2019-2022	W działaniach każdego dnia uczestniczyło od kilku do kilkunastu funkcjonariuszy WRD KPP Ełk. Kontrola prędkości obejmowała wszystkie odcinki dróg krajowych K-65 i K-65A. Poza prowadzonymi działaniami funkcjonariusze WRD KPP Ełk ujawniali wykroczenia dotyczące przekraczania dozwolonych prędkości na drogach krajowych objętych w/w programem.
50	65	EŁK- GRAJEWO od km 74+620 do km 77+517	Stosowanie zasad ochrony przed hałasem w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego.	Rada Gminy Ełk	-	Nie podjęto działań
			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	-	Nie podjęto działań
			Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na odcinkach dróg objętych Programem, sąsiadujących z terenami mieszkalnymi.	Komenda Powiatowa Policji w Ełku	2020-2022,	W działaniach każdego dnia uczestniczyło od kilku do kilkunastu funkcjonariuszy WRD KPP Ełk. Kontrola prędkości obejmowała wszystkie odcinki dróg krajowych K-65 i K-65A. Poza prowadzonymi działaniami funkcjonariusze WRD KPP Ełk ujawniali wykroczenia dotyczące przekraczania dozwolonych prędkości na drogach krajowych objętych w/w programem.
51	65	EŁK- GRAJEWO od km 77+517 do km 81+773	Stosowanie zasad ochrony przed hałasem w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego.	Rada Gminy Ełk	-	Nie podjęto działań
				Rada Gminy Prostki	-	Nie podjęto działań
			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	-	Nie podjęto działań
				Rada Gminy Prostki	-	Nie podjęto działań
			Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na	Komenda Powiatowa Policji w Ełku	2020-2022	W działaniach każdego dnia uczestniczyło od kilku do kilkunastu funkcjonariuszy WRD KPP Ełk. Kontrola prędkości obejmowała wszystkie odcinki dróg krajowych K-65 i K-65A. Poza prowadzonymi

			odcinkach dróg objętych Programem, sąsiadujących z terenami mieszkalnymi.			działaniami funkcjonariusze WRD KPP Elk ujawniali wykroczenia dotyczące przekraczania dozwolonych prędkości na drogach krajowych objętych w/w programem.
52	65	ELK- GRAJEWO od km 84+149 do km 87+646	Stosowanie zasad ochrony przed hałasem w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego.	Rada Gminy Elk	-	Nie podjęto działań
				Rada Gminy Prostki	Uchwała Nr IX.60.2019 Rady Gminy Prostki z dnia 27.09.2019 r.	Zmiana miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego została uchwalona przed uchwaleniem Aktualizacji "Programu ochrony środowiska przed hałasem..."-w zakresie dróg krajowych. Uchwała w sprawie uchwalenia II zmiany miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego wsi Prostki obejmującego teren położony między ul. Zieloną, Szkolną, 1-go Maja i terenami kolejowymi. Działanie dotyczy ustalenia ochrony przed uciążliwościami hałasowymi i drganiami związanymi z ruchem kołowym dla zabudowy zlokalizowanej na działkach budowlanych przylegających bezpośrednio do drogi głównej ruchu przyspieszonego 1.KD-GP (droga krajowa nr 65), w szczególności poprzez zastosowanie: 1. rozwiązań konstrukcyjno-budowlanych zapewniających dotrzymanie standardów ochrony przed hałasem i drganiami, 2. przegród o wysokiej izolacyjności akustycznej w budynkach przeznaczonych na stały pobyt ludzi. 3. zakazu realizacji zabudowy związanej ze stałym pobytom dzieci i młodzieży, domów opieki społecznej i szpitali na działkach bezpośrednio przylegających do drogi krajowej nr 65. 4. zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna została dopuszczona w drugiej linii zabudowy od drogi krajowej nr 65. <a href="http://bip.prostki.pl/wiadomosci/9788/wiadomosc/501642/uchwala_nr_ix_602019_rady_gminy_prostki_z_dnia_27_wrzesnia_2019_r">http://bip.prostki.pl/wiadomosci/9788/wiadomosc/501642/uchwala_nr_ix_602019_rady_gminy_prostki_z_dnia_27_wrzesnia_2019_r</a>
			Rada Gminy Elk	-	Nie podjęto działań	
			Rada Gminy Prostki	Uchwała Nr IX.60.2019 Rady Gminy Prostki z dnia 27.09.2019 r.	Zmiana miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego została uchwalona przed uchwaleniem Aktualizacji "Programu ochrony środowiska przed hałasem..." - w zakresie dróg krajowych. Uchwała w sprawie uchwalenia II zmiany miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego wsi Prostki obejmującego teren położony między ul. Zieloną, Szkolną, 1-go Maja i terenami kolejowymi. Działanie dotyczy ustalenia ochrony przed uciążliwościami hałasowymi i drganiami związanymi z ruchem kołowym dla zabudowy zlokalizowanej na działkach budowlanych przylegających bezpośrednio do drogi głównej ruchu przyspieszonego 1.KD-GP (droga krajowa nr 65), w szczególności poprzez zastosowanie: 1. rozwiązań konstrukcyjno-budowlanych zapewniających dotrzymanie standardów ochrony przed hałasem i drganiami, 2. przegród o wysokiej izolacyjności akustycznej w budynkach przeznaczonych na stały pobyt ludzi. 3. zakazu realizacji zabudowy związanej ze stałym pobytom dzieci i młodzieży, domów opieki społecznej i szpitali na działkach bezpośrednio przylegających do drogi krajowej nr 65. 4. zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna została dopuszczona w drugiej linii zabudowy od drogi krajowej nr 65. <a href="http://bip.prostki.pl/wiadomosci/9788/wiadomosc/501642/uchwala_nr_ix_602019_rady_gminy_prostki_z_dnia_27_wrzesnia_2019_r">http://bip.prostki.pl/wiadomosci/9788/wiadomosc/501642/uchwala_nr_ix_602019_rady_gminy_prostki_z_dnia_27_wrzesnia_2019_r</a>	
			Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na	Komenda Powiatowa Policji	2020-2022	W działaniach każdego dnia uczestniczyło od kilku do kilkunastu funkcjonariuszy WRD KPP Elk. Kontrola prędkości obejmowała



			odcinkach dróg objętych Programem, sąsiadujących z terenami mieszkalnymi.	w Elku		wszystkie odcinki dróg krajowych K-65 i K-65A. Poza prowadzonymi działaniami funkcjonariusze WRD KPP Elk ujawniali wykroczenia dotyczące przekraczania dozwolonych prędkości na drogach krajowych objętych w/w programem.
53	65a	EŁK/PRZEJŚCIE/ od km 0+000 do km 3+640	Stosowanie zasad ochrony przed hałasem w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego.	Rada Miejska w Elku	Uchwała nr XXXVII.375.2021 z dnia 15 grudnia 2021 r.	Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego, zwany „Elk – Lazurowa” <a href="https://bip.elk.warmia.mazury.pl/159/Miejscowe_plany_zagospodarowania_przestrzennego_-_uchwalone/">https://bip.elk.warmia.mazury.pl/159/Miejscowe_plany_zagospodarowania_przestrzennego_-_uchwalone/</a> <a href="https://melk.e-mapa.net/">https://melk.e-mapa.net/</a>
					Uchwała nr XLVII/362/98 z dnia 2 czerwca 1998 r.	Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego obejmujący obszar 2 Podstrefy Suwalskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej w Elku <a href="https://bip.elk.warmia.mazury.pl/159/Miejscowe_plany_zagospodarowania_przestrzennego_-_uchwalone/">https://bip.elk.warmia.mazury.pl/159/Miejscowe_plany_zagospodarowania_przestrzennego_-_uchwalone/</a> <a href="https://melk.e-mapa.net/">https://melk.e-mapa.net/</a>
					Uchwała nr XX/187/08 z dnia 29 stycznia 2008 r.	Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego „Elk – Podmiejska” dla terenu ograniczonego ulicami: Przemysłową, Suwalską, od wschodu i południa granicą miasta Elku <a href="https://bip.elk.warmia.mazury.pl/159/Miejscowe_plany_zagospodarowania_przestrzennego_-_uchwalone/">https://bip.elk.warmia.mazury.pl/159/Miejscowe_plany_zagospodarowania_przestrzennego_-_uchwalone/</a> <a href="https://melk.e-mapa.net/">https://melk.e-mapa.net/</a>
					Uchwała nr VI/39/99 z dnia 12 marca 1999 r.	Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego terenu po byłym przedsiębiorstwie Lenpol zwany „Elk – Lenpol” <a href="https://bip.elk.warmia.mazury.pl/159/Miejscowe_plany_zagospodarowania_przestrzennego_-_uchwalone/">https://bip.elk.warmia.mazury.pl/159/Miejscowe_plany_zagospodarowania_przestrzennego_-_uchwalone/</a> <a href="https://melk.e-mapa.net/">https://melk.e-mapa.net/</a>
					Uchwała nr XVIII.203.16 z dnia 23 czerwca 2016 r.,	Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego „Elk – Lenpol II” <a href="https://bip.elk.warmia.mazury.pl/159/Miejscowe_plany_zagospodarowania_przestrzennego_-_uchwalone/">https://bip.elk.warmia.mazury.pl/159/Miejscowe_plany_zagospodarowania_przestrzennego_-_uchwalone/</a> <a href="https://melk.e-mapa.net/">https://melk.e-mapa.net/</a>
					Uchwała nr VIII.84.2019 z dnia 26 czerwca 2019 r.	Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego „Elk – Strefowa” <a href="https://bip.elk.warmia.mazury.pl/159/Miejscowe_plany_zagospodarowania_przestrzennego_-_uchwalone/">https://bip.elk.warmia.mazury.pl/159/Miejscowe_plany_zagospodarowania_przestrzennego_-_uchwalone/</a> <a href="https://melk.e-mapa.net/">https://melk.e-mapa.net/</a>
					Uchwała nr LVIII/533/10 z dnia 31 sierpnia 2010 r.	Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego terenu położonego w Elku, zwany „EŁK – CIEPŁA” <a href="https://bip.elk.warmia.mazury.pl/159/Miejscowe_plany_zagospodarowania_przestrzennego_-_uchwalone/">https://bip.elk.warmia.mazury.pl/159/Miejscowe_plany_zagospodarowania_przestrzennego_-_uchwalone/</a> <a href="https://melk.e-mapa.net/">https://melk.e-mapa.net/</a>
					Uchwała nr XXXVI.362.2021 z dnia 24 listopada 2021 r.	Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego <a href="https://bip.elk.warmia.mazury.pl/158/Studium_uwarunkowania_i_kierunkow_w_zagospodarowania_przestrzennego/">https://bip.elk.warmia.mazury.pl/158/Studium_uwarunkowania_i_kierunkow_w_zagospodarowania_przestrzennego/</a> <a href="https://melk.e-mapa.net/">https://melk.e-mapa.net/</a>
					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 Elku
		Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na odcinkach dróg objętych Programem, sąsiadujących z terenami mieszkalnymi.	Komenda Powiatowa Policji w Elku	2020-2022	W działaniach każdego dnia uczestniczyło od kilku do kilkunastu funkcjonariuszy WRD KPP Elk. Kontrola prędkości obejmowała wszystkie odcinki dróg krajowych K-65 i K-65A. Poza prowadzonymi działaniami funkcjonariusze WRD KPP Elk ujawniali wykroczenia	

						dotyczące przekraczania dozwolonych prędkości na drogach krajowych objętych w/w programem.
54	65a	EŁK/PRZEJŚCIE/ od km 3+640 do km 5+134	Stosowanie zasad ochrony przed hałasem w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego.	Rada Miejska w Ełku	Uchwała nr XXXIV/357/02 z dnia 27 maja 2002 r.	Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego „Ełk - Norwida” <a href="https://bip.elk.warmia.mazury.pl/159/Miejscowe_plany_zagospodarowania_przestrzennego_-_uchwalone/">https://bip.elk.warmia.mazury.pl/159/Miejscowe_plany_zagospodarowania_przestrzennego_-_uchwalone/</a> <a href="https://melk.e-mapa.net/">https://melk.e-mapa.net/</a>
					Uchwała nr LVIII/526/10 z dnia 31 sierpnia 2010 r.	Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego „Ełk - Norwida” <a href="https://bip.elk.warmia.mazury.pl/159/Miejscowe_plany_zagospodarowania_przestrzennego_-_uchwalone/">https://bip.elk.warmia.mazury.pl/159/Miejscowe_plany_zagospodarowania_przestrzennego_-_uchwalone/</a> <a href="https://melk.e-mapa.net/">https://melk.e-mapa.net/</a>
					Uchwała nr XXXVIII/361/09 z dnia 26 maja 2009 r.	Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego „Ełk – Norwida Zieleń” <a href="https://bip.elk.warmia.mazury.pl/159/Miejscowe_plany_zagospodarowania_przestrzennego_-_uchwalone/">https://bip.elk.warmia.mazury.pl/159/Miejscowe_plany_zagospodarowania_przestrzennego_-_uchwalone/</a> <a href="https://melk.e-mapa.net/">https://melk.e-mapa.net/</a>
					Uchwała nr XXXIV/306/05 z dnia 28 czerwca 2005 r.	Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego fragmentu miasta Ełk zwanego „Ełk - Dąbrowskiej” <a href="https://bip.elk.warmia.mazury.pl/159/Miejscowe_plany_zagospodarowania_przestrzennego_-_uchwalone/">https://bip.elk.warmia.mazury.pl/159/Miejscowe_plany_zagospodarowania_przestrzennego_-_uchwalone/</a> <a href="https://melk.e-mapa.net/">https://melk.e-mapa.net/</a>
					Uchwała nr XXXV.352.17 z dnia 29 sierpnia 2017 r.	Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego „Ełk – Garbarska” <a href="https://bip.elk.warmia.mazury.pl/159/Miejscowe_plany_zagospodarowania_przestrzennego_-_uchwalone/">https://bip.elk.warmia.mazury.pl/159/Miejscowe_plany_zagospodarowania_przestrzennego_-_uchwalone/</a> <a href="https://melk.e-mapa.net/">https://melk.e-mapa.net/</a>
					Uchwała nr XLVI/396/06 z dnia 23 maja 2006 r.	Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego terenu położonego w Ełku zwanego „Ełk - osiedle Jeziorna” <a href="https://bip.elk.warmia.mazury.pl/159/Miejscowe_plany_zagospodarowania_przestrzennego_-_uchwalone/">https://bip.elk.warmia.mazury.pl/159/Miejscowe_plany_zagospodarowania_przestrzennego_-_uchwalone/</a> <a href="https://melk.e-mapa.net/">https://melk.e-mapa.net/</a>
					Uchwała nr XXIX.264.2013 z dnia 26 lutego 2013 r.	Zmiana miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, zwana „Ełk – osiedle Jeziorna II” <a href="https://bip.elk.warmia.mazury.pl/159/Miejscowe_plany_zagospodarowania_przestrzennego_-_uchwalone/">https://bip.elk.warmia.mazury.pl/159/Miejscowe_plany_zagospodarowania_przestrzennego_-_uchwalone/</a> <a href="https://melk.e-mapa.net/">https://melk.e-mapa.net/</a>
					Uchwała nr XXXV.351.17 z dnia 29 sierpnia 2017 r.	Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego, zwany „Ełk – osiedle Jeziorna III” <a href="https://bip.elk.warmia.mazury.pl/159/Miejscowe_plany_zagospodarowania_przestrzennego_-_uchwalone/">https://bip.elk.warmia.mazury.pl/159/Miejscowe_plany_zagospodarowania_przestrzennego_-_uchwalone/</a> <a href="https://melk.e-mapa.net/">https://melk.e-mapa.net/</a>
					Uchwała nr XXXVII.261.2021 z dnia 24 lutego 2021 r.	Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego „Ełk – Jeziorna IV” <a href="https://bip.elk.warmia.mazury.pl/159/Miejscowe_plany_zagospodarowania_przestrzennego_-_uchwalone/">https://bip.elk.warmia.mazury.pl/159/Miejscowe_plany_zagospodarowania_przestrzennego_-_uchwalone/</a> <a href="https://melk.e-mapa.net/">https://melk.e-mapa.net/</a>
					Uchwała nr XXIX.284.2021 z dnia 5 maja 2021 r.	Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego, zwany „Ełk – Wszyńskiego” <a href="https://bip.elk.warmia.mazury.pl/159/Miejscowe_plany_zagospodarowania_przestrzennego_-_uchwalone/">https://bip.elk.warmia.mazury.pl/159/Miejscowe_plany_zagospodarowania_przestrzennego_-_uchwalone/</a> <a href="https://melk.e-mapa.net/">https://melk.e-mapa.net/</a>
					Uchwała nr XXXIII.328.2021 z dnia 25 sierpnia 2021 r.	Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego, zwany „Ełk – Kolbego, Baranki” <a href="https://bip.elk.warmia.mazury.pl/159/Miejscowe_plany_zagospodarowania_przestrzennego_-_uchwalone/">https://bip.elk.warmia.mazury.pl/159/Miejscowe_plany_zagospodarowania_przestrzennego_-_uchwalone/</a> <a href="https://melk.e-mapa.net/">https://melk.e-mapa.net/</a>
Uchwała nr XV/128/03 z dnia 18 listopada 2003 r.	Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego „Ełk - Baranki”					

					<a href="https://bip.elk.warmia.mazury.pl/159/Miejscowe_plany_zagospodarowania_przestrzennego_-_uchwalone/">https://bip.elk.warmia.mazury.pl/159/Miejscowe_plany_zagospodarowania_przestrzennego_-_uchwalone/</a> <a href="https://melk.e-mapa.net/">https://melk.e-mapa.net/</a>
				Uchwała nr XVI.153.2020 z dnia 17 kwietnia 2020 r.	Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego „Elk – SP - 5” <a href="https://bip.elk.warmia.mazury.pl/159/Miejscowe_plany_zagospodarowania_przestrzennego_-_uchwalone/">https://bip.elk.warmia.mazury.pl/159/Miejscowe_plany_zagospodarowania_przestrzennego_-_uchwalone/</a> <a href="https://melk.e-mapa.net/">https://melk.e-mapa.net/</a>
				Uchwała nr IV.33.19 z dnia 27 lutego 2019 r.	Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego „Jezioro Elckie” <a href="https://bip.elk.warmia.mazury.pl/159/Miejscowe_plany_zagospodarowania_przestrzennego_-_uchwalone/">https://bip.elk.warmia.mazury.pl/159/Miejscowe_plany_zagospodarowania_przestrzennego_-_uchwalone/</a> <a href="https://melk.e-mapa.net/">https://melk.e-mapa.net/</a>
				Uchwała nr XXXVI.362.2021 z dnia 24 listopada 2021 r.	Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego <a href="https://bip.elk.warmia.mazury.pl/158/Studium_uwarunkowan_i_kierunkow_zagospodarowania_przestrzennego/">https://bip.elk.warmia.mazury.pl/158/Studium_uwarunkowan_i_kierunkow_zagospodarowania_przestrzennego/</a> <a href="https://melk.e-mapa.net/">https://melk.e-mapa.net/</a>
		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 Elku	-	Nie podjęto działań
		Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na odcinkach dróg objętych Programem, sąsiadujących z terenami mieszkalnymi.	Komenda Powiatowa Policji w Elku	2019-2022	W działaniach każdego dnia uczestniczyło od kilku do kilkunastu funkcjonariuszy WRD KPP Elk. Kontrola prędkości obejmowała wszystkie odcinki dróg krajowych K-65 i K-65A. Poza prowadzonymi działaniami funkcjonariusze WRD KPP Elk ujawniali wykroczenia dotyczące przekraczania dozwolonych prędkości na drogach krajowych objętych w/w programem.

### **2.3. Analiza materiałów, dokumentów i publikacji wykorzystanych do opracowania programu**

Istnieje wiele dokumentów, które służą jako narzędzia wspierające pozytywne zmiany w przestrzeni i środowisku oraz eliminujące przeszkody, które pojawiają się w naszym otoczeniu. Większość z tych dokumentów wyraża zrównoważoną wizję rozwoju i określa konkretną ścieżkę do osiągnięcia strategicznych celów, które zawsze dążą do promowania pozytywnych zmian zarówno dla społeczeństwa, jak i dla przyrody.

#### **2.3.1. Polityki, strategie, plany lub programy**

##### **DOKUMENTY KRAJOWE**

###### ***Program Wzmocnienia Krajowej Sieci Drogowej do 2030 roku<sup>1</sup>***

Główne cele *Programu* to zwiększenie spójności sieci dróg krajowych dostosowanych do ruchu pojazdów o nacisku pojedynczej osi do 11,5 t, zapewnienie wymaganego stanu technicznego istniejącej infrastruktury oraz intensyfikacja działań zmniejszających negatywny wpływ infrastruktury drogowej na środowisko.

*Program* przewidziany na lata 2023-2030 zakłada realizację utrzymania strukturalnego, utrzymania bieżącego i pilotażowo nowych rozwiązań w zakresie utrzymania na sieci dróg krajowych (w tym autostrad i dróg ekspresowych) zarządzanych przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad.

*Program* obejmuje także wykonanie projektów nowych rozwiązań w zakresie utrzymania sieci drogowej zmniejszających negatywny wpływ infrastruktury drogowej na środowisko, w tym m.in. zastosowanie zielonych filtrów antysmogowych, odnawialnych źródeł energii lub magazynów energii czy infrastruktury mającej na celu zapobieganie skutkom suszy.

###### ***Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030<sup>2</sup>***

*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

---

<sup>1</sup> Uchwała nr 198/2022 Rady Ministrów z dnia 4 października 2022 r.

<sup>2</sup> Uchwała Nr 239 Rady Ministrów z dnia 13 grudnia 2011 r. w sprawie przyjęcia *Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030*

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.

### ***Polityka Ekologiczna Państwa 2030 – strategia rozwoju w obszarze środowiska i gospodarki wodnej<sup>3</sup>***

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.

### ***2030 Trzecia Fala Nowoczesności - Długookresowa Strategia Rozwoju Kraju<sup>4</sup>***

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 żadnych celów związanych bezpośrednio z problematyką nadmiernego hałasu, natomiast pośrednio wskazuje na potrzebę rozwoju systemu transportowego (autostrad, dróg ekspresowych, dróg lokalnych, kolei i lotnisk), co w kontekście Programu będzie służyć poprawie powiązań komunikacyjnych i obniżeniu poziomu hałasu generowanego przez obecne źródła hałasu.

---

<sup>3</sup> Uchwała Nr 67 Rady Ministrów z dnia 16 lipca 2019 r. w sprawie przyjęcia "Polityki ekologicznej państwa 2030 - strategii rozwoju w obszarze środowiska i gospodarki wodnej"

<sup>4</sup> Uchwała Nr 16 Rady Ministrów z dnia 5 lutego 2013 r. w sprawie przyjęcia Długookresowej Strategii Rozwoju Kraju. Polska 2030. Trzecia Fala Nowoczesności

## ***Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2030***<sup>5</sup>

*Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2030 (KSRR 2030)* jest podstawowym dokumentem strategicznym polityki regionalnej państwa w perspektywie do 2030 r. *Strategia* ta jest zbiorem wspólnych wartości, zasad współpracy rządu i samorządów oraz partnerów społeczno-gospodarczych na rzecz rozwoju kraju i województw. Dokument określa systemowe ramy prowadzenia polityki regionalnej zarówno przez rząd wobec regionów, jak i wewnątrzregionalnie. Odegra on w nadchodzących latach ważną rolę w procesie programowania środków publicznych, w tym funduszy UE.

Wyzwaniem dla polityki regionalnej w kontekście zmian klimatu są problemy rolnictwa, miast i obszarów kumulacji inwestycji. Zmiany klimatu odbijają się również w sposób szczególny na jakości życia mieszkańców. Z kolei spadek różnorodności biologicznej przekłada się na pogarszanie się jakości życia w miastach, jak i na terenach wiejskich a także utrudnia wykorzystanie rozwiązań opartych na ekosystemach, które pozwalają na minimalizację skutków zmian klimatu oraz pomagają w rozwiązywaniu problemów środowiskowych (takich jak hałas, zanieczyszczenie powietrza).

Kontynuowane będą inwestycje służące stworzeniu nowoczesnego systemu transportowego, który pozwoli sprostać potrzebom wynikającym ze wzrostu wymiany towarowej oraz mobilności mieszkańców, a także wykorzystać w pełni potencjał gospodarczy regionu. W miastach rozwijane będą zintegrowane systemy transportu publicznego przy wykorzystaniu nisko- i zeroemisyjnych środków transportu wykorzystujących napędy i paliwa alternatywne, w tym elektromobilności. Zwiększenie wykorzystania takiego taboru przyczyni się do poprawy efektywności energetycznej przewozów oraz jakości komponentów środowiska w miastach i ich otoczeniu, ograniczając emisję zanieczyszczeń powietrza i gazów cieplarnianych a także hałasu.

## ***Rządowy Program Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.)***<sup>6</sup>

Nowy RPBDK2030 określa cele polityki transportowej w zakresie budowy drogowej sieci TEN-T na terenie Polski oraz drogowych połączeń komplementarnych.

RPBDK2030 zakłada realizację inwestycji drogowych w ciągu dróg krajowych, dróg ekspresowych oraz autostrad o łącznej długości ponad 6,1 tys. km. Nowe inwestycje będą obejmowały zadania o długości 2,6 tys. km, natomiast zadania kontynuowane, rozpoczęte w ramach dotychczasowego programu drogowego, mają ponad 3,5 tys. km.

Celem RPBDK2030 jest stworzenie spójnej sieci dróg krajowych zapewniającej efektywne funkcjonowanie drogowego transportu osobowego i towarowego. Poprawa przepustowości głównych arterii jest jednym z kluczowych elementów, które mogą zwiększyć dynamikę rozwoju zarówno regionów, jak i całego kraju poprzez łatwiejszy, szybszy i tańszy przepływ towarów oraz usług.

---

<sup>5</sup> Uchwała Nr 102 Rady Ministrów z dnia 17 września 2019 r. w sprawie przyjęcia "Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego 2030"

<sup>6</sup> Uchwała Nr 253/2022 Rady Ministrów z dnia 13 grudnia 2022 r. w sprawie ustanowienia programu wieloletniego pod nazwą „Rządowy Program Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.)”

W ramach Rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.) zaplanowano najważniejsze z punktu widzenia POH inwestycje infrastrukturalne w województwie warmińsko-mazurskim:

- S5 Ornowo - Wirwajdy - 5 km (zrealizowana);
- S5 Wirwajdy - granica woj. kujawsko-pomorskiego - ok. 45 km;
- S16 Borki Wielkie - Mrągowo - 12,9 km (w trakcie realizacji);
- S16 Olsztyn - Ełk – ok. 120 km;
- DK15 obwodnica Nowego Miasta Lubawskiego - 17,7 km (zrealizowana).

### ***Program budowy 100 obwodnic na lata 2020-2030<sup>7</sup>***

*Program* dotyczy planu inwestycyjnego mającego na celu budowę 100 nowych obwodnic w różnych częściach kraju. Celem *Programu* jest zwiększenie dostępności i skrócenie czasu podróży dla mieszkańców i kierowców, poprawa bezpieczeństwa na drogach oraz redukcja zatorów i utrudnień w ruchu. *Program* ma również na celu wspieranie rozwoju gospodarczego i zwiększenie konkurencyjności regionów, poprzez łatwiejszy dostęp do różnych miejscowości i ośrodków biznesowych.

W *Programie* przy wyborze obwodnic do realizacji brano pod uwagę postęp prac przygotowawczych, natężenie ruchu, w tym ruchu ciężkiego, poziom bezpieczeństwa ruchu z uwzględnieniem liczby wypadków i ofiar, poprawę dostępności połączeń z państwami sąsiednimi oraz potrzebę zachowania zrównoważonego rozwoju kraju.

Dla niektórych obwodnic już opracowano wymagane dokumenty, które umożliwią rozpoczęcie inwestycji, w innych przypadkach trwa proces przygotowawczy. Istnieją również zadania, które dopiero rozpoczynają swoje przygotowania.

Do użytku kierowców oddano już obwodnicę Smolajn w ciągu DK51 – jest to pierwsza trasa z programu budowy 100 obwodnic jaka została oddana do użytku.

Ponadto powstaną następujące obwodnice:

- obwodnica Olsztyna i Dywit w ciągu DK51 - 20 km;
- obwodnica Gąsek w ciągu DK65 - 3,15 km;
- obwodnica Pisz w ciągu DK58 i DK63 - 3,6 km;
- obwodnica Szczytna w ciągu DK53 i DK57 - 16,8 km;
- obwodnica Dobrego Miasta w ciągu DK51 – ok. 8 km.

### ***Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku<sup>8</sup>***

Głównym celem krajowej polityki transportowej przedstawionej w *Strategii* jest zwiększenie dostępności transportowej kraju oraz poprawa bezpieczeństwa uczestników ruchu i efektywności sektora transportowego przez utworzenie spójnego, zrównoważonego, innowacyjnego i przyjaznego użytkownikom systemu transportowego na poziomie krajowym, europejskim i globalnym. Osiągnięcie tego celu pozwoli na rozwijanie dogodnych warunków, sprzyjających stabilnemu rozwojowi gospodarczemu kraju.

---

<sup>7</sup> Uchwała Nr 46/2021 Rady Ministrów z dnia 13 kwietnia 2021 r. w sprawie ustanowienia programu wieloletniego pod nazwą „Program Budowy 100 Obwodnic na lata 2020–2030”

<sup>8</sup> Uchwała nr 105/2009 Rady Ministrów z dnia 24 września 2019 r.

Realizacja celu głównego w perspektywie do 2030 r. wymaga podjęcia następujących działań:

- budowy zintegrowanej i wzajemnie powiązanej sieci transportowej służącej konkurencyjnej gospodarce;
- poprawy sposobu organizacji i zarządzania systemem transportowym;
- zmiany w indywidualnej i zbiorowej mobilności (chodzi m.in. o promocję transportu zbiorowego);
- poprawy bezpieczeństwa uczestników ruchu oraz przewożonych towarów;
- ograniczania negatywnego wpływu transportu na środowisko;
- poprawy efektywności wykorzystania publicznych środków na przedsięwzięcia transportowe.

W dokumencie zawarto konkretne projekty strategiczne mające na celu stworzenie spójnej sieci autostrad, dróg ekspresowych i linii kolejowych o wysokim standardzie, rozwiniętej sieci lotnisk, portów morskich i żeglugi śródlądowej oraz systemów transportu publicznego. Założono realizację 22 projektów strategicznych wynikających ze *Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju* i nowych projektów, kluczowych dla rozwoju systemu transportowego Polski.

## **DOKUMENTY WOJEWÓDZKIE**

### ***Strategia rozwoju Zarządu Dróg Wojewódzkich w Olsztynie na lata 2023-2030<sup>9</sup>***

Dokument definiuje główne kierunki rozwoju infrastruktury drogowej w województwie warmińsko-mazurskim realizowane przez Zarząd Dróg Wojewódzkich w Olsztynie.

Główne kierunki zawarte w *Strategii* to przywrócenie przepustowości sieci drogowej, poprawa bezpieczeństwa i nowoczesne zarządzanie drogami wojewódzkimi.

### ***Plan Rozwoju Sieci Drogowej Dróg Wojewódzkich Województwa Warmińsko—Mazurskiego na lata 2012-2020 z perspektywą do roku 2030<sup>10</sup>***

Celem głównym *Planu* jest poprawa zewnętrznej dostępności i wewnętrznej spójności transportowej regionu Warmii i Mazur.

Cel ten osiągnąć będzie poprzez spójną i konsekwentną realizację następujących celów szczegółowych:

- 1) Integracja systemów transportowych w województwie w tym połączeń drogowych z połączeniami kolejowymi (uzupełnienie sieci połączeń kolejowych) oraz połączeń drogowych z portami morskimi i lotniczymi w województwie.
- 2) Skomunikowanie ośrodków o najniższej dostępności komunikacyjnej z pozostałą siecią dróg i z centrum województwa warmińsko-mazurskiego.
- 3) Rozbudowa dróg wojewódzkich będąca uzupełnieniem dla sieci połączeń międzyregionalnych łączących województwo warmińsko-mazurskie z siecią TENT, w tym z autostradą A1 i Via Baltica.

---

<sup>9</sup> Sejmik Województwa na sesji w dniu 29 listopada 2022 r. zapoznał się z dokumentem, dokument nie podlegał głosowaniu.

<sup>10</sup> Zarząd Województwa Warmińsko-Mazurskiego przyjął *Plan* do realizacji na posiedzeniu w dniu 16 lutego 2016 r.



- 4) Usprawnienie i uzupełnienie skomunikowania sieciowego z przejściami granicznymi funkcjonującymi na terenie województwa warmińsko-mazurskiego.
- 5) Poprawa skomunikowania większych miast regionu pomiędzy sobą oraz z centrum regionu.
- 6) Skomunikowanie ośrodków subregionalnych i obszarów problemowych (zagrożonych peryferyzacją społeczno-gospodarczą, o słabym dostępie do usług publicznych, obszarów przygranicznych, wymagających restrukturyzacji i rewitalizacji, obszarów o ekstremalnie niskiej dostępności komunikacyjnej) z pozostałą siecią dróg wpływie.
- 7) Poprawa infrastruktury drogowej dla użytkowników w tym sieci autobusowych wojewódzkich i międzywojewódzkich.
- 8) Poprawa drogowego transportu towarów.

Dla ochrony środowiska w trakcie realizacji inwestycji, jako rozwiązania na odcinkach, gdzie będzie to konieczne ze względu na hałas, należy stosować rozwiązania minimalizujące np. tzw. „ciche nawierzchnie”.

Realizacja *Planu* pozytywnie wpłynie na klimat akustyczny. Dzięki poprawie nawierzchni ulic i zmianie układu komunikacyjnego, oddziaływanie hałasowe zmniejszy się istotnie w stosunku do obecnego.

### ***Plan transportowy województwa warmińsko-mazurskiego do roku 2030 (z perspektywą do 2050 roku)***<sup>11</sup>

Celem *Planu* jest identyfikacja bieżących i potencjalnych problemów i potrzeb, a także określenie wizji rozwoju regionalnego systemu transportowego do roku 2030 z perspektywą do 2050 roku. Wspomniana wizja będzie uwzględniać spójność transportową w wymiarze zewnętrznym i wewnętrznym, bezpieczeństwo ruchu drogowego, kwestie związane z ochroną środowiska, w tym konieczność łagodzenia zmian klimatu poprzez redukcję emisji CO<sub>2</sub> z systemu transportowego, a także perspektywy rozwoju społeczno-gospodarczego województwa.

*Plan* jest dokumentem odnoszącym się do wielu płaszczyzn funkcjonowania sieci transportowej w skali regionalnej. Zawiera zidentyfikowaną istniejącą i planowaną infrastrukturę transportową. Uwzględnia zależności (multimodalność) między wszystkimi gałęziami transportu (kolejowy, drogowy, morski, lotniczy, wodny śródlądowy, rowerowy) oraz połączenia między nimi (terminale intermodalne, węzły przesiadkowe). Określa cele i kierunki rozwoju regionalnego systemu transportowego wynikające ze zidentyfikowanych problemów i potrzeb oraz z priorytetów europejskiej i polskiej polityki rozwoju transportu. Sformułowane w *Planie* działania stanowią podstawę do określenia listy projektów na perspektywę finansową 2021-2027. Przyszłościowa realizacja inwestycji przyczyni się do powstania na obszarze województwa zrównoważonego, multimodalnego, bezpiecznego i odpornego na zmiany klimatu systemu transportowego.

---

<sup>11</sup> Uchwała nr 43/655/23/VI Zarządu Województwa Warmińsko-Mazurskiego z dnia 25 września 2023 r.

## ***Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Warmińsko-Mazurskiego<sup>12</sup>***

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 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.

### **2.3.2. Obowiązujące wojewódzkie, powiatowe i gminne programy ochrony środowiska**

#### ***Program Ochrony Środowiska Województwa Warmińsko-Mazurskiego do roku 2030<sup>13</sup>***

Głównym celem tworzenia *Programu* jest dążenie do poprawy stanu środowiska w województwie, ograniczenie negatywnego wpływu zanieczyszczeń na środowisko, ochrona i rozwój walorów środowiska, a także racjonalne gospodarowanie jego zasobami. *Program* służy także realizacji celów na poziomie regionalnym, które zostały przyjęte w dokumentach strategicznych na poziomie krajowym, ze szczególnym uwzględnieniem przyjętej Polityki ekologicznej państwa 2030. Wyznaczone do realizacji cele wynikają również z wymogów prawnych w zakresie dotrzymywania standardów jakości środowiska w poszczególnych obszarach interwencji, a także zidentyfikowanych problemów i potrzeb.

Klimat akustyczny województwa warmińsko-mazurskiego kształtowany jest w głównej mierze przez hałas emitowany ze źródeł komunikacyjnych. Podstawowym źródłem hałasu komunikacyjnego jest intensywny ruch pojazdów osobowych oraz ruch tranzytowy samochodów ciężarowych przez województwo.

Program dokonał syntezy wyników dostępnych opracowań strategicznych map hałasu (poprzednia – III runda mapowania) i określa cele polityki antyhałasowej województwa. Z wykonanych strategicznych map akustycznych wynika, że największa liczba mieszkańców narażona jest na hałas drogowy. Największe natężenie ruchu ma miejsce na drogach krajowych w kierunku Trójmiasta, przejeść granicznych z Obwodem Królewieckim w Grzechotkach, Bezledach oraz w kierunku wschodniej granicy państwa. Zanotowane zostały zakłócenia komfortu akustycznego w strefach chronionych, usytuowanych w bliskim sąsiedztwie obiektów przemysłowych i usługowych.

Według *Programu* ochrona przed hałasem polegać będzie na zapewnieniu jak najlepszego stanu akustycznego środowiska poprzez działania określone w programach ochrony środowiska przed hałasem, co ma swoje odzwierciedlenie w przyjętym celu ZH.I. Poprawa klimatu akustycznego w województwie warmińsko-mazurskim. Aby osiągnąć założony cel należy realizować następujące zadania:

---

<sup>12</sup> Uchwała Sejmiku Województwa Warmińsko-Mazurskiego nr XXXIX/832/18 z dnia 28 sierpnia 2018 r.

<sup>13</sup> Uchwała Nr XXIV/382/21 Sejmiku Województwa Warmińsko-Mazurskiego z dnia 16 lutego 2021 r

- 1) Sporządzanie map akustycznych dla terenów, dla których istnieje obowiązek prawny.
- 2) Wdrożenie, aktualizacja i monitorowanie programów ochrony środowiska przed hałasem.
- 3) Monitoring hałasu na terenie województwa warmińsko-mazurskiego.
- 4) Stosowanie zasad ochrony przed hałasem oraz uwzględnianie wyników map akustycznych w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego.
- 5) Prowadzenie edukacji ekologicznej dot. klimatu akustycznego: w zakresie szkodliwości hałasu oraz promowania ruchu pieszego, jazdy na rowerze i transportu publicznego.
- 6) Stosowanie zabezpieczeń przeciwhałasowych (np. ekranów dźwiękochłonnych, przykryć akustycznych, wałów ziemnych i przekopów) i utrzymywanie nawierzchni w dobrym stanie technicznym.
- 7) Wprowadzanie ograniczeń prędkości ruchu na terenach zabudowanych oraz inteligentnego sterowania ruchem.
- 8) Poprawa jakości infrastruktury transportu publicznego (szynobusów, autobusów i tramwajów).
- 9) Wprowadzanie ograniczeń wjazdu pojazdów ciężarowych do centrów miast i terenów osiedli mieszkaniowych.
- 10) Stosowanie nowoczesnych nawierzchni niskohałasowych, w przypadku remontów i przebudów odcinków drogowych.
- 11) Poprawa dostępności komunikacyjnej na terenach wiejskich – uruchomienie połączeń transportu zbiorowego.
- 12) Wprowadzanie ograniczeń emisji hałasu na obszarach i akwenach cennych przyrodniczo
- 13) Stosowanie rozwiązań technicznych ograniczających emisję hałasu w procesach technologicznych (np. obudowy dźwiękochłonne, tłumiki dźwięku, izolacje akustyczne).

Powyższe cele wpisują się w kierunki niniejszego Programu ochrony środowiska przed hałasem.

## **GMINNE I POWIATOWE PROGRAMY OCHRONY ŚRODOWISKA**

W ramach prac nad niniejszym dokumentem zapoznano się i przeanalizowano zapisy z wszystkich aktualnych gminnych oraz powiatowych programów ochrony środowiska - zgodnie z Wytycznymi GIOŚ [15], opisując jedynie syntetyczne wnioski. Generalnie programy ochrony środowiska są spójne w kwestii uciążliwości hałasowej powodowanej przez drogi i wskazują ruch drogowy jako narastający problem. Hałas komunikacyjny - głównie z sieci dróg, dominuje ze względu na swoją uciążliwość i zasięg nad pozostałymi źródłami.

W programach podkreśla się konieczność wdrażania różnorodnych działań dotyczących infrastruktury drogowej, jak: budowa obwodnic, rozbudowa dróg, remonty nawierzchni drogowej, modernizacja dróg skutkująca poprawą płynności ruchu, budowa ekranów akustycznych wzdłuż odcinków o największej uciążliwości hałasowej, ograniczanie prędkości ruchu na drogach w obszarach o podwyższonym hałasie. W ramach działań towarzyszących proponuje się nasadzenia roślinności izolacyjnej i stosowanie dźwiękoszczelnej stolarki okiennej.

W każdym dokumencie podkreśla się znaczenie badań hałasu drogowego, a w niektórych znaczenie regulowania problematyki narastającego hałasu drogowego poprzez odpowiednie zapisy w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego i sygnalizuje znaczenie rozwoju oraz rozbudowy transportu alternatywnego - publicznego i rowerowego.

**Tabela 17. Gminne programy ochrony środowiska**

Gmina	Nazwa dokumentu
Barczewo	Program Ochrony Środowiska dla Miasta i Gminy Barczewo na lata 2021-2024 z perspektywą na lata 2025-2028
Bartoszyce	Program ochrony środowiska Miasta Bartoszyce do roku 2030
Biskupiec	Program Ochrony Środowiska dla Gminy Biskupiec na lata 2020-2023 z perspektywą do 2027 roku
Braniewo	Aktualizacja Programu Ochrony Środowiska Dla Gminy Miasta Braniewa na lata 2023 - 2026 z perspektywą na lata 2027 - 2030
Dobre Miasto	Program Ochrony Środowiska Dla Gminy Dobre Miasto na lata 2022 - 2025 z perspektywą do 2030 roku
Działdowo (miasto)	Program ochrony środowiska dla Gminy-Miasto Działdowo
Działdowo (gmina)	Program ochrony środowiska Gminy Działdowo na lata 2013-2016 z perspektywą do roku 2018
Dywity	brak
Ełk	Program Ochrony Środowiska Miasta Ełku na lata 2022-2025
Gietrzwałd	brak
Giżycko (miasto)	Program Ochrony Środowiska Dla Miasta Giżycko na lata 2017-2020 z perspektywą na lata 2021-2024
Giżycko (gmina)	Program Ochrony Środowiska dla Gminy Giżycko na lata 2021 – 2025 z perspektywą do 2028 r.
Iława (gmina)	Aktualizacja Programu Ochrony Środowiska Dla Gminy Iława na lata 2019 – 2022 z perspektywą na lata 2023 - 2026
Gronowo Elbląskie	Program Ochrony Środowiska Dla Gminy Gronowo Elbląskie na lata 2016-2019 z perspektywą na lata 2020-2023
Grunwald	Programu Ochrony Środowiska dla Gminy Grunwald na lata 2019-2022 z perspektywą na lata 2023-2026
Iława (miasto)	Program Ochrony Środowiska dla Miasta Iławy
Janowiec Kościelny	Program Ochrony Środowiska Dla Gminy Janowiec Kościelny na lata 2023-2026 - projekt
Kętrzyn	Program Ochrony Środowiska Dla Gminy Miejskiej Kętrzyn na lata 2022-2025 z perspektywą do roku 2029
Kurzętnik	Program Ochrony Środowiska dla Gminy Kurzętnik na lata 2018 – 2022
Lidzbark Warmiński	Program Ochrony Środowiska dla Gminy Lidzbark Warmiński na lata 2021 – 2024 z perspektywą 2025-2028
Lubawa	Program ochrony środowiska Miasta Lubawa do roku 2030
Małdyty	Program Ochrony Środowiska dla Gminy Małdyty na lata 2017-2020 z perspektywą na lata 2021 - 2024
Nowe Miasto Lubawskie (miasto)	Program Ochrony Środowiska dla Gminy Miejskiej Nowe Miasto Lubawskie na lata 2015 – 2018 z perspektywą na lata 2019-2023
Miłomłyn	Program Ochrony Środowiska dla Gminy Miłomłyn na lata 2017-2020 z perspektywą na lata 2021 – 2024
Morąg	Program Ochrony Środowiska Dla Gminy Morąg na lata 2019 – 2022 z perspektywą na lata 2023 - 2026
Mrągowo	Program Ochrony Środowiska Dla Gminy Miasto Mrągowo na lata 2015-2018 z perspektywą do roku 2022
Nidzica	Program Ochrony Środowiska dla Gminy Nidzica na lata 2021-2024 z perspektywą na lata 2025-2028
Nowe Miasto Lubawskie (gmina)	Program Ochrony Środowiska Dla Gminy Nowe Miasto Lubawskie na lata 2018-2021 z perspektywą na lata 2022-2025
Olsztynek	Programu Ochrony Środowiska dla Gminy Olsztynek na lata 2019-2022 z perspektywą do roku 2026
Orzysz	Program Ochrony Środowiska dla Gminy Orzysz na lata 2019 2022 z perspektywą do 2026 r.
Ostróda (miasto)	Program Ochrony Środowiska dla Miasta Ostróda na lata 2017-2020 z perspektywą do 2024 r.
Ostróda (gmina)	Program Ochrony Środowiska dla Gminy Ostróda na lata 2017-2020 z perspektywą do roku 2024
Pasłęk	Program Ochrony Środowiska dla Gminy Pasłęk na lata 2021-2024 z perspektywą na lata 2025-2028
Piecki	Program Ochrony Środowiska dla Gminy Piecki na lata 2022-2026 z perspektywą do roku 2028
Pisz	Program Ochrony Środowiska Dla Gminy Pisz na lata 2019 - 2023 z perspektywą do roku 2026
Pisz	Program Ochrony Środowiska Dla Miasta I Gminy Pisz na lata 2012 – 2015 z perspektywą do roku 2018
Prostki	brak
Purda	Program Ochrony Środowiska dla Gminy Purda na lata 2021 - 2024 z perspektywą na lata 2025 - 2028
Sorkwity	Program Ochrony Środowiska
Susz	Program Ochrony Środowiska Dla Gminy Susz na lata 2019-2022 z perspektywą do roku 2026

**Tabela 18. Powiatowe programy ochrony środowiska**

Powiat	Nazwa dokumentu
bartoszycki	Program ochrony środowiska powiatu bartoszyckiego do roku 2030
braniewski	Program ochrony środowiska powiatu braniewskiego na lata 2008 – 2011 z uwzględnieniem kierunków działań w latach 2012 - 2015
działdowski	Program ochrony środowiska dla powiatu działdowskiego do roku 2024
elbląski	Programu ochrony środowiska dla powiatu elbląskiego na lata 2022-2030
ełcki	Program ochrony środowiska powiatu ełckiego na lata 2021-2025 z perspektywą do roku 2029
giżycki	Program ochrony środowiska powiatu giżyckiego na lata 2021 -2024 z perspektywą do roku 2028
iławski	Program ochrony środowiska dla powiatu iławskiego do roku 2030
kętrzyński	Program ochrony środowiska dla powiatu kętrzyńskiego do roku 2030
lidzbarski	Program ochrony środowiska dla powiatu lidzbarskiego na lata 2021-2024 z perspektywą do roku 2028
mrągowski	Program ochrony środowiska dla powiatu mrągowskiego na lata 2020 – 2023 z perspektywą do roku 2027
nidzicki	Program ochrony środowiska dla powiatu nidzickiego na lata 2018-2021 z perspektywą na lata 2022-2025
nowomiejski	Program ochrony środowiska dla powiatu nowomiejskiego na lata 2017 – 2020 z perspektywą do roku 2024
olecki	Program ochrony środowiska powiatu oleckiego na lata 2018-2022 z perspektywą do 2026 r.
olsztyński	Program ochrony środowiska powiatu olsztyńskiego do 2030 roku
ostródzki	Program ochrony środowiska dla powiatu ostródzkiego na lata 2017 – 2020 z perspektywą do roku 2024
piski	Program ochrony środowiska dla powiatu piskiego na lata 2017-2020 z perspektywą do 2024 roku
szczyceński	Program ochrony środowiska dla powiatu szczyceńskiego do roku 2030

### 2.3.3. Przepisy prawa, w tym prawa miejscowego, mające wpływ na stan akustyczny środowiska

Realizacja Programu ochrony środowiska przed hałasem wynika z zapisów obowiązujących aktów prawnych, których syntetyczne omówienie przedstawiono poniżej.

***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. U. UE. L. z 2002 r. Nr 189, str. 12 z późn. zm.)***

Dyrektywa 2002/49/WE jest europejskim aktem dotyczącym oceny i zarządzania hałasem w środowisku zewnętrznym. Jest częścią polityki Unii Europejskiej w zakresie ochrony środowiska, zdrowia publicznego i planowania przestrzennego.

W ramach Dyrektywy państwa członkowskie zobowiązane są do opracowania strategicznych map hałasu, które wskazują obszary, w których występuje wysokie natężenie hałasu. Na podstawie tych map należy również opracować plany działań (czyli programy ochrony środowiska przed hałasem – przyp. Autor) mające na celu ograniczenie hałasu w tych obszarach.

Dyrektywa 2002/49/WE stanowi podstawy prawne dla działań mających na celu ochronę ludności przed negatywnymi skutkami hałasu. Mając na uwadze znaczenie zdrowia publicznego, dotyczy ona również zagadnień socjalnych i ekonomicznych związanych z hałasem. Zaleca się w nim stopniowe wdrażanie następujących działań:

- ustalenie stopnia narażenia na hałas w środowisku, poprzez sporządzanie map hałasu przy zastosowaniu wspólnych dla Państw Członkowskich metod oceny;
- zapewnienie dostępu społeczeństwu do informacji dotyczącej hałasu w środowisku i jego skutków;

- przyjęcie przez Państwa Członkowskie, w oparciu o dane uzyskane z map hałasu, planów działań zmierzających do zapobiegania powstawaniu hałasu w środowisku i obniżania jego poziomu tam, gdzie jest to konieczne, a zwłaszcza w miejscach w których oddziaływanie hałasu może powodować szkodliwe skutki dla zdrowia człowieka oraz zachowanie jakości klimatu akustycznego środowiska tam, gdzie jest ona jeszcze właściwa.

Dyrektywa w kolejnych artykułach wprowadziła regulacje dotyczące:

- wspólnych wskaźników hałasu i ich stosowania oraz wspólnych metod oceny stopnia narażenia na hałas (art. 5 i 6);
- zasad sporządzania strategicznych map hałasu (art. 7);
- zasad opracowywania programów ochrony środowiska przed hałasem, zwanych planami działań (art. 8);
- zasad informowania społeczeństwa o stanie klimatu akustycznego oraz stopniu realizacji planów działań (art. 9);
- sposobów gromadzenia, publikowania oraz przekazywania danych przez Państwa Członkowskie oraz Komisję (art. 10).

#### ***Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2024 r. poz. 54)***

Ustawa definiuje hałas jako wszelkie niepożądane dźwięki generowane przez działalność człowieka, które mogą powodować negatywne skutki dla zdrowia ludzi, środowiska naturalnego lub dobra publicznego. Wprowadzono następujące regulacje:

- 1) Standardy hałasu: Ustawa określa standardy hałasu, które nie mogą być przekroczone w różnych miejscach, takich jak obszary mieszkalne, obszary specjalnej ochrony, obszary szczególnie narażone lub obszary użytkowane przez dzieci.
- 2) Obowiązek monitorowania hałasu: Ustawa nakłada obowiązek prowadzenia monitoringu hałasu na przedsiębiorców, instytucje i inne podmioty odpowiedzialne za generowanie hałasu. Monitorowanie powinno być prowadzone w sposób ciągły lub okresowy, zgodnie z określonymi procedurami.
- 3) Planowanie przestrzenne i ochrona przed hałasem: Ustawa wprowadza obowiązek uwzględnienia zagrożeń związanych z hałasem w procesie planowania przestrzennego, podczas tworzenia nowych budynków i inwestycji. Wymaga ona również wzięcia pod uwagę działań ochronnych mających na celu zmniejszenie lub eliminację hałasu oraz uwzględnienia zapisów programów ochrony środowiska przed hałasem przy uchwalaniu MPZP.
- 4) Instrumenty zarządzania hałasem: Ustawa umożliwia wprowadzanie różnych instrumentów zarządzania hałasem, takich jak plany ograniczenia hałasu, programy monitorowania, oceny wpływu na środowisko, zakazy stosowania hałaśliwych urządzeń lub technologii, a także udzielanie zezwoleń na generowanie hałasu.
- 5) Sankcje: Ustawa przewiduje sankcje dla osób lub instytucji naruszających przepisy dotyczące hałasu, takie jak kary finansowe, ograniczenia działalności lub zobowiązanie do podjęcia działań mających na celu zmniejszenie hałasu.

Z punktu widzenia niniejszego dokumentu, najważniejszy jest art. 119a ustawy, który zobowiązuje marszałka województwa do opracowania projektu uchwały w sprawie POH na podstawie strategicznych map hałasu sporządzonych przez właściwe organy i podmioty. Przepis ten zawiera także zasady opracowania programu ochrony środowiska przed hałasem, określa jego formę i układ, wskazuje termin uchwalenia dokumentu i zasady jego aktualizacji, a także wskazuje wymóg uwzględnienia działań zmierzających do ograniczenia hałasu, z podziałem na te już zrealizowane, planowane na najbliższe pięć lat i te, które mają być realizowane w dłuższej perspektywie. Ponadto określa zasady opiniowania projektu uchwały ws. POH oraz obowiązek zapewnienia udziału społeczeństwa w procesie opracowywania projektu dokumentu.

Z kolei art. 120 ustawy opisuje zasady przekazania informacji o uchwaleniu przez sejmik województwa programu ochrony środowiska przed hałasem. Zgodnie z nim marszałek województwa ma obowiązek przekazać informację o uchwaleniu POH w terminie do 14 dni od daty jego uchwalenia, ministrowi właściwemu do spraw klimatu, wojewódzkim inspektorom ochrony środowiska, oraz odpowiednim podmiotom i organom wymienionym w art. 119a ust. 6 ustawy. Wraz z tą informacją, marszałek województwa przekazuje Głównemu Inspektorowi Ochrony Środowiska streszczenie Programu, o którym mowa w art. 119a ust. 2 ustawy, na formularzu udostępnionym w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej GIOŚ. Ponadto, GIOŚ przekazuje Komisji Europejskiej wspomniane streszczenie w terminie 6 miesięcy od daty uchwalenia Programu oraz informuje o tym ministra właściwego do spraw klimatu w terminie 7 dni od przekazania streszczenia Komisji Europejskiej.

***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 (Dz.U. z 2023 r. poz. 1094, z późn.zm.)***

Ustawa określa zasady i tryb postępowania w sprawach dotyczących m.in. udostępniania informacji o środowisku i jego ochronie, zasady udziału społeczeństwa w ochronie środowiska oraz określa organy administracji właściwe w powyższych sprawach. Ustawa reguluje również kwestie związane z udziałem społeczeństwa w postępowaniu, którego przedmiotem jest sporządzenie programu ochrony środowiska przed hałasem.

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

Rozporządzenie szczegółowo reguluje kwestie związane z ochroną terenów przed hałasem poprzez określenie maksymalnych – dopuszczalnych poziomów hałasu, które nie powinny być przekraczane w różnych obszarach środowiskowych. Są to m.in. obszary mieszkalne, tereny rekreacyjne i przyrodnicze oraz obszary wrażliwe, takie jak szpitale, szkoły, przedszkola. Dopuszczalne poziomy hałasu są różne w zależności od rodzaju obszaru i właściwego wskaźnika, uwzględniając potrzeby odpoczynku i ciszy.

Jest to obecnie najważniejszy dokument regulujący ochronę przed hałasem w środowisku i ma na celu zapewnienie odpowiednich warunków akustycznych dla faktycznie zagospodarowanych terenów, takich jak:

- zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna;
- szpitale i domy opieki społecznej;

- obiekty związane ze stałym lub czasowym pobytem dzieci i młodzieży;
- tereny strefy ochronnej „A” uzdrowisk;
- tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej i zamieszkania zbiorowego;
- tereny rekreacyjno - wypoczynkowe;
- tereny mieszkaniowo usługowe;
- tereny zabudowy zagrodowej;
- tereny w strefie śródmiejskiej miast powyżej 100 tys. mieszkańców.

***Rozporządzenie Ministra Klimatu i Środowiska z dnia 26 lipca 2021 r. w sprawie programu ochrony środowiska przed hałasem (Dz.U. z 2024 poz. 271)***

Rozporządzenie, wydane na podstawie upoważnienia zawartego w art. 119a ust. 12 ustawy POŚ, ma na celu określenie szczegółowego zakresu programu ochrony środowiska przed hałasem oraz sposobu ustalania harmonogramu działań zmniejszających poziom hałasu w środowisku.

Zgodnie z przedmiotowym aktem normatywnym przy sporządzaniu POH wymaga się wskazania celu programu, organu odpowiedzialnego za jego opracowanie, podstaw prawnych i przepisów regulujących dopuszczalne poziomy hałasu, a także danych z map strategicznych hałasu i analiz związanych z realizacją poprzedniego programu. Działania oraz harmonogram ich realizacji dotyczą zarówno miast o liczbie mieszkańców większej niż 100 tysięcy, jak i terenów poza nimi, uwzględniając główne drogi, główne linie kolejowe i lotniska. Rozporządzenie wskazuje, że celem programu jest minimalizacja negatywnego wpływu hałasu na środowisko i zdrowie ludzi poprzez skoordynowane działania na podstawie analizy strategicznych map hałasu oraz oceny dotychczasowej realizacji programu.

**2.3.4. Prawomocne decyzje określające warunki korzystania ze środowiska, w których określono dopuszczalne poziomy hałasu**

Aby podjąć działania mające na celu zapobieganie negatywnym skutkom hałasu dla środowiska dostępne są narzędzia administracyjne. Do instrumentów prawnych, które są wykorzystywane w postępowaniach dotyczących podmiotów korzystających ze środowiska i określających ich obowiązki, należą:

- 1) Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach: Jest to decyzja wydana przez odpowiednie organy w celu określenia warunków i wymagań, które muszą być spełnione w trakcie realizacji projektu, inwestycji lub działalności, aby zagwarantować ochronę środowiska. Decyzja ta określa środki, które muszą być podjęte w celu minimalizacji negatywnego wpływu przedsięwzięcia na środowisko naturalne i ludzi.
- 2) Decyzja o dopuszczalnym poziomie hałasu: Jest to decyzja, która określa maksymalny poziom hałasu w związku z prowadzeniem określonej działalności.
- 3) Pozwolenie zintegrowane: Pozwolenie zintegrowane jest dokumentem, który uprawnia podmiot do prowadzenia określonej działalności, która może wpływać na środowisko. To pozwolenie łączy w sobie różne wymagania i zezwolenia związane z ochroną środowiska, takie jak pozwolenia na emisje zanieczyszczeń powietrza, hałasu, itp.
- 4) Decyzje nałożone z art. 362 ustawy POŚ: Organ ochrony środowiska może nałożyć na podmiot korzystający ze środowiska obowiązek ograniczenia negatywnego oddziaływania na środowisko i przywrócenia środowiska do stanu właściwego.



### **2.3.5. Przepisy dotyczące emisji hałasu z instalacji i urządzeń, w tym pojazdów, mających negatywny wpływ na stan akustyczny środowiska**

Dla źródeł hałasu, tzn. instalacji i urządzeń oraz pojazdów, których funkcjonowanie ma negatywny wpływ na stan akustyczny środowiska mają zastosowanie przepisy prawa wymienione poniżej.

***Rozporządzenie Ministra Gospodarki z dnia 21 grudnia 2005 roku w sprawie zasadniczych wymagań dla urządzeń używanych na zewnątrz pomieszczeń w zakresie emisji hałasu do środowiska (Dz. U. Nr 263, poz. 2202 z późn. zm.)***

Omawiane rozporządzenie dotyczy zasadniczych wymagań dotyczących urządzeń używanych na zewnątrz pomieszczeń w zakresie emisji hałasu do środowiska. Rozporządzenie określa minimalne standardy dotyczące poziomu emitowanego hałasu oraz procedury testowania i certyfikacji urządzeń w celu zapewnienia zgodności z tymi wymaganiami. Celem rozporządzenia jest ochrona środowiska i zdrowia publicznego poprzez ograniczenie emisji hałasu generowanego przez urządzenia zewnętrzne, takie jak generatory, klimatyzatory, wentylatory, maszyny budowlane itp. Wymagania dotyczą zarówno nowych urządzeń, jak i urządzeń już użytkowanych, które podlegają ocenie zgodności. Rozporządzenie szczegółowo opisuje również procedurę prowadzenia pomiarów hałasu, przeprowadzania testów, procedury zgłaszania i sprawdzania zgodności oraz kary za naruszenie tych wymagań.

Maszyny te podlegające obowiązkowi ograniczenia emisji hałasu i zostały wymienione w załączniku nr 1 do rozporządzenia, natomiast w załączniku nr 2 określono wartości dopuszczalne gwarantowanego poziomu mocy akustycznej urządzeń.

***Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (Dz. U. z 2016 r. poz. 2022 z późn. zm.)***<sup>14</sup>

Zgodnie z art. 66 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. *Prawo o ruchu drogowym* (Dz.U. z 2023 poz. 1047 z późn. zm.) pojazd uczestniczący w ruchu ma być tak zbudowany, wyposażony i utrzymany, aby korzystanie z niego nie zakłócało spokoju publicznego przez powodowanie hałasu przekraczającego poziom określony w przepisach szczegółowych. Zgodnie z §9 rozporządzenia Ministra Infrastruktury w *sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia* pojazd powinien być tak zbudowany, wyposażony i utrzymany, aby poziom hałasu zewnętrznego mierzony podczas postoju pojazdu z odległości 0,5 m nie przekraczał w odniesieniu do:

- pojazdu, który był poddany badaniom homologacyjnym – wartości ustalonej w trakcie badań homologacyjnych o 5 dB (A);
- pozostałych pojazdów – wartości podanych w kolejnej tabeli, określającej poziom hałasu zewnętrznego pojazdów.

---

<sup>14</sup> Zmienione Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 22 grudnia 2022 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (Dz. U. poz. 2803)

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 pkt 2 ww. rozporządzenia), natomiast motoroweru – 90 dB (A) (§ 53 ust. 5 rozporządzenia).

