



Program ochrony środowiska przed hałasem dla obszaru województwa warmińsko-mazurskiego

TOM II

**w części dotyczącej głównych dróg
(projekt)**

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.....	44
2.3.1.	Polityki, strategie, plany lub programy	44
2.3.2.	Obowiązujące wojewódzkie, powiatowe i gminne programy ochrony środowiska	51
2.3.3.	Przepisy prawa, w tym prawa miejscowego, mające wpływ na stan akustyczny środowiska	54
2.3.4.	Prawomocne decyzje określające warunki korzystania ze środowiska, w których określono dopuszczalne poziomy hałasu.....	57
2.3.5.	Przepisy dotyczące emisji hałasu z instalacji i urządzeń, w tym pojazdów, mających negatywny wpływ na stan akustyczny środowiska.....	57
2.3.6.	Nowe, dostępne techniki i technologie w zakresie ograniczania hałasu	59
2.3.7.	Planowane inwestycje ograniczające emisję hałasu oraz ograniczające rozprzestrzenianie się hałasu wynikające z przyjętych polityk, strategii, planów lub programów	62
3.	Opis działań w zakresie ograniczenia poziomu hałasu w środowisku, w tym harmonogram ich realizacji oraz obowiązków i ograniczenia wynikające z realizacji tego programu	64
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.....	66
3.1.1.	Zadania ponadlokalne dla zarządców dróg	67
3.1.2.	Powiat bartoszycki	67
3.1.3.	Powiat braniewski	67
3.1.4.	Powiat działdowski.....	68
3.1.5.	Powiat elbląski	68
3.1.6.	Powiat etcki	69
3.1.7.	Powiat giżycki	69
3.1.8.	Powiat iławski	69
3.1.9.	Powiat kętrzyński	70
3.1.10.	Powiat lidzbarski	70
3.1.11.	Powiat mrągowski.....	71
3.1.12.	Powiat nidzicki	71
3.1.13.	Powiat nowomiejski	71
3.1.14.	Powiat olecki	72

3.1.15. Powiat olsztyński.....	72
3.1.16. Powiat ostródzki.....	73
3.1.17. Powiat piski	73
3.1.18. Powiat szczycieński	74
3.2. Zestawienie szacunków dotyczących zmniejszenia liczby osób dotkniętych szkodliwym skutkiem hałasu	74
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	76
3.3.1. Założenia strategii długofalowej	76
3.3.2. Identyfikacja obszarów, które spełniają kryteria obszarów cichych	78
3.4. Harmonogram realizacji poszczególnych działań.....	79
3.5. Opis obowiązków wynikających z programu dotyczących podmiotów lub organów odpowiedzialnych za realizację działań oraz ograniczeń wynikających z realizacji programu	81
3.6. Aspekty finansowe Programu	83
3.6.1. Źródła finansowania Programu	83
3.6.2. Zestawienie szacunkowych kosztów realizacji programu, w tym szacunkowych kosztów realizacji poszczególnych działań	84
3.6.3. Ocena efektywności kosztowej i ocena relacji kosztów do korzyści, o ile są możliwe do oszacowania	85
3.7. Opis sposobu monitorowania realizacji programu	86

WYKAZ SKRÓTÓW UŻYTYCH W DOKUMENCIE

Skrót	Pełna nazwa
POH, Program	Program ochrony środowiska przed hałasem
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 Prawo Ochrony Środowiska
Rozp. POH	Rozporządzenie Ministra Klimatu i Środowiska w sprawie programu ochrony środowiska przed hałasem
Dyrektywa END	Dyrektywa 2002/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady odnosząca się do oceny i zarządzania poziomem hałasu w środowisku
CNOSSOS-EU	Skrót od Common NOise A SSeSsment MethOdS in Europe Union – obowiązującej metodyki wykonywania strategicznych map hałasu
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
L _{AeqD}	równoważny poziom dźwięku A dla pory dnia
L _{AeqN}	równoważny poziom dźwięku A dla pory nocy
NHA	Współczynnik dot. znacznej uciążliwości hałasu
HSD	Współczynnik dot. znacznego zaburzenia snu
IHD	Współczynnik dot. choroby niedokrwiennej serca
Ustawa OOŚ	Ustawa o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko
OOU	Obszar ograniczonego użytkowania
MPZP	Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego
SUIKZP	Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego
DK, DW, DP	Droga krajowa, wojewódzka, powiatowa
GDDKiA	Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad
ZDW w Olsztynie	Zarząd Dróg Wojewódzkich w Olsztynie
ZDP w Giżycku	Zarząd Dróg Powiatowych w Giżycku
PKP PLK S.A.	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
MOF	Miejski Obszar Funkcjonalny
GIOŚ	Główny Inspektorat Ochrony Środowiska
RDOŚ	Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska
WIOŚ	Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska
TEN-T	Trans-European Transport Network, czyli Trans-Europejska Sieć Transportowa
RPBDK2030	Rządowy Program Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.)

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 [km²]

Powiat	Zakres przekroczeń wskaźnika L_{DWN} [km ²]			
	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
szczycieński	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 [km²]

Powiat	Zakres przekroczeń wskaźnika L_N [km ²]			
	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
szczycieński	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
etcki	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
szczycieński	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
etcki	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
szczycieński	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 [km²]

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 [km²]

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	0,001	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 ²]	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		
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 Ełk - Nowa Wieś Ełcka	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 Ełcka - granica Województwa	74+584,30	89+810,23	grudzień 2025 r.	Zadanie uwzględniono przy definiowaniu działań POH
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		
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
53, 57, 58	Obwodnica Szczytna w ciągu DK53, DK57 i DK58	brak danych		2030 r.	Zadanie uwzględniono przy definiowaniu działań POH
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
S16	Budowa drogi ekspresowej S16 Mrągowo-Orzysz - Ełk	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

Zamierzenia inwestycyjne w perspektywie do 5 lat			
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)	2023-2025	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.	2022-2024	Zadanie uwzględniono przy definiowaniu działań POH

3	Budowa drogi wojewódzkiej stanowiącej obejście miejscowości Kętrzyn (budowa obwodnicy)	2022-2025	Zadanie uwzględniono przy definiowaniu działań POH
4	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 592 na odcinku Kętrzyn - Giżycko (wymiana nawierzchni, cicha nawierzchnia)	2022-2024	Zadanie uwzględniono przy definiowaniu działań POH
Zamierzenia inwestycyjne w perspektywie 6 - 10 lat			
Zgodnie z SMH Brak inwestycji na wskazanych odcinkach, 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. Smętka	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:

- Wprowadzenie ograniczenia prędkości, obowiązującego całą dobę.
- 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.
- Utrzymywanie nawierzchni drogowej w dobrym stanie technicznym.
- Stosowanie nowoczesnych nawierzchni o zredukowanym hałasie w przypadku remontów i przebudów odcinków drogowych.
- 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	SAMPLAWA-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
3	16c	WĘZEŁ BISKUPIEC MRĄGOWO 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	MRĄGOWO/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./WĘZEŁ 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

