



***Streszczenie Aktualizacji 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.***

## 1.1 Cele programu ochrony środowiska przed hałasem

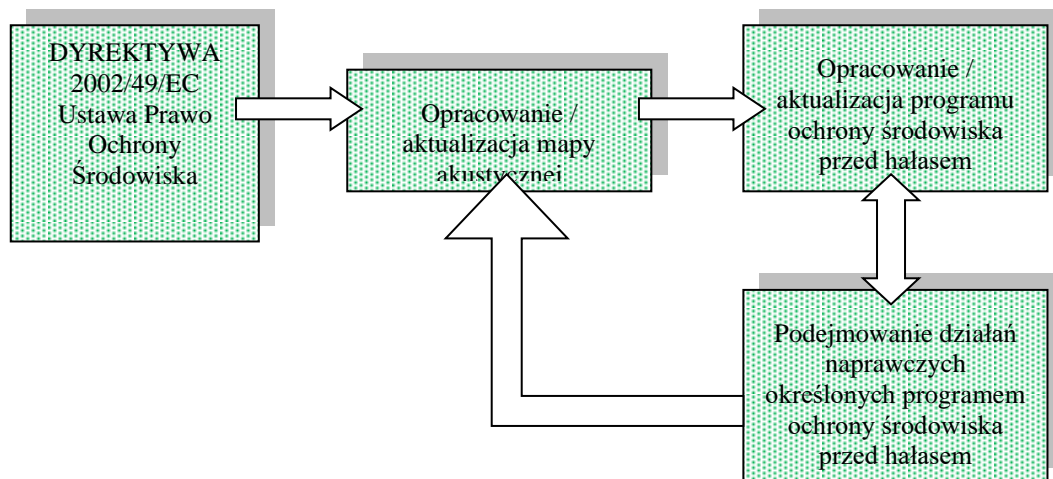
Program ochrony środowiska przed hałasem stanowi kontynuację działań podjętych przez Marszałka Województwa Podlaskiego, których celem jest poprawa warunków życia w regionie, poprzez ograniczenie hałasu powodowanego przez ruch komunikacyjny, jaki ma miejsce na drogach o natężeniu ruchu powyżej 3 milionów pojazdów.

## 1.2 Podstawy prawne

Ochrona środowiska przed hałasem opiera się w dużej mierze o wymagania przetransponowane do polskiego prawa z Dyrektywy Parlamentu Europejskiego w sprawie oceny i kontroli hałasu w środowisku. Zgodnie z ustawodawstwem europejskim oraz krajowym, działania na rzecz poprawy stanu klimatu akustycznego aglomeracji oraz otoczenia istotniejszych szlaków komunikacyjnych prowadzone są w cyklach 5-letnich. Cykl rozpoczyna się od opracowania mapy akustycznej, która to stanowi źródło informacji o zagrożeniach akustycznych [patrz:

Rysunek **Błąd! W dokumencie nie ma tekstu o podanym stylu.-1]**

W drugiej kolejności opracowuje się program ochrony środowiska przed hałasem, który po uchwaleniu stanowi podstawę do realizacji działań naprawczych – staje się prawem miejscowym. Po okresie 5 lat od opracowania pierwszej mapy akustycznej istnieje obowiązek opracowania aktualizacji dokumentów. W oparciu o zaktualizowaną mapę akustyczną dokonuje się także weryfikacji zadań zawartych w programie ochrony środowiska przed hałasem i przystępuje się do ich realizacji. Procedura powtarzana jest co pięć lat, a wyniki analiz przekazywane są do Komisji Europejskiej. Program ochrony środowiska przed hałasem może podlegać aktualizacji częściej niż co 5 lat, kiedy wystąpią okoliczności uzasadniające potrzebę wprowadzenia zmiany (np. zmiana dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku).



Rysunek **Błąd! W dokumencie nie ma tekstu o podanym stylu.-1** Pięcioletni cykl działań mających na celu zapewnienie właściwego stanu klimatu akustycznego na terenie objętym programem ochrony środowiska przed hałasem.