**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 <sup>3</sup> - większej niż 125 cm <sup>3</sup>	94 dB 96 dB	-
2	Samochód osobowy	93 dB	96 dB
3	Pojazd samochodowy o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 t, z wyjątkiem samochodu osobowego	93 dB	102 dB
4	Inny pojazd samochodowy	98 dB	108 dB

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

### 2.3.6. Nowe, dostępne techniki i technologie w zakresie ograniczania hałasu

Opublikowane w 2023 roku przez GIOŚ Wytyczne [15] zawierają szczegółowe i wyczerpujące omówienie dostępnych technik i technologii w zakresie ograniczania hałasu, w związku z powyższym nie będą tu szczegółowo przytaczane.

Jednakże należy wspomnieć o innych, nie uwzględnionych ww. dokumencie, technikach z zakresu ograniczania hałasu zarówno w środowisku jak i miejscu pobytu (np. praca, dom).

Materiały ochronne: Rosnąca świadomość problemu hałasu doprowadziła do opracowania różnych materiałów ochronnych, które mogą redukować dźwięki. Przykłady to płytki akustyczne, które występują w różnych konfiguracjach i są stosowane na ścianach, sufitach i podłogach, aby zmniejszyć przepuszczalność dźwięku.

Aktywne systemy redukcji hałasu: Aktywne systemy redukcji hałasu (ang. ANC - Active Noise Cancellation) są wykorzystywane np. w słuchawkach. Te technologie wykorzystują mikrofony do monitorowania dźwięków otoczenia, a następnie generują przeciwne fale dźwiękowe, które wygaszają hałas.

Oprogramowanie symulujące hałas: Wciąż rozwijane i udoskonalane jest oprogramowanie, które pozwala na analizę i symulację hałasu, co umożliwi projektantom i inżynierom ewaluację i optymalizację rozwiązań antyhałasowych w różnych dziedzinach (np. podczas prac nad SMH).

Zaawansowane systemy izolacji akustycznej: Bardzo skuteczne rozwiązania to zaawansowane systemy izolacji akustycznej, które wykorzystują różne warstwy materiałów o różnej gęstości i elastyczności, aby zatrzymać propagację dźwięków. Mogą być stosowane w budynkach, samochodach, samolotach i innych środkach transportu.

Systemy ochrony słuchu: Innowacyjne słuchawki i wkładki do uszu są stale udoskonalane w celu ochrony słuchu użytkowników przed szkodliwym hałasem.

Innowacyjne rozwiązania architektoniczne: W dziedzinie architektury projektanci coraz częściej uwzględniają odpowiednie rozwiązania antyhałasowe podczas tworzenia budynków. Przykładem są zielone dachy, które mogą działać jako naturalne izolatory akustyczne, redukując hałas z zewnątrz oraz ekrany elewacyjne redukujące hałas i niezasłaniające widoku z okna.

Nowe technologie w pojazdach: Przemysł motoryzacyjny stale pracuje nad opracowaniem nowych rozwiązań mających na celu zmniejszenie hałasu w pojazdach. Ciche opony, lepsza izolacja kabiny, systemy aktywnej redukcji hałasu i inne technologie są stosowane w celu zapewnienia komfortu i redukcji hałasu zarówno wewnątrz jak i na zewnątrz pojazdów.

Zielone ekrany akustyczne – w ostatnich latach rośnie zainteresowanie rozwojem zielonych ekranów akustycznych (nie mylić z ekranami typu „zielona ściana”) - czyli naturalnych barier, takich jak rośliny i drzewa, które mogą absorbować hałas i działać jako naturalny filtr. Opracowywane i testowane są różne konfiguracje i gatunki roślin, aby zapewnić całoroczną skuteczność takiej bariery. Ta technika jest szczególnie obiecująca ze względu na jej pozytywny wpływ na estetykę i środowisko.

Woonerf – to termin, który oznacza obszar mieszkalny, w którym ruch pojazdów jest traktowany jako drugorzędny w stosunku do innych działań, takich jak poruszanie się pieszo, jazda na rowerze, spotkania społeczne i inne aktywności społeczne. Jest to koncepcja urbanistyczna, która dąży do stworzenia przestrzeni publicznej, której głównym celem jest poprawa jakości życia, bezpieczeństwa i komfortu dla mieszkańców. Woonerfy charakteryzują się zazwyczaj obniżonymi prędkościami ruchu, brakiem tradycyjnych oznaczeń dróg, szerokimi chodnikami, częstym zastosowaniem elementów małej architektury, takich jak ławki, kwietniki czy place zabaw. Celem woonerfów jest stworzenie przestrzeni, w której ludzie mogą bezpiecznie poruszać się i spędzać czas, a pojazdy są uważane za gości.

W ramach POH należy jednak zdecydowanie położyć nacisk na kwestie dotyczące zapobiegania występowaniu ponadnormatywnych oddziaływań w miejscu zamieszkania lub pracy oraz świadomości zagrożenia hałasem i tego jak sami możemy przyczynić się do poprawy klimatu akustycznego.

Planowanie przestrzenne - działania planistyczne w zakresie ochrony przed hałasem opierają się na przepisach prawa, zwłaszcza na art. 72 ustawy POŚ. Ten artykuł nakłada obowiązek uwzględnienia ochrony przed hałasem w POG oraz MPZP. W przypadku, gdy konieczne jest podjęcie działań inwestycyjnych w celu naprawy skutków hałasu, to zapisy programów ochrony środowiska przed hałasem, uchwalonych przez sejmik województwa, muszą być uwzględniane w MPZP. Obydwa te akty prawa miejscowego nie mogą być sprzeczne ze sobą. W planach zagospodarowania przestrzennego oraz indywidualnych decyzjach o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu należy unikać konfliktów wynikających z narażenia obszarów na hałas, szczególnie w obszarach chronionych przed hałasem. Inwestorzy, którzy chcą realizować projekty budowlane na obszarach, gdzie normy ochrony przed hałasem nie są spełnione i brakuje planu zagospodarowania przestrzennego, powinni być zobowiązani do podjęcia działań ochronnych przeciwko hałasowi w swoich projektach budowlanych.

Aby zapewnić ochronę terenów przed nadmiernym hałasem, można wprowadzić różne środki, takie jak zakaz budowy nowych obiektów na obszarach, gdzie jest możliwe przekroczenie dopuszczalnych poziomów hałasu, nakazanie określonych rozwiązań planistycznych w obszarach, które nie są objęte ochroną przed hałasem, oraz wprowadzenie rozwiązań przestrzennych mających na celu ograniczenie wpływu hałasu. Ważne jest również strefowanie terenu zgodnie z poziomem hałasu, co pozwala na odpowiednie rozmieszczenie różnych funkcji i rodzajów zabudowy. Działania te pomagają zminimalizować uciążliwość hałasu na terenie danego obszaru.

Metody i środki związane z zapewnieniem komfortu akustycznego wewnątrz budynków - wymiana stolarki otworowej ogranicza hałas wewnątrz budynku, ale nie wpływa na utrzymanie dopuszczalnych poziomów hałasu na granicy obszaru chronionego. Przy stosowaniu bardzo szczelnych okien lub drzwi konieczna jest odpowiednia wentylacja pomieszczeń, którą można zapewnić za pomocą nawiewników okiennych. Izolacyjność akustyczna okien zależy od rodzaju szyb i jest określana wskaźnikiem  $R_w$ . Nowoczesne szyby zespolone, wypełnione gazem ciężkim, mają wskaźnik  $R_w = 35$  dB. W przypadku uciążliwego hałasu warto rozważyć okna o jeszcze wyższej izolacyjności, np.  $R_w$  powyżej 42 dB.

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 i polega na lokalizowaniu w pierwszej linii zabudowy obiektów niechronionych akustycznie, co pozwala na zabezpieczenie budynków mieszkalnych położonych dalej. W przypadku braku takich możliwości można stosować na obiekcie, przezroczyste ekrany, które znajdują się w pewnej odległości przed elewacją (ok. 1m) lub stosować tzw. zabudowę tarasową. Z kolei stosowanie stref (pasów) zieleni izolacyjnej wzdłuż ciągów komunikacyjnych może skutkować zmniejszeniem uczucia uciążliwości, że względu na dobre rozpraszanie i absorpcję wysokich częstotliwości hałasu.

Edukacja ekologiczna - edukacja ekologiczna w zakresie hałasu powinna uwzględniać szereg aspektów związanych ze źródłami i skutkami długotrwałego przebywania w hałasie. W szczególności, edukacja powinna być ukierunkowana na następujące zagadnienia:

- 1) Świadomość hałasu: W pierwszej kolejności należy przybliżyć temat natury hałasu oraz jego wpływu na nasze zdrowie i środowisko. Muszą zrozumieć, że hałas jest niewidocznym zanieczyszczeniem, które może prowadzić do wielu negatywnych skutków, takich jak utrata słuchu, stres, zaburzenia snu i problemy zdrowotne.
- 2) Przyczyny hałasu: Edukacja powinna zapewnić wiedzę na temat głównych źródeł hałasu w naszym otoczeniu, takich jak ruch uliczny, samoloty, budowa i pracujące maszyny. Musimy zrozumieć, że niektóre z tych źródeł są nieuniknione w naszej rozwijającej się cywilizacji, ale istnieją również sposoby minimalizacji ich wpływu na nasze życie.
- 3) Skutki hałasu: Ważne jest, aby edukacja podkreślała skutki hałasu na nasze zdrowie i samopoczucie. Należy omówić negatywne wpływy, takie jak stres, problemy ze snem, trudności koncentracji, a nawet problemy sercowo-naczyniowe. Należy również poruszyć kwestie hałasu na naturalnych obszarach i jak wpływa on na środowisko i dziką przyrodę.
- 4) Rozwiązania i strategie: Edukacja ekologiczna powinna promować strategie zmniejszania

hałasu, zarówno na poziomie jednostek, jak i społeczeństwa. Można omówić działania takie jak zastosowanie barier dźwiękochłonnych, ograniczenie prędkości na drogach, stosowanie materiałów dźwiękochłonnych w budynkach, rozmieszczenie infrastruktury w strategicznych miejscach, planowanie przestrzenne itp. Trzeba zrozumieć, że każdy ma odpowiedzialność za ograniczenie hałasu i musimy wspólnie dążyć do jego minimalizacji.

- 5) Organizacje i regulacje: Należy zwrócić uwagę na organizacje, które zajmują się problemem hałasu, takie jak władze lokalne, agencje środowiskowe i organizacje pozarządowe. Edukacja powinna omówić rolę tych organizacji w regulowaniu monitorowaniu hałasu oraz jak szersza społeczność może współpracować z nimi w celu ochrony przed hałasem.
- 6) Działania indywidualne: Edukacja powinna skupić się na tym, jak każdy z nas może dokonać zmiany na lepsze poprzez podejmowanie działań indywidualnych mających na celu zmniejszenie hałasu. Przykładami mogą być korzystanie z transportu publicznego zamiast samochodu, korzystanie z cichszych źródeł energii, ciche korzystanie z urządzeń domowych, rozmawianie o problemie hałasu w naszych społecznościach, promowanie zasad ciszy w przestrzeni publicznej itp.

Kombinacja tych aspektów w edukacji ekologicznej w zakresie hałasu pomoże zwiększyć świadomość i zrozumienie problemu oraz zmniejszyć negatywne skutki jego oddziaływania na nasze życie i środowisko.

### **2.3.7. Planowane inwestycje ograniczające emisję hałasu oraz ograniczające rozprzestrzenianie się hałasu wynikające z przyjętych polityk, strategii, planów lub programów**

Generalnie nie istnieje jeszcze „kultura” planowania inwestycji jedynie pod kątem zmniejszenia uciążliwości hałasu w naszym kraju, choć trzeba przyznać, że świadomość społeczna w kwestii hałasu poprawia się z każdym rokiem. Świadome społeczeństwo jest gwarantem pozytywnych zmian w tym aspekcie. Pojawiają się w ostatnich latach propozycje, np. budowy ekranów akustycznych w ramach budżetów obywatelskich, a deweloperzy coraz chętniej biorą pod uwagę umieszczanie tzw. ekranów elewacyjnych w swoich projektach.

Jednakże, jeśli wziąć pod uwagę, iż planowane nowe odcinki dróg, w szczególności obwodnice miast, mogą stanowić inwestycję zmniejszającą emisję hałasu na terenach dotychczas hałaśliwych, to w województwie warmińsko-mazurskim w najbliższych latach zrealizowanych zostanie szereg nowych odcinków drogowych spełniających ten warunek. Pamiętać jednak należy, że wybudowanie nowego przebiegu drogi (lub całkowicie nowej drogi) spowoduje pojawienie się hałasu w miejscu dotychczas spokojnym. W związku z powyższym na etapie decyzji środowiskowej należy zadbać, aby nowa inwestycja nie powodowała przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu. Funkcję kontrolną spełniać będzie natomiast analiza porealizacyjna, która może wskazać niedobory w zastosowanych rozwiązaniach.

Wszystkie inwestycje mające wpływ na zapisy niniejszego Programu wymieniono w następnym rozdziale przy analizie działań dla poszczególnych powiatów.

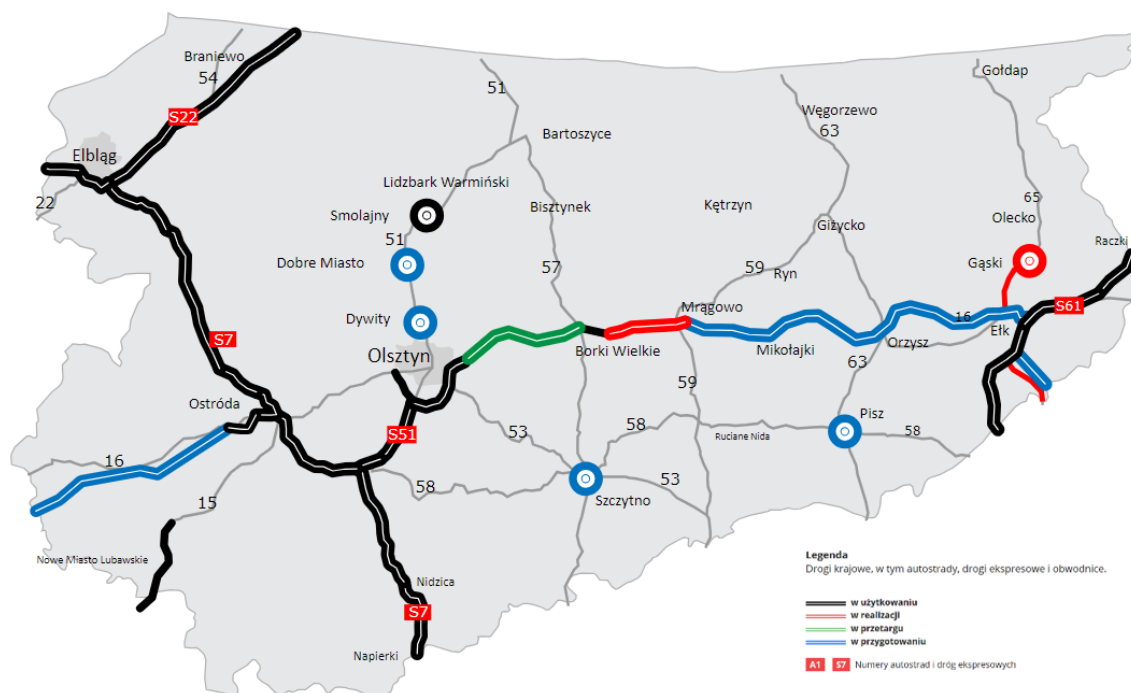
Dodatkowo w wyniku przeprowadzenia przeglądu ekologicznego GDDKiA wybuduje ekran akustyczny wzdłuż trasy S7 na odcinku od km 53+141 do km 53+171, a we wrześniu 2023 roku oddano do użytku dwa ekrany akustyczne od km 11+432 do km 11+536 oraz od km 15+050 do km 15+241, których realizacja również wynikała z analizy porealizacyjnej.

W zakresie dróg wojewódzkich, decyzją Starosty Nidzickiego nr BOŚ.6241.1.2023 z dnia 18 lipca 2023 r. zobowiązano ZDW w Olsztynie do ograniczenia oddziaływania akustycznego drogi wojewódzkiej nr 545 wraz ze wschodnim wylotem DW604, w zakresie podanym we wskazanej decyzji, w terminie do 31 marca 2025 roku. W ramach ograniczenia oddziaływania ZDW w Olsztynie przystąpił do realizacji zadania pn.: „Budowa obwodnicy m. Nidzica w ciągu dróg wojewódzkich (z podziałem na części):

- Zadanie 1 – Budowa obwodnicy m. Nidzica w ciągu drogi wojewódzkiej nr 604;
- Zadanie 2 – Budowa obwodnicy m. Nidzica w ciągu drogi wojewódzkiej nr 545.

Zadanie to zostało uwzględnione w Programie, wpływając na zdefiniowanie działań dla wskazanego obszaru.

Rysunek 2. Mapa inwestycji GDDKiA (źródło: GDDKiA – stan na luty 2024 r.)



### 3. Opis działań w zakresie ograniczenia poziomu hałasu w środowisku, w tym harmonogram ich realizacji oraz obowiązki i ograniczenia wynikające z realizacji tego programu

Zgodnie z Wytocznymi GIOŚ [15], przy formułowaniu konkretnych działań minimalizujących oddziaływanie akustyczne dla danego obszaru w oparciu o wyniki SMH należy pamiętać o istotnych ograniczeniach:

- wyniki SMH opierają się na długoterminowych wskaźnikach oceny hałasu;
- należy brać pod uwagę wyłącznie przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu powyżej 1 dB;
- wszelkie analizy opierają się na uśrednionych w ciągu roku warunkach – zarówno w kwestii natężenia ruchu jak i warunków meteorologicznych.

Czynniki te mają, przede wszystkim, ograniczyć w strategicznym zarządzaniu liczbę istniejących konfliktów związanych z ponadnormatywnym oddziaływaniem, do tych najbardziej istotnych w kontekście ogółu społeczeństwa na danym obszarze. Tym samym nie dają one oczywiście pełnego i wyczerpującego obrazu stanu klimatu akustycznego w odniesieniu do każdego miejsca i ludzi tam żyjących. Istnieje szereg pojedynczych rejonów, na których mogą występować uciążliwości akustyczne, których nie dało się zdiagnozować w ramach SMH. Pamiętać również należy, iż hałas jest odczuciem subiektywnym.

Niektóre działania powinny być prowadzone systematycznie w perspektywie nie tylko 5 lat obowiązywania POH, ale powinny być wzmacniane i w miarę potrzeby modyfikowane w kolejnych jego aktualizacjach. Należy mieć świadomość, że nie wszystkie działania zapisane w Programie od razu przywrócą odpowiednie warunki klimatu akustycznego. W założeniu, Program jest elementem strategii długofalowej, zatem część z tych działań ma na celu stopniowe poprawianie klimatu akustycznego. Nawet jeśli nie uda się osiągnąć odczuwalnych rezultatów w stosunkowo krótkim czasie, to głównym zadaniem POH i działań podejmowanych w jego ramach jest minimalizowanie negatywnych skutków hałasu. Efektem będzie zmniejszenie liczby osób narażonych na skrajne uciążliwości hałasu, poważne zakłócenia snu spowodowane przez hałas oraz osób, które są narażone na choroby serca będące wynikiem przebywania w hałasie.

Mając to na uwadze ustalono ramy czasowe działań, które należy zrealizować, aby zmniejszyć negatywne oddziaływanie hałasu:

- **Perspektywa krótkoterminowa** – w ciągu 5 lat licząc od roku uchwalenia niniejszego POH, tj. w latach 2024-2029;
- **Perspektywa długofalowa** – uwzględniająca potrzebę stałego monitoringu zmian klimatu akustycznego, zapobiegania powstawaniu nowych rejonów zapalnych oraz uwzględniająca lokalne i ponadlokalne dokumenty strategiczne, których zapisy odnoszą się do problematyki hałasu.

Powyższe perspektywy wpisują się w krajową politykę dotyczącą zwalczania hałasu i są zbieżne z wymaganiami ustawy POŚ stawianymi zarówno dokumentom POH jak i strategicznym mapom hałasu, które w V rundzie mapowania (do 30 czerwca 2027 r.) dokonają diagnozy stanu akustycznego i ocenią efekty działań zaproponowanych w niniejszym opracowaniu.

W ramach strategii niniejszego POH określono szereg celów jakie należy osiągnąć, aby zmniejszyć negatywne oddziaływanie hałasu w otoczeniu dróg objętych niniejszym opracowaniem.

Uwzględniono również planowane inwestycje na sieci dróg krajowych i wojewódzkich, aby nie dublować planowanych rozwiązań ograniczających hałas oraz nie powielać działań na drogach, które w wyniku wykonanych inwestycji przejdą pod inny zarząd.

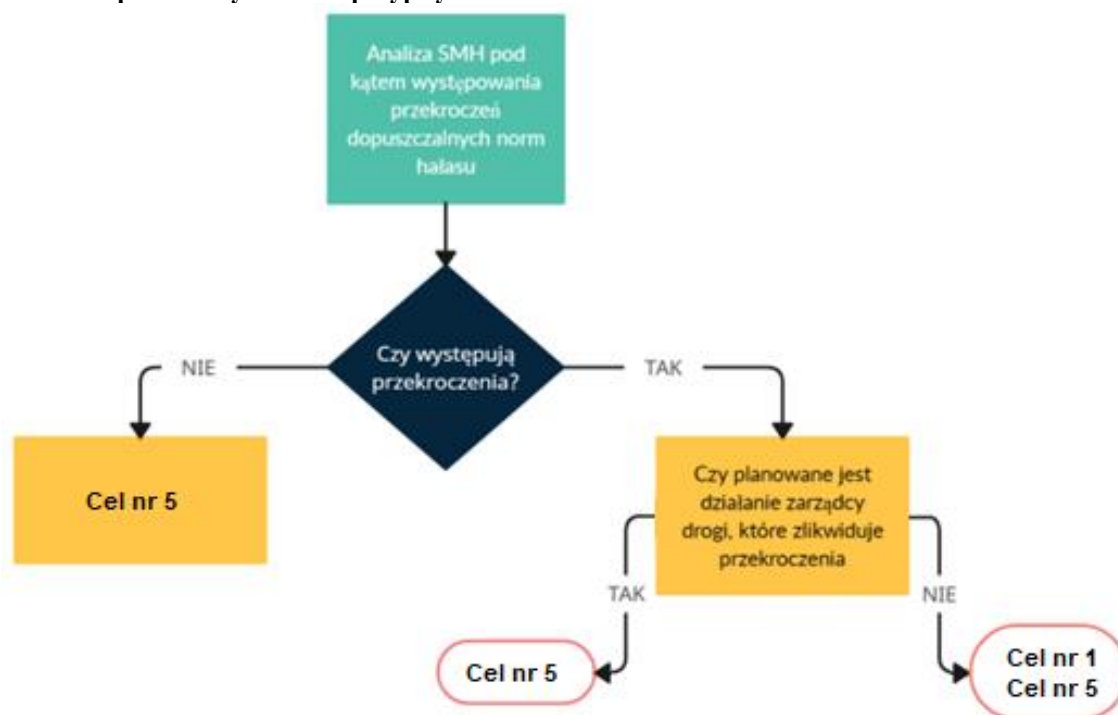
W Tomie I POH zdefiniowano główne cele Programu. W zakresie programowym dotyczącym głównych dróg, zastosowanie mają dwa cele:

- szczegółowy, dotyczący tylko hałasu drogowego – Cel nr 1;
- ogólny, dotyczący kompleksowego podejścia do hałasu – Cel nr 5.

**Tabela 20. Cele Programu ochrony środowiska przed hałasem dla obszaru województwa warmińsko-mazurskiego dla głównych dróg**

<b>Cel nr 1 - Wyeliminowanie przekroczeń dopuszczalnych norm hałasu drogowego na terenach mieszkaniowych</b>
Kierunek 1.1 Obniżenie emisji hałasu drogowego
Kierunek 1.2 Ochrona terenów zagrożonych hałasem drogowym
<b>Cel nr 5. Zmniejszenie liczby osób narażonych na negatywne skutki zdrowotne powodowane hałasem</b>
Kierunek 5.1 Realizacja zapisów lokalnych i ponadlokalnych dokumentów strategicznych oraz aktów prawa miejscowego
Kierunek 5.2 Zwiększenie świadomości zagrożenia hałasem
Kierunek 5.3 Ograniczenie wpływu hałasu w miejscu chronionym
Kierunek 5.4 Świadome zarządzanie źródłem hałasu
Kierunek 5.5 Monitoring realizacji działań wynikających z POH

**Rysunek 3. Uproszczony schemat przypisywania działań w ramach POH**



### **3.1. Działania w zakresie ochrony przed hałasem planowane do podjęcia w ciągu 5 lat, licząc od roku uchwalenia programu, łącznie ze środkami zachowania obszarów cichych poza aglomeracją, wraz z określeniem podmiotu lub organu odpowiedzialnego za ich realizację**

W niniejszym rozdziale przedstawiono szczegółowe działania przypisane właściwym podmiotom lub organom w podziale na poszczególne źródła hałasu w perspektywie krótkoterminowej, tj. w ciągu 5 lat, licząc od roku uchwalenia programu. Ze względu na brak aktualnie ustanowionych obszarów cichych (w rozumieniu ustawy POŚ) nie przedstawiono środków ich zachowania. Jednakże przypisane działania uwzględniają ewentualne potrzeby zachowania standardów akustycznych dla tych terenów w przyszłości.



W przypadku braku przekroczeń dopuszczalnych poziomów lub gdy planowana jest budowa nowej trasy (np. obwodnicy) albo przebudowa istniejącego odcinka zaproponowano działania określone w Celu nr 5.

Ze względu na obowiązujące przepisy, zakres POH ograniczony jest zasięgiem SMH. Nic nie stoi na przeszkodzie jednak, aby zapisy z **Celu nr 5** wraz kierunkami działań, **traktować jako wytyczne dla całego obszaru województwa**, zwłaszcza, że niniejszy dokument jest w pełni komplementarny z innymi dokumentami strategicznymi województwa.

Poniżej przedstawiono szczegółowy zakres działań Programu. W pierwszej kolejności podano zadania dla zarządzających drogami dla obszaru całego województwa warmińsko-mazurskiego, a następnie właściwe zadania dla odcinków dróg objętych POH – w podziale na powiaty.

Należy zaznaczyć, iż wskazane w podziale na powiaty działania, odnoszą się wyłącznie do odcinków dróg objętych zakresem niniejszego POH (por. TOM I – rozdział 2.1).

### 3.1.1. Zadania ponadlokalne dla zarządców dróg

Wyszczególnienie działania dotyczącego zbierania i gromadzenia informacji dot. realizacji działań wynikających z POH, ze strony zarządzających drogami, ma na celu usprawnienie procesu przekazywania rocznych raportów z realizacji Programu do Marszałka.

**Tabela 21. Zadania POH dla zarządzających drogami na obszarze województwa**

Cel	Kierunek	Obszar działania	Działanie	Typ środka zaradczego	Podmiot odpowiedzialny
Cel nr 5 Zmniejszenie liczby osób narażonych na negatywne skutki zdrowotne powodowane hałasem	Kierunek 5.5 Monitoring realizacji działań wynikających z POH	Województwo warmińsko-mazurskie	Zbieranie i gromadzenie informacji dot. realizacji działań wynikających z POH oraz przekazywanie raportów sprawozdawczych Marszałkowi Województwa	inne środki	GDDKiA w zakresie dróg krajowych
					ZDW w Olsztynie w zakresie dróg wojewódzkich
					ZDP w Giżycku w zakresie dróg powiatowych na terenie Giżycka

### 3.1.2. Powiat bartoszycki

Ze względu na brak ludności narażonej na ponadnormatywny hałas zaproponowano jedynie działania z Celu nr 5.

**Tabela 22. Zadania POH na obszarze powiatu bartoszyckiego**

Cel	Kierunek	Obszar działania	Działanie	Typ środka zaradczego	Podmiot odpowiedzialny
Cel nr 5 Zmniejszenie liczby osób narażonych na negatywne skutki zdrowotne powodowane hałasem	Kierunek 5.4 Świadome zarządzanie źródłem hałasu	DK51 na odc. od km 15+881 do km 20+880  DW592 na odc. od km 0+000 do km 2+707	Kontrola stanu nawierzchni drogowych	środki u źródła	GDDKiA w zakresie dróg krajowych  ZDW w Olsztynie w zakresie dróg wojewódzkich
			Uwzględnianie bieżących potrzeb remontowych	środki u źródła	
			Stosowanie nawierzchni dróg o zredukowanej hałaśliwości w przypadku remontu lub przebudowy drogi	środki u źródła	

### 3.1.3. Powiat braniewski

Ze względu na brak ludności narażonej na ponadnormatywny hałas zaproponowano jedynie działania z Celu nr 5.

**Tabela 23. Zadania POH na obszarze powiatu braniewskiego**

Cel	Kierunek	Obszar działania	Działanie	Typ środka zaradczego	Podmiot odpowiedzialny
Cel nr 5 Zmniejszenie liczby osób narażonych na negatywne skutki zdrowotne powodowane hałasem	Kierunek 5.4 Świadome zarządzanie źródłem hałasu	DK54 na odc. 10+585 do km 11+380	Kontrola stanu nawierzchni drogowych	środki u źródła	GDDKiA
			Uwzględnianie bieżących potrzeb remontowych	środki u źródła	
			Stosowanie nawierzchni dróg o zredukowanej hałaśliwości w przypadku remontu lub przebudowy drogi	środki u źródła	

### 3.1.4. Powiat działdowski

Na terenie powiatu występują przekroczenia norm hałasu obejmujące tereny mieszkaniowe pochodzące od dróg wojewódzkich objętych POH. Uwzględniono oddanie do użytku w 2023 roku tzw. małej obwodnicy Działdowa.

**Tabela 24. Zadania POH na obszarze powiatu działdowskiego**

Cel	Kierunek	Obszar działania	Działanie	Typ środka zaradczego	Podmiot odpowiedzialny
Cel nr 1 Wylimitowanie przekroczeń dopuszczalnych norm hałasu drogowego na terenach mieszkaniowych	Kierunek 1.1 Obniżenie emisji hałasu drogowego	DW544 - Ul. Mławska od nr 10 do ul. Wolności	Obniżenie prędkości ruchu do 40 km/h	środki u źródła	ZDW w Olsztynie
	Kierunek 1.2 Ochrona terenów zagrożonych hałasem drogowym	DW544 – ul. Małka od km 52+400 do km 52+600 (Przedszkole miejskie im. Jana Brzechwy); DW544 – ul. Lidzbarska od km 51+475 do km 52+000 (odcinek Zbożowa – Żwirki i Wigury)	Wykonanie przeglądu ekologicznego w zakresie oddziaływania akustycznego	inne środki	Starosta Działdowski w zakresie nałożenia obowiązku wykonania przeglądu ekologicznego. ZDW w Olsztynie w zakresie wykonania i przedłożenia przeglądu ekologicznego.
Cel nr 5 Zmniejszenie liczby osób narażonych na negatywne skutki zdrowotne powodowane hałasem	Kierunek 5.4 Świadome zarządzanie źródłem hałasu	DW542 od km 42+697 do km 44+582 DW544 od km 50+653 do km 54+079 DW545 od km 0+000 do km 2+427	Kontrola stanu nawierzchni drogowych	środki u źródła	ZDW w Olsztynie
			Uwzględnianie bieżących potrzeb remontowych	środki u źródła	
			Stosowanie nawierzchni dróg o zredukowanej hałaśliwości w przypadku remontu lub przebudowy drogi	środki u źródła	

### 3.1.5. Powiat elbląski

Na terenie powiatu występują przekroczenia norm hałasu obejmujące tereny mieszkaniowe. Na terenie powiatu występują przekroczenia norm hałasu obejmujące tereny mieszkaniowe. Przy definiowaniu działań uwzględniono ujęte w planach GDDKiA inwestycje eliminujące w przyszłości przekroczenia dopuszczalnych norm hałasu na odcinkach objętych POH, w szczególności: przebudowa DK22 na odcinku Fiszewo-Elbląg wraz budową obwodnicy Jegłownika. W związku z powyższym zaproponowano jedynie działania z Celu nr 5.

**Tabela 25. Zadania POH na obszarze powiatu elbląskiego**

Cel	Kierunek	Obszar działania	Działanie	Typ środka zaradczego	Podmiot odpowiedzialny
Cel nr 5 Zmniejszenie liczby osób narażonych na negatywne skutki zdrowotne powodowane hałasem	Kierunek 5.4 Świadome zarządzanie źródłem hałasu	S7 od km 48+850 do km 56+660 i od km 0+428 do km 29+460 DK22 od km 372+234 do km 386+750 DW527 od km 29+730 do km 30+144	Kontrola stanu nawierzchni drogowych	środki u źródła	GDDKiA w zakresie dróg krajowych
			Uwzględnianie bieżących potrzeb remontowych	środki u źródła	
			Stosowanie nawierzchni dróg o zredukowanej hałaśliwości w przypadku remontu lub przebudowy drogi	środki u źródła	ZDW w Olsztynie w zakresie dróg wojewódzkich

### 3.1.6. Powiat elcki

Na terenie powiatu występują przekroczenia norm hałasu obejmujące tereny mieszkaniowe. Przy definiowaniu działań uwzględniono ujęte w planach GDDKiA inwestycje eliminujące w przyszłości przekroczenia dopuszczalnych norm hałasu na odcinkach objętych POH, w szczególności: budowa S16 Mrągowo-Orzysz-Elk, budowa S16 Elk - Knyszyn, a także już zrealizowane: budowa S61 Szczuczyn - Elk Południe, budowa S61/S16 Elk Południe – Wysokie, budowa S61 Wysokie – węzeł Raczki. W związku z powyższymi działaniami GDDKiA przekazała do ZDW w Olsztynie odcinki dróg uwzględnione w SMH: DK65a od km 0+000 do km 5+134, DK65 od km 71+106 do km 75+966 oraz DK16d od km 3+533 do km 5+401. Mając na uwadze powyższe zaproponowano jedynie działania z Celu nr 5 na pozostałych odcinkach dróg.

**Tabela 26. Zadania POH na obszarze powiatu elckiego**

Cel	Kierunek	Obszar działania	Działanie	Typ środka zaradczego	Podmiot odpowiedzialny
Cel nr 5 Zmniejszenie liczby osób narażonych na negatywne skutki zdrowotne powodowane hałasem	Kierunek 5.4 Świadome zarządzanie źródłem hałasu	DK65 od km 75+966 do km 89+792 DK16 od km 1+410 do km 3+533	Kontrola stanu nawierzchni drogowych	środki u źródła	GDDKiA
			Uwzględnianie bieżących potrzeb remontowych	środki u źródła	
			Stosowanie nawierzchni dróg o zredukowanej hałaśliwości w przypadku remontu lub przebudowy drogi	środki u źródła	

### 3.1.7. Powiat giżycki

Ze względu na brak ludności narażonej na ponadnormatywny hałas, planowane remonty nawierzchni dróg oraz planowaną budowę kolejnego etapu obwodnicy Giżycka (II etap – przetarg na realizację do 2027 r.) zaproponowano jedynie działania z Celu nr 5.

**Tabela 27. Zadania POH na obszarze powiatu giżyckiego**

Cel	Kierunek	Obszar działania	Działanie	Typ środka zaradczego	Podmiot odpowiedzialny
Cel nr 5 Zmniejszenie liczby osób narażonych na negatywne skutki zdrowotne powodowane hałasem	Kierunek 5.4 Świadome zarządzanie źródłem hałasu	DK59 od km 0+000 do km 5+937 DK63 od km 38+639 do km 45+798 Drogi powiatowe na terenie Giżycka – al. 1 Maja, ul. Moniuszki, pl. Grunwaldzki, ul. Warszawska, objęte zakresem POH	Kontrola stanu nawierzchni drogowych	środki u źródła	GDDKiA w zakresie dróg krajowych
			Uwzględnianie bieżących potrzeb remontowych	środki u źródła	
			Stosowanie nawierzchni dróg o zredukowanej hałaśliwości w przypadku remontu lub przebudowy drogi	środki u źródła	ZDP w Giżycku w zakresie dróg powiatowych

### 3.1.8. Powiat iławski

Na terenie powiatu występują przekroczenia norm hałasu obejmujące tereny mieszkaniowe. Przy definiowaniu działań uwzględniono ujęte w planach GDDKiA inwestycje eliminujące w przyszłości przekroczenia dopuszczalnych norm hałasu na odcinkach objętych POH, w szczególności: budowa drogi ekspresowej S5 Wirwajdy - Nowe Marzy, odc. Wirwajdy - granica województwa. W związku z powyższym zaproponowano jedynie działania z Celu nr 5.

**Tabela 28. Zadania POH na obszarze powiatu iławskiego**

Cel	Kierunek	Obszar działania	Działanie	Typ środka zaradczego	Podmiot odpowiedzialny
Cel nr 5 Zmniejszenie liczby osób narażonych na negatywne skutki zdrowotne powodowane hałasem	Kierunek 5.4 Świadome zarządzanie źródłem hałasu	DK16 od km 67+621 do km 74+580 DK15 od km 330+839 do km 338+936 DW536 od km 0+000 do km 2+869	Kontrola stanu nawierzchni drogowych	środki u źródła	GDDKiA w zakresie dróg krajowych  ZDW w Olsztynie w zakresie dróg wojewódzkich
			Uwzględnianie bieżących potrzeb remontowych	środki u źródła	
			Stosowanie nawierzchni dróg o zredukowanej hałaśliwości w przypadku remontu lub przebudowy drogi	Środki u źródła	

### 3.1.9. Powiat kętrzyński

Na terenie powiatu występują przekroczenia norm hałasu obejmujące tereny mieszkaniowe. Przy definiowaniu działań uwzględniono ujęte w planach ZDW w Olsztynie inwestycje eliminujące w przyszłości przekroczenia dopuszczalnych norm hałasu na odcinkach objętych POH, w szczególności: budowa drogi wojewódzkiej stanowiącej obejście miejscowości Kętrzyn (budowa obwodnicy), rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 592 na odcinku Kętrzyn - Giżycko (wymiana nawierzchni – cicha nawierzchnia). W związku z powyższym zaproponowano jedynie działania z Celu nr 5.

**Tabela 29. Zadania POH na obszarze powiatu kętrzyńskiego**

Cel	Kierunek	Obszar działania	Działanie	Typ środka zaradczego	Podmiot odpowiedzialny
Cel nr 5 Zmniejszenie liczby osób narażonych na negatywne skutki zdrowotne powodowane hałasem	Kierunek 5.4 Świadome zarządzanie źródłem hałasu	DW591 od km 31+173 do km 33+729 DW592 od km 42+706 do km 45+456	Kontrola stanu nawierzchni drogowych	środki u źródła	ZDW w Olsztynie
			Uwzględnianie bieżących potrzeb remontowych	środki u źródła	
			Stosowanie nawierzchni dróg o zredukowanej hałaśliwości w przypadku remontu lub przebudowy drogi	środki u źródła	

### 3.1.10. Powiat lidzbarski

Ze względu na brak ludności narażonej na ponadnormatywny hałas zaproponowano jedynie działania z Celu nr 5.

**Tabela 30. Zadania POH na obszarze powiatu lidzbarskiego**

Cel	Kierunek	Obszar działania	Działanie	Typ środka zaradczego	Podmiot odpowiedzialny
Cel nr 5 Zmniejszenie liczby osób narażonych na	Kierunek 5.4 Świadome zarządzanie	DK51 od km 39+755 do km 41+023	Kontrola stanu nawierzchni drogowych	Środki u źródła	GDDKiA

Cel	Kierunek	Obszar działania	Działanie	Typ środka zaradczego	Podmiot odpowiedzialny
negatywne skutki zdrowotne powodowane hałasem	źródłem hałasu		Uwzględnianie bieżących potrzeb remontowych	środki u źródła	
			Stosowanie nawierzchni dróg o zredukowanej hałaśliwości w przypadku remontu lub przebudowy drogi	środki u źródła	

### 3.1.11. Powiat mławowski

Na terenie powiatu występują przekroczenia norm hałasu obejmujące tereny mieszkaniowe. Przy definiowaniu działań uwzględniono ujęte w planach GDDKiA inwestycje eliminujące w przyszłości przekroczenia dopuszczalnych norm hałasu na odcinkach objętych POH, w szczególności: budowa S16 Borki Wielkie – Mławowo (będąca w trakcie realizacji) oraz budowa S16 Mławowo-Orzysz-Ełk. W związku z powyższym zaproponowano jedynie działania z Celu nr 5.

**Tabela 31. Zadania POH na obszarze powiatu mławowskiego**

Cel	Kierunek	Obszar działania	Działanie	Typ środka zaradczego	Podmiot odpowiedzialny
Cel nr 5 Zmniejszenie liczby osób narażonych na negatywne skutki zdrowotne powodowane hałasem	Kierunek 5.4 Świadome zarządzanie źródłem hałasu	DK16 od km 38+832 do km 39+992 i od km 188+990 do km 206+631 DK59 od km 3+248 do km 6+600 i od km 43+500 do km 54+491	Kontrola stanu nawierzchni drogowych	środki u źródła	GDDKiA
			Uwzględnianie bieżących potrzeb remontowych	środki u źródła	
			Stosowanie nawierzchni dróg o zredukowanej hałaśliwości w przypadku remontu lub przebudowy drogi	środki u źródła	

### 3.1.12. Powiat nidzicki

Ze względu na brak ludności narażonej na ponadnormatywny hałas oraz planowaną budowę obwodnicy m. Nidzica w ciągu drogi wojewódzkiej nr 545 (i częściowo 604) zaproponowano jedynie działania z Celu nr 5.

**Tabela 32. Zadania POH na obszarze powiatu nidzickiego**

Cel	Kierunek	Obszar działania	Działanie	Typ środka zaradczego	Podmiot odpowiedzialny
Cel nr 5 Zmniejszenie liczby osób narażonych na negatywne skutki zdrowotne powodowane hałasem	Kierunek 5.4 Świadome zarządzanie źródłem hałasu	S7 od km 16+349 do km 46+850 DW545 od km 21+043 do km 25+074	Kontrola stanu nawierzchni drogowych	środki u źródła	GDDKiA w zakresie dróg krajowych ZDW w Olsztynie w zakresie dróg wojewódzkich
			Uwzględnianie bieżących potrzeb remontowych	środki u źródła	
			Stosowanie nawierzchni dróg o zredukowanej hałaśliwości w przypadku remontu lub przebudowy drogi	środki u źródła	

### 3.1.13. Powiat nowomiejski

Zgodnie z informacjami z SMH dla dróg krajowych na terenie powiatu występują przekroczenia norm hałasu obejmujące tereny mieszkaniowe. Jednakże ze względu na oddanie do użytku w 2022 r. obwodnicy Nowego Miasta Lubawskiego w ciągu drogi krajowej nr 15, prawie cały odcinek DK15 w powiecie nowomiejskim pozbawiono kategorii drogi krajowej,

w związku z czym został on wyłączony z Programu<sup>15</sup>. Dla pozostałego przebiegu, ze względu na brak ludności narażonej na ponadnormatywny hałas, zaproponowano jedynie działania z Celu nr 5.

**Tabela 33. Zadania POH na obszarze powiatu nowomiejskiego**

Cel	Kierunek	Obszar działania	Działanie	Typ środka zaradczego	Podmiot odpowiedzialny
Cel nr 5 Zmniejszenie liczby osób narażonych na negatywne skutki zdrowotne powodowane hałasem	Kierunek 5.4 Świadome zarządzanie źródłem hałasu	DK15 od km 329+751 do km 330+839	Kontrola stanu nawierzchni drogowych	środki u źródła	GDDKiA
			Uwzględnianie bieżących potrzeb remontowych	środki u źródła	
			Stosowanie nawierzchni dróg o zredukowanej hałaśliwości w przypadku remontu lub przebudowy drogi	środki u źródła	

### 3.1.14. Powiat olecki

Ze względu na brak ludności narażonej na ponadnormatywny hałas oraz planowane inwestycje zaproponowano jedynie działania z Celu nr 5.

**Tabela 34. Zadania POH na obszarze powiatu oleckiego**

Cel	Kierunek	Obszar działania	Działanie	Typ środka zaradczego	Podmiot odpowiedzialny
Cel nr 5 Zmniejszenie liczby osób narażonych na negatywne skutki zdrowotne powodowane hałasem	Kierunek 5.4 Świadome zarządzanie źródłem hałasu	DW655 od km 49+747 do km 50+925	Kontrola stanu nawierzchni drogowych	środki u źródła	ZDW w Olsztynie
			Uwzględnianie bieżących potrzeb remontowych	Środki u źródła	
			Stosowanie nawierzchni dróg o zredukowanej hałaśliwości w przypadku remontu lub przebudowy drogi	środki u źródła	

### 3.1.15. Powiat olsztyński

Na terenie powiatu występują przekroczenia norm hałasu obejmujące tereny mieszkaniowe. Przy definiowaniu działań uwzględniono ujęte w planach GDDKiA oraz ZDW w Olsztynie inwestycje eliminujące w przyszłości przekroczenia dopuszczalnych norm hałasu na odcinkach objętych POH, w szczególności: budowa obwodnicy Dobrego Miasta, budowa obwodnicy Olsztyna i Dywit w ciągu DK51, rozbudowa S16 Olsztyn-Biskupiec – dobudowa drugiej jezdni oraz rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 527 na odc. od ul. Dybowskiego na terenie m. Olsztyna do Węzła Olsztyn Południe (wymiana nawierzchni). W związku z powyższym zaproponowano jedynie działania z Celu nr 5.

**Tabela 35. Zadania POH na obszarze powiatu olsztyńskiego**

Cel	Kierunek	Obszar działania	Działanie	Typ środka zaradczego	Podmiot odpowiedzialny
Cel nr 5 Zmniejszenie liczby osób narażonych na	Kierunek 5.4 Świadome zarządzanie	S7 od km 83+044 do km 89+535 i od km 0+000 do km 16+349	Kontrola stanu nawierzchni drogowych	środki u źródła	GDDKiA w zakresie dróg krajowych

<sup>15</sup> Uchwała nr XLVII/687/23 Sejmiku Województwa Warmińsko-Mazurskiego w sprawie pozbawienia kategorii drogi wojewódzkiej bez numeru (odcinki bylej drogi krajowej nr 15) na terenie Gminy Nowe Miasto Lubawskie oraz gminy Kurzętnik.



Cel	Kierunek	Obszar działania	Działanie	Typ środka zaradczego	Podmiot odpowiedzialny
negatywne skutki zdrowotne powodowane hałasem	źródłem hałasu	DK51 od km 61+961 do km 83+158	Uwzględnianie bieżących potrzeb remontowych	środki u źródła	ZDW w Olsztynie w zakresie dróg wojewódzkich
		DK51a od km 0+000 do km 8+900 S51d od km 0+878 do km 1+112 S51c od km 0+000 do km 14+572 S51b od km 0+000 do km 5+700 DK57 od km 45+827 do km 47+922 DK16 od km 114+208 do km 132+219, od km 0+000 do km 1+530, od km 2+548 do km 38+832 S16 od km 8+842 do km 19+765 i od km 23+543 do km 25+917 DW527 od km 107+465 do km 109+545 DW598 od km 7+580 do km 10+112	Stosowanie nawierzchni dróg o zredukowanej hałaśliwości w przypadku remontu lub przebudowy drogi	środki u źródła	

### 3.1.16. Powiat ostródzki

Na terenie powiatu występują przekroczenia norm hałasu obejmujące tereny mieszkaniowe. Przy definiowaniu działań uwzględniono ujęte w planach ZDW w Olsztynie inwestycje eliminujące w przyszłości przekroczenia dopuszczalnych norm hałasu jedynie na części odcinków objętych zakresem POH, w szczególności: rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 527 Morąg – Łukta. W związku z powyższym zaproponowano działania z Celu nr 1 i 5.

**Tabela 36. Zadania POH na obszarze powiatu ostródzkiego**

Cel	Kierunek	Obszar działania	Działanie	Typ środka zaradczego	Podmiot odpowiedzialny
Cel nr 1 Wylimitowanie przekroczeń dopuszczalnych norm hałasu drogowego na terenach mieszkaniowych	Kierunek 1.1 Obniżenie emisji hałasu drogowego	Morąg: DW527 Ul. Jagiellończyka: od ul. Chodkiewicza do Żeromskiego DW527 Ul. Żeromskiego od ul. Jagiellończyka do ul. Śląskiej DW527 Ul. 3 Maja od ul. Warmińskiej do ul. Dąbrowskiego DW527 Ul. Skłodowskiej-Curie - cała DW 527 Ul. Kasprowicza - cała	Obniżenie prędkości ruchu do 40 km/h	środki u źródła	ZDW w Olsztynie
Cel nr 5 Zmniejszenie liczby osób narażonych na negatywne skutki zdrowotne powodowane hałasem	Kierunek 5.4 Świadome zarządzanie źródłem hałasu	S7g od km 29+460 do km 83+044	Kontrola stanu nawierzchni drogowych	środki u źródła	GDDKiA w zakresie dróg krajowych ZDW w Olsztynie w zakresie dróg wojewódzkich
		DK16h od km 7+686 do km 9+070	Uwzględnianie bieżących potrzeb remontowych	środki u źródła	
		DK16 od km 7+686 do km 9+070 i od km 107+328 do km 114+208 DW527 od km 54+638 do km 58+032	Stosowanie nawierzchni dróg o zredukowanej hałaśliwości w przypadku remontu lub przebudowy drogi	środki u źródła	

### 3.1.17. Powiat piski

Na terenie powiatu występują przekroczenia norm hałasu obejmujące tereny mieszkaniowe. Uwzględniono planowane inwestycje eliminujące przekroczenia dopuszczalnych norm hałasu na terenach objętych POH, w szczególności: budowa obwodnicy Piszka w ciągu DK58 i DK63. W związku z powyższym zaproponowano jedynie działania z Celu nr 5.

**Tabela 37. Zadania POH na obszarze powiatu piskiego**

Cel	Kierunek	Obszar działania	Działanie	Typ środka zaradczego	Podmiot odpowiedzialny
Cel nr 5 Zmniejszenie liczby osób narażonych na negatywne skutki zdrowotne powodowane hałasem	Kierunek 5.4 Świadome zarządzanie źródłem hałasu	DK58b od km 0+000 do km 3+659 DK16 od km 261+512 do km 261+730	Kontrola stanu nawierzchni drogowych	środki u źródła	GDDKiA
			Uwzględnianie bieżących potrzeb remontowych	środki u źródła	
			Stosowanie nawierzchni dróg o zredukowanej hałaśliwości w przypadku remontu lub przebudowy drogi	środki u źródła	

### 3.1.18. Powiat szczycieński

Na terenie powiatu występują przekroczenia norm hałasu obejmujące tereny mieszkaniowe. Uwzględniono planowane inwestycje eliminujące przekroczenia dopuszczalnych norm hałasu na terenach objętych POH w szczególności: budowa obwodnicy Szczytna w ciągu DK53, DK57 i DK58. W związku z powyższym zaproponowano jedynie działania z Celu nr 5.

**Tabela 38. Zadania POH na obszarze powiatu szczycieńskiego**

Cel	Kierunek	Obszar działania	Działanie	Typ środka zaradczego	Podmiot odpowiedzialny
Cel nr 5 Zmniejszenie liczby osób narażonych na negatywne skutki zdrowotne powodowane hałasem	Kierunek 5.4 Świadome zarządzanie źródłem hałasu	DK53 od km 43+164 do km 48+300 DK57 od km 82+952 do km 84+900	Kontrola stanu nawierzchni drogowych	środki u źródła	GDDKiA
			Uwzględnianie bieżących potrzeb remontowych	środki u źródła	
			Stosowanie nawierzchni dróg o zredukowanej hałaśliwości w przypadku remontu lub przebudowy drogi	środki u źródła	

## 3.2. Zestawienie szacunków dotyczących zmniejszenia liczby osób dotkniętych szkodliwym skutkiem hałasu

Dyrektywa Komisji EU nr 2020/367 z dnia 4 marca 2020 r. *zmieniająca Załącznik III Do dyrektywy 2002/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w odniesieniu do ustalenia metod oceny szkodliwych skutków hałasu w środowisku wyznaczyła metody oceny szkodliwych skutków w odniesieniu do trzech wybranych efektów zdrowotnych:*

- znacznej uciążliwości (HA – ang. high annoyance);
- znacznego zaburzenia snu (HSD – ang. high sleep disturbance);
- choroby niedokrwiennej serca (IHD – ang. ischemic heart disease).



Wskaźnik HA to parametr służący do oceny hałasu, który określa, jak bardzo hałas może wpływać na uciążliwość dla osób narażonych na jego działanie. We wspomnianej *Dyrektywie 2020/367* jest on zdefiniowany jako stosunkowa miara wpływu hałasu na codzienne funkcjonowanie, która może być mierzona lub szacowana na podstawie różnych wskaźników, takich jak poziom hałasu, czas ekspozycji, okresy bez hałasu, częstotliwość występowania i inne czynniki związane z danym źródłem hałasu.

Wskaźnik HSD to miara określająca zakłócenia spowodowane hałasem w nocy i jego wpływ na jakość snu. Wprowadzono go w celu oceny zaburzeń snu i ich konsekwencji dla zdrowia i samopoczucia ludzi. Hałas nocny może negatywnie wpływać na jakość snu, co może prowadzić do różnych problemów zdrowotnych, takich jak zaburzenia nastroju, zmęczenie, problemy z koncentracją i nawet przewlekłe choroby.

Wskaźnik IHD związany tylko z hałasem drogowym odnosi się do związku między wystawieniem na hałas a ryzykiem rozwoju chorób niedokrwiennych serca. Badania sugerują, że długotrwałe narażenie na hałas o wysokim poziomie może prowadzić do wzrostu ryzyka wystąpienia IHD.

W kontekście przepisów prawa krajowego warto zauważyć, że istnieje potrzeba uwzględnienia oddziaływania hałasu na zdrowie, niezależnie od ustalonych wartości długoterminowych dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku. W świetle *Dyrektywy END* oraz *Dyrektywy 2020/367*, nie jest konieczne stosowanie wartości dopuszczalnych hałasu w środowisku.

**Tabela 39. Zestawienie szacunków dotyczących zmniejszenia liczby osób dotkniętych szkodliwym skutkiem hałasu**

Powiat	Wskaźniki zdrowotne					
	Przed realizacją POH			Po realizacji POH		
	$N_{HA}^{SHM}$	$N_{HSD}^{SHM}$	$N_{IHD}^{SHM}$	$N_{HA}^{POH}$	$N_{HSD}^{POH}$	$N_{IHD}^{POH}$
bartoszycki	1262	321	46,98	1262	321	46,98
braniewski	295	61	26,36	236	61	26,36
działdowski	148	187	4,12	46	4	2,01
elbląski	679	219	35,99	77	54	4,77
ełcki	2182	517	82,95	107	13	1,16
giżycki	1889	480	19,55	1516	401	15,44
iławski	1810	598	58,82	214	43	6,86
kętrzyński	361	441	8,59	45	62	2,38
lidzbarski	553	107	28,17	553	107	28,17
mragowski	1857	473	33,09	803	184	16,45
niedzicki	367	262	1,46	23	31	0
nowomiejski	1219	337	44,38	98	6	0
olecki	41	49	3,04	11	11	0
olsztyński	3073	797	66,26	235	496	14,9
ostródzki	1549	658	8,84	628	283	5,01
piski	1049	241	38,09	45	11	0
szczycieński	1629	382	44,70	312	83	1,12

### 3.3. Długofalowa strategia ukierunkowana na określanie i realizację celów w zakresie ochrony przed hałasem, w tym także identyfikację obszarów, które powinny zostać wyznaczone jako obszary ciche w aglomeracji

#### 3.3.1. Założenia strategii długofalowej

Długofalowa strategia walki z hałasem będzie realizowana przez cały okres obowiązywania POH, a działania podjęte w ramach niej należy przedsięwziąć już perspektywie krótkoterminowej i kontynuować w okresie 6-10 lat od roku uchwalenia Programu.

Trwałe i skuteczne działania poprawiające stan klimatu akustycznego wymagają nie tylko znacznej ilości środków finansowych, ale przede wszystkim czasu i współdziałania wielu organów i instytucji, budowania świadomości i odpowiedzialności społecznej.

Skupiają się one m.in. na:

- świadomym kreowaniu polityki transportowej;
- realizacji europejskich, krajowych oraz regionalnych planów modernizacji sieci transportowej z uwzględnieniem aspektów oddziaływania akustycznego;
- uwzględnianiu w MPZP kwestii związanych z hałasem;
- edukacji ekologicznej.

Należy prowadzić te działania w sposób systematyczny, nie tylko w ciągu kilku lat objętych programem POH, ale również wzmocnić je i w przypadku potrzeby modyfikować w kolejnych aktualizacjach. Działania te zostały uwzględnione w dokumentach strategicznych województwa, a najważniejsze z nich mają również znaczenie na poziomie krajowym.

W niniejszym dokumencie nie wpisano działań, które mogłyby skutkować realizacją inwestycji mogących znacząco oddziaływać na środowisko, takich jak budowa wewnętrznych obwodnic, czy alternatywnych odcinków drogowych, gdyż jest to dokument ekspercki jedynie z dziedziny hałasu. Tak olbrzymie inwestycje muszą być poprzedzone licznymi studiami i analizami wykonanymi przez zespół ekspertów z zakresu architektury, budownictwa czy środowiska. Poza tym w ostatnich latach poczyniono szereg inwestycji drogowych, które w połączeniu z inwestycjami regionalnymi przyczynią się do spadku poziomu hałasu w mieście.

Sformułowano jednak zalecenia, których realizacja przyczyni się do zmniejszenia narażenia na hałas, a które należy traktować jako pożądane kierunki realizujące założone cele, tzw. dobre praktyki.

**Tabela 40. Zalecenia strategii długofalowej na terenach wzdłuż dróg głównych objętych POH**

Cel	Kierunek	Obszar działania	Zalecenia polityki długofalowej	Podmiot odpowiedzialny
Cel nr 5. Zmniejszenie liczby osób narażonych na negatywne skutki zdrowotne powodowane hałasem	Kierunek 5.1 Realizacja zapisów lokalnych i ponadlokalnych dokumentów strategicznych oraz aktów prawa miejscowego	Wszystkie powiaty objęte zakresem POH	Wdrażanie polityki zrównoważonego transportu, pozwalającej na zmniejszenie uzależnienia od używania samochodu osobowego, a w efekcie zmniejszenia zatłoczenia motoryzacyjnego w województwie	Rada powiatu, rada miasta, rada gminy
			Realizacja układów drogowych i obwodnicowych zgodnie z krajowymi i lokalnymi dokumentami strategicznymi	Zarządcy dróg
			Wdrażanie polityki rozwoju ruchu rowerowego jako nowego, atrakcyjnego środka transportu w stosunku do samochodów w poruszaniu się w obrębie miast i w celach rekreacyjnych, wraz z budową atrakcyjnej infrastruktury	Rada powiatu, rada miasta, rada gminy

Cel	Kierunek	Obszar działania	Zalecenia polityki długofalowej	Podmiot odpowiedzialny	
			towarzyszącej		
			Systematyczna wymiana autobusów miejskich i pozamiejskich na cichsze	Zarządzający taborem	
			Wdrażanie polityki eko- i elektromobilności	Rada powiatu, rada miasta, rada gminy	
			Realizacja koncepcji odcinków drogowych stanowiących wewnętrzne obwodnice lub obejścia w miastach	Prezydent miasta, burmistrz gminy / Zarządzający drogą	
			Ustanowienie obszarów cichych poza aglomeracją	Rada powiatu	
			Wprowadzanie stref ciszy na akwenach wodnych w obrębie miast	Rada powiatu	
	Kierunek 5.2 Zwiększenie świadomości zagrożenia hałasem	Wszystkie powiaty objęte zakresem POH		Edukacja ekologiczna w zakresie szkodliwości hałasu oraz promocji proekologicznych zachowań – przeprowadzenie akcji informacyjnej	Jednostki samorządu terytorialnego
				Udostępnianie wyników SMH na portalu <a href="https://atlas.warmia.mazury.pl/">https://atlas.warmia.mazury.pl/</a>	Marszałek Województwa
	Kierunek 5.3 Ograniczenie wpływu hałasu w miejscu chronionym	Wszystkie powiaty objęte zakresem POH		Stosowanie nasadzeń zieleni izolacyjnej w sąsiedztwie uciążliwych odcinków drogowych zgodnie z § 72 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych (Dz. U. poz. 1518)	Właściwa jednostka w urzędzie miasta, gminy, powiatu we współpracy z zarządzającym drogą
				Pomiary hałasu układu wydechowego pojazdów	Policja
				Prowadzenie kontroli prędkości ruchu na obszarach zabudowanych	
				Właściwe planowanie przestrzenne - prowadzenie właściwej polityki przestrzennej pod kątem zapobiegania przyszłym konfliktom akustycznym. Obowiązek wykorzystania danych o poziomach hałasu wyrażonych wskaźnikami $L_{DWN}$ i $L_N$ , zawartych w opracowaniach strategicznej mapy hałasu, w projektach MPZP w zakresie określania przeznaczenia terenu oraz wyznaczania linii zabudowy.	Organ właściwy do uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego
				W przypadku realizacji nowych inwestycji mieszkaniowych na terenach narażonych na ponadnormatywny hałas uzależnienie wydania decyzji o warunkach zabudowy od dołączenia operatu akustycznego w zakresie izolacyjności akustycznej przegród zewnętrznych	Właściwa jednostka urzędu gminy
				Nałożenie na inwestorów obowiązku stosowania środków ochrony przed hałasem na drodze propagacji, na terenach narażonych na ponadnormatywny hałas w przypadku realizacji nowych inwestycji mieszkaniowych	Rada miasta, gminy, rada powiatu/ Właściwa jednostka urzędu gminy
				Stosowanie okien o wysokich współczynnikach ochrony akustycznej w przypadku wymiany w placówkach samorządowych min. w szpitalach i obiektach pobytu dzieci i młodzieży	Właściwa jednostka urzędu miasta, gminy, starostwa powiatowego
				Nakaz ustalenia w aktach planistycznych obejmujących obszary niezabudowane przeznaczeń terenów lokalizowanych w bezpośrednim sąsiedztwie źródeł hałasu funkcji innych niż wymienione w art. 113 ust. 2 pkt 1) ustawy Prawo ochrony środowiska niepodlegające ochronie akustycznej	Organ właściwy do uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego
				Ustalenie w aktach planistycznych rozwiązań przestrzennych pozwalających	Organ właściwy do uchwalenia

Cel	Kierunek	Obszar działania	Zalecenia polityki długofalowej	Podmiot odpowiedzialny
			na ograniczenie oddziaływania generowanego przez źródła hałasu oraz wprowadzenie nakazu lokalizacji w pierwszej linii zabudowy obiektów niechronionych akustycznie (nieprzeznaczonych na stały bądź czasowy pobyt ludzi), takich jak: garaże wielopoziomowe, budynki magazynowe i gospodarcze, obiekty infrastruktury technicznej, lub inne obiekty kubaturowe mający wpływ na ograniczenie oddziaływania akustycznego generowane przez infrastrukturę transportową	miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego
			Stosowanie „zielonych ścian” <sup>16</sup> na terenach rekreacyjno-wypoczynkowych (parki, skwery) w sąsiedztwie dróg objętych POH	Właściwa jednostka urzędu miasta, gminy
			Pomiary hałasu (interwencyjne oraz w celu wykonania przeglądu ekologicznego)	Właściwy wójt, burmistrz, starosta, Marszałek Województwa
	Kierunek 5.4 Świadome zarządzanie źródłem hałasu	Wszystkie powiaty objęte zakresem POH	Właściwe sterowanie ruchem drogowym na obszarze miejskim. Ustawienie priorytetów ruchu w sieci miasta, np. poprzez „zieloną falę” i na głównych odcinkach dróg będących dominującym źródłem hałasu	Zarządzający drogą; Zarządzający ruchem
			Wykonywanie bieżących napraw w sieci dróg objętych opracowaniem	Zarządzający drogą
			Stosowanie metod uspokojenia ruchu na terenach zabudowanych tam, gdzie to możliwe	

### 3.3.2. Identyfikacja obszarów, które spełniają kryteria obszarów cichych

Dyrektywa 2002/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 25 czerwca 2002 r. odnosząca się do oceny i zarządzania poziomem hałasu w środowisku uznaje potrzebę zachowania obszarów o dobrej jakości akustycznej, zwanych „obszarami cichymi”, w celu ochrony europejskiego stanu akustycznego środowiska, a tym samym poprawy dobrostanu i jakości życia obywateli. Dyrektywa ta nie zawiera jednak szczegółowych informacji na temat tego, w jaki sposób kraje, regiony i miasta mają definiować i wyznaczać obszary ciche na swoich terytoriach.

