



Streszczenie Programu ochrony środowiska przed hałasem dla terenów położonych w województwie podlaskim poza aglomeracjami, wzdłuż dróg o natężeniu ruchu powyżej 3 000 000 pojazdów rocznie, których eksploatacja powoduje ponadnormatywne oddziaływanie akustyczne określone wskaźnikami L_{DWN} i L_N w języku niespecjalistycznym

STRESZCZENIE W JĘZYKU NIESPECJALISTYCZNYM

Opracowanie programu ochrony środowiska przed hałasem wynika z obowiązku nałożonego w art. 119 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001r. *Prawo ochrony środowiska* (Dz. U. z 2013 r., poz. 1232 ze zm.). Wymóg ten został wprowadzony do ustawy *Poś* poprzez implementację Dyrektywy 2002/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady Unii Europejskiej z dnia 25 czerwca 2002 r. odnoszącej się do oceny i zarządzania poziomem hałasu w środowisku.

Głównym celem Programu jest wskazanie kierunków i działań, których konsekwentna realizacja spowoduje dostosowanie poziomu hałasu do dopuszczalnego, na terenach, na których nastąpiły przekroczenia obowiązujących norm.

Merytoryczną podstawą opracowania **Programu ochrony środowiska przed hałasem dla terenów położonych w województwie podlaskim poza aglomeracjami, wzdłuż dróg o natężeniu ruchu powyżej 3 000 000 pojazdów rocznie, których eksploatacja powoduje ponadnormatywne oddziaływanie akustyczne określone wskaźnikami L_{DWN} i L_N** są mapy akustyczne obszarów położonych w otoczeniu dróg, po których przejeżdża 3 000 000 pojazdów rocznie, wykonane przez GDDKiA, PZDW oraz prezydentów Łomży i Suwałk. Wykonane w ramach ich realizacji mapy terenów zagrożonych hałasem (mapy konfliktów akustycznych) stanowią podstawę opracowania.

Program swoim zakresem obejmuje wszystkie odcinki dróg na terenie województwa podlaskiego, po których przejeżdża ponad 3 000 000 pojazdów rocznie, w otoczeniu których występują przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu wyrażonych wskaźnikami L_{DWN} i L_N , z wyjątkiem drogi wojewódzkiej nr 678, która była w przebudowie.

Zadania Programu zostały dobrane w ten sposób, aby uwzględniać wpływ aktualnie realizowanych oraz przyszłych inwestycji na klimat akustyczny w danym rejonie. Podyktowane jest to zarówno względami ekonomicznymi jak i brakiem możliwości "cofnięcia" działań zrealizowanych w następstwie Programu (np. budowa ekranów akustycznych – nieuwzględniona w tym dokumencie).

Zadania podzielono na główne, wspomagające oraz dwuetapowe.

Do zadań głównych przedmiotowego dokumentu zakwalifikowano zadania, które skutkować będą obniżeniem poziomu hałasu wzdłuż przedmiotowych odcinków dróg w okresie krótkoterminowym (remonty nawierzchni dróg).

Zadania wspomagające Program opierają się na działaniach, których realizacja jest konieczna aby zmniejszać, wielkość emisji hałasu do środowiska. Ich celem będzie również zwiększenie świadomości zagrożenia hałasem i jego wpływu na zdrowie człowieka.

wykonanie przeglądu ekologicznego. Przegląd ekologiczny będzie miał za zadanie określić, czy w danym rejonie konieczne jest ustanowienie obszaru ograniczonego użytkowania.

Dla odcinków, dla których ze względu na planowane w okresie krótkoterminowym inwestycje (nie wynikające z Programu) spodziewana jest poprawa klimatu akustycznego w ich otoczeniu, zaproponowano zadania dwuetapowe w Wariantcie B. W pierwszym etapie, do czasu realizacji

inwestycji oraz aktualizacji mapy akustycznej, należy wykonać niezbędne naprawy nawierzchni drogowej, a następnie, jeśli zaktualizowane mapy akustyczne (uwzględniające zmiany w sieci drogowej) wykażą dalsze przekroczenia, należy zastosować zadania inwestycyjne (wymiana nawierzchni, ekrany akustyczne).

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

Dla części odcinków, dla których zarówno nie ma możliwości zastosowania jednego, skutecznego rozwiązania antyhałasowego, jak i nie planowane są żadne zamierzenia inwestycyjne w okresie krótkoterminowym, zaproponowano zadanie dwuetapowe w Wariancie A (Etap IA i IIA). W pierwszym etapie, należy wymienić nawierzchnię na nawierzchnię o zredukowanej hałaśliwości (uziarnienie 0,8). Następnie, jeśli aktualizacja map akustycznych wykaże dalsze przekroczenia poziomów dopuszczalnych hałasu, to na etapie aktualizacji Programu (Etap IIA), należy rozpatrzyć

Tabela. Zestawienie okresów operacyjnych Programu ochrony środowiska przed hałasem