Lp.	Droga krajowa	Odcinek	Zadanie	Stopień realizacji	Uwagi
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 nie uwzględnianego 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 emisji 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	Pastęk 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	Iława 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
			Utrzymywanie nawierzchni w dobrym stanie technicznym	Na bieżąco. Bieżące utrzymanie związane z wykonywaniem remontów cząstkowych oraz sprzętaniem.	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

Lp.	Droga wojewódzka	Odcinek	Zadanie	Stopień realizacji	Uwagi
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	Nie zrealizowano. Zadanie zostanie wykonane do dnia 29.12.2023 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
			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

Lp.	Droga wojewódzka	Odcinek	Zadanie	Stopień realizacji	Uwagi
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 sprządana 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

Poniżej zestawiono działania przypisane innym 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	WĘZEŁ 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	WĘZEŁ ELBLĄG WSCHÓD-WĘZEŁ 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.	Centralna oraz Wojewódzka Koordynacja Służby, Działania Krajowe, Wojewódzkie, Własne "PRĘDKOŚĆ" We wskazanym okresie, na tym odcinku 131 razy prowadzono całodziennie działania „PRĘDKOŚĆ”, przedmiotowy odcinek drogi kontrolowany był każdego dnia 2019, 2020, 2021 i 2022 r.
3	S7g	WĘZEŁ ELBLĄG WSCHÓD-	Stosowanie zasad ochrony przed hałasem w nowotworzonych planach	Rada Miejska w Elblągu,	-	Na wskazanym terenie Gmina Miasto Elbląg nie posiada miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. Aktualnie nie są prowadzone

		WĘZEŁ PASŁĘK PŁN od km 9+255 do km 13+272	zagospodarowania przestrzennego.			prace projektowe związane z procedurą uchwalenia mpzp na przedmiotowym terenie.
				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.
			Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na odcinkach dróg objętych Programem, sąsiadujących z terenami mieszkalnymi.	Rada Miejska w Pasłęku	-	Nie podjęto działań
			Komenda Powiatowa Policji w Elblągu	26.11.2019 r. - 25.05.2022 r.	Centralna oraz Wojewódzka Koordynacja Służby, Działania Krajowe, Wojewódzkie, Własne "PRĘDKOŚĆ" We wskazanym okresie, na tym odcinku 131 razy prowadzono całodienne działania „PRĘDKOŚĆ”, przedmiotowy odcinek drogi kontrolowany był każdego dnia 2019, 2020, 2021 i 2022 r.	
4	S7g	WĘZEŁ PASŁĘK PŁN-WĘZEŁ 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.	Centralna oraz Wojewódzka Koordynacja Służby, Działania Krajowe, Wojewódzkie, Własne "PRĘDKOŚĆ" We wskazanym okresie, na tym odcinku 131 razy prowadzono całodienne działania „PRĘDKOŚĆ”, przedmiotowy odcinek drogi kontrolowany był każdego dnia 2019, 2020, 2021 i 2022 r.
5	S7g	WĘZEŁ PASŁĘK PŁN-WĘZEŁ 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.	Centralna oraz Wojewódzka Koordynacja Służby, Działania Krajowe, Wojewódzkie, Własne "PRĘDKOŚĆ" We wskazanym okresie, na tym odcinku 131 razy prowadzono całodienne działania „PRĘDKOŚĆ”, przedmiotowy odcinek drogi kontrolowany był każdego dnia 2019, 2020, 2021 i 2022 r.
				Komenda Powiatowa Policji w Ostródzie	-	Brak danych
6	S7g	WĘZEL PASEŁEK PŁN-WĘZEL 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.	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/
			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	WĘZEL 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	Rada Gminy Małdyty	-	Nie podjęto działań

			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 Ostródzie	-	Brak danych
8	S7g	WĘZEŁ 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	WĘZEŁ OLSZTYNEK ZACHÓDWĘZEŁ 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	WĘZEŁ OLSZTYNEK ZACHÓDWĘZEŁ	Stosowanie zasad ochrony przed hałasem w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego.	Rada Miejska w Olsztynku	-	Nie podjęto działań

		GRUNWALD od km 3+694 do km 7+558	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
11	S7j	WĘZEŁ 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	WĘZEŁ 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 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
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	Rada Miejska w Nowym Mieście Lubawskim	-	Brak danych

			kierunków zmian zagospodarowania przestrzennego.			
			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	SAMPŁAWA-LUBAWA od km 335+496 do km 338+936	Stosowanie zasad ochrony przed hałasem w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego.	Rada Miejska w Lubawie	-	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 Lubawie	-	Nie podjęto działań
			Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na odcinkach dróg objętych Programem, sąsiadujących z terenami mieszkalnymi.	Komenda Powiatowa Policji w Iławie	-	Nie dokonywano statycznych pomiarów prędkości z przyczyn technicznych tj. brak bezpiecznego miejsca do pomiarów na wskazanym odcinku (obszar zabudowany i między innymi jedno rondo usytuowane blisko drugiego). Aktualna infrastruktura drogi uniemożliwia dokonywanie pomiarów prędkości przy użyciu laserowych mierników prędkości. Aktualnie istniejąca infrastruktura drogowa uniemożliwia dokonywania statycznych pomiarów prędkości na wskazanym odcinku drogi. Warto nadmienić, że patrole Policji są tam dyslokowane 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; https://bip.umilawa.pl/1528/3248/Miejscowy_plan_zagospodarowania_przestrzennego_miasta_ilawy/
			Uwzględnianie wyników map akustycznych, w tym głównie zasięgów wskaźników LDWN i LN w nowotworzonych planach	Rada Miejska w Iławie	-	Brak danych

			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 Iławie	-	<p>Nie dokonywano statycznych pomiarów prędkości z przyczyn technicznych tj. brak bezpiecznego miejsca do pomiarów na wskazanym odcinku (obszar zabudowany i między innymi jedno rondo usytuowane blisko drugiego). Aktualna infrastruktura drogi uniemożliwia dokonywanie pomiarów prędkości przy użyciu laserowych mierników prędkości.</p> <p>Aktualnie istniejąca infrastruktura drogowa uniemożliwia dokonywania statycznych pomiarów prędkości na wskazanym odcinku drogi. Warto nadmienić, że patrole Policji są tam dyslokowane i oddziałują prewencyjnie na ewentualnych kierujących, którzy chcieliby przekroczać prędkość na wskazanym odcinku.</p>
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.	<p>§6.</p> <p>Ustalenia dotyczące zasad ochrony środowiska, przyrody i krajobrazu.</p> <p>1. Ustala się zasady w zakresie ochrony środowiska:</p> <p>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;</p> <p>https://bip.umilawa.pl/1528/3248/Miejscowy_plan_zagospodarowania_przestrzennego_miasta_ilawy/</p>
			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	-	<p>Nie dokonywano statycznych pomiarów prędkości z przyczyn technicznych tj. brak bezpiecznego miejsca do pomiarów na wskazanym odcinku (obszar zabudowany i między innymi jedno rondo usytuowane blisko drugiego). Aktualna infrastruktura drogi uniemożliwia dokonywanie pomiarów prędkości przy użyciu laserowych mierników prędkości.</p> <p>Aktualnie istniejąca infrastruktura drogowa uniemożliwia dokonywania statycznych pomiarów prędkości na wskazanym odcinku drogi. Warto nadmienić, że patrole Policji są tam dyslokowane i oddziałują</p>