Zaproponowana w Wytycznych GIOŚ [16] metodyka nie ma przełożenia dla terenów bezpośrednio objętych niniejszym opracowaniem, ze względu na zasięg opracowań ograniczony pasem maksymalnie po 800 m z każdej strony analizowanej drogi krajowej (500 m – drogi wojewódzkie), co praktycznie wykorzystuje możliwości definiowania takich obszarów.

Jednakże obszary ciche poza aglomeracją mogą być wyznaczone na terenie całego województwa, aczkolwiek powinny wtedy zostać poprzedzone stosowną zarówno analizą akustyczną, spełniającą restrykcyjne normy jak dla opracowań SMH oraz spełniać wymagania określone w Dobrych Praktykach Tworzenia Obszarów Cichych opublikowanych przez GIOŚ.

<sup>16</sup> Nie mylić z ekranami akustycznymi typu zielona ściana. Zielona ściana – to konstrukcja z roślin, najczęściej zimozielonych nasadzonych gęsto na niewysokich (do 2 m) stelażach, pełniąca funkcję ogrodzenia. Zmniejsza subiektywne odczucie głośności, „blokuje” dźwięki o wysokich częstotliwościach.

Zgodnie z przytoczonym dokumentem obszary ciche poza aglomeracją można wyznaczać na terenie całego województwa zachowując m.in. poniższe, główne warunki:

- brak jakichkolwiek przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu;
- odległość od głównych dróg w przypadku braku strategicznej mapy hałasu – min. 200 m;
- poziomy dźwięku na proponowanych obszarach spełniają kryterium  $L_{DWN} \leq 55$  dB<sup>17</sup>;
- obszar musi być odległy od znaczących źródeł hałasu, zgodnie z wytycznymi;
- gęstość zaludnienia<sup>18</sup> nie powinna być większa niż ok. 3 250 osób / km<sup>2</sup>;
- odpowiednia funkcja terenu;
- zachowana minimalna wielkość obszaru cichego;
- uwzględnienie bioróżnorodności terenów.

Wytyczne zawarte w Dobrych Praktykach [16] wskazują, aby obejmować obszarami cichymi takie tereny jak: zabudowa związana ze stałym lub wielogodzinnym pobytem dzieci i młodzieży (tereny usług oświaty i nauki), tereny domów opieki (usług zdrowia), tereny szpitali w miastach (usług zdrowia), tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej, tereny „cichej” rekreacji (tereny rekreacyjno-wypoczynkowe). Dodatkowo do takich obszarów można zaliczyć tereny w strefie „A” ochrony uzdrowiskowej, które z definicji powinny charakteryzować się nieuciążliwym klimatem akustycznym.

Ustanowienie obszaru cichego to proces kompleksowy i wymagający. Udział w procesie tworzenia takich obszarów powinny mieć jednostki lokalnego samorządu, mieszkańcy oraz organizacje związane z ochroną środowiska, a także specjaliści z zakresu hałasu.

### 3.4. Harmonogram realizacji poszczególnych działań

Zgodnie z § 6 ust. 6 Rozp. POH, kolejność realizacji działań określonych w POH ustala się w oparciu o wartość wskaźnika  $N_{HA}$ , a więc liczbę osób dotkniętych znaczną uciążliwością hałasu. Niemniej, zgodnie z §4 ust. 1 pkt 2 ww. rozporządzenia, w opisie działań należy zamieścić także szacunki dotyczące pozostałych wskaźników szkodliwych skutków hałasu, a więc  $N_{IHD}$  oraz  $N_{HSD}$  (zob. Tabela 37).

Szczegółowy opis wyznaczania wartości wskaźników IHD, HA oraz HSD został zamieszczony w opracowaniu „*Obliczanie efektów zdrowotnych: Wytyczne oceny wskaźników zdrowotnych hałasu*” [17]. Zgodnie z tym dokumentem, harmonogram działań sporządza się dla obszarów jednostkowych – w tym wypadku dla powiatów, pogrupowanych w ranking wg wartości wskaźnika  $N_{HA}$ <sup>19</sup> opisującego negatywne efekty hałasu. POH powinien zakresem działań i harmonogramem ich realizacji objąć obszary jednostkowe najbardziej narażone. Harmonogram ustala się dla działań z perspektywy krótkoterminowej.

---

<sup>17</sup> Wytyczne [16] zalecają, aby w miarę możliwości tereny te były wyznaczone na obszarach, gdzie w zależności od źródła hałasu są spełnione dodatkowo następujące kryteria: Hałas drogowy:  $L_{DWN} \leq 53$  dB,  $L_N \leq 45$  dB; Hałas kolejowy:  $L_{DWN} \leq 54$  dB,  $L_N \leq 44$  dB; Hałas lotniczy:  $L_{DWN} \leq 45$  dB,  $L_N \leq 40$  dB; Hałas od turbin wiatrowych:  $L_{DWN} \leq 45$  dB; Hałas impulsowy, pojedyncze sygnały, wartość średnioroczna:  $L_{Aeq,24h} \leq 70$  dB

<sup>18</sup> Obszar cichy może obejmować również zabudowę jednorodzinną

<sup>19</sup> Wskaźnik określający całkowitą liczbę osób dotkniętych szkodliwym skutkiem hałasu w postaci znacznej uciążliwości

**Tabela 41. Zakres wartości wskaźnika  $N_{HA}$** 

Kolejność realizacji	M N I E J P I L N E → N A J P I L N I E J S Z E							
Kolor/wartość $N_{HA}$	1-200	200-400	400-600	600-800	800-1000	1000-1200	1200-1400	>1400

Jak widać z powyższego diagramu tabelarycznego kolorem ciemnogrnatowym oznaczono rejony najpilniejszych działań. Na przykładzie powiatu bartoszyckiego widać brak komplementarności obecnych zapisów prawa dotyczących POH z wymogami unijnymi w zakresie realizacji zadań w oparciu o wskaźniki zdrowotne – niezależnie od występowania przekroczeń dopuszczalnych norm hałasu.

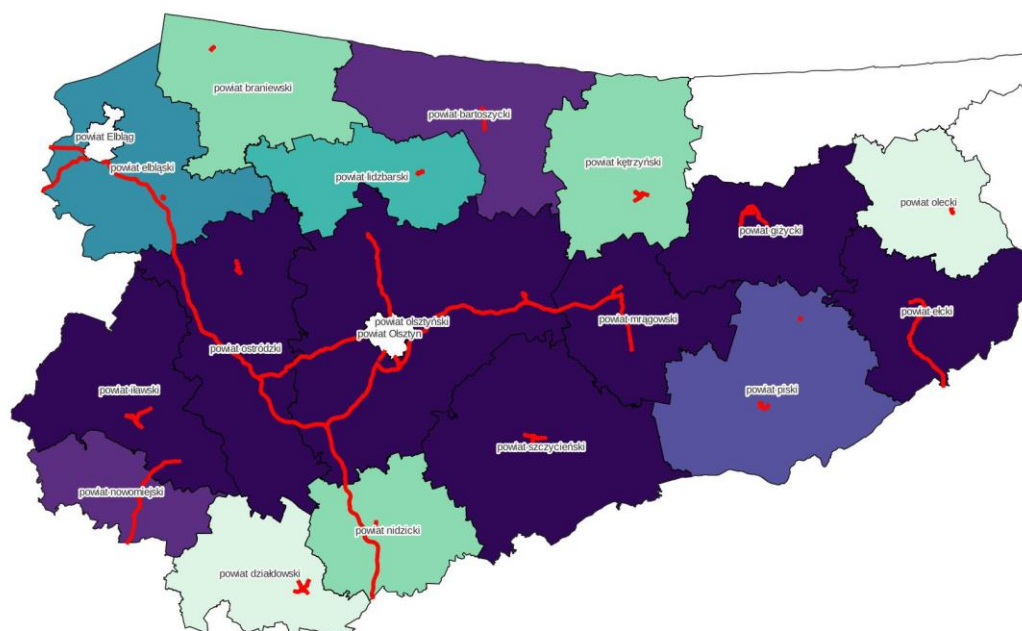
Zgodnie z powyższym diagramem pokolorowano harmonogram działań w zależności wartości wskaźnika  $N_{HA}$ , jak przedstawiono powyżej.

**Tabela 42. Harmonogram realizacji POH dla poszczególnych powiatów w perspektywie krótkoterminowej**

Powiat	Wskaźniki zdrowotne - $N_{HA}$	
	Przed realizacją POH - $N_{HA}^{SHM}$	Po realizacji POH - $N_{HA}^{POH}$
olsztyński	3073	235
ełcki	2182	107
giżycki	1889	1516
mrągowski	1857	803
iławski	1810	214
szczycieński	1629	312
ostródzki	1549	628
bartoszycki	1262	1262
nowomiejski	1219	98
piski	1049	45
elbląski	679	77
lidzbarski	553	553
nidzicki	367	23
kętrzyński	361	45
braniewski	295	236
działdowski	148	46
olecki	41	11



**Rysunek 4. Wizualizacja harmonogramu POH dla dróg głównych w podziale na powiaty**



### **3.5. Opis obowiązków wynikających z programu dotyczących podmiotów lub organów odpowiedzialnych za realizację działań oraz ograniczeń wynikających z realizacji programu**

Wszystkie zobowiązania określone w POH powinny być usprawiedliwione celem i możliwością realizacji konkretnych zadań. Przy ocenie możliwości ich wykonania należy uwzględnić zarówno warunki techniczne, technologiczne, jak i finansowe zarządców źródeł hałasu. Do spełnienia zadań opisanych w POH są przede wszystkim zobowiązani zarządcy poszczególnych źródeł hałasu. Oprócz zadań wynikających z Programu, który został ustanowiony jako prawo miejscowe, zarządca ma obowiązek, zgodnie z przepisami ustawy POŚ, zagwarantować przestrzeganie wymogów ochrony środowiska.

Obowiązki zarządcy źródła hałasu polegają na:

- dotrzymanywaniu standardów emisji hałasu (art. 141 ustawy POŚ);
- zapewnieniu prawidłowej eksploatacji urządzenia, tzn. niepowodującej przekroczenia standardów jakości środowiska (art. 144 ustawy POŚ);
- stosowaniu zabezpieczeń akustycznych i właściwej organizacji ruchu w celu ochrony środowiska przed zanieczyszczeniem hałasem (art. 173 ustawy POŚ);
- dotrzymaniu standardów jakości środowiska między innymi poprzez obowiązek zachowania dopuszczalnych poziomów hałasu (art. 174 ustawy POŚ);
- prowadzeniu okresowych pomiarów poziomów w środowisku substancji lub energii w związku z eksploatacją danego obiektu (art. 175 ust.1 ustawy POŚ), lub ciągłych pomiarów poziomów substancji lub energii w razie eksploatacji obiektów o określonych cechach lub kategoriach wskazujących na możliwość wprowadzania do środowiska substancji lub energii w znacznych ilościach (art. 175 ust. 2 ustawy POŚ), przy czym pomiary powinny zostać przeprowadzane przez odpowiednie laboratoria (art. 147a ustawy

POŚ), a ich wyniki ewidencjonowane oraz przechowywane przez 5 lat (art. 147 ust. 6 ustawy POŚ);

- przedstawianiu właściwemu organowi ochrony środowiska oraz Głównemu Inspektorowi Ochrony Środowiska wyników wykonanych pomiarów (art. 177 ust.1 ustawy POŚ).

Przestrzeganie wymagań ochrony środowiska związanych z eksploatacją dróg zapewniają zarządzający tymi obiektami (art. 139 ustawy POŚ). Zgodnie z art. 173 ustawy POŚ ochronę przed zanieczyszczeniami powstającymi w związku z eksploatacją dróg zapewnia się między innymi poprzez:

- stosowanie rozwiązań technicznych ograniczających rozprzestrzenianie zanieczyszczeń, a w szczególności zabezpieczeń akustycznych;
- właściwą organizację ruchu.

Organem administracji odpowiedzialnym za uchwalanie aktów prawa miejscowego jest rada miasta lub rada gminy (miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego), rada powiatu, sejmik województwa (obszary ograniczonego użytkowania). Organem sprawującym funkcje kontrolne w zakresie prowadzenia pomiarów hałasu w odniesieniu do zarządców dróg jest właściwy marszałek województwa lub starosta powiatu, a także wojewódzki inspektor ochrony środowiska. Organy administracji publicznej są również zobowiązane do prowadzenia odpowiedniej polityki w zakresie planowania przestrzennego. Za realizację działań uwzględnionych w POH odpowiedzialni są głównie zarządzający źródłami hałasu, którzy zobligowani są również do przestrzegania wymogów ochrony środowiska w odniesieniu do obiektów infrastruktury komunikacyjnej.

W następnej tabeli zestawiono zadania i zalecenia dla podmiotów uczestniczących w realizacji Programu.

**Tabela 43. Zadania i zalecenia dla podmiotów uczestniczących w realizacji POH dla głównych dróg**

Zadanie/zalecenie	Podmiot zobowiązany do realizacji
Realizacja działań naprawczych wskazanych w POH	Zarządzający drogą
Uchwalanie aktów prawa miejscowego	Rada miasta, rada gminy, rada powiatu, Sejmik Województwa
Kontrola hałasu w środowisku	Właściwy organ ochrony środowiska zgodnie z art. 378 ustawy POŚ (właściwy wójt, burmistrz, prezydent miasta, starosta, Marszałek Województwa)
Prowadzenie właściwej polityki w zakresie planowania przestrzennego	Rada miasta, rada gminy
Zbieranie informacji oraz sporządzanie i przekazywanie Marszałkowi Województwa rocznych raportów z postępów realizacji POH	Zarządzający drogą

Poniżej natomiast zestawiono szczegółowe informacje o podmiotach uczestniczących w realizacji POH – aktualność na dzień uchwalenia Programu.

**Tabela 44. Podmioty uczestniczące w realizacji zadań i zaleceń POH**

Podmiot uczestniczący w realizacji zadań/zaleceń POH	Informacja o podmiocie zobowiązanym do realizacji
Rada miasta	Ostróda, Elk, Iława, Szczytno, Giżycko, Mrągowo, Morąg, Pasłęk, Pisz, Kętrzyn, Działdowo, Bartoszyce, Lidzbark Warmiński, Lubawa, Braniewo, Nidzica, Nowe Miasto Lubawskie, Olecko
Rada gminy	Barczewo, Bartoszyce, Biskupiec, Braniewo, Dobre Miasto, Dywity, Elbląg, Elk, Gietrzwałd, Giżycko, Gronowo Elbląskie, Grunwald, Iława, Janowiec Kościelny, Kurzętnik, Lubawa, Małdyty, Miłomłyn, Mrągowo, Nowe Miasto Lubawskie, Olsztynek, Orzysz, Ostróda, Piecki, Prostki, Purda, Sorkwity, Stawiguda, Szczytno
Rada powiatu	bartoszycki, braniewski, działdowski, elbląski, etcki, giżycki, iławski, kętrzyński, lidzbarski, mrągowski, nidzicki, nowomiejski, olecki, olsztyński, ostródzki, piski, szczycieński
Zarządzający drogą	GDDKiA, ZDW w Olsztynie, ZDP w Giżycku
Policja	Komendy powiatowe w powiatach: bartoszycki, braniewski, działdowski, elbląski, etcki, giżycki, iławski, kętrzyński, lidzbarski, mrągowski, nidzicki, nowomiejski, olecki, olsztyński, ostródzki, piski, szczycieński



### 3.6. Aspekty finansowe Programu

#### 3.6.1. Źródła finansowania Programu

Proponowane działania w ramach POH będą głównie finansowane w ramach środków własnych. W przypadku wysokich kosztów związanych z inwestycjami, konieczne może być poszukiwanie dodatkowych źródeł finansowania. Wskazane poniżej źródła oferują różne formy wsparcia, takie jak dofinansowanie, pożyczki o preferencyjnym oprocentowaniu, dotacje oraz dopłaty do oprocentowania kredytów bankowych. Lista przedsięwzięć priorytetowych jest aktualizowana i publikowana co roku.

#### FUNDUSZE KRAJOWE

W zależności od dostępności funduszy oraz obszaru priorytetowego, można starać się o wsparcie od następujących instytucji:

- Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej;
- Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej w Olsztynie<sup>20</sup>;
- Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg<sup>21</sup>.

#### FUNDUSZE UNIJNE

W ramach pomocy finansowej przyznawanej przez Unię Europejską aktualnie prowadzone są dwa programy:

- Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko – program FEnIKS;
- Fundusze Europejskie dla Polski Wschodniej;
- Fundusze Europejskie dla Warmii i Mazur 2021-2027<sup>22</sup>.

W województwie warmińsko-mazurskim, w ramach *Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Warmińsko-Mazurskiego na lata 2014-2020* jak i *Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej* w ubiegłych latach można było otrzymać wsparcie dla działań z zakresu budowy i przebudowy dróg (również rowerowych), remontów nawierzchni, modernizacji systemów transportowych oraz edukacji ekologicznej.

#### KREDYTY ZE ŚRODKÓW EUROPEJSKIEGO BANKU INWESTYCYJNEGO

Kredyt udzielany jest w złotych. Maksymalny udział kredytu z linii EBI może wynosić do 50% całkowitego kosztu przedsięwzięcia inwestycyjnego. Współfinansowaniem mogą być objęte inwestycje, których koszt nie jest niższy niż 40 tysięcy euro oraz nie jest wyższy niż 25 milionów euro.

---

<sup>20</sup> np. w 2023 roku można było uzyskać dofinansowanie do remontów dróg oraz zadań w ramach edukacji ekologicznej z obszarów priorytetowych: 2.2 Jakość powietrza lub 2.7 Inne działania z zakresu ochrony środowiska.

<sup>21</sup> Ze środków tego funduszu dofinansowano m.in. tzw. małą obwodnicę Działdowa - uwzględnioną w niniejszym POH

<sup>22</sup> Cel Polityki 3: Lepiej Połączona Europa; Priorytet 04. Mobilność Regionalna; Działanie 04.01 – wersja z dnia 25.09.2023 r.

### 3.6.2. Zestawienie szacunkowych kosztów realizacji programu, w tym szacunkowych kosztów realizacji poszczególnych działań

W tabeli poniżej przedstawiono szacunkowe koszty jednostkowe zadań antyhałasowych.

**Tabela 45. Szacunkowe koszty jednostkowe wybranych zadań antyhałasowych**

Zadanie	Koszt jednostkowy (netto)
Remont nawierzchni drogowej	150 - 550 zł / m <sup>2</sup> (średnio 250 zł)
Sporządzenie przeglądu ekologicznego	20 tys. zł / km
Ograniczenie prędkości ruchu/zmiana organizacji ruchu (oznakowanie + projekt)	5-10 tys. zł / odcinek
Ekran akustyczny	1,5 tys. zł / m <sup>2</sup>
Zakup + montaż znaku drogowego	600 zł/szt.
Ocena izolacyjności elementów zewnętrznych budynków – ekspertyza zewnętrzna	2-5 tys. zł
Średni koszt jednego okna o podwyższonej izolacyjności akustycznej	2 tys. zł
Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na obszarach zabudowanych	Realizacja w ramach zadań własnych
Coroczna kontrola stanu nawierzchni drogowej	Realizacja w ramach zadań własnych
Pomiar hałasu z opracowaniem wyników – laboratorium akredytowane	800-1500 / punkt; od 2500 za pomiar całodobowy
Pomiar hałasu w ramach zadań własnych	brak
Utrzymywanie nawierzchni w dobrym stanie technicznym	100 -400 zł / m <sup>2</sup> nakładki asfaltowej (uzupełnienie braków)
Nasadzenia zieleni	Posadzenie żywopłotu – 120 zł / 1 mb Posadzenie pnączy 120 zł / 1 mb Posadzenie krzewów – 60 zł / szt.
Tygodniowa kampania w mediach społecznościowych	od 2500 zł
Dwutygodniowa reklama tekstowa w wiodącej wyszukiwarce internetowej	od 1000 zł
Kampania reklamowa w lokalnej prasie	(1 strona redakcyjna w dzienniku) – od 12000 zł
Druk ulotek A5 dwustronnych (1000 sztuk, 1 projekt) –	W zależności od gramatury papieru 300 – 1000 zł

Przedstawione powyżej szacunkowe koszty jednostkowe opierają się na informacjach z oficjalnych cenników dostępnych na internetowych stronach zarządców dróg, budżetów obywatelskich, cenników GUS oraz dostępnych katalogów cen robót budowlanych.

Szacunkowy koszt realizacji poszczególnych zadań Programu wyniesie:

- ograniczenie prędkości ruchu (ZDW w Olsztynie): 20 tys. zł;
- przegląd ekologiczny (ZDW w Olsztynie): 20 tys. zł;
- nasadzenia zieleni izolacyjnej (1000 m) – 60 tys. zł;
- edukacja ekologiczna<sup>23</sup> – 20 tys. zł.

Reasumując:

**Szacunkowy łączny koszt Programu w latach 2024-2029 wyniesie ok. 120 tys. zł.**

Tak niski koszt wynika przed wszystkim z uwzględnienia wykonanych, trwających oraz planowanych układów obwodnicowych oraz budowy nowych dróg (w tym ekspresowych) na terenie województwa warmińsko-mazurskiego w perspektywie obowiązywania niniejszego POH. Podanie kosztów nie obliguje do wydatkowania wskazanej kwoty, a ceny jednostkowe są aktualne na dzień sporządzenia projektu Programu.

<sup>23</sup> W ramach edukacji ekologicznej do szacunkowej wyceny wliczono druk 5 tys. ulotek związanych z tematyką hałasu wraz z rozesłaniem ich po urzędach, tygodniową kampanię w lokalnej prasie oraz mediach społecznościowych (jedna akcja).

### 3.6.3. Ocena efektywności kosztowej i ocena relacji kosztów do korzyści, o ile są możliwe do oszacowania

Aktualnie brak jest wytycznych w zakresie szacowania efektów opartych na wskaźnikach zdrowotnych. W świetle obowiązku określania wskaźników zdrowotnych należy założyć, że każde działanie obniżające poziom hałasu na terenach mieszkaniowych jest działaniem obniżającym możliwe skutki zdrowotne związane z przebywaniem w hałasie, przy czym relacja kosztów do korzyści możliwa jest jedynie przy szacowaniu rozwiązań alternatywnych. W przypadku braku takowych traci sens. Stąd Ustawodawca powinien dokonać szerszego studium nad tym tematem, gdyż zdrowie człowieka jest wartością nadrzędną.

Na tym etapie krajowej polityki ekologicznej, przy wciąż obowiązujących normach dopuszczalnych poziomów hałasu, główną strategią POH-ów jest obniżanie poziomu dźwięku do dopuszczalnego, określonego w przepisach. Polityka UE natomiast wskazuje, że poziomy dopuszczalne nie są wyznacznikiem stanu akustycznego środowiska – są nimi wskaźniki zdrowotne, co ma sens w ogólnym aspekcie zdrowotnym, szczególnie w przypadku najmniej rygorystycznych dopuszczalnych poziomów hałasu w strefie śródmiejskiej miast pow. 100 tys. mieszkańców ( $L_{DWN\_dop} = 70$  dB).

Z tego powodu obecna polityka jest długofalowym działaniem, gdyż nie ma możliwości organizacyjnych i technicznych, a także finansowych zredukowania poziomów hałasu na dużych obszarach w przeciągu kilku lat.

Reasumując zadania wskazane w POH są tak dobrane, aby były możliwe do zrealizowania, a jednocześnie były efektywne i korzystne dla stanu akustycznego środowiska. Ponadto działania te wpisują się w zakres dostępnych technik oraz w politykę ekologiczną Państwa.

### 3.7. Opis sposobu monitorowania realizacji programu

Organ opracowujący POH będzie corocznie monitorował stopień realizacji Programu przez podmioty i organy w nim wskazane.

Do nadzorowania wyznaczonych w Programie działań będą służyć raporty z postępu ich realizacji. Podmioty i organy odpowiedzialne za realizację działań wskazanych w POH są zobowiązane do zbierania i gromadzenia informacji o postępach realizacji zadań Programu oraz sporządzania i przedkładania Marszałkowi Województwa Warmińsko-Mazurskiego raportu z postępu realizacji Programu za ubiegły rok. **w terminie do 31 marca każdego roku.**

Przekazywane do Marszałka Województwa raporty stanowiąc będą podstawę do sporządzenia oceny stopnia realizacji działań przy sporządzaniu kolejnego POH.

## SPIS TABEL

Tabela 1. Szacunkowa powierzchnia obszarów, na których występują przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu wyrażonych wskaźnikiem $L_{DWN}$ w podziale na powiaty [km <sup>2</sup> ].....	7
Tabela 2. Szacunkowa powierzchnia obszarów, na których występują przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu wyrażonych wskaźnikiem $L_N$ w podziale na powiaty [km <sup>2</sup> ].....	7
Tabela 3. Szacunkowa liczba mieszkańców, w zaokrągleniu do najbliższych stu, zlokalizowanych na terenach, na których występują przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu wyrażonych wskaźnikiem $L_{DWN}$	8
Tabela 4. Szacunkowa liczba mieszkańców, w zaokrągleniu do najbliższych stu, zlokalizowanych na terenach, na których występują przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu wyrażonych wskaźnikiem $L_N$ ....	8
Tabela 5. Szacunkowa powierzchnia obszarów, na których występują przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu wyrażonych wskaźnikiem $L_{DWN}$ w podziale na powiaty [km <sup>2</sup> ].....	8
Tabela 6. Szacunkowa powierzchnia obszarów, na których występują przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu wyrażonych wskaźnikiem $L_N$ w podziale na powiaty [km <sup>2</sup> ].....	9
Tabela 7. Szacunkowa liczba mieszkańców, w zaokrągleniu do najbliższych stu, zlokalizowanych na terenach, na których występują przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu wyrażonych wskaźnikiem $L_{DWN}$	9
Tabela 8. Szacunkowa liczba mieszkańców, w zaokrągleniu do najbliższych stu, zlokalizowanych na terenach, na których występują przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu wyrażonych wskaźnikiem $L_N$ ....	9
Tabela 9. Statystyki występowania przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu dla dróg powiatowych.....	9
Tabela 10. Propozycje działań w zakresie ochrony przed hałasem planowanych do realizacji w ciągu 5 lat, licząc od roku następującego po roku sporządzenia mapy .....	10
Tabela 11. Propozycje działań w zakresie ochrony przed hałasem planowanych do realizacji w ciągu 6-10 lat, licząc od roku następującego po roku sporządzenia mapy.....	11
Tabela 12. Zestawienie zamierzeń inwestycyjnych na najbliższe lata, mających wpływ na emisję hałasu od analizowanych odcinków dróg.....	11
Tabela 13. Planowane zadania inwestycyjne na drogach powiatowych w Giżycku w latach 2021 - 2028 .....	11
Tabela 14. Zadania główne poprzedniego Programu dla dróg krajowych .....	13
Tabela 15. Ocena realizacji zadań poprzedniego Programu dla dróg wojewódzkich .....	15
Tabela 16. Wykaz działań poprzednich POH wraz z informacją o stopniu realizacji.....	18
Tabela 17. Gminne programy ochrony środowiska .....	49
Tabela 18. Powiatowe programy ochrony środowiska.....	50
Tabela 19. Poziom hałasu pojazdów silnikowych.....	55
Tabela 20. Cele Programu ochrony środowiska przed hałasem dla obszaru województwa warmińsko-mazurskiego dla głównych dróg.....	61
Tabela 21. Zadania POH dla zarządzających drogami na obszarze województwa .....	62
Tabela 22. Zadania POH na obszarze powiatu bartoszyckiego.....	62
Tabela 23. Zadania POH na obszarze powiatu braniewskiego .....	63
Tabela 24. Zadania POH na obszarze powiatu działdowskiego.....	63
Tabela 25. Zadania POH na obszarze powiatu elbląskiego .....	64
Tabela 26. Zadania POH na obszarze powiatu ełckiego .....	64
Tabela 27. Zadania POH na obszarze powiatu giżyckiego .....	64
Tabela 28. Zadania POH na obszarze powiatu iławskiego .....	65
Tabela 29. Zadania POH na obszarze powiatu kętrzyńskiego .....	65
Tabela 30. Zadania POH na obszarze powiatu lidzbarskiego .....	65
Tabela 31. Zadania POH na obszarze powiatu mrągowskiego .....	66
Tabela 32. Zadania POH na obszarze powiatu nidzickiego .....	66

Tabela 33. Zadania POH na obszarze powiatu nowomiejskiego .....	67
Tabela 34. Zadania POH na obszarze powiatu oleckiego .....	67
Tabela 35. Zadania POH na obszarze powiatu olsztyńskiego .....	67
Tabela 36. Zadania POH na obszarze powiatu ostródzkiego .....	68
Tabela 37. Zadania POH na obszarze powiatu piskiego .....	69
Tabela 38. Zadania POH na obszarze powiatu szczycieńskiego .....	69
Tabela 39. Zestawienie szacunków dotyczących zmniejszenia liczby osób dotkniętych szkodliwym skutkiem hałasu .....	70
Tabela 40. Zalecenia strategii długofalowej na terenach wzdłuż dróg głównych objętych POH .....	71
Tabela 41. Zakres wartości wskaźnika $N_{HA}$ .....	75
Tabela 42. Harmonogram realizacji POH dla poszczególnych powiatów w perspektywie krótkoterminowej .....	75
Tabela 43. Zadania i zalecenia dla podmiotów uczestniczących w realizacji POH dla głównych dróg .....	77
Tabela 44. Podmioty uczestniczące w realizacji zadań i zaleceń POH .....	77
Tabela 45. Szacunkowe koszty jednostkowe wybranych zadań antyhałasowych .....	79

## SPIS RYSUNKÓW

Rysunek 1. Lokalizacja głównych dróg, dla których sporządzono SMH – stan na 2022 r. ....	6
Rysunek 2. Mapa inwestycji GDDKiA (źródło: GDDKiA – stan na luty 2024 r.).....	59
Rysunek 3. Uproszczony schemat przypisywania działań w ramach POH.....	61
Rysunek 4. Wizualizacja harmonogramu POH dla dróg głównych w podziale na powiaty .....	76



# **Program ochrony środowiska przed hałasem dla obszaru województwa warmińsko-mazurskiego**

w części dotyczącej **głównych linii kolejowych**

**TOM III**

**OLSZTYN, 2024 r.**





## SPIS TREŚCI

1.	Wstęp .....	6
2.	Uzasadnienie zakresu zagadnień objętych programem.....	7
2.1.	Dane i wnioski wynikające ze sporządzonych strategicznych map hałasu.....	7
2.1.1.	Wykaz terenów wymagających podjęcia działań ograniczających poziom hałasu w środowisku wraz ze wskazaniem liczby mieszkańców na tych terenach .....	7
2.1.2.	Identyfikacja dominujących źródeł hałasu.....	7
2.1.3.	Zestawienie propozycji działań przedstawionych na strategicznych mapach hałasu w zakresie ochrony przed hałasem, planowanych do realizacji w ciągu 5 lat, licząc od roku następującego po roku sporządzenia strategicznej mapy hałasu oraz planowanych do realizacji w ciągu 6–10 lat, licząc od roku następującego po roku sporządzenia tej mapy..	8
2.2.	Ocena realizacji poprzedniego programu .....	9
2.3.	Analiza materiałów, dokumentów i publikacji wykorzystanych do opracowania programu.....	9
2.3.1.	Polityki, strategie, plany lub programy .....	9
2.3.2.	Obowiązujące wojewódzkie, powiatowe i gminne programy ochrony środowiska ....	12
2.3.3.	Przepisy prawa, w tym prawa miejscowego, mające wpływ na stan akustyczny środowiska .....	13
2.3.4.	Prawomocne decyzje określające warunki korzystania ze środowiska, w których określono dopuszczalne poziomy hałasu .....	16
2.3.5.	Przepisy dotyczące emisji hałasu z instalacji i urządzeń, w tym pojazdów, mających negatywny wpływ na stan akustyczny środowiska.....	17
2.3.6.	Nowe, dostępne techniki i technologie w zakresie ograniczania hałasu.....	18
2.3.7.	Planowane inwestycje ograniczające emisję hałasu oraz ograniczające rozprzestrzenianie się hałasu wynikające z przyjętych polityk, strategii, planów lub programów .....	21
3.	Opis działań w zakresie ograniczenia poziomu hałasu w środowisku, w tym harmonogram ich realizacji oraz obowiązki i ograniczenia wynikające z realizacji tego programu.....	21
3.1.	Działania w zakresie ochrony przed hałasem planowane do podjęcia w ciągu 5 lat, licząc od roku uchwalenia programu, łącznie ze środkami zachowania obszarów cichych poza aglomeracją, wraz z określeniem podmiotu lub organu odpowiedzialnego za ich realizację .....	23
3.1.1.	Powiat działdowski .....	24
3.1.2.	Powiat iławski.....	24
3.2.	Zestawienie szacunków dotyczących zmniejszenia liczby osób dotkniętych szkodliwym skutkiem hałasu.....	24
3.3.	Długofalowa strategia ukierunkowana na określanie i realizację celów w zakresie ochrony przed hałasem, w tym także identyfikację obszarów, które powinny zostać wyznaczone jako obszary ciche w aglomeracji .....	26
3.3.1.	Założenia strategii długofalowej.....	26
3.3.2.	Identyfikacja obszarów, które spełniają kryteria obszarów cichych.....	28
3.3.3.	Harmonogram realizacji poszczególnych działań.....	30
3.3.4.	Opis obowiązków wynikających z programu dotyczących podmiotów lub organów odpowiedzialnych za realizację działań oraz ograniczeń wynikających z realizacji programu.....	31
3.4.	Aspekty finansowe Programu .....	32

3.4.1.	Źródła finansowania Programu.....	32
3.4.2.	Zestawienie szacunkowych kosztów realizacji programu, w tym szacunkowych kosztów realizacji poszczególnych działań.....	33
3.4.3.	Ocena efektywności kosztowej i ocena relacji kosztów do korzyści, o ile są możliwe do oszacowania .....	34
3.5.	Opis sposobu monitorowania realizacji programu.....	35
SPIS TABEL .....		36
SPIS RYSUNKÓW .....		37

## WYKAZ SKRÓTÓW I POJEĆ UŻYTYCH W DOKUMENCIE

Skrót	Pełna nazwa
CNOSSOS-EU	Skrót od Common NOise A SSeSSment MethOdS in Europe Union – obowiązującej metodyki wykonywania strategicznych map hałasu
Dyrektywa END	Dyrektywa 2002/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady odnosząca się do oceny i zarządzania poziomem hałasu w środowisku [3]
ECTS	Europejski System Sterowania Pociągami
GIOS	Główny Inspektorat Ochrony Środowiska
Główna linia kolejowa	Linia kolejowa, po której przejeżdża rocznie więcej niż 30 tysięcy pociągów
HSD	Wskaźnik dot. znacznego zaburzenia snu
IHD	Wskaźnik dot. choroby niedokrwiennej serca
$L_{AeqD}$	Równoważny poziom dźwięku A dla pory dnia
$L_{AeqN}$	Równoważny poziom dźwięku A dla pory nocy
$L_{DWN}$	Długookresowy średni poziom dźwięku A wyrażony w decybelach (dB), wyznaczony w ciągu wszystkich dób w roku z uwzględnieniem pory dnia, wieczoru, nocy
$L_N$	Długookresowy średni poziom dźwięku A wyrażony w decybelach (dB), wyznaczony w ciągu pór nocy
MPZP	Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego
NHA	Wskaźnik dot. znacznej uciążliwości hałasu
PKP PLK S.A.	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
POG	Plan Ogólny Gminy
POH, Program	Program ochrony środowiska przed hałasem
Rozp. POH	Rozporządzenie Ministra Klimatu i Środowiska z dnia 26 lipca 2021 r. w sprawie programu ochrony środowiska przed hałasem [6]
SMH	Strategiczna mapa hałasu (SMHDK – dla dróg krajowych, SMHDW – dla dróg wojewódzkich, SMHDP – dla dróg powiatowych, SMHE – dla miasta Elbląg, SMHO – dla miasta Olsztyn)
Ustawa POŚ	Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. <i>Prawo ochrony środowiska</i> [1]

## 1. Wstęp

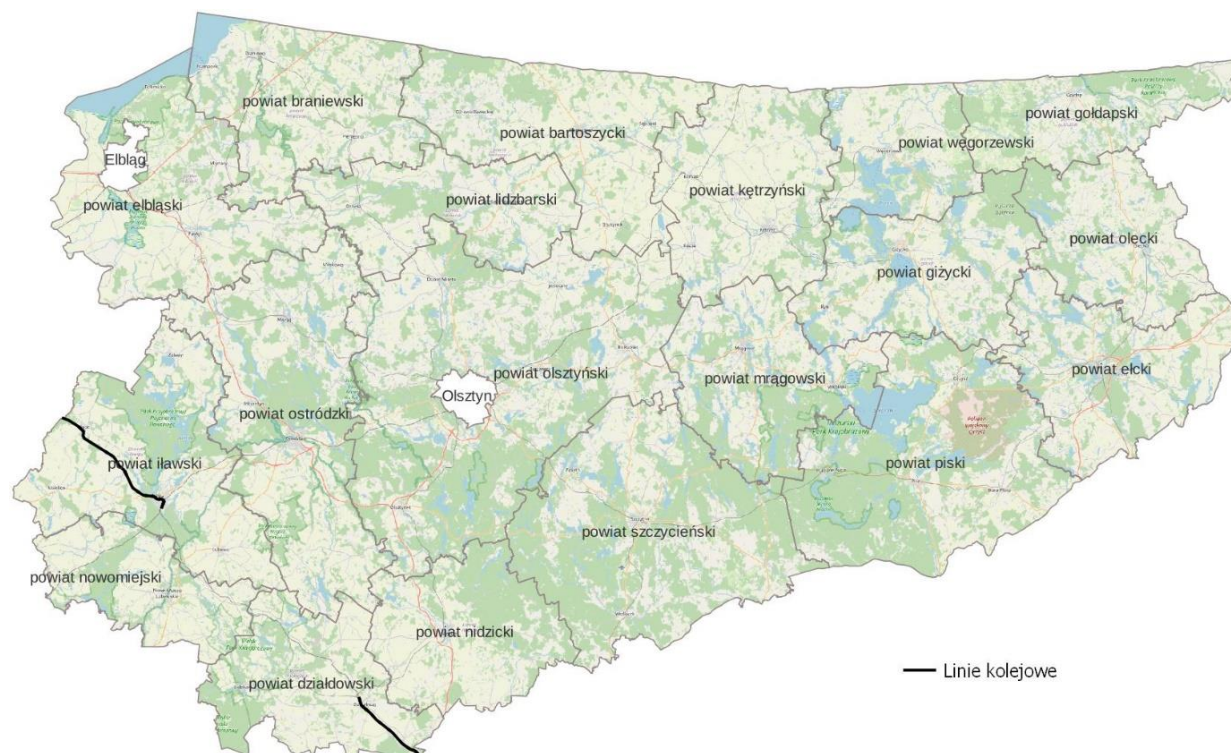
Dokument stanowi **III integralną część Programu ochrony środowiska przed hałasem dla obszaru województwa warmińsko-mazurskiego** i obejmuje tereny położone w sąsiedztwie linii kolejowych o natężeniu ruchu powyżej 30 tys. składów rocznie, zlokalizowanych w granicach administracyjnych województwa warmińsko-mazurskiego, na terenach poza aglomeracjami, tj. z wyłączeniem miast na prawach powiatu - Elbląga i Olsztyna.

W granicach analizowanego województwa zlokalizowano 2 odcinki linii kolejowych o natężeniu ruchu większym niż 30 tys. pociągów rocznie, co odpowiada natężeniu równemu ok. 83 pociągów na dobę. Warunek ten spełniają odcinki w ciągu linii kolejowej nr 9 (2 odcinki) położone w granicach powiatów: działdowski, iławski.

**Tabela 1. Zestawienie informacji o odcinkach linii kolejowych, dla których w 2022 r. sporządzono SMH**

Nr linii	Nazwa linii	Nazwa odcinka	Kilometraż początku odcinka	Kilometraż końca odcinka	Długość odcinka [km]
<b>powiat działdowski</b>					
9	WARSZAWA WSCHODNIA OSOBOWA - GDAŃSK GŁÓWNY	NASIELSK – DZIAŁDOWO	132+647	148+226	15,579
<b>powiat iławski</b>					
9	WARSZAWA WSCHODNIA OSOBOWA - GDAŃSK GŁÓWNY	IŁAWA GŁÓWNA – PRABUTY	208+976	236+901	27,925

**Rysunek 1. Lokalizacja głównych linii kolejowych, dla których w 2022 r. sporządzono SMH**



## 2. Uzasadnienie zakresu zagadnień objętych programem

### 2.1. Dane i wnioski wynikające ze sporządzonych strategicznych map hałasu

Poniższe informacje opracowano na podstawie danych znajdujących się w części opisowej strategicznej mapy hałasu wykonanej dla odcinków głównych linii kolejowych na terenie województwa warmińsko-mazurskiego. Zestawienia podzielono na powiaty zgodnie z metodyką wymaganą Rozp. POH. Dla każdego powiatu przedstawiono dane dotyczące narażenia na ponadnormatywny hałas. Przedstawione dane wraz z planami PKP PLK stanowią podstawę wyznaczania celów i kierunków działań niniejszego dokumentu.

#### 2.1.1. Wykaz terenów wymagających podjęcia działań ograniczających poziom hałasu w środowisku wraz ze wskazaniem liczby mieszkańców na tych terenach

Na podstawie uzyskanych danych statystycznych o szacunkowej powierzchni obszarów, na których występują przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu wyrażonego wskaźnikami  $L_{DWN}$  i  $L_N$ , została przeprowadzona analiza w celu wskazania terenów najbardziej zagrożonych hałasem.

**Tabela 2. Szacunkowa liczba mieszkańców, zlokalizowanych na terenach, na których występują przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu w podziale na powiaty**

Powiat	Zakres przekroczenia	Zakres przekroczeń wskaźnika $L_{DWN}$				Zakres przekroczeń wskaźnika $L_N$			
		Lokale mieszkalne	Szkoły	Szpitala	Mieszkańcy	Lokale mieszkalne	Szkoły	Szpitala	Mieszkańcy
działdowski	1 - 5 dB	100	0	0	200	100	0	0	200
	5.1 - 10 dB	0	0	0	0	29	0	0	100
	10.1 - 15 dB	0	0	0	0	0	0	0	0
	powyżej 15 dB	0	0	0	0	0	0	0	0
iławski	1 - 5 dB	100	1	0	100	100	2	0	200
	5.1 - 10 dB	0	0	0	0	0	0	0	100
	10.1 - 15 dB	0	0	0	0	0	0	0	0
	powyżej 15 dB	0	0	0	0	0	0	0	0

**Tabela 3. Szacunkowa powierzchnia obszarów, na których występują przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu w podziale na powiaty [km<sup>2</sup>]**

Powiat	Zakres przekroczenia	Zakres przekroczeń wskaźnika [km <sup>2</sup> ]	
		$L_{DWN}$	$L_N$
działdowski	1 - 5 dB	0,133671	0,144765
	5.1 - 10 dB	0,041152	0,037139
	10.1 - 15 dB	0,004089	0,000894
	powyżej 15 dB	0	0
iławski	1 - 5 dB	0,101666	0,122830
	5.1 - 10 dB	0,019692	0,024736
	10.1 - 15 dB	0,001979	0,000530
	powyżej 15 dB	0	0

#### 2.1.2. Identyfikacja dominujących źródeł hałasu

Dominującym źródłem hałasu na analizowanych obszarach jest hałas pochodzący od linii kolejowej nr 9 (E65).

### 2.1.3. Zestawienie propozycji działań przedstawionych na strategicznych mapach hałasu w zakresie ochrony przed hałasem, planowanych do realizacji w ciągu 5 lat, licząc od roku następującego po roku sporządzenia strategicznej mapy hałasu oraz planowanych do realizacji w ciągu 6–10 lat, licząc od roku następującego po roku sporządzenia tej mapy

W ramach planowanych do realizacji działań w ciągu 5 lat przewidziano modernizację istniejącego taboru kolejowego. Do obliczeń wprowadzono korektę -1dB dla pociągów na całej długości analizowanych linii kolejowych dla strategicznych map hałasu, z uwagi na realną poprawę stanu technicznego istniejącego taboru kolejowego i wprowadzanie do użytku nowego taboru w związku z:

- wymaganiami Komisji Europejskiej (Decyzja nr 2011/229/UE z dnia 4 kwietnia 2011 r. „*Tabor kolejowy - hałas*”, zm. 2012/464/UE z 23 lipca 2012 r.), która nakłada na cały tabor kolejowy poruszający się w obrębie transeuropejskiej sieci kolei konwencjonalnych, obowiązek dotrzymania bardziej restrykcyjnych wartości dopuszczalnych hałasu (stacjonarnego, ruszania, przejazdu oraz hałasu wewnątrz kabiny maszynisty);
- zapisami Rozporządzenia Wykonawczego Komisji (UE) 2019/774 z dnia 16 maja 2019 r. zmieniającego rozporządzenie (UE) nr 1304/2014 w zakresie stosowania technicznych specyfikacji interoperacyjności podsystemu „*Tabor kolejowy - hałas*” w odniesieniu do istniejących wagonów towarowych.

Kolejowi przewoźnicy towarowi w Polsce stopniowo dostosowują swój tabor do wymagań Unii Europejskiej dotyczących interoperacyjności i ograniczają wpływ hałasu na środowisko.

Planowane działania do realizacji w ciągu 6-10 lat są zgodne z działaniami planowanymi na okres 5 lat, licząc od roku następującego po roku sporządzenia strategicznej mapy hałasu. Decyzja ta wynika z faktu, że Polsce przyznano dodatkowy okres przejściowy aż do 31 grudnia 2036 r., mający na celu redukcję hałasu emitowanego przez wagony towarowe. Jest to zachęta dla przedsiębiorstw kolejowych i właścicieli wagonów do modernizacji taboru poprzez wprowadzenie cichszej technologii. W zgodzie z planami inwestycyjnymi przedstawionymi przez Urząd Transportu Kolejowego, przewoźnicy towarowi kontynuować będą modernizację i odnowienie swojego taboru w drugiej połowie dekady.

**Tabela 4. Szacunkowa liczba mieszkańców, zlokalizowanych na terenach, na których wystąpią przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu w podziale na powiaty po realizacji inwestycji uwzględnionych w SMH**

Powiat	Zakres przekroczenia	Zakres przekroczeń wskaźnika $L_{DWN}$				Zakres przekroczeń wskaźnika $L_N$			
		Lokale mieszkalne	Szkoły	Szpitala	Mieszkańcy	Lokale mieszkalne	Szkoły	Szpitala	Mieszkańcy
działdowski	1 - 5 dB	100	0	0	200	0	0	0	100
	5.1 - 10 dB	0	0	0	8	0	0	0	100
	10.1 - 15 dB	0	0	0	0	0	0	0	0
	powyżej 15 dB	0	0	0	0	0	0	0	0
iławski	1 - 5 dB	0	1	0	100	100	1	0	200
	5.1 - 10 dB	5	0	0	0	0	0	0	0
	10.1 - 15 dB	0	0	0	0	0	0	0	0
	powyżej 15 dB	0	0	0	0	0	0	0	0

## **2.2. Ocena realizacji poprzedniego programu**

Niniejszy Program jest pierwszym sporządzanym w nowej formule, wykorzystującym dane ze strategicznych map hałasu opartych na metodyce obliczeń CNOSSOS-EU oraz wskaźnikach zdrowotnych określających negatywne skutki przebywania w hałasie. Jest to również pierwsze opracowanie POH oparte na nowych przepisach dotyczących sposobu prezentacji wyników i pierwsze dla głównych linii kolejowych zlokalizowanych na terenie województwa warmińsko-mazurskiego. W związku z powyższym przeprowadzenie oceny jest niemożliwe.

## **2.3. Analiza materiałów, dokumentów i publikacji wykorzystanych do opracowania programu**

Temat oddziaływania akustycznego linii kolejowych nie jest szeroko omawiany w dokumentach województwa. Największe uciążliwości związane z hałasem kolejowym występują w okolicach linii kolejowej numer 9, która łączy Gdynię z Warszawą (a dalej z Krakowem), natomiast w pozostałych obszarach hałas związany z koleją ma niewielkie znaczenie.

Temat modernizacji kolei i transportu kolejowego jest przedmiotem krajowych strategii ciągłego udoskonalania infrastruktury, taboru i bezpieczeństwa przewozów kolejowych, a ich realizacja przyczyni się do spadku polepszenia klimatu akustycznego w sąsiedztwie linii kolejowych

Poniżej omówiono najistotniejsze dokumenty z punktu widzenia ich powiązań z obecnym POH.

### **2.3.1. Polityki, strategie, plany lub programy**

#### **DOKUMENTY KRAJOWE**

##### ***Krajowy Program Kolejowy do 2030 roku (z perspektywą do roku 2032)<sup>1</sup>***

*Krajowy Program Kolejowy* do 2030 (dalej: *KPK*) roku ma na celu stworzenie nowoczesnego, efektywnego i zrównoważonego systemu kolejowego w Polsce. Jego głównym celem jest modernizacja, rozbudowa oraz poprawa efektywności infrastruktury kolejowej w kraju. *Program* skupia się na kilku ważnych obszarach takich jak rozwój infrastruktury, który obejmuje zarówno modernizację istniejących linii kolejowych, jak i budowę nowych połączeń, poprawa oferty i standardów pasażerskich poprzez wprowadzenie nowych taborów, w tym pociągów wysokiej prędkości oraz modernizację istniejących pojazdów oraz rozwój transportu towarowego na kolei.

---

<sup>1</sup> Uchwała Nr 144/2023 Rady Ministrów z dnia 16 sierpnia 2023 r. zmieniająca uchwałę w sprawie ustanowienia Krajowego Programu Kolejowego do 2023 roku

*Program w Celu 2 – Zwiększenie bezpieczeństwa funkcjonowania transportu kolejowego, zakłada:*

- wzrost długości linii kolejowych wyposażonych w ETCS;
- zwiększenie liczby skrzyżowań dwupoziomowych oraz zmodernizowanych przejazdów kolejowych;
- zmniejszenie liczby wypadków kolejowych na skrzyżowaniach linii kolejowych i dróg w jednym poziomie.

Wskazano także na korzyści z realizacji KPK w zakresie kosztów zmiany klimatu, zanieczyszczenia dolnych warstw atmosfery i hałasu, jak również oszczędności z tytułu zmniejszenia liczby wypadków.

### ***Program Uzupelniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej - Kolej + do 2029 roku - aktualizacja<sup>2</sup>***

*Program Uzupelniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej - Kolej+ do 2029 roku* jest programem wieloletnim, który przyczyni się do eliminowania wykluczenia komunikacyjnego dzięki możliwości uzupełniania sieci kolejowej o nowe połączenia, które przede wszystkim zapewnią pasażerom dostęp do komunikacji międzywojewódzkiej. Dotyczyć to będzie głównie miejscowości liczących powyżej 10 tys. mieszkańców, które obecnie nie mają dostępu do kolei pasażerskiej lub towarowej. Realizacja *Programu* ułatwi dostęp do kolei pasażerskiej, poprawi warunki prowadzenia działalności gospodarczej i bezpieczeństwo na drogach (część przewozów towarowych przejmie transport kolejowy zmniejszając hałas na drogach).

*Program* zauważa, że istotne jest podjęcie działań na szczeblu centralnym (rządowym) i regionalnym (samorządowym), mających na celu zapewnienie skomunikowania tych miejscowości, usprawnienie komunikacji międzyregionalnej przez ożywienie ruchu kolejowych połączeń pasażerskich i towarowych oraz ochronę infrastruktury kolejowej przed likwidacją. Pozwoli to na minimalizację protestów społecznych związanych np. z wykupem gruntów, wywłaszczaniem i uciążliwościami związanymi z hałasem.

### ***Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku<sup>3</sup>***

Głównym celem krajowej polityki transportowej przedstawionej w strategii jest zwiększenie dostępności transportowej kraju oraz poprawa bezpieczeństwa uczestników ruchu i efektywności sektora transportowego przez utworzenie spójnego, zrównoważonego, innowacyjnego i przyjaznego użytkownikom systemu transportowego na poziomie krajowym, europejskim i globalnym. Osiągnięcie tego celu pozwoli na rozwijanie dogodnych warunków, sprzyjających stabilnemu rozwojowi gospodarczemu kraju.

Realizacja celu głównego w perspektywie do 2030 r. wymaga podjęcia następujących działań:

---

<sup>2</sup> Uchwała Nr 196/2022 Rady Ministrów z dnia 3 października 2022 r. zmieniająca uchwałę w sprawie ustanowienia Programu Uzupelniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej – Kolej + do 2028 roku

<sup>3</sup> uchwała nr 105 Rady ministrów z dnia 24 września 2019 r. w sprawie przyjęcia "Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku"



- budowy zintegrowanej i wzajemnie powiązanej sieci transportowej służącej konkurencyjnej gospodarce;
- poprawy sposobu organizacji i zarządzania systemem transportowym;
- zmiany w indywidualnej i zbiorowej mobilności (chodzi m.in. o promocję transportu zbiorowego);
- poprawy bezpieczeństwa uczestników ruchu oraz przewożonych towarów;
- ograniczania negatywnego wpływu transportu na środowisko;
- poprawy efektywności wykorzystania publicznych środków na przedsięwzięcia transportowe.

W dokumencie zawarto konkretne projekty strategiczne mające na celu stworzenie spójnej sieci autostrad, dróg ekspresowych i linii kolejowych o wysokim standardzie, rozwiniętej sieci lotnisk, portów morskich i żeglugi śródlądowej oraz systemów transportu publicznego. Założono realizację 22 projektów strategicznych wynikających ze Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju i nowych projektów, kluczowych dla rozwoju systemu transportowego Polski.

## **DOKUMENTY WOJEWÓDZKIE**

### ***Plan transportowy województwa warmińsko-mazurskiego do roku 2030 (z perspektywą do 2050 roku)***<sup>4</sup>

Celem *Planu* jest identyfikacja bieżących i potencjalnych problemów i potrzeb, a także określenie wizji rozwoju regionalnego systemu transportowego do roku 2030 z perspektywą do 2050 roku. Wspomniana wizja będzie uwzględniać spójność transportową w wymiarze zewnętrznym i wewnętrznym, bezpieczeństwo ruchu, kwestie związane z ochroną środowiska, w tym konieczność łagodzenia zmian klimatu poprzez redukcję emisji CO<sub>2</sub> z systemu transportowego, a także perspektywy rozwoju społeczno-gospodarczego województwa.

*Plan* jest dokumentem odnoszącym się do wielu płaszczyzn funkcjonowania sieci transportowej w skali regionalnej. Zawiera zidentyfikowaną istniejącą i planowaną infrastrukturę transportową. Uwzględni zależności (multimodalność) między wszystkimi gałęziami transportu (kolejowy, drogowy, morski, lotniczy, wodny śródlądowy, rowerowy) oraz połączenia między nimi (terminale intermodalne, węzły przesiadkowe). Określa cele i kierunki rozwoju regionalnego systemu transportowego wynikające ze zidentyfikowanych problemów i potrzeb oraz z priorytetów europejskiej i polskiej polityki rozwoju transportu. Sformułowane w *Planie* działania stanowią podstawę do określenia listy projektów na perspektywę finansową 2021-2027. Przyszłościowa realizacja inwestycji przyczyni się do powstania na obszarze województwa zrównoważonego, multimodalnego, bezpiecznego i odpornego na zmiany klimatu systemu transportowego.

---

<sup>4</sup> Uchwała nr 43/655/23/VI Zarządu Województwa Warmińsko-Mazurskiego z dnia 25 września 2023 r.

### 2.3.2. Obowiązujące wojewódzkie, powiatowe i gminne programy ochrony środowiska

#### *Program Ochrony Środowiska Województwa Warmińsko-Mazurskiego do roku 2030<sup>5</sup>*

Głównym celem tworzenia *Programu* jest dążenie do poprawy stanu środowiska w województwie, ograniczenie negatywnego wpływu zanieczyszczeń na środowisko, ochrona i rozwój walorów środowiska, a także racjonalne gospodarowanie jego zasobami. *Program* służy także realizacji celów na poziomie regionalnym, które zostały przyjęte w dokumentach strategicznych na poziomie krajowym, ze szczególnym uwzględnieniem przyjętej Polityki ekologicznej państwa 2030. Wyznaczone do realizacji cele wynikają również z wymogów prawnych w zakresie dotrzymywania standardów jakości środowiska w poszczególnych obszarach interwencji, a także zidentyfikowanych problemów i potrzeb.

Klimat akustyczny województwa warmińsko-mazurskiego kształtowany jest w głównej mierze przez hałas emitowany ze źródeł komunikacyjnych. Podstawowym źródłem hałasu komunikacyjnego jest intensywny ruch pojazdów osobowych oraz ruch tranzytowy samochodów ciężarowych przez województwo, kolej nie jest traktowana jako źródło ponadnormatywnego hałasu.

Według *Programu* ochrona przed hałasem polegać będzie na zapewnieniu jak najlepszego stanu akustycznego środowiska poprzez działania określone w programach ochrony środowiska przed hałasem, co ma swoje odzwierciedlenie w przyjętym celu ZH.I. Poprawa klimatu akustycznego w województwie warmińsko-mazurskim. Aby osiągnąć założony cel należy realizować następujące zadania, m.in.:

- 1) Sporządzanie map akustycznych dla terenów, dla których istnieje obowiązek prawny.
- 2) Wdrożenie, aktualizacja i monitorowanie programów ochrony środowiska przed hałasem.
- 3) Monitoring hałasu na terenie województwa warmińsko-mazurskiego.
- 4) Stosowanie zasad ochrony przed hałasem oraz uwzględnianie wyników map akustycznych w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego.
- 5) Prowadzenie edukacji ekologicznej dot. klimatu akustycznego: w zakresie szkodliwości hałasu oraz promowania ruchu pieszego, jazdy na rowerze i transportu publicznego.
- 6) Stosowanie zabezpieczeń przeciwhałasowych (np. ekranów dźwiękochłonnych, przykryć akustycznych, wałów ziemnych i przekopów) i utrzymywanie nawierzchni w dobrym stanie technicznym.
- 7) Poprawa jakości infrastruktury transportu publicznego (szynobusów, autobusów i tramwajów).
- 8) Poprawa dostępności komunikacyjnej na terenach wiejskich – uruchomienie połączeń transportu zbiorowego.
- 9) Wprowadzanie ograniczeń emisji hałasu na obszarach i akwenach cennych przyrodniczo.
- 10) Stosowanie rozwiązań technicznych ograniczających emisję hałasu w procesach technologicznych (np. obudowy dźwiękochłonne, tłumiki dźwięku, izolacje akustyczne).

Powyższe cele wpisują się w kierunki niniejszego POH.

---

<sup>5</sup> Uchwała Nr XXIV/382/21 Sejmiku Województwa Warmińsko-Mazurskiego z dnia 16 lutego 2021 r.

## GMINNE I POWIATOWE PROGRAMY OCHRONY ŚRODOWISKA

W ramach prac nad niniejszym dokumentem zapoznano się i przeanalizowano zapisy z wszystkich aktualnych gminnych oraz powiatowych programów ochrony środowiska - zgodnie z Wytycznymi GIOŚ [15], opisując jedynie syntetyczne wnioski.

Generalnie programy ochrony środowiska są spójne w kwestii uciążliwości hałasowej powodowanej przez środki transportu i wskazują drogi jako główne źródło hałasu. Kolej nie jest traktowana jako czynnik wywołujący nadmierny hałas, jednakże wskazane są potrzeby modernizacji części torowisk oraz przejazdów kolejowych.

W ramach działań towarzyszących proponuje się nasadzenia roślinności izolacyjnej i stosowanie dźwiękoszczelnej stolarki okiennej.

**Tabela 5. Gminne programy ochrony środowiska**

Gmina	Nazwa dokumentu
Działdowo (miasto)	Program ochrony środowiska dla Gminy-Miasto Działdowo
Działdowo (gmina)	Program ochrony środowiska Gminy Działdowo na lata 2013-2016 z perspektywą do roku 2018
Łława (gmina)	Aktualizacja Programu Ochrony Środowiska Dla Gminy Łława na lata 2019 – 2022 z perspektywą na lata 2023 - 2026
Łława (miasto)	Program Ochrony Środowiska dla Miasta Łławy
Howo-Osada	brak
Susz	Program Ochrony Środowiska Dla Gminy Susz na lata 2019-2022 z perspektywą do roku 2026

**Tabela 6. Powiatowe programy ochrony środowiska**

Powiat	Nazwa dokumentu
działdowski	Program ochrony środowiska dla powiatu działdowskiego do roku 2024
łławski	Program ochrony środowiska dla powiatu łławskiego do roku 2030

### 2.3.3. Przepisy prawa, w tym prawa miejscowego, mające wpływ na stan akustyczny środowiska

Realizacja programu ochrony środowiska przed hałasem wynika z zapisów obowiązujących aktów prawnych, których syntetyczne omówienie przedstawiono poniżej.

