

# WOJEWÓDZTWO PODLASKIE



## TOM IV

Program ochrony środowiska przed hałasem  
dla obszaru województwa podlaskiego

### **STRESZCZENIE W JĘZYKU NIESPECJALISTYCZNYM** (projekt)

BIAŁYSTOK, 2023 r.

## SPIS TREŚCI

1.	Wstęp .....	3
2.	Podstawa prawna Programu .....	3
3.	Cel Programu .....	4
4.	Opis obszaru objętego Programem.....	5
5.	Działania Programu .....	7
6.	Harmonogram realizacji Programu .....	8
7.	Koszty realizacji Programu .....	9

## 1. WSTĘP

Dokument „Program ochrony środowiska przed hałasem dla obszaru województwa podlaskiego podzielono na cztery tomy stanowiące całość:

- I. TOM I – Informacje ogólne. Część zawierająca informacje zgodnie z §2 Rozporządzenia Ministra Klimatu i Środowiska z dnia 26 lipca 2021 r. w sprawie programu ochrony środowiska przed hałasem (Dz.U. poz. 1409, z późn. zm. – zw. dalej Rozp. POH)
- II. TOM II – Część dotycząca głównych dróg. Część zawierająca informacje zgodnie z §3 i §4 Rozp. POH.
- III. TOM III – Część dotycząca miast powyżej 100 tys. mieszkańców. Część zawierająca informacje zgodnie z §3 i §4 Rozp. POH.
- IV. TOM IV – Streszczenie w języku niespecjalistycznym. Część zawierająca informacje zgodnie z §5 Rozp. POH.**

Dokument stanowi **IV Tom opracowania POH** stanowiący integralną część Uchwały i stanowi streszczenie w języku niespecjalistycznym.

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

W poprzednich trzech 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 przez marszałka województwa i uchwalane przez sejmik województwa. Od IV rundy wszystkie programy ochrony środowiska przed hałasem (tj. dla miast o liczbie mieszkańców większej niż 100 tysięcy, dla dróg głównych, głównych linii kolejowych oraz głównych lotnisk) opracowywane są przez marszałka i uchwalane przez sejmik województwa, a prezydenci miast mogą jedynie zaopiniować projekt uchwały.

## 2. PODSTAWA PRAWNA PROGRAMU

Podstawą POH są strategiczne mapy hałasu (SMH) przekazane Marszałkowi Województwa Podlaskiego w szczególności:

- 1) Prezydenta Białegostoku – opracowanie pn. „Strategiczna mapa hałasu Miasta Białystok”;
- 2) Generalną Dyрекcyję Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Białymstoku - opracowanie pn. „Strategiczna mapa hałasu dla dróg krajowych o ruchu powyżej 3 000 000 pojazdów rocznie zlokalizowanych w województwie podlaskim o łącznej długości 409,244 km”;
- 3) Podlaski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Białymstoku – opracowanie pn. „Mapy akustyczne dla odcinków dróg wojewódzkich nr 662, 676, 677, 678, 689, 690, 693 na których natężenie ruchu przekracza 3.000.000 pojazdów rocznie”;

- 4) Miasto Łomża – opracowanie pn. „Strategiczna mapa hałasu miasta Łomży dla dróg, po których przejeżdża ponad 3 000 000 pojazdów rocznie”;
- 5) Zarząd Dróg i Zieleni w Suwałkach – opracowanie pn. „Strategiczna mapa hałasu dla dróg miasta Suwałki, po których przejeżdża ponad 3 000 000 pojazdów rocznie”;

### 3. CEL PROGRAMU

Głównym celem Programu jest wskazanie działań, których konsekwentna realizacja spowoduje dostosowanie poziomu hałasu do dopuszczalnego, na terenach, na których nastąpiły przekroczenia obowiązujących norm oraz zapobieganie powstawaniu nowych rejonów konfliktów akustycznych.

