

**MARSZAŁEK WOJEWÓDZTWA
WARMIŃSKO-MAZURSKIEGO**



Prognoza oddziaływania na środowisko

**Programu ochrony środowiska przed hałasem
dla obszaru województwa warmińsko-mazurskiego**

OLSZTYN, 2024 r.

SPIS TREŚCI

1.	Wstęp	5
2.	Informacje o głównych celach i zawartości projektowanego dokumentu oraz jego powiązaniach z innymi dokumentami.....	8
2.1.	Główne cele projektowanego dokumentu.....	8
2.2.	Informacje o zawartości projektowanego dokumentu.....	9
2.3.	Powiązanie POH z właściwymi dokumentami strategicznymi	11
3.	Istniejący stan środowiska, w tym na obszarach objętych potencjalnym znaczącym oddziaływaniem oraz potencjalne zmiany tego stanu w przypadku braku realizacji projektowanego dokumentu	18
3.1.	Lokalizacja i wielkość obszaru problemowego.....	18
3.2.	Istniejący stan środowiska	20
3.3.	Jakość powietrza atmosferycznego.....	25
3.4.	Jakość wód	26
3.5.	Opis potencjalnych zmian stanu środowiska w przypadku braku realizacji projektowanego dokumentu	27
4.	Istniejące problemy ochrony środowiska istotne z punktu widzenia realizacji projektowanego dokumentu, w szczególności dotyczące obszarów podlegających ochronie na podstawie ustawy o ochronie przyrody.....	29
4.1.	Hałas z istniejących źródeł komunikacyjnych jako zagrożenie dla zdrowia ludzkiego i warunków (komfortu) zamieszkania	30
4.2.	Zagrożenie dla różnorodności biologicznej związane z aktywnością człowieka w drogownictwie.....	32
5.	Cele ochrony środowiska ustanowione na szczeblu międzynarodowym, wspólnotowym i krajowym, istotne z punktu widzenia projektowanego dokumentu, oraz sposoby, w jakich te cele i inne problemy środowiska zostały uwzględnione podczas opracowywania dokumentu	34
6.	Przewidywane znaczące oddziaływania na środowisko w wyniku realizacji założeń POH wraz ze wskazaniem możliwości kumulowania się oddziaływań.....	38
6.1.	Kwalifikacja działań znacząco oddziałujących na środowisko	38
6.2.	Ograniczanie skutków realizacji proponowanych działań mogących znacząco oddziaływać na środowisko	39
6.3.	Kumulacja oddziaływań.....	42
7.	Rozwiązania mające na celu zapobieganie, ograniczanie lub kompensację przyrodniczą negatywnych oddziaływań na środowisko, mogących być rezultatem realizacji projektowanego dokumentu	42
8.	Rozwiązania alternatywne do rozwiązań zawartych w projektowanym dokumencie wraz z uzasadnieniem ich wyboru oraz opis metod dokonania oceny prowadzącej do tego wyboru albo wyjaśnienie braku rozwiązań alternatywnych	43
9.	Wskazanie napotkanych trudności wynikających z niedostatków techniki lub luk we współczesnej wiedzy	43
10.	Propozycje dotyczące przewidywanych metod analizy skutków realizacji postanowień projektowanego dokumentu oraz częstotliwości jej przeprowadzania.....	43
11.	Informacje o możliwym transgranicznym oddziaływaniu na środowisko	44
12.	Informacje o metodach zastosowanych przy sporządzaniu Prognozy.....	44
13.	Streszczenie Prognozy sporządzone w języku niespecjalistycznym.....	45
	SPIS TABEL.....	50
	SPIS RYSUNKÓW.....	50
	WYKAZ AKTÓW PRAWNYCH	51

WYKAZ SKRÓTÓW UŻYTYCH W DOKUMENCIE

Skrót	Pełna nazwa
POH, Program	Program ochrony środowiska przed hałasem
Prognoza	Prognoza oddziaływania na środowisko POH
SMH	Strategiczna mapa hałasu
Ustawa POŚ	Ustawa Prawo Ochrony Środowiska
Rozp. POH	Rozporządzenie Ministra Klimatu i Środowiska w sprawie programu ochrony środowiska przed hałasem
Dyrektywa	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
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
MPZP	Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego
DK, DW, DP	Droga krajowa, wojewódzka, powiatowa
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

Podstawa prawna prognozy

Podstawę prawną do przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko stanowi 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* (dalej: ustawa OOS).

Zgodnie z art. 46 pkt 2 ustawy OOS projekt *polityki, strategii, planu i programu w dziedzinie przemysłu, energetyki, transportu, telekomunikacji, gospodarki wodnej, gospodarki odpadami, leśnictwa, rolnictwa, rybołówstwa, turystyki i wykorzystywania terenu, opracowywany lub przyjmowany przez organy administracji, wyznaczający ramy dla późniejszej realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko*, wymagają przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko.

W myśl art. 51 ust. 1 ustawy OOS organ opracowujący projekt dokumentu, o którym mowa w art. 46 (...), sporządza prognozę oddziaływania na środowisko.

Zakres prognozy

Zakres prognozy oddziaływania na środowisko został określony w art. 51 ust. 2 ustawy OOS, a także jest zgodny z zaleceniami zawartymi w pismach organów, o których mowa w art. 57 oraz art. 58 tej ustawy, tj. w piśmie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Olsztynie z dnia 23 marca 2023 r. znak: WOOŚ.411.17.2023.MP oraz w piśmie Warmińsko-Mazurskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego z dnia 6 marca.2023 r. znak ZNS.9022.2.11.2023.Z.

Zgodnie z art. 51 ust. 2 pkt. 2 lit d ustawy OOS, w Prognozie przeanalizowano i oceniono, czy projekt dokumentu uwzględnia cele ochrony środowiska ustanowione na szczeblu krajowym wspólnotowym i międzynarodowym.

W Prognozie dokonano oceny skutków realizacji Programu na poszczególne komponenty środowiska, przedstawiono potencjalne zagrożenia dla środowiska wynikające z realizacji działań zaplanowanych w Programie ochrony środowiska przed hałasem dla obszaru województwa warmińsko-mazurskiego (dalej: POH), tj. w zakresie poprawy klimatu akustycznego na terenie województwa warmińsko-mazurskiego.

Przedmiot strategicznej oceny oddziaływania na środowisko

Przedmiotem strategicznej oceny oddziaływania na środowisko, w ramach której sporządzona została niniejsza Prognoza, jest POH. Dokument ten opracowuje się w wyniku wdrożenia do krajowego porządku prawnego dyrektywy 2002/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 25 czerwca 2002 r. *odnoszącej się do oceny i zarządzania poziomem hałasu w środowisku*. Wdrażająca tę dyrektywę ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. - *Prawo ochrony środowiska* w art. 119a ust. 1 stanowi, że „*Na podstawie strategicznych map hałasu marszałek województwa opracowuje dla obszaru województwa projekt uchwały w sprawie programu ochrony środowiska przed hałasem*”.

Na podstawie art. 119a, ust. 3 „*W programie ochrony środowiska przed hałasem wskazuje się działania ograniczające poziom hałasu w środowisku przedstawiony na strategicznych mapach hałasu (...)*”. Zgodnie z ust. 9 i 10 przywołanej ustawy, program ochrony środowiska przed hałasem jest uchwalany przez sejmik województwa co 5 lat w terminie do 18 lipca, a jego aktualizacja może nastąpić przed upływem tego terminu.

Program ochrony środowiska przed hałasem jest dokumentem, który jest cyklicznie sporządzany i wraz ze strategicznymi mapami hałasu stanowi niezbędny zestaw specjalistycznych opracowań konieczny we wdrażaniu polityki antyhałasowej. Oba te opracowania są ściśle powiązane i wzajemnie się uzupełniają.

Strategiczna mapa hałasu to dokument, który przedstawia rozkład poziomu dźwięków w danym obszarze w skali miasta, powiatu lub otoczeniu źródła hałasu. Może być wykorzystywana do identyfikacji obszarów o największym narażeniu na hałas lub źródeł nadmiernego hałasu. Obrazuje i opisuje obszary, które są najbardziej dotknięte hałasem, identyfikuje źródła hałasu, wskazuje wrażliwe obszary i określa jak długo i w jakiej częstotliwości występuje hałas. Strategiczna mapa hałasu dostarcza podstawowe informacje, które są niezbędne do opracowania POH.

Program może i powinien działać jako ramowy dokument, który opisuje cele, strategie i harmonogram działań, które mają na celu osiągnięcie ustalonych celów w obszarach o największym zagrożeniu hałasem.

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

Należy zwrócić szczególną uwagę, iż zgodnie z ustawą POŚ wprowadzony został podwójny system oceny hałasu wykorzystujący:

- 1) Długookresowe wskaźniki hałasu w odniesieniu do roku, służące do prowadzenia długookresowej polityki w zakresie ochrony środowiska przed hałasem, w szczególności do sporządzania strategicznych map hałasu oraz programów ochrony środowiska przed hałasem, w tym:

- L_{DWN} – oznacza długookresowy średni poziom dźwięku A wyrażony w decybelach (dB), wyznaczony w ciągu wszystkich dób w roku (rozumianym jako dany rok kalendarzowy w odniesieniu do emisji dźwięku i średni rok w odniesieniu do warunków meteorologicznych), z uwzględnieniem: pory dnia (rozumianej jako przedział czasu od godz. 6:00 do godz. 18:00), pory wieczoru (rozumianej jako przedział czasu od godz. 18:00 do godz. 22:00) oraz pory nocy (rozumianej jako przedział czasu od godz. 22:00 do godz. 6:00);

- L_D - oznacza długookresowy średni poziom dźwięku A, wyrażony w decybelach (dB), wyznaczony zgodnie z ISO 1996-2: 1987 w ciągu wszystkich pór dnia (rozumianych jako przedział czasu od godz. 6.00 do godz. 18.00) w roku (rozumianym jako dany rok kalendarzowy w odniesieniu do emisji dźwięku i średni rok w odniesieniu do warunków meteorologicznych);
- L_W - oznacza długookresowy średni poziom dźwięku A, wyrażony w decybelach (dB), wyznaczony zgodnie z ISO 1996-2: 1987 w ciągu wszystkich pór wieczoru (rozumianych jako przedział czasu od godz. 18.00 do godz. 22.00) w roku (rozumianym jako dany rok kalendarzowy w odniesieniu do emisji dźwięku i średni rok w odniesieniu do warunków meteorologicznych);
- L_N - oznacza długookresowy średni poziom dźwięku A, o którym mowa w art. 112a pkt 1 lit. a tiret drugie ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska.

2) Wskaźniki hałasu służące do celów ustalania i kontroli warunków korzystania ze środowiska w odniesieniu do jednej doby:

- L_{AeqD} – równoważny poziom dźwięku A dla pory dnia (rozumianej jako przedział czasu od godz. 6:00 do godz. 22:00);
- L_{AeqN} – równoważny poziom dźwięku A dla pory nocy (rozumianej jako przedział czasu od godz. 22:00 do godz. 6:00).

Analityczne dane z SMH operują długookresowymi wskaźnikami hałasu L_{DWN} i L_N . Obliczone za ich pomocą zasięgi hałasu wykorzystuje się w POH.

Dopuszczalne wartości poziomów hałasu (dla wskaźników długookresowych) określa obecnie rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku.

Tabela 1. Dopuszczalne poziomy hałasu w środowisku powodowanego przez poszczególne grupy źródeł hałasu, z wyłączeniem hałasu powodowanego przez starty, lądowania i przeloty statków powietrznych oraz linie elektroenergetyczne

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

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

2.1. Główne cele projektowanego dokumentu

Dokumentem podlegającym ocenie w ramach przedmiotowej procedury strategicznej oceny oddziaływania na środowisko jest projekt „Programu ochrony środowiska przed hałasem dla obszaru województwa warmińsko-mazurskiego (dalej: POH, projekt POH)”.

Program ochrony środowiska przed hałasem jest kompleksowym planem działania, który ma na celu minimalizowanie i eliminowanie negatywnych skutków hałasu na ludzi i środowisko. Program ten opiera się na analizie i wdrożeniu różnych działań, takich jak ograniczanie hałasu u źródeł, opracowywanie wytycznych dotyczących przeciwdziałaniu hałasowi, stosowanie różnorodnych rozwiązań technicznych, edukacja i informowanie społeczności oraz podejmowanie działań legislacyjnych w celu kontrolowania poziomu hałasu.