*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. U. UE. L. z 2002 r. Nr 189, str. 12 z późn. zm.)*

Dyrektywa END jest europejskim aktem dotyczącym oceny i zarządzania hałasem w środowisku zewnętrznym. Jest częścią polityki Unii Europejskiej w zakresie ochrony środowiska, zdrowia publicznego i planowania przestrzennego.

W ramach *Dyrektywy* państwa członkowskie zobowiązane są do opracowania strategicznych map hałasu, które wskazują obszary, w których występuje wysokie natężenie hałasu. Na podstawie tych map należy również opracować plany działań (czyli programy ochrony środowiska przed hałasem – przyp. autora) mające na celu ograniczenie hałasu w tych obszarach.

*Dyrektywa* stanowi podstawy prawne dla działań mających na celu ochronę ludności przed negatywnymi skutkami hałasu. Mając na uwadze znaczenie zdrowia publicznego, dotyczy ona również zagadnień socjalnych i ekonomicznych związanych z hałasem.

Zaleca się w nim stopniowe wdrażanie następujących działań:

- ustalenie stopnia narażenia na hałas w środowisku, poprzez sporządzanie map hałasu przy zastosowaniu wspólnych dla Państw Członkowskich metod oceny;
- zapewnienie dostępu społeczeństwu do informacji dotyczącej hałasu w środowisku i jego skutków;
- przyjęcie przez Państwa Członkowskie, w oparciu o dane uzyskane z map hałasu, planów działań zmierzających do zapobiegania powstawaniu hałasu w środowisku i obniżania jego poziomu tam, gdzie jest to konieczne, a zwłaszcza w miejscach w których oddziaływanie hałasu może powodować szkodliwe skutki dla zdrowia człowieka oraz zachowanie jakości klimatu akustycznego środowiska tam, gdzie jest ona jeszcze właściwa.

***Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2024 r. poz. 54)***

Ustawa definiuje hałas jako wszelkie niepożądane dźwięki generowane przez działalność człowieka, które mogą powodować negatywne skutki dla zdrowia ludzi, środowiska naturalnego lub dobra publicznego. Wprowadzono następujące regulacje:

- 1) Standardy hałasu: Ustawa określa standardy hałasu, które nie mogą być przekroczone w różnych miejscach, takich jak obszary mieszkalne, obszary specjalnej ochrony, obszary szczególnie narażone lub obszary użytkowane przez dzieci.
- 2) Obowiązek monitorowania hałasu: Ustawa nakłada obowiązek prowadzenia monitoringu hałasu na przedsiębiorców, instytucje i inne podmioty odpowiedzialne za generowanie hałasu. Monitorowanie powinno być prowadzone w sposób ciągły lub okresowy, zgodnie z określonymi procedurami.
- 3) Planowanie przestrzenne i ochrona przed hałasem: Ustawa wprowadza obowiązek uwzględnienia zagrożeń związanych z hałasem w procesie planowania przestrzennego, podczas tworzenia nowych budynków i inwestycji. Wymaga ona również wzięcia pod uwagę działań ochronnych mających na celu zmniejszenie lub eliminację hałasu oraz uwzględnienia zapisów programów ochrony środowiska przed hałasem przy uchwalaniu MPZP.
- 4) Instrumenty zarządzania hałasem: Ustawa umożliwia wprowadzanie różnych instrumentów zarządzania hałasem, takich jak plany ograniczenia hałasu, programy monitorowania, oceny wpływu na środowisko, zakazy stosowania hałaśliwych urządzeń lub technologii, a także udzielanie zezwoleń na generowanie hałasu.
- 5) Sankcje: Ustawa przewiduje sankcje dla osób lub instytucji naruszających przepisy dotyczące hałasu, takie jak kary finansowe, ograniczenia działalności lub zobowiązanie do podjęcia działań mających na celu zmniejszenie hałasu.

Z punktu widzenia niniejszego dokumentu, najważniejszy jest art. 119a ustawy, który zobowiązuje marszałka województwa do opracowania projektu uchwały w sprawie POH na podstawie strategicznych map hałasu sporządzonych przez właściwe organy i podmioty. Przepis ten zawiera także zasady opracowania programu ochrony środowiska przed hałasem, określa jego formę i układ, wskazuje termin uchwalenia dokumentu i zasady jego aktualizacji, a także wskazuje wymóg uwzględnienia działań zmierzających do ograniczenia hałasu, z podziałem na te już zrealizowane, planowane na najbliższe pięć lat i te, które mają być

realizowane w dłuższej perspektywie. Ponadto określa zasady opiniowania projektu uchwały ws. POH oraz obowiązek zapewnienia udziału społeczeństwa w procesie opracowywania projektu dokumentu.

Z kolei art. 120 ustawy opisuje zasady przekazania informacji o uchwaleniu przez sejmik województwa programu ochrony środowiska przed hałasem. Zgodnie z nim marszałek województwa ma obowiązek przekazać informację o uchwaleniu POH w terminie do 14 dni od daty jego uchwalenia, ministrowi właściwemu do spraw klimatu, wojewódzkim inspektorom ochrony środowiska, oraz odpowiednim podmiotom i organom wymienionym w art. 119a ust. 6 ustawy. Wraz z tą informacją, marszałek województwa przekazuje Głównemu Inspektorowi Ochrony Środowiska streszczenie Programu, o którym mowa w art. 119a ust. 2 ustawy, na formularzu udostępnionym w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej GIOŚ. Ponadto, GIOŚ przekazuje Komisji Europejskiej wspomniane streszczenie w terminie 6 miesięcy od daty uchwalenia Programu oraz informuje o tym ministra właściwego do spraw klimatu w terminie 7 dni od przekazania streszczenia Komisji Europejskiej.

***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 (Dz.U. z 2023 r. poz. 1094 z późn. zm)***

*Ustawa* określa zasady i tryb postępowania w sprawach dotyczących m.in. udostępniania informacji o środowisku i jego ochronie, zasady udziału społeczeństwa w ochronie środowiska oraz określa organy administracji właściwe w powyższych sprawach. Reguluje również kwestie związane z udziałem społeczeństwa w postępowaniu, którego przedmiotem jest sporządzenie programu ochrony środowiska przed hałasem.

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

*Rozporządzenie* szczegółowo reguluje kwestie związane z ochroną terenów przed hałasem poprzez określenie maksymalnych – dopuszczalnych poziomów hałasu, które nie powinny być przekraczane w różnych obszarach środowiskowych. Są to m.in. obszary mieszkalne, tereny rekreacyjne i przyrodnicze oraz obszary wrażliwe, takie jak szpitale, szkoły, przedszkola. Dopuszczalne poziomy hałasu są różne w zależności od rodzaju obszaru i właściwego wskaźnika, uwzględniając potrzeby odpoczynku i ciszy.

Jest to obecnie najważniejszy dokument regulujący ochronę przed hałasem w środowisku i ma na celu zapewnienie odpowiednich warunków akustycznych dla faktycznie zagospodarowanych terenów, takich jak:

- zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna;
- szpitale i domy opieki społecznej;
- obiekty związane ze stałym lub czasowym pobytem dzieci i młodzieży;
- tereny strefy ochronnej „A” uzdrowisk;
- tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej i zamieszkania zbiorowego;
- tereny rekreacyjno–wypoczynkowe;
- tereny mieszkaniowo – usługowe;
- tereny zabudowy zagrodowej;
- tereny w strefie śródmiejskiej miast powyżej 100 tyś. mieszkańców.

## ***Rozporządzenie Ministra Klimatu i Środowiska z dnia 26 lipca 2021 r. w sprawie programu ochrony środowiska przed hałasem (Dz.U. z 2024 poz. 271)***

Akt ten jest wynikiem delegacji art. 119a ust. 12 ustawy POŚ i ma na celu określenie szczegółowego zakresu programu ochrony środowiska przed hałasem oraz sposobu ustalania harmonogramu działań zmniejszających poziom hałasu w środowisku.

Przy sporządzaniu tego dokumentu wymaga się wskazania celu programu, organu odpowiedzialnego za jego opracowanie, podstaw prawnych i przepisów regulujących dopuszczalne poziomy hałasu, a także danych z map strategicznych hałasu i analiz związanych z realizacją poprzedniego programu. Działania oraz harmonogram ich realizacji dotyczą zarówno miast o liczbie mieszkańców większej niż 100 tysięcy, jak i terenów poza nimi, uwzględniając główne drogi, główne linie kolejowe i lotniska. Rozporządzenie wskazuje, że celem programu jest minimalizacja negatywnego wpływu hałasu na środowisko i zdrowie ludzi poprzez skoordynowane działania na podstawie analizy strategicznych map hałasu oraz oceny dotychczasowej realizacji programu.

### **2.3.4. Prawomocne decyzje określające warunki korzystania ze środowiska, w których określono dopuszczalne poziomy hałasu**

Aby podjąć działania mające na celu zapobieganie negatywnym skutkom hałasu dla środowiska dostępne są narzędzia administracyjne. Do instrumentów prawnych, które są wykorzystywane w postępowaniach dotyczących podmiotów korzystających ze środowiska i określających ich obowiązki, należą:

- 1) Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach: Jest to decyzja wydana przez odpowiednie organy w celu określenia warunków i wymagań, które muszą być spełnione w trakcie realizacji projektu, inwestycji lub działalności, aby zagwarantować ochronę środowiska.
- 2) Decyzja o dopuszczalnym poziomie hałasu: Jest to decyzja, która określa maksymalny poziom hałasu w związku z prowadzeniem określonej działalności.
- 3) Pozwolenie zintegrowane: Pozwolenie zintegrowane jest dokumentem, który uprawnia podmiot do prowadzenia określonej działalności, która może wpływać na środowisko. To pozwolenie łączy w sobie różne wymagania i zezwolenia związane z ochroną środowiska, takie jak pozwolenia na emisje zanieczyszczeń powietrza, hałasu, itp.
- 4) Decyzje nałożone z art. 362 ustawy POŚ: Organ ochrony środowiska może nałożyć na podmiot korzystający ze środowiska obowiązek ograniczenia negatywnego oddziaływania na środowisko i przywrócenia środowiska do stanu właściwego.

W kontekście niniejszego POH należy wspomnieć, iż PKP PLK została zobowiązana do ograniczenia oddziaływania akustycznego na środowisko linii kolejowej, zgodnie z decyzją Marszałka Województwa Warmińsko-Mazurskiego nr OŚ-PŚ.726.4.2021 z dnia 24.04.2023 r.

W powyższej decyzji określono zakres obszarowy, tj. tereny w sąsiedztwie linii kolejowej nr 9 (E65) od km 132+640 do km 236+900 na terenie województwa warmińsko-mazurskiego oraz rozwiązania mające na celu zmniejszenie negatywnego oddziaływania. W ramach działań ograniczających hałas zaproponowano dwa warianty zabezpieczeń, wskazując *Wariant 2* jako preferowany. W wariancie tym przewidziano montaż absorberów

szynowych w 17 lokalizacjach (sumaryczna długość 5405 m) oraz budowę 70 odcinków ekranów akustycznych po obu stronach torowiska (wraz z określeniem typu ekranu) o łącznej długości 7 163,7 m oraz wysokości od 1 do 6 metrów.

Zadanie włączono do POH w zakresie objętym niniejszym opracowaniem, tj. od km 132+647 do km 148+226 oraz od km 208+976 do km 236+901. Przy czym w dalszym ciągu wiążąca pozostaje decyzja nałożona przez Marszałka Województwa.

### **2.3.5. Przepisy dotyczące emisji hałasu z instalacji i urządzeń, w tym pojazdów, mających negatywny wpływ na stan akustyczny środowiska**

Dla źródeł hałasu, tzn. instalacji i urządzeń oraz pojazdów, których funkcjonowanie ma negatywny wpływ na stan akustyczny środowiska mają zastosowanie przepisy prawa wymienione poniżej.

***Rozporządzenie Ministra Gospodarki z dnia 21 grudnia 2005 roku w sprawie zasadniczych wymagań dla urządzeń używanych na zewnątrz pomieszczeń w zakresie emisji hałasu do środowiska (Dz. U. Nr 263, poz. 2202 z późn. zm.)***

Omawiane rozporządzenie dotyczy zasadniczych wymagań dotyczących urządzeń używanych na zewnątrz pomieszczeń w zakresie emisji hałasu do środowiska. *Rozporządzenie* określa minimalne standardy dotyczące poziomu emitowanego hałasu oraz procedury testowania i certyfikacji urządzeń w celu zapewnienia zgodności z tymi wymaganiami. Celem rozporządzenia jest ochrona środowiska i zdrowia publicznego poprzez ograniczenie emisji hałasu generowanego przez urządzenia zewnętrzne, takie jak generatory, klimatyzatory, wentylatory, maszyny budowlane itp. Wymagania dotyczą zarówno nowych urządzeń, jak i urządzeń już użytkowanych, które podlegają ocenie zgodności. *Rozporządzenie* szczegółowo opisuje również procedurę prowadzenia pomiarów hałasu, przeprowadzania testów, procedury zgłaszania i sprawdzania zgodności oraz kary za naruszenie tych wymagań.

Maszyny te podlegające obowiązkowi ograniczenia emisji hałasu i zostały wymienione w załączniku nr 1 do rozporządzenia, natomiast w załączniku nr 2 określono wartości dopuszczalne gwarantowanego poziomu mocy akustycznej urządzeń.

***Rozporządzenie Wykonawcze Komisji (UE) 2019/774 z dnia 16 maja 2019 r. zmieniające rozporządzenie (UE) nr 1304/2014 w zakresie stosowania technicznych specyfikacji interoperacyjności podsystemu „Tabor kolejowy - hałas” w odniesieniu do istniejących wagonów towarowych***

Zgodnie z zapisami w/w rozporządzenia stosowanie technicznych specyfikacji interoperacyjności podsystemu „Tabor kolejowy – hałas” dla systemu kolei w Unii (TSI „Hałas”), określonych w *Rozporządzeniu Komisji (UE) nr 1304/2014*, w odniesieniu do taboru powinno się znacząco zmniejszyć maksymalne poziomy emisji hałasu z tego typu pojazdów. Jednym z najskuteczniejszych sposobów ograniczania hałasu kolejowego jest przebrajanie istniejących wagonów polegające na wyposażeniu ich w kompozytowe wstawki hamulcowe. To rozwiązanie techniczne zmniejsza hałas powodowany przez kolej nawet o 10 dB, co odpowiada 50% redukcji hałasu słyszalnego dla ludzi. Dotychczas stosowane klocki żeliwne, ze względu na swoją twardość i strukturę powodują powstawanie mikrouszkodzeń na powierzchni tocznej kół wagonów kolejowych. Te mikrouszkodzenia są odpowiedzialne za duży hałas toczenia. W przypadku zastosowania klocków kompozytowych ich struktura

pozwała na szlifowanie powierzchni tocznej kół, a tym samym na mniejszy hałas toczenia. Zastosowanie klocków hamulcowych kompozytowych wpływa więc na ograniczenie hałasu toczenia w czasie ruchu pociągów, nie tylko w czasie hamowania.

### **2.3.6. Nowe, dostępne techniki i technologie w zakresie ograniczania hałasu**

Opublikowane w 2023 roku Wytyczne GIOŚ [15] zawierają szczegółowe i wyczerpujące omówienie dostępnych technik i technologii w zakresie ograniczania hałasu, w związku z powyższym nie będą tu szczegółowo przytaczane.

Jednakże należy wspomnieć o innych, nie uwzględnionych ww. Wytycznych technikach z zakresu ograniczania hałasu zarówno w środowisku jak i miejscu pobytu (np. praca, dom).

Materiały ochronne: Rosnąca świadomość problemu hałasu doprowadziła do opracowania różnych materiałów ochronnych, które mogą redukować dźwięki. Przykłady to płytki akustyczne, które występują w różnych konfiguracjach i są stosowane na ścianach, sufitach i podłogach, aby zmniejszyć przepuszczalność dźwięku.

Aktywne systemy redukcji hałasu: Aktywne systemy redukcji hałasu (ang. ANC - Active Noise Cancellation) są wykorzystywane np. w słuchawkach. Te technologie wykorzystują mikrofony do monitorowania dźwięków otoczenia, a następnie generują przeciwne fale dźwiękowe, które wygaszają hałas.

Oprogramowanie symulujące hałas: Wciąż rozwijane i udoskonalane jest oprogramowanie, które pozwala na analizę i symulację hałasu, co umożliwi projektantom i inżynierom ewaluację i optymalizację rozwiązań antyhałasowych w różnych dziedzinach (np. podczas prac nad SMH).

Zaawansowane systemy izolacji akustycznej: Bardzo skuteczne rozwiązania to zaawansowane systemy izolacji akustycznej, które wykorzystują różne warstwy materiałów o różnej gęstości i elastyczności, aby zatrzymać propagację dźwięków. Mogą być stosowane w budynkach, samochodach, samolotach i innych środkach transportu.

Systemy ochrony słuchu: Innowacyjne słuchawki i wkładki do uszu są stale udoskonalane w celu ochrony słuchu użytkowników przed szkodliwym hałasem.

Innowacyjne rozwiązania architektoniczne: W dziedzinie architektury projektanci coraz częściej uwzględniają odpowiednie rozwiązania antyhałasowe podczas tworzenia budynków. Przykładem są zielone dachy, które mogą działać jako naturalne izolatory akustyczne, redukując hałas z zewnątrz oraz ekrany elewacyjne redukujące hałas i niezasłaniające widoku z okna.

Stosowanie absorberów: Nowoczesne pociągi są wyposażane w specjalne panele dźwiękochłonne, które absorbują hałas wywołany przez silniki, wózki oraz inne czynniki. Te panele są montowane na zewnętrznych częściach pociągu, aby zmniejszyć ilość hałasu przenikającego na zewnątrz.

Zawieszenie z tłumikami drgań: Konstrukcja pociągów może być zaprojektowana w taki sposób, aby zminimalizować drgania wywołane przez ruch na torach. Zastosowanie nowoczesnych systemów zawieszenia i tłumienia drgań pomaga w redukcji hałasu generowanego przez kolej.

Koła o niskim poziomie hałasu: Zastosowanie zmodyfikowanych obręczy pozwala zmniejszyć hałas generowany przez toczenie kół po szynach.



Układy hamulcowe o niskim poziomie hałasu: Zastosowanie układów hamulcowych – kompozytowych powoduje zmniejszenie hałasu podczas hamowania i zwalniania pociągu.

Projektowanie aerodynamiczne: Projektowanie kształtu pociągu w taki sposób, aby minimalizować opory powietrza i zmniejszać hałas generowany przez przepływ powietrza wokół pociągu.

Niskie ekrany akustyczne: Obecnie najbardziej obiecujące rozwiązanie w zakresie wali z hałasem kolejowym poniżej prędkości 250 km/h. Ich zaletami są stosunkowo wysoka skuteczność dzięki usytuowaniu bliżej źródła dźwięku, brak efektu tunelowego, czyli zasłaniania widoku z jadącego pociągu, jak również mniejszy negatywny wpływ na otoczenie w porównaniu z wysokimi ekranami akustycznymi.

Zielone ekrany akustyczne – w ostatnich latach rośnie zainteresowanie rozwojem zielonych ekranów akustycznych (nie mylić z ekranami typu „zielona ściana”) - czyli naturalnych barier, takich jak rośliny i drzewa, które mogą absorbować hałas i działać jako naturalny filtr. Opracowywane i testowane są różne konfiguracje i gatunki roślin, aby zapewnić całoroczną skuteczność takiej bariery. Ta technika jest szczególnie obiecująca ze względu na jej pozytywny wpływ na estetykę i środowisko.

W ramach Programu należy również zdecydowanie położyć nacisk na kwestie związane z realizacją zadań POH – dotyczące w szczególności zapobieganiu występowaniu ponadnormatywnych oddziaływań w miejscu zamieszkania lub pracy oraz ogólnej świadomości zagrożenia hałasem.

Planowanie przestrzenne - działania planistyczne w zakresie ochrony przed hałasem opierają się na przepisach prawa, zwłaszcza na art. 72 ustawy Poś. Ten artykuł nakłada obowiązek uwzględnienia ochrony przed hałasem w POG oraz MPZP. W przypadku, gdy konieczne jest podjęcie działań inwestycyjnych w celu naprawy skutków hałasu, to zapisy programów ochrony środowiska przed hałasem, uchwalonych przez sejmik województwa, muszą być uwzględniane w MPZP. Obydwa te akty prawa miejscowego nie mogą być sprzeczne ze sobą. W planach zagospodarowania przestrzennego oraz indywidualnych decyzjach o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu należy unikać konfliktów wynikających z narażenia obszarów na hałas, szczególnie w obszarach chronionych przed hałasem. Inwestorzy, którzy chcą realizować projekty budowlane na obszarach, gdzie normy ochrony przed hałasem nie są spełnione i brakuje planu zagospodarowania przestrzennego, powinni być zobowiązani do podjęcia działań ochronnych przeciwko hałasowi w swoich projektach budowlanych.

Aby zapewnić ochronę terenów przed nadmiernym hałasem, można wprowadzić różne środki, takie jak zakaz budowy nowych obiektów na obszarach, gdzie jest możliwe przekroczenie dopuszczalnych poziomów hałasu, nakazanie określonych rozwiązań planistycznych w obszarach, które nie są objęte ochroną przed hałasem, oraz wprowadzenie rozwiązań przestrzennych mających na celu ograniczenie wpływu hałasu. Ważne jest również strefowanie terenu zgodnie z poziomem hałasu, co pozwala na odpowiednie rozmieszczenie różnych funkcji i rodzajów zabudowy. Działania te pomagają zminimalizować uciążliwość hałasu na terenie danego obszaru.

### Metody i środki związane z zapewnieniem komfortu akustycznego wewnątrz budynków

- wymiana stolarki otworowej ogranicza hałas wewnątrz budynku, ale nie wpływa na utrzymanie dopuszczalnych poziomów hałasu na granicy obszaru chronionego. Przy stosowaniu bardzo szczelnych okien lub drzwi konieczna jest odpowiednia wentylacja pomieszczeń, którą można zapewnić za pomocą nawiewników okiennych.

Izolacyjność akustyczna okien zależy od rodzaju szyb i jest określana wskaźnikiem  $R_w$ . Nowoczesne szyby zespolone, wypełnione gazem ciężkim, mają wskaźnik  $R_w = 35$  dB. W przypadku uciążliwego hałasu warto rozważyć okna o jeszcze wyższej izolacyjności, np.  $R_w$  powyżej 42 dB.

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 i polega na lokalizowaniu w pierwszej linii zabudowy obiektów niechronionych akustycznie, co pozwala na zabezpieczenie budynków mieszkalnych położonych dalej. W przypadku braku takich możliwości można stosować na obiekcie, przezroczyste ekrany, które znajdują się w pewnej odległości przed elewacją (ok. 1m) lub stosować tzw. zabudowę tarasową. Z kolei stosowanie stref (pasów) zieleni izolacyjnej wzdłuż ciągów komunikacyjnych może skutkować zmniejszeniem uczucia uciążliwości, że względu na dobre rozpraszanie i absorpcję wysokich częstotliwości hałasu.

Edukacja ekologiczna - edukacja ekologiczna w zakresie hałasu powinna uwzględniać szereg aspektów związanych ze źródłami i skutkami długotrwałego przebywania w hałasie. W szczególności, edukacja powinna być ukierunkowana na następujące zagadnienia:

- 1) Świadomość hałasu: W pierwszej kolejności należy przybliżyć temat natury hałasu oraz jego wpływu na nasze zdrowie i środowisko. Muszą zrozumieć, że hałas jest niewidocznym zanieczyszczeniem, które może prowadzić do wielu negatywnych skutków, takich jak utrata słuchu, stres, zaburzenia snu i problemy zdrowotne.
- 2) Przyczyny hałasu: Edukacja powinna zapewnić wiedzę na temat głównych źródeł hałasu w naszym otoczeniu, takich jak ruch uliczny, samoloty, budowa i pracujące maszyny. Musimy zrozumieć, że niektóre z tych źródeł są nieuniknione w naszej rozwijającej się cywilizacji, ale istnieją również sposoby minimalizacji ich wpływu na nasze życie.
- 3) Skutki hałasu: Ważne jest, aby edukacja podkreślała skutki hałasu na nasze zdrowie i samopoczucie. Należy omówić negatywne wpływy, takie jak stres, problemy ze snem, trudności koncentracji, a nawet problemy sercowo-naczyniowe. Należy również poruszyć kwestie hałasu na naturalnych obszarach i jak wpływa on na środowisko i dziką przyrodę.
- 4) Rozwiązania i strategie: Edukacja ekologiczna powinna promować strategie zmniejszania hałasu, zarówno na poziomie jednostek, jak i społeczeństwa. Można omówić działania takie jak zastosowanie barier dźwiękochłonnych, ograniczenie prędkości na drogach, stosowanie materiałów dźwiękochłonnych w budynkach, rozmieszczenie infrastruktury w strategicznych miejscach, planowanie przestrzenne itp. Trzeba zrozumieć, że każdy ma odpowiedzialność za ograniczenie hałasu i musimy wspólnie dążyć do jego minimalizacji.
- 5) Organizacje i regulacje: Należy zwrócić uwagę na organizacje, które zajmują się problemem hałasu, takie jak władze lokalne, agencje środowiskowe i organizacje pozarządowe. Edukacja powinna omówić rolę tych organizacji w regulowaniu monitorowaniu hałasu oraz jak szersza

społeczność może współpracować z nimi w celu ochrony przed hałasem.

- 6) Działania indywidualne: Edukacja powinna skupić się na tym, jak każdy z nas może dokonać zmiany na lepsze poprzez podejmowanie działań indywidualnych mających na celu zmniejszenie hałasu. Przykładami mogą być korzystanie z transportu publicznego zamiast samochodu, korzystanie z cichszych źródeł energii, ciche korzystanie z urządzeń domowych, rozmawianie o problemie hałasu w naszych społecznościach, promowanie zasad ciszy w przestrzeni publicznej itp.

Kombinacja tych aspektów w edukacji ekologicznej w zakresie hałasu pomoże zwiększyć świadomość i zrozumienie problemu oraz zmniejszyć negatywne skutki jego oddziaływania na nasze życie i środowisko.

### **2.3.7. Planowane inwestycje ograniczające emisję hałasu oraz ograniczające rozprzestrzenianie się hałasu wynikające z przyjętych polityk, strategii, planów lub programów**

Aktualnie nie są planowane nowe inwestycje na sieci linii kolejowych ograniczające emisję hałasu. Jedynie jak już wspomniano na początku rozdziału w ciągu najbliższych lat nastąpi przeobrażenie istniejących wagonów towarowych, polegające na wyposażeniu ich w kompozytowe wstawki hamulcowe, co jest jednym z najskuteczniejszych sposobów ograniczania hałasu kolejowego. To rozwiązanie techniczne zmniejsza hałas powodowany przez kolej nawet o 10 dB, co odpowiada 50% redukcji hałasu słyszalnego dla ludzi. Według prognozy, do 2027 roku udział wagonów wyposażonych we wkładki kompozytowe wyniesie 44%.

## **3. Opis działań w zakresie ograniczenia poziomu hałasu w środowisku, w tym harmonogram ich realizacji oraz obowiązki i ograniczenia wynikające z realizacji tego programu**

Zgodnie z Wytycznymi GIOŚ [17], przy formułowaniu konkretnych działań minimalizujących oddziaływanie akustyczne dla danego obszaru w oparciu o wyniki SMH należy pamiętać o istotnych ograniczeniach:

- wyniki SMH opierają się na długoterminowych wskaźnikach oceny hałasu;
- należy brać pod uwagę wyłącznie przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu powyżej 1 dB;
- wszelkie analizy opierają się uśrednionych w ciągu roku warunkach – zarówno w kwestii natężenia ruchu jak i warunków meteorologicznych.

Czynniki te mają, przede wszystkim, ograniczyć w strategicznym zarządzaniu liczbę istniejących konfliktów związanych z ponadnormatywnym oddziaływaniem, do tych najbardziej istotnych w kontekście ogółu społeczeństwa na danym obszarze. Tym samym nie dają one oczywiście pełnego i wyczerpującego obrazu stanu klimatu akustycznego w odniesieniu do każdego miejsca i ludzi tam żyjących. Istnieje szereg pojedynczych rejonów, na których mogą występować uciążliwości akustyczne, których nie dało się zdiagnozować w ramach SMH. Pamiętać również należy, iż hałas jest odczuciem subiektywnym.

Niektóre działania powinny być prowadzone systematycznie w perspektywie nie tylko 5 lat obowiązywania POH, ale powinny być wzmacniane i w miarę potrzeby modyfikowane w kolejnych jego aktualizacjach. Należy mieć świadomość, że nie wszystkie działania zapisane

w Programie od razu przywrócić odpowiednie warunki klimatu akustycznego. W założeniu, Program jest elementem strategii długofalowej, zatem część z tych działań ma na celu stopniowe poprawianie klimatu akustycznego. Nawet jeśli nie uda się osiągnąć odczuwalnych rezultatów w stosunkowo krótkim czasie, to głównym zadaniem POH i działań podejmowanych w jego ramach jest minimalizowanie negatywnych skutków hałasu. Efektem będzie zmniejszenie liczby osób narażonych na skrajne uciążliwości hałasu, poważne zakłócenia snu spowodowane przez hałas oraz osób, które są narażone na choroby serca będące wynikiem przebywania w hałasie.

Mając to na uwadze ustalono ramy czasowe działań, które należy zrealizować, aby zmniejszyć negatywne oddziaływanie hałasu:

- **Perspektywa krótkoterminowa** – w ciągu 5 lat licząc od roku uchwalenia niniejszego POH, tj. w latach 2024-2029;
- **Perspektywa długofalowa** – uwzględniająca potrzebę stałego monitoringu zmian klimatu akustycznego, zapobiegania powstawaniu nowych rejonów zapalnych oraz uwzględniająca lokalne i ponadlokalne dokumenty strategiczne, których zapisy odnoszą się do problematyki hałasu.

Powyższe perspektywy wpisują się w krajową politykę dotyczącą zwalczania hałasu i są zbieżne z wymaganiami ustawy POŚ stawianymi zarówno dokumentom POH jak i strategicznym mapom hałasu, które w V rundzie mapowania (do 30 czerwca 2027 r.) dokonają diagnozy stanu akustycznego i oceniają efekty działań zaproponowanych w niniejszym opracowaniu.

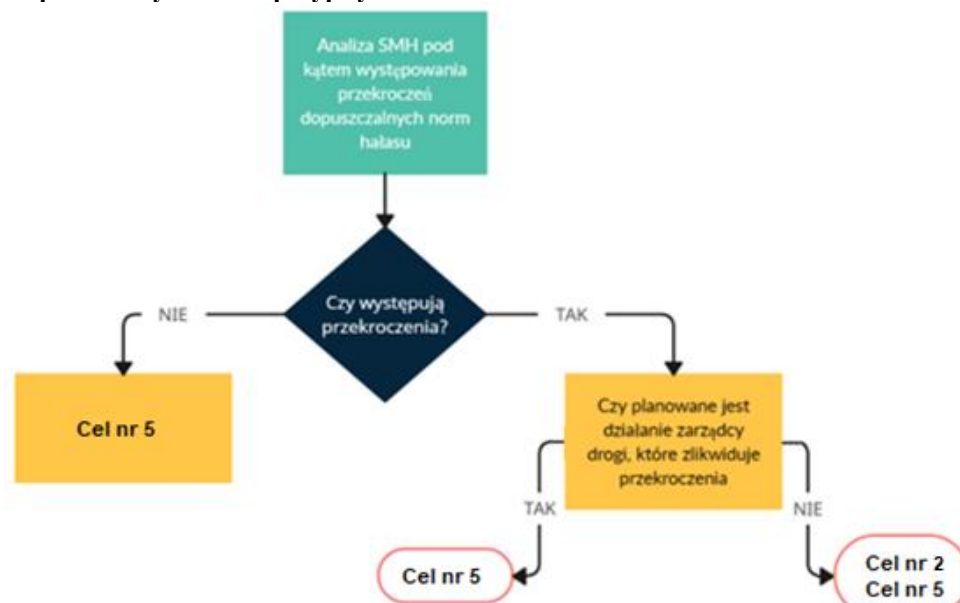
W Tomie I POH zdefiniowano główne cele Programu. W zakresie programowym dotyczącym głównych linii kolejowych, zastosowanie mają dwa cele:

- szczegółowy, dotyczący tylko hałasu szynowego – Cel nr 2;
- ogólny, dotyczący kompleksowego podejścia do hałasu – Cel nr 5.

**Tabela 7. Cele Programu ochrony środowiska przed hałasem dla głównych linii kolejowych**

<b>Cel nr 2. Przeciwdziałanie pogorszeniu klimatu akustycznego pochodzącego od hałasu szynowego na terenach mieszkaniowych</b>
Kierunek 2.1 Kontrola emisji hałasu szynowego
Kierunek 2.2 Ochrona terenów zagrożonych hałasem szynowym
<b>Cel nr 5. Zmniejszenie liczby osób narażonych na negatywne skutki zdrowotne powodowane hałasem</b>
Kierunek 5.1 Realizacja zapisów lokalnych i ponadlokalnych dokumentów strategicznych oraz aktów prawa miejscowego
Kierunek 5.2 Zwiększenie świadomości zagrożenia hałasem
Kierunek 5.3 Ograniczenie wpływu hałasu w miejscu chronionym
Kierunek 5.4 Świadome zarządzanie źródłem hałasu
Kierunek 5.5 Monitoring realizacji działań wynikających z POH

Rysunek 2. Uproszczony schemat przypisywania działań w ramach POH



Ze względu na obowiązujące przepisy, zakres POH ograniczony jest zasięgiem SMH. Nic nie stoi na przeszkodzie jednak, aby zapisy z **Celu nr 5** wraz kierunkami działań, **traktować jako wytyczne dla całego obszaru województwa**, zwłaszcza, że niniejszy dokument jest w pełni komplementarny z innymi dokumentami strategicznymi regionu.

W ramach strategii niniejszego POH określono szereg działań zarówno pośrednich jak i bezpośrednich jakie należy osiągnąć, aby zmniejszyć negatywne oddziaływanie hałasu w otoczeniu linii kolejowych objętych niniejszym opracowaniem. Działania te koncentrują się na egzekwowaniu nałożonych na zarządzającego linią kolejową decyzji ograniczających hałas<sup>6</sup>, oraz utrzymaniu torowisk w dobrym stanie technicznym i cyklicznym szlifowaniu szyn.

### 3.1. Działania w zakresie ochrony przed hałasem planowane do podjęcia w ciągu 5 lat, licząc od roku uchwalenia programu, łącznie ze środkami zachowania obszarów cichych poza aglomeracją, wraz z określeniem podmiotu lub organu odpowiedzialnego za ich realizację

W niniejszym rozdziale przedstawiono szczegółowe działania przypisane właściwym podmiotom lub organom w podziale na poszczególne powiaty w perspektywie krótkoterminowej, tj. w ciągu 5 lat, licząc od roku uchwalenia programu. Ze względu na brak aktualnie ustanowionych obszarów cichych (w rozumieniu ustawy POŚ) nie przedstawiono środków ich zachowania. Jednakże przypisane działania uwzględniają ewentualne potrzeby zachowania standardów akustycznych dla tych terenów w przyszłości.

Zgodnie z Informacjami przekazanymi przez PKP PLK w ciągu najbliższych lat nastąpi przeobrażenie istniejących wagonów towarowych, polegające na wyposażeniu ich w kompozytowe wstawki hamulcowe, co jest jednym z najskuteczniejszych sposobów ograniczania hałasu kolejowego. To rozwiązanie techniczne zmniejsza hałas powodowany

<sup>6</sup> Decyzja Marszałka Województwa Warmińsko-Mazurskiego nr OŚ-PŚ.726.4.2021 z dnia 24.04.2023 r. nakazująca ograniczenie oddziaływania hałasu z linii kolejowej LK9.

przez kolej nawet o 10 dB, co odpowiada 50% redukcji hałasu słyszalnego dla ludzi. Według prognozy, do 2027 roku udział wagonów wyposażonych we wkładki kompozytowe wyniesie 44%. Można zatem założyć, iż hałas generowany przez linie kolejowe zmniejszy się przynajmniej o 1-3 dB.

Należy zaznaczyć, iż wskazane w podziale na powiaty działania, odnoszą się wyłącznie do odcinków linii kolejowych objętych zakresem niniejszego POH (por. TOM I – rozdział 2.1).

### 3.1.1. Powiat działdowski

Na podstawie sporządzonych SMH dla głównych linii kolejowych w województwie oraz informacji o planowanych działaniach przygotowano zadania do realizacji w perspektywie krótkoterminowej.

**Tabela 8. Zadania POH dla powiatu działdowskiego w perspektywie krótkoterminowej**

Cel	Kierunek	Obszar działania	Działanie	Typ środka zaradczego	Podmiot odpowiedzialny
Cel nr 2 Przeciwdziałanie pogorszeniu klimatu akustycznego pochodzącego od hałasu szynowego na terenach mieszkaniowych	Kierunek 2.1 Kontrola emisji hałasu szynowego Kierunek 2.2 Ochrona terenów zagrożonych hałasem szynowym	Powiat działdowski od km 132+647 do km 148+226	Ograniczenie oddziaływania akustycznego na środowisko linii kolejowej zgodnie z decyzją Marszałka Województwa Warmińsko-Mazurskiego nr OŚ-PŚ.726.4.2021 z dnia 24.04.2023 r. – por. rozdział 2.3.4 TOM 3 POH	środki u źródła	Zarządzający linią kolejową

### 3.1.2. Powiat iławski

Na podstawie sporządzonych SMH dla głównych linii kolejowych w województwie oraz informacji o planowanych działaniach przygotowano zadania do realizacji w perspektywie krótkoterminowej.

**Tabela 9. Zadania POH dla powiatu iławskiego w perspektywie krótkoterminowej**

Cel	Kierunek	Obszar działania	Działanie	Typ środka zaradczego	Podmiot odpowiedzialny
Cel nr 2 Przeciwdziałanie pogorszeniu klimatu akustycznego pochodzącego od hałasu szynowego na terenach mieszkaniowych	Kierunek 2.1 Kontrola emisji hałasu szynowego Kierunek 2.2 Ochrona terenów zagrożonych hałasem szynowym	Powiat iławski od km 208+976 do km 236+901	Ograniczenie oddziaływania akustycznego na środowisko linii kolejowej zgodnie z decyzją Marszałka Województwa Warmińsko-Mazurskiego nr OŚ-PŚ.726.4.2021 z dnia 24.04.2023 r. – por. rozdział 2.3.4 TOM 3 POH	środki u źródła	Zarządzający linią kolejową

## 3.2. Zestawienie szacunków dotyczących zmniejszenia liczby osób dotkniętych szkodliwym skutkiem hałasu

Dyrektywa Komisji EU nr 2020/367 z dnia 4 marca 2020 r. zmieniająca Załącznik III do Dyrektywy 2002/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w odniesieniu do ustalenia metod oceny szkodliwych skutków hałasu w środowisku wyznaczyła metody oceny szkodliwych skutków w odniesieniu do trzech wybranych efektów zdrowotnych:

- znacznej uciążliwości (HA – ang. high annoyance);
- znacznego zaburzenia snu (HSD – ang. high sleep disturbance);
- choroby niedokrwiennej serca (IHD – ang. ischemic heart disease).

Wskaźnik HA to parametr służący do oceny hałasu, który określa, jak bardzo hałas może wpływać na uciążliwość dla osób narażonych na jego działanie. We wspomnianej Dyrektywie 2020/367 jest on zdefiniowany jako stosunkowa miara wpływu hałasu na codzienne funkcjonowanie, która może być mierzona lub szacowana na podstawie różnych wskaźników, takich jak poziom hałasu, czas ekspozycji, okresy bez hałasu, częstotliwość występowania i inne czynniki związane z danym źródłem hałasu.

Wskaźnik HSD to miara określająca zakłócenia spowodowane hałasem w nocy i jego wpływ na jakość snu. Wprowadzono go w celu oceny zaburzeń snu i ich konsekwencji dla zdrowia i samopoczucia ludzi. Hałas nocny może negatywnie wpływać na jakość snu, co może prowadzić do różnych problemów zdrowotnych, takich jak zaburzenia nastroju, zmęczenie, problemy z koncentracją i nawet przewlekłe choroby.

Wskaźnik IHD związany tylko z hałasem drogowym odnosi się do związku między wystawieniem na hałas a ryzykiem rozwoju chorób niedokrwiennych serca. Badania sugerują, że długotrwałe narażenie na hałas o wysokim poziomie może prowadzić do wzrostu ryzyka wystąpienia IHD.

W kontekście przepisów prawa krajowego warto zauważyć, że istnieje potrzeba uwzględnienia oddziaływania hałasu na zdrowie, niezależnie od ustalonych wartości długoterminowych dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku. W świetle *Dyrektywy END* oraz *Dyrektywy 2020/367*, nie jest konieczne stosowanie wartości dopuszczalnych hałasu w środowisku.

**Tabela 10. Zestawienie szacunków dotyczących zmniejszenia liczby osób dotkniętych szkodliwym skutkiem hałasu**

Powiat	Wskaźniki zdrowotne			
	Przed realizacją POH		Po realizacji POH	
	$N_{HA}^{SHM}$	$N_{HSD}^{SHM}$	$N_{HA}^{POH}$	$N_{HSD}^{POH}$
działdowski	606	245	46	62
iławski	506	198	31	16

### 3.3. Długofalowa strategia ukierunkowana na określanie i realizację celów w zakresie ochrony przed hałasem, w tym także identyfikację obszarów, które powinny zostać wyznaczone jako obszary ciche w aglomeracji

#### 3.3.1. Założenia strategii długofalowej

Długofalowa strategia walki z hałasem będzie realizowana przez cały okres obowiązywania POH, a działania podjęte w ramach niej należy przedsięwziąć już perspektywie krótkoterminowej i kontynuować w okresie 6-10 lat od roku uchwalenia Programu.

Trwałe i skuteczne działania poprawiające stan klimatu akustycznego wymagają nie tylko znacznej ilości środków finansowych, ale przede wszystkim czasu i współdziałania wielu organów i instytucji, budowania świadomości i odpowiedzialności społecznej.

Skupiają się one m.in. na:

- zmniejszeniu narażenia na hałas pochodzący od linii kolejowych poprzez zwiększenie udziału zieleni izolacyjnej przy terenach kolejowych;
- realizacji europejskich, krajowych oraz regionalnych planów modernizacji sieci transportowej z uwzględnieniem aspektów oddziaływania akustycznego;
- uwzględnianiu w MPZP kwestii związanych z hałasem;
- edukacji ekologicznej.

Należy prowadzić te działania w sposób systematyczny, nie tylko w ciągu kilku lat objętych programem POH, ale również wzmacniać je i w przypadku potrzeby modyfikować w kolejnych aktualizacjach. Działania te zostały uwzględnione w dokumentach strategicznych województwa, a najważniejsze z nich mają również znaczenie na poziomie krajowym.

W realizacji tych działań, oprócz zarządcy linii kolejowej, główną rolę powinny odegrać organy samorządowe, których właściwa polityka w zakresie planowania przestrzennego oraz ustanawiania obszarów cichych może przyczynić się do zapobieżenia występowania konfliktów akustycznych w przyszłości, a także zachowaniu ciszy w cennych środowiskowo rejonach województwa warmińsko-mazurskiego.

Sformułowano zatem zalecenia, których realizacja przyczyni się do zmniejszenia narażenia na hałas, zarówno obecnie jak i w przyszłości, i które powinny być traktowane jako pożądane kierunki, prowadzące do osiągnięcia założonych celów Programu, tzw. dobre praktyki.

**Tabela 11. Zalecenia POH w perspektywie długofalowej**

Cel	Kierunek	Obszar działania	Zalecenie	Podmiot odpowiedzialny
Cel nr 2. Przeciwdziałanie pogorszeniu klimatu akustycznego pochodzącego od hałasu szynowego na terenach mieszkaniowych	Kierunek 2.2 Ochrona terenów zagrożonych hałasem szynowym	Powiaty: działdowski iławski	Zwiększenie udziału zieleni izolacyjnej przy terenach kolejowych stanowiącej naturalną ochronę akustyczną	Właściwa gmina przy współpracy z zarządzającym linią kolejową



Cel	Kierunek	Obszar działania	Zalecenie	Podmiot odpowiedzialny
Cel nr 5. Zmniejszenie liczby osób narażonych na negatywne skutki zdrowotne powodowane hałasem	Kierunek 5.1 Realizacja zapisów lokalnych i ponadlokalnych dokumentów strategicznych oraz aktów prawa miejscowego	Powiaty: działdowski iławski	Rozwój kolejowych połączeń ponadlokalnych obsługiwanych przez cichy tabor kolejowy ukierunkowany na relacje dom-praca-dom	Organizator połączeń kolejowych
			Sukcesywna modernizacja taboru kolejowego zgodnie z wymaganiami UE (zob. rozdział 2.1.3)	Zarządzający taborem kolejowym
			Zakaz realizacji nowej zabudowy chronionej akustycznie, tj. wymienionej w art. 113 ust. 2 pkt 1) ustawy POŚ, na terenach dotychczas nie zabudowanych na których na podstawie strategicznych map hałasu stwierdzono możliwość wystąpienia przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku	Organ właściwy do wydania warunków zabudowy
	Kierunek 5.2 Zwiększenie świadomości zagrożenia hałasem	Powiaty: działdowski iławski	Edukacja ekologiczna w zakresie szkodliwości hałasu oraz promocji proekologicznych zachowań – przeprowadzenie akcji informacyjnej	Jednostki samorządu terytorialnego
			Udostępnianie wyników SMH na portalu <a href="https://atlas.warmia.mazury.pl/">https://atlas.warmia.mazury.pl/</a>	Marszałek Województwa
	Kierunek 5.3 Ograniczenie wpływu hałasu w miejscu chronionym	Powiaty: działdowski iławski	Właściwe planowanie przestrzenne - prowadzenie właściwej polityki przestrzennej pod kątem zapobiegania przyszłym konfliktom akustycznym. Obowiązek wykorzystania danych o poziomach hałasu wyrażonych wskaźnikami L <sub>DOWN</sub> i L <sub>N</sub> , zawartych w opracowaniach strategicznej mapy hałasu, w projektach MPZP w zakresie określania przeznaczenia terenu oraz wyznaczania linii zabudowy.	Organ właściwy do uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego
			W przypadku realizacji nowych inwestycji mieszkaniowych na terenach narażonych na ponadnormatywny hałas uzależnienie wydania decyzji o warunkach zabudowy od dołączenia operatu akustycznego w zakresie izolacyjności akustycznej przegród zewnętrznych	Właściwa jednostka urzędu gminy
			Nałożenie na inwestorów obowiązku stosowania środków ochrony przed hałasem na drodze propagacji, na terenach narażonych na ponadnormatywny hałas w przypadku realizacji nowych inwestycji mieszkaniowych	Rada gminy/ Właściwa jednostka urzędu gminy
			Stosowanie okien o wysokich współczynnikach ochrony akustycznej w przypadku wymiany w placówkach samorządowych min. w szpitalach i obiektach pobytu dzieci i młodzieży w sąsiedztwie głównych linii kolejowych	Właściwa jednostka urzędu miasta, gminy, starostwa
			Nakaz ustalenia w aktach planistycznych obejmujących obszary niezabudowane przeznaczeń terenów lokalizowanych w bezpośrednim sąsiedztwie źródeł hałasu funkcji innych niż wymienione w art. 113 ust. 2 pkt 1) ustawy Prawo ochrony środowiska niepodlegające ochronie akustycznej	Organ właściwy do uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego
			Ustalenie w aktach planistycznych rozwiązań przestrzennych pozwalających na ograniczenie oddziaływania generowanego przez źródła hałasu oraz wprowadzenie nakazu lokalizacji w pierwszej linii zabudowy obiektów niechronionych akustycznie (nieprzeznaczonych na stały bądź czasowy pobyt ludzi), takich jak: garaże wielopoziomowe, budynki magazynowe i gospodarcze, obiekty infrastruktury technicznej, lub inne obiekty kubaturowe mający wpływ na ograniczenie oddziaływania akustycznego generowane przez infrastrukturę transportową	Organ właściwy do uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego
			Pomiary hałasu (interwencyjne oraz w celu wykonania przeglądu ekologicznego)	Właściwy wójt, burmistrz, starosta, Marszałek Województwa
Stosowanie elementów tłumiących hałas i wibracje z torowiska w przypadku modernizacji	Zarządzający linią kolejową			

Cel	Kierunek	Obszar działania	Zalecenie	Podmiot odpowiedzialny
			przejazdów kolejowych	
	Kierunek 5.4 Świadome zarządzanie źródłem hałasu	Powiaty: działowski iławski	Wykonanie corocznych przeglądów stanu linii kolejowej na terenie powiatu, kontrola stanu szyn, podkładów oraz podtorza Uwzględnianie wykonanych pomiarów na odcinkach linii kolejowych objętych POH w rocznych raportach z realizacji POH – jeśli były wykonywane Cykliczne szlifowanie szyn na docinkach linii kolejowych objętych POH	Zarządzający linią kolejową
	Kierunek 5.5 Monitoring realizacji działań wynikających z POH	Powiaty: działowski iławski	Zbieranie i gromadzenie informacji dot. realizacji działań wynikających z POH oraz przekazywanie raportów sprawozdawczych Marszałkowi Województwa	Zarządzający linią kolejową

### 3.3.2. Identyfikacja obszarów, które spełniają kryteria obszarów cichych

Dyrektywa END uznaje potrzebę zachowania obszarów o dobrej jakości akustycznej, zwanych obszarami cichymi, w celu ochrony europejskiego stanu akustycznego środowiska, a tym samym poprawy dobrostanu i jakości życia obywateli. Dyrektywa ta nie zawiera jednak szczegółowych informacji na temat tego, w jaki sposób kraje, regiony i miasta mają definiować i wyznaczać obszary ciche na swoich terytoriach. Poniższe informacje pochodzą od zarządcy głównych linii kolejowych na terenie województwa warmińsko-mazurskiego.

Działania wprowadzane przez zarządcę infrastruktury kolejowej powinny być wspomagane przez zapewnienie odpowiedniej polityki urbanistycznej dla terenów położonych wzdłuż linii kolejowych. Problem hałasu wywołanego eksploatacją linii kolejowych jest ściśle związany z niewłaściwym zagospodarowaniem terenów przyległych do linii kolejowych. Bliskie usytuowanie budynków mieszkalnych w stosunku do linii kolejowych może powodować wystąpienie wysokich poziomów hałasu, co może mieć negatywne skutki dla zdrowia ludzi zamieszkujących te budynki. Zgodnie z art. 53 ust. 2 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. *o transporcie kolejowym* (Dz.U. z 2023 r. poz. 1786, z późn. zm.) ze względu na bezpieczeństwo prowadzenia ruchu kolejowego budowle i budynki mogą być usytuowane w odległości nie mniejszej niż 10 m od granicy obszaru kolejowego, z tym że odległość ta od osi skrajnego toru nie może być mniejsza niż 20 m. Budynki mieszkalne, szpitale, domy opieki społecznej, obiekty rekreacyjno-sportowe, budynki związane z wielogodzinnym pobytem dzieci i młodzieży zgodnie z zapisami art. 53 ust. 3 w/w ustawy, powinny być usytuowane w odległości pozwalającej na zachowanie norm dopuszczalnego poziomu hałasu w środowisku. Wagę odpowiedniej lokalizacji budynków względem źródła dźwięku podkreślono również w dziale IX § 325 ust. 1 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002 r. *w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie* (Dz. U. z 2022 r. poz. 1225), który stwierdza, że budynki, w których mieszkają lub przebywają ludzie, powinny być zlokalizowane z dala od hałasu i drgań. Jeśli to niemożliwe, trzeba zastosować odpowiednie środki ochrony, takie jak: właściwe usytuowanie, ekranowanie czy stosowanie przegród o właściwej izolacji akustycznej, zgodnie z Polskimi Normami.

W związku z powyższym tereny przyległe do linii kolejowych nie powinny być ustanawiane jako obszary ciche, zgodnie z warunkami opisanymi w Wytycznych GIOŚ [16]. Wszelkie nowo projektowane budynki zlokalizowane blisko linii kolejowych w odległości nie pozwalającej na zachowanie norm dopuszczalnego poziomu hałasu w środowisku powinny być wyposażone w przegrody zewnętrzne o podwyższonej izolacyjności akustycznej, celem zapewnienia właściwych warunków akustycznych w budynkach.

Jednakże obszary ciche poza aglomeracją mogą być wyznaczone na terenie całego województwa, aczkolwiek powinny wtedy zostać poprzedzone stosowną analizą akustyczną, spełniającą restrykcyjne normy.

Tworząc taki obszar trzeba mieć na względzie szereg czynników, takich jak: zagospodarowanie terenu, pokrycie terenu, odległość od głównych dróg, linii kolejowych i lotnisk, stref przemysłowych, bioróżnorodność, odległość od terenów mieszkalnych, zaludnienie terenów w bliskiej odległości, minimalna wielkość obszaru (z uwzględnieniem wyjątków), pozostałe kryteria subiektywne, np. wrażenie wizualne, odczucie spokoju.

Zgodnie z przytoczonym dokumentem obszary ciche poza aglomeracją można wyznaczać na terenie całego województwa zachowując m.in. poniższe, główne warunki:

- brak jakichkolwiek przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu;
- odległość od głównych linii kolejowych w przypadku braku strategicznej mapy hałasu – min. 200 m;
- poziomy dźwięku na proponowanych obszarach spełniają kryterium  $L_{DWN} \leq 55 \text{ dB}^7$ ;
- obszar musi być odległy od znaczących źródeł hałasu, zgodnie z wytycznymi;
- gęstość zaludnienia<sup>8</sup> nie powinna być większa niż ok. 3 250 osób / km<sup>2</sup>;
- odpowiednia funkcja terenu;
- zachowana minimalna wielkość obszaru cichego;
- uwzględnienie bioróżnorodności terenów.

Wytyczne zawarte w Dobrych Praktykach [16] wskazują, aby obejmować obszarami cichymi takie tereny jak: zabudowa związana ze stałym lub wielogodzinnym pobytem dzieci i młodzieży (tereny usług oświaty i nauki), tereny domów opieki (usług zdrowia), tereny szpitali w miastach (usług zdrowia), tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej, tereny „cichej” rekreacji (tereny rekreacyjno-wypoczynkowe). Dodatkowo do takich obszarów można zaliczyć tereny w strefie „A” ochrony uzdrowiskowej, które z definicji powinny charakteryzować się nieuciążliwym klimatem akustycznym. Ustanowienie obszaru cichego to proces kompleksowy i wymagający. Udział w procesie tworzenia takich obszarów powinny mieć jednostki lokalnego samorządu, mieszkańcy oraz organizacje związane z ochroną środowiska, a także specjaliści z zakresu hałasu.

---

<sup>7</sup> Wytyczne GIOŚ [16] zalecają, aby w miarę możliwości tereny te były wyznaczone na obszarach, gdzie w zależności od źródła hałasu są spełnione dodatkowo następujące kryteria: Hałas drogowy:  $L_{DWN} \leq 53 \text{ dB}$ ,  $L_N \leq 45 \text{ dB}$ ; Hałas kolejowy:  $L_{DWN} \leq 54 \text{ dB}$ ,  $L_N \leq 44 \text{ dB}$ ; Hałas lotniczy:  $L_{DWN} \leq 45 \text{ dB}$ ,  $L_N \leq 40 \text{ dB}$ ; Hałas od turbin wiatrowych:  $L_{DWN} \leq 45 \text{ dB}$ ; Hałas impulsowy, pojedyncze sygnały, wartość średnioroczna:  $L_{Aeq24h} \leq 70 \text{ dB}$

<sup>8</sup> Obszar cichy może obejmować również zabudowę jednorodziną

### 3.3.3. Harmonogram realizacji poszczególnych działań

Zgodnie § 6 ust. 6 Rozp. POH, kolejność realizacji działań określonych w POH ustala się w oparciu o wartość wskaźnika  $N_{HA}$ , a więc liczbę osób dotkniętych znaczną uciążliwością hałasu. Niemniej, zgodnie z §4 ust. 1 pkt 2 ww. rozporządzenia, w opisie działań należy zamieścić także szacunki dotyczące pozostałych wskaźników szkodliwych skutków hałasu (w przypadku hałasu szynowego będzie to wskaźnik  $N_{HSD}$ ).

Szczegółowy opis wyznaczania wartości wskaźników zdrowotnych został zamieszczony w opracowaniu „Obliczanie efektów zdrowotnych: Wytyczne oceny wskaźników zdrowotnych hałasu w środowisku” [17]. Zgodnie z tym dokumentem, harmonogram działań sporządza się dla obszarów jednostkowych – w tym wypadku dla powiatów, pogrupowanych w ranking wg wartości wskaźnika  $N_{HA}$ <sup>9</sup> opisującego negatywne efekty hałasu. POH powinien zakresem działań i harmonogramem ich realizacji objąć obszary jednostkowe najbardziej narażone. Harmonogram ustala się dla działań z perspektywy krótkoterminowej.

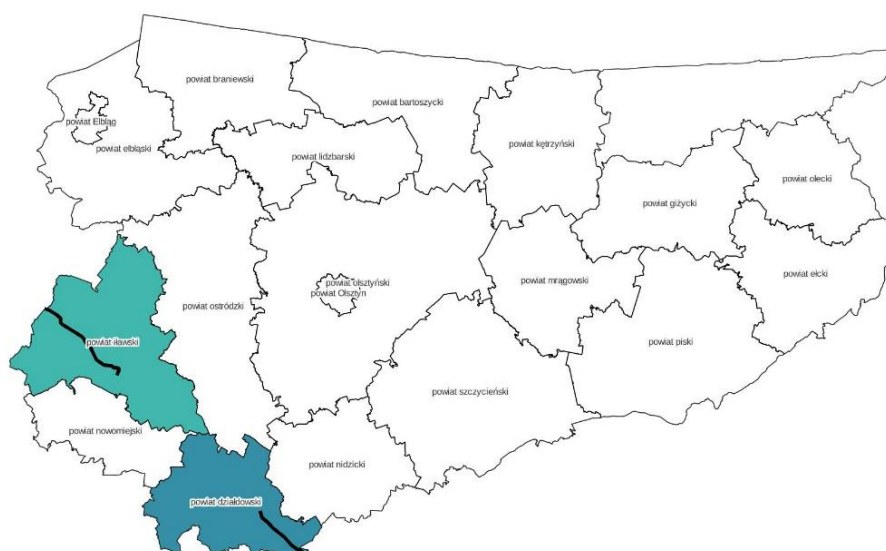
Tabela 12. Zakres wartości wskaźnika  $N_{HA}$

Kolejność realizacji	M N I E J P I L N E → N A J P I L N I E J S Z E							
Kolor/wartość $N_{HA}$	1-200	200-400	400-600	600-800	800-1000	1000-1200	1200-1400	>1400

Tabela 13. Harmonogram realizacji POH dla poszczególnych powiatów w perspektywie krótkoterminowej

Powiat	Wskaźniki zdrowotne - $N_{HA}$	
	Przed realizacją POH - $N_{HA}^{SHM}$	Po realizacji POH - $N_{HA}^{POH}$
działdowski	606	46
iławski	506	31

Rysunek 3. Wizualizacja harmonogramu POH w podziale na powiaty



<sup>9</sup> Wskaźnik określający całkowitą liczbę osób dotkniętych szkodliwym skutkiem hałasu w postaci znacznej uciążliwości

### **3.3.4. Opis obowiązków wynikających z programu dotyczących podmiotów lub organów odpowiedzialnych za realizację działań oraz ograniczeń wynikających z realizacji programu**

Wszystkie zobowiązania określone w POH powinny być usprawiedliwione celem i możliwością realizacji konkretnych zadań. Przy ocenie możliwości ich wykonania należy uwzględnić zarówno warunki techniczne, technologiczne, jak i finansowe zarządców źródeł hałasu. Do spełnienia zadań opisanych w POH są przede wszystkim zobowiązani zarządcy poszczególnych źródeł hałasu. Oprócz zadań wynikających z Programu, który został ustanowiony jako prawo miejscowe, zarządca ma obowiązek, zgodnie z przepisami ustawy POŚ, zagwarantować przestrzeganie wymogów ochrony środowiska.

Obowiązki zarządcy źródła hałasu polegają na:

- dotrzymywaniu standardów emisji hałasu (art. 141 ustawy POŚ);
- zapewnieniu prawidłowej eksploatacji urządzenia, tzn. niepowodującej przekroczenia standardów jakości środowiska (art. ustawy 144 POŚ);
- stosowaniu zabezpieczeń akustycznych i właściwej organizacji ruchu w celu ochrony środowiska przed zanieczyszczeniem hałasem (art. 173 ustawy POŚ);
- dotrzymaniu standardów jakości środowiska między innymi poprzez obowiązek zachowania dopuszczalnych poziomów hałasu (art. 174 ustawy POŚ);
- prowadzeniu okresowych pomiarów poziomów w środowisku substancji lub energii w związku z eksploatacją danego obiektu (art. 175 ust.1 ustawy POŚ), lub ciągłych pomiarów poziomów substancji lub energii w razie eksploatacji obiektów o określonych cechach lub kategoriach wskazujących na możliwość wprowadzania do środowiska substancji lub energii w znacznych ilościach (art. 175 ust. 2 ustawy POŚ), przy czym pomiary powinny zostać przeprowadzane przez odpowiednie laboratoria (art. 147a ustawy POŚ), a ich wyniki ewidencjonowane oraz przechowywane przez 5 lat (art. 147 ust. 6 ustawy POŚ);
- przedstawianiu właściwemu organowi ochrony środowiska oraz Głównemu Inspektorowi Ochrony Środowiska wyników wykonanych pomiarów (art. 177 ust.1 ustawy POŚ).

Przestrzeganie wymagań ochrony środowiska związanych z eksploatacją dróg, linii kolejowych, linii tramwajowych, lotnisk oraz portów zapewniają zarządzający tymi obiektami (art. 139 ustawy POŚ). Zgodnie z art. 173 ustawy POŚ ochronę przed zanieczyszczeniami powstającymi w związku z eksploatacją linii kolejowych zapewnia się między innymi poprzez:

- stosowanie rozwiązań technicznych ograniczających rozprzestrzenianie zanieczyszczeń, a w szczególności zabezpieczeń akustycznych;
- właściwą organizację ruchu.