						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 od km 120+866 do km 124+339	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	Zrealizowano	We wskazanym okresie, na tym odcinku 173 razy prowadzono całodienne działania PRĘDKOŚĆ, przedmiotowy odcinek drogi kontrolowany był każdego dnia 2019, 2020, 2021 i 2022 r.
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 https://gietrzwald.bip.net.pl/?a=2691
			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.	We wskazanym okresie, na tym odcinku 173 razy prowadzono całodienne działania „PRĘDKOŚĆ”, przedmiotowy odcinek drogi kontrolowany był każdego dnia 2019, 2020, 2021 i 2022 r.
22	16c	WĘZEŁ BISKUPIEC-MRĄGOWO 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 odcinkach dróg objętych Programem, sąsiadujących z terenami mieszkalnymi.	Komenda Powiatowa Policji w Mrągowie	-	Brak danych
23	16c	WĘZEŁ BISKUPIEC-	Stosowanie zasad ochrony przed hałasem w nowotworzonych planach	Rada Gminy Sorkwity	-	Nie podjęto działań

		MRAĢOWO od km 192+218 do km 196+119	zagospodarowania przestrzennego.	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	WĘŻEŁ BISKUPIEC-MRAĢOWO 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	WĘŻEŁ BISKUPIEC-MRAĢOWO 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	Komenda Powiatowa Policji w Mrągowie	-	Brak danych

			odcinkach dróg objętych Programem, sąsiadujących z terenami mieszkalnymi.			
26	16	MRAĞOWO/PR ZEJŚCIE/ 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	MRAĞOWO/PR ZEJŚCIE/ 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-WĘŻEŁ 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	Rada Miejska w Barczewie	-	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
29	16c	OLSZTYN- WĘŻEŁ 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.	Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego Wójtowo www.barczewo.e-mapa.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 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.	We wskazanym okresie, na tym odcinku 173 razy prowadzono całodienne działania PRĘDKOŚĆ, przedmiotowy odcinek drogi kontrolowany był każdego dnia 2019, 2020, 2021 i 2022 r.
30	16c	OLSZTYN- WĘŻEŁ 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.	Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego Łęgajny www.barczewo.e-mapa.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 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.	We wskazanym okresie, na tym odcinku 173 razy prowadzono całodienne działania „PRĘDKOŚĆ”, przedmiotowy odcinek drogi kontrolowany był każdego dnia 2019, 2020, 2021 i 2022 r.
31	16c	OLSZTYN- WĘŻEŁ 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	Rada Miejska w Barczewie	-	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 Miejska Policji w Olsztynie	-	Nie podjęto działań
32	16c	WĘŻEŁ BARCZEWO-WĘŻEŁ 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.	We wskazanym okresie, na tym odcinku 173 razy prowadzono całodienne działania PRĘDKOŚĆ, przedmiotowy odcinek drogi kontrolowany był każdego dnia 2019, 2020, 2021 i 2022 r.
33	22	STARE POLE/GR. WOJ./-WĘŻEŁ 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 http://bip.gronowo.warmia.mazury.pl/ 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 http://bip.gronowo.warmia.mazury.pl/ wobec uchwały toczy się postępowanie odwoławcze
			Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na	Komenda Powiatowa Policji	-	Nie podjęto działań

			odcinkach dróg objętych Programem, sąsiadujących z terenami mieszkalnymi.	w Elblągu		
34	51	BARTOSZYCE/P RZEJŚCIE/ 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 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
35	51	BARTOSZYCE/P RZEJŚCIE/ 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	Rada Miejska w Bartoszycach	-	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 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 wskaźników LDWN i LN w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego w tym map proponowanych kierunków zmian zagospodarowania przestrzennego.	Rada Gminy Dywity	-	Brak danych
			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.	We wskazanym okresie, na tym odcinku 173 razy prowadzono całodienne działania PRĘDKOŚĆ, przedmiotowy odcinek drogi kontrolowany był każdego dnia 2019, 2020, 2021 i 2022 r.
38	53	SZCZYTNO/PRZ EJSĆCIE/ 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/PRZ EJSĆCIE/ 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	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.
40	53	SZCZYTNO/PRZ EJŚCIE/ 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 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.
41	54	BRANIEWO/PRZ EJŚCIE/ 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/PRZ EJŚCIE/ od km	Stosowanie zasad ochrony przed hałasem w nowotworzonych planach	Rada Miejska w Szczytnie	-	Nie podjęto działań

		81+904 do km 82+952	zagospodarowania przestrzennego.			
			Uwzględnianie wyników map akustycznych, w tym głównie zasięgów wskaźników LDWN i LN w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego w tym map proponowanych kierunków zmian zagospodarowania przestrzennego.	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/PRZ EJŚCIE/ 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 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.
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	Komenda Powiatowa Policji w Pisz	cyklicznie od 22.01.2015	dokonywanie pomiarów prędkości pojazdów poruszających się danym odcinkiem drogi

			odcinkach dróg objętych Programem, sąsiadujących z terenami mieszkalnymi.			
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 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
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	Rada Miejska w Pisz	-	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 Piszcu	-	Nie podjęto działań
48	59	GIŻYCKO/OBW ODNICA/ 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 179/22 1xMkk 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	Rada Gminy Ełk	-	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 Ełku	2019-2022	W działaniach każdego dnia uczestniczyło od kilku do kilkunastu f-szy WRD KPP Ełk. Kontrola prędkości obejmowała wszystkie odcinki dróg krajowych K-65 i K-65A. Poza prowadzonymi działaniami f-sze 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 f-szy WRD KPP Ełk. Kontrola prędkości obejmowała wszystkie odcinki dróg krajowych K-65 i K-65A. Poza prowadzonymi działaniami f-sze 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 odcinkach dróg objętych Programem, sąsiadujących z terenami mieszkalnymi.	Komenda Powiatowa Policji w Ełku	2020-2022	W działaniach każdego dnia uczestniczyło od kilku do kilkunastu f-szy WRD KPP Ełk. Kontrola prędkości obejmowała wszystkie odcinki dróg krajowych K-65 i K-65A. Poza prowadzonymi działaniami f-sze WRD KPP Ełk ujawniali wykroczenia dotyczące przekraczania dozwolonych prędkości na drogach krajowych objętych w/w programem.
52	65	EŁK-GRAJEWO od km 84+149 do km 87+646	Stosowanie zasad ochrony przed hałasem w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego.	Rada Gminy Ełk	-	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.