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

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

- 1) Prezydenta Olsztyna – „Stragiczna mapa hałasu Miasta Olsztyna – operat techniczny”.
- 2) Prezydenta Miasta Elbląg – „Stragiczna Mapa Akustyczna Miasta Elbląg”.
- 3) Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Olsztynie - „Stragiczne mapy hałasu dla dróg krajowych o ruchu powyżej 3 000 000 pojazdów rocznie w województwie warmińsko-mazurskim o łącznej długości 408,752 km”.
- 4) Zarząd Dróg Wojewódzkich w Olsztynie – „Wykonanie okresowego pomiaru i analizy hałasu komunikacyjnego oraz sporządzenie stragicznych map hałasu dla dróg wojewódzkich na terenie województwa warmińsko – mazurskiego, o natężeniu ruchu powyżej 3 mln pojazdów rocznie”.
- 5) Zarząd Dróg Powiatowych w Giżycku – „Stragiczna mapa hałasu dla odcinków głównych dróg przebiegających przez miasto Giżycko”.
- 6) PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Centrala, Biuro Terenów Kolejowych i Ochrony Środowiska – „Stragiczna mapa hałasu dla odcinków linii kolejowych, po których przejeżdża ponad 30 000 pociągów rocznie. Województwo warmińsko-mazurskie”.

Dokument podzielono na pięć tomów stanowiących całość:

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

2.2. Informacje o zawartości projektowanego dokumentu

Wymagania dotyczące Programów określone zostały w dyrektywach Komisji Europejskiej oraz w przepisach krajowych:

- Dyrektywa 2002/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 25 czerwca 2002 r. *odnosząca się do oceny i zarządzania poziomem hałasu w środowisku*;
- Dyrektywa Komisji (UE) 2015/996 z dnia 19 maja 2015 r. *ustanawiająca wspólne metody oceny hałasu zgodnie z dyrektywą 2002/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady*;
- Decyzja wykonawcza komisji (UE) 2021/1967 z dnia 11 listopada 2021 *ustanawiająca obowiązkowe repozytorium danych i obowiązkowy mechanizm cyfrowej wymiany informacji*;
- Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. *Prawo ochrony środowiska*;
- Rozporządzenie Ministra Klimatu i Środowiska z dnia 26 lipca 2021 r. *w sprawie programu ochrony środowiska przed hałasem*.

W ramach opracowania projektu POH należało wykorzystać dostępne wytyczne Głównego Inspektoratu Ochrony Środowiska dotyczące wykonywania programów ochrony środowiska przed hałasem¹, tworzenia obszarów cichych² oraz oceny wskaźników zdrowotnych hałasu w środowisku hałasem³.

W ustawie POŚ określono, że program sporządzany jest w formie pisemnej oraz określono główne części:

1. wstęp zawierający informacje ogólne o programie;
2. uzasadnienie zakresu zagadnień objętych programem, w tym danych i wniosków wynikających ze strategicznych map hałasu, oceny realizacji poprzedniego programu oraz analizy materiałów, dokumentów i publikacji wykorzystanych do opracowania programu;

¹ Wytyczne Głównego Inspektora Ochrony Środowiska, Dobre praktyki wykonywania programów ochrony środowiska przed hałasem, Warszawa lipiec 2023, www.gios.gov.pl

² Wytyczne Głównego Inspektora Ochrony Środowiska, Dobre praktyki tworzenia obszarów cichych, Warszawa lipiec 2023, www.gios.gov.pl

³ Obliczanie efektów zdrowotnych: Wytyczne oceny wskaźników zdrowotnych hałasu w środowisku, Warszawa lipiec 2023, www.gios.gov.pl

3. opis działań w zakresie ochrony przed hałasem wraz z harmonogramem oraz obowiązki i ograniczenia wynikające z realizacji programu;
4. streszczenie sporządzonego w języku niespecjalistycznym.

Zgodnie z art. 119a, ust. 12 POŚ, Minister Klimatu i Środowiska określił, w rozp. POH szczegółowy zakres programu ochrony środowiska przed hałasem oraz sposób ustalania harmonogramu planowanych działań ograniczających poziom hałasu w środowiska.

W projekcie POH, w wyniku szerokiej analizy dostępnych SMH, przyjęto główne cele programowe oraz określono kierunki, w ramach których zaproponowano konkretne zadania do realizacji.

Tabela 2. Cele Programu dla województwa warmińsko-mazurskiego.

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 2. Przeciwdziałanie pogorszeniu klimatu akustycznego pochodzącego od hałasu szynowego na terenach mieszkaniowych
Kierunek 2.1 Kontrola emisji hałasu szynowego
Kierunek 2.2 Ochrona terenów zagrożonych hałasem szynowym
Cel nr 3. Utrzymanie emisji hałasu lotniczego na dotychczasowym poziomie
Kierunek 3.1 Wdrażanie stosownych procedur antyhałasowych oraz ich przestrzeganie i kontrola
Cel nr 4. Utrzymanie emisji hałasu przemysłowego na dotychczasowym poziomie
Kierunek 4.1 Wdrażanie stosownych procedur antyhałasowych oraz ich przestrzeganie i kontrola
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

2.3. Powiązanie POH z właściwymi dokumentami strategicznymi

Ustawa OoŚ w art. 51 ust. 2 pkt 1 lit. a stanowi, że prognoza oddziaływania na środowisko powinna zawierać informacje o powiązaniach projektowanego dokumentu z innymi dokumentami. Ze względu na przedmiot projektowanego dokumentu, którym są drogi i linie kolejowe na terenie województwa warmińsko-mazurskiego, w Prognozie przeprowadzono analizę powiązania POH z dokumentami nakreślającymi strategiczne kierunki działań na poziomie krajowym (a tym samym unijnym) oraz w uzupełnieniu - na poziomie regionalnym (wojewódzkim). Analiza powiązań projektowanego dokumentu z innymi dokumentami objęła:

- *Koncepcję Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030;*
- *Politykę Ekologiczną Państwa 2030 – strategia rozwoju w obszarze środowiska i gospodarki wodnej;*
- *Strategię Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku;*
- *2030 Trzecia fala nowoczesności - Długookresowa Strategia Rozwoju Kraju;*
- *Krajową Strategię Rozwoju Regionalnego 2030;*
- *Rządowy Program Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.);*
- *Program budowy 100 obwodnic na lata 2020-2030;*
- *Krajowy Program Kolejowy do 2030 roku (z perspektywą do roku 2032);*
- *Program Uzupełniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej - Kolej+ do 2029 roku - aktualizacja;*
- *Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Warmińsko-Mazurskiego;*
- *Program Ochrony Środowiska Województwa Warmińsko-Mazurskiego do roku 2030.*

Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030⁴

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

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

⁴ Uchwała Nr 239 Rady Ministrów z dnia 13 grudnia 2011 r. w sprawie przyjęcia Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030

Polityka Ekologiczna Państwa 2030 – strategia rozwoju w obszarze środowiska i gospodarki wodnej⁵

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 Kraju⁶

W Długookresowej Strategii Rozwoju Kraju określone zostały główne trendy, wyzwania i scenariusze rozwoju społeczno-gospodarczego Polski oraz kierunki zagospodarowania przestrzennego w perspektywie co najmniej 15 lat. W dokumencie tym wśród długofalowych celów z dziedziny ochrony środowiska wskazuje się konieczność skutecznego ograniczania zanieczyszczenia wody i powietrza, w tym emisji gazów cieplarnianych, jak również zachowanie różnorodności biologicznej i unikalnego krajobrazu. Nie formułuje żadnych celów związanych bezpośrednio z problematyką nadmiernego hałasu, natomiast pośrednio wskazuje na potrzebę rozwoju systemu transportowego (autostrad, dróg ekspresowych, dróg lokalnych, kolei i lotnisk), co w kontekście Programu będzie służyć poprawie powiązań komunikacyjnych i obniżeniu poziomu hałasu generowanego przez obecne źródła hałasu.

⁵ 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"

⁶ Uchwała Nr 16 Rady Ministrów z dnia 5 lutego 2013 r. w sprawie przyjęcia Długookresowej Strategii Rozwoju Kraju. Polska 2030. Trzecia Fala Nowoczesności

Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2030⁷

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.)⁸

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

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

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

⁷ Uchwała Nr 102 Rady Ministrów z dnia 17 września 2019 r. w sprawie przyjęcia "Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego 2030"

⁸ Uchwała Nr 253/2022 Rady Ministrów z dnia 13 grudnia 2022 r. w sprawie ustanowienia programu wieloletniego pod nazwą „Rządowy Program Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.)”

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

- S5 Ornowo - Wirwajdy - 5 km (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 2020-2030⁹

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 Smolajń w ciągu DK51 – jest to pierwsza trasa z programu budowy 100 obwodnic jaka została oddana do użytku.

Ponadto powstaną następujące obwodnice:

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

⁹ 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”

Krajowy Program Kolejowy do 2030 roku (z perspektywą do roku 2032)¹⁰

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

Program w jednym z celów zakłada:

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

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

Program Uzupełniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej - Kolej + do 2029 roku - aktualizacja¹¹

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

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

¹⁰ Uchwała Nr 144/2023 Rady Ministrów z dnia 16 sierpnia 2023 r. zmieniająca uchwałę w sprawie ustanowienia Krajowego Programu Kolejowego do 2023 roku

¹¹ Uchwała Nr 196/2022 Rady Ministrów z dnia 3 października 2022 r. zmieniająca uchwałę w sprawie ustanowienia Programu Uzupełniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej – Kolej + do 2028 roku

Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku¹²

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.

Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Warmińsko-Mazurskiego¹³

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

Program Ochrony Środowiska Województwa Warmińsko-Mazurskiego do roku 2030¹⁴

¹² uchwała Rady ministrów nr 105 z dnia 24 września 2019 r. w sprawie przyjęcia "Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku"

¹³ Uchwała Sejmiku Województwa Warmińsko-Mazurskiego Nr XXXIX/832/18 z dnia 28 sierpnia 2018 r.

¹⁴ Uchwała Sejmiku Województwa Warmińsko-Mazurskiego Nr XXIV/382/21 z dnia 16 lutego 2021 r.

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.

Z opracowania wynika, że 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.

W *Programie Ochrony Środowiska Województwa Warmińsko-Mazurskiego do roku 2030* dokonano syntezy wyników dostępnych opracowań strategicznych map hałasu (poprzednia – III runda mapowania) i określono cele polityki antyhałasowej województwa. Z wykonanych strategicznych map hałasu wynika, że największa liczba mieszkańców narażona jest na hałas drogowy. Największe natężenie ruchu ma miejsce na drogach krajowych w kierunku Trójmiasta, przejeść granicznych z obwodem królewieckim w Grzechotkach, Bezledach oraz w kierunku wschodniej granicy państwa. Zanotowane zostały zakłócenia komfortu akustycznego w strefach chronionych, usytuowanych w bliskim sąsiedztwie obiektów przemysłowych i usługowych.

Według Programu ochrona przed hałasem polegać będzie na zapewnieniu jak najlepszego stanu akustycznego środowiska poprzez działania określone w POH, co ma swoje odzwierciedlenie w przyjętym celu *ZH.I. Poprawa klimatu akustycznego w województwie warmińsko-mazurskim*.

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

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

3.1. Lokalizacja i wielkość obszaru problemowego

Województwo warmińsko-mazurskie położone jest w północno-wschodniej części kraju i obejmuje obszar 24 174 km² oraz liczy 1 366 430 mieszkańców¹⁵. Siedzibą władz Samorządu Województwa jest Olsztyn. Jest to czwarte województwo pod względem powierzchni w kraju i przedostatnie pod względem gęstości zaludnienia (56,5 osób / km²).

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

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

Przedmiotem analiz w dokumencie podlegającym ocenie są dwa miasta: Elbląg i Olsztyn, wybrane odcinki dróg krajowych, wojewódzkich i powiatowych oraz linia kolejowa nr 9 znajdujące się na terenie województwa warmińsko-mazurskiego, dla których zaistniał obowiązek sporządzenia SMH.

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

- międzynarodowe – E77 (w ciągu drogi S7), E28 (w ciągu dróg S7, S22);
- ekspresowe: S5, S7, S16, S22, S51, S61;
- krajowe nr: 15, 16, 22, 51, 53, 54, 57, 58, 59, 63, 65;
- wojewódzkie nr: 500, 503, 504, 505, 506, 507, 508, 509, 510, 511, 512, 513, 515, 519, 520, 521, 522, 526, 527, 528, 530, 531, 536, 537, 538, 541, 542, 544, 545, 590, 591, 592, 593, 594, 595, 596, 598, 600, 601, 604, 609, 610, 619, 621, 625, 642, 643, 650, 651, 652, 653, 655, 656, 661, 667.