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

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

**Tabela 1. Cele Programu dla województwa podlaskiego.**

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

#### 4. Opis obszaru objętego Programem

Województwo Podlaskie położone jest w północno-wschodniej części kraju, obejmuje obszar 20 187,02 km<sup>2</sup> i liczy 1 143 355 mieszkańców. Siedzibą władz Samorządu Województwa jest Białystok. Jest to czwarte województwo pod względem powierzchni w kraju i ostatnie pod względem gęstości zaludnienia (56 osób / km<sup>2</sup>). Podzielone jest na 17 powiatów, w tym 3 miasta na prawach powiatu (Białystok, Łomża, Suwałki). W skład powiatów wchodzi 118 gmin: 13 miejskich, 23 miejsko-wiejskich i 82 wiejskich. Największymi miastami są Białystok, Łomża, Suwałki.

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

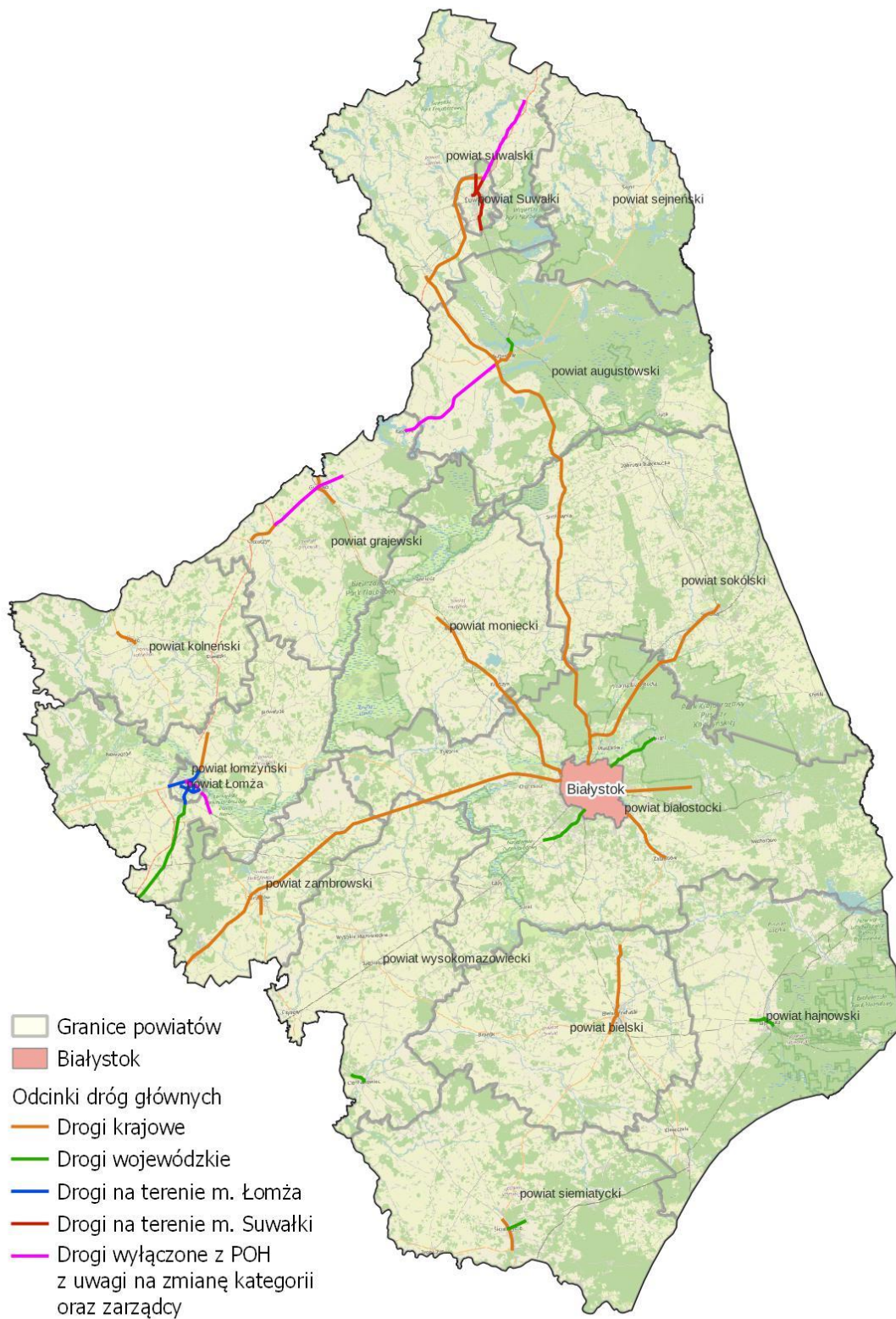
- 1) Dróg, linii kolejowych i lotniska na terenie miasta Białegostoku.
- 2) Dróg krajowych: S8, S61, DK8, DK16, DK19, DK61, DK63, DK65. Ogółem 55 odcinków dróg krajowych o łącznej długości 409,244 km.
- 3) Dróg wojewódzkich: DW662, DW676, DW677, DW678, DW689, DW690, DW693. Ogółem 7 odcinków dróg wojewódzkich o łącznej długości 32,249 km.
- 4) Dróg o ruchu ponad 3 mln pojazdów na rok na terenie Łomży: DK61, DK63 (obecnie DW645), DW677, DP2598B, DP2608B. Ogółem 6 odcinków dróg o długości 18,084 km.
- 5) Dróg o ruchu ponad 3 mln pojazdów na rok na terenie Suwałk: DK8 (obecnie DW662), DW652, DW655, DW662. Ogółem 5 odcinków dróg o długości 16,972 km.