					<p>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 pobycem 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. http://bip.prostki.pl/wiadomosci/9788/wiadomosc/501642/uchwala_nr_ix602019_rady_gminy_prostki_z_dnia_27_wrzesnia_2019_r</p>
			Rada Gminy Etk	-	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 Prostki	Uchwała Nr IX.60.2019 Rady Gminy Prostki z dnia 27.09.2019 r.	<p>Zmiana miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego została uchwalona przed uchwaleniem Aktualizacji "Programu ochrony środowiska przed hałasem...." - w zakresie dróg krajowych.</p> <p>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 pobycem 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. http://bip.prostki.pl/wiadomosci/9788/wiadomosc/501642/uchwala_nr_ix602019_rady_gminy_prostki_z_dnia_27_wrzesnia_2019_r</p>
		Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na odcinkach dróg objętych Programem, sąsiadujących z terenami mieszkalnymi.	Komenda Powiatowa Policji w Etku	2020-2022	<p>W działaniach każdego dnia uczestniczyło od kilku do kilkunastu f-szy WRD KPP Etk. Kontrola prędkości obejmowała wszystkie odcinki dróg krajowych K-65 i K-65A. Poza prowadzonymi działaniami f-sze WRD KPP Etk ujawniali wykroczenia dotyczące przekraczania dozwolonych prędkości na drogach krajowych objętych w/w programem.</p>

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 Ełku	Uchwała nr XXXVII.375.2021 z dnia 15 grudnia 2021 r.	Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego, zwany „Ełk – Lazurowa” https://bip.elk.warmia.mazury.pl/159/Miejscowe_plany_zagospodarowania_przestrzennego_-_uchwalone/ https://melk.e-mapa.net/
					Uchwała nr XLVII/362/98 z dnia 2 czerwca 1998 r.	Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego obejmujący obszar 2 Podstrefy Suwalskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej w Ełku https://bip.elk.warmia.mazury.pl/159/Miejscowe_plany_zagospodarowania_przestrzennego_-_uchwalone/ https://melk.e-mapa.net/
					Uchwała nr XX/187/08 z dnia 29 stycznia 2008 r.	Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego „Ełk – Podmiejska” dla terenu ograniczonego ulicami: Przemysłową, Suwalską, od wschodu i południa granicą miasta Ełku https://bip.elk.warmia.mazury.pl/159/Miejscowe_plany_zagospodarowania_przestrzennego_-_uchwalone/ https://melk.e-mapa.net/
					Uchwała nr VI/39/99 z dnia 12 marca 1999 r.	Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego terenu po byłym przedsiębiorstwie Lenpol zwany „Ełk – Lenpol” https://bip.elk.warmia.mazury.pl/159/Miejscowe_plany_zagospodarowania_przestrzennego_-_uchwalone/ https://melk.e-mapa.net/
					Uchwała nr XVIII.203.16 z dnia 23 czerwca 2016 r.,	Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego „Ełk – Lenpol II” https://bip.elk.warmia.mazury.pl/159/Miejscowe_plany_zagospodarowania_przestrzennego_-_uchwalone/ https://melk.e-mapa.net/
					Uchwała nr VIII.84.2019 z dnia 26 czerwca 2019 r.	Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego „Ełk – Strefowa” https://bip.elk.warmia.mazury.pl/159/Miejscowe_plany_zagospodarowania_przestrzennego_-_uchwalone/ https://melk.e-mapa.net/
					Uchwała nr LVIII/533/10 z dnia 31 sierpnia 2010 r.	Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego terenu położonego w Ełku, zwany „EŁK – CIEPŁA” https://bip.elk.warmia.mazury.pl/159/Miejscowe_plany_zagospodarowania_przestrzennego_-_uchwalone/ https://melk.e-mapa.net/
					Uchwała nr XXXVI.362.2021 z dnia 24 listopada 2021 r.	Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego https://bip.elk.warmia.mazury.pl/158/Studium_uwarunkowan_i_kierunkow_zagospodarowania_przestrzennego/

			Uwzględnianie wyników map akustycznych, w tym głównie zasięgów wskaźników LDWN i LN w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego w tym map proponowanych kierunków zmian zagospodarowania przestrzennego.	Rada Miejska w Elk	-	https://melk.e-mapa.net/ Nie podjęto działań
			Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości na odcinkach dróg objętych Programem, sąsiadujących z terenami mieszkalnymi.	Komenda Powiatowa Policji w Elk	2020-2022	W działaniach każdego dnia uczestniczyło od kilku do kilkunastu f-szy WRD KPP Elk. Kontrola prędkości obejmowała wszystkie odcinki dróg krajowych K-65 i K-65A. Poza prowadzonymi działaniami f-sze 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 Elk	Uchwała nr XXXIV/357/02 z dnia 27 maja 2002 r.	Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego „Elk - Norwida” https://bip.elk.warmia.mazury.pl/159/Miejscowe_plany_zagospodarowania_przestrzennego_-_uchwalone/ https://melk.e-mapa.net/
					Uchwała nr LVIII/526/10 z dnia 31 sierpnia 2010 r.	Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego „Elk - Norwida” https://bip.elk.warmia.mazury.pl/159/Miejscowe_plany_zagospodarowania_przestrzennego_-_uchwalone/ https://melk.e-mapa.net/
					Uchwała nr XXXVIII/361/09 z dnia 26 maja 2009 r.	Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego „Elk – Norwida Zieleń” https://bip.elk.warmia.mazury.pl/159/Miejscowe_plany_zagospodarowania_przestrzennego_-_uchwalone/ https://melk.e-mapa.net/
					Uchwała nr XXXIV/306/05 z dnia 28 czerwca 2005 r.	Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego fragmentu miasta Elk zwanego „Elk - Dąbrowskiej” https://bip.elk.warmia.mazury.pl/159/Miejscowe_plany_zagospodarowania_przestrzennego_-_uchwalone/ https://melk.e-mapa.net/
					Uchwała nr XXXV.352.17 z dnia 29 sierpnia 2017 r.	Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego „Elk – Garbarska” https://bip.elk.warmia.mazury.pl/159/Miejscowe_plany_zagospodarowania_przestrzennego_-_uchwalone/ https://melk.e-mapa.net/
					Uchwała nr XLVI/396/06 z dnia 23 maja 2006 r.	Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego terenu położonego w Elk zwanego „Elk - osiedle Jeziorna” https://bip.elk.warmia.mazury.pl/159/Miejscowe_plany_zagospodarowania_przestrzennego_-_uchwalone/ https://melk.e-mapa.net/
					Uchwała nr XXIX.264.2013 z dnia 26 lutego 2013 r.	Zmiana miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, zwana „Elk – osiedle Jeziorna II” https://bip.elk.warmia.mazury.pl/159/Miejscowe_plany_zagospodarowania_przestrzennego_-_uchwalone/ https://melk.e-mapa.net/
					Uchwała nr XXXV.351.17 z dnia 29 sierpnia 2017 r.	Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego, zwany „Elk – osiedle Jeziorna III”