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

W zakresie transportu lotniczego należy wymienić:

- port lotniczy Olsztyn-Mazury (EPSY/SZY) – międzynarodowy port lotniczy w Szymanach;
- lotnisko Elbląg (EPEL/ZBG) – sportowe lotnisko w Elblągu;

¹⁵ Wszystkie dane statystyczne dotyczące powierzchni i liczby ludności na obszarach objętych POH pochodzą z GUS, a ich aktualność to 20.07.2023 - <https://stat.gov.pl/>

Rysunek 2. Lokalizacja analizowanych źródeł hałasu oraz terenów objętych POH



Źródło: opracowanie własne na podstawie strategicznych map hałasu.

3.2. Istniejący stan środowiska

Zgodnie z definicją zawartą w ustawie POŚ, środowisko to zespół elementów przyrodniczych, w tym przekształconych przez człowieka, do których zalicza się: powierzchnię ziemi, kopaliny, wody, powietrze, krajobraz, klimat oraz pozostałe elementy bioróżnorodności przyrodniczej. Definicja ta wskazuje, że hałas jest więc „szczególnym” czynnikiem zakłócającym, który nie wywołuje żadnych bezpośrednich skutków w tak definiowanym środowisku. Nie powoduje bowiem zmian ukształtowania powierzchni ziemi, nie wpływa bezpośrednio na możliwość pozyskiwania kopaliny, nie jest czynnikiem powodującym bezpośrednio szkodliwe zmiany w środowisku wodnym czy powietrzu atmosferycznym; jego występowanie w otoczeniu nie oddziałuje wprost na krajobraz ani na klimat rozumiany jako ogół zjawisk pogodowych. Jedynym ze wskazanych w przywołanej definicji elementów, który w określonych uwarunkowaniach może podlegać bezpośrednio negatywnemu oddziaływaniu wynikającemu z emisji hałasu są zwierzęta – organizmy żywe stanowiące składową bioróżnorodności (co ciekawe, aspekt ten sygnalizowany jest również w Polityce Ekologicznej Państwa).

To jednak nie zwierzęta są powodem, dla którego wprowadza się prawną ochronę akustyczną terenów. Hałas podlega kontroli i ograniczaniu w związku z dyskomfortem jaki powoduje u człowieka lub zagrożeniem jego zdrowia. Powyższe wskazuje więc, że w przypadku dokumentu, jakim jest program ochrony środowiska przed hałasem, charakterystyka stanu istniejącego elementów środowiska jest bezzasadna.

Ponieważ projekt programu ochrony środowiska przed hałasem opracowuje się w celu rozwiązania określonego problemu środowiskowego, jakim jest zły stan klimatu akustycznego, co wpływa przede wszystkim na zdrowie i komfort życia ludzi zamieszkujących obszary, na których stwierdza się przekroczenia norm hałasowych, istniejący stan środowiska scharakteryzowano za pomocą opisu stanu klimatu akustycznego na terenie województwa oraz wokół problemowych obszarów. W uzupełnieniu zawarto pewne informacje obejmujące te elementy środowiska, które podlegają oddziaływaniom wynikającym z użytkowania szczególnie komunikacyjnych źródeł hałasu lub wprowadzanych na nich zmian. Działania antyhałasowe mogą mieć na nie pewien wpływ o charakterze wtórnym. W opisie uwzględniono więc opis stanu powietrza atmosferycznego, które podlega bezpośredniemu oddziaływaniu pojazdów drogowych i niektórych, niezelektryfikowanych odcinków linii kolejowych wskutek emisji spalin i pyłów, oraz jakości wód. Wykorzystano w tym celu i przywołano zapisy oraz informacje zawarte w dokumentach „Program Ochrony Środowiska Województwa Warmińsko-Mazurskiego do roku 2030” oraz „Roczna ocena jakości powietrza w województwie warmińsko-mazurskim. Raport wojewódzki za rok 2022”. Opis stanu klimatu akustycznego zaczerpnięto z opracowania „Ocena stanu akustycznego środowiska w województwie warmińsko-mazurskim w 2021 roku” sporządzonego w grudniu 2022 roku.

HAŁAS DROGOWY

W 2021 roku przeprowadzono w ramach Państwowego Monitoringu Środowiska badania hałasu komunikacyjnego (drogowego) w trzech miejscowościach: Ełk, Kętrzyn, Lidzbark Warmiński. Pomiary wykonano łącznie w 13 lokalizacjach po 5 w Ełku i Kętrzynie oraz 3 w Lidzbarku Warmińskim. Badania wykonano w oparciu o zapisy Programu wykonawczego monitoringu klimatu akustycznego na 2021 r¹⁶. Celem badań było wyznaczenie poziomu długookresowego (średniorocznego) w jednym punkcie w każdej miejscowości i poziomów krótkookresowych (w odniesieniu do jednej doby) w pozostałych. Obserwacją akustyczną objęto jednorodne odcinki dróg najbardziej obciążone ruchem samochodowym w obszarach zabudowy jedno i wielorodzinnej oraz mieszkaniowo-usługowej. Przekroczenia dopuszczalnych norm hałasu zanotowano w 7 z 12 lokalizacji.

HAŁAS SZYNOWY

W zakresie hałasu szynowego stwierdzono, że sieć kolejowa na Warmii i Mazurach jest słabiej rozwinięta w stosunku do pozostałych regionów. Zapewnia połączenie największych miast województwa z resztą kraju. Na mapie kolejowej województwa istotne znaczenie mają węzły przesiadkowe w Ełku, Iławie i Działdowie, obsługujące połączenia międzyregionalne.

Hałas tramwajowy dotyczy tylko mieszkańców dwóch największych miast w województwie: Olsztyna i Elbląga. Długość linii tramwajowej na terenie Elbląga wynosi 16 km, zaś w Olsztynie 11 km. Hałas generowany przez przejazdy pociągów i tramwajów ma postać zdarzeń incydentalnych. Związany jest z bezpośrednim przejazdem taboru po szlaku

¹⁶https://www.gios.gov.pl/images/dokumenty/pms/monitoring_halasu/Wykonwczy_Program_Monitoringu_Srodowiska_Halasu_2021.pdf

szynowym. Największą uciążliwość stanowi dla mieszkańców pierwszej linii zabudowy w najbliższym sąsiedztwie torów kolejowych bądź tramwajowych.

W 2021 roku pomiary hałasu kolejowego w województwie warmińsko-mazurskim wykonano w 4 punktach na 2 odcinkach linii kolejowej nr 9 relacji Warszawa Wschodnia Osobowa – Gdańsk Główny. Nieznaczne przekroczenia zanotowano jedynie w punkcie Narzym RO1, na odcinku Nasielsk-Działdowo biegnącym przez powiat działdowski.

HAŁAS LOTNICZY

Ruch lotniczy na terenie województwa ma raczej charakter rekreacyjny i okolicznościowy. Z początkiem 2016 roku działalność rozpoczęło lotnisko w Szymanach koło Szczytna. Obiekt obsługuje połączenia krajowe i międzynarodowe z niedużą intensywnością ruchu pasażerskiego. Liczba rocznych operacji lotniczych nie przekracza 5000.

W roku 2021 kontrolą pod kątem emisji hałasu do środowiska objęto działalność Aeroklubu Elbląskiego. Wykonano 1 pomiar hałasu lotniczego w pobliżu lotniska w Elblągu na obszarze zakwalifikowanym jako strefa śródmiejska miast powyżej 100 tysięcy mieszkańców ze zwartą zabudową mieszkaniową i koncentracją obiektów administracyjnych, handlowych i usługowych. Badanie nie wykazało przekroczeń poziomów dopuszczalnych wyrażonych wskaźnikami krótkookresowymi. Zmierzony poziom dźwięku nie przekraczał wartości 43 dB w porze dnia.

HAŁAS PRZEMYSŁOWY

Pomimo, iż POH nie może definiować bezpośrednich działań z zakresu hałasu przemysłowego, ze względu na stosowane inne niż długoterminowe wskaźniki hałasu służące do celów ustalania i kontroli warunków korzystania ze środowiska w odniesieniu do jednej doby, przywołano zapisy omawianego opracowania w tej dziedzinie.

Dokument, na podstawie danych udostępnionych przez Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Olsztynie, wskazuje, iż w 2021 roku kontrolą pod kątem emisji hałasu do środowiska objęto 88 zakładów przemysłowych w całym województwie warmińsko-mazurskim. W 29 podmiotach wykonano pomiary kontrolne hałasu, zaś 37 dostarczyło sprawozdania z pomiarów zgodnie z obowiązkiem nałożonym przepisami prawa lub wydanymi decyzjami organów środowiska. Przeprowadzone czynności kontrolne ujawniły przekroczenia dopuszczalnych poziomów dźwięku w 14 zakładach. 6 % skontrolowanych obiektów emitowało ponadnormatywny hałas w porze nocnej, a 2 % zarówno w porze dnia jak i nocy. Ogółem przekroczenia stanowią 15,6% wszystkich kontroli z czego w porze nocnej 8%. Uciążliwość dla otoczenia powodowały instalacje w sektorze przemysłu drzewnego, przetwórstwa mleka, handlu hurtowego i detalicznego, usług a także bicie dzwonów w obiektach kultu religijnego.

Stan klimatu akustycznego w miastach pow. 100 tys. mieszkańców objętych POH na podstawie danych z SMH

ELBLĄG

Największe powierzchnie terenów, na których występują przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu wyrażonych wskaźnikami L_{DWN} i L_N odnotowano w odniesieniu do hałasu drogowego.

Hałas tramwajowy oraz przemysłowy powodują lokalne, nieznaczne przekroczenia dopuszczalnych norm hałasu. Hałas kolejowy oraz lotniczy nie powodują przekroczeń dopuszczalnych norm hałasu.

Tabela 3. Zestawienie przekroczeń dopuszczalnych norm hałasu na terenie Elbląga

Rodzaj hałasu	Przekroczenie wskaźnika L_{DWN}/L_N
Drogowy	Przekroczenia do 10 dB, ulice: Rawska, Bema, Pocztowa, Królewiecka, Fromborska Przekroczenia do 5 dB (lokalnie do 10 dB), ulice: Ogólna, Mazurska, Aleja Piłsudskiego, Robotnicza, 12 Lutego, Łęczycka, Aleja Grunwaldzka Przekroczenia do 5 dB, ulice: Browarna, Brzeska, Beniowskiego, Niepodległości, Marii Konopnickiej, Pionierska, Traugutta, Mickiewicza, Żeromskiego, Morszyńska, Pabianicka, Skrzydlata, Malborska, Kościuszki, Sienkiewicza, Wspólna Nowowiejska, Legionów Trasa S7 - do 5 dB (lokalnie do 10 dB) w rejonach: Malborska, Skrzydlata, Klonowa, Dębowa, Wierzbowa,
Kolejowy	Nie notuje się przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu
Przemysł	Przekroczenia do 5dB: Browar Elbląg P.T.P.H "ATUT", Skład Żłomu Rudnicki Sp. z o.o
Tramwajowy	Przekroczenia do 5dB: ul. Ogólna, Obrońców Pokoju, 3 Maja
Lotniczy	Nie notuje się przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu

OLSZTYN

Największe powierzchnie terenów, na których występują przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu wyrażonych wskaźnikami L_{DWN} i L_N również odnotowano w odniesieniu do hałasu drogowego.

Hałas kolejowy oraz przemysłowy powodują lokalne, nieznaczne przekroczenia dopuszczalnych norm hałasu. Hałas tramwajowy oraz lotniczy nie powodują przekroczeń dopuszczalnych norm hałasu.

Tabela 4. Zestawienie przekroczeń dopuszczalnych norm hałasu na terenie Olsztyna

Rodzaj hałasu	Przekroczenie wskaźnika L_{DWN}/L_N
Drogowy	Przekroczenia do 5 dB, ulice: Bałtycka, Jagiellończyka, Armii Krajowej, Sikorskiego, Pstrowskiego, Warszawska, Synów Pułku, Sybiraków
Kolejowy	Przekroczenia do 5 dB, ulice: ul. Partyzantów, Ul. Armii Krajowej
Przemysł	Przekroczenia do 5 dB: ulica Kołobrzeska – Zespół Szkół Chemicznych
Tramwajowy	Nie notuje się przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu
Lotniczy	Nie notuje się przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu

Stan klimatu akustycznego wokół dróg krajowych, wojewódzkich i powiatowych uwzględnionych w SMH - objętych POH

Stan klimatu akustycznego najlepiej obrazują przekroczenia norm hałasu, szczególnie w odniesieniu do liczby mieszkańców. Dane przedstawiono w podziale na powiaty i tylko dla wskaźnika L_{DWN} .