Organem administracji odpowiedzialnym za uchwalanie aktów prawa miejscowego jest rada miasta lub rada gminy (miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego), rada powiatu, sejmik województwa (obszary ograniczonego użytkowania). Organem sprawującym funkcje kontrolne w zakresie prowadzenia pomiarów hałasu w odniesieniu do zarządców dróg jest właściwy marszałek województwa lub starosta powiatu, a także wojewódzki inspektor ochrony środowiska. Organy administracji publicznej są również zobowiązane do prowadzenia

odpowiedniej polityki w zakresie planowania przestrzennego. Za realizację działań uwzględnionych w POH odpowiedzialni są zarządzający źródłami hałasu, którzy zobligowani są również do przestrzegania wymogów ochrony środowiska w odniesieniu do obiektów infrastruktury komunikacyjnej.

**Tabela 14. Zadania i zalecenia dla podmiotów uczestniczących w realizacji Programu**

Zadanie/zalecenie	Podmiot zobowiązany do realizacji
Realizacja działań naprawczych wskazanych w POH	Zarządzający linią kolejową
Uchwalanie aktów prawa miejscowego	Rada miasta, rada gminy, rada powiatu, Sejmik Województwa
Kontrola hałasu w środowisku	Właściwy organ ochrony środowiska zgodnie z art. 378 ustawy POŚ (właściwy wójt, burmistrz, prezydent miasta, starosta, marszałek województwa)
Prowadzenie właściwej polityki w zakresie planowania przestrzennego	Rada miasta, rada gminy
Zbieranie informacji oraz sporządzanie i przekazywanie Marszałkowi Województwa rocznych raportów z postępów realizacji POH	Zarządzający linią kolejową

Poniżej natomiast zestawiono szczegółowe informacje o podmiotach uczestniczących w realizacji POH – aktualność na dzień uchwalenia Programu.

**Tabela 15 Podmioty uczestniczące w realizacji zadań i zaleceń POH**

Podmiot uczestniczący w realizacji zadań/zaleceń POH	Informacja o podmiocie zobowiązanym do realizacji
Rada miasta	Ława, Działdowo
Rada gminy	Ława, Działdowo, Łowo-Osada, Susz
Rada powiatu	działdowskiego, ławskiego
Zarządzający linią kolejową	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

### 3.4. Aspekty finansowe Programu

#### 3.4.1. Źródła finansowania Programu

Proponowane działania w ramach POH będą głównie finansowane w ramach środków własnych. W przypadku wysokich kosztów związanych z inwestycjami, konieczne może być poszukiwanie dodatkowych źródeł finansowania. Wskazane poniżej źródła oferują różne formy wsparcia, takie jak dofinansowanie, pożyczki o preferencyjnym oprocentowaniu, dotacje oraz dopłaty do oprocentowania kredytów bankowych. Lista przedsięwzięć priorytetowych jest aktualizowana i publikowana co roku.

#### FUNDUSZE KRAJOWE

W zależności od dostępności funduszy oraz obszaru priorytetowego, można starać się o wsparcie od następujących instytucji:

- Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej;
- Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej w Olsztynie<sup>10</sup>.

<sup>10</sup> np. w 2023 roku można było uzyskać dofinansowanie do remontów dróg oraz zadań w ramach edukacji ekologicznej z obszarów priorytetowych: 2.2 Jakość powietrza lub 2.7 Inne działania z zakresu ochrony środowiska.

## FUNDUSZE UNIJNE

W ramach pomocy finansowej przyznawanej przez Unię Europejską aktualnie prowadzone są dwa programy:

- Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko – program FEnIKS;
- Fundusze Europejskie dla Polski Wschodniej;
- Fundusze Europejskie dla Warmii i Mazur 2021-2027<sup>11</sup>.

W województwie warmińsko-mazurskim, w ramach *Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Warmińsko-Mazurskiego na lata 2014-2020* jak i *Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej* w ubiegłych latach można było otrzymać wsparcie dla działań z zakresu modernizacji systemów transportowych oraz edukacji ekologicznej. Dodatkowo z Programu Operacyjnego *Infrastruktura i Środowisko* zarządca linii kolejowej może szukać dofinansowania w ramach przyszłych projektów, w przypadku ogłoszenia naboru.

## KREDYTY ZE ŚRODKÓW EUROPEJSKIEGO BANKU INWESTYCYJNEGO

Kredyt udzielany jest w złotych. Maksymalny udział kredytu z linii EBI może wynosić do 50% całkowitego kosztu przedsięwzięcia inwestycyjnego. Współfinansowaniem mogą być objęte inwestycje, których koszt nie jest niższy niż 40 tysięcy euro oraz nie jest wyższy niż 25 milionów euro.

### 3.4.2. Zestawienie szacunkowych kosztów realizacji programu, w tym szacunkowych kosztów realizacji poszczególnych działań

W tabeli poniżej przedstawiono szacunkowe koszty jednostkowe zadań antyhałasowych.

**Tabela 16. Szacunkowe koszty jednostkowe rozpatrywanych zadań antyhałasowych**

Zadanie	Koszt jednostkowy (netto)
Szlifowanie szyn	35 tys. / 1 km toru pojedynczego
Ekran akustyczny	1,5 tys. zł / m <sup>2</sup>
Tłumiki torowe	1000 zł / 1m toru pojedynczego
Pomiar hałasu z opracowaniem wyników – laboratorium akredytowane	800-1500 / punkt; od 2500 za pomiar całodobowy
Nasadenia zieleni	Posadzenie żywopłotu – 120 zł / 1 mb Posadzenie pnączy 120 zł / 1 mb Posadzenie krzewów – 60 zł / szt.
Tygodniowa kampania w mediach społecznościowych	od 2500 zł
Dwutygodniowa reklama tekstowa w wiodącej wyszukiwarce internetowej	od 1000 zł
Kampania reklamowa w lokalnej prasie	(1-sza strona redakcyjna w dzienniku) – od 12000 zł
Druk ulotek A5 dwustronnych (1000 sztuk, 1 projekt) –	W zależności od gramatury papieru 300 1000 zł
Ocena izolacyjności elementów zewnętrznych budynków – ekspertyza zewnętrzna	2-5 tys. zł
Średni koszt jednego okna o podwyższonej izolacyjności akustycznej	2 tys. zł

<sup>11</sup> Cel Polityki 3: Lepiej Połączona Europa; Priorytet 04. Publiczny transport zbiorowy; Działanie 04.02 – wersja z dnia 25.09.2023 r.

Przedstawione powyżej szacunkowe koszty jednostkowe opierają się na informacjach dostępnych na internetowych stronach PKP PLK, cenników GUS oraz dostępnych katalogów cen robót torowych i budowlanych wykazanych w Bibliografii na końcu dokumentu.

Program – ze względu na decyzję Marszałka Województwa Warmińsko-Mazurskiego nr OŚ-PŚ.726.4.2021 z dnia 24.04.2023 r. dotyczącą ograniczenia oddziaływania akustycznego na środowisko linii kolejowej E65 – nie określa kosztów związanych z wykonaniem tej decyzji, gdyż nie jest to koszt wynikający z POH. Działanie to należy zaliczyć jako zadanie własne zarządcy linii kolejowej.

Jednakże można oszacować przybliżone koszty działań związanych z utrzymaniem torowisk, edukacją ekologiczną<sup>12</sup> oraz nasadzeniem zieleni izolacyjnej. Przedstawiają się one następująco:

- Szlifowanie szyn – 2,6 mln zł;
- Nasadzenia zieleni izolacyjnej (1000 m) – 60 tys. zł;
- Edukacja ekologiczna – 20 tys. zł.

Reasumując:

**Szacunkowy łączny koszt Programu w latach 2024-2029 wyniesie ok. 2,68 mln zł.**

### **3.4.3. Ocena efektywności kosztowej i ocena relacji kosztów do korzyści, o ile są możliwe do oszacowania**

Aktualnie brak jest wytycznych w zakresie szacowania efektów opartych na wskaźnikach zdrowotnych. W świetle obowiązku określania wskaźników zdrowotnych należy założyć, że każde działanie obniżające poziom hałasu na terenach mieszkaniowych jest działaniem wskazanym, obniżającym możliwe skutki zdrowotne związane z przebywaniem w hałasie, przy czym relacja kosztów do korzyści możliwa jest jedynie przy szacowaniu rozwiązań alternatywnych. W przypadku braku takowych traci sens. Stąd Ustawodawca powinien dokonać szerszego studium nad tym tematem, gdyż zdrowie człowieka jest wartością nadrzędną.

Na tym etapie krajowej polityki ekologicznej, przy wciąż obowiązujących normach dopuszczalnych poziomów hałasu, główną strategią POH-ów jest obniżanie poziomu dźwięku do dopuszczalnego, określonego w przepisach. Polityka UE natomiast wskazuje, że poziomy dopuszczalne nie są wyznacznikiem stanu akustycznego środowiska – są nimi wskaźniki zdrowotne, co ma sens w ogólnym aspekcie zdrowotnym, szczególnie w przypadku. najmniej rygorystycznych dopuszczalnych poziomów hałasu w strefie śródmiejskiej miast pow. 100 tys. mieszkańców ( $L_{DWN\_dop} = 70$  dB).

Z tego powodu obecna polityka jest długofalowym działaniem, gdyż nie ma możliwości organizacyjnych i technicznych, a także finansowych zredukowania poziomów hałasu na dużych obszarach w przeciągu kilku lat.

---

<sup>12</sup> W ramach edukacji ekologicznej do szacunkowej wyceny wliczono druk 5 tys. ulotek związanych z tematyką hałasu wraz z rozesłaniem ich po urzędach, tygodniową kampanię w lokalnej prasie oraz mediach społecznościowych (jedna akcja).



### **3.5. Opis sposobu monitorowania realizacji programu**

Organ opracowujący POH będzie corocznie monitorował stopień realizacji Programu przez podmioty i organy w nim wskazane.

Do nadzorowania wyznaczonych w Programie działań będą służyć raporty z postępu ich realizacji. Podmioty i organy odpowiedzialne za realizację działań wskazanych w POH są zobowiązane do zbierania i gromadzenia informacji o postępach realizacji zadań Programu oraz sporządzania i przedkładania Marszałkowi Województwa Warmińsko-Mazurskiego raportu z postępu realizacji Programu za ubiegły rok. **w terminie do 31 marca każdego roku.**

Przekazywane do Marszałka Województwa raporty stanowiąc będą podstawę do sporządzenia oceny stopnia realizacji działań przy sporządzaniu kolejnego POH.

## SPIS TABEL

Tabela 1. Zestawienie informacji o odcinkach linii kolejowych, dla których w 2022 r. sporządzono SMH .....	6
Tabela 2. Szacunkowa liczba mieszkańców, zlokalizowanych na terenach, na których występują przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu w podziale na powiaty .....	7
Tabela 3. Szacunkowa powierzchnia obszarów, na których występują przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu w podziale na powiaty [km <sup>2</sup> ].....	7
Tabela 4. Szacunkowa liczba mieszkańców, zlokalizowanych na terenach, na których wystąpią przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu w podziale na powiaty po realizacji inwestycji uwzględnionych w SMH.....	8
Tabela 5. Gminne programy ochrony środowiska .....	13
Tabela 6. Powiatowe programy ochrony środowiska.....	13
Tabela 7. Cele Programu ochrony środowiska przed hałasem dla głównych linii kolejowych .....	22
Tabela 8. Zadania POH dla powiatu działowskiego w perspektywie krótkoterminowej.....	24
Tabela 9. Zadania POH dla powiatu iławskiego w perspektywie krótkoterminowej.....	24
Tabela 10. Zestawienie szacunków dotyczących zmniejszenia liczby osób dotkniętych szkodliwym skutkiem hałasu .....	25
Tabela 11. Zalecenia POH w perspektywie długofalowej .....	26
Tabela 12. Zakres wartości wskaźnika N <sub>HA</sub> .....	30
Tabela 13. Harmonogram realizacji POH dla poszczególnych powiatów w perspektywie krótkoterminowej.....	30
Tabela 14. Zadania i zalecenia dla podmiotów uczestniczących w realizacji Programu .....	32
Tabela 15. Podmioty uczestniczące w realizacji zadań i zaleceń POH.....	32
Tabela 16. Szacunkowe koszty jednostkowe rozpatrywanych zadań antyhałasowych.....	33

## SPIS RYSUNKÓW

Rysunek 1. Lokalizacja głównych linii kolejowych, dla których w 2022 r. sporządzono SMH.....	6
Rysunek 2. Uproszczony schemat przypisywania działań w ramach POH.....	23
Rysunek 3. Wizualizacja harmonogramu POH w podziale na powiaty .....	30



# **Program ochrony środowiska przed hałasem dla obszaru województwa warmińsko-mazurskiego**

**w części dotyczącej miast powyżej 100 tys. mieszkańców**

**TOM IV**

**OLSZTYN, 2024 r.**



## SPIS TREŚCI

1.	Wstęp .....	6
2.	Uzasadnienie zakresu zagadnień objętych programem.....	6
2.1.	Dane i wnioski wynikające ze sporządzonych strategicznych map hałasu.....	6
2.1.1.	Wykaz terenów wymagających podjęcia działań ograniczających poziom hałasu w środowisku wraz ze wskazaniem liczby mieszkańców na tych terenach .....	6
2.1.2.	Identyfikacja dominujących źródeł hałasu.....	12
2.1.3.	Zestawienie propozycji działań przedstawionych na strategicznych mapach hałasu w zakresie ochrony przed hałasem, planowanych do realizacji w ciągu 5 lat, licząc od roku następującego po roku sporządzenia strategicznej mapy hałasu oraz planowanych do realizacji w ciągu 6–10 lat, licząc od roku następującego po roku sporządzenia tej mapy... 13	
2.2.	Ocena realizacji poprzedniego programu .....	15
2.3.	Analiza materiałów, dokumentów i publikacji wykorzystanych do opracowania programu.....	21
2.3.1.	Polityki, strategie, plany lub programy .....	21
2.3.2.	Obowiązujące wojewódzkie, powiatowe i gminne programy ochrony środowiska ....	31
2.3.3.	Przepisy prawa, w tym prawa miejscowego, mające wpływ na stan akustyczny środowiska .....	34
2.3.4.	Prawomocne decyzje określające warunki korzystania ze środowiska, w których określono dopuszczalne poziomy hałasu .....	37
2.3.5.	Przepisy dotyczące emisji hałasu z instalacji i urządzeń, w tym pojazdów, mających negatywny wpływ na stan akustyczny środowiska.....	38
2.3.6.	Nowe, dostępne techniki i technologie w zakresie ograniczania hałasu.....	40
2.3.7.	Planowane inwestycje ograniczające emisję hałasu oraz ograniczające rozprzestrzenianie się hałasu wynikających z przyjętych polityk, strategii, planów lub programów .....	43
3.	Opis działań w zakresie ograniczenia poziomu hałasu w środowisku, w tym harmonogram ich realizacji oraz obowiązki i ograniczenia wynikające z realizacji tego programu.....	44
3.1.	Działania w zakresie ochrony przed hałasem planowane do podjęcia w ciągu 5 lat, licząc od roku uchwalenia programu, łącznie ze środkami zachowania obszarów cichych w aglomeracji i poza aglomeracją, wraz z określeniem podmiotu lub organu odpowiedzialnego za ich realizację.....	45
3.1.1.	Hałas drogowy .....	45
3.1.2.	Hałas szynowy .....	48
3.1.3.	Hałas lotniczy .....	49
3.1.4.	Hałas przemysłowy .....	50
3.2.	Zestawienie szacunków dotyczących zmniejszenia liczby osób dotkniętych szkodliwym skutkiem hałasu.....	51
3.3.	Długofalowa strategia ukierunkowana na określanie i realizację celów w zakresie ochrony przed hałasem, w tym także identyfikację obszarów, które powinny zostać wyznaczone jako obszary ciche w aglomeracji .....	54
3.3.1.	Założenia długofalowej strategii.....	54
3.3.2.	Identyfikacja obszarów, które powinny zostać wyznaczone jako obszary ciche w aglomeracji.....	56
3.4.	Harmonogram realizacji poszczególnych działań.....	58

3.5.	Opis obowiązków wynikających z programu dotyczących podmiotów lub organów odpowiedzialnych za realizację działań oraz ograniczeń wynikających z realizacji programu.....	62
3.6.	Aspekty finansowe Programu .....	64
3.6.1.	Źródła finansowania Programu.....	64
3.6.2.	Zestawienie szacunkowych kosztów realizacji programu, w tym szacunkowych kosztów realizacji poszczególnych działań.....	65
3.6.3.	Ocena efektywności kosztowej i ocena relacji kosztów do korzyści, o ile są możliwe do oszacowania .....	67
3.7.	Opis sposobu monitorowania realizacji programu.....	67
	SPIS TABEL .....	68
	SPIS RYSUNKÓW .....	70

## WYKAZ SKRÓTÓW I POJEĆ UŻYTYCH W DOKUMENCIE

Skrót	Pełna nazwa
CNOSSOS-EU	Skrót od Common NOise A SSeSSment MethOdS in Europe Union – obowiązującej metodyki wykonywania strategicznych map hałasu
DE, DO	Obszar działania, D – hałas drogowy, E – Elbląg, O – Olsztyn
DK	Droga krajowa
Dyrektywa END	Dyrektywa 2002/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady odnosząca się do oceny i zarządzania poziomem hałasu w środowisku [3]
GDDKiA	Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad
GIOŚ	Główny Inspektorat Ochrony Środowiska
HSD	Wskaźnik dot. znacznego zaburzenia snu
IHD	Wskaźnik dot. choroby niedokrwiennej serca
$L_{AeqD}$	Równoważny poziom dźwięku A dla pory dnia
$L_{AeqN}$	Równoważny poziom dźwięku A dla pory nocy
$L_{DWN}$	Długookresowy średni poziom dźwięku A wyrażony w decybelach (dB), wyznaczony w ciągu wszystkich dób w roku z uwzględnieniem pory dnia, wieczoru, nocy
$L_N$	Długookresowy średni poziom dźwięku A wyrażony w decybelach (dB), wyznaczony w ciągu pór nocy
MOF	Miejski Obszar Funkcjonalny
MPZP	Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego
NHA	Wskaźnik dot. znacznej uciążliwości hałasu
P+R, K+R, B+R	Parkingi typu Park&Ride, Kiss&Ride, Bike&Ride
PKP PLK S.A.	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
POG	Plan ogólny gminy
POH, Program	Program ochrony środowiska przed hałasem
RDOŚ	Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska w Olsztynie
Rozp. POH	Rozporządzenie Ministra Klimatu i Środowiska z dnia 26 lipca 2021 r. w sprawie programu ochrony środowiska przed hałasem [6]
SMH	Strategiczna mapa hałasu (SMHDK – dla dróg krajowych, SMHDW – dla dróg wojewódzkich, SMHDP – dla dróg powiatowych, SMHE – dla miasta Elbląg, SMHO – dla miasta Olsztyn)
Ustawa POŚ	Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. <i>Prawo ochrony środowiska</i> [1]
ZDW w Olsztynie	Zarząd Dróg Wojewódzkich w Olsztynie
ZDZIT	Zarząd Dróg, Zieleni i Transportu w Olsztynie



## 1. Wstęp

Dokument stanowi **IV integralną część Programu ochrony środowiska przed hałasem dla obszaru województwa warmińsko-mazurskiego** i obejmuje źródła hałasu znajdujące się na terenie miast powyżej 100 tys. mieszkańców – Elbląga i Olszyna.

Niniejsze opracowanie dostarcza informacji na temat różnorodnych źródeł hałasu zlokalizowanych na terenie głównych miast województwa warmińsko-mazurskiego i ich wpływu na zdrowie mieszkańców. Praktyczne wskazówki w nim zawarte, dotyczące ograniczania hałasu w miejscu zamieszkania, pomogą stworzyć społeczeństwo oparte na zasadach zrównoważonego rozwoju, w którym komfort akustyczny jest równie ważny jak inne aspekty życia.

W poprzednich trzech edycjach programy dla miast powyżej 100 tys. mieszkańców, tj. Elbląga i Olszyna, były opracowywane przez prezydentów miast oraz uchwalane przez radę miejską. Od IV rundy wszystkie programy ochrony środowiska przed hałasem (w tym dla miast o liczbie mieszkańców większej niż 100 tysięcy) opracowywane są przez marszałka województwa i uchwalane przez sejmik województwa, a prezydenci miast mogą jedynie zaopiniować projekt uchwały.

## 2. Uzasadnienie zakresu zagadnień objętych programem

### 2.1. Dane i wnioski wynikające ze sporządzonych strategicznych map hałasu

Poniższe informacje opracowano na podstawie danych znajdujących się w części opisowej strategicznych map hałasu Elbląga oraz Olsztyna.

#### 2.1.1. Wykaz terenów wymagających podjęcia działań ograniczających poziom hałasu w środowisku wraz ze wskazaniem liczby mieszkańców na tych terenach

##### MIASTO ELBLĄG

Na podstawie uzyskanych danych statystycznych o szacunkowej powierzchni obszarów, na których występują przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu wyrażonego wskaźnikami  $L_{DWN}$  i  $L_N$  dla hałasu drogowego, kolejowego, tramwajowego, lotniczego i przemysłowego została przeprowadzona analiza w celu wskazania terenów najbardziej zagrożonych hałasem.

Największe powierzchnie terenów, na których występują przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu wyrażonych wskaźnikami  $L_{DWN}$  i  $L_N$  odnotowano w odniesieniu do hałasu drogowego.

Hałas tramwajowy oraz przemysłowy powodują lokalne, nieznaczne przekroczenia dopuszczalnych norm hałasu. Hałas kolejowy oraz lotniczy nie powodują przekroczeń dopuszczalnych norm hałasu.

**Tabela 1. Zestawienie przekroczeń dopuszczalnych norm hałasu na terenie Elbląga**

Rodzaj hałasu	Przekroczenie wskaźnika $L_{DWN}/L_N$
Drogowy	<p><b>Przekroczenia do 10 dB, ulice:</b> Rawska, Bema, Pocztowa, Królewiecka, Fromborska</p> <p><b>Przekroczenia do 5 dB (lokalnie do 10 dB), ulice:</b> Ogólna, Mazurska, Aleja Piłsudskiego, Robotnicza, 12 Lutego, Łęczyczka, Aleja Grunwaldzka</p> <p><b>Przekroczenia do 5 dB, ulice:</b> Browarna, Brzeska, Beniowskiego, Niepodległości, Marii Konopnickiej, Pionierska, Traugutta, Mickiewicza, Żeromskiego, Morszyńska, Pabianicka, Skrzydlata, Malborska, Kościuszki, Sienkiewicza, Wspólna Nowowiejska, Legionów</p> <p><b>Trasa S7:</b> do 5 dB (lokalnie do 10 dB) w rejonach: Malborska, Skrzydlata, Klonowa, Dębowa, Wierzbowa,</p>
Kolejowy	<b>Nie notuje się przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu</b>
Przemysł	<b>Przekroczenia do 5dB:</b> Browar Elbląg P.T.P.H "ATUT", Skład Złomu Rudnicki Sp. z o.o
Tramwajowy	<b>Przekroczenia do 5dB:</b> Ul. Ogólna, Obrońców Pokoju, 3 Maja
Lotniczy	<b>Nie notuje się przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu</b>

**Tabela 2. Zestawienie sumarycznej powierzchni obszarów, liczby mieszkańców i lokali mieszkalnych, obiektów związanych ze stałym lub czasowym pobytem dzieci i młodzieży oraz szpitali i domów opieki na których występują przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu wyrażonych wskaźnikiem  $L_{DWN}$  i  $L_N$  dla hałasu drogowego**

Kategoria	Zakres przekroczeń wskaźnika $L_{DWN}$ [dB]				Zakres przekroczeń wskaźnika $L_N$ [dB]			
	1-5	5,1 - 10	10,1 - 15	>15	1-5	5,1 - 10	10,1 - 15	>15
Szacunkowa powierzchnia obszarów, na których występują przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu [km <sup>2</sup> ]	0,196	0,014	0,000	0,000	0,057	0,001	0,000	0,000
Szacunkowa liczba lokali mieszkalnych, zlokalizowanych na terenach, na których występują przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu	400	0	0	0	100	0	0	0
Szacunkowa liczba mieszkańców, zlokalizowanych na terenach, na których występują przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu	1400	0	0	0	200	0	0	0
Szacunkowa liczba obiektów związanych ze stałym lub czasowym pobytem dzieci i młodzieży zlokalizowanych na terenach, na których występują przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu	16	5	0	0	2	0	0	0
Szacunkowa liczba szpitali i domów pomocy społecznej zlokalizowanych na terenach, na których występują przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu	2	0	0	0	0	0	0	0

**Tabela 3. Zestawienie sumarycznej powierzchni obszarów, liczby mieszkańców i lokali mieszkalnych, obiektów związanych ze stałym lub czasowym pobytem dzieci i młodzieży oraz szpitali i domów opieki na których występują przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu wyrażonych wskaźnikiem  $L_{DWN}$  i  $L_N$  dla hałasu kolejowego**

Kategoria	Zakres przekroczeń wskaźnika $L_{DWN}$ [dB]				Zakres przekroczeń wskaźnika $L_N$ [dB]			
	1-5	5,1 - 10	10,1 - 15	>15	1-5	5,1 - 10	10,1 - 15	>15
Szacunkowa powierzchnia obszarów, na których występują przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu [km <sup>2</sup> ]	0	0	0	0	0	0	0	0
Szacunkowa liczba lokali mieszkalnych, zlokalizowanych na terenach, na których występują przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu	0	0	0	0	0	0	0	0
Szacunkowa liczba mieszkańców, zlokalizowanych na terenach, na których występują przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu	0	0	0	0	0	0	0	0
Szacunkowa liczba obiektów związanych ze stałym lub czasowym pobytem dzieci i młodzieży zlokalizowanych na terenach, na których występują przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu	0	0	0	0	0	0	0	0
Szacunkowa liczba szpitali i domów pomocy społecznej zlokalizowanych na terenach, na których występują przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu	0	0	0	0	0	0	0	0

**Tabela 4. Zestawienie sumarycznej powierzchni obszarów, liczby mieszkańców i lokali mieszkalnych, obiektów związanych ze stałym lub czasowym pobytem dzieci i młodzieży oraz szpitali i domów opieki na których występują przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu wyrażonych wskaźnikiem  $L_{DWN}$  i  $L_N$  dla hałasu tramwajowego**

Kategoria	Zakres przekroczeń wskaźnika $L_{DWN}$ [dB]				Zakres przekroczeń wskaźnika $L_N$ [dB]			
	1-5	5,1 - 10	10,1 - 15	>15	1-5	5,1 - 10	10,1 - 15	>15
Szacunkowa powierzchnia obszarów, na których występują przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu [km <sup>2</sup> ]	0,001	0	0	0	0	0	0	0
Szacunkowa liczba lokali mieszkalnych, zlokalizowanych na terenach, na których występują przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu	0	0	0	0	0	0	0	0
Szacunkowa liczba mieszkańców, zlokalizowanych na terenach, na których występują przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu	100	0	0	0	100	0	0	0
Szacunkowa liczba obiektów związanych ze stałym lub czasowym pobytem dzieci i młodzieży zlokalizowanych na terenach, na których występują przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu	0	0	0	0	0	0	0	0
Szacunkowa liczba szpitali i domów pomocy społecznej zlokalizowanych na terenach, na których występują przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu	0	0	0	0	0	0	0	0

**Tabela 5. Zestawienie sumarycznej powierzchni obszarów, liczby mieszkańców i lokali mieszkalnych, obiektów związanych ze stałym lub czasowym pobytem dzieci i młodzieży oraz szpitali i domów opieki na których występują przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu wyrażonych wskaźnikiem  $L_{DWN}$  i  $L_N$  dla hałasu lotniczego**

Kategoria	Zakres przekroczeń wskaźnika $L_{DWN}$ [dB]				Zakres przekroczeń wskaźnika $L_N$ [dB]			
	1-5	5,1 - 10	10,1 - 15	>15	1-5	5,1 - 10	10,1 - 15	>15
Szacunkowa powierzchnia obszarów, na których występują przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu [km <sup>2</sup> ]	0	0	0	0	0	0	0	0
Szacunkowa liczba lokali mieszkalnych, zlokalizowanych na terenach, na których występują przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu	0	0	0	0	0	0	0	0
Szacunkowa liczba mieszkańców, zlokalizowanych na terenach, na których występują przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu	0	0	0	0	0	0	0	0
Szacunkowa liczba obiektów związanych ze stałym lub czasowym pobytem dzieci i młodzieży zlokalizowanych na terenach, na których występują przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu	0	0	0	0	0	0	0	0
Szacunkowa liczba szpitali i domów pomocy społecznej zlokalizowanych na terenach, na których występują przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu	0	0	0	0	0	0	0	0

**Tabela 6. Zestawienie sumarycznej powierzchni obszarów, liczby mieszkańców i lokali mieszkalnych, obiektów związanych ze stałym lub czasowym pobytem dzieci i młodzieży oraz szpitali i domów opieki na których występują przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu wyrażonych wskaźnikiem  $L_{DWN}$  i  $L_N$  dla hałasu przemysłowego**

Kategoria	Zakres przekroczeń wskaźnika $L_{DWN}$ [dB]				Zakres przekroczeń wskaźnika $L_N$ [dB]			
	1-5	5,1 - 10	10,1 - 15	>15	1-5	5,1 - 10	10,1 - 15	>15
Szacunkowa powierzchnia obszarów, na których występują przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu [km <sup>2</sup> ]	0,029	0,005	0,000	0,000	0,050	0,010	0,000	0,000
Szacunkowa liczba lokali mieszkalnych, zlokalizowanych na terenach, na których występują przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu	0	0	0	0	0	0	0	0
Szacunkowa liczba mieszkańców, zlokalizowanych na terenach, na których występują przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu	0	0	0	0	100	0	0	0
Szacunkowa liczba obiektów związanych ze stałym lub czasowym pobytem dzieci i młodzieży zlokalizowanych na terenach, na których występują przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu	0	0	0	0	0	0	0	0
Szacunkowa liczba szpitali i domów pomocy społecznej zlokalizowanych na terenach, na których występują przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu	0	0	0	0	0	0	0	0

## MIASTO OLSZTYN

Na podstawie uzyskanych danych statystycznych o szacunkowej powierzchni obszarów, na których występują przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu wyrażonego wskaźnikami  $L_{DWN}$  i  $L_N$  dla hałasu drogowego, kolejowego, tramwajowego, lotniczego i przemysłowego została przeprowadzona analiza w celu wskazania terenów najbardziej zagrożonych hałasem.

Największe powierzchnie terenów, na których występują przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu wyrażonych wskaźnikami  $L_{DWN}$  i  $L_N$  odnotowano w odniesieniu do hałasu drogowego.

Hałas kolejowy oraz przemysłowy powodują lokalne, nieznaczne przekroczenia dopuszczalnych norm hałasu. Hałas tramwajowy oraz lotniczy nie powodują przekroczeń dopuszczalnych norm hałasu.

**Tabela 7. Tereny zagrożone hałasem w Olsztynie**

Rodzaj hałasu	Przekroczenie wskaźnika $L_{DWN}/L_N$
Drogowy	<b>Przekroczenia do 5 dB, ulice:</b> Bałtycka, Jagiellończyka, Armii Krajowej, Sikorskiego, Pstrowskiego, Warszawska, Synów Pułku, Sybiraków
Kolejowy	<b>Przekroczenia do 5 dB, ulice:</b> ul. Partyzantów, ul. Armii Krajowej
Przemysł	<b>Przekroczenia do 5 dB:</b> ulica Kołobrzaska – Zespół Szkół Chemicznych
Tramwajowy	Nie notuje się przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu
Lotniczy	Nie notuje się przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu

**Tabela 8. Zestawienie sumarycznej powierzchni obszarów, liczby mieszkańców i lokali mieszkalnych, obiektów związanych ze stałym lub czasowym pobytem dzieci i młodzieży oraz szpitali i domów opieki na których występują przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu wyrażonych wskaźnikiem  $L_{DWN}$  i  $L_N$  dla hałasu drogowego**

Kategoria	Zakres przekroczeń wskaźnika $L_{DWN}$ [dB]				Zakres przekroczeń wskaźnika $L_N$ [dB]			
	1-5	5,1 - 10	10,1 - 15	>15	1-5	5,1 - 10	10,1 - 15	>15
Szacunkowa powierzchnia obszarów, na których występują przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu [km <sup>2</sup> ]	0,034	0,0001	0	0	0,002	0	0	0
Szacunkowa liczba lokali mieszkalnych, zlokalizowanych na terenach, na których występują przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu	89	0	0	0	0	0	0	0
Szacunkowa liczba mieszkańców, zlokalizowanych na terenach, na których występują przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu	246	0	0	0	0	0	0	0
Szacunkowa liczba obiektów związanych ze stałym lub czasowym pobytem dzieci i młodzieży zlokalizowanych na terenach, na których występują przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu	0	0	0	0	0	0	0	0
Szacunkowa liczba szpitali i domów pomocy społecznej zlokalizowanych na terenach, na których występują przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu	1	0	0	0	0	0	0	0

**Tabela 9. Zestawienie sumarycznej powierzchni obszarów, liczby mieszkańców i lokali mieszkalnych, obiektów związanych ze stałym lub czasowym pobytem dzieci i młodzieży oraz szpitali i domów opieki na których występują przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu wyrażonych wskaźnikiem  $L_{DWN}$  i  $L_N$  dla hałasu kolejowego**

Kategoria	Zakres przekroczeń wskaźnika $L_{DWN}$ [dB]				Zakres przekroczeń wskaźnika $L_N$ [dB]			
	1-5	5,1 - 10	10,1 - 15	>15	1-5	5,1 - 10	10,1 - 15	>15
Szacunkowa powierzchnia obszarów, na których występują przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu [km <sup>2</sup> ]	0,0025	0	0	0	0,0001	0	0	0
Szacunkowa liczba lokali mieszkalnych, zlokalizowanych na terenach, na których występują przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu	0	0	0	0	0	0	0	0
Szacunkowa liczba mieszkańców, zlokalizowanych na terenach, na których występują przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu	0	0	0	0	0	0	0	0
Szacunkowa liczba obiektów związanych ze stałym lub czasowym pobytem dzieci i młodzieży zlokalizowanych na terenach, na których występują przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu	0	0	0	0	0	0	0	0
Szacunkowa liczba szpitali i domów pomocy społecznej zlokalizowanych na terenach, na których występują przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu	0	0	0	0	0	0	0	0

**Tabela 10. Zestawienie sumarycznej powierzchni obszarów, liczby mieszkańców i lokali mieszkalnych, obiektów związanych ze stałym lub czasowym pobytem dzieci i młodzieży oraz szpitali i domów opieki na których występują przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu wyrażonych wskaźnikiem  $L_{DWN}$  i  $L_N$  dla hałasu tramwajowego**

Kategoria	Zakres przekroczeń wskaźnika $L_{DWN}$ [dB]				Zakres przekroczeń wskaźnika $L_N$ [dB]			
	1-5	5,1 - 10	10,1 - 15	>15	1-5	5,1 - 10	10,1 - 15	>15
Szacunkowa powierzchnia obszarów, na których występują przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu [km <sup>2</sup> ]	0	0	0	0	0	0	0	0
Szacunkowa liczba lokali mieszkalnych, zlokalizowanych na terenach, na których występują przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu	0	0	0	0	0	0	0	0
Szacunkowa liczba mieszkańców, zlokalizowanych na terenach, na których występują przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu	0	0	0	0	0	0	0	0
Szacunkowa liczba obiektów związanych ze stałym lub czasowym pobytem dzieci i młodzieży zlokalizowanych na terenach, na których występują przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu	0	0	0	0	0	0	0	0
Szacunkowa liczba szpitali i domów pomocy społecznej zlokalizowanych na terenach, na których występują przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu	0	0	0	0	0	0	0	0

**Tabela 11. Zestawienie sumarycznej powierzchni obszarów, liczby mieszkańców i lokali mieszkalnych, obiektów związanych ze stałym lub czasowym pobytem dzieci i młodzieży oraz szpitali i domów opieki na których występują przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu wyrażonych wskaźnikiem  $L_{DWN}$  i  $L_N$  dla hałasu lotniczego**

Kategoria	Zakres przekroczeń wskaźnika $L_{DWN}$ [dB]				Zakres przekroczeń wskaźnika $L_N$ [dB]			
	1-5	5,1 - 10	10,1 - 15	>15	1-5	5,1 - 10	10,1 - 15	>15
Szacunkowa powierzchnia obszarów, na których występują przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu [km <sup>2</sup> ]	0	0	0	0	0	0	0	0
Szacunkowa liczba lokali mieszkalnych, zlokalizowanych na terenach, na których występują przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu	0	0	0	0	0	0	0	0
Szacunkowa liczba mieszkańców, zlokalizowanych na terenach, na których występują przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu	0	0	0	0	0	0	0	0
Szacunkowa liczba obiektów związanych ze stałym lub czasowym pobytem dzieci i młodzieży zlokalizowanych na terenach, na których występują przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu	0	0	0	0	0	0	0	0
Szacunkowa liczba szpitali i domów pomocy społecznej zlokalizowanych na terenach, na których występują przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu	0	0	0	0	0	0	0	0

**Tabela 12. Zestawienie sumarycznej powierzchni obszarów, liczby mieszkańców i lokali mieszkalnych, obiektów związanych ze stałym lub czasowym pobytem dzieci i młodzieży oraz szpitali i domów opieki na których występują przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu wyrażonych wskaźnikami  $L_{DWN}$  i  $L_N$  dla hałasu przemysłowego**

Kategoria	Zakres przekroczeń wskaźnika $L_{DWN}$ [dB]				Zakres przekroczeń wskaźnika $L_N$ [dB]			
	1-5	5,1 - 10	10,1 - 15	>15	1-5	5,1 - 10	10,1 - 15	>15
Szacunkowa powierzchnia obszarów, na których występują przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu [km <sup>2</sup> ]	0,001	0	0	0	0,005	0	0	0
Szacunkowa liczba lokali mieszkalnych, zlokalizowanych na terenach, na których występują przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu	0	0	0	0	0	0	0	0
Szacunkowa liczba mieszkańców, zlokalizowanych na terenach, na których występują przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu	0	0	0	0	0	0	0	0
Szacunkowa liczba obiektów związanych ze stałym lub czasowym pobytem dzieci i młodzieży zlokalizowanych na terenach, na których występują przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu	1	0	0	0	1	0	0	0
Szacunkowa liczba szpitali i domów pomocy społecznej zlokalizowanych na terenach, na których występują przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu	0	0	0	0	0	0	0	0

### 2.1.2. Identyfikacja dominujących źródeł hałasu

Zarówno w Elblągu jak i Olsztynie ruch drogowy stanowi dominujące źródło hałasu. Przekroczenia dopuszczalnych norm występują wzdłuż ciągów drogowych o wysokim natężeniu ruchu samochodów osobowych, z towarzyszącym udziałem samochodów ciężkich.

### 2.1.3. Zestawienie propozycji działań przedstawionych na strategicznych mapach hałasu w zakresie ochrony przed hałasem, planowanych do realizacji w ciągu 5 lat, licząc od roku następującego po roku sporządzenia strategicznej mapy hałasu oraz planowanych do realizacji w ciągu 6–10 lat, licząc od roku następującego po roku sporządzenia tej mapy

Propozycje działań określone w dokumentach SMH, których realizacja jest w trakcie lub wiadomo, że nastąpi w przewidzianych ramach czasowych, włączono do końcowych obliczeń (po realizacji POH) w zakresie efektów zdrowotnych.

## MIASTO ELBLĄG

### Propozycje działań planowanych do realizacji w ciągu 5 lat, licząc od roku następnego po roku sporządzenia mapy

W poniższych tabelach zestawiono proponowane działania mające przyczynić się do redukcji oddziaływania akustycznego, planowanych do realizacji w ciągu 5 lat licząc od roku następującego po roku sporządzenia mapy, tj. dla lat 2023-2027 wraz z informacją o jednostce odpowiedzialnej za realizację zadania oraz planowanej dacie oddania do użytkowania.

**Tabela 13. Proponowane działania inwestycyjne w zakresie ograniczenia hałasu drogowego planowane do realizacji w ciągu 5 lat, licząc od roku następującego po roku sporządzenia mapy**

Lp.	Nazwa zadania/zamierzenia	Jednostka odpowiedzialna	Termin zakończenia prac	Uwagi
1	Budowa odcinka drogi powiatowej ulicy Wschodniej w Elblągu - Etap I: ul. Wschodnia BIS	Urząd Miejski Elbląga	2023 r.	Zrealizowano
2	Rozbudowa ulicy Sybiraków w Elblągu	Urząd Miejski Elbląga	2023 r.	Inwestycja wstrzymana – brak środków
3	Budowa połączenia ulic: Związku Jaszczurczego z Drogą Wojewódzką nr 500 wraz z przebudową odcinka ul. Zw. Jaszczurczego	Urząd Miejski Elbląga	2023 r.	Zrealizowano
4	Przebudowa mostu nad rzeką Fiszewką w ciągu ul. Warszawskiej	Urząd Miejski Elbląga	2024 r.	Trwa etap dokumentacji
5	Rozbudowa Al. Jana Pawła II w Elblągu	Urząd Miejski Elbląga	2025 r.	Inwestycja wieloletnia w trakcie realizacji
6	Rozbudowa ulicy 13 Elbląskiego Pułku Przeciwlotniczego	Urząd Miejski Elbląga	2023 r.	Inwestycja wstrzymana – brak środków
7	Budowa miejsc postojowych od ul. Komeńskiego dla Szpitala Miejskiego św. Jana Pawła II w Elblągu	Urząd Miejski Elbląga	2023 r.	Planowane zakończenie 2024 r.

W zakresie ograniczenia emisji hałasu szynowego – kolejowego i tramwajowego oraz lotniczego zgodnie z SMHE nie zaplanowano działań inwestycyjnych w tym okresie.

W przypadku obiektów przemysłowych ich oddziaływanie akustyczne zależy od liczby podmiotów działających na danym terenie, organizacji pracy, rozmieszczenia poszczególnych źródeł hałasu oraz ich poziomu mocy akustycznej. W przypadku występowania przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu, podejmowanie działań może być realizowane wyłącznie przez Zarządzającego danym źródłem. W związku z powyższym brak jest planowanych działań inwestycyjnych redukujących oddziaływanie akustyczne od poszczególnych obiektów przemysłowych. Miasto może natomiast, w ramach obowiązujących przepisów prawnych, kontrolować poziom uciążliwości oraz nakładać na zakład obowiązek przeprowadzenia przeglądu ekologicznego.

### Propozycje działań planowanych do realizacji w ciągu 6-10 lat, licząc od roku następującego po roku sporządzenia mapy



W poniższej tabeli zestawiono zakresy proponowanych działań, planowanych do realizacji w ciągu 6-10 lat licząc od roku następującego po roku sporządzenia mapy, tj. dla lat 2028-2032.

**Tabela 14. Propozycje działań w zakresie ograniczenia hałasu planowanych do realizacji w ciągu 6-10 lat, licząc od roku następującego po roku sporządzenia mapy**

Lp.	Nazwa zadania/zamierzenia	Jednostka odpowiedzialna	Termin zakończenia prac	Uwagi
1	Prace na linii kolejowej nr 204 na odcinku Malbork - Braniewo - (granica państwa)	PKP PLK S.A.	2030 r.	Inwestycja w trakcie realizacji
2	Prace na linii kolejowej nr 254 (Elbląg) - Tropy - Frombork – Braniewo	PKP PLK S.A.	2030 r.	W ramach modernizacji linii kolejowej nr 254 Tropy–Braniewo wyremontowano most kolejowy o długości 575 m w Elblągu.
3	Stworzenie nowego szybkiego ciągu pomiędzy Olsztynem - Elblągiem i Trójmiastem, z uwzględnieniem obsługi Elbląga Zdroju	PKP PLK S.A.	2030 r.	Inwestycja w fazie planowania

W zakresie ograniczenia emisji hałasu drogowego, tramwajowego oraz lotniczego, zgodnie z SMHE nie zaplanowano działań inwestycyjnych w tym okresie.

## **MIASTO OLSZTYN**

### **Propozycje działań planowanych do realizacji w ciągu 5 lat, licząc od roku następnego po roku sporządzenia mapy**

W poniższych tabelach zestawiono proponowane działania mające przyczynić się do redukcji oddziaływania akustycznego, planowanych do realizacji w ciągu 5 lat licząc od roku następującego po roku sporządzenia mapy, tj. dla lat 2023-2027 wraz z informacją o jednostce odpowiedzialnej za realizację zadania oraz planowanej dacie oddania do użytkowania.

**Tabela 15. Proponowane działania inwestycyjne w zakresie ograniczenia hałasu planowane do realizacji w ciągu 5 lat, licząc od roku następującego po roku sporządzenia mapy**

Lp.	Nazwa zadania/zamierzenia	Jednostka odpowiedzialna	Termin zakończenia prac	Uwagi
1	Remont jezdni ul. Murzynowskiego	Gmina Olsztyn	2023 r.	-
2	Budowa drogi dojazdowej do ul. Zientary-Malewskiej wraz z przebudową skrzyżowania z ulicą Poprzeczną	Gmina Olsztyn	2024 r.	-
3	Budowa ul. Plażowej	Gmina Olsztyn	2023 r.	-
4	Modernizacja odcinka ul. Pstrowskiego	Gmina Olsztyn	2023 r.	-
5	Rozbudowa sieci komunikacji tramwajowej, zakup nowych, cichych tramwajów niskopodłogowych	Gmina Olsztyn	2023 r.	-
6	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 527 na odc. od ul. Dybowskiego na terenie m. Olsztyna do Węzła Olsztyn Południe (wymiana nawierzchni)	ZDW w Olsztynie	2023-2025 r.	Inwestycja w ramach zadań ZDW w Olsztynie
7	Budowa nowego przebiegu drogi w ciągu drogi wojewódzkiej 527 od granicy miasta do wiaduktu kolejowego w ciągu ul. Bałtyckiej – tzw. ul. Nowobałtyckiej	Gmina Olsztyn	2027	Zadanie uwzględniono przy definiowaniu działań POH

### **Propozycje działań planowanych do realizacji w ciągu 6-10 lat, licząc od roku następującego po roku sporządzenia mapy**

W tabeli nr 16 zestawiono zakresy proponowanych działań, planowanych do realizacji w ciągu 6-10 lat licząc od roku następującego po roku sporządzenia mapy, tj. dla lat 2028-2032.

**Tabela 16. Proponowane działania inwestycyjne w zakresie ograniczenia hałasu planowane do realizacji w ciągu 6-10 lat, licząc od roku następującego po roku sporządzenia mapy**

Lp.	Nazwa zadania/zamierzenia	Jednostka odpowiedzialna	Termin zakończenia prac
1	Budowa nowej ulicy NDP ( nauka-dom-praca), łącząca ul.: Warszawską, Sikorskiego oraz Krasickiego z obwodnicą Olsztyna	Gmina Olsztyn	Inwestycja w fazie koncepcji
2	Przedłużenie ulicy Wilczyńskiego do Alei Warszawskiej wraz z powiązaniem układu drogowego z ul. Bukowskiego wraz ze skrzyżowaniem ulic Bartąskiej i Bukowskiego	Gmina Olsztyn	Termin nie określony. Aktualnie brak środków na realizację zadania
3	Przebudowa al. Sybiraków oraz wiaduktu w ciągu ul. Limanowskiego	Gmina Olsztyn	Została wydana decyzja ZRiD na przebudowę wiaduktu nad torami. Termin nie określony. Aktualnie brak środków na realizację zadania
4	Przebudowa al. Wojska Polskiego (odcinek od ul. Żeromskiego aż do al. Sybiraków)	Gmina Olsztyn	Termin nie określony. Aktualnie brak środków na realizację zadania

Powyższe inwestycje są priorytetowe pod kątem wdrażania POH. W wielu rejonach Olsztyna przekroczenia norm oscylują w granicy do 1dB, stąd nie są objęte niniejszym dokumentem. Natomiast stale rosnąca liczba samochodów może w przyszłości być źródłem nowych „konfliktów” akustycznych. Budowa dróg, które rozluźnią istniejącą sieć lub modernizacja obecnych to pożądanym kierunkiem, realizowany w ramach zaleceń polityki długofalowej POH.

## 2.2. Ocena realizacji poprzedniego programu

Niniejszy Program jest pierwszym sporządzanym w nowej formule, wykorzystującym dane ze strategicznych map hałasu opartych na metodyce obliczeń CNOSSOS-EU oraz wskaźnikach zdrowotnych określających negatywne skutki przebywania w hałasie. Jest to również pierwsze opracowanie POH oparte na nowych przepisach dotyczących sposobu prezentacji wyników.

Ocena realizacji poprzedniego Programu nie będzie więc zawierać informacji o redukcji wskaźników opisujących skutki zdrowotne, jedynie syntetyczną ocenę czy zadanie zostało zrealizowane.

Niniejszy rozdział zawiera syntezę i analizę działań poprzednich programów ochrony środowiska przed hałasem dla miast powyżej 100 tys. mieszkańców na terenie województwa warmińsko-mazurskiego. Określono, które działania zostały zrealizowane, a które nie oraz czy niezrealizowane działania powinny znaleźć się w aktualnym POH.

## MIASTO ELBLĄG

### Aktualizacja Programu ochrony środowiska przed hałasem dla miasta Elbląga

Uchwałą Rady Miejskiej w Elblągu nr XXXV/745/2018 z dnia 28 czerwca 2018 r. Rada Miejska w Elblągu przyjęła aktualizację „Programu ochrony środowiska przed hałasem dla miasta Elbląga”.

Głównym celem przedmiotowego opracowania było wskazanie działań mających za zadanie zmniejszenie uciążliwości hałasowej do wartości dopuszczalnych, na terenach, na których występują przekroczenia dopuszczanych poziomów hałasu. W ramach Programu przedstawiono działania o charakterze krótko- i średniookresowym.

Program ochrony środowiska przed hałasem dla miasta Elbląga obejmował m.in.: obszary dróg o natężeniu ruchu powyżej 1000 pojazdów/dobę, obszary linii kolejowych

i tramwajowych oraz obszary z działalnością przemysłową, przy czym zapisy konkretnych działań inwestycyjnych ograniczono jedynie do hałasu drogowego.

W analizowanym Programie ochrony środowiska przed hałasem oszacowano, iż liczba osób narażonych na przekroczenie dopuszczalnych poziomów hałasu w otoczeniu odcinków dróg wyrażonych wskaźnikami  $L_{DWN}$  waha się w granicach od 209 do 227 osób, natomiast dla wskaźnika  $L_N$  od 79 do 81 osób.

W ramach poprzedniego programu przedstawiono działania o charakterze technicznym, których realizacja miała zapewnić dotrzymanie standardów akustycznych w środowisku. W poniższych tabelach przedstawiono zestawienie działań krótko- i średniookresowych, zaplanowanych do realizacji w celu ograniczenia emisji hałasu drogowego.

**Tabela 17. Zadania naprawcze poprzedniego programu dot. redukcji hałasu drogowego – krótkookresowe**

Lp.	Zadanie	Lokalizacja	Jednostka odpowiedzialna	Termin realizacji	Czy zrealizowano	Uwagi
1	Wykonanie nowej nawierzchni; Ograniczenie prędkości do 30 km/h Zakaz ruchu pojazdów >3,5t	Ul. Kościuszki od ul. Generała Józefa Bema do ok. 100 m za skrzyżowaniem z ul. Ślepą	Straż Miejska, DZD	do 2023	Tak	DZD zrealizował w 2017 wymianę nawierzchni jezdni bitumicznej – koszt 1 088 880,07 zł. W roku 2020 zmieniono oznakowanie pionowe z zastosowaniem nowych znaków B-33 (30km) w porze nocnej 22.00-6.00 – 5 kompl
2	Wykonanie nowej nawierzchni; Ograniczenie prędkości do 30 km/h Zakaz ruchu pojazdów >3,5t	Ul. Orla od ul. Warszawskiej do ul. Szańcowej	Straż Miejska, DZD	do 2023	Tak	DZD zrealizował w 2019 wymianę nawierzchni jezdni bitumicznej - koszt 361 949,68 zł. W roku 2019 zmieniono oznakowanie pionowe z zastosowaniem nowych znaków B-33 (30km) w porze nocnej 22.00-6.00 - 2 kompl
3	Wykonanie nowej nawierzchni; Ograniczenie prędkości do 30 km/h Zakaz ruchu pojazdów >3,5t	Ul. Wspólna od ul. T. Kościuszki do ul. H. Sienkiewicza	Straż Miejska, DZD	do 2023	Tak	DZD zrealizował w 2020 wymianę nawierzchni jezdni bitumicznej - koszt 657 083,43 zł. W roku 2020 zmieniono oznakowanie pionowe z zastosowaniem nowych znaków: B-33 (30km) w porze nocnej 22.00-6.00 wraz z ograniczeniem tonażowym znakiem B-18 do 3,5 t („nie dot. komunikacji”), ponieważ trasy autobusów komunikacji miejskiej nie wprowadzono - 2 kompl.
4	Ograniczenie prędkości do 30 km/h w godz. 22:00- 6:00	Ul. Mickiewicza od Al. Grunwaldzkiej do ul. Woj. Polskiego	Straż Miejska	do 2023	Tak	W roku 2019 zmieniono oznakowanie pionowe z zastosowaniem nowych znaków B-33 (30km) w porze nocnej 22.00-6.00 - 4 kompl.
5	Ograniczenie prędkości do 30 km/h w godz. 22:00- 6:00	Ul. Moniuszki od ul. M. Kopernika do ul. K. Szymanowskiego	Straż Miejska, DZD	do 2023	Tak	W roku 2020 zmieniono oznakowanie pionowe z zastosowaniem nowych znaków B-33 (30km) w porze nocnej 22.00-6.00 - 2 kompl. Likwidacja progów wyspowych kosztowała 12170,90 zł
6	Ograniczenie prędkości do 30 km/h w godz. 22:00- 6:00	Ul. Konopnickiej od Al. J. Piłsudskiego ul. Niepodległości	Straż Miejska	do 2023	Tak	W roku 2020 zmieniono oznakowanie pionowe z zastosowaniem nowych znaków B-33 (30km) w porze nocnej 22.00-6.00 - 6 kompl.
7	Ograniczenie prędkości do 30 km/h w godz. 22:00- 6:00	Ul. Rawska od ul. Przyjaźni do ok. 100 m za skrzyżowaniem z ul. Pabianicką	Straż Miejska	do 2023	Tak	brak

Lp.	Zadanie	Lokalizacja	Jednostka odpowiedzialna	Termin realizacji	Czy zrealizowano	Uwagi
8	Ograniczenie prędkości do 30 km/h w godz. 22:00- 6:00	Ul. Browarna od ul. Brzeskiej do ul. Donimirskich	Straż Miejska	do 2023	Tak	W roku 2021 zmieniono oznakowanie pionowe z zastosowaniem nowych znaków: B-33 (30km) w porze nocnej 22.00-6.00 – 4 kompl.
9	Ograniczenie prędkości do 30 km/h w godz. 22:00- 6:00	Ul. Browarna od ul. Teatralnej (rondo) do ok. 100 m za skrzyżowaniem z ul. Jaśminową	Straż Miejska	do 2023	Nie	Straż Miejska w Elblągu nie posiada podstaw prawnych do zrealizowania krótkookresowych zadań naprawczych redukcji hałasu drogowego. Zadanie nieuwzględnione – na wskazanym obszarze przewidziano inne działanie
10	Ograniczenie prędkości do 30 km/h w godz. 22:00- 6:00	Ul. Robotnicza od ul. Teatralnej (rondo) do ok. 80 m za skrzyżowaniem z ul. Karową	Straż Miejska	do 2023	Tak	W roku 2021 zmieniono oznakowanie pionowe z zastosowaniem nowych znaków B-33 (30km) w porze nocnej 22.00-6.00 - 4 kompl.
11	Ograniczenie prędkości do 30 km/h w godz. 22:00- 6:00	Ul. Robotnicza od ul. Jaśminowej do ok. 100 m za skrzyżowaniem z ul. Pionierską	Straż Miejska	do 2023	Nie	Straż Miejska w Elblągu nie posiada podstaw prawnych do zrealizowania krótkookresowych zadań naprawczych redukcji hałasu drogowego. Zadanie włączono do POH
12	Ograniczenie prędkości do 30 km/h w godz. 22:00- 6:00	Ul. Traugutta od ul. Słonecznej do ul. Nowowiejskiej	Straż Miejska	do 2023	Tak	W roku 2021 zmieniono oznakowanie pionowe z zastosowaniem nowych znaków B-33 (30km) w porze nocnej 22.00-6.00 -2 kompl
13	Ograniczenie prędkości do 30 km/h w godz. 22:00- 6:00	Ul. Traugutta od ul. Nowowiejskiej do ul. M. Kopernika	Straż Miejska	do 2023	Nie	Straż Miejska w Elblągu nie posiada podstaw prawnych do zrealizowania krótkookresowych zadań naprawczych redukcji hałasu drogowego – brak konieczności włączania do POH
14	Wykonanie nowej nawierzchni (zrealizowane)	Ul. Pułkownika St. Dąbka, w obszarze numerów 5;7;9;11	DZD	do 2023	Tak	W roku 2018 wykonano nową nawierzchnie bitumiczną wraz z przebudową sygnalizacji – Koszt 3 067 176,37 zł
15	Wykonanie nowej nawierzchni (zrealizowane)	od Al. Grunwaldzka 25 do Al. Grunwaldzka 57	DZD	do 2023	Tak	W roku 2018 wykonano przebudowę skrzyżowania Al. Grunwaldzkiej z ul. Lotniczą wraz z budową wiaduktu.

**Tabela 18. Zadania naprawcze poprzedniego programu dot. redukcji hałasu drogowego – średniookresowe dla obszarów z zabudową mieszkaniową**

Lp.	Zadanie	Lokalizacja	Jednostka odpowiedzialna	Termin realizacji	Czy zrealizowano	Uwagi
1	Ograniczenie prędkości do 30 km/h w godz. 22:00 – 6:00	Ul. Bema od ul. Generała Józefa Bema 8 do ul. Generała Józefa Bema 34	Straż Miejska	2023-2028	Nie	Straż Miejska w Elblągu nie posiada podstaw prawnych do zrealizowania średniookresowych zadań naprawczych redukcji hałasu drogowego. Zadanie nieuwzględnione – na wskazanym obszarze przewidziano inne działanie w POH
2	Ograniczenie prędkości do 30 km/h w godz. 22:00 – 6:00	Ul. Bema od ul. Czołgistów do ul. Reymonta	Straż Miejska	2023-2028	Nie	Straż Miejska w Elblągu nie posiada podstaw prawnych do zrealizowania średniookresowych zadań naprawczych redukcji hałasu drogowego.
3	Ograniczenie prędkości do 30 km/h w godz. 22:00 – 6:00	Ul. Sienkiewicza od ul. H. Sienkiewicza 4c do l. H. Sienkiewicza 12	Straż Miejska	2023-2028	Nie	Straż Miejska w Elblągu nie posiada podstaw prawnych do zrealizowania średniookresowych zadań naprawczych redukcji hałasu drogowego. Zadanie włączono do POH.

Lp.	Zadanie	Lokalizacja	Jednostka odpowiedzialna	Termin realizacji	Czy zrealizowano	Uwagi
4	Ograniczenie prędkości do 30 km/h w godz. 22:00 – 6:00	Ul. 12 Lutego od AL. Armii Krajowej ok. 400 m w kierunku skrzyżowania z ul od ul. Nowowiejską	Straż Miejska	2023-2028	Nie	Straż Miejska w Elblągu nie posiada podstaw prawnych do zrealizowania średniookresowych zadań naprawczych redukcji hałasu drogowego. Zadanie włączono do POH w ograniczonym zakresie.
5	Ograniczenie prędkości do 30 km/h w godz. 22:00 – 6:00	Ul. Kościuszki od ul. B. Chrobrego do ul. Toruńskiej	Straż Miejska	2023-2028	Nie	Straż Miejska w Elblągu nie posiada podstaw prawnych do zrealizowania średniookresowych zadań naprawczych redukcji hałasu drogowego. Zadanie włączono do POH.
6	Wykonanie dokumentacji i przebudowa drogi wraz z położeniem nowej nawierzchni	Ul. Wspólna od ul. T. Kościuszki do ul. H. Sienkiewicza	DZD	2023-2028	Tak	DZD zrealizował przebudowę drogi w roku 2020 - koszt 657 083,43 zł
7	Wykonanie dokumentacji i przebudowa drogi wraz z położeniem nowej nawierzchni	Al. Grunwaldzka od Al. Grunwaldzkiej 79 do Al. Grunwaldzkiej 129	DZD	2023-2028	Nie	W 2020 przebudowano układ drogowy w obrębie skrzyżowań z ul. Komeńskiego i ul. Sadowej. Z uwagi na brak środków nie nastąpiła realizacja. Zadanie włączono do POH w zmienionym zakresie.
8	Zwiększenie długości istniejącego ekranu akustycznego przy S 7 o ok. l=350m (h=4.0m)	S7 obwodnica ul. Klonowa i ok. 120 ul. Dębowej od skrzyżowania z ul. Klonowa przy S7	GDDKiA	2023-2028	Nie	Zadanie włączono do POH w zmienionym zakresie – zgodnie z Decyzją Marszałka Województwa Warmińsko-Mazurskiego z dnia 27.10.2023 r., znak: OŚ-PS.7033.1.2023
9	Nasadzenie nowej i zagęszczenie istniejącej zieleni na terenach miejskich tego obszaru	S7 obwodnica ul. Klonowa i ok. 120 ul. Dębowej od skrzyżowania z ul. Klonowa przy S7	ZZM	2023-2028	Nie	Zadanie przeniesiono do niniejszego POH w ogólnym zakresie.

**Tabela 19. Zadania naprawcze poprzedniego programu dot. redukcji hałasu drogowego – średniookresowe dla obszarów, na których znajdują się szpitale i inne budynki służby zdrowia oraz na terenach z zabudową związaną ze stałym lub wielogodzinnym pobytom dzieci i młodzieży**

Lp.	Zadanie	Lokalizacja	Jednostka odpowiedzialna	Termin realizacji	Szacunkowy koszt realizacji [zł]	Uwagi
1	Ocena izolacyjności elementów zewnętrznych budynków i ewentualna wymiana stolarki okiennej Zespół Szkół Ogólnokształcących nr 1, ul. Poczтова 2	ul. Poczтова (na odcinku od ul. Królewieckiej do Alei Armii Krajowej)	Straż Miejska, DZD	2024-2029	brak danych	Zadanie włączono do POH zmieniając jednostkę odpowiedzialną
2	Ocena izolacyjności elementów zewnętrznych budynków i ewentualna wymiana stolarki okiennej Gimnazjum nr. 9, ul. Browarna 1	ul. Browarna ul. Robotnicza na odcinku ok. 200 m od ronda	Straż Miejska, DZD	2024-2029	brak danych	Zadanie włączono do POH zmieniając jednostkę odpowiedzialną

Lp.	Zadanie	Lokalizacja	Jednostka odpowiedzialna	Termin realizacji	Szacunkowy koszt realizacji [zł]	Uwagi
3	Ocena izolacyjności elementów zewnętrznych budynków i ewentualna wymiana stolarki okiennej Niepubliczne Przedszkole Katolickie ul. Generała Józefa Bema 79	ul. Generała Józefa Bema 79	Straż Miejska, DZD	2024-2029	brak danych	Zadanie włączono do POH zmieniając jednostkę odpowiedzialną

## MIASTO OLSZTYN

Obowiązujący do 2023 roku „Program ochrony środowiska przed hałasem dla miasta Olsztyna” został przyjęty w dniu 29 sierpnia 2018 roku uchwałą Nr LII/1005/18 Rady Miasta Olsztyna.