					https://bip.elk.warmia.mazury.pl/159/Miejscowe_plany_zagospodarowania_przestrzennego_-_uchwalone/ https://melk.e-mapa.net/
				Uchwała nr XXVII.261.2021 z dnia 24 lutego 2021 r.	Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego „Ełk – Jeziorna IV” https://bip.elk.warmia.mazury.pl/159/Miejscowe_plany_zagospodarowania_przestrzennego_-_uchwalone/ https://melk.e-mapa.net/
				Uchwała nr XXIX.284.2021 z dnia 5 maja 2021 r.	Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego, zwany „Ełk – Wyszyńskiego” https://bip.elk.warmia.mazury.pl/159/Miejscowe_plany_zagospodarowania_przestrzennego_-_uchwalone/ https://melk.e-mapa.net/
				Uchwała nr XXXIII.328.2021 z dnia 25 sierpnia 2021 r.	Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego, zwany „Ełk – Kolbego, Baranki” https://bip.elk.warmia.mazury.pl/159/Miejscowe_plany_zagospodarowania_przestrzennego_-_uchwalone/ https://melk.e-mapa.net/
				Uchwała nr XV/128/03 z dnia 18 listopada 2003 r.	Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego „Ełk - Baranki” https://bip.elk.warmia.mazury.pl/159/Miejscowe_plany_zagospodarowania_przestrzennego_-_uchwalone/ https://melk.e-mapa.net/
				Uchwała nr XVI.153.2020 z dnia 17 kwietnia 2020 r.	Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego „Ełk – SP - 5” https://bip.elk.warmia.mazury.pl/159/Miejscowe_plany_zagospodarowania_przestrzennego_-_uchwalone/ https://melk.e-mapa.net/
				Uchwała nr IV.33.19 z dnia 27 lutego 2019 r.	Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego „Jezioro Ełckie” https://bip.elk.warmia.mazury.pl/159/Miejscowe_plany_zagospodarowania_przestrzennego_-_uchwalone/ https://melk.e-mapa.net/
				Uchwała nr XXXVI.362.2021 z dnia 24 listopada 2021 r.	Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego https://bip.elk.warmia.mazury.pl/158/Studium_uwarunkowan_i_kierunkow_zagospodarowania_przestrzennego/ https://melk.e-mapa.net/
		Uwzględnianie wyników map akustycznych, w tym głównie zasięgów wskaźników LDWN i LN w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego w tym map proponowanych kierunków zmian zagospodarowania przestrzennego.	Rada Miejska w Ełku	-	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 f-szy WRD KPP Ełk. Kontrola prędkości obejmowała wszystkie odcinki dróg krajowych K-65 i K-65A. Poza prowadzonymi działaniami f-sze WRD KPP Ełk 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 roku¹

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 2030²

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,

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

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

realizowane poprzez kształtowanie struktur przestrzennych minimalizujących zapotrzebowanie na energię i zmniejszających emisję gazów cieplarnianych oraz umożliwiających zwiększenie komplementarnego wykorzystania odnawialnych źródeł energii w celu dywersyfikacji zaopatrzenia w energię gmin i zmniejszenie uciążliwości niskiej emisji. Rezultatem tych działań powinno być także zmniejszenie obciążeń środowiska skumulowanymi emisjami towarzyszącymi kongestii, w tym hałasem wywoływanym przez transport. Inwestycje infrastrukturalne wymagają więc szczególnego podejścia do zarządzania krajobrazem kulturowym w planowaniu środków redukcji hałasu.

Polityka Ekologiczna Państwa 2030 – strategia rozwoju w obszarze środowiska i gospodarki wodnej³

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 Kraju⁴

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

³ 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"

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

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.

Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2030⁵

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.)⁶

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

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

⁶ 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.)”

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.

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 (zrealizowano – przyp. Autor);
- 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 (zrealizowano – przyp. Autor).

Program budowy 100 obwodnic na lata 2020-2030⁷

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;

⁷ 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”

- obwodnica Gąsek w ciągu DK65 - 3,15 km;
- obwodnica Piszka 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 roku⁸

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:

- 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 2015-2022⁹

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.

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

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

Plan Rozwoju Sieci Drogowej Dróg Wojewódzkich Województwa Warmińsko—Mazurskiego na lata 2012-2020 z perspektywą do roku 2030¹⁰

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.
- 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 wpłynie.
- 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.

¹⁰ Zarząd Województwa Warmińsko-Mazurskiego przyjął *Plan* do realizacji na posiedzeniu w dn. 16.02.2016 r.

Plan transportowy województwa warmińsko-mazurskiego do roku 2030 (z perspektywą do 2050 roku)¹¹

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 CO₂ 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.

Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Warmińsko-Mazurskiego¹²

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.

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

¹² Uchwała Sejmiku Województwa Warmińsko-Mazurskiego nr XXXIX/832/18 z dnia 28.08.2018 r.

2.3.2. Obowiązujące wojewódzkie, powiatowe i gminne programy ochrony środowiska

Program Ochrony Środowiska Województwa Warmińsko-Mazurskiego do roku 2030¹³

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:

- 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

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

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 [2], 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
szczycieński	Program ochrony środowiska dla powiatu szczycieńskiego 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 2022 r. poz. 2556)

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.

Zgodnie z zapisami ustawy, dla terenów, na których poziom hałasu przekracza poziom dopuszczalny, tworzy się programy ochrony środowiska przed hałasem (art. 119 ust. 1). Celem tych programów jest dostosowanie poziomu hałasu do poziomu dopuszczalnego. Ustawa określa, jakie obszary podlegają strategicznej ocenie stanu akustycznego. Określa również ramy oceny oraz organy odpowiedzialne za jej realizację. Marszałkowie województw są zobowiązani do sporządzenia programów ochrony środowiska przed hałasem na podstawie zrealizowanych strategicznych map hałasu. Po uchwaleniu przez sejmiki województw, te programy stają się aktami prawa miejscowego.

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.2023 r. poz. 1094)

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. poz. 1409, z późn. zm.)

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.
- 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. 2005 r. Nr 263, poz. 2202 ze 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 ze zm.)¹⁴

Zgodnie z art. 66 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. *Prawo o ruchu drogowym* (Dz.U.2023.1047 t.j.) 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 ww. rozporządzenia), natomiast motoroweru – 90 dB (A) (§ 53 ust. 5

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

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

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 [2] 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 umożliwia 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 gatunku 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 SUIKZP 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, ze 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. Funkcją 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):

- Część 1 – Budowa obwodnicy m. Nidzica w ciągu drogi wojewódzkiej nr 604;
- Część 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 listopad 2023 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 [2], 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 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 od roku następnego po uchwaleniu niniejszego POH, tj. w latach 2025-2029;
- **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.