Tabela 5. Szacunkowa liczba mieszkańców, w zaokrągleniu do najbliższych stu, zlokalizowanych na terenach, na których występują przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu wyrażonych wskaźnikiem L_{DWN} - drogi krajowe

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
ełcki	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 6. Szacunkowa liczba mieszkańców, w zaokrągleniu do najbliższych stu, zlokalizowanych na terenach, na których występują przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu wyrażonych wskaźnikiem L_{DWN} - drogi wojewódzkie

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
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

Nie notuje się występowania przekroczeń pochodzących od odcinków dróg powiatowych objętych projektem POH.

Stan klimatu akustycznego wokół linii kolejowych uwzględnionych w SMH - objętych POH

Stan klimatu akustycznego, wyrażonego przekroczeniami dopuszczalnych norm hałasu pochodzącymi od linii kolejowych przedstawia tabela 7.

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

Powiat	Zakres przekroczeń wskaźnika L_{DWN}	Mieszkańcy
działdowski	1 - 5 dB	235
	5.1 - 10 dB	25
	10.1 - 15 dB	0
	powyżej 15 dB	0
iławski	1 - 5 dB	138
	5.1 - 10 dB	27
	10.1 - 15 dB	0
	powyżej 15 dB	0

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

- nieprzestrzeganie dopuszczalnych prędkości ruchu na obszarach zabudowanych;
- duży udział pojazdów ciężkich w ruchu;
- lokalnie zwiększona liczba pojazdów uczestniczących w ruchu;
- lokalizacja terenów zabudowy, szczególnie jednorodzinnej (tj. o najbardziej rygorystycznych dopuszczalnych poziomach dźwięku), w bezpośrednim sąsiedztwie dróg i linii kolejowych o dużym natężeniu ruchu;
- zły stan nawierzchni drogowych i szynowych.

3.3. Jakość powietrza atmosferycznego

W dokumencie „Roczna ocena jakości powietrza w województwie warmińsko-mazurskim. Raport wojewódzki za rok 2022¹⁷” twierdzono konieczność podjęcia działań naprawczych mających na celu poprawę jakości powietrza w strefie warmińsko-mazurskiej ze względu na ochronę zdrowia ludzi. Obszar ten został zakwalifikowany do klasy C z powodu przekroczenia dopuszczalnego poziomu pyłu zawieszonego PM10 oraz docelowego poziomu benzo(a)pirenu. W porównaniu z rokiem 2021 doszło do zmiany klasyfikacji z A na C w przypadku pyłu zawieszonego PM10.

W odniesieniu do pyłu zawieszonego PM2,5 w okresie ostatnich dziesięciu lat stężenie średnioroczne ani razu nie zostało przekroczone

W pozostałych strefach województwa (miasto Olsztyn, miasto Elbląg) nie wystąpiły przekroczenia poziomu docelowego dla benzo(a)pirenu w pyłe zawieszonym PM10 i strefy te zostały zakwalifikowane do klasy A.

¹⁷ <https://powietrze.gios.gov.pl/pjp/rwms/publications/card/1879>

W roku 2022 stężenia ozonu we wszystkich strefach w województwie przekroczyły poziom celu długoterminowego zarówno ze względu na ochronę zdrowia ludzi jak i ochronę roślin, w związku z czym strefy te otrzymały klasę D2.

Strefa warmińsko-mazurska w ocenie pod kątem ochrony roślin w odniesieniu do pozostałych zanieczyszczeń tj. SO₂, NO_x i ozonu (poziom docelowy) została sklasyfikowana jako A i w porównaniu z rokiem 2021 klasyfikacja strefy dla ww. zanieczyszczeń nie uległa zmianie. W porównaniu z rokiem 2021 klasyfikacja stref w województwie warmińsko-mazurskim pod względem zanieczyszczenia benzo(a)pirenem w pyle zawieszonym PM₁₀ pozostaje bez zmian, natomiast klasa D2 z uwagi na przekroczenia poziomu celu długoterminowego pod kątem ochrony zdrowia obejmuje całe województwo (bez zmian w stosunku do 2021 r.).

3.4. Jakość wód

Wody spływające z dróg, zawierające substancje szkodliwe dla środowiska wodnego wytwarzane przez środki transportu wymienia się jako jedno ze źródeł zanieczyszczenia wód powierzchniowych¹⁸. Pomimo, iż źródła te nie stanowią głównego zagrożenia dla jakości wód powierzchniowych ani podziemnych na terenie województwa, stanowią element łączący problematykę ruchu pojazdów samochodowych (o stale rosnącym natężeniu) ze stanem środowiska wodnego.

Na obszarach zurbanizowanych, ale również na większości dróg krajowych jako element ograniczający skalę problemu wskazuje się użytkowanie systemów kanalizacji deszczowej wyposażonych w urządzenia podczyszczające spływy z dróg przed ich wprowadzeniem do środowiska (tj. do wód powierzchniowych lub podziemnych). Urządzenia usuwające ze ścieków deszczowych stałe substancje zawieszone i substancje ropopochodne mają duże znaczenie w ograniczaniu ładunku zanieczyszczeń wprowadzanego z tymi wodami do środowiska.

W ściekach deszczowych mogą być jednak zawarte różne zanieczyszczenia, nie tylko zawiesiny i „ropopochodne”, o których wzmiankuje się najczęściej. Badania przeprowadzone przez Instytut Ochrony Środowiska w Warszawie wykazały w ściekach deszczowych z tras szybkiego ruchu obecność - obok zawiesin ogólnych i węglowodorów ropopochodnych - również ołowiu, substancji ekstrahujących się eterem naftowym, chlorków i wielopierścieniowych węglowodorów aromatycznych takich jak: benzo(b)fluoranten, benzo(k)fluoranten, indopiren czy benzo(g,h,i)perylene¹⁹.

Program Ochrony Środowiska Województwa Warmińsko-Mazurskiego do roku 2030 opisuje, że ostatnia ocena stanu jednolitych części wód powierzchniowych (JCWP) została wykonana w ramach pierwszej aktualizacji Planów gospodarowania wodami w 2014 r. W związku z tym oceny stanu JCWP dokonano na podstawie wyników pomiarów prowadzonych w ramach Państwowego Monitoringu Środowiska.

¹⁸ Raport o stanie środowiska województwa warmińsko-mazurskiego w 2017 roku, WIOŚ, Olsztyn 2018

¹⁹ Sawicka-Siarkiewicz H., Ograniczanie zanieczyszczeń w spływach powierzchniowych z dróg. Ocena technologii i zasady wyboru, Instytut Ochrony Środowiska, Warszawa 2004

W podsumowaniu wyników badań monitoringowych jednolitych części wód na terenie województwa przeprowadzonych przez WIOŚ Olsztyn (i delegatury) w 2017 roku dla 75 jednolitych części wód (JCW) powierzchniowych rzecznych, w których przeprowadzono badanie elementów biologicznych i wspierających je elementów fizykochemicznych zaledwie w 4 stwierdzono dobry stan lub potencjał ekologiczny, w 31 - umiarkowany, w 9 - słaby, a w 3 - zły.

W 47 JCW rzecznych przebadano stan chemiczny i we wszystkich był on poniżej dobrego. W tym samym roku regionalny WIOŚ przebadał na terenie województwa 41 jezior stanowiących jeziorowe JCW. Bardzo dobry stan ekologiczny stwierdzono w 2 jeziorach, stan dobry w 11, umiarkowany w 14, a słaby i zły w 14. O niskiej ocenie stanu ekologicznego decydowały głównie wskaźniki biologiczne (fitoplankton). Badania stanu chemicznego jezior wykazały m.in. przekroczenia dopuszczalnych wartości benzo(a)pirenu w wodzie pięciu jezior. Badania bioty 17 jezior wykazały natomiast przekroczenia zawartości takich substancji jak: bromowane difenyletery, rtęć i jej związki oraz heptachlor i epoksyd heptachloru. Badania te determinowały stan chemiczny jezior określony wynikowo jako zły.

W dokumencie stwierdzono, iż ważnym tematem w zakresie ochrony wód województwa warmińsko-mazurskiego jest konieczność podjęcia działań na rzecz poprawy stanu jakości wód powierzchniowych. Pomimo zmniejszania się ładunków zanieczyszczeń odprowadzanych do cieków oraz w wyniku realizowanych inwestycji dotyczących ochrony wód powierzchniowych, wzrostu wskaźnika skanalizowania terenów i malejącej ilości ścieków komunalnych odprowadzanych do środowiska, nie notuje się poprawy jakości wód powierzchniowych, a wręcz przeciwnie – ich stan nieznacznie się pogarsza. Prowadzenie działań zmierzających do przywrócenia dobrego stanu jakości wód jest niezbędnym elementem przytoczonego dokumentu.

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

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

Ponieważ w tej części Prognozy ustawa OoŚ wymaga wskazania skutków braku realizacji projektowanego dokumentu, a POH jest dokumentem o charakterze cyklicznym dokonano syntetycznego zestawienia wyników SMH wykonanych w ramach III (2017 r.) i IV (2022 r.) rundy mapowania. Przytoczono wyniki dla wskaźników L_{DWN} oraz tylko dla hałasu drogowego, ze względu na to, iż działania wcześniejszych POH skupiały swoje działania głównie na tym źródle hałasu.

Do analiz przyjęto liczbę mieszkańców narażonych na ponadnormatywny hałas, jedynie dla odcinków dróg krajowych przytoczono dane dotyczące ludności narażonej na hałas (w przedziałach 5 dB) wyrażone wskaźnikiem L_{DWN} , ze względu na brak stosownej analizy w opracowaniu SMH.

Dla dróg powiatowych oraz głównych linii kolejowych objętych Programem nie przeprowadzono analizy, ze względu na brak możliwości porównania wyników, gdyż obecny projekt Programu jest wykonywany w tym zakresie po raz pierwszy.

Tabela 8. Zmiany narażenia na ponadnormatywny hałas na terenach objętych zakresem projektu Programu – miasta pow. 100 tys. mieszkańców oraz drogi wojewódzkie

Różnica 2022-2017					
ELBLĄG	Zakres przekroczeń wskaźnika L_{DWN} [dB]				
	1-5	5,1-10	10,1-15	>15	SUMA
Powierzchnia terenów zagrożonych [km ²]	0,158	0,010	0,000	0,000	0,168
Liczba zagrożonych mieszkańców	-3 600	-100	0	0	-3 700
OLSZTYN					
Powierzchnia terenów zagrożonych [km ²]	-0,25	-0,03	0,000	0,000	-0,28
Liczba zagrożonych mieszkańców	-2700	-1000	0	0	-3 700
DROGI WOJEWÓDZKIE					
Powierzchnia terenów zagrożonych [km ²]	-0,01	-0,001	0,000	0,000	-0,011
Liczba zagrożonych mieszkańców	-2800	-100	0	0	-2 900

Tabela 9. Zmiany narażenia na hałas w przedziałach imisji wokół dróg krajowych objętych zakresem projektu Programu

TERYT	Powiat	Różnica 2022-2018					
		Przedziały wartości wskaźnika L_{DWN} [dB]					
		55-60	60-65	65-70	70-75	75-80	>80
2804	elbląski	2200	700	600	200	0	-
2805	ełcki	-800	-300	-100	-400	-100	-
2801	bartoszycki	-600	-400	0	-200	0	-
2802	braniewski	-200	0	0	-200	0	-
2806	giżycki	-100	200	-100	0	0	-
2807	iławski	0	300	-600	-300	0	-
2809	lidzbarski	-100	0	0	0	0	-
2810	mrągowski	-2400	-300	-100	-500	-100	-
2811	nidzicki	-300	-300	-200	0	0	-
2812	nowomiejski	600	300	400	400	0	-
2814	olsztyński	700	-300	-200	100	0	-
2815	ostródzki	-300	-900	-1200	-400	-100	-
2816	piski	-1300	-300	-200	-500	0	-
2817	szczygieński	-500	-200	-900	0	0	-
	SUMA	-3100	-1500	-2600	-1800	-300	0

Jak widać z powyższych zestawień z każdą edycją map zmniejsza się zarówno narażenie na ponadnormatywny hałas jak i ogólne narażenie na hałas w przedziałach (suma dla dróg krajowych) wyrażone wskaźnikiem hałasu (w tej analizie L_{DWN} - wskaźnik służący do określenia ogólnej dokuczliwości hałasu).