Stwierdzono, iż dla wskaźnika  $L_{DWN}$  w przypadku hałasu drogowego:

- Przekroczenia 0 – 5 dB, występują na powierzchni 0,28 km<sup>2</sup> obszarów chronionych, obejmują 1050 lokali mieszkalnych i 2900 osób;
- Przekroczenia 5 – 10 dB, występują na powierzchni 0,03 km<sup>2</sup> obszarów chronionych, obejmują 0 lokali mieszkalnych i 0 osób;
- Przekroczenia powyżej 10 dB nie występują.

Natomiast dla wskaźnika  $L_N$ :

- Przekroczenia 0 – 5 dB, występują na powierzchni 0,06 km<sup>2</sup> obszarów chronionych, obejmują 350 lokali mieszkalnych i 960 osób;
- Przekroczenia powyżej 5 dB nie występują.

Dla hałasu kolejowego, z przedłożonych map akustycznych wynika, iż dla wskaźnika  $L_{DWN}$ :

- Przekroczenia 0 – 5 dB, występują na powierzchni 0,04 km<sup>2</sup> obszarów chronionych, obejmują 40 lokali mieszkalnych i 100 osób;
- Przekroczenia powyżej 5 dB nie występują.

Dla wskaźnika  $L_N$ :

- Przekroczenia 0 – 5 dB, występują na powierzchni 0,04 km<sup>2</sup> obszarów chronionych, obejmują 70 lokali mieszkalnych i 200 osób;
- Przekroczenia powyżej 5 dB nie występują.

Hałas tramwajowy nie powoduje przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu na terenie miasta Olsztyna.

Ze względu na charakter działań oraz planowane inwestycje w sieci dróg oraz kolei, ustalono następujące okresy realizacji działań Programu:

- Okres krótkoterminowy – lata 2019-2023. W tym okresie należy zrealizować zadania określone w rzeczonym Programie;
- Okres długoterminowy – lata 2024-2029. W tym okresie należy dążyć do osiągnięcia celu strategicznego Programu.

Poniżej zestawiono działania **poprzedniego programu** dla poszczególnych jednostek.

**Tabela 20. Zadania dla ZDZIT (2018 r.)**

Numer zadania	Opis zadania	Termin realizacji	Czy zrealizowano	Uwagi
1	Budowa ekranów akustycznych – zadanie warunkowe - ul. Synów Pułku od ul. 5 Wileńskiej Brygady AK (obecnie ul. Pstrowskiego) do wysokości ul. Zakopiańskiej.	2023	Nie	Aktualizacja SMHO wykazała przekroczenia norm hałasu. Zadanie przeniesione do niniejszego Programu.
2	Wprowadzenie ograniczenia prędkości w ciągu całej doby na wybranych odcinkach dróg.	2023	Tak	Strefa Tempo 30
3	Utrzymywanie nawierzchni drogowej w dobrym stanie technicznym.	2023	Tak	brak
4	Stosowanie nowoczesnych nawierzchni o zredukowanym hałasie w przypadku remontów i przebudów odcinków drogowych.	2023	Tak	brak
5	Wprowadzenie ograniczenia ruchu pojazdów typu TIR – po wybudowaniu Południowej Obwodnicy Olsztyna na wybranych odcinkach dróg w Olsztynie.	2023	Nie	Zmiana układu drogowego oraz struktury ruchu po wybudowaniu obwodnicy Olsztyna wyeliminowała potrzebę tego działania, co odzwierciedlają wyniki SMHO.

**Tabela 21. Zadania PKP-PLK S.A. (2018 r.)**

Numer zadania	Opis zadania	Termin realizacji	Czy zrealizowano	Uwagi
1	Przekazywanie Prezydentowi Olsztyna wyników pomiarów hałasu wykonanych w ramach analiz porealizacyjnych, po wykonaniu remontów/przebudów linii kolejowych na terenie miasta Olsztyna.	2023	Tak	brak
2	Cykliczne szlifowanie szyn na odcinkach czynnych linii kolejowych na terenie miasta Olsztyna	2023	Tak	brak

**Tabela 22. Zadania Prezydenta Olsztyna (2018 r.)**

Numer zadania	Opis zadania	Jednostka odpowiedzialna	Termin realizacji	Czy zrealizowano	Uwagi
1	Prowadzenie zrównoważonej polityki rowerowej.	Wydział Strategii i Funduszy Europejskich	2023	Tak	brak
2	Rozwój transportu tramwajowego.	Wydział Inwestycji Miejskich	2023	Tak	brak
3	Stosowanie zasad ochrony przed hałasem w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego.	Wydział Urbanistyki i Architektury	2023	Tak	brak
4	Uwzględnianie wyników map akustycznych, w tym głównie zasięgów wskaźników $L_{DWN}$ i $L_N$ w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego.	Wydział Urbanistyki i Architektury	2023	Tak	brak
5	Wprowadzanie do eksploatacji środków transportu o ograniczonej emisji hałasu.	Wydział Inwestycji Miejskich	2023	Tak	brak
6	Aktualizacja mapy akustycznej i Programu ochrony środowiska przed hałasem dla miasta Olsztyna.	Wydział Środowiska	2023	Tak	brak
7	Edukacja ekologiczna w zakresie hałasu (przyczyny, skutki, możliwości walki z hałasem)	Wydział Środowiska	2023	Tak	brak

**Tabela 23. Zadania Policji (2018 r.)**

Numer zadania	Opis zadania	Jednostka odpowiedzialna	Termin realizacji	Czy zrealizowano	Uwagi
1	Kontrola przestrzegania przepisów ruchu drogowego w zakresie dopuszczalnej prędkości pojazdów.	Policja	2023	Tak	brak

Zapisy analizowanego programu stanowią kontynuację działań podjętych przez Olsztyn w ramach poprzedniej strategii walki z hałasem (mapa hałasu, program ochrony środowiska przed hałasem). Zadania przypisane jednostkom realizowane są w sposób ciągły, a pojawiające się nowe aspekty ochrony przed hałasem nie stoją w opozycji do wcześniej przyjętych założeń.

Dostępne raporty potwierdzają przestrzeganie zapisów przez poszczególne jednostki. Zwrócono uwagę na stan dróg w mieście oraz na możliwy wzrost hałasu powodowanego przez ruch tramwajowy, związany z eksploatacją istniejących torowisk. Zwrócono szczególną uwagę, iż jednym z najważniejszych aspektów związanych z ochroną przed hałasem będzie właściwe rozpoznanie potrzeb remontowych w sieci komunikacyjnej Olsztyna i utrzymanie jej w dobrym stanie technicznym, co zapewni skuteczną ochronę mieszkańców przed niepożądanym, możliwym wzrostem poziomu hałasu.

### **2.3. Analiza materiałów, dokumentów i publikacji wykorzystanych do opracowania programu**

Istnieje wiele dokumentów, które służą jako narzędzia wspierające pozytywne zmiany w przestrzeni i środowisku oraz eliminujące przeszkody, które pojawiają się w naszym otoczeniu. Większość z tych dokumentów wyraża zrównoważoną wizję rozwoju i określa konkretną ścieżkę do osiągnięcia strategicznych celów, które zawsze dążą do promowania pozytywnych zmian zarówno dla społeczeństwa, jak i dla przyrody.

#### **2.3.1. Polityki, strategie, plany lub programy**

##### **STRATEGIA ROZWOJU ELBLĄGA 2020+<sup>1</sup>**

Dokument zawiera wciąż aktualne wizje Elbląga oraz przedstawia cele i zadania, jakie stoją przed miastem oraz określają misję Elbląga jako jednego z największych miast województwa. Przedstawiona wizja rozwoju miasta do roku 2020, a w pewnych dziedzinach, także w dłuższej perspektywie czasowej w wielu aspektach jest wciąż aktualna.

W zapisach dokumentu, miasto i jego mieszkańcy mają osiągnąć cel główny poprzez cztery cele strategiczne: wzrost konkurencyjności i wyspecjalizowanej gospodarki, wysokiej jakości kapitał społeczny, nowoczesną infrastrukturę opartą o innowacje i wreszcie najszerzy strategiczny cel, którym jest integracja Elbląskiego Obszaru Funkcjonalnego.

W odniesieniu do niniejszego dokumentu najistotniejsze są następujące cele operacyjne zapisane w Strategii:

#### ***Cel operacyjny 3.1. Zwiększenie dostępności komunikacyjnej***

Pozytywny wpływ na ograniczenie poziomu hałasu będą miały następujące kierunki działań przewidziane w tym celu operacyjnym:

- zwiększenie znaczenia komunikacji publicznej (w tym głównie tramwajowej), w szczególności w centralnej części miasta (Śródmieściu) na rzecz minimalizacji transportu indywidualnego poprzez wprowadzenie priorytetów dla komunikacji miejskiej w ruchu drogowym (ITS);

---

<sup>1</sup> Uchwała NrXXXI/910/2014 Rady Miejskiej w Elblągu z dnia 30 września 2014



- rozbudowa systemu tras rowerowych; rozumianych jako wydzielone drogi dla rowerów, pasy rowerowe w jezdniach oraz strefy ruchu uspokojonego (Tempo 30);
- rozbudowa komunikacji zewnętrznej miasta (głównie w aspekcie Elbląskiego Obszaru Funkcjonalnego oraz połączenie z A1 poprzez S7 oraz DK22, docelowo S22);
- przebudowa i udrożnienie głównych węzłów komunikacyjnych w mieście – przebudowa newralgicznych punktów komunikacyjnych, skrzyżowań, niebezpiecznych odcinków dróg w mieście, budowa obwodnicy wschodniej miasta.

### ***Cel operacyjny 3.2. Poprawa jakości i ochrona środowiska przyrodniczego***

Pozytywny wpływ na ograniczenie poziomu hałasu będą miały następujące kierunki działań przewidziane w tym celu operacyjnym:

- rozwój terenów zielonych, ochrona krajobrazu i powstrzymywanie suburbanizacji – wykorzystanie walorów krajobrazowych miasta, podniesienie jakości parków i obszarów zielonych;
- ochrona krajobrazu na terenach oddalonych od centrum miasta, a tym samym zahamowanie suburbanizacji (rozlewania się miasta) na rzecz rozwoju miasta do wewnątrz;
- ochrona przed hałasem - poprzez zapobieganie powstawaniu hałasu w środowisku i obniżanie jego poziomu tam, gdzie jest to konieczne;
- edukacja ekologiczna – jako niezbędny element wszystkich działań realizowanych w zakresie ochrony środowiska.

### ***Cel strategiczny 4. Integracja Elbląskiego Obszaru Funkcjonalnego***

Realizacja tego celu strategicznego zakłada, jako cel operacyjny m.in. działania w zakresie rozwoju infrastruktury usprawniającej współpracę ponadregionalną – w szczególności dotyczy to usprawnienia komunikacji drogowej realizowanej za pomocą dróg ekspresowych S7 i S22 w połączeniu z A1.

## **MOF ELBLĄGA 2030 STRATEGIA ROZWOJU PONADLOKALNEGO – PROJEKT<sup>2</sup>**

Misją Strategii jest ułatwienie działań o charakterze ponadlokalnym, ale również ważnych z punktu widzenia poszczególnych gmin, których realizacja będzie przyczyniać się do wzrostu jakości życia i atrakcyjności inwestycyjnej całego Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Elbląg.

W skład OSI MOF Elbląga wchodzi: miasto Elbląg, gminy miejsko-wiejskie: Młynary, Pasłęk, Tolkmicko oraz gminy wiejskie: Elbląg, Gronowo Elbląskie, Markusy, Milejewo.

W dokumencie zwrócono uwagę, iż: „Dalsza poprawa korzystnych uwarunkowań komunikacyjnych obszaru nastąpi poprzez budowę kanału przez Mierzeję Wiślaną, jednak pełne wykorzystanie potencjału wymaga stałych inwestycji infrastrukturalnych, w tym drogowych czy kolejowych.”

---

<sup>2</sup> <https://bip.elblag.eu/attachments/download/3144>

Powyższe znalazło swoje odzwierciedlenie w celu Efektywna Komunikacja, zaznaczając, że jest to także sprawna komunikacja drogowa. Jej rozwój powinien przebiegać w dwóch komplementarnych obszarach: infrastruktury drogowej oraz transportu zbiorowego, który uwzględniać powinien wymogi zrównoważonego rozwoju. W ramach celu wyróżniono następujące kierunki działań:

- ekologiczna mobilność: transport niskoemisyjny, rozwój infrastruktury tramwajowej;
- infrastruktura wodna: rozwój infrastruktury portowej (w tym przystani), rozwój szlaków wodnych (morskich i śródlądowych);
- infrastruktura drogowa: budowa i poprawa stanu dróg o znaczeniu regionalnym i lokalnym, rozwój drogowej infrastruktury towarzyszącej, poprawa bezpieczeństwa komunikacyjnego, rozwój dróg i ścieżek rowerowych;
- transport lotniczy: rozwój lotniska i transportu lotniczego.

Projekty mieszczące się w ramach celu to przede wszystkim:

- 1) Inwestycje w infrastrukturę oraz nisko i zeroemisyjny tabor kołowy (spełniający wymogi „ekologicznie czystych pojazdów” w rozumieniu Dyrektywy 2009/33/WE, z preferencją dla pojazdów bezemisyjnych) i szynowy na potrzeby transportu zbiorowego.
- 2) Inwestycje w infrastrukturę do ładowania i tankowania: zeroemisyjnych pojazdów komunikacji publicznej (nowo zakupionych i już użytkowanych) oraz zeroemisyjnych pojazdów dla użytkowników indywidualnych, zapewniającą niedyskryminacyjny dostęp dla wszystkich użytkowników.
- 3) Działania poprawiające przepływ i bezpieczeństwo pasażerów transportu publicznego (np. miejskie i podmiejskie węzły przesiadkowe, systemy ITS).
- 4) Działania na rzecz integracji transportu zbiorowego (wsparcie dla obiektów P+R („parkuj i jedź”) będzie możliwe pod warunkiem zlokalizowania ich poza centrami miast, w miejscach zapewniających odpowiednią integrację z publicznym transportem zbiorowym) i wdrażania nowych zrównoważonych sposobów przemieszczania się (np. systemy biletowe, systemy współdzielenia środków transportu).
- 5) Rozwój infrastruktury dla ruchu niezmotoryzowanego (np. strefy wolne od ruchu samochodowego, strefowe uspokojenie ruchu, drogi, pasy i ścieżki rowerowe, likwidacja utrudnień w ruchu pieszym, tworzenie ciągłych i bezpośrednich tras pieszych).
- 6) Działania związane z przygotowaniem planów zrównoważonej mobilności miejskiej przez podmioty zaangażowane w zarządzanie miejską polityką transportową.
- 7) Podnoszenie świadomości mieszkańców, pracodawców i władz samorządowych w zakresie propagowania korzystania z niskoemisyjnego transportu zbiorowego i ruchu niezmotoryzowanego wyłącznie jako element powyższych przedsięwzięć.

Projekt Strategii został poddany ocenie środowiskowej, w zakresie określonym przez RDOŚ w Olsztynie. Prognoza oddziaływania na środowisko dla projektu dokumentu „MOF Elbląga 2030. Strategia rozwoju ponadlokalnego” sformułowała rekomendacje do rozważenia w trakcie przygotowania końcowej wersji dokumentu, w tym „rozwój lotniska i transportu lotniczego – przy uwzględnieniu przepisów w zakresie dopuszczalnych poziomów hałasu i ewentualnego ustanowienia obszaru ograniczonego użytkowania;”

## **BLIŻEJ BAŁTYKU BLIŻEJ BAŁTYKU 2030 – STRATEGIA ROZWOJU PONADLOKALNEGO GMIN I POWIATÓW LEŻĄCYCH W BLISKIM SĄSIEDZTWIE DROGI WODNEJ ŁĄCZĄCEJ ZALEW WIŚLANY Z ZATOKĄ GDAŃSKĄ – PROJEKT<sup>3</sup>**

Dokument określa cele rozwoju dróg wodnych o zasięgu lokalnym. W zapisach można odnaleźć odniesienia modernizacji do sieci transportowej, co w kontekście POH może przynieść poprawę klimatu akustycznego.

Rozwój infrastruktury komunikacyjnej nastąpi poprzez inwestycje w infrastrukturę wodną, kolejową, lotniczą oraz drogową. Kluczowe przedsięwzięcia dla zapewnienia sprawności komunikacji znajdują się na styku wszystkich tych obszarów i dotyczą bezpieczeństwa komunikacyjnego.

Zaproponowano następujące kierunki działań mogące mieć wpływ na poprawę klimatu akustycznego w mieście (zachowano oryginalną numerację):

- /B/.** Sieć drogową i komunikacja zbiorowa: rozwój sieci lokalnych połączeń autobusowych, rozwój transportu ekologicznego (elektromobilność), poprawa stanu dróg i budowa nowych dróg.
- /E/.** Połączenie kolejowe i lotnicze: rozbudowa i modernizacja lotniska Elbląg, modernizacja linii kolejowych.

### **STRATEGIA ROZWOJU ELEKTROMOBILNOŚCI ELBLĄGA 2020+<sup>4</sup>**

Dokument zawiera najważniejsze informacje w zakresie stanu obecnego infrastruktury komunikacyjnej i transportu zbiorowego na obszarze Miasta Elbląg. Zakłada się, że w wyniku realizacji wszystkich zadań wpisanych do Strategii Rozwoju Elektromobilności Elbląga 2020+ zostanie osiągnięty efekt ekologiczny w wysokości 1 876,119 tCO<sub>2</sub> wg scenariusza optymistycznego w perspektywie do 2035 r. Dokument zawiera również szereg odniesień do kwestii hałasu, stwierdzając, że w wyniku realizacji strategii nastąpić może poprawa jakości usług, m.in. dzięki eksploatacji mniej hałaśliwego taboru, co przełoży się na efekt ekologiczny w postaci faktycznego zmniejszenia emisji hałasu.

Jako cel strategiczny zdefiniowano: ograniczenie zanieczyszczenia powietrza oraz poprawa jakości i zmniejszenie emisyjności transportu zbiorowego oraz indywidualnego poprzez wdrażanie rozwiązań z zakresu elektromobilności. Poza tym wskazano 9 celów szczegółowych, opisujących konkretne rozwiązania, dzięki którym będzie można osiągnąć cel strategiczny. Są to m.in.:

- 1) Stała promocja rozwiązań nisko i zeroemisyjnych w przypadku realizacji projektów w zakresie transportu miejskiego.
- 2) Stopniowa wymiana przestarzałego taboru tramwajowego.
- 3) Stopniowa wymiana taboru autobusowego na nisko- i zeroemisyjny (zgodnie z harmonogramem wymiany floty i wymogami Ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych).
- 4) Rozwój systemu roweru miejskiego.

---

<sup>3</sup> <https://bip.elblag.eu/attachments/download/3147>

<sup>4</sup> Uchwała Nr XIII/391/2020 Rady Miejskiej w Elblągu z dnia 24 września 2020 r.

- 5) Rozbudowa zintegrowanego systemu ścieżek rowerowych na terenie Elbląga.
- 6) Rozbudowa systemu węzłów przesiadkowych łączących m. in. komunikację autobusową, tramwajową, kolej, transport indywidualny i drogi dojazdowe do Miasta.
- 7) Kontynuacja budowy parkingów P&R wpisujących się w Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego.

## **PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO DLA GMINY MIASTO ELBLĄG NA LATA 2017-2030<sup>5</sup>**

Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Gminy Miasto Elbląg na lata 2017-2030 stanowi aktualizację Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Gminy Miasto Elbląg na lata 2013-2020. Najważniejszym celem dokumentu w Elblągu i gminach sąsiadujących, z którymi Miasto podpisało porozumienia międzygminne w sprawie powierzenia organizacji transportu publicznego, jest zapewnienie jego funkcjonowania według zasad zrównoważonego rozwoju, co w mieście wielkości Elbląga powinno przejawiać się udziałem transportu publicznego w przewozach na poziomie około 50%. Cele uzupełniające planu są następujące:

- 1) Zapewnienie zasad dostępności do usług transportu publicznego, w tym dla osób niepełnosprawnych, wymaganych i określonych w dyrektywach Unii Europejskiej i przepisach krajowych oraz w tzw. dobrych praktykach.
- 2) Funkcjonowanie transportu publicznego jako realnej alternatywy dla realizacji podróży samochodami osobowymi – poprzez zapewnienie wysokiej jakości usług i uprzywilejowanie pojazdów transportu zbiorowego w ruchu drogowym.
- 3) Integracja transportu publicznego, obejmująca transport miejski i transport regionalny – przede wszystkim w zakresie taryfowo-biletowym, koordynacji rozkładów jazdy, informacji o usługach – oraz budowa węzłów integracyjnych.
- 4) Zmniejszenie negatywnego oddziaływania transportu na środowisko – poprzez utrzymanie założonego udziału transportu publicznego w przewozach miejskich oraz sukcesywną wymianę i modernizację taboru tramwajowego. Głównym zadaniem dokumentu jest zaplanowanie do 2030 r. przewozów o charakterze użyteczności publicznej, realizowanych na obszarze Gminy Miasto Elbląg i gmin sąsiednich.

## **MIEJSCOWY PLAN ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO I STUDIUM UWARUNKOWAŃ I KIERUNKÓW ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO GMINY MIASTA ELBLĄG<sup>6</sup>**

Głównym celem Studium jest poprawa jakości życia mieszkańców Elbląga. Dla osiągnięcia takiego rezultatu niezbędne są inwestycje w:

1. Ochronę przed hałasem w miejscach narażonych na jego uciążliwość.
2. Rozbudowę ekologicznego transportu zbiorowego – w szczególności systemu komunikacji tramwajowej.
3. Rozbudowę i modernizację systemu komunikacji – tworzenie stref parkowania, budowę ścieżek rowerowych i parkingów.

---

<sup>5</sup> Uchwała Nr XXVIII/548/2017 Rady Miejskiej w Elblągu z dnia 7 września 2017 r.

<sup>6</sup> Uchwała Nr XXVII/805/2022 Rady Miejskiej w Elblągu z dnia 3 listopada 2022 r.

Zalecenia wymienione w SUIKZP są spójne z celami ochrony środowiska przed hałasem, a także niską emisją. Twórcy mają świadomość wyzwań rosnącego ruchu samochodowego w mieście oraz rozmieszczenia nowych osiedli, które będą miały duże znaczenie dla potrzeb obsługi komunikacji w przyszłości.

### **STRATEGIA ROZWOJU MIASTA - OLSZTYN 2030+<sup>7</sup>**

Jest to podstawowy i najważniejszy dokument wskazujący plany rozwojowe i pomysł na stolicę Warmii i Mazur. Stanowi odpowiedź na zmiany sytuacji społeczno-gospodarczej Olsztyna w ostatnich latach i potrzeby mieszkańców, które będą mogły być zaspokajane m.in. poprzez realizację projektów z kolejnej perspektywy finansowanej ze środków Unii Europejskiej.

W dokumencie określono trzy cele strategiczne i dwanaście celów operacyjnych. Określając kierunki działań, w każdym z celów operacyjnych przyjęto model trzech zasadniczych kierunków, skoncentrowanych na: obywatelu; organizacji; przestrzeni. W dokumencie brakuje bezpośrednich odniesień do kwestii hałasu, jednakże pośrednio określono działania w ramach następujących celów:

1. Olsztyn Bezpieczny - określono działanie: wzmocnienie świadomości ekologicznej mieszkańców.
2. Olsztyn dostępny – określono szereg działań, m.in.: stworzenia efektywnego systemu realizacji podróży w mieście, uwzględniającego również Miejski Obszar Funkcjonalny Olsztyna, poprawy dostępności komunikacyjnej wewnętrznej i zewnętrznej miasta, rozwoju różnych form transportu.

Powyższe cele wpisują się w założenia niniejszego Programu i pośrednio mogą spowodować zmniejszenie emisji hałasu.

### **STRATEGIA MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA 2030+ - NOWE WYZWANIA<sup>8</sup>**

Strategia Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna jest dokumentem, który wspiera działania poszczególnych samorządów w rozwiązywaniu ponadlokalnych problemów oraz budowie potencjału społeczno-gospodarczego obszaru tworzonego przez wszystkie gminy MOF. Obszar strategicznej interwencji MOF Olsztyna obejmuje miasto Olsztyn oraz sąsiadujące z nim gminy: Barczewo, Dywity, Gietrzwałd, Jonkowo, Purda i Stawiguda. Podstawą do wskazania takiego zasięgu był obszar funkcjonalny określony w Planie Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Warmińsko-Mazurskiego.

Punktem wyjścia do zaplanowania nowej strategii były potrzeby i wyzwania zidentyfikowane w dokumentach strategicznych zarówno poziomu Unii Europejskiej, krajowego, jak i regionalnego. W wyniku przeprowadzonej diagnozy potrzeb mieszkańców, a także licznych konsultacji oraz warsztatów z przedstawicielami organizacji oraz instytucji z obszaru MOF Olsztyna, w tym z przedstawicielami władz lokalnych gmin tworzących MOF Olsztyna, ukształtowano cele strategiczne, operacyjne jak i kierunki działań. Wyznaczono również dwie nadrzędne zasady - tożsamość i konkurencyjność, które mają przyświecać osiąganym celom.

---

<sup>7</sup> Uchwała Nr LI/816/22 Rady Miasta Olsztyna z dnia 28 września 2022 r.

<sup>8</sup> Uchwała Nr LXXVI/1029/23 Rady Miasta Olsztyna z dnia 29 listopada 2023 r.

W diagnozie środowiska dokument zauważa, iż nieznaczne przekroczenia w zakresie hałasu komunikacyjnego wskazują na fakt, że obszar MOF Olsztyna należy do „cichych”. Jako podstawowe czynniki, które mają wpływ na wysokość poziomu hałasu w otoczeniu dróg można wymienić: nieprzestrzeganie dopuszczalnych prędkości na obszarach zabudowanych, duży udział pojazdów ciężkich w ruchu, ogólne zwiększenie liczby pojazdów uczestniczących w ruchu, brak możliwości przeniesienia ruchu tranzytowego na inne trasy, lokalizację terenów wrażliwych akustycznie w bezpośrednim sąsiedztwie dróg.

W celu operacyjnym 1.3. Adaptacja do zmian klimatu jako jeden z kierunków działań określono zmniejszanie zanieczyszczenia hałasem. Natomiast określając zasady i warunki ochrony komponentów środowiska wskazano następujące *Rekomendacje* w zakresie ochrony klimatu akustycznego:

- przygotowanie mapy hałasu MOF Olsztyna;
- podjęcie działań pozwalających na obniżenie poziomu hałasu komunikacyjnego: modernizacje i przebudowy dróg czy też budowy ekranów akustycznych;
- w przypadku projektowanej zabudowy (hałas przemysłowy) należy zachować taką odległość, by spełnione zostały normy hałasu i wibracji wskazane w przepisach odrębnych;
- w przypadku istniejącej zabudowy – promowanie rozwiązań technicznych, które zapewnią właściwe warunki akustyczne w obiekcie.

## **PLAN ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI DLA MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKcjONALNEGO OLSZTYNA 2030+<sup>9</sup>**

Plan Zrównoważonej Mobilności dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna 2030+ (dalej: Plan) to dokument, który Komisja Europejska poleca jako dobre narzędzie organizowania transportu w miastach. Dzięki niemu transport publiczny ma być lepszy, a poruszanie się po mieście i jego okolicach bezpieczniejsze i bardziej ekologiczne. Określono cele strategiczne, które w znaczący sposób przyczynią się do możliwości redukcji emisji hałasu:

**Cel nr 1:** Planowanie przestrzenne w sposób zmniejszający zapotrzebowanie na transport (m.in. poprzez: lokalizowanie centrów przesiadkowych tam, gdzie łatwo dojechać; często jeżdżące autobusy; dbanie, by ludzie mieszkający daleko od centrum MOF mieli dostęp do podstawowych usług publicznych i nie musieli dojeżdżać do centrum MOF autem).

**Cel nr 2:** Zintegrowane zasady parkowania w MOF Olsztyna, w tym logistyka miejska (to m.in. budowa parkingów rowerowych i samochodowych przy głównych przystankach komunikacji zbiorowej czy rozwój komputerowego systemu zarządzania ruchem drogowym).

**Cel nr 3:** Zrównoważona turystyka w MOF Olsztyna (m.in. transport zbiorowy i drogi dla rowerów do różnych atrakcji turystycznych, rozwój turystyki kamperowej poprzez planowanie miejsc parkingowych dla tego typu pojazdów).

---

<sup>9</sup> Uchwała Nr L/795/22 Rady Miasta Olsztyna z dnia 26 sierpnia 2022 r.

**Cel nr 4:** Obniżenie emisyjności transportu samochodowego w MOF Olsztyna (m.in. sieć publicznych punktów ładowania samochodów elektrycznych i zachęcanie firm do otwierania wypożyczalni pojazdów elektrycznych).

**Cel nr 5:** Rozwój przyjaznej infrastruktury rowerowej i pieszej - integracja, bezpieczeństwo ruchu, zmniejszenie ruchu samochodowego w centrach (działania to m.in.: dbanie o większe bezpieczeństwo pieszych i rowerzystów i o dobre chodniki, przekierowanie ruchu samochodowego z centrów miast i gmin).

**Cel nr 6:** Rozwój spójnego systemu transportu publicznego (działania to m.in. wprowadzenie pilotażowego biletu aglomeracyjnego i zwiększenie częstotliwości kursowania autobusów).

**Cel nr 7:** Partnerstwo w organizowaniu i zarządzaniu publicznym transportem zbiorowym w MOF Olsztyna (m.in. zarządzanie mobilnością w całym MOF czy współpraca z powiatami otaczającymi).

**Cel nr 8:** Promocja i edukacja publicznego transportu zbiorowego i mobilności aktywnej (m.in. edukacja nt. bezpiecznego przemieszczania się, promocja różnych sposobów przemieszczania się i ruchu pieszego w centrach miast i ośrodkach MOF).

## **STRATEGIA ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO W OLSZTYNIE DO 2027 R.**

Głównym celem opracowania jest określenie sposobu funkcjonowania olsztyńskiej komunikacji miejskiej po uruchomieniu podsystemu tramwajowego oraz wskazanie kierunków jej rozwoju na lata 2016-2027 – zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju transportu. Zasady te wynikają z istotnego znaczenia mobilności dla rozwoju społeczno-gospodarczego i negatywnych następstw niekontrolowanego rozwoju motoryzacji indywidualnej.

Celem strategicznym dla publicznego transportu zbiorowego o charakterze użyteczności publicznej w Olsztynie określono: stworzenie systemu szybkiej, wygodnej i zawsze dostępnej komunikacji miejskiej, stanowiącej realną alternatywę dla realizacji podróży samochodem osobowym.

Dokument ustalił, że dla osiągnięcia celu strategicznego niezbędne jest zrealizowanie poniższych celów operacyjnych:

1. Uruchomienie sprawnego i efektywnego systemu ekologicznej komunikacji miejskiej.
2. Integracja podsystemów komunikacji miejskiej we wzajemnie współdziałające elementy, tworzące jedną funkcjonalną całość.
3. Integracja różnych rodzajów transportu publicznego w Olsztynie.
4. Ograniczenie emisji zanieczyszczeń i natężenia hałasu w mieście.
5. Zmniejszenie liczby poruszających się w mieście pojazdów, w szczególności samochodów osobowych.

Jednocześnie z określeniem celów operacyjnych wyznaczono m.in. następujące priorytety:

1. Zwiększenie prędkości podróżowania komunikacją miejską.
2. Wymiana taboru na bez- lub niskoemisyjny w miejscu jego użytkowania.

W okresie realizacji strategii planuje się podejmowanie działań mających na celu rozwój zintegrowanych systemów transportu publicznego – służących rozwojowi gospodarczemu oraz ochronie miasta przed nadmiernym hałasem i zanieczyszczeniem środowiska.

Dokument zakłada wzrost atrakcyjności olsztyńskiej komunikacji miejskiej, co przełoży się na poprawę komfortu podróżowania i spowoduje częstsze korzystanie przez mieszkańców z publicznego transportu zbiorowego, przez co osiągnięty zostanie także dodatkowy efekt zmniejszenia kongestii, zmniejszenia stopnia zanieczyszczenia środowiska oraz ograniczenia emisji hałasu.

## **STUDIUM UWARUNKOWAŃ I KIERUNKÓW ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO MIASTA OLSZTYNA<sup>10</sup>**

Studium jest dokumentem planistycznym określającym politykę zagospodarowania przestrzennego gminy, sporządzanym dla jej całego obszaru. Zawiera wytyczne do sporządzania planów zagospodarowania przestrzennego. Nie jest ono jednak przepisem prawa miejscowego i nie stanowi podstawy prawnej do wydawania decyzji administracyjnych związanych z realizacją inwestycji w mieście, takich jak pozwolenia na budowę i decyzje o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu. Według Studium przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu występują dość powszechnie na terenach zabudowy mieszkaniowej, w pobliżu głównych tras komunikacyjnych. Skala tego zjawiska uzależniona jest od nasilenia ruchu samochodowego. Przekroczenia na terenach zabudowy mieszkaniowej mogą występować również w sąsiedztwie dużych zakładów przemysłowych, niemniej jednak mają charakter lokalny. Sytuacja w tym zakresie jest zmienna w związku z modernizacją zakładów, zmianami technologii oraz urządzeń i generalnie ulega stałej poprawie, stosownie do ustaleń przepisów szczególnych w tym zakresie. Wśród czynników wpływających negatywnie na poziom hałasu w mieście Studium wymienia:

- systematyczny wzrost liczby pojazdów samochodowych;
- zły stan nawierzchni dróg;
- duży udział ruchu tranzytowego.

Wśród działań mających na celu poprawę klimatu akustycznego w mieście Studium wskazywało konieczność budowy obwodnicy Olsztyna oraz poprawę jakości nawierzchni dróg oraz stwierdza, że niezbędna jest również konsekwentna modernizacja i realizacja brakujących elementów systemu komunikacji. Postulowano również, aby wprowadzić na teren miasta nowego systemu transportu publicznego w postaci trakcji tramwajowej – co zostało zrealizowane. Aktualnie trwa rozbudowa sieci połączeń tramwajowych.

## **ZINTEGROWANY PROGRAM ROZWOJU PRZESTRZENNEGO ŚRÓDMIEŚCIA OLSZTYNA<sup>11</sup>**

Dokument jest opracowaniem, które dotyczy planu rozwoju i zagospodarowania przestrzennego śródmieścia Olsztyna. Celem dokumentu jest określenie głównych kierunków rozwoju i inwestycji w tej części miasta, uwzględniających zarówno potrzeby społeczności lokalnej, jak i zasady zrównoważonego rozwoju.

W dokumencie znajdują się informacje dotyczące planowanych inwestycji infrastrukturalnych, takich jak modernizacja dróg, budowa ścieżek rowerowych, rozbudowa

---

<sup>10</sup> Uchwała Nr XXXVII/660/13 Rady Miasta Olsztyna z dnia 15 maja 2013 r.

<sup>11</sup> Uchwała Nr XI/133/15 Rady Miasta Olsztyna z dnia 24 czerwca 2015 r.



sieci komunikacyjnej czy poprawa dostępności komunikacyjnej obszaru. Ponadto, program określa również zasady ochrony zabytków, zielonych terenów i dziedzictwa kulturowego oraz przewiduje rozwój obszarów rekreacyjnych i przestrzeni publicznych.

Wśród licznych celów operacyjnych, cel *Uspokojony ruch samochodowy w śródmieściu* definiuje kierunki działań, których realizacja wpłynie na poprawę komfortu akustycznego mieszkańców śródmieścia. Oto niektóre z nich:

- 1) Zmiana organizacji ruchu eliminująca tranzytu ze Śródmieścia.
- 2) Opracowanie koncepcji uspokojenia ruchu w Śródmieściu obejmującej wyznaczenie stref obniżonej prędkości oraz zastosowanie fizycznych elementów uspokajania ruchu.
- 3) Sukcesywne obejmowanie obszaru Śródmieścia strefą Tempo 30 (poza ulicami tranzytowymi).
- 4) Wprowadzenie na obszarze Starego Miasta strefy zamieszkania.
- 5) Wprowadzenie przestrzeni współdzielonej na skrzyżowaniu ulic: Prosta, Grunwaldzka, Warszawska.
- 6) Ograniczenie ilości skrzyżowań dróg rozprowadzających z drogami dojazdowymi.
- 7) Stworzenie systemu równorzędnych skrzyżowań ulic.
- 8) Organizacja ruchu uwzględniająca system ulic jednokierunkowych.
- 9) Zastosowanie fizycznych elementów uspokajania ruchu w ulicach dojazdowych.
- 10) Budowa dwóch spiętrzonych parkingów przy ul. Partyzantów, parkingu przy ul. E. Knosały, modernizacja istniejących parkingów przy ul. Mochnackiego, ul. Grunwaldzkiej (Targowisko Miejskie), al. M. J. Piłsudskiego (przy hali Urania).
- 11) Modernizacja parkingów: przy ul. F. Nowowiejskiego (jako rozwiązanie wyłonione w konkursie na uczytelnienie przebiegu średniowiecznych murów obronnych), na Placu Solidarności; na Placu K. Pułaskiego.
- 12) Modernizacja ulic pod kątem wygospodarowania powierzchni parkingowej.
- 13) Zmodyfikowanie strefy płatnego parkowania.
- 14) Przyjęcie potrzeb parkingowych dla ruchu rowerowego jako integralnego elementu systemu parkowania na obszarze Śródmieścia.

## **PROGRAM ZATORZE – PROGRAM PRZESTRZENNEGO ROZWOJU PÓŁNOCNEGO OBSZARU OLSZTYNA<sup>12</sup>**

Dokument jest inicjatywą miasta Olsztyn, mającą na celu planowanie i promowanie zrównoważonego rozwoju północnej części miasta, zwanej Zatorzem.

Program Zatorze skupia się na opracowaniu strategii rozwoju przestrzennego obszaru. Jego główne założenia obejmują poprawę jakości życia, zrównoważoną mobilność, ochronę środowiska, rewaloryzację terenów zabudowanych.

W ramach programu przewiduje się m.in. modernizację infrastruktury drogowej, rozwój komunikacji publicznej, tworzenie nowych przestrzeni rekreacyjnych i sportowych, rewitalizację obszarów zdegradowanych.

---

<sup>12</sup> Uchwała NR LXI/956/23 Rady Miasta Olsztyn z dnia 5 lipca 2023

Głównym celem *Programu* jest stworzenie przyjaznego i atrakcyjnego obszaru do zamieszkania, pracy i spędzania czasu wolnego dla mieszkańców Olsztyna. *Program* zakłada szeroko zakrojone działania strategiczne i konkretne projekty, które mają przyczynić się do poprawy jakości życia i zrównoważonego rozwoju obszaru Zatorza.

### **2.3.2. Obowiązujące wojewódzkie, powiatowe i gminne programy ochrony środowiska**

#### **PROGRAM OCHRONY ŚRODOWISKA DLA MIASTA ELBLĄG<sup>13</sup>**

Głównym celem Programu jest określenie zrównoważonego rozwoju Elbląga, w którym tematyka ochrony środowiska jest rozważana na równi z zagadnieniami rozwoju gospodarczego oraz społecznego. Wskazano sposoby mające na celu rozwiązanie problemów ekologicznych występujących na terenie Miasta Elbląg.

Hałas drogowy został zaklasyfikowany jako hałas pochodzący ze środków transportu poruszających się po drogach niebędących drogami kolejowymi, włączając tory tramwajowe. Elbląg posiada bezpośrednie połączenia kolejowe m.in. z Olsztynem, Gdańskiem, Malborkiem, Tczewem i Słupskiem; Hałas kolejowy w mieście ma znaczenie marginalne. Podobnie sytuacja wygląda w przypadku hałasu lotniczego, ponieważ najbliższy pasażerski port lotniczy zlokalizowany jest ok. 70 km od Miasta. W Elblągu na terenach pomiędzy ul. Lotniczą, a drogą S7 znajduje się także sportowy port lotniczy będący siedzibą Aeroklubu Elbląskiego, jednak jego specyfika (niewielkie obsługiwane statki powietrzne oraz małe natężenie ruchu lotniczego) sprawia, że nie stanowi ono źródła hałasu o istotnym znaczeniu. Opracowanie zakłada, że osiągnięcie pożądaných wartości wskaźników oceny hałasu będzie możliwe dzięki polityce transportowej, a także edukacji związanej z ekologią. Planowane działania to między innymi inwestycje w zakresie dróg rowerowych i ciągów pieszych, transportu zbiorowego, a także rozbudowy układu ulicznego i organizacji ruchu. W harmonogramie rzeczowo – finansowym zadań własnych Miasta Elbląg znalazła się realizacja Programu ochrony środowiska przed hałasem dla Miasta Elbląg. Emisje zanieczyszczeń z transportu drogowego, kolejowego i rzeczno-żeglarskiego zostały zaklasyfikowane jako emisje ze źródeł liniowych. Sukces polityki transportowej w zakresie ochrony powietrza atmosferycznego oraz ochrony przed hałasem zależy zarówno od większego udziału niskoemisyjnych pojazdów w taborze transportu publicznego, jak również od promowania wśród mieszkańców przyjaznych środowisku rozwiązań alternatywnych. W związku z tym, kolejnym proponowanym w Programie zadaniem jest aktualizacja planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego.

W rozpatrywanym zakresie niniejszego dokumentu nakreślono Cel nr 2 zagrożenie hałasem - dobry stan klimatu akustycznego bez przekroczeń dopuszczalnych norm poziomu hałasu; zmniejszenie liczby osób narażonych na ponadnormatywny hałas.

Określono przy tym kierunki interwencji: ochrona przed hałasem oraz zmniejszanie hałasu, w ramach których opisano typy zadań proponowanych do realizacji w ramach poszczególnych kierunków interwencji, w tym:

---

<sup>13</sup> Uchwała nr XX/412/2016 Rady Miejskiej w Elblągu z dnia 24 listopada 2016 r.

- programy ochrony środowiska przed hałasem (POH) i ich aktualizacje;
- wyrowadzenie ruchu ciężkiego poza teren zabudowany;
- budowa obwodnic miast;
- budowa ekranów akustycznych;
- nasadzanie zieleni osłonowej, izolacyjnej;
- aktualizacja mapy akustycznej, przebudowa ulic, pomiary hałasu;
- stosowanie tzw. cichych nawierzchni podczas remontów i przebudów istniejącej sieci drogowej;
- modernizacja nawierzchni dróg;
- modernizacja transportu tramwajowego: korekcja profilu obręczy kół tramwajowych, zakup nowych/modernizacja tramwajów, poprawa stanu technicznego torowisk.

## **PROGRAM OCHRONY ŚRODOWISKA DLA MIASTA OLSZTYNA DO 2024 R. Z UWZGLĘDNIENIEM PERSPEKTYWY DO ROKU 2030<sup>14</sup>**

Program dokonał analizy aktualnego stanu środowiska na terenie Miasta Olsztyna, zdefiniował zagrożenia i określił oczekiwane zmiany w ochronie środowiska z uwzględnieniem celów zawartych w dokumentach strategicznych, sektorowych i programowych. W poszczególnych obszarach interwencji wytyczono cele, kierunki interwencji i zaproponowano do nich zadania, których wykonanie jest niezbędne, aby zachować lub poprawić stan środowiska, podnieść jakość życia mieszkańców oraz wypełnić zobowiązania unijne. Aby zachować spójność „Programu...” z analogicznym dokumentem wyższego szczebla, wytyczone w nim cele i zadania bazują na tych zawartych w „*Programie Ochrony Środowiska Województwa Warmińsko-Mazurskiego do roku 2030*”.

Program w zakresie zmniejszenia zagrożenia hałasem postuluje, iż należy konsekwentnie realizować politykę transportową Miasta Olsztyna opierając się na dokumentach eksperckich, nie tylko w zakresie budowy nowych dróg, ale również tworzenia stref uspokojonego ruchu i preferencji transportu publicznego, jako głównego środka komunikacji wewnątrz aglomeracji. Dokument wskazuje dwa kierunki interwencji w tym zakresie:

### ***Kierunek interwencji: Zarządzanie jakością klimatu akustycznego***

Zadania:

- Aktualizacja mapy akustycznej Miasta;
- Prowadzenie monitoringu hałasu;
- Aktualizacja i monitorowanie programu ochrony środowiska przed hałasem;
- Realizacja wynikających z programu przedsięwzięć technicznych i organizacyjnych dla zmniejszenia oddziaływania akustycznego na mieszkańców;
- Stosowanie zasad ochrony przed hałasem w planowaniu przestrzennym między innymi poprzez uwzględnienie w nich wyników aktualizowanej mapy akustycznej, właściwe kształtowanie przestrzeni urbanistycznej;

---

<sup>14</sup> Uchwała Nr XXXIII/558/21 Rady Miasta Olsztyna z dnia 28 kwietnia 2021 r.

- Prowadzenie edukacji ekologicznej dotyczącej klimatu akustycznego w zakresie szkodliwości hałasu oraz promowanie ruchu pieszego, jazdy na rowerze, transportu publicznego, samochodów elektrycznych.

***Kierunek interwencji: Poprawa standardów klimatu akustycznego***

**Zadania:**

- Ograniczenie hałasu, zwłaszcza w osiedlach mieszkaniowych poprzez m.in. tworzenie stref wolnych od transportu, ograniczenie szybkości ruchu, tworzenie pasów zadrzewień;
- Poprawa i dalszy rozwój transportu intermodalnego (szynowo drogowego);
- Wprowadzenie ograniczeń wjazdu pojazdów ciężarowych do centrum Miasta i terenów osiedli mieszkaniowych;
- Poprawa stanu nawierzchni ulic i dróg, zapewnienie płynności ruchu, ponadto stosowanie nowoczesnych nawierzchni niskohałasowych oraz ekranów akustycznych w przypadku remontów i przebudów dróg zgodnie ze wskazaniami analiz akustycznych;
- Budowa infrastruktury rowerowej (trasy rowerowe, system roweru publicznego).

**PROGRAM OCHRONY ŚRODOWISKA WOJEWÓDZTWA WARMIŃSKO-MAZURSKIEGO DO ROKU 2030<sup>15</sup>**

Głównym celem tworzenia Programu jest dążenie do poprawy stanu środowiska w województwie, ograniczenie negatywnego wpływu zanieczyszczeń na środowisko, ochrona i rozwój walorów środowiska, a także racjonalne gospodarowanie jego zasobami. Program służy także realizacji celów na poziomie regionalnym, które zostały przyjęte w dokumentach strategicznych na poziomie krajowym, ze szczególnym uwzględnieniem przyjętej Polityki ekologicznej państwa 2030. Wyznaczone do realizacji cele wynikają również z wymogów prawnych w zakresie dotrzymywania standardów jakości środowiska w poszczególnych obszarach interwencji, a także zidentyfikowanych problemów i potrzeb.

Klimat akustyczny województwa warmińsko-mazurskiego kształtowany jest w głównej mierze przez hałas emitowany ze źródeł komunikacyjnych. Podstawowym źródłem hałasu komunikacyjnego jest intensywny ruch pojazdów osobowych oraz ruch tranzytowy samochodów ciężarowych przez województwo.

Program dokonał syntezy wyników dostępnych opracowań SMH (poprzednia – III runda mapowania) i określa cele polityki antyhałasowej województwa. Z wykonanych strategicznych map hałasu wynika, że największa liczba mieszkańców narażona jest na hałas drogowy.

Największe natężenie ruchu ma miejsce na drogach krajowych w kierunku Trójmiasta, przejeść granicznych z Obwodem Królewieckim w Grzechotkach, Bezledach oraz w kierunku wschodniej granicy państwa. Zanotowane zostały zakłócenia komfortu akustycznego w strefach chronionych, usytuowanych w bliskim sąsiedztwie obiektów przemysłowych i usługowych.

---

<sup>15</sup> Uchwała Nr XXIV/382/21 Sejmiku Województwa Warmińsko-Mazurskiego z dnia 16 lutego 2021 r.

Według Programu ochrona przed hałasem polegać będzie na zapewnieniu jak najlepszego stanu akustycznego środowiska poprzez działania określone w programach ochrony środowiska przed hałasem, co ma swoje odzwierciedlenie w przyjętym celu *ZH.I. Poprawa klimatu akustycznego w województwie warmińsko-mazurskim*. Aby osiągnąć założony cel należy realizować następujące zadania:

- Sporządzanie strategicznych map hałasu dla terenów, dla których istnieje obowiązek prawny;
- Wdrożenie, aktualizacja i monitorowanie programów ochrony środowiska przed hałasem;
- Monitoring hałasu na terenie województwa warmińsko-mazurskiego;
- Stosowanie zasad ochrony przed hałasem oraz uwzględnianie wyników map akustycznych w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego;
- Prowadzenie edukacji ekologicznej dot. klimatu akustycznego: w zakresie szkodliwości hałasu oraz promowania ruchu pieszego, jazdy na rowerze i transportu publicznego;
- Stosowanie zabezpieczeń przeciwhałasowych (np. ekranów dźwiękochłonnych, przekryć akustycznych, wałów ziemnych i przekopów) i utrzymywanie nawierzchni w dobrym stanie technicznym;
- Wprowadzanie ograniczeń prędkości ruchu na terenach zabudowanych oraz inteligentnego sterowania ruchem;
- Poprawa jakości infrastruktury transportu publicznego (szynobusów, autobusów i tramwajów);
- Wprowadzanie ograniczeń wjazdu pojazdów ciężarowych do centrów miast i terenów osiedli mieszkaniowych;
- Stosowanie nowoczesnych nawierzchni niskohałasowych, w przypadku remontów i przebudów odcinków drogowych;
- Poprawa dostępności komunikacyjnej na terenach wiejskich – uruchomienie połączeń transportu zbiorowego;
- Wprowadzanie ograniczeń emisji hałasu na obszarach i akwenach cennych przyrodniczo;
- Stosowanie rozwiązań technicznych ograniczających emisję hałasu w procesach technologicznych (np. obudowy dźwiękochłonne, tłumiki dźwięku, izolacje akustyczne).

Powyższe cele wpisują się w zakres niniejszego Programu ochrony środowiska przed hałasem.

### **2.3.3. Przepisy prawa, w tym prawa miejscowego, mające wpływ na stan akustyczny środowiska**

Realizacja Programu ochrony środowiska przed hałasem wynika z zapisów obowiązujących aktów prawnych.

*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. U. UE. L. z 2002 r. Nr 189, str. 12 z późn. zm.)*

Dyrektywa 2002/49/WE jest europejskim aktem dotyczącym oceny i zarządzania hałasem w środowisku zewnętrznym. Jest częścią polityki Unii Europejskiej w zakresie ochrony środowiska, zdrowia publicznego i planowania przestrzennego.

W ramach Dyrektywy państwa członkowskie zobowiązane są do opracowania strategicznych map hałasu, które wskazują obszary, w których występuje wysokie natężenie hałasu. Na podstawie tych map należy również opracować plany działań (czyli programy ochrony środowiska przed hałasem – przyp. Autora) mające na celu ograniczenie hałasu w tych obszarach.

Dyrektywa 2002/49/WE stanowi podstawy prawne dla działań mających na celu ochronę ludności przed negatywnymi skutkami hałasu. Mając na uwadze znaczenie zdrowia publicznego, dotyczy ona również zagadnień socjalnych i ekonomicznych związanych z hałasem. Zaleca się w nim stopniowe wdrażanie następujących działań:

- ustalenie stopnia narażenia na hałas w środowisku, poprzez sporządzanie map hałasu przy zastosowaniu wspólnych dla Państw Członkowskich metod oceny;
- zapewnienie dostępu społeczeństwu do informacji dotyczącej hałasu w środowisku i jego skutków;
- przyjęcie przez Państwa Członkowskie, w oparciu o dane uzyskane z map hałasu, planów działań zmierzających do zapobiegania powstawaniu hałasu w środowisku i obniżania jego poziomu tam, gdzie jest to konieczne, a zwłaszcza w miejscach w których oddziaływanie hałasu może powodować szkodliwe skutki dla zdrowia człowieka oraz zachowanie jakości klimatu akustycznego środowiska tam, gdzie jest ona jeszcze właściwa.

Dyrektywa w kolejnych artykułach wprowadziła regulacje dotyczące:

- wspólnych wskaźników hałasu i ich stosowania oraz wspólnych metod oceny stopnia narażenia na hałas (art. 5 i 6);
- zasad sporządzania strategicznych map hałasu (art. 7);
- zasad opracowywania programów ochrony środowiska przed hałasem, zwanych planami działań (art. 8);
- zasad informowania społeczeństwa o stanie klimatu akustycznego oraz stopniu realizacji planów działań (art. 9);
- sposobów gromadzenia, publikowania oraz przekazywania danych przez Państwa Członkowskie oraz Komisję (art. 10).

#### ***Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2024 r. poz. 54)***

Ustawa definiuje hałas jako wszelkie niepożądane dźwięki generowane przez działalność człowieka, które mogą powodować negatywne skutki dla zdrowia ludzi, środowiska naturalnego lub dobra publicznego. Wprowadzono następujące regulacje:

- 1) Standardy hałasu: Ustawa określa standardy hałasu, które nie mogą być przekroczone w różnych miejscach, takich jak obszary mieszkalne, obszary specjalnej ochrony, obszary szczególnie narażone lub obszary użytkowane przez dzieci.
- 2) Obowiązek monitorowania hałasu: Ustawa nakłada obowiązek prowadzenia monitoringu hałasu na przedsiębiorców, instytucje i inne podmioty odpowiedzialne za generowanie hałasu. Monitorowanie powinno być prowadzone w sposób ciągły lub okresowy, zgodnie z określonymi procedurami.
- 3) Planowanie przestrzenne i ochrona przed hałasem: Ustawa wprowadza obowiązek uwzględnienia zagrożeń związanych z hałasem w procesie planowania przestrzennego,

podczas tworzenia nowych budynków i inwestycji. Wymaga ona również wzięcia pod uwagę działań ochronnych mających na celu zmniejszenie lub eliminację hałasu oraz uwzględnienia zapisów programów ochrony środowiska przed hałasem przy uchwalaniu MPZP.

- 4) Instrumenty zarządzania hałasem: Ustawa umożliwia wprowadzanie różnych instrumentów zarządzania hałasem, takich jak plany ograniczenia hałasu, programy monitorowania, oceny wpływu na środowisko, zakazy stosowania hałaśliwych urządzeń lub technologii, a także udzielanie zezwoleń na generowanie hałasu.
- 5) Sankcje: Ustawa przewiduje sankcje dla osób lub instytucji naruszających przepisy dotyczące hałasu, takie jak kary finansowe, ograniczenia działalności lub zobowiązanie do podjęcia działań mających na celu zmniejszenie hałasu.

Z punktu widzenia niniejszego dokumentu, najważniejszy jest art. 119a ustawy, który zobowiązuje marszałka województwa do opracowania projektu uchwały w sprawie POH na podstawie strategicznych map hałasu sporządzonych przez właściwe organy i podmioty. Przepis ten zawiera także zasady opracowania programu ochrony środowiska przed hałasem, określa jego formę i układ, wskazuje termin uchwalenia dokumentu i zasady jego aktualizacji, a także wskazuje wymóg uwzględnienia działań zmierzających do ograniczenia hałasu, z podziałem na te już zrealizowane, planowane na najbliższe pięć lat i te, które mają być realizowane w dłuższej perspektywie. Ponadto określa zasady opiniowania projektu uchwały ws. POH oraz obowiązek zapewnienia udziału społeczeństwa w procesie opracowywania projektu dokumentu.

Z kolei art. 120 ustawy opisuje zasady przekazania informacji o uchwaleniu przez sejmik województwa programu ochrony środowiska przed hałasem. Zgodnie z nim marszałek województwa ma obowiązek przekazać informację o uchwaleniu POH w terminie do 14 dni od daty jego uchwalenia, ministrowi właściwemu do spraw klimatu, wojewódzkim inspektorom ochrony środowiska, oraz odpowiednim podmiotom i organom wymienionym w art. 119a ust. 6 ustawy. Wraz z tą informacją, marszałek województwa przekazuje Głównemu Inspektorowi Ochrony Środowiska streszczenie Programu, o którym mowa w art. 119a ust. 2 ustawy, na formularzu udostępnionym w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej GIOŚ. Ponadto, GIOŚ przekazuje Komisji Europejskiej wspomniane streszczenie w terminie 6 miesięcy od daty uchwalenia Programu oraz informuje o tym ministra właściwego do spraw klimatu w terminie 7 dni od przekazania streszczenia Komisji Europejskiej.

***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 (Dz. U. z 2023 r. poz. 1094, z późn.zm.)***

Ustawa określa zasady i tryb postępowania w sprawach dotyczących m.in. udostępniania informacji o środowisku i jego ochronie, zasady udziału społeczeństwa w ochronie środowiska oraz określa organy administracji właściwe w powyższych sprawach. Ustawa reguluje również kwestie związane z udziałem społeczeństwa w postępowaniu, którego przedmiotem jest sporządzenie programu ochrony środowiska przed hałasem.

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

Rozporządzenie szczegółowo reguluje kwestie związane z ochroną terenów przed hałasem poprzez określenie maksymalnych – dopuszczalnych poziomów hałasu, które nie powinny być przekraczane w różnych obszarach środowiskowych. Są to m.in. obszary mieszkalne, tereny rekreacyjne i przyrodnicze oraz obszary wrażliwe, takie jak szpitale, szkoły, przedszkola. Dopuszczalne poziomy hałasu są różne w zależności od rodzaju obszaru i właściwego wskaźnika, uwzględniając potrzeby odpoczynku i ciszy.

Jest to obecnie najważniejszy dokument regulujący ochronę przed hałasem w środowisku i ma na celu zapewnienie odpowiednich warunków akustycznych dla faktycznie zagospodarowanych terenów, takich jak:

- zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna;
- szpitale i domy opieki społecznej;
- obiekty związane ze stałym lub czasowym pobytem dzieci i młodzieży;
- tereny strefy ochronnej „A” uzdrowisk;
- tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej i zamieszkania zbiorowego;
- tereny rekreacyjno–wypoczynkowe;
- tereny mieszkaniowo – usługowe;
- tereny zabudowy zagrodowej;
- tereny w strefie śródmiejskiej miast powyżej 100 tys. mieszkańców.

***Rozporządzenie Ministra Klimatu i Środowiska z dnia 26 lipca 2021 r. w sprawie programu ochrony środowiska przed hałasem (Dz. U. z 2024 r. poz. 271)***

Akt ten jest wynikiem delegacji art. 119a ust. 12 ustawy POŚ i ma na celu określenie szczegółowego zakresu programu ochrony środowiska przed hałasem oraz sposobu ustalania harmonogramu działań zmniejszających poziom hałasu w środowisku.

Przy sporządzaniu tego dokumentu wymaga się wskazania celu programu, organu odpowiedzialnego za jego opracowanie, podstaw prawnych i przepisów regulujących dopuszczalne poziomy hałasu, a także danych z map strategicznych hałasu i analiz związanych z realizacją poprzedniego programu. Działania oraz harmonogram ich realizacji dotyczą zarówno miast o liczbie mieszkańców większej niż 100 tysięcy, jak i terenów poza nimi, uwzględniając główne drogi, główne linie kolejowe i lotniska. Rozporządzenie wskazuje, że celem programu jest minimalizacja negatywnego wpływu hałasu na środowisko i zdrowie ludzi poprzez skoordynowane działania na podstawie analizy strategicznych map hałasu oraz oceny dotychczasowej realizacji programu.

**2.3.4. Prawomocne decyzje określające warunki korzystania ze środowiska, w których określono dopuszczalne poziomy hałasu**

Aby podjąć działania mające na celu zapobieganie negatywnym skutkom hałasu dla środowiska dostępne są narzędzia administracyjne. Do instrumentów prawnych, które są wykorzystywane w postępowaniach dotyczących podmiotów korzystających ze środowiska i określających ich obowiązki, należą:



- 1) Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach: Jest to decyzja wydana przez odpowiednie organy w celu określenia warunków i wymagań, które muszą być spełnione w trakcie realizacji projektu, inwestycji lub działalności, aby zagwarantować ochronę środowiska. Decyzja ta określa środki, które muszą być podjęte w celu minimalizacji negatywnego wpływu przedsięwzięcia na środowisko naturalne i ludzi.
- 2) Decyzja o dopuszczalnym poziomie hałasu: Jest to decyzja, która określa maksymalny poziom hałasu w związku z prowadzeniem określonej działalności.
- 3) Pozwolenie zintegrowane: Pozwolenie zintegrowane jest dokumentem, który uprawnia podmiot do prowadzenia określonej działalności, która może wpływać na środowisko. To pozwolenie łączy w sobie różne wymagania i zezwolenia związane z ochroną środowiska, takie jak pozwolenia na emisje zanieczyszczeń powietrza, hałasu, itp.

Decyzje nałożone z art. 362 ustawy POŚ: Organ ochrony środowiska może nałożyć na podmiot korzystający ze środowiska obowiązek ograniczenia negatywnego oddziaływania na środowisko i przywrócenia środowiska do stanu właściwego.

### **2.3.5. Przepisy dotyczące emisji hałasu z instalacji i urządzeń, w tym pojazdów, mających negatywny wpływ na stan akustyczny środowiska**

Dla źródeł hałasu, tzn. instalacji i urządzeń oraz pojazdów, których funkcjonowanie ma negatywny wpływ na stan akustyczny środowiska mają zastosowanie przepisy prawa wymienione poniżej.

***Rozporządzenie Ministra Gospodarki z dnia 21 grudnia 2005 roku w sprawie zasadniczych wymagań dla urządzeń używanych na zewnątrz pomieszczeń w zakresie emisji hałasu do środowiska (Dz. U. Nr 263, poz. 2202 z późn. zm.)***

Omawiane rozporządzenie dotyczy zasadniczych wymagań dotyczących urządzeń używanych na zewnątrz pomieszczeń w zakresie emisji hałasu do środowiska. Rozporządzenie określa minimalne standardy dotyczące poziomu emitowanego hałasu oraz procedury testowania i certyfikacji urządzeń w celu zapewnienia zgodności z tymi wymaganiami. Celem rozporządzenia jest ochrona środowiska i zdrowia publicznego poprzez ograniczenie emisji hałasu generowanego przez urządzenia zewnętrzne, takie jak generatory, klimatyzatory, wentylatory, maszyny budowlane itp. Wymagania dotyczą zarówno nowych urządzeń, jak i urządzeń już użytkowanych, które podlegają ocenie zgodności. Rozporządzenie szczegółowo opisuje również procedurę prowadzenia pomiarów hałasu, przeprowadzania testów, procedury zgłaszania i sprawdzania zgodności oraz kary za naruszenie tych wymagań.