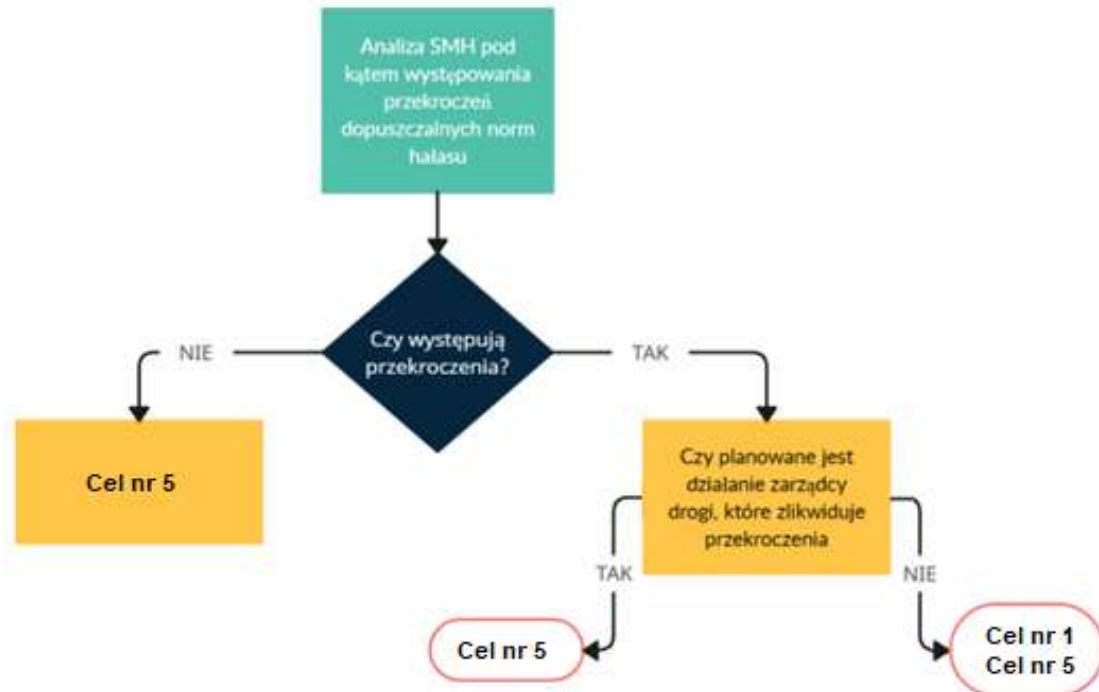
W Tomie I POH zdefiniowano główne cele Programu. W zakresie programowym dotyczącym głównych dróg, zastosowanie mają dwa cele:

- 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

Cel nr 1 - Wyeliminowanie przekroczeń dopuszczalnych norm hałasu drogowego na terenach mieszkaniowych
Kierunek 1.1 Obniżenie emisji hałasu drogowego
Kierunek 1.2 Ochrona terenów zagrożonych hałasem drogowym
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
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	ZDW w Olsztynie
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 ełcki

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-Ełk, budowa S16 Ełk - Knyszyn, a także już zrealizowane: budowa S61 Szczuczyn - Ełk Południe, budowa S61/S16 Ełk 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 ełckiego

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
			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

3.1.9. 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 negatywne skutki zdrowotne powodowane hałasem	Kierunek 5.4 Świadome zarządzanie źródłem hałasu	DK51 od km 39+755 do km 41+023	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	

3.1.11. Powiat mrągowski

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 – Mrągowo (będąca w trakcie realizacji) oraz budowa S16 Mrągowo-Orzysz-Ełk. W związku z powyższym zaproponowano jedynie działania z Celu nr 5.

Tabela 31. Zadania POH na obszarze powiatu mrągowskiego

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 planowana 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
			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

3.1.13. 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 i oddanie dotychczasowej drogi pod zarząd ZDW W Olsztynie, prawie cały odcinek DK15 w powiecie nowomiejskim wyłączono z Programu. 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 negatywne skutki zdrowotne powodowane hałasem	Kierunek 5.4 Świadome zarządzanie źródłem hałasu	S7 od km 83+044 do km 89+535 i od km 0+000 do km 16+349 DK51 od km 61+961 do km 83+158 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	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	

Cel	Kierunek	Obszar działania	Działanie	Typ środka zaradczego	Podmiot odpowiedzialny
		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			

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 DK16h od km 7+686 do km 9+070 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	Kontrola stanu nawierzchni drogowych Uwzględnianie bieżących potrzeb remontowych Stosowanie nawierzchni dróg o zredukowanej hałaśliwości w przypadku remontu lub przebudowy drogi	środki u źródła środki u źródła środki u źródła	GDDKiA w zakresie dróg krajowych ZDW w Olsztynie w zakresie dróg wojewódzkich

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 Pisz 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 z hałasem 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.

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
etcki	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
mrągowski	1857	473	33,09	803	184	16,45
nidzicki	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 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 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	Rada powiatu, rada

Cel	Kierunek	Obszar działania	Zalecenia polityki długofalowej	Podmiot odpowiedzialny
			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 towarzyszącej	miasta, rada gminy
			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 cisy 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 https://atlas.warmia.mazury.pl/	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	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 wyznaczenia 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

Cel	Kierunek	Obszar działania	Zalecenia polityki długofalowej	Podmiot odpowiedzialny
			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	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
			Stosowanie „zielonych ścian” ¹⁵ 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
	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 [3] metodyka nie ma przełożenia dla terenów bezpośrednio objętych niniejszym opracowaniem, ze względu na zasięg opracowań

¹⁵ 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.

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.

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 $L_{DWN} \leq 55 \text{ dB}^{16}$;
- obszar musi być odległy od znaczących źródeł hałasu, zgodnie z wytycznymi;
- gęstość zaludnienia¹⁷ nie powinna być większa niż ok. 3 250 osób / km²;
- odpowiednia funkcja terenu;
- zachowana minimalna wielkość obszaru cichego;
- uwzględnienie bioróżnorodności terenów.

Wytyczne [3] 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).

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 ust. 6 art. 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 art. 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).

¹⁶ Wytyczne [3] 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: $L_{Aeq24h} \leq 70 \text{ dB}$

¹⁷ Obszar cichy może obejmować również zabudowę jednorodzinną

Szczegółowy opis wyznaczania wartości wskaźników IHD, HA oraz HSD został zamieszczony w opracowaniu [4]. Zgodnie z tym dokumentem, harmonogram działań sporządza się dla obszarów jednostkowych – w tym wypadku dla powiatów, pogrupowanych w ranking wg wartości wskaźnika N_{HA}^{18} 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.