Należy nadmienić, iż w wyniku ciągle zachodzących zmian w układzie drogowym na terenie województwa, część dróg zmieniła swoją kategorię i przeszła pod inny zarząd, w szczególności:

- a) DK61 – na odcinku od węzła Guty do węzła Augustów (skrzyżowanie z drogą krajową nr 8 i nr 16) droga została pozbawiona dotychczasowej kategorii i zaliczona do kategorii dróg wojewódzkich o numerze 655 – w związku z oddaniem do użytku odcinka S61 od węzła Guty do węzła Raczki. Przedmiotowy odcinek DK61 objęty był w części obowiązkiem sporządzenia SMH.
- b) DK8 – w związku z oddaniem do użytku odcinka drogi ekspresowej S61 od węzła Suwałki Północ do granicy państwa w Budzisku, droga na tym odcinku została pozbawiona dotychczasowej kategorii i zaliczona do kategorii dróg wojewódzkich o numerze 662. Przedmiotowy odcinek DK8 objęty był w części obowiązkiem sporządzenia SMH.
- c) DK63 – w związku z oddaniem do użytku węzła Łomża Zachód na drodze ekspresowej S61, DK63 na odcinku od skrzyżowania z DK61 (w mieście Łomża) do ronda na skrzyżowaniu z nowym przebiegiem drogi krajowej nr 63f została pozbawiona dotychczasowej kategorii i zaliczona do kategorii dróg wojewódzkich o numerze 645. Przedmiotowy odcinek DK63 objęty był w części obowiązkiem sporządzenia SMH.

Ze względów formalnych, wskazane odcinki zostały wyłączone z Programu ochrony środowiska przed hałasem dla obszaru województwa podlaskiego.

Rysunek 1. Lokalizacja obszarów, dla których sporządzono SMH (stan na 30.VI.2022 r.)



## 5. Działania Programu

Działania Programu uzależniono od rodzaju źródła hałasu oraz od planowanych lub zakończonych, od czasu sporządzenia strategicznych map hałasu, inwestycji w regionie, których realizacja przyniesie poprawę klimatu akustycznego na analizowanych obszarach.

Ustalono ramy czasowe działań, które należy zrealizować, aby zmniejszyć negatywne oddziaływanie hałasu:

- **Perspektywa krótkoterminowa** – w ciągu 5 lat od roku następnego po uchwaleniu niniejszego POH, tj. w latach 2025-2030;
- **Perspektywa długofalowa** – uwzględniająca potrzebę stałego monitoringu zmian klimatu akustycznego, zapobiegania powstawaniu nowych rejonów zapalnych oraz uwzględniająca lokalne i ponadlokalne dokumenty strategiczne, których zapisy odnoszą się do problematyki hałasu.

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

### DROGI GŁÓWNE

Działania dla dróg głównych opierają się przede wszystkim na kontrolach stanu nawierzchni i utrzymaniu jej w należyтым stanie wraz ze stosowaniem nowoczesnych nawierzchni o zredukowanym hałasie. Beneficjentami Programu w tym zakresie są GDDKiA, PZDW w Białymstoku, ZDiZ w Suwałkach oraz Miasto Łomża.