Maszyny te podlegające obowiązkowi ograniczenia emisji hałasu i zostały wymienione w załączniku nr 1 do rozporządzenia, natomiast w załączniku nr 2 określono wartości dopuszczalne gwarantowanego poziomu mocy akustycznej urządzeń.

***Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (Dz. U. 2016 r. poz. 2022 z późn. zm.)***

Zgodnie z art. 66 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2012 r., poz. 1137 ze zm.) pojazd uczestniczący w ruchu ma być tak zbudowany, wyposażony i utrzymany, aby korzystanie z niego nie zakłócało spokoju publicznego przez powodowanie

hałasu przekraczającego poziom określony w przepisach szczegółowych. Zgodnie z §9 rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia pojazd powinien być tak zbudowany, wyposażony i utrzymany, aby poziom hałasu zewnętrznego mierzony podczas postoju pojazdu z odległości 0,5 m nie przekraczał w odniesieniu do:

- pojazdu, który był poddany badaniom homologacyjnym – wartości ustalonej w trakcie badań homologacyjnych o 5 dB (A);
- pozostałych pojazdów – wartości podanych w kolejnej 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 rozporządzenia), natomiast motoroweru – 90 dB (A) (§ 53 ust. 5 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.

**Tabela 24. Poziom hałasu pojazdów silnikowych**

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

***Rozporządzenie Wykonawcze Komisji (UE) 2019/774 z dnia 16 maja 2019 r. zmieniające rozporządzenie (UE) nr 1304/2014 w zakresie stosowania technicznych specyfikacji interoperacyjności podsystemu „Tabor kolejowy - hałas” w odniesieniu do istniejących wagonów towarowych***

Zgodnie z zapisami w/w rozporządzenia stosowanie technicznych specyfikacji interoperacyjności podsystemu „Tabor kolejowy – hałas” dla systemu kolei w Unii (TSI „Hałas”), określonych w rozporządzeniu Komisji (UE) nr 1304/2014, w odniesieniu do taboru powinno się znacząco zmniejszyć maksymalne poziomy emisji hałasu z tego typu pojazdów. Jednym z najskuteczniejszych sposobów ograniczania hałasu kolejowego jest przezbijanie istniejących wagonów polegające na wyposażeniu ich w kompozytowe wstawki hamulcowe. To rozwiązanie techniczne zmniejsza hałas powodowany przez kolej nawet o 10 dB, co odpowiada 50% redukcji hałasu słyszalnego dla ludzi. Dotychczas stosowane klocki żeliwne, ze względu na swoją twardość i strukturę powodują powstawanie mikrouszkodzeń na powierzchni tocznej kół wagonów kolejowych. Te mikrouszkodzenia są odpowiedzialne za duży hałas toczenia. W przypadku zastosowania klocków kompozytowych ich struktura pozwala na szlifowanie powierzchni tocznej kół, a tym samym na mniejszy hałas toczenia. Zastosowanie klocków hamulcowych kompozytowych wpływa więc na ograniczenie hałasu toczenia w czasie ruchu pociągów (nie tylko w czasie hamowania).

### 2.3.6. Nowe, dostępne techniki i technologie w zakresie ograniczania hałasu

Opublikowane w 2023 roku przez GIOŚ Wytyczne [15] zawierają szczegółowe i wyczerpujące omówienie dostępnych technik i technologii w zakresie ograniczania hałasu, w związku z powyższym nie będą tu szczegółowo przytaczane.

Jednakże należy wspomnieć o innych, nieuwzględnionych w ww. Wytycznych technikach z zakresu ograniczania hałasu w środowisku jak i miejscu pobytu (np. praca, dom).

Materiały ochronne: Rosnąca świadomość problemu hałasu doprowadziła do opracowania różnych materiałów ochronnych, które mogą redukować dźwięki. Przykłady to płytki akustyczne, które występują w różnych konfiguracjach i są stosowane na ścianach, sufitach i podłogach, aby zmniejszyć przepuszczalność dźwięku.

Aktywne systemy redukcji hałasu: Aktywne systemy redukcji hałasu (ang. ANC - Active Noise Cancellation) są wykorzystywane np. w słuchawkach. Te technologie wykorzystują mikrofony do monitorowania dźwięków otoczenia, a następnie generują przeciwne fale dźwiękowe, które wygaszają hałas.

Oprogramowanie symulujące hałas: Wciąż rozwijane i udoskonalane jest oprogramowanie, które pozwala na analizę i symulację hałasu, co umożliwi projektantom i inżynierom ewaluację i optymalizację rozwiązań antyhałasowych w różnych dziedzinach (np. podczas prac nad SMH).

Zaawansowane systemy izolacji akustycznej: Bardzo skuteczne rozwiązania to zaawansowane systemy izolacji akustycznej, które wykorzystują różne warstwy materiałów o różnej gęstości i elastyczności, aby zatrzymać propagację dźwięków. Mogą być stosowane w budynkach, samochodach, samolotach i innych środkach transportu.

Systemy ochrony słuchu: Innowacyjne słuchawki i wkładki do uszu są stale udoskonalane w celu ochrony słuchu użytkowników przed szkodliwym hałasem.

Innowacyjne rozwiązania architektoniczne: W dziedzinie architektury projektanci coraz częściej uwzględniają odpowiednie rozwiązania antyhałasowe podczas tworzenia budynków. Przykładem są zielone dachy, które mogą działać jako naturalne izolatory akustyczne, redukując hałas z zewnątrz oraz ekrany elewacyjne redukujące hałas i niezasłaniające widoku z okna.

Nowe technologie w pojazdach: Przemysł motoryzacyjny stale pracuje nad opracowaniem nowych rozwiązań mających na celu zmniejszenie hałasu w pojazdach. Ciche opony, lepsza izolacja kabiny, systemy aktywnej redukcji hałasu i inne technologie są stosowane w celu zapewnienia komfortu i redukcji hałasu zarówno wewnątrz jak i na zewnątrz pojazdów.

Stosowanie absorberów: Nowoczesne pociągi są wyposażane w specjalne panele dźwiękochłonne, które absorbują hałas wywołany przez silniki, wózki oraz inne czynniki. Te panele są montowane na zewnętrznych częściach pociągu, aby zmniejszyć ilość hałasu przenikającego na zewnątrz.

Zawieszenie z tłumikami drgań: Konstrukcja pociągów może być zaprojektowana w taki sposób, aby zminimalizować drgania wywołane przez ruch na torach. Zastosowanie

nowoczesnych systemów zawieszenia i tłumienia drgań pomaga w redukcji hałasu generowanego przez kolej.

Koła o niskim poziomie hałasu: Zastosowanie zmodyfikowanych obręczy pozwala zmniejszyć hałas generowany przez toczenie kół po szynach.

Układy hamulcowe o niskim poziomie hałasu: Zastosowanie układów hamulcowych – kompozytowych powoduje zmniejszenie hałasu podczas hamowania i zwalniania pociągu.

Projektowanie aerodynamiczne: Projektowanie kształtu pociągu w taki sposób, aby minimalizować opory powietrza i zmniejszać hałas generowany przez przepływ powietrza wokół pociągu.

Niskie ekrany akustyczne: Obecnie najbardziej obiecujące rozwiązanie w zakresie walki z hałasem kolejowym poniżej prędkości 250 km/h. Ich zaletami są stosunkowo wysoka skuteczność dzięki usytuowaniu bliżej źródła dźwięku, brak efektu tunelowego, czyli zasłaniania widoku z jadącego pociągu, jak również mniejszy negatywny wpływ na otoczenie w porównaniu z wysokimi ekranami akustycznymi.

Zielone ekrany akustyczne – w ostatnich latach rośnie zainteresowanie rozwojem zielonych ekranów akustycznych (nie mylić z ekranami typu „zielona ściana”) - czyli naturalnych barier, takich jak rośliny i drzewa, które mogą absorbować hałas i działać jako naturalny filtr. Opracowywane i testowane są różne konfiguracje i gatunki roślin, aby zapewnić całoroczną skuteczność takiej bariery. Ta technika jest szczególnie obiecująca ze względu na jej pozytywny wpływ na estetykę i środowisko.

Woonerf – to termin, który oznacza obszar mieszkalny, w którym ruch pojazdów jest traktowany jako drugorzędny w stosunku do innych działań, takich jak poruszanie się pieszo, jazda na rowerze, spotkania społeczne i inne aktywności społeczne. Jest to koncepcja urbanistyczna, która dąży do stworzenia przestrzeni publicznej, której głównym celem jest poprawa jakości życia, bezpieczeństwa i komfortu dla mieszkańców. Woonerfy charakteryzują się zazwyczaj obniżonymi prędkościami ruchu, brakiem tradycyjnych oznaczeń dróg, szerokimi chodnikami, częstym zastosowaniem elementów małej architektury, takich jak ławki, kwietniki czy place zabaw. Celem woonerfów jest stworzenie przestrzeni, w której ludzie mogą bezpiecznie poruszać się i spędzać czas, a pojazdy są uważane za gości.

W ramach POH należy jednak zdecydowanie położyć nacisk na kwestie dotyczące zapobiegania występowaniu ponadnormatywnych oddziaływań w miejscu zamieszkania lub pracy oraz świadomości zagrożenia hałasem i tego jak sami możemy przyczynić się do poprawy klimatu akustycznego.

Planowanie przestrzenne - działania planistyczne w zakresie ochrony przed hałasem opierają się na przepisach prawa, zwłaszcza na art. 72 ustawy Poś. Ten artykuł nakłada obowiązek uwzględnienia ochrony przed hałasem w POG oraz MPZP. W przypadku, gdy konieczne jest podjęcie działań inwestycyjnych w celu naprawy skutków hałasu, to zapisy programów ochrony środowiska przed hałasem, uchwalonych przez sejmik województwa, muszą być uwzględniane w MPZP. Obydwa te akty prawa miejscowego nie mogą być sprzeczne ze sobą. W planach zagospodarowania przestrzennego oraz indywidualnych decyzjach o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu należy unikać konfliktów

wynikających z narażenia obszarów na hałas, szczególnie w obszarach chronionych przed hałasem. Inwestorzy, którzy chcą realizować projekty budowlane na obszarach, gdzie normy ochrony przed hałasem nie są spełnione i brakuje planu zagospodarowania przestrzennego, powinni być zobowiązani do podjęcia działań ochronnych przeciwko hałasowi w swoich projektach budowlanych.

Aby zapewnić ochronę terenów przed nadmiernym hałasem, można wprowadzić różne środki, takie jak zakaz budowy nowych obiektów na obszarach, gdzie jest możliwe przekroczenie dopuszczalnych poziomów hałasu, nakazanie określonych rozwiązań planistycznych w obszarach, które nie są objęte ochroną przed hałasem, oraz wprowadzenie rozwiązań przestrzennych mających na celu ograniczenie wpływu hałasu. Ważne jest również strefowanie terenu zgodnie z poziomem hałasu, co pozwala na odpowiednie rozmieszczenie różnych funkcji i rodzajów zabudowy. Działania te pomagają zminimalizować uciążliwość hałasu na terenie danego obszaru.

Metody i środki związane z zapewnieniem komfortu akustycznego wewnątrz budynków  
- wymiana stolarki otworowej ogranicza hałas wewnątrz budynku, ale nie wpływa na utrzymanie dopuszczalnych poziomów hałasu na granicy obszaru chronionego. Przy stosowaniu bardzo szczelnych okien lub drzwi konieczna jest odpowiednia wentylacja pomieszczeń, którą można zapewnić za pomocą nawiewników okiennych. Izolacyjność akustyczna okien zależy od rodzaju szyb i jest określana wskaźnikiem  $R_w$ . Nowoczesne szyby zespolone, wypełnione gazem ciężkim, mają wskaźnik  $R_w = 35$  dB. W przypadku uciążliwego hałasu warto rozważyć okna o jeszcze wyższej izolacyjności, np.  $R_w$  powyżej 42 dB.

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 i polega na lokalizowaniu w pierwszej linii zabudowy obiektów niechronionych akustycznie, co pozwala na zabezpieczenie budynków mieszkalnych położonych dalej. W przypadku braku takich możliwości można stosować na obiekcie, przezroczyste ekrany, które znajdują się w pewnej odległości przed elewacją (ok. 1m) lub stosować tzw. zabudowę tarasową. Z kolei stosowanie stref (pasów) zieleni izolacyjnej wzdłuż ciągów komunikacyjnych może skutkować zmniejszeniem uczucia uciążliwości, że względu na dobre rozpraszanie i absorpcję wysokich częstotliwości hałasu.

Edukacja ekologiczna - edukacja ekologiczna w zakresie hałasu powinna uwzględniać szereg aspektów związanych ze źródłami i skutkami długotrwałego przebywania w hałasie. W szczególności, edukacja powinna być ukierunkowana na następujące zagadnienia:

- 1) Świadomość hałasu: W pierwszej kolejności należy przybliżyć temat natury hałasu oraz jego wpływu na nasze zdrowie i środowisko. Należy uświadamiać, że hałas jest niewidocznym zanieczyszczeniem, które może prowadzić do wielu negatywnych skutków, takich jak utrata słuchu, stres, zaburzenia snu i problemy zdrowotne.
- 2) Przyczyny hałasu: Edukacja powinna zapewnić wiedzę na temat głównych źródeł hałasu w naszym otoczeniu, takich jak ruch uliczny, samoloty, budowa i pracujące maszyny. Musimy zrozumieć, że niektóre z tych źródeł są nieuniknione w naszej rozwijającej się cywilizacji, ale istnieją również sposoby minimalizacji ich wpływu na nasze życie.

- 3) Skutki hałasu: Ważne jest, aby edukacja podkreślała skutki hałasu na nasze zdrowie i samopoczucie. Należy omówić negatywne wpływy, takie jak stres, problemy ze snem, trudności koncentracji, a nawet problemy sercowo-naczyniowe. Należy również poruszyć kwestie hałasu na naturalnych obszarach i jak wpływa on na środowisko i dziką przyrodę.
- 4) Rozwiązania i strategie: Edukacja ekologiczna powinna promować strategie zmniejszania hałasu, zarówno na poziomie jednostek, jak i społeczeństwa. Można omówić działania takie jak zastosowanie barier dźwiękochłonnych, ograniczenie prędkości na drogach, stosowanie materiałów dźwiękochłonnych w budynkach, rozmieszczenie infrastruktury w strategicznych miejscach, planowanie przestrzenne itp. Trzeba zrozumieć, że każdy ma odpowiedzialność za ograniczenie hałasu i musimy wspólnie dążyć do jego minimalizacji.
- 5) Organizacje i regulacje: Należy zwrócić uwagę na organizacje, które zajmują się problemem hałasu, takie jak władze lokalne, agencje środowiskowe i organizacje pozarządowe. Edukacja powinna omówić rolę tych organizacji w regulowaniu monitorowaniu hałasu oraz jak szersza społeczność może współpracować z nimi w celu ochrony przed hałasem.
- 6) Działania indywidualne: Edukacja powinna skupić się na tym, jak każdy z nas może dokonać zmiany na lepsze poprzez podejmowanie działań indywidualnych mających na celu zmniejszenie hałasu. Przykładami mogą być korzystanie z transportu publicznego zamiast samochodu, korzystanie z cichszych źródeł energii, ciche korzystanie z urządzeń domowych, rozmawianie o problemie hałasu w naszych społecznościach, promowanie zasad ciszy w przestrzeni publicznej itp.

Kombinacja tych aspektów w edukacji ekologicznej w zakresie hałasu pomoże zwiększyć świadomość i zrozumienie problemu oraz zmniejszyć negatywne skutki jego oddziaływania na nasze życie i środowisko.

### **2.3.7. Planowane inwestycje ograniczające emisję hałasu oraz ograniczające rozprzestrzenianie się hałasu wynikających z przyjętych polityk, strategii, planów lub programów**

Generalnie nie istnieje jeszcze „kultura” planowania inwestycji jedynie pod kątem zmniejszenia uciążliwości hałasu w naszym kraju, choć trzeba przyznać, że świadomość społeczna w kwestii hałasu poprawia się z każdym rokiem. Świadome społeczeństwo jest gwarantem pozytywnych zmian w tym aspekcie. Pojawiają się w ostatnich latach propozycje, np. budowy ekranów akustycznych w ramach budżetów obywatelskich, a deweloperzy coraz chętniej biorą pod uwagę umieszczanie tzw. ekranów elewacyjnych w swoich projektach, jednakże wciąż najbardziej skutecznymi narzędziami w ramach nowych inwestycji oraz istniejących uwarunkowań pozostaje analiza porealizacyjna oraz przegląd ekologiczny.

Decyzją Marszałka Województwa Warmińsko-Mazurskiego z dnia 27.10.2023 r., (znak: OŚ-PŚ.7033.1.2023) nałożono na GDDKiA obowiązek ograniczenia oddziaływania akustycznego na środowisko drogi ekspresowej S7 na odcinku od węzła Elbląg Południe do węzła Elbląg Wschód, na terenie miasta Elbląg w rejonie ulic: Akacjowej, Dębowej, Klonowej i Wierzbowej, po stronie zabudowań mieszkalnych od km 61+900 do km 61+950 oraz od km 62+150 do km 62+500 po stronie lewej. Działanie to zostało wpisane do niniejszego Programu.

### 3. Opis działań w zakresie ograniczenia poziomu hałasu w środowisku, w tym harmonogram ich realizacji oraz obowiązki i ograniczenia wynikające z realizacji tego programu

Zgodnie z Wytycznymi GIOŚ [15], przy formułowaniu konkretnych działań minimalizujących oddziaływanie akustyczne dla danego obszaru w oparciu o wyniki SMH należy pamiętać o istotnych ograniczeniach:

- wyniki SMH opierają się na długoterminowych wskaźnikach oceny hałasu;
- należy brać pod uwagę wyłącznie przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu powyżej 1 dB;
- wszelkie analizy opierają się na uśrednionych w ciągu roku warunkach – zarówno w kwestii natężenia ruchu jak i warunków meteorologicznych.

Czynniki te mają, przede wszystkim, ograniczyć w strategicznym zarządzaniu liczbę istniejących konfliktów związanych z ponadnormatywnym oddziaływaniem, do tych najbardziej istotnych w kontekście ogółu społeczeństwa na danym obszarze. Tym samym nie dają one oczywiście pełnego i wyczerpującego obrazu stanu klimatu akustycznego w odniesieniu do każdego miejsca i ludzi tam żyjących. Istnieje szereg pojedynczych rejonów, na których mogą występować uciążliwości akustyczne, których nie dało się zdiagnozować w ramach SMH. Pamiętać również należy, iż hałas jest odczuciem subiektywnym.

Niektóre działania powinny być prowadzone systematycznie w perspektywie nie tylko 5 lat obowiązywania POH, ale powinny być wzmacniane i w miarę potrzeby modyfikowane w kolejnych jego aktualizacjach. Należy mieć świadomość, że nie wszystkie działania zapisane w Programie od razu przywrócą odpowiednie warunki klimatu akustycznego. W założeniu, Program jest elementem strategii długofalowej, zatem część z tych działań ma na celu stopniowe poprawianie klimatu akustycznego. Nawet jeśli nie uda się osiągnąć odczuwalnych rezultatów w stosunkowo krótkim czasie, to głównym zadaniem POH i działań podejmowanych w jego ramach jest minimalizowanie negatywnych skutków hałasu. Efektem będzie zmniejszenie liczby osób narażonych na skrajne uciążliwości hałasu, poważne zakłócenia snu spowodowane przez hałas oraz osób, które są narażone na choroby serca będące wynikiem przebywania w hałasie.

Mając to na uwadze ustalono ramy czasowe działań, które należy zrealizować, aby zmniejszyć negatywne oddziaływanie hałasu:

- **Perspektywa krótkoterminowa** – w ciągu 5 lat licząc od roku uchwalenia niniejszego POH, tj. w latach 2024-2029;
- **Perspektywa długofalowa** – uwzględniająca potrzebę stałego monitoringu zmian klimatu akustycznego, zapobiegania powstawaniu nowych rejonów zapalnych oraz uwzględniająca lokalne i ponadlokalne dokumenty strategiczne, których zapisy odnoszą się do problematyki hałasu.

Powyższe perspektywy wpisują się w krajową politykę dotyczącą zwalczania hałasu i są zbieżne z wymaganiami ustawy POŚ stawianymi zarówno dokumentom POH jak i strategicznym mapom hałasu, które w V rundzie mapowania (do 30 czerwca 2027 r.) dokonają diagnozy stanu akustycznego i ocenią efekty działań zaproponowanych w niniejszym opracowaniu.

W Tomie I POH zdefiniowano główne cele Programu. W zakresie programowym dotyczącym miast powyżej 100 tys. mieszkańców zastosowanie mają wszystkie cele.

**Tabela 25. Cele Programu ochrony środowiska przed hałasem dla miast powyżej 100 tys. mieszkańców dla województwa warmińsko-mazurskiego**

<b>Cel nr 1. Wyeliminowanie przekroczeń dopuszczalnych norm hałasu drogowego na terenach mieszkaniowych</b>
Kierunek 1.1 Obniżenie emisji hałasu drogowego
Kierunek 1.2 Ochrona terenów zagrożonych hałasem drogowym
<b>Cel nr 2. Przeciwdziałanie pogorszeniu klimatu akustycznego pochodzącego od hałasu szynowego na terenach mieszkaniowych</b>
Kierunek 2.1 Kontrola emisji hałasu szynowego
<b>Cel nr 3. Utrzymanie emisji hałasu lotniczego na dotychczasowym poziomie</b>
Kierunek 3.1 Wdrażanie stosownych procedur antyhałasowych oraz ich przestrzeganie i kontrola
<b>Cel nr 4. Utrzymanie emisji hałasu przemysłowego na dotychczasowym poziomie</b>
Kierunek 4.1 Wdrażanie stosownych procedur antyhałasowych oraz ich przestrzeganie i kontrola
<b>Cel nr 5. Zmniejszenie liczby osób narażonych na negatywne skutki zdrowotne powodowane hałasem</b>
Kierunek 5.1 Realizacja zapisów lokalnych i ponadlokalnych dokumentów strategicznych oraz aktów prawa miejscowego
Kierunek 5.2 Zwiększenie świadomości zagrożenia hałasem
Kierunek 5.3 Ograniczenie wpływu hałasu w miejscu chronionym
Kierunek 5.4 Świadome zarządzanie źródłem hałasu
Kierunek 5.5 Monitoring realizacji działań wynikających z POH

### **3.1. Działania w zakresie ochrony przed hałasem planowane do podjęcia w ciągu 5 lat, licząc od roku uchwalenia programu, łącznie ze środkami zachowania obszarów cichych w aglomeracji i poza aglomeracją, wraz z określeniem podmiotu lub organu odpowiedzialnego za ich realizację**

W niniejszym rozdziale przedstawiono szczegółowe działania przypisane właściwym podmiotom lub organom w podziale na poszczególne źródła hałasu. Ze względu na brak aktualnie ustanowionych obszarów cichych (w rozumieniu ustawy POŚ) nie przedstawiono środków ich zachowania. Jednakże przypisane działania uwzględniają ewentualne potrzeby zachowania standardów akustycznych dla tych terenów w przyszłości.

#### **3.1.1. Hałas drogowy**

W kolejnych tabelach przedstawiono zestaw działań naprawczych dla miast Elbląga i Olsztyna w ramach niniejszego POH w zakresie hałasu drogowego.

Definiując działania wzięto pod uwagę plany zarządców dróg oraz miasta w zakresie przyszłych oraz wykonanych zadań inwestycyjnych.



## MIASTO ELBLĄG

**Tabela 26. Zestaw działań POH dla hałasu drogowego - Elbląg**

Cel	Kierunek	Obszar działania	Działanie	Podmiot odpowiedzialny
Cel nr 1: Wylimitowanie przekroczeń dopuszczalnych norm hałasu drogowego na terenach mieszkaniowych	Kierunek 1.1 Obniżenie emisji hałasu drogowego	DE1 ul. Rawska od ul. Przyjaźni do ul. Pabianickiej	Ograniczenie prędkości ruchu do 30 km/h w ciągu całej doby	Zarządca drogi
		DE2 ul. Bema od ul. Czołgistów do ul. Wł. Reymonta	Zabezpieczenie środków finansowych i wykonanie dokumentacji oraz przebudowa drogi wraz z położeniem nowej nawierzchni o zredukowanej hałaśliwości na odcinku. Długość odcinka ok 580 m	Zarządca drogi
		DE3 ul. Ogólna	Nasadzenia gęstej zieleni izolacyjnej w formie „zielonych ekranów” roślinnych <sup>16</sup>	Zarządca drogi-Zarząd Zieleni Miejskiej w Elblągu
		DE4 ul. Robotnicza na odcinkach: a) od rozjazdu tramwajowego do ul. Teatralnej b) Brzozowej do Pionierskiej c) od wjazdu do CH Zielone Tarasy do Karowej	Ograniczenie prędkości ruchu do 40 km/h	Zarządca drogi
		DE5 ul. Traugutta od Kosynierów Gdynskich do Nowowiejskiej	Ograniczenie prędkości ruchu do 30 km/h w ciągu całej doby	Zarządca drogi
		DE6 ul. Mickiewicza od Grunwaldzkiej do Wojska Polskiego	Ograniczenie prędkości ruchu do 30 km/h w ciągu całej doby	Zarządca drogi
		DE7 ul. Kościuszki od Chrobrego do Marymonckiej	Ograniczenie prędkości ruchu do 40 km/h w ciągu całej doby	Zarządca drogi
		DE8 ul. Sienkiewicza od przejścia przy IV LO do Agrykola	Ograniczenie prędkości ruchu do 40 km/h w ciągu całej doby	Zarządca drogi
		DE9 ul. Grunwaldzka od ul. Żeromskiego do Grunwaldzkiej 129	Zabezpieczenie środków finansowych i wykonanie dokumentacji oraz przebudowa drogi wraz z położeniem nowej nawierzchni o zredukowanej hałaśliwości. Długość ok 800 m.	Zarządca drogi
			Kierunek 1.2 Ochrona terenów zagrożonych hałasem drogowym	DE10 S7 – obwodnica: od km 61+900 do km 61+950 po stronie lewej; od km 62+150 do km 62+500 po stronie lewej
Cel nr 5. Zmniejszenie liczby osób narażonych na negatywne skutki zdrowotne powodowane hałasem	Kierunek 5.3 Ograniczenie wpływu hałasu w miejscu chronionym	I Liceum Ogólnokształcące im. Juliusza Słowackiego, ul. Pocztowa 2	Ocena izolacyjności elementów zewnętrznych budynków i ewentualna wymiana stolarki okiennej	Komórka organizacyjna Urzędu Miejskiego nadzorująca Miejską Jednostkę Organizacyjną

<sup>16</sup> Zgodnie z § 72 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych (Dz. U. poz. 1518)

Cel	Kierunek	Obszar działania	Działanie	Podmiot odpowiedzialny
		III Liceum Ogólnokształcące im. Jana Pawła II, ul. Browarna 1	Ocena izolacyjności elementów zewnętrznych budynków i ewentualna wymiana stolarki okiennej	Komórka organizacyjna Urzędu Miejskiego nadzorująca Miejską Jednostkę Organizacyjną
		Niepubliczne Przedszkole Katolickie, ul. Generała Józefa Bema 79	Ocena izolacyjności elementów zewnętrznych budynków i ewentualna wymiana stolarki okiennej	Komórka organizacyjna Urzędu Miejskiego nadzorująca Miejską Jednostkę Organizacyjną
		Przedszkole nr 6, ul. Browarna 13	Ocena izolacyjności elementów zewnętrznych budynków i ewentualna wymiana stolarki okiennej	Komórka organizacyjna Urzędu Miejskiego nadzorująca Miejską Jednostkę Organizacyjną
		Dom Pomocy Społecznej dla Dzieci i Młodzieży Niepełnosprawnych Inteligentnie Zgromadzenia Sióstr Franciszkanek Rodziny Mary ul. Generała Józefa Bema 8i,	Ocena izolacyjności elementów zewnętrznych budynków i ewentualna wymiana stolarki okiennej	Komórka organizacyjna Urzędu Miejskiego nadzorująca Miejską Jednostkę Organizacyjną
		Zespół Szkół Gospodarczych w Elblągu, ul. Królewiecka 128	Ocena izolacyjności elementów zewnętrznych budynków i ewentualna wymiana stolarki okiennej	Komórka organizacyjna Urzędu Miejskiego nadzorująca Miejską Jednostkę Organizacyjną
		Przedszkole nr 34, al. Grunwaldzka 67	Ocena izolacyjności elementów zewnętrznych budynków i ewentualna wymiana stolarki okiennej	Komórka organizacyjna Urzędu Miejskiego nadzorująca Miejską Jednostkę Organizacyjną
		Przedszkole nr 23, ul. Płk. Stanisława Dąbka 49	Ocena izolacyjności elementów zewnętrznych budynków i ewentualna wymiana stolarki okiennej	Komórka organizacyjna Urzędu Miejskiego nadzorująca Miejską Jednostkę Organizacyjną
	Kierunek 5.4 Świadome zarządzanie źródłem hałasu	Cała sieć dróg	Coroczna kontrola stanu nawierzchni drogowej. Utrzymywanie nawierzchni w dobrym stanie technicznym. Stosowanie nowoczesnych nawierzchni o zredukowanej hałaśliwości w przypadku przebudowy, remontu oraz budowy odcinków drogowych. nawierzchni o zredukowanej hałaśliwości w przypadku przebudowy, remontu oraz budowy odcinków drogowych	Zarządca drogi

## MIASTO OLSZTYN

**Tabela 27. Zestaw działań POH dla hałasu drogowego - Olsztyn**

Cel	Kierunek	Obszar działania	Działanie	Podmiot odpowiedzialny
Cel nr 1: Wycelowanie przekroczeń dopuszczalnych norm hałasu drogowego na terenach mieszkaniowych	Kierunek 1.1 Obniżenie emisji hałasu drogowego	DO1 ul. Jagiellończyka od Alei Warszawskiej do Szarych Szeregów	Ograniczenie prędkości ruchu do 30 km/h, aktualnie obowiązuje w tym miejscu strefa ograniczonej prędkości do 40km/h	Zarządca drogi
		DO2 ul. Sybiraków od ul. Rataja do al. Wojska Polskiego	Ograniczenie prędkości ruchu do 40 km/h	Zarządca drogi
	Kierunek 1.2 Ochrona terenów zagrożonych hałasem drogowym	DO3 ul. Synów Pułku od numeru Elbląska 135 do Synów Pułku 30A	Przeгляд ekologiczny po oddaniu do użytku linii tramwajowej Pieczewo-Śródmieście	Marszałek Województwa Warmińsko-Mazurskiego w zakresie nałożenia obowiązku wykonania przeglądu ekologicznego. Prezydent Olsztyna w zakresie wykonania i przedłożenia przeglądu ekologicznego.
Cel nr 5. Zmniejszenie liczby osób narażonych na negatywne skutki zdrowotne powodowane hałasem	Kierunek 5.4 Świadome zarządzanie źródłem hałasu	Cała sieć dróg	Coroczna kontrola stanu nawierzchni drogowej. Utrzymywanie nawierzchni w dobrym stanie technicznym. Stosowanie nowoczesnych nawierzchni o zredukowanej hałaśliwości w przypadku przebudowy, remontu oraz budowy odcinków drogowych.	Zarządca drogi

### 3.1.2. Hałas szynowy

W kolejnych tabelach przedstawiono zestaw działań naprawczych dla miast Elbląga i Olsztyna w ramach niniejszego POH w zakresie hałasu szynowego (kolej i tramwaje), ze względu na niewielkie przekroczenia

## MIASTO ELBLĄG

**Tabela 28. Zestaw działań dla hałasu szynowego - Elbląg**

Cel	Kierunek	Obszar działania	Działanie	Podmiot odpowiedzialny
Cel nr 2: Przeciwdziałanie pogorszeniu klimatu akustycznego pochodzącego od hałasu szynowego na terenach mieszkaniowych	Kierunek 2.1 Kontrola emisji hałasu szynowego	Torowiska tramwajowe	Coroczna kontrola stanu technicznego torowiska	Zarządca linii tramwajowej
		Torowiska kolejowe		Zarządca linii kolejowej
Cel nr 5: Zmniejszenie liczby osób narażonych na negatywne skutki zdrowotne powodowane hałasem	Kierunek 5.1 Realizacja zapisów lokalnych i ponadlokalnych dokumentów strategicznych oraz aktów prawa miejscowego	Torowiska tramwajowe	Uwzględnianie zapisów dokumentów strategicznych, polityk, planów i strategii opisanych w rozdziale 2.3 w możliwie jak największym zakresie	Zarządca linii tramwajowej
		Torowiska kolejowe		Zarządca linii kolejowej
	Kierunek 5.4 Świadome zarządzanie źródłem hałasu	Torowiska tramwajowe	Szlifowanie szyn w przypadku stwierdzenia takiej konieczności	Zarządca linii tramwajowej
		Torowiska kolejowe		Zarządca linii kolejowej

Cel	Kierunek	Obszar działania	Działanie	Podmiot odpowiedzialny
		Tabor tramwajowy	Cykliczny przegląd taboru pod kątem elementów generujących hałas. W razie konieczności toczenie obręczy kół, wymiana hałaśliwych komponentów.	Zarządca taboru tramwajowego
		Tabor kolejowy		Zarządca taboru kolejowego

## MIASTO OLSZTYN

**Tabela 29. Zestaw działań dla hałasu szynowego - Olsztyn**

Cel	Kierunek	Obszar działania	Działanie	Podmiot odpowiedzialny
Cel nr 2: Przeciwdziałanie pogorszeniu klimatu akustycznego pochodzącego od hałasu szynowego na terenach mieszkaniowych	Kierunek 2.1 Kontrola emisji hałasu szynowego	Torowiska tramwajowe	Coroczna kontrola stanu technicznego torowiska	Zarządca linii tramwajowej
		Torowiska kolejowe		Zarządca linii kolejowej
Cel nr 5: Zmniejszenie liczby osób narażonych na negatywne skutki zdrowotne powodowane hałasem	Kierunek 5.1 Realizacja zapisów lokalnych i ponadlokalnych dokumentów strategicznych oraz aktów prawa miejscowego	Torowiska tramwajowe	Uwzględnianie zapisów dokumentów strategicznych, polityk, planów i strategii opisanych w rozdziale 2.3 w możliwie jak największym zakresie	Zarządca linii tramwajowej
		Torowiska kolejowe		Zarządca linii kolejowej
	Kierunek 5.4 Świadome zarządzanie źródłem hałasu	Torowiska tramwajowe	Szlifowanie szyn w przypadku stwierdzenia takiej konieczności	Zarządca linii tramwajowej
		Torowiska kolejowe		Zarządca linii kolejowej
		Tabor tramwajowy	Cykliczny przegląd taboru pod kątem elementów generujących hałas. W razie konieczności toczenie obręczy kół, wymiana hałaśliwych komponentów.	Zarządca taboru tramwajowego
		Tabor kolejowy		Zarządca taboru kolejowego

### 3.1.3. Hałas lotniczy

Hałas lotniczy nie stanowi problemu z punktu widzenia niniejszego POH. Zarówno w Elblągu jak i w Olsztynie nie przekracza on dopuszczalnych norm hałasu. W związku z tym zaproponowano działania mające na celu utrzymanie tego stanu.

## MIASTO ELBLĄG

**Tabela 30. Zestaw działań dla hałasu lotniczego - Elbląg**

Cel	Kierunek	Obszar działania	Działanie	Podmiot odpowiedzialny
Cel nr 3: Utrzymanie emisji hałasu lotniczego na dotychczasowym poziomie	Kierunek 3.1 Wdrażanie stosownych procedur antyhałasowych oraz ich przestrzeganie i kontrola	Lotnisko Elbląg	Wdrażanie procedur antyhałasowych	Zarządca Lotniska w Elblągu

## MIASTO OLSZTYN

**Tabela 31. Zestaw działań dla hałasu lotniczego - Olsztyn**

Cel	Kierunek	Obszar działania	Działanie	Podmiot odpowiedzialny
Cel nr 3: Utrzymanie emisji hałasu lotniczego na dotychczasowym poziomie	Kierunek 3.1 Wdrażanie stosownych procedur antyhałasowych oraz ich przestrzeganie i kontrola	Lotnisko Olsztyn Dajtki	Wdrażanie procedur antyhałasowych	Zarządca Lotniska w Olsztynie

### 3.1.4. Hałas przemysłowy

Warto podkreślić, że w ramach POH brak jest możliwości ograniczania hałasu przemysłowego, ponieważ przepisy przewidują odrębne ścieżki postępowania w tym zakresie. Procedury administracyjne związane z kontrolą i oceną negatywnego wpływu hałasu przemysłowego obejmują:

- Analizę porealizacyjną;
- Przegląd ekologiczny;
- Ustanowienie obszarów ograniczonego użytkowania;
- Wydanie decyzji o dopuszczalnym poziomie hałasu;
- Udzielenie pozwolenia zintegrowanego;
- Podjęcie decyzji zgodnie z art. 362 ustawy POŚ.

Wyniki SMH, wskazujące na potencjalne przekroczenie norm hałasu przez instalacje, mogą, zgodnie z art. 237 ustawy POŚ, stanowić podstawę do wydania w ramach POH jedynie zaleceń dotyczących konieczności przeprowadzenia przeglądu ekologicznego. Jednak zobowiązanie podmiotu prowadzącego instalację do opracowania przeglądu ekologicznego możliwe jest jedynie na podstawie decyzji właściwego organu ochrony środowiska. Pomimo tych ograniczeń, niniejsze POH zawiera zalecenia dla organów nadzoru w zakresie kontroli działalności przemysłowej na terenie miasta, co wynika z charakteru opracowania.

## MIASTO ELBLĄG

Tabela 32. Zestaw zaleceń dla hałasu przemysłowego - Elbląg

Cel	Kierunek	Obszar działania	Zalecenie	Podmiot odpowiedzialny
Cel nr 4: Utrzymanie emisji hałasu przemysłowego na dotychczasowym poziomie	Kierunek 4.1 Wdrażanie stosownych procedur antyhałasowych oraz ich przestrzeganie i kontrola	Obszar miasta	a) Kontrola interwencyjna przestrzegania standardów jakości środowiska w zakresie emitowanego hałasu. b) Wydawanie decyzji o dopuszczalnym poziomie hałasu z uwzględnieniem różnorodności obszarów chronionych w sąsiedztwie źródła c) Stosowanie zrównoważonych zasad ochrony przed hałasem w decyzjach o środowiskowych uwarunkowaniach oraz w pozwoleniach zintegrowanych uwzględniających charakter działalności obiektu.	Prezydent Miasta Elbląg z zastrzeżeniem właściwości Marszałka Województwa Warmińsko-Mazurskiego w odniesieniu do przedsięwzięć mogących zawsze znacząco oddziaływać na środowisko

## MIASTO OLSZTYN

Tabela 33. Zestaw zaleceń dla hałasu przemysłowego - Olsztyn

Cel	Kierunek	Obszar działania	Zalecenie	Podmiot odpowiedzialny
Cel nr 4: Utrzymanie emisji hałasu przemysłowego na dotychczasowym poziomie	Kierunek 4.1 Wdrażanie stosownych procedur antyhałasowych oraz ich przestrzeganie i kontrola	Obszar miasta	a) Kontrola interwencyjna przestrzegania standardów jakości środowiska w zakresie emitowanego hałasu. b) Wydawanie decyzji o dopuszczalnym poziomie hałasu z uwzględnieniem różnorodności obszarów chronionych w sąsiedztwie źródła c) Stosowanie zrównoważonych zasad ochrony przed hałasem w decyzjach o środowiskowych uwarunkowaniach oraz w pozwoleniach zintegrowanych uwzględniających charakter działalności obiektu.	Prezydent Olsztyna z zastrzeżeniem właściwości Marszałka Województwa Warmińsko-Mazurskiego w odniesieniu do przedsięwzięć mogących zawsze znacząco oddziaływać na środowisko

### 3.2. Zestawienie szacunków dotyczących zmniejszenia liczby osób dotkniętych szkodliwym skutkiem hałasu

Dyrektywa Komisji EU nr 2020/367 z dnia 4 marca 2020 r. *zmieniająca Załącznik III Do dyrektywy 2002/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w odniesieniu do ustalenia metod oceny szkodliwych skutków hałasu w środowisku wyznaczyła metody oceny szkodliwych skutków w odniesieniu do trzech wybranych efektów zdrowotnych:*

- znacznej uciążliwości (HA – ang. high annoyance);
- znacznego zaburzenia snu (HSD – ang. high sleep disturbance);
- choroby niedokrwiennej serca (IHD – ang. ischemic heart disease).

Wskaźnik HA to parametr służący do oceny hałasu, który określa, jak bardzo hałas może wpływać na uciążliwość dla osób narażonych na jego działanie. We wspomnianej *Dyrektywie 2020/367* jest on zdefiniowany jako stosunkowa miara wpływu hałasu na codzienne funkcjonowanie, która może być mierzona lub szacowana na podstawie różnych wskaźników, takich jak poziom hałasu, czas ekspozycji, okresy bez hałasu, częstotliwość występowania i inne czynniki związane z danym źródłem hałasu.

Wskaźnik HSD to miara określająca zakłócenia spowodowane hałasem w nocy i jego wpływ na jakość snu. Wprowadzono go w celu oceny zaburzeń snu i ich konsekwencji dla zdrowia i samopoczucia ludzi. Hałas nocny może negatywnie wpływać na jakość snu, co może prowadzić do różnych problemów zdrowotnych, takich jak zaburzenia nastroju, zmęczenie, problemy z koncentracją i nawet przewlekłe choroby.

Wskaźnik IHD związany tylko z hałasem drogowym odnosi się do związku między wystawieniem na hałas a ryzykiem rozwoju chorób niedokrwienych serca. Badania sugerują, że długotrwałe narażenie na hałas o wysokim poziomie może prowadzić do wzrostu ryzyka wystąpienia IHD.

W kontekście przepisów prawa krajowego warto zauważyć, że istnieje potrzeba uwzględnienia oddziaływania hałasu na zdrowie, niezależnie od ustalonych wartości długoterminowych dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku. W świetle *Dyrektywy END* oraz *Dyrektywy 2020/367*, nie jest konieczne stosowanie wartości dopuszczalnych hałasu w środowisku.

## ELBLĄG

Poniżej przedstawiono zestawienie szacunków dotyczących liczby osób dotkniętych szkodliwym skutkiem hałasu obliczonych w ramach SMHE.

**Tabela 34. Wyniki oceny szkodliwych skutków hałasu dla wskaźnika HA – dane z SMHE**

Rodzaj źródła hałasu	Całkowita liczba osób dotknięta szkodliwym skutkiem hałasu HA wyrażonego wskaźnikiem L <sub>DWN</sub>							SUMA
	50-55	55-59,9	60-64,9	65-69,9	70-74,9	75-79,9	≥80	
Drogowy	-	1792	2537	2635	310	-	-	7274
Kolejowy	-	24	23	1	-	-	-	48
Tramwajowy	-	640	545	203	-	-	-	1388
Lotniczy	-	52	-	-	-	-	-	52

**Tabela 35. Wyniki oceny szkodliwych skutków hałasu dla wskaźnika HSD – dane z SMHE**

Rodzaj źródła hałasu	Całkowita liczba osób dotknięta szkodliwym skutkiem hałasu HSD wyrażonego wskaźnikiem L <sub>N</sub>							SUMA
	50-55	55-59,9	60-64,9	65-69,9	70-74,9	75-79,9	≥80	
Drogowy	690	696	71	-	-	-	-	1457
Kolejowy	-	-	-	-	-	-	-	-
Tramwajowy	288	117	-	-	-	-	-	405

**Tabela 36. Wyniki oceny szkodliwych skutków hałasu dla wskaźnika IHD – dane z SMHE**

Rodzaj źródła hałasu	IHD
Drogowy	9

W kolejnych tabelach przedstawiono zestawienie szacunków dotyczących zmniejszenia liczby osób dotkniętych szkodliwym skutkiem hałasu w wyniku realizacji celów POH.

**Tabela 37. Wyniki oceny szkodliwych skutków hałasu dla wskaźnika HA – po realizacji działań POH**

Rodzaj źródła hałasu	Całkowita liczba osób dotknięta szkodliwym skutkiem hałasu HA wyrażonego wskaźnikiem L <sub>DWN</sub>							SUMA
	50-55	55-59,9	60-64,9	65-69,9	70-74,9	75-79,9	≥80	
Drogowy	-	1588	1987	2099	145	-	-	5819
Kolejowy	-	24	23	1	-	-	-	48
Tramwajowy	-	640	545	203	-	-	-	1388
Lotniczy	-	52	-	-	-	-	-	52

**Tabela 38. Wyniki oceny szkodliwych skutków hałasu dla wskaźnika HSD – po realizacji działań POH**

Rodzaj źródła hałasu	Całkowita liczba osób dotknięta szkodliwym skutkiem hałasu HSD wyrażonego wskaźnikiem L <sub>N</sub>							SUMA
	50-55	55-59,9	60-64,9	65-69,9	70-74,9	75-79,9	≥80	
Drogowy	211	127	18	-	-	-	-	356
Kolejowy	-	-	-	-	-	-	-	-
Tramwajowy	288	117	-	-	-	-	-	405

**Tabela 39. Wyniki oceny szkodliwych skutków hałasu dla wskaźnika IHD – po realizacji działań POH**

Rodzaj źródła hałasu	IHD
Drogowy	5

## OLSZTYN

Poniżej przedstawiono zestawienie szacunków dotyczących liczby osób dotkniętych szkodliwym skutkiem hałasu obliczonych w ramach SMHO.

**Tabela 40. Wyniki oceny szkodliwych skutków hałasu dla wskaźnika HA – dane z SMHO**

Rodzaj źródła hałasu	Całkowita liczba osób dotknięta szkodliwym skutkiem hałasu HA wyrażonego wskaźnikiem L <sub>DWN</sub>							SUMA
	50-55	55-59,9	60-64,9	65-69,9	70-74,9	75-79,9	≥80	
Drogowy	-	3923	2231	886	-	-	-	7040
Kolejowy	-	247	152	16	-	-	-	415
Tramwajowy	-	125	2		-	-	-	127

**Tabela 41. Wyniki oceny szkodliwych skutków hałasu dla wskaźnika HSD – dane z SMHO**

Rodzaj źródła hałasu	Całkowita liczba osób dotknięta szkodliwym skutkiem hałasu HSD wyrażonego wskaźnikiem L <sub>N</sub>							SUMA
	50-55	55-59,9	60-64,9	65-69,9	70-74,9	75-79,9	≥80	
Drogowy	650	278	12	-	-	-	-	940
Kolejowy	63	28	5	-	-	-	-	96
Tramwajowy	1	-	-	-	-	-	-	1

**Tabela 42. Wyniki oceny szkodliwych skutków hałasu dla wskaźnika IHD – dane z SMHO**

Rodzaj źródła hałasu	IHD
Drogowy	5

Poniżej przedstawiono zestawienie szacunków dotyczących zmniejszenia liczby osób dotkniętych szkodliwym skutkiem hałasu w wyniku realizacji celów POH.

**Tabela 43. Wyniki oceny szkodliwych skutków hałasu dla wskaźnika HA – po realizacji działań POH**

Rodzaj źródła hałasu	Całkowita liczba osób dotknięta szkodliwym skutkiem hałasu HA wyrażonego wskaźnikiem L <sub>DWN</sub>							SUMA
	50-55	55-59,9	60-64,9	65-69,9	70-74,9	75-79,9	≥80	
Drogowy	-	2988	1843	512	-	-	-	5343
Kolejowy	-	247	152	16	-	-	-	415
Tramwajowy	-	125	2	-	-	-	-	127

**Tabela 44. Wyniki oceny szkodliwych skutków hałasu dla wskaźnika HSD – po realizacji działań POH**

Rodzaj źródła hałasu	Całkowita liczba osób dotknięta szkodliwym skutkiem hałasu HSD wyrażonego wskaźnikiem L <sub>N</sub>							SUMA
	50-55	55-59,9	60-64,9	65-69,9	70-74,9	75-79,9	≥80	
Drogowy	508	165	0	-	-	-	-	673
Kolejowy	63	28	5	-	-	-	-	96
Tramwajowy	1	-	-	-	-	-	-	1

**Tabela 45. Wyniki oceny szkodliwych skutków hałasu dla wskaźnika IHD – po realizacji działań POH**

Rodzaj źródła hałasu	IHD
Drogowy	3



### 3.3. Długofalowa strategia ukierunkowana na określanie i realizację celów w zakresie ochrony przed hałasem, w tym także identyfikację obszarów, które powinny zostać wyznaczone jako obszary ciche w aglomeracji

#### 3.3.1. Założenia długofalowej strategii

Długofalowa strategia walki z hałasem będzie realizowana przez cały okres obowiązywania POH, a działania podjęte w ramach niej należy przedsięwziąć już w perspektywie krótkoterminowej i kontynuować w okresie 6-10 lat od roku uchwalenia Programu.

Trwałe i skuteczne działania poprawiające stan klimatu akustycznego wymagają nie tylko znacznej ilości środków finansowych, ale przede wszystkim czasu i współdziałania wielu organów i instytucji, budowania świadomości i odpowiedzialności społecznej.

Skupiają się one m.in. na:

- zmniejszeniu ruchu pojazdów na drogach poprzez świadome kreowanie polityki transportowej;
- modernizacji torowisk i taboru;
- przebudowie sieci transportowej (głównie dróg) z uwzględnieniem aspektów oddziaływania akustycznego – obwodnice miast;
- zrównoważonym rozwój ruchu lotniczego z uwzględnieniem nie tylko korzyści gospodarczych, ale także uwarunkowań środowiskowych;
- uwzględnianiu w MPZP kwestii związanych z hałasem;
- edukacji ekologicznej.

Należy prowadzić te działania w sposób systematyczny, nie tylko w ciągu kilku lat objętych programem POH, ale również wzmacniać je i w przypadku potrzeby modyfikować w kolejnych aktualizacjach. Działania te zostały uwzględnione w dokumentach strategicznych województwa, a najważniejsze z nich mają również znaczenie na poziomie krajowym.

W realizacji tych działań, oprócz zarządców źródeł hałasu, główną rolę powinny odegrać organy samorządowe, których właściwa polityka w zakresie planowania przestrzennego oraz ustanawiania obszarów cichych może przyczynić się do zapobieżenia występowania konfliktów akustycznych w przyszłości, a także zachowaniu ciszy w cennych środowiskowo rejonach województwa warmińsko-mazurskiego.

Sformułowano zatem zalecenia, których realizacja przyczyni się do zmniejszenia narażenia na hałas, zarówno obecnie jak i w przyszłości, i które powinny być traktowane jako pożądane kierunki, prowadzące do osiągnięcia założonych celów Programu.

Zalecenia są identyczne dla obu miast.

**Tabela 46. Zalecenia odnośnie do długofalowej strategii POH**

Cel	Kierunek	Obszar działania	Zalecenia polityki długofalowej	Podmiot odpowiedzialny
Cel nr 5. Zmniejszenie liczby osób narażonych na negatywne skutki zdrowotne powodowane hałasem	Kierunek 5.1 Realizacja zapisów lokalnych i ponadlokalnych dokumentów strategicznych oraz aktów prawa miejscowego	Olsztyn / Elbląg	Wdrażanie polityki zrównoważonego transportu, pozwalającej na zmniejszanie uzależnienia od używania samochodu osobowego, a w efekcie zmniejszenia zatłoczenia motoryzacyjnego w mieście	Rada miasta
			Wdrażanie polityki rozwoju ruchu rowerowego jako nowego, atrakcyjnego środka transportu w stosunku do samochodów w poruszaniu się w obrębie miasta i w celach rekreacyjnych, wraz z budową atrakcyjnej infrastruktury towarzyszącej	Rada miasta

Cel	Kierunek	Obszar działania	Zalecenia polityki długofalowej	Podmiot odpowiedzialny
			Systematyczna wymiana autobusów i tramwajów miejskich na cichsze	Zarządzający taborom w zasobach miasta
			Wdrażanie polityki eko- i elektromobilności	Rada miasta
			Rozwijanie stref uspokojonego ruchu, stref bez pojazdów ciężarowych	Rada miasta
			Rozwijanie sieci parkingów P+R, K+R, B+R z odpowiednią infrastrukturą towarzyszącą i benefitami (np. bilet parkingowy stanowiący jednocześnie bilet komunikacji miejskiej)	Rada miasta
			Rozwój kolejowych połączeń ponadlokalnych obsługiwanych przez cichy tabor kolejowy ukierunkowany na relacje dom-praca-dom	Organizator połączeń kolejowych
			Rozwój sieci tramwajowej, z uwzględnieniem cichych torowisk (szczególnie preferowane zielone torowiska)	Zarządzający liniami tramwajowymi
			Realizacja koncepcji odcinków drogowych stanowiących wewnętrzne obwodnice lub obejścia w miastach	Prezydent miasta
			Ustanowienie obszarów cichych w aglomeracji	Rada miasta
			Wprowadzanie stref ciszy na akwenach wodnych w obrębie miast	Rada miasta
			Kierunek 5.2 Zwiększenie świadomości zagrożenia hałasem	Olsztyn / Elbląg
	Udostępnianie wyników SMH na portalu <a href="https://atlas.warmia.mazury.pl/">https://atlas.warmia.mazury.pl/</a>	Marszałek Województwa		
	Kierunek 5.3 Ograniczenie wpływu hałasu w miejscu chronionym	Olsztyn / Elbląg	Stosowanie nasadzeń zieleni izolacyjnej w sąsiedztwie uciążliwych odcinków drogowych zgodnie z § 72 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych (Dz. U. poz. 1518)	Zarządca drogi – właściwy miejscowo zarząd zieleni
			Pomiary hałasu układu wydechowego pojazdów	Policja
			Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości ruchu	
			Właściwe planowanie przestrzenne - prowadzenie właściwej polityki przestrzennej pod kątem zapobiegania przyszłym konfliktom akustycznym. Obowiązek wykorzystania danych o poziomach hałasu wyrażonych wskaźnikami $L_{DWN}$ i $L_N$ , zawartych w opracowaniach strategicznej mapy hałasu, w projektach MPZP w zakresie określania przeznaczenia terenu oraz wyznaczania linii zabudowy.	Właściwa jednostka urzędu miasta
			W przypadku realizacji nowych inwestycji mieszkaniowych na terenach narażonych na ponadnormatywny hałasu uzależnienie wydania decyzji o warunkach zabudowy od dołączenia operatu akustycznego w zakresie izolacyjności akustycznej przegród zewnętrznych	Właściwa jednostka urzędu miasta
			Nażalenie na inwestorów obowiązku stosowania środków ochrony przed hałasem na drodze propagacji, na terenach narażonych na ponadnormatywny hałas w przypadku realizacji nowych inwestycji mieszkaniowych	Właściwa jednostka urzędu miasta
			Stosowanie okien o wysokich współczynnikach ochrony akustycznej w przypadku wymiany w placówkach samorządowych m.in. w szpitalach i obiektach pobytu dzieci i młodzieży	Właściwa jednostka urzędu miasta
			Nakaz ustalenia w aktach planistycznych obejmujących obszary niezabudowane przeznaczonych terenów lokalizowanych w bezpośrednim sąsiedztwie źródeł hałasu funkcji innych niż wymienione w art. 113 ust. 2 pkt 1) ustawy Prawo ochrony środowiska niepodlegające ochronie akustycznej	Właściwa jednostka urzędu miasta
			Ustalenie w aktach planistycznych rozwiązań przestrzennych pozwalających na ograniczenie oddziaływania generowanego przez źródła hałasu oraz wprowadzenie nakazu lokalizacji w pierwszej linii zabudowy obiektów	Właściwa jednostka urzędu miasta

Cel	Kierunek	Obszar działania	Zalecenia polityki długofalowej	Podmiot odpowiedzialny
			niechronionych akustycznie (nieprzeznaczonych na stały bądź czasowy pobyt ludzi), takich jak: garaże wielopoziomowe, budynki magazynowe i gospodarcze, obiekty infrastruktury technicznej, lub inne obiekty kubaturowe mający wpływ na ograniczenie oddziaływania akustycznego generowane przez infrastrukturę transportową	
			Stosowanie „zielonych ścian” <sup>17</sup> na terenach rekreacyjno-wypoczynkowych (parki, skwery) w sąsiedztwie dróg objętych POH	Właściwy zarząd ds. zieleni
			Wprowadzanie zakazu lokalizacji myjni samochodowych w bliskim sąsiedztwie terenów mieszkaniowych	Właściwa jednostka urzędu miasta
			Pomiary hałasu (interwencyjne oraz w celu wykonania przeglądu ekologicznego)	Właściwa jednostka urzędu miasta
	Kierunek 5.4 Świadome zarządzanie źródłem hałasu	Olsztyn / Elbląg	Likwidacja lub modyfikacja progów zwalniających na ulicach z udziałem ruchu ciężkiego w sąsiedztwie terenów mieszkaniowych	Zarządca drogi
			Stosowanie metod uspokojenia ruchu w sąsiedztwie terenów mieszkaniowych	
			Właściwe sterowanie ruchem drogowym w mieście. Ustawienie priorytetów ruchu w sieci miasta, np. poprzez „zieloną falę” i na głównych odcinkach dróg będących dominującym źródłem hałasu	

### 3.3.2. Identyfikacja obszarów, które powinny zostać wyznaczone jako obszary ciche w aglomeracji

Dyrektywa 2002/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 25 czerwca 2002 r. odnosząca się do oceny i zarządzania poziomem hałasu w środowisku uznaje potrzebę zachowania obszarów o dobrej jakości akustycznej, zwanych „obszarami cichymi”, w celu ochrony europejskiego stanu akustycznego środowiska, a tym samym poprawy dobrostanu i jakości życia obywateli. Dyrektywa ta nie zawiera jednak szczegółowych informacji na temat tego, w jaki sposób kraje, regiony i miasta mają definiować i wyznaczać obszary ciche na swoich terytoriach.

W celu wyznaczenia potencjalnych obszarów cichych w aglomeracji posłużono się Wytycznymi GIOŚ [16].

W ustawie POŚ (art. 3 pkt 10a) wprowadzono jedynie definicję takiego obszaru, gdzie przez obszar cichy w aglomeracji - rozumie się obszar, na którym nie występują przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu wyrażonych wskaźnikiem hałasu *LDWN*, natomiast w art. 3 pkt. 10b) zdefiniowano obszar cichy poza aglomeracją jako obszar, który nie jest narażony na oddziaływanie hałasu komunikacyjnego, przemysłowego lub pochodzącego z działalności rekreacyjno-wypoczynkowej.

Dodatkowo o wspomnianych wyżej obszarach jest także mowa w art. 118b. ust 1 POŚ: *Rada powiatu może, w drodze uchwały, wyznaczyć obszary ciche w aglomeracji lub obszary ciche poza aglomeracją uwzględniając szczególne potrzeby ochrony przed hałasem tych obszarów i podając wymagania zapewniające utrzymanie poziomu hałasu przynajmniej na istniejącym poziomie.*

<sup>17</sup> Nie mylić z ekranami akustycznymi typu zielona ściana. Zielona ściana – to konstrukcja z roślin, najczęściej zimozielonych nasadzonych gęsto na niewysokich (do 2 m) stelażach, pełniąc funkcję ogrodzenia. Zmniejsza subiektywne odczucie głośności, „blokuje” dźwięki o wysokich częstotliwościach.

W kontekście POH należy przyjąć, że podstawowym celem tworzenia obszarów cichych będzie spełnienie zasady prewencji, a więc zachowanie dobrych warunków akustycznych wszędzie tam, gdzie one jeszcze występują.

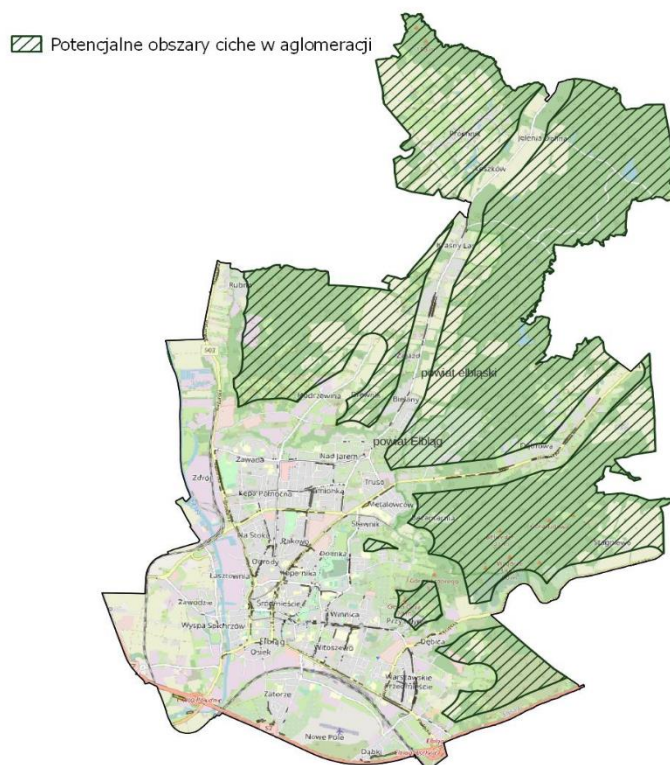
Zgodnie z Wytycznymi GIOŚ [16] przygotowano zestawienie możliwych potencjalnych obszarów cichych na terenie miast Elbląg i Olsztyn, które spełniają wszystkie założone kryteria, w szczególności:

- brak jakichkolwiek przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu;
- poziomy dźwięku na proponowanych obszarach spełniają kryterium  $L_{DWN} \leq 55$  dB<sup>18</sup>;
- obszar musi być odległy od znaczących źródeł hałasu, zgodnie z wytycznymi;
- gęstość zaludnienia<sup>19</sup> nie powinna być większa niż ok. 3 250 osób / km<sup>2</sup>;
- odpowiednia funkcja terenu;
- zachowana minimalna wielkość obszaru cichego;
- uwzględnienie bioróżnorodności terenów.

Poniżej przedstawiono wyniki analiz dla miasta Elbląg i Olsztyn. Wskazano obszary, w obrębie których na drodze uchwały rada miasta może wyznaczyć obszary ciche w aglomeracji.

Przedstawione zasięgi i granice obszarów wskazują na rejony, w ramach których można wydzielić obszar cichy. Nie musi się on pokrywać z granicami przedstawionymi poniżej, jednakże nie może wychodzić poza.