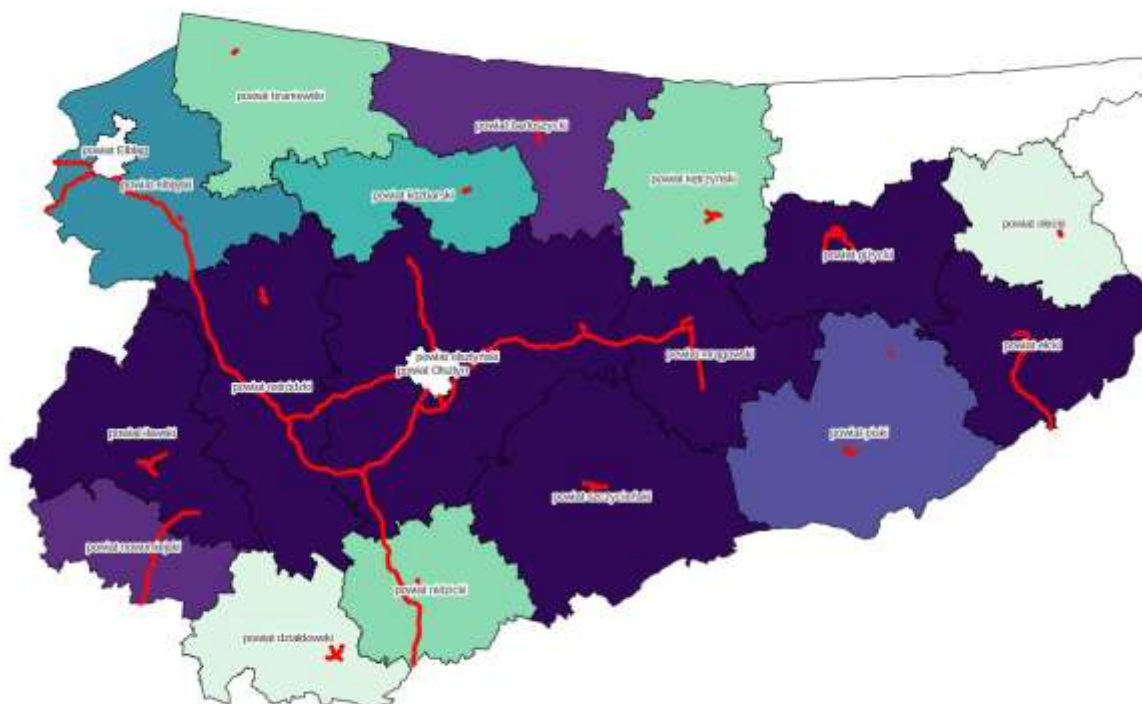
Tabela 41. Zakres wartości wskaźnika N_{HA}

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.

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



¹⁸ Wskaźnik określający całkowitą liczbę osób dotkniętych szkodliwym skutkiem hałasu w postaci znacznej uciążliwości

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
szczywieński	1629	312
ostródzki	1549	628
bartoszycki	1262	1262
nowomiejski	1219	98
piski	1049	45
elbląski	679	77
lidzbarski	553	553
niedzicki	367	23
kętrzyński	361	45
braniewski	295	236
działdowski	148	46
olecki	41	11

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:

- dotrzymywaniu standardów emisji hałasu (art. 141 POŚ);
- zapewnieniu prawidłowej eksploatacji urządzenia, tzn. niepowodującej przekroczenia standardów jakości środowiska (art. 144 POŚ);
- stosowaniu zabezpieczeń akustycznych i właściwej organizacji ruchu w celu ochrony środowiska przed zanieczyszczeniem hałasem (art. 173 POŚ);
- dotrzymaniu standardów jakości środowiska między innymi poprzez obowiązek zachowania dopuszczalnych poziomów hałasu (art. 174 POŚ);

- prowadzeniu okresowych pomiarów poziomów w środowisku substancji lub energii w związku z eksploatacją danego obiektu (art. 175 ust.1 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 POŚ), przy czym pomiary powinny zostać przeprowadzane przez odpowiednie laboratoria (art. 147a POŚ), a ich wyniki ewidencjonowane oraz przechowywane przez 5 lat (art. 147 ust. 6 POŚ);
- przedstawianiu właściwemu organowi ochrony środowiska oraz Głównemu Inspektorowi Ochrony Środowiska wyników wykonanych pomiarów (art. 177 ust.1 POŚ).

Przestrzeganie wymagań ochrony środowiska związanych z eksploatacją dróg zapewniają zarządzający tymi obiektami (art. 139 POŚ). Zgodnie z art. 173 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 następnym 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 wójt, burmistrz, starosta, Marszałek
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, elcki, giżycki, iławski, kętrzyński, lidzbarski, mrągowski, nidzicki, nowomiejski, olecki, olsztyński, ostródzki, piski, szczywieński
Zarządzający drogą	GDDKiA, ZDW w Olsztynie, ZDP w Giżycku
Policja	Komendy powiatowe w powiatach: bartoszycki, braniewski, działdowski, elbląski, elcki, giżycki, iławski, kętrzyński, lidzbarski, mrągowski, nidzicki, nowomiejski, olecki, olsztyński, ostródzki, piski, szczywieński

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, aktualnie brak informacji o dotacjach na 2024 rok.

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 Olsztynie¹⁹;
- Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg²⁰.

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 2021-2027²¹.

W województwie warmińsko-mazurskim, w ramach *Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Warmińsko-Mazurskiego na lata 2014-2020* jak i *Programu*

¹⁹ 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.

²⁰ Ze środków tego funduszu dofinansowano m.in. tzw. małą obwodnicę Działdowa - uwzględnioną w niniejszym POH

²¹ Cel Polityki 3: Lepiej Połączona Europa; Priorytet 04. Mobilność Regionalna; Działanie 04.01 – wersja z dnia 25.09.2023 r.

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 45. Szacunkowe koszty jednostkowe wybranych zadań antyhałasowych

Zadanie	Koszt jednostkowy (netto)
Remont nawierzchni drogowej	150 - 550 zł / m ² (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 ²
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 ² nakładki asfaltowej (uzupełnienie braków)
Nasadenia zieleni	Posadzenie żywopłotu – 120 zł / 1 mb Posadzenie pnączy 120 zł / 1 mb Posadzenie krzewów – 60 zł / szt.
Tygodniowa kampania w social media	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 ekologiczna²² – 20 tys. zł

Szacunkowy łączny koszt Programu w latach 2025-2030 wyniesie
ok. 120 tys. zł

Tak niski koszt wynika przede 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.

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 dopuszczalny 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.

²² W ramach edukacji ekologicznej do szacunkowej wyceny wliczono druk 5 tys. ulotek związanych z tematyką hałasu wraz z rozestaniem ich po urzędach, tygodniową kampanię w lokalnej prasie oraz social mediach (jedna akcja).

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 odpowiedzialne za realizację działań wskazanych w POH są zobowiązane do zbierania i gromadzenia informacji o postępach realizacji zadań Programu oraz sporządzania i przedkładania w terminie do 31 marca każdego roku marszałkowi województwa raportu z postępu realizacji Programu za ubiegły rok.