Jedynie dla odcinków dróg w Łomży zaproponowano działania w postaci wykonania przeglądu ekologicznego na odcinkach ulic:

- Ul. Wojska Polskiego od Sikorskiego do Legionów,
- Ul. Wojska Polskiego od Browarnej do Sikorskiego,
- Al. Legionów od Pileckiego do Piłsudskiego.

### MIASTA POWYŻEJ 100 TYS MIESZKAŃCÓW

W ramach Programu podjęto działania na obszarze Białegostoku, z których część przywróci standardy środowiska do wymaganych lub pozwoli ocenić wpływ hałasu w miejscu nauki a pozostałe mają dać odpowiedź czy istnieją jakiegokolwiek dalsze możliwości redukcji hałasu na danym obszarze. Program w tej materii skupił się głównie na hałasie drogowym. Pozostałe źródła hałasu mają niewielki wpływ na klimat akustyczny lub nie powodują przekroczeń w ogóle.

Wśród zaproponowanych działań znalazły się: obniżenie prędkości ruchu, ocena izolacyjności elementów zewnętrznych budynków oświatowych i ewentualna wymiana stolarki okiennej oraz przeglądy ekologiczne. Do tego zaproponowano szereg dodatkowych działań, których realizacja poprawi jakość życia mieszkańców największego miasta

w województwie, takich jak właściwe planowanie przestrzenne, edukacja ekologiczna, kontrolne pomiary hałasu i rozwój systemów transportowych

Dla pozostałych źródeł hałasu zaproponowano szereg zaleceń, nie mniej ważnych w kwestii nie pogarszania aktualnego klimatu akustycznego.

#### POZOSTAŁE DZIAŁANIA W RAMACH POLITYKI DŁUGOFALOWEJ

Zaproponowano dla wszystkich uczestników Programu szereg działań w ramach perspektywy długofalowej, których realizacja przyczyni się do stopniowego obniżania poziomu hałasu, zwiększenia świadomości zagrożenia hałasem i jego skutków dla zdrowia, a także określi kierunki zapobiegania przyszłym konfliktom akustycznym poprzez właściwe planowanie przestrzenne oraz ustanawianie obszarów cichych.

#### USTANOWIENIE KOORDYNATORA DS. POH

Do nadzorowania wyznaczonych w Programie działań będą służyć raporty z postępu działań programowych. Uczestnicy Programu są zobowiązani do powołania Koordynatora ds. POH oraz sporządzania i przedkładania w terminie do 31 marca każdego roku marszałkowi województwa raportu z postępu realizacji Programu za ubiegły rok.

Raporty powinien gromadzić i przekazywać wyznaczony w tym celu Koordynator, wyznaczony w każdej jednostce odpowiedzialnej za realizację zadań POH, przy czym wszystkie raporty od podmiotów uczestniczących w realizacji POH powinny zostać przekazane Głównemu Koordynatorowi wyznaczonego przez Marszałka.

Wymienione kierunki działań znajdują swoje odzwierciedlenie w dokumentach strategicznych miast i województwa, a te najbardziej znaczące również w skali krajowej.

### 6. Harmonogram realizacji Programu

Harmonogram działań sporządza się dla obszarów jednostkowych – powiatów lub obszarów miast, pogrupowanych w ranking wg wartości wskaźnika NHA opisującego negatywne dla zdrowia efekty hałasu, przy czym największa wartość określa rejon najpilniejszych działań.

Aby zobrazować zakres wskaźnika NHA na terenie objętym POH, zaproponowano zabarwienie stosownych jednostek obliczeniowych (powiaty) gradientowym rozkładem kolorów – zależnym od sumarycznej wartości NHA dla poszczególnych powiatów.

**Tabela 2. Zakres wartości wskaźnika NHA.**

Kolejność realizacji	M N I E J P I L N E → N A J P I L N I E J S Z E								
Kolor/wartość NHA	1-200	200-400	400-600	600-800	800-1000	1000-1200	1200-1400	1400-1600	1600-1699