**Rysunek 1. Lokalizacja potencjalnych obszarów cichych na terenie Elbląga**

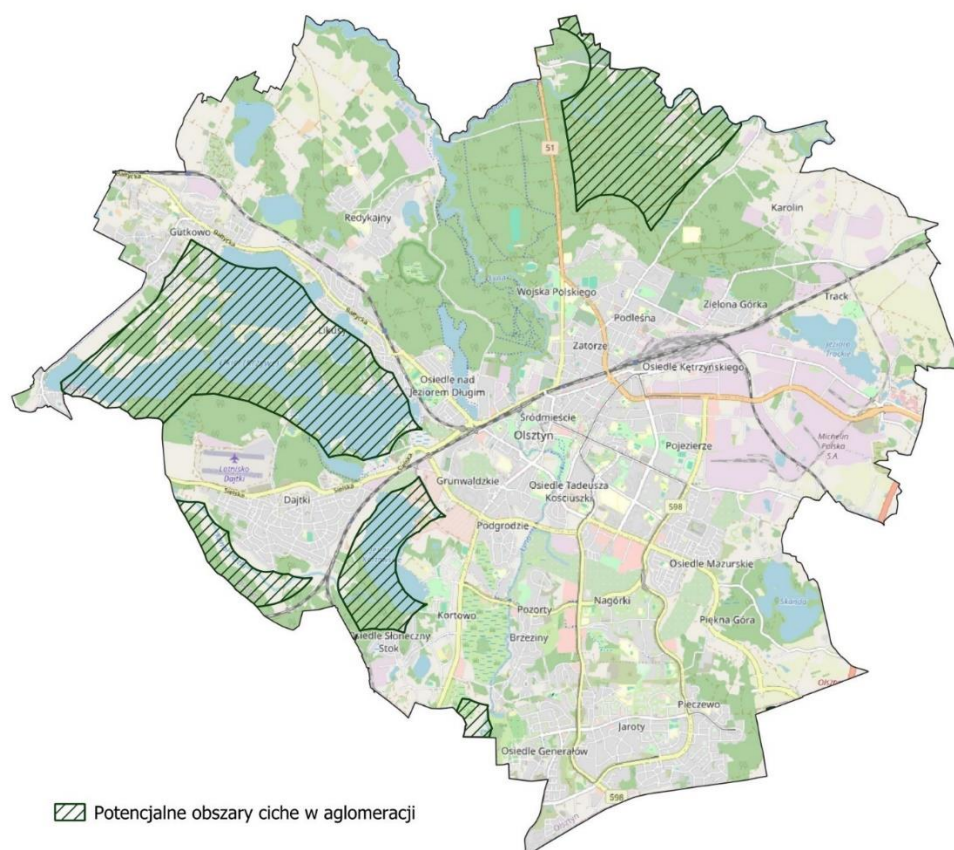


<sup>18</sup> Wytyczne [16] zalecają, aby w miarę możliwości tereny te były wyznaczone na obszarach, gdzie w zależności od źródła hałasu są spełnione dodatkowo następujące kryteria: Hałas drogowy:  $L_{DWN} \leq 53$  dB,  $L_N \leq 45$  dB; Hałas kolejowy:  $L_{DWN} \leq 54$  dB,  $L_N \leq 44$  dB; Hałas lotniczy:  $L_{DWN} \leq 45$  dB,  $L_N \leq 40$  dB; Hałas od turbin wiatrowych:  $L_{DWN} \leq 45$  dB; Hałas impulsowy, pojedyncze sygnały, wartość średnioroczna:  $L_{Aeq24h} \leq 70$  dB

<sup>19</sup> Obszar cichy może obejmować również zabudowę jednorodzinną



**Rysunek 2. Lokalizacja potencjalnych obszarów cichych na terenie Olsztyna**



### **3.4. Harmonogram realizacji poszczególnych działań**

Zgodnie z § 6 ust. 6 Rozp. POH, kolejność realizacji działań określonych w POH ustala się w oparciu o wartość wskaźnika  $N_{HA}$ , a więc liczbę osób dotkniętych znaczną uciążliwością hałasu. Niemniej, zgodnie z § 4 ust. 1 pkt 2 ww. rozporządzenia, w opisie działań należy zamieścić także szacunki dotyczące pozostałych wskaźników szkodliwych skutków hałasu, a więc  $N_{HSD}$  oraz  $N_{IHD}$  (zob. Tabele 31-42).

Szczegółowy opis wyznaczania wartości wskaźników IHD, HA oraz HSD został zamieszczony w opracowaniu *Obliczanie efektów zdrowotnych: Wytyczne oceny wskaźników zdrowotnych hałasu* [17]. Zgodnie z tym dokumentem, harmonogram działań sporządza się dla obszarów jednostkowych – w tym wypadku dla powiatów, pogrupowanych w ranking wg wartości wskaźnika  $N_{HA}$ <sup>20</sup> opisującego negatywne efekty hałasu. POH powinien zakresem działań i harmonogramem ich realizacji objąć obszary jednostkowe najbardziej narażone. Harmonogram ustala się dla działań z perspektywy krótkoterminowej.

<sup>20</sup> Wskaźnik określający całkowitą liczbę osób dotkniętych szkodliwym skutkiem hałasu w postaci znacznej uciążliwości

**Tabela 47. Zakres wartości wskaźnika  $N_{HA}$ .**

Kolejność realizacji	M N I E J P I L N E → N A J P I L N I E J S Z E							
Kolor/wartość $N_{HA}$	1-200	200-400	400-600	600-800	800-1000	1000-1200	1200-1400	>1400

Jak widać z powyższego diagramu tabelarycznego kolorem ciemnogrnatowym oznaczono rejony najpilniejszych działań. Na przykładzie rysunków 3 i 4 widać brak komplementarności obecnych zapisów prawa dotyczących POH z wymogami unijnymi w zakresie realizacji zadań w oparciu o wskaźniki zdrowotne – niezależnie od występowania przekroczeń dopuszczalnych norm hałasu. Wartość wskaźnika  $N_{HA}$  jest większa dla terenów gęsto zamieszkałych, ale niekoniecznie narażonych na przekroczenia dopuszczalnych norm hałasu.

Zgodnie z powyższym diagramem pokolorowano harmonogram działań w zależności wartości wskaźnika  $N_{HA}$ , jak przedstawiono powyżej.

Harmonogram przedstawiono tylko dla działań określonych Celem nr 1. Dla działań Celu nr 5 dotyczących terenów oświatowych, ze względu na brak możliwości zastosowania wskaźników  $N_{HA}$  (brak przypisanej ludności do budynków szkolnych) należy przyjąć, iż realizacja musi nastąpić jak najszybciej, ze względu na konieczność szczególnej ochrony dzieci i młodzieży.

## MIASTO ELBLĄG

**Tabela 48. Harmonogram realizacji działań POH w perspektywie krótkoterminowej**

Cel	Kierunek	Miasto	Obszar działania	Działanie	Podmiot odpowiedzialny
Cel nr 1: Wylimitowanie przekroczeń dopuszczalnych norm hałasu drogowego na terenach mieszkaniowych	Kierunek 1.1 Obniżenie emisji hałasu drogowego	Elbląg	DE5 ul. Traugutta od Kosynierów do Nowowiejskiej	Ograniczenie prędkości ruchu do 30 km/h w ciągu całej doby	Zarządca drogi
			DE3 ul. Ogólna	Nasadzenia gęstej zieleni izolacyjnej w formie „zielonych ekranów” roślinnych	Właściwy zarząd ds. zieleni
			DE2 ul. Bema od ul. Czołgistów do ul. Wł. Reymonta	Zabezpieczenie środków finansowych i wykonanie dokumentacji oraz przebudowa drogi wraz z położeniem nowej nawierzchni o zredukowanej hałaśliwości na odcinku. Długość odcinka ok 580 m	Zarządca drogi
			DE6 ul. Mickiewicza od Grunwaldzkiej do Wojska Polskiego	Ograniczenie prędkości ruchu do 30 km/h w ciągu całej doby	Zarządca drogi
			DE4 ul. Robotnicza na odcinkach: a) Od rozjazdu tramwajowego do ul. Teatralnej b) Brzozowej do Pionierskiej c) od wjazdu do CH Zielone Tarasy do Karowej	Ograniczenie prędkości ruchu do 40 km/h	Zarządca drogi
			DE9 ul. Grunwaldzka od ul. Żeromskiego do Grunwaldzkiej 129	Zabezpieczenie środków finansowych i wykonanie dokumentacji oraz przebudowa drogi wraz	Zarządca drogi

Cel	Kierunek	Miasto	Obszar działania	Działanie	Podmiot odpowiedzialny
				z położeniem nowej nawierzchni o zredukowanej hałaśliwości. Długość ok 800 m.	
			DE8 ul. Sienkiewicza od przejścia przy IV LO do Agrykola	Ograniczenie prędkości ruchu do 40 km/h w ciągu całej doby	Zarządca drogi
			DE1 ul. Rawska od ul. Przyjaźni do ul. Pabianickiej	Ograniczenie prędkości ruchu do 30 km/h w ciągu całej doby	Zarządca drogi
			DE7 ul. Kościuszki od Chrobrego do Marymonckiej	Ograniczenie prędkości ruchu do 40 km/h w ciągu całej doby	Zarządca drogi
	Kierunek 1.2 Ochrona terenów zagrożonych hałasem drogowym	Elbląg	DE10 S7 – obwodnica: od km 61+900 do km 61+950 po stronie lewej; od km 62+150 do km 62+500 po stronie lewej	Budowa dwóch ekranów akustycznych o wysokości 4,5 m i łącznej długości 400 m, zgodnie z Decyzją Marszałka Województwa Warmińsko-Mazurskiego z dnia 27.10.2023 r., znak: OŚ-PŚ.7033.1.2023	Zarządca drogi (GDDKiA)

## MIASTO OLSZTYN

Tabela 49. Harmonogram realizacji działań POH w perspektywie krótkoterminowej

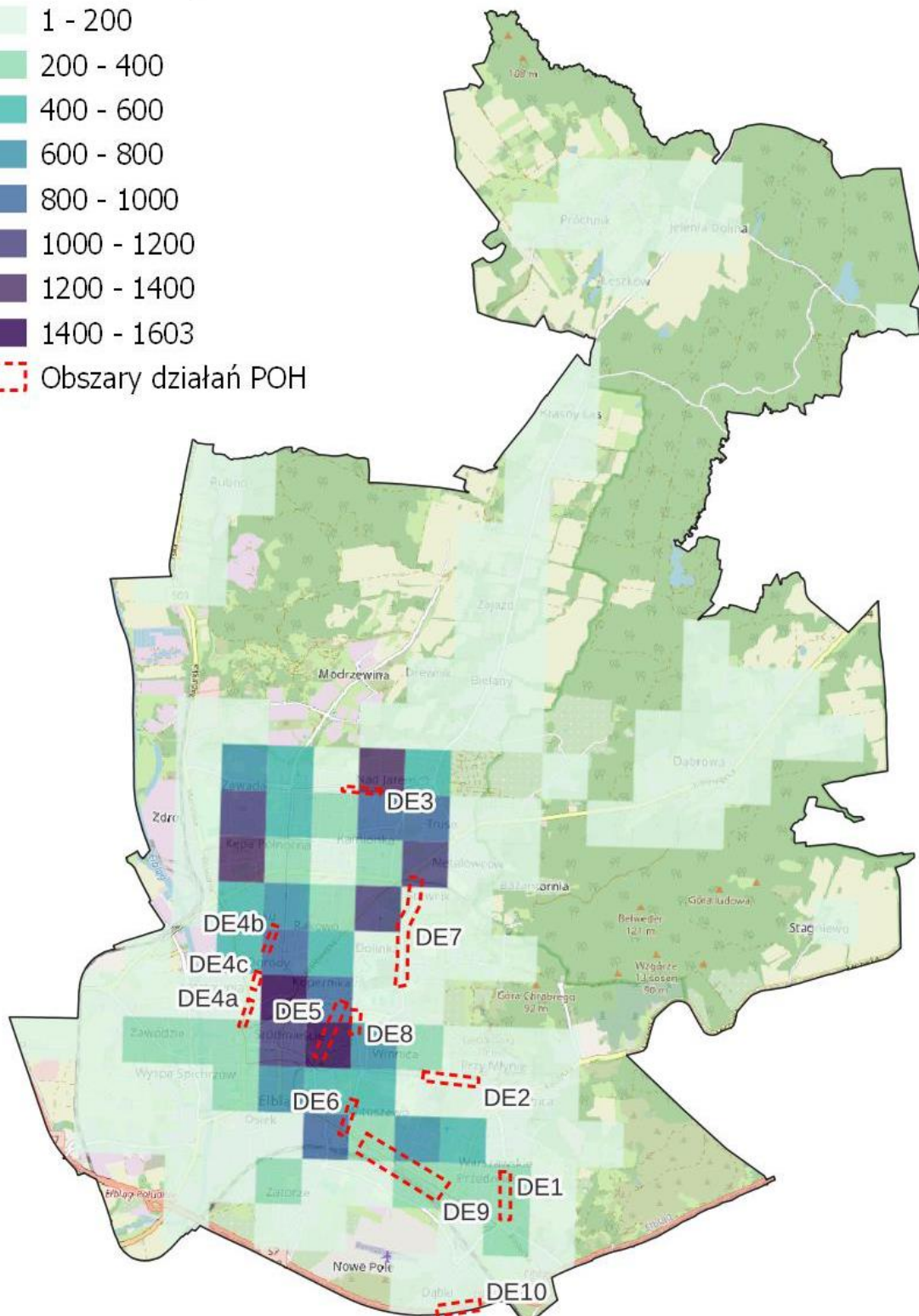
Cel	Kierunek	Miasto	Obszar działania	Działanie	Podmiot odpowiedzialny
Cel nr 1: Wylimitowanie przekroczeń dopuszczalnych norm hałasu drogowego na terenach mieszkaniowych	Kierunek 1.1 Obniżenie emisji hałasu drogowego	Olsztyn	DO1 ul. Jagiellończyka	Ograniczenie prędkości ruchu od Alei Warszawskiej do Szarych Szeregów do 30 km/h, aktualnie obowiązuje w tym miejscu strefa ograniczonej prędkości do 40km/h	Zarządca drogi
		Olsztyn	DO2 ul. Sybiraków	Ograniczenie prędkości ruchu od Alei Warszawskiej do Szarych Szeregów do 40 km/h na odcinku od ul. Rataja do al. Wojska Polskiego	Zarządca drogi
	Kierunek 1.2 Ochrona terenów zagrożonych hałasem drogowym	Olsztyn	DO3 ul. Synów Pułku	Przeгляд ekologiczny po oddaniu do użytku linii tramwajowej Pieczewo-Śródmieście od numeru Elbląska 135 do Synów Pułku 30A	Zarządca drogi

Rysunek 3. Działania POH dla Elbląga na tle rozkładu współczynnika  $N_{HA}$

Wartość współczynnika  $N_{HA}$

- 1 - 200
- 200 - 400
- 400 - 600
- 600 - 800
- 800 - 1000
- 1000 - 1200
- 1200 - 1400
- 1400 - 1603

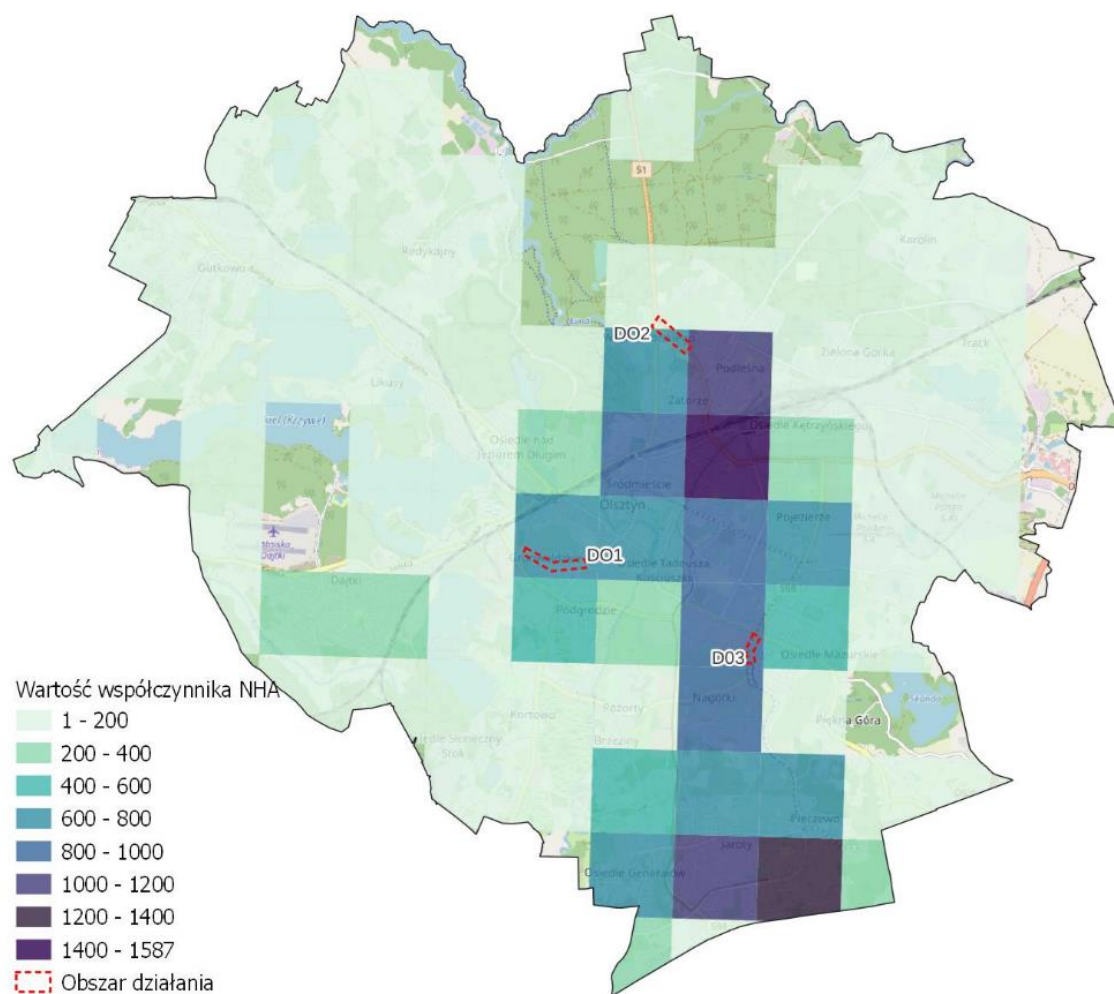
Obszary działań POH



\*Ze względu na ustawienia przezroczystości kolory mogą różnić się od zaprezentowanych w tabelach.



Rysunek 4. Działania POH dla Olsztyna na tle rozkładu współczynnika  $N_{HA}$



\*Ze względu na ustawienia przezroczystości kolory mogą różnić się od zaprezentowanych w tabelach.

### 3.5. Opis obowiązków wynikających z programu dotyczących podmiotów lub organów odpowiedzialnych za realizację działań oraz ograniczeń wynikających z realizacji programu

Wszystkie obowiązki ustanowione w POH powinny być uzasadnione celem i możliwością realizacji poszczególnych formułowanych działań/zadań. Oceniając możliwość ich realizacji należy wziąć pod uwagę zarówno uwarunkowania techniczne, technologiczne oraz finansowe zarządców rozpatrywanych źródeł hałasu. Do realizacji zadań opisanych w POH zostają zobowiązani przede wszystkim zarządcy poszczególnych źródeł hałasu. Poza obowiązkami wynikającymi z Programu, który został utworzony w drodze aktu prawa miejscowego, zarządca jest zobowiązany, zgodnie z przepisami ustawy POŚ do zapewnienia przestrzegania wymogów ochrony środowiska. Obowiązki zarządcy źródła hałasu polegają na:

- dotrzymywaniu standardów emisji hałasu (art. 141 ustawy POŚ);
- zapewnieniu prawidłowej eksploatacji urządzenia, tzn. niepowodującej przekroczenia standardów jakości środowiska (art. 144 ustawy POŚ);
- stosowaniu zabezpieczeń akustycznych i właściwej organizacji ruchu w celu ochrony środowiska przed zanieczyszczeniem hałasem (art. 173 ustawy POŚ);

- dotrzymaniu standardów jakości środowiska między innymi poprzez obowiązek zachowania dopuszczalnych poziomów hałasu (art. 174 ustawy POŚ);
- prowadzeniu okresowych pomiarów poziomów w środowisku substancji lub energii w związku z eksploatacją danego obiektu (art. 175 ust.1 ustawy POŚ), lub ciągłych pomiarów poziomów substancji lub energii w razie eksploatacji obiektów o określonych cechach lub kategoriach wskazujących na możliwość wprowadzania do środowiska substancji lub energii w znacznych ilościach (art. 175 ust. 2 ustawy POŚ), przy czym pomiary powinny zostać przeprowadzane przez odpowiednie laboratoria (art. 147a ustawy POŚ), a ich wyniki ewidencjonowane oraz przechowywane przez 5 lat (art. 147 ust. 6 ustawy POŚ);
- przedstawianiu właściwemu organowi ochrony środowiska oraz Głównemu Inspektorowi Ochrony Środowiska wyników wykonanych pomiarów (art. 177 ust.1 ustawy POŚ).

Przestrzeganie wymagań ochrony środowiska związanych z eksploatacją dróg, linii kolejowych, linii tramwajowych, lotnisk oraz portów zapewniają zarządzający tymi obiektami (art. 139 ustawy POŚ). Zgodnie z art. 173 ustawy POŚ ochronę przed zanieczyszczeniami powstającymi w związku z eksploatacją dróg oraz linii kolejowych zapewnia się między innymi poprzez:

- stosowanie rozwiązań technicznych ograniczających rozprzestrzenianie zanieczyszczeń, a w szczególności zabezpieczeń akustycznych;
- właściwą organizację ruchu.

Organem administracji odpowiedzialnym za uchwalanie aktów prawa miejscowego w zakresie związanym z realizacją POH jest rada miasta lub rada gminy (miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego), rada powiatu, sejmik województwa (obszary ograniczonego użytkowania). Organem sprawującym funkcje kontrolne w zakresie prowadzenia pomiarów hałasu w odniesieniu do zarządców dróg jest właściwy marszałek województwa lub starosta powiatu, a także wojewódzki inspektor ochrony środowiska. Organy administracji publicznej są również zobowiązane do prowadzenia odpowiedniej polityki w zakresie planowania przestrzennego. Za realizację działań uwzględnionych w POH odpowiedzialni są zarządzający źródłami hałasu, którzy zobligowani są również do przestrzegania wymogów ochrony środowiska w odniesieniu do obiektów infrastruktury komunikacyjnej.

W poniższej tabeli zestawiono zadania i zalecenia dla podmiotów uczestniczących w realizacji Programu.

**Tabela 50. Zadania i zalecenia dla podmiotów uczestniczących w realizacji POH**

Zadania/zalecenia	Podmiot zobowiązany do realizacji
Realizacja działań naprawczych wskazanych w POH	Zarządzający drogami, liniami kolejowymi, lotniskami, jednostki samorządowe, Policja
Uchwalanie aktów prawa miejscowego	Rada miasta, Sejmik Województwa
Kontrola hałasu w środowisku	Prezydent Miasta
Prowadzenie właściwej polityki w zakresie planowania przestrzennego	Prezydent Miasta
Zbieranie informacji oraz sporządzanie i przekazywanie Marszałkowi Województwa rocznych raportów z postępów realizacji POH	Prezydent Miasta, zarządzający drogami, zarządzający liniami kolejowymi, zarządzający lotniskami

Poniżej natomiast zestawiono szczegółowe informacje o podmiotach uczestniczących w realizacji POH – aktualność na dzień uchwalenia Programu.

**Tabela 51. Podmioty uczestniczące w realizacji zadań i zaleceń POH**

Podmiot odpowiedzialny za realizację zadań/zaleceń POH	Informacja o podmiocie zobowiązanym do realizacji	
	Elbląg	Olsztyn
Zarządzający drogą	Departament Zarząd Dróg; GDDKiA w zakresie trasy S7 na terenie miasta	Zarząd Dróg Zieleni i Transportu; GDDKiA w zakresie trasy S16/S51 na terenie miasta
Zarządzający ruchem	Departament Zarząd Dróg; GDDKiA w zakresie trasy S7 na terenie miasta	Zarząd Dróg Zieleni i Transportu; GDDKiA w zakresie trasy S16/S51 na terenie miasta
Właściwa jednostka urzędu miasta: a) w zakresie opracowania MPZP b) w zakresie opiniowania projektów budowlanych c) w zakresie wymiany stolarki okiennej d) w zakresie prowadzenia pomiarów hałasu	a) Departament Urbanistyki i Architektury b) Departament Urbanistyki i Architektury c) Departament Edukacji, Departament Inwestycji d) Departament Ochrony Środowiska	a) Wydział Urbanistyki i Architektury b) Wydział Urbanistyki i Architektury c) Wydział Inwestycji Miejskich, Zakład Lokali i Budynków Komunalnych d) Wydział Środowiska
Właściwy zarząd ds. zieleni	Zarząd Zieleni Miejskiej	Zarząd Dróg Zieleni i Transportu
Zarządzający taborom miejskiej komunikacji	Tramwaje Elbląskie sp. z o.o.; Zarząd Komunikacji Miejskiej sp. z o.o. w Elblągu	Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne sp. z o.o. w Olsztynie
Organizator połączeń kolejowych	Województwo Warmińsko-Mazurskie	Województwo Warmińsko-Mazurskie
Zarządzający liniami tramwajowymi	Tramwaje Elbląskie sp. z o.o.	Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne sp. z o.o. w Olsztynie
Zarządzający liniami kolejowymi	PKP PLK S.A.	PKP PLK S.A.

### 3.6. Aspekty finansowe Programu

#### 3.6.1. Źródła finansowania Programu

Proponowane działania w ramach POH będą głównie finansowane w ramach środków własnych. W przypadku wysokich kosztów związanych z inwestycjami, konieczne może być poszukiwanie dodatkowych źródeł finansowania. Wskazane poniżej źródła oferują różne formy wsparcia, takie jak dofinansowanie, pożyczki o preferencyjnym oprocentowaniu, dotacje oraz dopłaty do oprocentowania kredytów bankowych. Lista przedsięwzięć priorytetowych jest aktualizowana i publikowana co roku.

#### FUNDUSZE KRAJOWE

W zależności od dostępności funduszy oraz obszaru priorytetowego, można starać się o wsparcie od następujących instytucji:

- Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej;
- Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej w Olsztynie<sup>21</sup>;
- Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg<sup>22</sup>.

#### FUNDUSZE UNIJNE

W ramach pomocy finansowej przyznawanej przez Unię Europejską aktualnie prowadzone są dwa programy:

<sup>21</sup> np. w 2023 roku można było uzyskać dofinansowanie do remontów dróg oraz zadań w ramach edukacji ekologicznej z obszarów priorytetowych: 2.2 Jakość powietrza lub 2.7 Inne działania z zakresu ochrony środowiska.

<sup>22</sup> Ze środków tego funduszu dofinansowano m.in. tzw. małą obwodnicę Działdowa - uwzględnioną w niniejszym POH

- Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko – program FEnIKS;
- Fundusze Europejskie dla Polski Wschodniej;
- Fundusze Europejskie dla Warmii i Mazur 2021-2027<sup>23</sup>.

W województwie warmińsko-mazurskim, w ramach *Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Warmińsko-Mazurskiego na lata 2014-2020* jak i *Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej* w ubiegłych latach można było otrzymać wsparcie dla działań z zakresu budowy i przebudowy dróg (również rowerowych), remontów nawierzchni, modernizacji systemów transportowych oraz edukacji ekologicznej.

### KREDYTY ZE ŚRODKÓW EUROPEJSKIEGO BANKU INWESTYCYJNEGO

Kredyt udzielany jest w złotych. Maksymalny udział kredytu z linii EBI może wynosić do 50% całkowitego kosztu przedsięwzięcia inwestycyjnego. Współfinansowaniem mogą być objęte inwestycje, których koszt nie jest niższy niż 40 tysięcy euro oraz nie jest wyższy niż 25 milionów euro.

#### 3.6.2. Zestawienie szacunkowych kosztów realizacji programu, w tym szacunkowych kosztów realizacji poszczególnych działań

W tabeli poniżej przedstawiono szacunkowe koszty jednostkowe zadań antyhałasowych.

**Tabela 52. Szacunkowe koszty jednostkowe rozpatrywanych zadań antyhałasowych**

Zadanie	Koszt jednostkowy (netto)
Remont nawierzchni drogowej	150 - 550 zł / m <sup>2</sup> (średnio 250 zł)
Sporządzenie przeglądu ekologicznego	20 tys. zł / km
Ograniczenie prędkości ruchu/zmiana organizacji ruchu (oznakowanie + projekt)	5-10 tys. zł / odcinek
Ekran akustyczny	1,5 tys. zł / m <sup>2</sup>
Zakup + montaż znaku drogowego	600 zł/szt.
Ocena izolacyjności elementów zewnętrznych budynków – ekspertyza zewnętrzna	2-5 tys. zł
Średni koszt jednego okna o podwyższonej izolacyjności akustycznej	2 tys. zł
Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na obszarach zabudowanych	Realizacja w ramach zadań własnych
Coroczna kontrola stanu nawierzchni drogowej	Realizacja w ramach zadań własnych
Pomiar hałasu z opracowaniem wyników – laboratorium akredytowane	800-1500 zł/ punkt; od 2500 zł za pomiar całodobowy
Utrzymywanie nawierzchni w dobrym stanie technicznym	100 zł / m <sup>2</sup> nakładki asfaltowej
Nasadenia zieleni	Posadzenie żywopłotu – 120 zł / 1 mb Posadzenie pnączy 120 zł / 1 mb Posadzenie krzewów – 60 zł / szt.
Budowa 1 km drogi rowerowej	1000 zł/mb
Montaż progu zwalniającego listwowego wraz z niezbędnym oznakowaniem + projekt organizacji ruchu / demontaż progu	6000 zł / szt.
Budowa wyniesionego przejścia dla pieszych wraz z infrastrukturą towarzyszącą	50000 – 350000 zł

<sup>23</sup> Cel Polityki 3: Lepiej Połączona Europa; Priorytet 03. Mobilność Miejska; Działanie 03.01 – wersja z dnia 25.09.2023 r.

Zadanie	Koszt jednostkowy (netto)
Montaż progu zwalniającego wyspowego/wyniesionego przejścia dla pieszych z elementów przykręcanych wraz z niezbędnym oznakowaniem + projekt organizacji ruchu	7000 – 20000 zł
Tygodniowa kampania w mediach społecznościowych	od 2500 zł
Dwutygodniowa reklama tekstowa w wiodącej wyszukiwarce internetowej	od 1000 zł
Kampania reklamowa w lokalnej prasie	(1-sza strona redakcyjna w dzienniku) – od 12000 zł
Druk ulotek A5 dwustronnych (1000 sztuk, 1 projekt) –	W zależności od gramatury papieru 300 - 1000 zł

Przedstawione powyżej szacunkowe koszty jednostkowe opierają się na informacjach z oficjalnych cenników dostępnych na internetowych stronach zarządców dróg, budżetów obywatelskich, cenników GUS oraz dostępnych katalogów cen robót budowlanych.

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

Szacunkowy koszt realizacji poszczególnych zadań Programu wyniesie:

➤ **MIASTO ELBLĄG**

- wymiana nawierzchni drogowych: ok. 2,6 mln zł;
- ograniczenie prędkości ruchu: 45 tys. zł;
- ocena izolacyjności elementów zewnętrznych budynków: 20 tys. zł;
- przeglądy ekologiczne: 20 tys. zł;
- budowa ekranów akustycznych: 2,7 mln zł;
- nasadzenia zieleni typu „zielona ściana”: 15 tys. zł;
- edukacja ekologiczna: 20 tys. zł.

➤ **MIASTO OLSZTYN**

- ograniczenie prędkości ruchu: 15 tys. zł;
- przeglądy ekologiczne: 20 tys. zł;
- edukacja ekologiczna: 20 tys. zł.

Reasumując:

**Szacunkowy łączny koszt Programu w latach 2024-2029 wyniesie**  
**ok. 5,475 mln zł.**

Przy czym w podziale na miasta koszt ten prezentuje się następująco:

- Elbląg – 5,42 mln zł;
- Olsztyn – 0,055 mln zł.

Z powyższego wynika, że główny koszt generują działania związane z wymianą nawierzchni drogowej (koszt miasta Elbląg) oraz budową ekranów akustycznych (koszt GDDKiA).

### 3.6.3. Ocena efektywności kosztowej i ocena relacji kosztów do korzyści, o ile są możliwe do oszacowania

Aktualnie brak jest wytycznych w zakresie szacowania efektów opartych na wskaźnikach zdrowotnych. W świetle obowiązku określania wskaźników zdrowotnych należy założyć, że każde działanie obniżające poziom hałasu na terenach mieszkaniowych jest działaniem wskazanym obniżającym możliwe skutki zdrowotne związane z przebywaniem w hałasie, przy czym relacja kosztów do korzyści możliwa jest jedynie przy szacowaniu rozwiązań alternatywnych. W przypadku braku takowych traci sens. Stąd Ustawodawca powinien dokonać szerszego studium nad tym tematem, gdyż zdrowie człowieka jest wartością nadrzędną.

Na tym etapie krajowej polityki ekologicznej, przy wciąż obowiązujących normach dopuszczalnych poziomów hałasu, główną strategią POH-ów jest obniżanie poziomu dźwięku do dopuszczalnego, określonego w przepisach. Polityka UE natomiast wskazuje, że poziomy dopuszczalne nie są wyznacznikiem stanu akustycznego środowiska – są nimi wskaźniki zdrowotne, co ma sens w ogólnym aspekcie zdrowotnym, szczególnie w przypadku. najmniej rygorystycznych dopuszczalnych poziomów hałasu w strefie śródmiejskiej miast powyżej 100 tys. mieszkańców ( $L_{DWN\_dop} = 70$  dB).

Z tego powodu obecna polityka antyhałasowa jest długofalowym działaniem, gdyż nie ma możliwości organizacyjnych i technicznych (przy aprobacie społecznej), a także finansowych zredukowania poziomów hałasu na dużych obszarach w przeciągu kilku lat.

Reasumując, przypisane w POH zadania są najlepiej dobrane pod kątem korzyści, możliwości oraz efektywności, wpisując się w politykę ekologiczną Państwa i zapewniając możliwie najlepsze rozwiązania z dostępnymi.

### 3.7. Opis sposobu monitorowania realizacji programu

Organ opracowujący POH będzie corocznie monitorował stopień realizacji Programu przez podmioty i organy w nim wskazane.

Do nadzorowania wyznaczonych w Programie działań będą służyć raporty z postępu ich realizacji. Podmioty i organy odpowiedzialne za realizację działań wskazanych w POH są zobowiązane do zbierania i gromadzenia informacji o postępach realizacji zadań Programu oraz sporządzania i przedkładania Marszałkowi Województwa Warmińsko-Mazurskiego raportu z postępu realizacji Programu za ubiegły rok. **w terminie do 31 marca każdego roku.**

Przekazywane do Marszałka Województwa raporty stanowiąc będą podstawę do sporządzenia oceny stopnia realizacji działań przy sporządzaniu kolejnego POH.

## SPIS TABEL

Tabela 1. Zestawienie przekroczeń dopuszczalnych norm hałasu na terenie Elbląga.....	7
Tabela 2. Zestawienie sumarycznej powierzchni obszarów, liczby mieszkańców i lokali mieszkalnych, obiektów związanych ze stałym lub czasowym pobytem dzieci i młodzieży oraz szpitali i domów opieki na których występują przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu wyrażonych wskaźnikiem $L_{DWN}$ i $L_N$ dla hałasu drogowego .....	7
Tabela 3. Zestawienie sumarycznej powierzchni obszarów, liczby mieszkańców i lokali mieszkalnych, obiektów związanych ze stałym lub czasowym pobytem dzieci i młodzieży oraz szpitali i domów opieki na których występują przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu wyrażonych wskaźnikiem $L_{DWN}$ i $L_N$ dla hałasu kolejowego .....	8
Tabela 4. Zestawienie sumarycznej powierzchni obszarów, liczby mieszkańców i lokali mieszkalnych, obiektów związanych ze stałym lub czasowym pobytem dzieci i młodzieży oraz szpitali i domów opieki na których występują przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu wyrażonych wskaźnikiem $L_{DWN}$ i $L_N$ dla hałasu tramwajowego.....	8
Tabela 5. Zestawienie sumarycznej powierzchni obszarów, liczby mieszkańców i lokali mieszkalnych, obiektów związanych ze stałym lub czasowym pobytem dzieci i młodzieży oraz szpitali i domów opieki na których występują przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu wyrażonych wskaźnikiem $L_{DWN}$ i $L_N$ dla hałasu lotniczego.....	9
Tabela 6. Zestawienie sumarycznej powierzchni obszarów, liczby mieszkańców i lokali mieszkalnych, obiektów związanych ze stałym lub czasowym pobytem dzieci i młodzieży oraz szpitali i domów opieki na których występują przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu wyrażonych wskaźnikiem $L_{DWN}$ i $L_N$ dla hałasu przemysłowego .....	9
Tabela 7. Tereny zagrożone hałasem w Olsztynie .....	10
Tabela 8. Zestawienie sumarycznej powierzchni obszarów, liczby mieszkańców i lokali mieszkalnych, obiektów związanych ze stałym lub czasowym pobytem dzieci i młodzieży oraz szpitali i domów opieki na których występują przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu wyrażonych wskaźnikiem $L_{DWN}$ i $L_N$ dla hałasu drogowego .....	10
Tabela 9. Zestawienie sumarycznej powierzchni obszarów, liczby mieszkańców i lokali mieszkalnych, obiektów związanych ze stałym lub czasowym pobytem dzieci i młodzieży oraz szpitali i domów opieki na których występują przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu wyrażonych wskaźnikiem $L_{DWN}$ i $L_N$ dla hałasu kolejowego.....	11
Tabela 10. Zestawienie sumarycznej powierzchni obszarów, liczby mieszkańców i lokali mieszkalnych, obiektów związanych ze stałym lub czasowym pobytem dzieci i młodzieży oraz szpitali i domów opieki na których występują przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu wyrażonych wskaźnikiem $L_{DWN}$ i $L_N$ dla hałasu tramwajowego.....	11
Tabela 11. Zestawienie sumarycznej powierzchni obszarów, liczby mieszkańców i lokali mieszkalnych, obiektów związanych ze stałym lub czasowym pobytem dzieci i młodzieży oraz szpitali i domów opieki na których występują przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu wyrażonych wskaźnikiem $L_{DWN}$ i $L_N$ dla hałasu lotniczego.....	12
Tabela 12. Zestawienie sumarycznej powierzchni obszarów, liczby mieszkańców i lokali mieszkalnych, obiektów związanych ze stałym lub czasowym pobytem dzieci i młodzieży oraz szpitali i domów opieki na których występują przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu wyrażonych wskaźnikiem $L_{DWN}$ i $L_N$ dla hałasu przemysłowego .....	12
Tabela 13. Proponowane działania inwestycyjne w zakresie ograniczenia hałasu drogowego planowane do realizacji w ciągu 5 lat, licząc od roku następującego po roku sporządzenia mapy .....	13
Tabela 14. Propozycje działań w zakresie ograniczenia hałasu planowanych do realizacji w ciągu 6-10 lat, licząc od roku następującego po roku sporządzenia mapy .....	14
Tabela 15. Proponowane działania inwestycyjne w zakresie ograniczenia hałasu planowane do realizacji w ciągu 5 lat, licząc od roku następującego po roku sporządzenia mapy .....	14
Tabela 16. Proponowane działania inwestycyjne w zakresie ograniczenia hałasu planowane do realizacji w ciągu 6-10 lat, licząc od roku następującego po roku sporządzenia mapy.....	15
Tabela 17. Zadania naprawcze poprzedniego programu dot. redukcji hałasu drogowego – krótkookresowe .....	16

Tabela 18. Zadania naprawcze poprzedniego programu dot. redukcji hałasu drogowego – średniookresowe dla obszarów z zabudową mieszkaniową.....	17
Tabela 19. Zadania naprawcze poprzedniego programu dot. redukcji hałasu drogowego – średniookresowe dla obszarów, na których znajdują się szpitale i inne budynki służby zdrowia oraz na terenach z zabudową związaną ze stałym lub wielogodzinnym pobytem dzieci i młodzieży .....	18
Tabela 20. Zadania dla ZDZIT (2018 r.).....	20
Tabela 21. Zadania PKP-PLK S.A. (2018 r.).....	20
Tabela 22. Zadania Prezydenta Olsztyna (2018 r.) .....	20
Tabela 23. Zadania Policji (2018 r.).....	20
Tabela 24. Poziom hałasu pojazdów silnikowych.....	39
Tabela 25. Cele Programu ochrony środowiska przed hałasem dla miast powyżej 100 tys. mieszkańców dla Województwa Warmińsko-Mazurskiego.....	45
Tabela 26. Zestaw działań POH dla hałasu drogowego - Elbląg .....	46
Tabela 27. Zestaw działań POH dla hałasu drogowego - Olsztyn .....	48
Tabela 28. Zestaw działań dla hałasu szynowego - Elbląg .....	48
Tabela 29. Zestaw działań dla hałasu szynowego - Olsztyn .....	49
Tabela 30. Zestaw działań dla hałasu lotniczego - Elbląg.....	49
Tabela 31. Zestaw działań dla hałasu lotniczego - Olsztyn.....	49
Tabela 32. Zestaw zaleceń dla hałasu przemysłowego - Elbląg.....	50
Tabela 33. Zestaw zaleceń dla hałasu przemysłowego - Olsztyn.....	50
Tabela 34. Wyniki oceny szkodliwych skutków hałasu dla wskaźnika HA – dane z SMHE .....	52
Tabela 35. Wyniki oceny szkodliwych skutków hałasu dla wskaźnika HSD – dane z SMHE.....	52
Tabela 36. Wyniki oceny szkodliwych skutków hałasu dla wskaźnika IHD – dane z SMHE.....	52
Tabela 37. Wyniki oceny szkodliwych skutków hałasu dla wskaźnika HA – po realizacji działań POH .....	52
Tabela 38. Wyniki oceny szkodliwych skutków hałasu dla wskaźnika HSD – po realizacji działań POH .....	52
Tabela 39. Wyniki oceny szkodliwych skutków hałasu dla wskaźnika IHD – po realizacji działań POH .....	52
Tabela 40. Wyniki oceny szkodliwych skutków hałasu dla wskaźnika HA – dane z SMHO.....	53
Tabela 41. Wyniki oceny szkodliwych skutków hałasu dla wskaźnika HSD – dane z SMHO .....	53
Tabela 42. Wyniki oceny szkodliwych skutków hałasu dla wskaźnika IHD – dane z SMHO .....	53
Tabela 43. Wyniki oceny szkodliwych skutków hałasu dla wskaźnika HA – po realizacji działań POH .....	53
Tabela 44. Wyniki oceny szkodliwych skutków hałasu dla wskaźnika HSD – po realizacji działań POH .....	53
Tabela 45. Wyniki oceny szkodliwych skutków hałasu dla wskaźnika IHD – po realizacji działań POH .....	53
Tabela 46. Zalecenia odnośnie do długofalowej strategii POH .....	54
Tabela 47. Zakres wartości wskaźnika $N_{HA}$ .....	59
Tabela 48. Harmonogram realizacji działań POH w perspektywie krótkoterminowej .....	59
Tabela 49. Harmonogram realizacji działań POH w perspektywie krótkoterminowej .....	60
Tabela 50. Obowiązki podmiotów uczestniczących w realizacji POH .....	63
Tabela 51. Podmioty uczestniczące w realizacji zadań POH.....	64
Tabela 52. Szacunkowe koszty jednostkowe rozpatrywanych zadań antyhałasowych.....	65



## SPIS RYSUNKÓW

Rysunek 1. Lokalizacja potencjalnych obszarów cichych na terenie Elbląga.....	57
Rysunek 2. Lokalizacja potencjalnych obszarów cichych na terenie Olsztyna.....	58
Rysunek 3. Działania POH dla Elbląga na tle rozkładu współczynnika $N_{HA}$ .....	61
Rysunek 4. Działania POH dla Olsztyna na tle rozkładu współczynnika $N_{HA}$ .....	62



# **Program ochrony środowiska przed hałasem dla obszaru województwa warmińsko-mazurskiego**

**Streszczenie w języku niespecjalistycznym**

**TOM V**

**OLSZTYN, 2024 r.**



## SPIS TREŚCI

1.	Wstęp.....	4
2.	Podstawa prawna programu .....	4
3.	Cel programu .....	5
4.	Opis obszaru objętego Programem.....	6
5.	Działania Programu .....	7
6.	Harmonogram realizacji Programu .....	8
7.	Koszty realizacji Programu .....	8
8.	Udział społeczeństwa i opiniowanie dokumentu.....	8
9.	Monitoring realizacji działań wynikających z POH.....	9

## 1. Wstęp

Dokument stanowi **V integralną część Programu ochrony środowiska przed hałasem dla obszaru województwa warmińsko-mazurskiego** (dalej POH lub Program) i zawiera streszczenie Programu w języku niespecjalistycznym.

Aktualny POH jest pierwszym sporządzonym w nowej formule, wykorzystującym dane ze strategicznych map hałasu (dalej: SMH) opartych na metodyce obliczeń CNOSSOS-EU<sup>1</sup> oraz wskaźnikach zdrowotnych określających negatywne skutki przebywania w hałasie.

Ponadto, w wyniku zmian przepisów, od IV rundy mapowania program ochrony środowiska przed hałasem dla obszaru województwa, uwzględniający miasta o liczbie mieszkańców większej niż 100 tysięcy, główne drogi, główne linie kolejowe oraz główne lotniska, opracowywany jest przez marszałka województwa i uchwalany przez sejmik województwa, a prezydenci miast powyżej 100 tysięcy mieszkańców mogą jedynie zaopiniować projekt uchwały. W poprzednich trzech edycjach programy ochrony środowiska przed hałasem dla terenów miast powyżej 100 tysięcy mieszkańców były opracowywane przez starostów/prezydentów miast oraz uchwalane przez radę powiatu/miejską, a programy dla terenów poza aglomeracjami były opracowywane i uchwalane przez sejmiki województw.

## 2. Podstawa prawna programu

Program ochrony środowiska przed hałasem dla obszaru województwa warmińsko-mazurskiego został sporządzony w wyniku implementacji Dyrektywy END<sup>2</sup> do krajowego porządku prawnego. Zgodnie z przepisami ustawy POŚ<sup>3</sup>, a konkretnie art. 119a ust. 1, *"Na podstawie strategicznych map hałasu marszałek województwa opracowuje dla obszaru województwa projekt uchwały w sprawie programu ochrony środowiska przed hałasem"*. Natomiast zakres Programu określony jest zgodnie z art. 119a ust. 3, *"W programie ochrony środowiska przed hałasem wskazuje się działania ograniczające poziom hałasu w środowisku przedstawiony na strategicznych mapach hałasu (...)"*.

Zgodnie z art. 119a ust. 9 i 10 przywołanej ustawy, program ochrony środowiska przed hałasem jest uchwalany przez sejmik województwa co 5 lat w terminie do 18 lipca, a jego aktualizacja może nastąpić przed upływem tego terminu.

Podstawą do sporządzenia POH są strategiczne mapy hałasu przekazane Marszałkowi Województwa Warmińsko-Mazurskiego przez prezydentów miast o liczbie mieszkańców większej niż 100 tysięcy, zarządzających głównymi drogami oraz zarządzających głównymi liniami kolejowymi, w szczególności:

- 1) Prezydenta Olsztyna - opracowanie pn. „Strategiczna mapa hałasu Miasta Olsztyn - operat techniczny”.
- 2) Prezydenta Miasta Elbląg – opracowanie pn. „Strategiczna Mapa Akustyczna Miasta Elbląg”.

---

<sup>1</sup> Skrót od Common Noise Assessment Method in Europe Union – obowiązującej metodyki wykonywania strategicznych map hałasu

<sup>2</sup> 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. U. L 189 z dnia 18 lipca 2002 r.)

<sup>3</sup> Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. *Prawo ochrony środowiska* (Dz. U. z 2024 r. poz. 54)

- 3) Generalną Dyрекcyję Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Olsztynie (dalej: GDDKiA) - opracowanie pn. „Strategiczne mapy hałasu dla dróg krajowych o ruchu powyżej 3 000 000 pojazdów rocznie w województwie warmińsko-mazurskim o łącznej długości 408,752 km”.
- 4) Zarząd Dróg Wojewódzkich w Olsztynie (dalej: ZDW w Olsztynie) – opracowanie pn. „Wykonanie okresowego pomiaru i analizy hałasu komunikacyjnego oraz sporządzenie strategicznych map hałasu dla dróg wojewódzkich na terenie województwa warmińsko – mazurskiego, o natężeniu ruchu powyżej 3 mln pojazdów rocznie”.
- 5) Zarząd Dróg Powiatowych w Giżycku (dalej: ZDP w Giżycku) - opracowanie pn. „Strategiczna mapa hałasu dla odcinków głównych dróg przebiegających przez miasto Giżycko”.
- 6) PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Centrala, Biuro Terenów Kolejowych i Ochrony Środowiska - opracowanie pn. „Strategiczna mapa hałasu dla odcinków linii kolejowych, po których przejeżdża ponad 30 000 pociągów rocznie. Województwo warmińsko mazurskie”.

### 3. Cel programu

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

Nadrzędnym celem Programu jest stworzenie mniej hałaśliwego i zrównoważonego środowiska, podniesienie świadomości społeczeństwa na temat negatywnych skutków hałasu oraz wdrażanie i promowanie działań mających na celu jego ograniczenie, przy czym jest to działanie wieloletnie, którego realizacja stała się obowiązkiem krajów członkowskich Unii Europejskiej.

W wyniku szerokiej analizy dostępnych strategicznych map hałasu, planów zarządców źródeł hałasu oraz mając na względzie oddane do użytku od czasu sporządzenia SMH nowe odcinki dróg na terenie województwa określono główne cele programowe.

**Tabela 1. Cele POH dla województwa warmińsko-mazurskiego**

<b>Cel nr 1. Wyeliminowanie przekroczeń dopuszczalnych norm hałasu drogowego na terenach mieszkaniowych</b>
Kierunek 1.1 Obniżenie emisji hałasu drogowego
Kierunek 1.2 Ochrona terenów zagrożonych hałasem drogowym
<b>Cel nr 2. Przeciwdziałanie pogorszeniu klimatu akustycznego pochodzącego od hałasu szynowego na terenach mieszkaniowych</b>
Kierunek 2.1 Kontrola emisji hałasu szynowego
Kierunek 2.2 Ochrona terenów zagrożonych hałasem szynowym
<b>Cel nr 3. Utrzymanie emisji hałasu lotniczego na dotychczasowym poziomie</b>
Kierunek 3.1 Wdrażanie stosownych procedur antyhałasowych oraz ich przestrzeganie i kontrola
<b>Cel nr 4. Utrzymanie emisji hałasu przemysłowego na dotychczasowym poziomie</b>
Kierunek 4.1 Wdrażanie stosownych procedur antyhałasowych oraz ich przestrzeganie i kontrola

<b>Cel nr 5. Zmniejszenie liczby osób narażonych na negatywne skutki zdrowotne powodowane hałasem</b>
Kierunek 5.1 Realizacja zapisów lokalnych i ponadlokalnych dokumentów strategicznych oraz aktów prawa miejscowego
Kierunek 5.2 Zwiększenie świadomości zagrożenia hałasem
Kierunek 5.3 Ograniczenie wpływu hałasu w miejscu chronionym
Kierunek 5.4 Świadome zarządzanie źródłem hałasu
Kierunek 5.5 Monitoring realizacji działań wynikających z POH

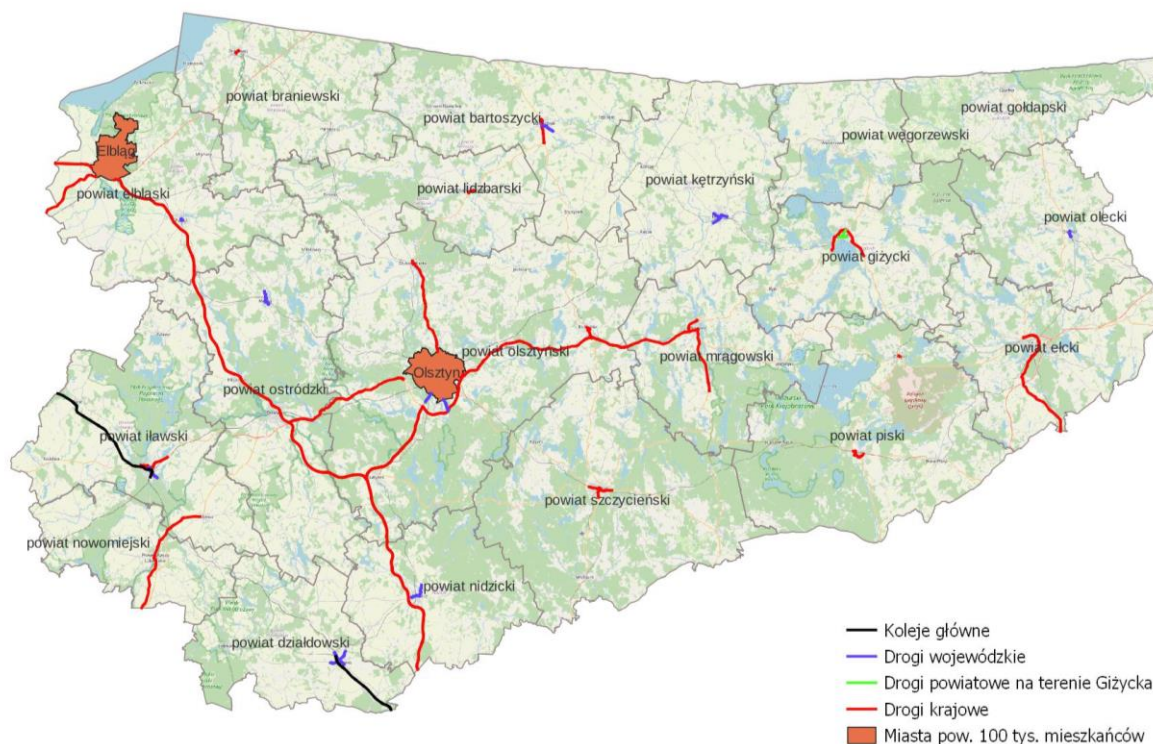
#### 4. Opis obszaru objętego Programem

Zakresem Programu objęto tereny położone w bezpośrednim sąsiedztwie źródeł hałasu, dla których w 2022 roku sporządzono SMH, w szczególności:

- 1) Dróg, linii kolejowych, linii tramwajowych i lotnisk na terenie miast Elbląga i Olsztyna.
- 2) Dróg krajowych: S7, S16, S51, DK15, DK16, DK22, DK51, DK53, DK54, DK57, DK58, DK59, DK63, DK65. Ogółem 73 odcinki dróg krajowych o łącznej długości 408,752 km.
- 3) Dróg wojewódzkich: DW527, DW536, DW542, DW544, DW545, DW591, DW592, DW598, DW655. Ogółem 17 odcinków dróg wojewódzkich o łącznej długości 32,249 km.
- 4) Dróg powiatowych na terenie Giżycka: DP4431N, DP4435N, DP4441N, DP4446N, DP4470N. Ogółem 7 odcinków dróg powiatowych o długości 3,353 km.
- 5) Głównej linii kolejowej – oznaczonej numerem 9. Ogółem 2 odcinki linii kolejowej o długości 43,504 km.

Graficzne przedstawienie lokalizacji obszarów problemowych przedstawiono na rysunku nr 1.

**Rysunek 1. Lokalizacja analizowanych źródeł hałasu oraz terenów, dla których sporządzono SMH w 2022 r.**



## **5. Działania Programu**

Działania Programu uzależniono od rodzaju źródła hałasu oraz od planowanych lub zakończonych, od czasu sporządzenia strategicznych map hałasu, inwestycji w regionie, których realizacja przyniesie poprawę klimatu akustycznego na analizowanych obszarach. W wielu przypadkach, po wybudowaniu układów obwodnicowych lub dróg ekspresowych odcinki objęte SMH z 2022 r. mogą przejść pod inny zarząd lub stracić status głównej drogi w rozumieniu ustawy POŚ, gdy średnioroczny ruch samochodowy spadnie poniżej 3 mln pojazdów na rok. Wiązać się to będzie również z poprawą klimatu akustycznego, głównie dzięki wyprowadzeniu ruchu tranzytowego z obszarów obecnie dotkniętych uciążliwościami akustycznymi.

### **DROGI GŁÓWNE**

Działania dla dróg głównych opierają się przede wszystkim na kontrolach stanu nawierzchni i utrzymaniu jej w należyтым stanie. Jedynie dla odcinków dróg wojewódzkich w powiatach działdowskim i ostródzkim zaproponowano działania doraźne w postaci ograniczenia prędkości ruchu, a dodatkowo w Działdowie nakazano wykonanie przeglądu ekologicznego. Podmiotami realizującymi Program są GDDKiA, ZDW w Olsztynie oraz ZDP w Giżycku.

### **GŁÓWNE LINIE KOLEJOWE**

Działania w perspektywie krótkoterminowej przypisane zarządcy linii kolejowej objętej Programem ograniczono do uwzględnienia decyzji nałożonej przez Marszałka Województwa Warmińsko-Mazurskiego nakazującej ograniczenie oddziaływania akustycznego na środowisko linii kolejowej nr 9 (E65).

### **MIASTA POWYŻEJ 100 TYS. MIESZKAŃCÓW**

W ramach Programu określono szereg działań na obszarze miast Elbląga i Olsztyna, których realizacja przywróci standardy środowiska do wymaganych przepisami. Program w tej materii skupił się głównie na hałasie drogowym. Pozostałe źródła hałasu mają niewielki wpływ na klimat akustyczny lub nie powodują przekroczeń.

Wśród zaproponowanych działań znalazły się: obniżenie prędkości ruchu, nasadzenia zieleni izolacyjnej, budowa ekranów akustycznych, wymiana nawierzchni drogowej, przegląd ekologiczny oraz ocena izolacyjności elementów zewnętrznych budynków i ewentualna wymiana stolarki okiennej. Do tego zaproponowano szereg dodatkowych działań, których realizacja poprawi jakość życia mieszkańców największych miast w województwie.

Dla pozostałych źródeł hałasu zaproponowano szereg zaleceń, nie mniej ważnych w kwestii poprawienia lub chociaż utrzymania aktualnego klimatu akustycznego.



## DZIAŁANIA W RAMACH POLITYKI DŁUGOFALOWEJ

Dla wszystkich uczestników Programu zaproponowano szereg działań w ramach perspektywy długofalowej, których realizacja przyczyni się do stopniowego obniżania poziomu hałasu, zwiększenia świadomości zagrożenia hałasem i jego skutków dla zdrowia, a także określi kierunki zapobiegania przyszłym konfliktom akustycznym poprzez właściwe planowanie przestrzenne oraz ustanawianie obszarów cichych.

### 6. Harmonogram realizacji Programu

Harmonogram działań sporządza się dla obszarów jednostkowych – powiatów lub obszarów miast, pogrupowanych w ranking wg wartości wskaźnika opisującego negatywne dla zdrowia efekty hałasu, przy czym największa wartość określa rejon najpilniejszych działań.

Harmonogram ustala się dla działań z perspektywy krótkoterminowej, czyli w okresie od 2024 do 2029 roku.

Tabela 2. Harmonogram działań Programu

Kolejność realizacji	M N I E J P I L N E → N A J P I L N I E J S Z E							
Kolor/wartość N <sub>HA</sub>	1-200	200-400	400-600	600-800	800-1000	1000-1200	1200-1400	>1400

### 7. Koszty realizacji Programu

Większość proponowanych zadań antyhałasowych nie jest związana z koniecznością ponoszenia dodatkowych kosztów (planowanie przestrzenne, przeglądy stanu nawierzchni lub podtorza, kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości), jednakże niektóre działania generują dość wysokie koszty. Szacunkowo wynoszą one:

- koszt Programu dla dróg głównych: **0,12 mln zł**;
- koszt Programu dla głównych linii kolejowych: **2,68 mln zł**;
- koszt Programu dla miast pow. 100 tys. mieszkańców: **5,475 mln zł**.

W Programie nie uwzględniono kosztów zarządców źródeł hałasu będących skutkiem realizacji zadań wynikających z krajowych i regionalnych planów lub programów, a które nie są wynikiem analiz dostępnych SMH.

Całkowity koszt Programu wyniesie: **8,275 mln zł**.

### 8. Udział społeczeństwa i opiniowanie dokumentu

Marszałek Województwa Warmińsko-Mazurskiego, zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa, zapewnił udział społeczeństwa przy opracowywaniu Programu ochrony środowiska przed hałasem oraz przekazał właściwym organom i podmiotom projekt dokumentu do zaopiniowania.

Konsultacje społeczne projektu dokumentu trwały od 22 stycznia do 21 lutego 2024 roku. Uwagi i wnioski do projektu Programu można było składać w formie pisemnej, ustnie do protokołu w siedzibie Urzędu Marszałkowskiego Województwa Warmińsko-Mazurskiego oraz za pomocą środków komunikacji elektronicznej bez konieczności opatrywania ich

bezpiecznym podpisem elektronicznym. W ramach konsultacji społecznych wpłynęły dwie uwagi dotyczące hałasu pochodzącego od głównych linii kolejowych, które nie zostały uwzględnione w dokumencie.

Jednocześnie w ramach procesu opiniowania przez właściwe organy i podmioty, przebiegającego równoległe z konsultacjami społecznymi, przedłożono 42 uwagi oraz wnioski, z których większość została uwzględniona w ostatecznej wersji dokumentu.

Strategiczna ocena oddziaływania na środowisko wykazała, że realizacja Programu nie będzie miała znaczących negatywnych skutków dla środowiska.

## **9. Monitoring realizacji działań wynikających z POH**

Organ opracowujący POH będzie corocznie monitorował stopień realizacji Programu przez podmioty i organy w nim wskazane.

Do nadzorowania wyznaczonych w Programie działań będą służyć raporty z postępu ich realizacji. Podmioty i organy odpowiedzialne za realizację działań wskazanych w POH są zobowiązane do zbierania i gromadzenia informacji o postępach realizacji zadań Programu oraz sporządzania i przedkładania Marszałkowi Województwa Warmińsko-Mazurskiego raportu z postępu realizacji Programu za ubiegły rok. **w terminie do 31 marca każdego roku.**

Przekazywane do Marszałka Województwa raporty stanowiąc będą podstawę do sporządzenia oceny stopnia realizacji działań przy sporządzaniu kolejnego POH.