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 ²]	7
Tabela 2. Szacunkowa powierzchnia obszarów, na których występują przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu wyrażonych wskaźnikiem L_N w podziale na powiaty [km ²]	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 ²]	9
Tabela 6. Szacunkowa powierzchnia obszarów, na których występują przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu wyrażonych wskaźnikiem L_N w podziale na powiaty [km ²]	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	10
Tabela 9. Statystyki występowania przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu dla dróg powiatowych	10
Tabela 10. Propozycje działań w zakresie ochrony przed hałasem planowanych do realizacji w ciągu 5 lat, licząc od roku następującego po roku sporządzenia mapy	11
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	12
Tabela 14. Zadania główne poprzedniego Programu dla dróg krajowych	14
Tabela 15. Ocena realizacji zadań poprzedniego Programu dla dróg wojewódzkich	16
Tabela 16. Wykaz działań poprzednich POH wraz z informacją o stopniu realizacji	19
Tabela 17. Gminne programy ochrony środowiska	53
Tabela 18. Powiatowe programy ochrony środowiska	54
Tabela 19. Poziom hałasu pojazdów silnikowych	59
Tabela 20. Cele Programu ochrony środowiska przed hałasem dla obszaru województwa warmińsko-mazurskiego dla głównych dróg	65
Tabela 21. Zadania POH dla zarządzających drogami na obszarze województwa	67
Tabela 22. Zadania POH na obszarze powiatu bartoszyckiego	67
Tabela 23. Zadania POH na obszarze powiatu braniewskiego	67
Tabela 24. Zadania POH na obszarze powiatu działdowskiego	68
Tabela 25. Zadania POH na obszarze powiatu elbląskiego	68
Tabela 26. Zadania POH na obszarze powiatu etckiego	69
Tabela 27. Zadania POH na obszarze powiatu giżyckiego	69
Tabela 28. Zadania POH na obszarze powiatu iławskiego	70
Tabela 29. Zadania POH na obszarze powiatu kętrzyńskiego	70
Tabela 30. Zadania POH na obszarze powiatu lidzbarskiego	70
Tabela 31. Zadania POH na obszarze powiatu mrągowskiego	71
Tabela 32. Zadania POH na obszarze powiatu nidzickiego	71
Tabela 33. Zadania POH na obszarze powiatu nowomiejskiego	72
Tabela 34. Zadania POH na obszarze powiatu oleckiego	72
Tabela 35. Zadania POH na obszarze powiatu olsztyńskiego	72
Tabela 36. Zadania POH na obszarze powiatu ostródzkiego	73
Tabela 37. Zadania POH na obszarze powiatu piskiego	74
Tabela 38. Zadania POH na obszarze powiatu szczywieńskiego	74
Tabela 39. Zestawienie szacunków dotyczących zmniejszenia liczby osób dotkniętych szkodliwym skutkiem hałasu	75
Tabela 40. Zalecenia strategii długofalowej na terenach wzdłuż dróg głównych objętych POH	76
Tabela 41. Zakres wartości wskaźnika N_{HA}	80

Tabela 42. Harmonogram realizacji POH dla poszczególnych powiatów w perspektywie krótkoterminowej	81
Tabela 43. Działania podmiotów uczestniczących w realizacji POH dla głównych dróg	82
Tabela 44. Podmioty uczestniczące w realizacji zadań POH	83
Tabela 45. Szacunkowe koszty jednostkowe wybranych zadań antyhałasowych	84

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 listopad 2023 r.).....	63
Rysunek 3. Uproszczony schemat przypisywania działań w ramach POH	66
Rysunek 4. Wizualizacja harmonogramu POH dla dróg głównych w podziale na powiaty.....	80

BIBLIOGRAFIA

- [1] Wytyczne Głównego Inspektora Ochrony Środowiska, *Dobre praktyki wykonywania strategicznych map hałasu*, Warszawa maj 2021, www.gios.gov.pl
- [2] Wytyczne Głównego Inspektora Ochrony Środowiska, *Dobre praktyki wykonywania programów ochrony środowiska przed hałasem*, Warszawa lipiec 2023, www.gios.gov.pl
- [3] Wytyczne Głównego Inspektora Ochrony Środowiska, *Dobre praktyki tworzenia obszarów cichych*, Warszawa lipiec 2023, www.gios.gov.pl
- [4] Obliczanie efektów zdrowotnych: *Wytyczne oceny wskaźników zdrowotnych hałasu w środowisku*, Warszawa lipiec 2023, www.gios.gov.pl
- [5] Katalog cen jednostkowych robót i obiektów DROGOWYCH - III kwartał 2023 r., Wolters Kluwer Polska 2023 r.
- [6] Bistyp-Katalog cen robót KOLEJOWYCH i TRAMWAJOWYCH - III kwartał 2023 r., Wolters Kluwer Polska 2023 r.
- [7] <https://gdansk.ardvote.pl/> - strona budżetu obywatelskiego m. Gdańska
- [8] <https://bo.nowysacz.pl/wszystko-o-budzecie/cennik-miejski,36> - strona budżetu obywatelskiego m. Nowy Sącz
- [9] <http://encyklopedia.warmia.mazury.pl/>
- [10] <https://pl.wikipedia.org/>
- [11] <https://stat.gov.pl/>
- [12] <https://bip.warmia.mazury.pl/>
- [13] Smith, John. "Hałas w otoczeniu miejskim: Źródła, skutki i strategie zarządzania." *Journal of Environmental Studies*, vol. 45, nr 2, 2018,
- [14] Kowalski, A. (2020). "Hałas miejski jako problem społeczny: Źródła i skutki hałasu w Polsce." *Polskie Studia Środowiskowe*, 25(2), 123-140.
- [15] Nowak, P. (2019). "Wpływ hałasu na zdrowie mieszkańców miast w Polsce: Analiza badań epidemiologicznych." *Medycyna Środowiskowa*, 35(4), 567-580.
- [16] Różański, T., & Czarny, P. (2017). "Efektywność barier dźwiękowych na polskich autostradach: Badania terenowe i ocena skuteczności." *Transport i Technologia Motoryzacyjna*, 22(2), 189-204.
- [17] Mazur, E., & Lewandowska, A. (2018). "Programy edukacyjne dotyczące walki z hałasem w polskich szkołach." *Edukacja Środowiskowa*, 12(4), 321-336.
- [18] Świdorski, P. (2017). "Zastosowanie technologii izolacji hałasu w polskim budownictwie mieszkaniowym: Przegląd bieżących rozwiązań i wyzwań." *Budownictwo i Technologia Budowlana*, 22(1), 89-104.
- [19] Hałas impulsowy. Stosowanie ochronników słuchu, CIOP-PIB, 2013 r.
- [20] Czynniki szkodliwe w środowisku pracy. Wartości dopuszczalne 2022 (wydanie XIII zmienione) pod red. M. Pośniak, J. Skowroń, CIP-PIB, 2022 r.
- [21] Wybrane cyfrowe systemy aktywnej redukcji hałasu G. Makarewicz, CIP-PIB, 2002 r.
- [22] Dźwięk i jego percepcja. Aspekty fizyczne i psychoakustyczne, Wydawnictwo Naukowe PWN, 2018 r.
- [23] Hałas drogowy, szynowy i lotniczy podstawy teoretyczne, R. Makarewicz, Wydawnictwo Naukowe UAM, 2022 r.