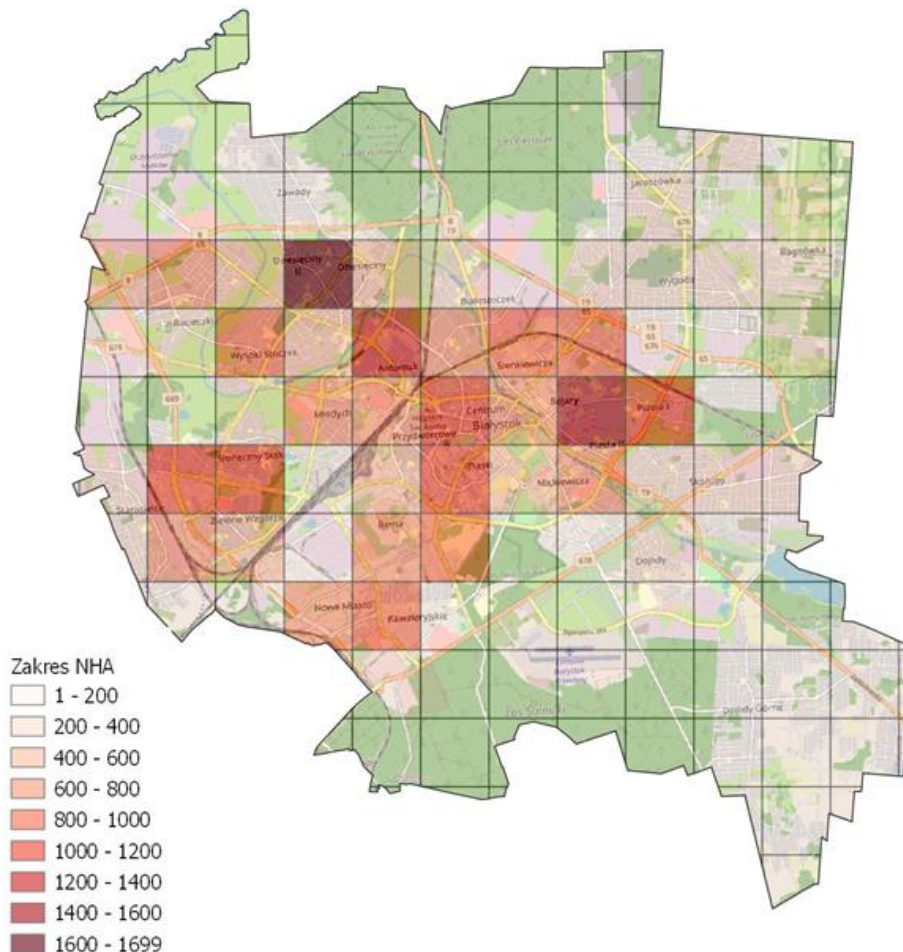
Ten sam układ kolorów zastosowano dla Białegostoku, prezentując obszary z obliczonym wskaźnikiem NHA w siatce 500x500 metrów.



**Tabela 3. Harmonogram realizacji POH dla dróg głównych w odniesieniu do poszczególnych powiatów w perspektywie krótkoterminowej**

Powiat	Wartość wskaźnika NHA
m. Łomża	1155
zambrowski	570
grajewski	538
sokólski	462
wysokomazowiecki	420
m. Suwałki	413
białostocki	388
augustowski	318
bielski	188
siemiatycki	142
suwalski	94
hajnowski	88
moniecki	87
łomżyński	82
kolneński	37

**Rysunek 2 Białystok na tle rozkładu współczynnika NHA**



\*Ze względu na ustawienia przezroczystości kolory mogą różnić się od zaprezentowanych w tabelach.

## 7. Koszty realizacji Programu

Większość proponowanych zadań antyhałasowych nie jest związana z koniecznością ponoszenia dodatkowych kosztów (planowanie przestrzenne, przeglądy stanu nawierzchni lub podtorza, kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości), jednakże koszt pozostałych działań można oszacować. Zestawienie przywołano poniżej:

- Koszt Programu dla dróg głównych: 80 tys. zł
- Koszt Programu dla miast pow. 100 tys. mieszkańców (Białystok): 90 tys. zł

W Programie nie uwzględniono kosztów zarządców źródeł wynikających z realizacji zadań wynikających z krajowych i regionalnych planów lub programów.

**Całkowity koszt Programu wyniesie: 170 tys. zł**

Realizacja Programu nie będzie miała negatywnych skutków dla środowiska.

Zaproponowane działania nie będą skutkować realizacją inwestycji mogących znacząco oddziaływać na środowisko.