Zmniejszenie narażenia na hałas z pewnością jest skutkiem realizacji planów inwestycyjnych, środków technicznych (ekrany akustyczne, nawierzchnie), zapisów wcześniejszych POH oraz zwiększenia świadomości zagrożenia tym czynnikiem zarówno wśród mieszkańców jak i zarządców źródeł hałasu. Zaniechanie realizacji POH będzie skutkowało brakiem kontroli nad źródłami hałasu oraz ograniczeniem możliwości realizacji działań ochronnych w tym zakresie, co z pewnością przełoży się na pogorszenie zdrowia mieszkańców województwa warmińsko-mazurskiego.

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

Projektowany dokument, którego przedmiotem jest program ochrony środowiska przed hałasem dla obszaru województwa warmińsko-mazurskiego, ma na celu rozwiązanie problemu środowiskowego jakim jest przekroczenie dopuszczalnego poziomu hałasu na obszarach wskazanych w wyniku przeprowadzonych pomiarów i obliczeń wykonanych w ramach poszczególnych SMH na terenie woj. warmińsko-mazurskiego.

Analiza zagadnienia przeprowadzona dla potrzeb projektowanego POH w odniesieniu do obowiązujących przepisów wykazała, że zarówno w miastach jak i na wielu odcinkach dróg krajowych i wojewódzkich (na powiatowych brak jest przekroczeń) o natężeniu ruchu powyżej 3 mln pojazdów na rok oraz linii kolejowych o natężeniu 30 tys. składów na rok, występują przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu. Ich zakres obecnie rzadko przekracza 10 dB.

Wymagane ustawą *Prawo ochrony środowiska* zmniejszenie poziomu hałasu co najmniej do dopuszczalnego jest ściśle powiązane z rodzajami terenów występujących w otoczeniu źródła hałasu. Wymóg zmniejszenia poziomu hałasu dotyczy więc oddziaływań akustycznych na tereny zamieszkania (w tym również zabudowę zagrodową), tereny rekreacyjno-wypoczynkowe oraz leczenia, opieki społecznej i szkolnictwa. Ochronie przed (nadmiernym) hałasem podlegają więc wyłącznie obszary zamieszkałe lub użytkowane przez człowieka. Kryteria przyrodnicze nie są wyznacznikiem, a ochrona przyrody nie jest celem proponowanych w POH rozwiązań.

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

Analiza stanu wybranych istotnych elementów środowiska na terenie województwa i na obszarach problemowych, a także dokumentów o charakterze strategicznym oraz obowiązujących przepisów prawnych, a także wniosków do Prognozy zawartych

w pismach organów ochrony środowiska i zdrowia pozwoliły wskazać jako istotne problemy ochrony środowiska zagadnienia opisane poniżej.

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

Hałas (impulsowy lub o niekorzystnej charakterystyce, np. wysokiej częstotliwości) powoduje tzw. pozasłuchowe skutki działania²⁰. Nie są one jeszcze w pełni rozpoznane, ale połączenie nerwowej drogi słuchowej z korą mózgową powoduje, że bodźce słuchowe oddziałują na różne ośrodki w mózgowiu, a zwłaszcza na ośrodkowy układ nerwowy i układ gruczołów wydzielania wewnętrznego. W konsekwencji hałas może wpływać na stan i funkcje wielu narządów wewnętrznych. Doświadczalnie wykazano, że wyraźne zaburzenia funkcji fizjologicznych organizmu mogą występować po przekroczeniu poziomu ciśnienia akustycznego 75 dB, ale bodźce akustyczne w zakresie 55÷75 dB mogą powodować rozproszenie uwagi, utrudniać pracę i zmniejszać jej wydajność. Można więc stwierdzić, że pozasłuchowe skutki działania hałasu są odpowiedzią organizmu na działanie hałasu, jako stresora przyczyniającego się do rozwoju różnego typu chorób.

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

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

²⁰ Rozpoznanie sposobu i uwarunkowań minimalizacji hałasu na stanowiskach pracy. Politechnika Śląska w Gliwicach, Katowice 2005.

czym stopień uszkodzenia słuchu zależy od natężenia i czasu działania danego hałasu na organizm ludzki.

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

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

Tabela 10. Skala subiektywnej uciążliwości hałasu komunikacyjnego

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

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

Z kolei Dyrektywa 2020/367 wyznaczyła metody oceny szkodliwych skutków w odniesieniu do trzech wybranych efektów zdrowotnych, które obliczono w ramach obecnej rundy SMH:

- 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.

Współczynnik 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.

Współczynnik IHD związany z hałasem odnosi się do związku między wystawieniem na hałas a ryzykiem rozwoju chorób niedokrwiennej 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.

Dane te posłużyły do sporządzenia harmonogramu realizacji zadań projektu Programu oraz oceny jakościowej założonych celów strategicznych.

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

Aktywność inwestycyjna człowieka związana z rozwojem sieci połączeń komunikacyjnych oraz utrzymaniem istniejących dróg i linii kolejowych (oraz tramwajowych) wywołuje różnorodne negatywne skutki w środowisku przyrodniczym, do których zalicza się m.in.:

- ograniczanie powierzchni biologicznie czynnej wskutek zabudowy nowych terenów - w szczególności zagospodarowywanie nieużytków, stanowiących enklawy cennych gatunków zwierząt i roślin wskutek wieloletniego wyłączenia z użytkowania;
- zmiany w ukształtowaniu terenów wskutek prac niwelacyjnych, w tym wypełnianie naturalnych zagłębień terenowych;
- pogarszanie stanu biotopów wynikające ze zmiany stosunków wodnych w zlewniach, powodowane przez wykonywanie robót ziemnych o różnym stopniu nasilenia i zaawansowania;
- osuszanie terenów pod nowe inwestycje, w tym terenów trwale podmokłych, torfowisk, likwidacja oczek wodnych;
- fragmentację przestrzeni wskutek budowy/rozbudowy infrastruktury komunikacyjnej i tworzenie barier migracyjnych (głównie dla fauny) skutkujące: izolacją populacji,

ograniczaniem możliwości wykorzystania areałów osobniczych, ograniczaniem a nawet zahamowaniem migracji dalekiego zasięgu (zahamowanie ekspansji gatunków i kolonizacji nowych siedlisk), ograniczeniem przepływu genów i obniżeniem zmienności genetycznej w ramach populacji, zamieraniem lokalnych populacji (równoznacznym z obniżeniem bioróżnorodności obszarów siedliskowych);

- fragmentację przestrzeni biocenotycznie aktywnej liniowymi układami komunikacyjnymi;
- zabudowę terenów cennych biocenotycznie, sprzyjającą stopniowej utracie siedlisk gatunków rzadkich i chronionych;
- wycinanie alei przydrożnych, zwłaszcza przy drogach niższych kategorii (likwidowane są siedliska chronionych gatunków związanych z tymi biocenozami);
- ogławianie drzew w ramach tzw. zabiegów pielęgnacyjnych w pasach drogowych,
- wprowadzanie do nasadzeń przydrożnych gatunków obcych geograficznie lub kulturowo;
- budowę ekranów akustycznych jako głównego narzędzia ograniczania nadmiernego poziomu hałasu w sąsiedztwie dróg, powodujących zderzenia ptaków z ekranami jako drugi co do wielkości czynnik powodujący ich śmiertelność²¹;
- wzrost spływu powierzchniowego wód opadowych wskutek konieczności szybkiego i skutecznego odwodnienia nawierzchni drogowych, pociągający za sobą zmiany warunków hydrologicznych w zlewniach i wzrost zanieczyszczeń wód powierzchniowych, stanowiących naturalne siedliska roślin i zwierząt.

Przytoczona powyżej analiza potencjalnych niekorzystnych oddziaływań środowiskowych związanych ze źródłami liniowymi wskazuje jednoznacznie na fakt, iż najbardziej znaczące skutki środowiskowe, w tym przyrodnicze, wywołują zmiany związane z budową nowych dróg, nowych linii kolejowych lub tramwajowych na terenach nieużytkowanych lub niezurbanizowanych. Kluczowe znaczenie dla prowadzonej w niniejszej Prognozie analizy ma więc założenie, że proponowane w POH zadania nie obejmują działań inwestycyjnych, polegających na rozbudowie istniejącej sieci dróg, kolei, tramwajów. Oznacza to, że wdrożenie założeń projektowanej POH nie będzie przyczyną powstania oddziaływań (bezpośrednich, pośrednich ani wtórnych) mających istotny negatywny wpływ na najbardziej wrażliwe elementy lokalnego środowiska przyrodniczego.

Należy zauważyć, że projekt Programu w swojej strategii zaleca realizację zadań inwestycyjnych, ale nie wynikają one z zapisów Programu, tylko z zadań własnych jednostek uczestniczących w POH. Są to działania wynikające z wieloletnich prognoz finansowych, realizacji projektów krajowych (np. Program 100 obwodnic), bardzo istotne z punktu realizacji celów Programu. Z tego powodu zostały do niego włączone jako zalecenia, dzięki czemu będzie można monitorować postęp ich realizacji i odpowiednio reagować na sytuacje kryzysowe.

²¹ <https://archiwum.gdos.gov.pl/jak-projektowac-ekrany-akustyczne-bezpieczne-dla-ptakow>

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

Analizowany dokument ma na celu rozwiązanie problemu, jakim jest ponadnormatywny poziom hałasu w otoczeniu niektórych odcinków dróg miejskich, krajowych, wojewódzkich i powiatowych o wysokim obciążeniu ruchem samochodowym, a także głównych linii kolejowych. Poniżej opisano sposoby regulowania zagadnień ochrony przed nadmiernym hałasem ze źródeł komunikacyjnych na szczeblu wspólnotowym i krajowym.

Dyrektywa 2002/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 25 czerwca 2002 r. odnosząca się do oceny i zarządzania poziomem hałasu w środowisku

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.

Dyrektywa ma na celu wyznaczenie ram prawnych dla oceny, zarządzania i ograniczania hałasu w środowisku zewnętrznym, aby ograniczyć jego wpływ na zdrowie ludzkie. Przepisy tej dyrektywy dotyczą różnych rodzajów infrastruktury, w tym dróg, kolei, lotnisk i zakładów przemysłowych.

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 – 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

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.

Obszary ograniczonego użytkowania

Obszary ograniczonego użytkowania to specjalnie wyznaczone przestrzenie, w których wprowadza się ograniczenia i regulacje dotyczące użytkowania, zwłaszcza w zakresie hałasu. Zostały wprowadzone w celu ochrony środowiska przyrodniczego, krajobrazu, zdrowia publicznego i jakości życia mieszkańców.

Obszary ograniczonego użytkowania często obejmują tereny przyrodnicze i rekreacyjne, obszary wiejskie oraz obszary bliskie obszarów miejskich lub innych źródeł hałasu (np. lotniska, autostrady). W takich miejscach są wprowadzane ograniczenia dotyczące poziomu hałasu, np. poprzez ustalanie limitów hałasu na różnych porach dnia, wprowadzanie norm dotyczących hałasu emitowanego przez różne źródła (np. pojazdy, maszyny), a także poprzez tworzenie stref ciszy czy wyznaczanie szlaków turystycznych, które mają minimalizować wpływ hałasu na dziką przyrodę i mieszkańców.

Obszar ograniczonego użytkowania dla przedsięwzięć, które znacząco oddziałują na środowisko, tworzy w drodze uchwały sejmik województwa (art. 135 ust. 2 ustawy POŚ). Natomiast dla zakładów lub innych obiektów, które nie spełniają tych kryteriów, obszar taki tworzy rada powiatu (art. 135 ust. 3 ustawy POŚ). Podczas tworzenia obszaru ograniczonego użytkowania organy te określają granice obszaru, ograniczenia w zakresie przeznaczenia terenu, wymagania techniczne dotyczące budynków oraz sposób korzystania z terenu, wynikające z analizy oddziaływania na środowisko lub innych analiz.

Ustanawiając obszar ograniczonego użytkowania, określa się jego granice, ograniczenia w zakresie przeznaczenia terenu, wymagania techniczne dotyczące budynków oraz sposób korzystania z terenu (art. 135 ust. 3a ustawy POŚ). To prowadzi do ograniczeń w korzystaniu z nieruchomości przez ich właścicieli oraz użytkowników. Informacje o obszarach ograniczonego użytkowania uwzględnia się w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego oraz w decyzjach o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu.