Okres	Zadanie	Lata
Krótkoterminowy	<p>Zadania wspomagające Program na terenach, na których występują przekroczenia poziomów dopuszczalnych hałasu w dowolnym zakresie:</p> <ul style="list-style-type: none"> – kontrola stanu nawierzchni drogowej, – kontrola przestrzegania przepisów odnośnie prędkości ruchu, – uwzględnianie zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu dla nowotworzonych planów zagospodarowania przestrzennego. <p>Zadania główne - inwestycyjne na terenach, na których występują przekroczenia poziomów dopuszczalnych powyżej 5 dB:</p> <ul style="list-style-type: none"> – remonty nawierzchni drogowej. <p>Zadania dwuetapowe – Etap I:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Etap IA: wymiana nawierzchni na nawierzchnię o ograniczonej hałaśliwości, – Etap IB: utrzymanie nawierzchni w dobrym stanie technicznym. 	2015-2020
Długoterminowy - wraz z aktualizacją Programu	<p>Zadania, których realizacja nie jest możliwa, lub jest niewskazana w okresie krótkoterminowym, a także kontynuacja zadań realizowanych w okresie krótkoterminowym.</p> <p>Zadania dwuetapowe – Etap II:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Etap IIA: wykonanie przeglądu ekologicznego w razie stwierdzenia braku możliwości dalszej redukcji hałasu, – Etap IIB: zastosowanie działań inwestycyjnych (wymiana nawierzchni drogowej, budowa ekranów akustycznych). 	po 2020

Przyjęto, że dla terenów, dla których przekroczenia poziomu hałasu są najmniejsze i mieszczą się w granicy błędu mapy akustycznej, należy zastosować tylko zadania wspomagające (tzw. prewencyjne). Wynika to z faktu, iż przyjęty zakres 5-cio decybelowy zawiera w sobie również przekroczenia niższego rzędu (<5 dB), a zasięg przekroczeń w wielu przypadkach nie przekracza pasa drogowego.

Poniżej przedstawiono odcinki drogowe objęte zakresem działań inwestycyjnych.

Tabela 1. Zadania inwestycyjne Programu

L.p.	Lokalizacja	Zadanie	Jednostka odpowiedzialna	Termin realizacji	Koszt realizacji
1	Sokółka /przejście2/ od km 16+300 do km 21+733	Zadanie dwuetapowe (Wariant A): Etap IA: Wymiana nawierzchni na nawierzchnię o zredukowanej hałaśliwości: od km 16+300 do km 19+000	Zarządzający drogą	2015-2020	2,83 mln zł
2	Bielsk Podlaski /przejście1/przejście2/	Zadanie dwuetapowe (Wariant A): Etap IA: Wymiana nawierzchni na nawierzchnię o zredukowanej hałaśliwości: od km 107+200 (przejazd kolejowy) do km 108+000	Zarządzający drogą	2015-2020	0,84 mln zł
3	Grajewo – Rajgród od km 212+845 do km 236+079	Zadanie dwuetapowe (Wariant A): Etap IA: Wymiana nawierzchni na nawierzchnię o zredukowanej hałaśliwości: od km 215+850 do km 217+700	Zarządzający drogą	2015-2020	1,94 mln zł
4	Łomża	Zadanie dwuetapowe (Wariant A): Etap IA: Wymiana nawierzchni na nawierzchnię o zredukowanej hałaśliwości na ul. Legionów od ul. Poznańskiej do Pl. Kościuszki	Zarządzający odcinkami dróg	2015-2020	3,25 mln zł
5	Łomża	Zadanie dwuetapowe (Wariant A): Etap IA: Wymiana nawierzchni na nawierzchnię o zredukowanej hałaśliwości na ul. Zjazd od Lidl'a do Pl. Kościuszki włącznie	Zarządzający odcinkami dróg	2015-2020	0,52 mln zł
6	Łomża	Zadanie dwuetapowe (Wariant A): Etap IA: Wymiana nawierzchni drogowej na nawierzchnię o zredukowanej hałaśliwości wzdłuż ulicy ul. Wojska Polskiego od ul. Tkackiej do ul. Polowej	Zarządzający odcinkami dróg	2015-2020	3,47 mln zł
7	Suwałki	Zadanie dwuetapowe (Wariant A): Etap IA: Wymiana nawierzchni na nawierzchnię o zredukowanej hałaśliwości na ul. Podhorskiego	Zarządzający odcinkami dróg	2015-2020	1,26 mln
8	Suwałki	Zadanie dwuetapowe (Wariant A): Etap IA: Wymiana nawierzchni na nawierzchnię o zredukowanej hałaśliwości na ul. Utrata od ul. Podhorskiego do drogi na Płociczno (ul. Staniszewskiego)	Zarządzający odcinkami dróg	2015-2020	4,2 mln zł

Analizy akustyczne dla odcinków dróg objętych zadaniami inwestycyjnymi (remonty/wymiany nawierzchni) zostały przedstawione w części graficznej Programu. Dla pozostałych zadań części graficznej nie opracowuje się.

Opisane w niniejszym Programie działania przyniosą, oprócz obniżenia poziomu hałasu, także inne korzyści np. poprawę bezpieczeństwa ruchu, zmniejszenie wprowadzanych zanieczyszczeń ze źródeł liniowych, a przestrzeganie zasad właściwego planowania przestrzennego pozwoli zapobiec powstawaniu konfliktów akustycznych w przyszłości.

Większość zadań zaproponowanych w niniejszym Programie nie jest związana z koniecznością ponoszenia dodatkowych kosztów (planowanie przestrzenne, przeglądy stanu nawierzchni wykonywane są w ramach działań własnych organów), jednakże zaproponowane zadania inwestycyjne są wysoce kosztowne.

Koszt realizacji zadań Programu wyniesie:

- GDDKiA – 5,61 mln zł
- Prezydent miasta Łomży – 7,24 mln zł
- Prezydent miasta Suwałki – 5,46 mln zł

Na odcinkach administrowanych przez PZDW nie przewidziano zadań inwestycyjnych w ramach Programu. Natomiast dla odcinków DW 676 od km 0+000 do km 0+700 i DW 677 od km 4+246 do km 18+050w inwestycje przewidział zarządzający (PZDW).

Całkowity koszt programu w latach 2015-2020 wyniesie 18,31 mln zł.

Realizacja zadań Programu nie będzie miała negatywnych skutków dla środowiska.