Jeżeli obowiązek utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania wynika z postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko, dla przedsięwzięcia polegającego na budowie drogi krajowej obszar ograniczonego użytkowania wyznacza się na podstawie analizy porealizacyjnej (art. 135 ust. 5 ustawy POŚ).

Do czasu ustanowienia obszaru ograniczonego użytkowania zawieszają się postępowanie w sprawie wydania pozwolenia na budowę lub udzielenia zgody na zmianę sposobu użytkowania obiektu budowlanego, umożliwiającej realizację przedsięwzięcia (art. 135 ust. 4 ustawy POŚ).

W przypadku sporów dotyczących wysokości odszkodowania lub wykupu nieruchomości w związku z ustanowieniem obszaru ograniczonego użytkowania, właściwym organem jest sąd. Podmiot odpowiedzialny za wypłatę odszkodowania lub wykup nieruchomości to ten, którego działalność przyczyniła się do wprowadzenia ograniczeń na danym obszarze (art. 136 ust. 1 i 2 ustawy POŚ).

Planowanie przestrzenne

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

przed hałasem (ust. 1, pkt 6), z uwzględnieniem zapisów programów ochrony środowiska przed hałasem (ust. 6a).

Z kolei art. 73 ustawy POŚ wskazuje, iż w MPZP oraz w decyzji o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu uwzględnia się w szczególności ograniczenia wynikające z m.in.:

- utworzenia obszarów ograniczonego użytkowania lub stref przemysłowych (ust. 1, pkt 2);
- wyznaczenia obszarów cichych w aglomeracji oraz obszarów cichych poza aglomeracją (ust. 1, pkt 2a);
- strategicznych map hałasu (ust. 1, pkt 2b).

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

Art. 114 ust. 1 ustawy POŚ zobowiązuje organ sporządzający MPZP do uwzględnienia w nim dopuszczalnych poziomów hałasu na terenach spełniających określone funkcje użytkowe oraz do uwzględniania obiektów lub działalności będącej źródłem hałasu. Brak uwzględnienia tych wskazań w MPZP może stanowić podstawę do zakwestionowania prawidłowości jego opracowania, przy wykorzystaniu środków prawnych określonych w ustawie o *planowaniu przestrzennym*.

Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku

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.

Powyższe zestawienie wskazuje, że projekt Programu służy bezpośrednio realizacji celów, które wdrażają w zakresie ochrony środowiska przed hałasem przepisy unijne i krajowe.

W zakresie ochrony przed hałasem, oprócz przepisów formułujących standardy jakości klimatu akustycznego, istotną rolę odgrywają działania planistyczne, regulowane przepisami ustawy z dnia 27 marca 2003 r. *o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym*. Zgodnie z jej założeniami, studia uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gmin oraz miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego powinny określać zasady ochrony środowiska, przyrody i krajobrazu. W planie miejscowym należy określić granice i sposoby zagospodarowania terenów lub obiektów podlegających ochronie na podstawie odrębnych przepisów (np. ochrony przed hałasem).

Projektowany Program realizuje cele ochrony środowiska w zakresie ochrony klimatu akustycznego zgodnie z przepisami Wspólnotowymi i krajowymi, wdrażając wprost postanowienia art. 119a ustawy POŚ. Ustalenia i zalecenia wynikające z projektowanego dokumentu POH powinny znajdować pełne odzwierciedlenie w MPZP, które również podlegają okresowym aktualizacjom i powinny nadążać za obserwowanymi w środowisku niekorzystnymi zmianami. Wobec narastających problemów związanych z emisją hałasu z dróg, stosowanie w MPZP wyłącznie rozwiązań polegających na określaniu rodzajów terenów objętych ochroną akustyczną jest rozwiązaniem niewystarczającym, skutkującym koniecznością podejmowania kosztownych działań inwestycyjnych, w tym stosowania rozwiązań nie zawsze akceptowanych przez mieszkańców (np. ekranowanie zabudowy). Projekt Programu akcentuje zasadę strefowania w zagospodarowaniu terenów w sąsiedztwie dróg i linii kolejowych (oraz tramwajowych) i konieczność jej powszechnego stosowania w planach miejscowych, jak również uwzględniania w planowaniu przestrzennym ustaleń strategicznych map hałasu i zapisów POH.

6. Przewidywane znaczące oddziaływania na środowisko w wyniku realizacji założeń POH wraz ze wskazaniem możliwości kumulowania się oddziaływań

6.1. Kwalifikacja działań znacząco oddziałujących na środowisko

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

Wspomniano wcześniej, że projekt Programu w swojej strategii zaleca realizację zadań inwestycyjnych, ale nie wynikają one z zapisów Programu, tylko z zadań własnych jednostek

uczestniczących w POH i że są to działania wynikające z wieloletnich prognoz finansowych, realizacji projektów krajowych (np. Program 100 obwodnic). Z tego powodu zostały do niego włączone jako zalecenia, dzięki czemu będzie można monitorować postęp ich realizacji i odpowiednio reagować na sytuacje kryzysowe.

Zadania poszczególnych jednostek są na różnych etapach realizacji, część z nich dopiero na etapie projektu lub studium. Jednakże każda z tych inwestycji przechodzi lub przejdzie osobny proces uzyskania stosownych pozwoleń, decyzji. Właściwy urząd obowiązkowo przeprowadza ocenę oddziaływania na środowisko w przypadku przedsięwzięć mogących zawsze znacząco oddziaływać na środowisko. Natomiast w przypadku przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, urząd decyduje, czy przeprowadzi taką ocenę.

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

Ponieważ działania polegające na wymianie nawierzchni drogowej realizowane na obszarach miejskich oraz pozostałych objętych ochroną akustyczną rzadko skutkują zmianą przebiegu drogi i zajęciem terenów dotychczas niezagospodarowanych (brak miejsca, bliskość istniejącej zabudowy), istotne negatywne skutki działań związanych z remontami (wymianą) nawierzchni drogowych obserwowane są w fazie realizacyjnej inwestycji (roboty budowlane), i mają wpływ przede wszystkim na komfort funkcjonowania człowieka oraz użytkowania terenu (drogi i terenów przyległych). Ograniczenie uciążliwości realizacyjnej drogowych prac budowlanych na obszarach zurbanizowanych sprowadza się zasadniczo do uwzględnienia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (o ile procedura skutkująca wydaniem tej decyzji ma miejsce) zapisów dotyczących przestrzegania zasad tzw. dobrej praktyki budowlanej, obejmujących standardowo następujące działania:

- ograniczanie jednoczesnej pracy maszyn i urządzeń emitujących hałas o dużym natężeniu, szczególnie w sąsiedztwie zabudowy mieszkalnej;
- ograniczanie czasu pracy silników pojazdów i maszyn z napędem spalinowym na biegu jałowym;
- prowadzenie załadunku pojazdów przy wyłączonym silniku;
- prowadzenie prac sprzętem budowlanym sprawnym technicznie, dopuszczonym do użytkowania;
- ograniczanie powierzchni zaplecza budowy, w tym miejsc składowania materiałów budowlanych i odpadów;
- organizowanie bieżącego dowozu elementów i materiałów budowlanych na plac budowy zamiast magazynowania;
- organizowanie zaplecza budowy oraz miejsc magazynowania odpadów poza bezpośrednim sąsiedztwem istniejącej zabudowy mieszkalnej, jak również poza bezpośrednimi zlewniami lokalnych cieków i zbiorników wodnych;
- wykonywanie napraw i czynności konserwacyjnych sprzętu budowlanego i maszyn poza miejscem realizacji robót;

- dbałość o czystość nawierzchni dróg i chodników na terenie prowadzenia robót;
- bieżące usuwanie błota i piasku wynoszonego z budowy;
- uzupełnianie paliwa w maszynach budowlanych na podłożu szczelnym;
- zabezpieczenie na placu budowy sorbentu do zbierania wycieków.

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

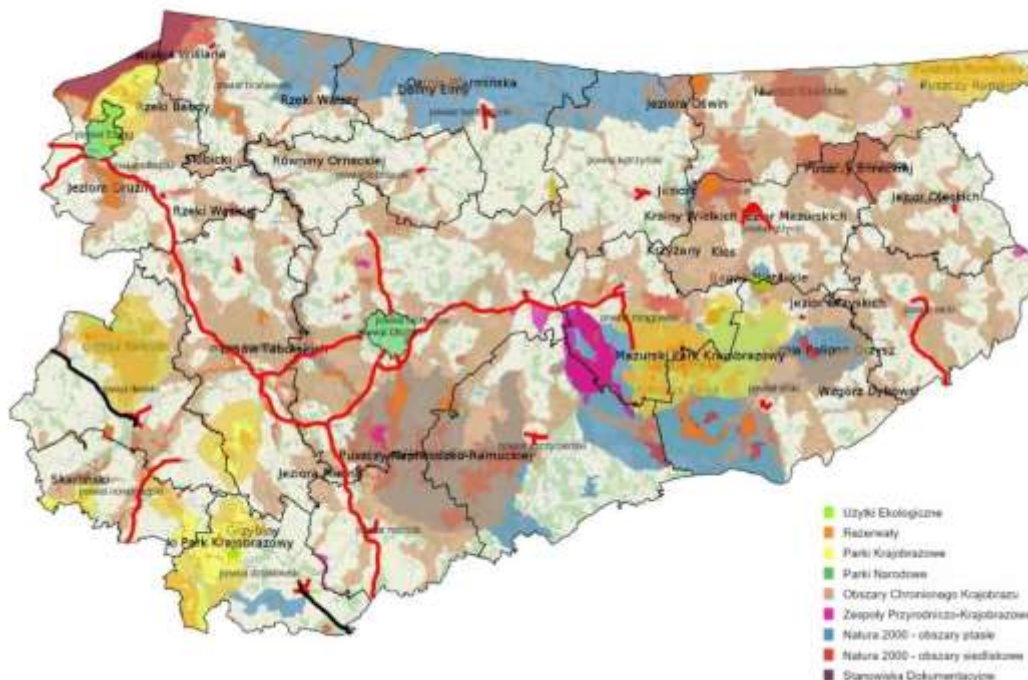
Oddziaływania fazy realizacyjnej inwestycji drogowej w kontekście wpływu na powietrze atmosferyczne, klimat akustyczny czy zwierzęta nie są istotnie ograniczane w decyzjach środowiskowych, ponieważ ich (negatywne) skutki traktowane są jako okresowe, przemijające i odwracalne. Ochrona wód w trakcie czynności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

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

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

Ochrona różnorodności biologicznej realizowana jest również w ramach obszarowych form ochrony przyrody. Mając na względzie liczbę odcinków dróg, które mogą być objęte we wskazanej perspektywie programowej konkretnym działaniem można z dużą dozą prawdopodobieństwa przyjąć, że część z nich przebiega w granicach obszarów chronionego krajobrazu (dalej: OChK) czy obszarów sieci Natura 2000, a wiele w sąsiedztwie pozostałych form ochrony powołanych ustawą o *ochronie przyrody*. Rysunek 3. przedstawia lokalizację problemowych (hałas) terenów objętych POH na terenie województwa warmińsko-mazurskiego na tle obszarowych form ochrony przyrody. Kolorem czerwonym oznaczono drogi główne, kolorem czarnym główne linie kolejowe, natomiast na zielono zaznaczono miasta Elbląg i Olsztyn.

Rysunek 3. Lokalizacja analizowanych źródeł hałasu na tle obszarowych form ochrony przyrody w województwie warmińsko-mazurskim



Źródło: opracowanie własne na podstawie strategicznych map hałasu i danych GDOŚ (geoserwis).

Z rysunku 3. wynika, że analizowane źródła liniowe na terenie województwa bardzo często przebiegają przez OChK a obszary sieci Natura 2000 mogą się znajdować w bliskim sąsiedztwie. W przypadku realizacji projektów budowlanych w granicach OChK zastosowanie będą miały właściwe akty prawne, w których zawarte są m.in. ustalenia dotyczące obowiązujących na tych obszarach zakazów, jak również odstępstw od zakazów, dopuszczanych w przypadku realizacji inwestycji celu publicznego. Należy nadmienić, że w przypadku realizacji na terenie OChK przedsięwzięcia kwalifikowanego jako mogące znacząco oddziaływać na środowisko w większości rozporządzeń lub uchwał zapisany jest obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko. Ponieważ jednak realizacja jedynego działania na tkance dróg – polegającego na wymianie nawierzchni drogowej na mniej hałaśliwą, co do zasady nie łączy się ze zmianą przebiegu drogi, nie przewiduje się powstania nowych barier w środowisku przyrodniczym, a tym samym pogorszenia stanu siedlisk przyrodniczych ani siedlisk gatunków roślin i zwierząt chronionych na tych obszarach.

Ochrona obszarów sieci Natura 2000 podlega natomiast ochronie prawnej nie tylko z mocy ustawy OOŚ, ale również ustawy *Prawo budowlane*. Zwiększa to kontrolę nad realizacją inwestycji na tych obszarach w przypadku inwestycji nie zaliczanych do katalogu mogących znacząco oddziaływać na środowisko. Ingerencja budowlana na obszarze Natura 2000 podlega ocenie przez regionalnego dyrektora ochrony środowiska.

Powyższe założenie o braku istotnych negatywnych oddziaływań na elementy chronione w granicach obszarów chronionej przyrody nie dotyczy przypadku włączenia w zakres projektu wymiany nawierzchni drogowej elementu w postaci budowy kanalizacji deszczowej.

Jest to działanie mogące mieć znaczący wpływ na warunki wodne, a tym samym na stan siedlisk i organizmów zależnych od wody. Zagadnienie to powinno jednak podlegać odpowiedniej analizie w ramach procedury związanej z uzyskaniem decyzji środowiskowej.

6.3. Kumulacja oddziaływań

Zadania przypisane poszczególnym jednostkom w POH nie będą przyczyną powstania nowych źródeł emisji, a tym samym nie spowodują wzrostu oddziaływań skumulowanych.

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

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

Program ochrony środowiska przed hałasem, jak również każda jego aktualizacja, jest dokumentem, którego zadaniem jest stworzenie ram dla skutecznej realizacji działań zmierzających do poprawy jakości klimatu akustycznego w otoczeniu źródeł hałasu. Sam program ma na celu wdrożenie działań skutkujących ograniczeniem negatywnego oddziaływania na środowisko, jakim jest ponadnormatywny hałas. Jest to dokument, który przewiduje przede wszystkim wprowadzenie szeregu działań nieinfrastrukturalnych, które nie wywołują żadnych bezpośrednich negatywnych skutków w środowisku. Działania dodatkowe, obejmujące bieżące remonty nawierzchni dróg czy wymianę nawierzchni, stanowią uzupełnienie i - jak już wykazano w Prognozie - nie będą skutkować oddziaływaniami, które wymagałyby wdrożenia specjalnych działań minimalizujących. Jako działania zapobiegające powstaniu niekorzystnych skutków dla środowiska wynikających z realizacji zadań związanych z modernizacją nawierzchni dróg, w przypadku braku możliwości wykorzystania obowiązujących regulacji prawnych, wskazano działania z zakresu dobrych praktyk budowlanych oraz prawidłowy nadzór nad realizacją robót.

Dla zakresu działań proponowanych w POH nie stwierdza się potrzeby wskazywania rozwiązań ograniczających skutki środowiskowe ani działań kompensacyjnych.

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

Proponowane w projektowanym dokumencie działania, zarówno te skutkujące podejmowaniem czynności budowlanych jak i prewencyjne, będą służyć realizacji celu nadrzędnego, którym jest obniżenie poziomu hałasu w otoczeniu źródeł hałasu, w sąsiedztwie których stwierdzono jego przekroczenie. Projektowany dokument, realizując wymogi przepisów ochrony środowiska, ma więc charakter prośrodowiskowy. Ponieważ nie wykazano w Prognozie możliwości wystąpienia znaczących negatywnych oddziaływań na środowisko w efekcie wdrożenia proponowanych w POH rozwiązań, nie stwierdza się konieczności wskazywania rozwiązań alternatywnych. Przyjmuje się, że proponowane rozwiązania (o nieznaczącym wpływie na środowisko) mają na celu osiągnięcie doraźnej poprawy jakości środowiska akustycznego we wskazanych lokalizacjach. Ze względów opisanych na wstępie nie wskazuje się jako rozwiązania alternatywnego budowy ekranów akustycznych. POH nie może również wskazywać jako rozwiązania alternatywnego budowy dróg obwodowych, które najskuteczniej wyprowadzają tranzyt pojazdów ciężkich z ulic miejskich, skutecznie obniżając poziom hałasu drogowego. Zaproponowana w POH lista działań i zaleceń stanowi, dla przyjętych perspektyw wdrażania jego ustaleń, realny pakiet rozwiązań, które powinny skutkować zmniejszeniem skali obserwowanego problemu.

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

Nie wskazuje się luk wynikających z niedostatków techniki czy współczesnej wiedzy, które spowodowały trudności w ustaleniu wpływu na środowisko rozwiązań proponowanych w projektowanym dokumencie. SMH stanowiące bazę dla analizowanego dokumentu są materiałem dostępnym. Przewiduje się, że kluczowym działaniem mającym wpływ na zakładane efekty akustyczne będzie ograniczenie prędkości ruchu pojazdów. Jeśli działanie to wdrożone zostanie w sposób zgodny z założeniami POH, istnieją podstawy do przypuszczeń, że nie będą wymagane działania ukierunkowane na tworzenie obszarów ograniczonego użytkowania, chociaż utrzymanie się tendencji wzrostowej w zakresie natężenia ruchu pojazdów na drogach może również w przyjętej perspektywie realizacyjnej wykazać, że ograniczona prędkość ruchu nie jest już działaniem zapewniającym uzyskanie oczekiwanych efektów akustycznych. Rozstrzygną w tej kwestii ustalenia kolejnych SMH.

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

Jako narzędzie służące analizie skutków realizacji postanowień projektowanego dokumentu należy w pierwszej kolejności wskazać państwowy monitoring środowiska. W art. 117 ustawy POŚ czytamy, że „Oceny stanu akustycznego środowiska i obserwacji zmian dokonuje Główny Inspektor Ochrony Środowiska w ramach państwowego monitoringu środowiska(...) na podstawie strategicznych map hałasu lub wyników pomiarów poziomów hałasu (...)”.

Natomiast art. 118 ww. ustawy wskazuje, iż strategiczne mapy hałasu wykonuje się co 5 lat w terminie do 30 czerwca (IV runda mapowania - 30 czerwca 2022 r.).

POH jest wynikiem ustaleń SMH, wykazującej przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu na terenach objętych ochroną. Program opracowuje się co 5 lat w terminie do 18 lipca, przy czym dopuszcza się aktualizację przed upływem tego terminu. Każdy kolejny program zawiera podsumowanie stanu realizacji działań proponowanych w programie poprzednim. Dodatkowo można określić czy niezrealizowane (z podaniem przyczyny) zadania należy przenieść do nowego programu.

Analizy dwóch ostatnich POH są również nieodłącznym elementem sporządzanych strategicznych map hałasu. Obecne SMH zawierają takie analizy.

W projekcie analizowanego POH znajduje się zapis o konieczności powołania Koordynatora ds. POH. Każda jednostka objęta Programem będzie musiała wyznaczyć taką osobę, której zadaniem będzie gromadzenie informacji o stopniu realizacji zadań Programu lub ewentualnych problemach z ich realizacją oraz przekazywać Marszałkowi Województwa Warmińsko-Mazurskiego roczne raporty z realizacji POH w terminie do 31 marca każdego roku – po roku od uchwalenia przez Sejmik Województwa dokumentu POH.

11. Informacje o możliwym transgranicznym oddziaływaniu na środowisko

Program ochrony środowiska przed hałasem będzie realizowane na terenie województwa warmińsko-mazurskiego graniczącego od północy z Federacją Rosyjską. Przewidziane w ramach dokumentu działania będą mieć przede wszystkim pozytywny wpływ na jakość środowiska na terenie województwa.

Zasięg oddziaływania działań inwestycyjnych zawartych w Programie, będzie ograniczony do terenu województwa i nie będzie oddziaływać na kraje sąsiadujące. Analizowane odcinki dróg, linii kolejowych oraz tramwajowych, a także typ lotnisk objętych analizą POH znajdują się w odległościach gwarantujących brak istotnych oddziaływań o charakterze transgranicznym w przypadku podejmowania działań o charakterze inwestycyjnym.

Wobec powyższych wniosków, nie stwierdzono konieczności poddania projektu Programu procedurze transgranicznej oceny oddziaływania na środowisko

12. Informacje o metodach zastosowanych przy sporządzaniu Prognozy

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

- zapoznanie się z przedłożoną do oceny wersją projektu POH oraz ustalenie zgodności/spójności tego dokumentu z ustaleniami innych istotnych dla analizowanej problematyki dokumentów o charakterze strategicznym, głównie na poziomie krajowym i wojewódzkim;

- zapoznanie się z SMH stanowiącymi merytoryczną podstawę do opracowania POH;
- identyfikację elementów środowiska najbardziej wrażliwych na wpływ ustaleń projektowanego dokumentu;
- ocenę istotności zidentyfikowanych oddziaływań ze wskazaniem potencjalnych znaczących negatywnych oddziaływań;
- uzasadnienie braku zaleceń w zakresie przyjęcia działań eliminujących lub ograniczających wystąpienie przewidywanych znaczących oddziaływań;
- uzasadnienie braku konieczności wskazania propozycji alternatywnej do przedstawionych w analizowanym dokumencie;
- sporządzenie prognozy w formie dokumentu wymaganego ustawą OOŚ.

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

13. Streszczenie Prognozy sporządzone w języku niespecjalistycznym

Zgodnie z ustaleniami przepisów krajowych i europejskich powstał obowiązek opracowania programu ochrony środowiska przed hałasem.

Projekt Programu dotyczy miast powyżej 100 tys. mieszkańców (Elbląg i Olsztyn), terenów położonych w sąsiedztwie dróg krajowych, wojewódzkich oraz powiatowych o obciążeniu ponad 3 mln pojazdów rocznie oraz głównych linii kolejowych o ruchu ponad 30 tys. składów rocznie, na których stwierdzono przekroczenie dopuszczalnych poziomów hałasu.

Program ma na celu wskazanie działań, których realizacja spowoduje dostosowanie poziomu hałasu do dopuszczalnego na terenach, na których nastąpiły przekroczenia obowiązujących norm, a także wskazanie działań mających na celu zapobieganie powstawaniu nowych obszarów konfliktów akustycznych.

Program obejmuje zagadnienia ogólne, tzn. podstawy jego realizacji oraz cel i zakres, a także opis obszaru opracowania, wskazanie kierunków i zakresu działań naprawczych wraz z terminami i kosztami ich wdrożenia, jak również obszerną część uszczegóławiającą, w której zawarto min.:

- dane i wnioski wynikające ze sporządzonych strategicznych map hałasu;
- wykaz terenów wymagających podjęcia działań ograniczających poziom hałasu w środowisku wraz ze wskazaniem liczby mieszkańców na tych terenach;
- ocenę realizacji poprzedniego programu;
- 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;

- długofalową strategią ukierunkowaną na określanie i realizację celów w zakresie ochrony przed hałasem, w tym także identyfikację obszarów, które powinny zostać wyznaczone jako obszary ciche w aglomeracji.

Zadania oraz terminy realizacji proponowanych działań zostały dobrane tak, aby uwzględniać wpływ aktualnie realizowanych oraz przyszłych inwestycji na obszarach działania (nie wynikających wprost z zaleceń projektu Programu) na klimat akustyczny w sąsiedztwie analizowanych terenów.

Zgodnie z obowiązkiem ustawowym, w Prognozie wykazano w jakim zakresie projektowany dokument jest powiązany i spójny z innymi dokumentami o charakterze strategicznym właściwego poziomu planowania tj.:

- *Koncepcję Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030;*
- *Politykę Ekologiczną Państwa 2030– strategia rozwoju w obszarze środowiska i gospodarki wodnej;*
- *Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku;*
- *Długookresowa Strategia Rozwoju Kraju – Polska 2030. Trzecia fala nowoczesności;*
- *Krajową Strategię Rozwoju Regionalnego 2030;*
- *Rządowy Program Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.);*
- *Program budowy 100 obwodnic na lata 2020-2030;*
- *Krajowy Program Kolejowy do 2030 roku (z perspektywą do roku 2032);*
- *Program Uzupelniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej - Kolej+ do 2029 roku - aktualizacja;*
- *Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Warmińsko-Mazurskiego;*
- *Program Ochrony Środowiska Województwa Warmińsko-Mazurskiego do roku 2030.*

Analiza ta wykazała zasadniczą spójność merytoryczną Programu z ww. dokumentami, chociaż niektóre z nich odwołują się do problematyki nadmiernego hałasu jedynie pośrednio.

W Prognozie przedstawiono także prawne uwarunkowania ochrony środowiska przed hałasem, obowiązujące na poziomie krajowym i wspólnotowym, z uwzględnieniem Dyrektywy 2002/49/WE, ustawy POŚ oraz rozporządzenia Ministra Środowiska w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku, a także ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym.

Propozycje działań zawarte w projekcie Programu, niezbędne dla przywrócenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku w otoczeniu zidentyfikowanych obszarów, skupiają się wokół realizacji celów polityki krótko- i długofalowej. Ich realizacja, z wyjątkiem działań doraźnych, spowoduje zwiększenie świadomości zagrożenia hałasem zarówno u zarządców źródeł jak i mieszkańców a przypisane zadania ograniczą powstawanie nowych konfliktów akustycznych w przyszłości na zasadzie prewencji.

Zgodnie z wymogiem ustawowym, Prognoza otwiera opis stanu środowiska z uwzględnieniem obszarów objętych potencjalnie znaczącym oddziaływaniem. Opis stanu środowiska ograniczono, ze względu na specyfikę dokumentu ocenianego, do charakterystyki klimatu akustycznego na terenie województwa warmińsko-mazurskiego, stanu powietrza atmosferycznego oraz jakości wód powierzchniowych. Elementy te wybrano jako związane z oddziaływaniem komunikacyjnym.

W dalszym ciągu Prognozy wskazano potencjalne zmiany stanu środowiska w przypadku braku realizacji projektowanego dokumentu. Ponieważ podstawą prawną dla przedmiotowego dokumentu jest ustawa POŚ, a więc ustawa, która z założenia służy ochronie zasobów środowiska, jako bezpośrednią konsekwencją braku realizacji projektowanego dokumentu wskazano naruszenie wymogów ustawy jak również brak realizacji zasad ustalonych w prawodawstwie unijnym w zakresie zarządzania hałasem w środowisku. W ujęciu praktycznym konsekwencją zaniechania wdrożenia działań mających na celu doprowadzenie obserwowanych przekroczeń hałasu do poziomu co najmniej dopuszczalnego będzie utrzymanie oddziaływań szkodliwych dla zdrowia człowieka. Analityczny wpływ hałasu na zdrowie jest obecnie jednym z czynników obliczalnych na etapie strategicznych map hałasu oraz programów. W projekcie Programu wykazano, że realizacja celów dokumentu przyczyni się do zmniejszenia uciążliwości zdrowotnych powodowanych hałasem.

Kolejnym elementem Prognozy jest wskazanie potencjalnego negatywnego oddziaływania na środowisko proponowanych w projektowanym dokumencie działań. W celu zidentyfikowania działań, które mogą w trakcie realizacji wywoływać negatywne skutki w środowisku posłużono się przepisami, które obejmują katalog przedsięwzięć kwalifikowanych ze względu na ich rodzaj, charakter lub skalę do mogących znacząco oddziaływać na środowisko. Analiza tych przepisów i porównanie ich z proponowanymi w projekcie Programu rodzajami zadań nie wykazały uwzględnienia tego rodzaju przedsięwzięć. Jako działanie, które może w określonych okolicznościach spełniać kryteria „znacząco oddziałującego na środowisko” rozpatrzono jedynie zadanie: „Wykonanie dokumentacji i przebudowa drogi wraz z położeniem nowej nawierzchni o zredukowanej hałaśliwości (...)”.

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

Ponieważ wymogiem ustawowym jest również analiza wpływu ustaleń projektowanego dokumentu na środowisko przyrodnicze, zawarto w Prognozie informacje dotyczące głównych zagrożeń dla różnorodności biologicznej związane głównie z drogownictwem (projekt programu w głównej mierze skupia się na hałasie drogowym). Dla ustalenia wpływu oddziaływania zadań proponowanych w Programie na różnorodność biologiczną zasadnicze znaczenie ma wniosek, iż proponowane działania te nie wymagają szczególnych zmian w sieci komunikacyjnej, a to wyznaczanie nowych tras przynosi najwięcej niekorzystnych skutków środowiskowych, w tym przyrodniczych. Wdrożenie działań proponowanych w projektowanym dokumencie nie będzie przyczyną powstania istotnych i negatywnych bezpośrednich, pośrednich ani wtórnych oddziaływań mających szkodliwy wpływ na najbardziej wrażliwe elementy lokalnej przyrody, zarówno chronionej w formie obszarowej jak i gatunkowej.

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

W Prognozie wykazano, że proponowane działania nie będą przyczyną znaczących negatywnych oddziaływań na środowisko a tym samym nie stwierdzono potrzeby wskazywania rozwiązań mających na celu zapobieganie, ograniczanie lub kompensację przyrodniczą oddziaływań na środowisko. Należy zauważyć, że sam projekt Programu, realizując wymogi przepisów ochrony środowiska, ma charakter prośrodowiskowy. W niniejszym dokumencie wykazano brak możliwości wystąpienia znaczących negatywnych oddziaływań na środowisko, a więc nie stwierdzono konieczności wskazywania rozwiązań alternatywnych dla proponowanych w projektowanym Programie. Podkreślono bardzo ważną rolę, jaką w realizacji założeń Programu spełniają miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego, w których należy w szerszym stopniu uwzględniać zalecenia zawarte w projekcie Programu oraz uwzględniać wyniki i wnioski ze strategicznych map hałasu.

Nie wskazano luk wynikających z niedostatków techniki czy współczesnej wiedzy, które mogły spowodować trudności w ustaleniu wpływu rozwiązań proponowanych w analizowanym dokumencie na środowisko. Jako narzędzie służące analizie skutków realizacji postanowień projektowanego dokumentu wskazano państwowy monitoring środowiska, o którym mowa w art. 117 ustawy POŚ. Zgodnie z nim, oceny stanu akustycznego dokonuje się obowiązkowo dla głównych dróg, głównych linii kolejowych, głównych lotnisk oraz miasta o liczbie mieszkańców większej niż 100 tys., sporządzając co 5 lat strategiczną mapę hałasu, a na tej podstawie - program ochrony środowiska przed hałasem – podlegający opracowaniu również w interwale 5-letnim.

Ponadto, dla oceny stanu zaawansowania realizacji Programu zaleca się powołanie Koordynatora ds. POH, który będzie odpowiadał za przekazywanie raportów Marszałkowi Województwa Warmińsko-Mazurskiego. Obowiązkowe raporty z realizacji celów Programu mają być przekazywane od następnego roku po jego uchwaleniu, corocznie w terminie do 31 marca.

W zakresie możliwego oddziaływania transgranicznego, Prognoza nie stwierdza możliwości wystąpienia skutków realizacji projektu Programu poza granicami kraju.

Reasumując, na podstawie przeprowadzonej w Prognozie analizy uwzględniającej uwarunkowania środowiskowe w obszarach problemowych, nie stwierdzono możliwości wystąpienia znaczących negatywnych oddziaływań na środowisko, wynikających z realizacji ustaleń projektowanego dokumentu. Należy podkreślić, że wdrożenie zawartych w Programie ochrony środowiska przed hałasem działań będzie służyło poprawie jakości klimatu akustycznego na obszarze województwa warmińsko-mazurskiego w tym na obszarze miast Elbląga i Olsztyna, w otoczeniu dróg i linii kolejowych o wysokim natężeniu ruchu, a tym samym przyczyni się do poprawy zdrowia i warunków życia ludzi zamieszkujących tereny w sąsiedztwie źródeł hałasu.

SPIS TABEL

Tabela 1. Dopuszczalne poziomy hałasu w środowisku powodowanego przez poszczególne grupy źródeł hałasu, z wyłączeniem hałasu powodowanego przez starty, lądowania i przeloty statków powietrznych oraz linie elektroenergetyczne	7
Tabela 2. Cele Programu dla województwa warmińsko-mazurskiego.....	10
Tabela 3. Zestawienie przekroczeń dopuszczalnych norm hałasu na terenie Elbląga	23
Tabela 4. Zestawienie przekroczeń dopuszczalnych norm hałasu na terenie Olsztyna.....	23
Tabela 5. Szacunkowa liczba mieszkańców, w zaokrągleniu do najbliższych stu, zlokalizowanych na terenach, na których występują przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu wyrażonych wskaźnikiem L_{DWN} - drogi krajowe	24
Tabela 6. Szacunkowa liczba mieszkańców, w zaokrągleniu do najbliższych stu, zlokalizowanych na terenach, na których występują przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu wyrażonych wskaźnikiem L_{DWN} – drogi wojewódzkie	24
Tabela 7. Szacunkowa liczba mieszkańców, w zaokrągleniu do najbliższych stu, zlokalizowanych na terenach, na których występują przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu wyrażonych wskaźnikiem L_{DWN} – główne linie kolejowe.....	25
Tabela 8. Zmiany narażenia na ponadnormatywny hałas na terenach objętych zakresem projektu Programu – miasta pow. 100 tys. mieszkańców oraz drogi wojewódzkie	28
Tabela 9. Zmiany narażenia na hałas w przedziałach emisji wokół dróg krajowych objętych zakresem projektu Programu.....	28
Tabela 10. Skala subiektywnej uciążliwości hałasu komunikacyjnego.....	31

SPIS RYSUNKÓW

Rysunek 1. Województwo warmińsko-mazurskie.....	19
Rysunek 2. Lokalizacja analizowanych źródeł hałasu oraz terenów objętych POH.	20
Rysunek 3. Lokalizacja analizowanych źródeł hałasu na tle obszarowych form ochrony przyrody w województwie warmińsko-mazurskim	41

WYKAZ AKTÓW PRAWNYCH

1. Dyrektywa 2002/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 25 czerwca 2002 r. odnosząca się do oceny i zarządzania poziomem hałasu w środowisku (Dz. U. L 189 z dnia 18 lipca 2002 r.);
2. Dyrektywa Komisji (UE) 2015/996 z dnia 19 maja 2015 r. ustanawiająca wspólne metody oceny hałasu zgodnie z dyrektywą 2002/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz. U. UE. L. z 2015 r. Nr 168, str. 1, z późn. zm.);
3. Dyrektywa Komisji (UE) 2015/996 z dnia 19 maja 2015 r. *ustanawiająca wspólne metody oceny hałasu zgodnie z dyrektywą 2002/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady* (Dz. U. L 168/1 z dnia 01 lipca 2015 r.);
4. Dyrektywa Komisji (UE) 2020/367 z dnia 4 marca 2020 r. *zmieniająca załącznik III do dyrektywy 2002/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w odniesieniu do ustalenia metod oceny szkodliwych skutków hałasu w środowisku* (Dz. U. L 67/132 z dnia 5 marca 2020 r.);
5. Dyrektywa Komisji (UE) 2007/2/WE z dnia 14 marca 2007 r. *ustanawiająca infrastrukturę informacji przestrzennej we Wspólnocie Europejskiej (INSPIRE)*;
6. Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. *Prawo ochrony środowiska* (Dz. U. z 2022 r. poz.2556, z późn. zm.);
7. Ustawa z dnia 3 października 2008 r. *o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisku* (Dz.U. z 2023 r. poz. 1094, z późn. zm.);
8. Rozporządzenie Ministra Klimatu i Środowiska z dnia 1 lipca 2021 r. *w sprawie szczegółowego zakresu danych ujętych na strategicznych mapach hałasu, sposobu ich prezentacji i formy ich przekazywania* (Dz. U. z 2021 r. poz. 1325, z późn. zm.);
9. Rozporządzenie Ministra Klimatu i Środowiska z dnia 26 lipca 2021 r. *w sprawie programu ochrony środowiska przed hałasem* (Dz.U. z 2021 r. poz. 1409, z późn. zm.);
10. Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 16 czerwca 2011 r. *w sprawie wymagań w zakresie prowadzenia pomiarów poziomów substancji lub energii w środowisku przez zarządzającego drogą, linią kolejową, linią tramwajową, lotniskiem lub portem* (Dz. U. z 2011 r. nr 140 poz. 824);
11. Rozporządzenie Ministra Klimatu i Środowiska z dnia 7 września 2021 r. *w sprawie wymagań w zakresie prowadzenia pomiarów wielkości emisji* (Dz. U. z 2023 r. poz. 1706);
12. Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. *w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku* (Dz. U. z 2014 r. poz. 112);
13. Rozporządzenie Ministra Klimatu z dnia 30 maja 2020 r. *w sprawie sposobu ustalania wartości wskaźnika hałasu L_{DWN}* (Dz. U. z 2020 r. poz. 1018).