## 1.3 Mapy akustyczne stanowiące podstawę opracowania programu ochrony środowiska przed hałasem.

Podstawą do opracowania niniejszego programu były mapy akustyczne sporządzone przez zarządzających drogami o ruchu powyżej 3 milionów pojazdów w skali roku:

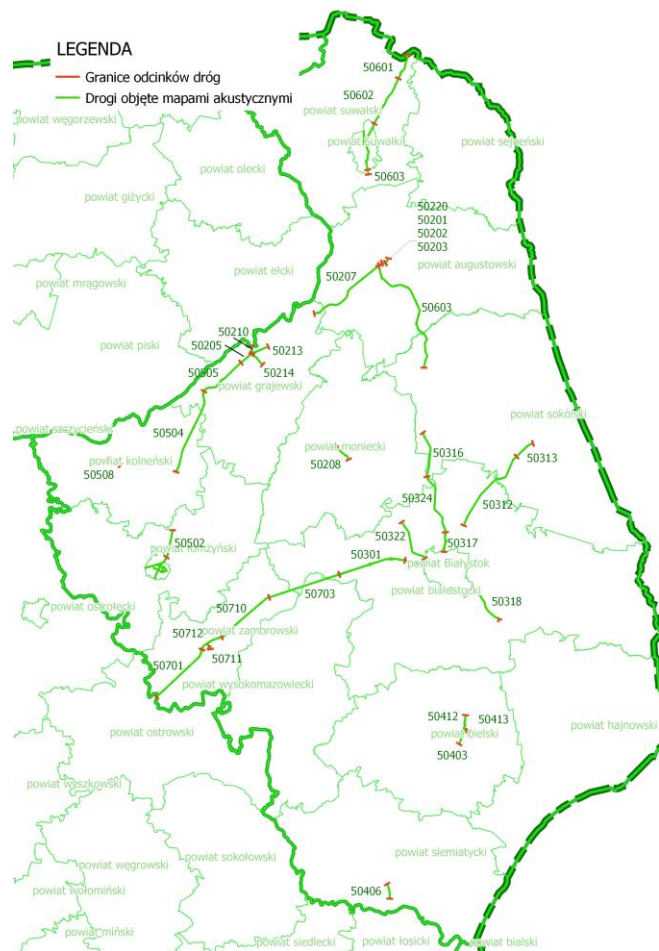
- Generalną Dyрекcyję Dróg Krajowych i Autostrad: Mapy akustyczne dla odcinków dróg krajowych o ruchu powyżej 3.000.000 pojazdów rocznie na terenie województwa podlaskiego, Hydrogeotechnika Sp. z o.o., Kielce 2018 oraz Mapy akustyczne dla odcinków dróg krajowych o ruchu powyżej 3.000.000 pojazdów rocznie na terenie województwa mazowieckiego.
- Podlaski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Białymstoku: Mapy akustyczne dla odcinków dróg wojewódzkich nr 674, 676, 677, 693, 678 na których natężenie ruchu przekracza 3.000.000 pojazdów rocznie, Jarosław Kowalczyk ECOPLAN, Opole 2017
- Miasto Łomża: Mapa akustyczna Miasta Łomża dla dróg po których przejeżdża ponad 3 000 000 pojazdów rocznie, Profon Acoustics Tomasz Habrat, Wrocław 2017
- Miasto Suwałki: Mapa akustyczna dla dróg publicznych położonych na terenie miasta Suwałki o ruchu powyżej 3 mln pojazdów rocznie, NaturProjekt Tomasz Pakuła, Warszawa 2016

#### **1.4 Obszary zidentyfikowane na mapach akustycznych jako wymagające podjęcia działań naprawczych.**

Opracowując niniejszy program ochrony środowiska przed hałasem, zgodnie z wymaganiami ustawy Prawo ochrony środowiska, ograniczono się do tych terenów, na których przekroczenia zostały zidentyfikowane i gdzie należy przeprowadzić działania naprawcze mające na celu ich wyeliminowanie. Całość programu składa się z 13 rozdziałów, w ramach których opisane zostały działania naprawcze dla wybranych odcinków dróg nr 8/S8, 16, 61, 65, 19, 66, 63, 674, 676, 677, 693, 678 oraz wybrane drogi w granicach miast Łomża i Suwałki.

#### **1.5 Skuteczność działań naprawczych podejmowanych w ramach poprzedniego programu ochrony środowiska przed hałasem**

Niniejszy program nie jest pierwszym opracowaniem tego typu sporządzonym dla województwa podlaskiego, stąd też w programie odniesiono się do skuteczności działań podejmowanych w celu poprawy stanu klimatu akustycznego w otoczeniu dróg.



**Lokalizacja odcinków dróg, dla których opracowane zostały mapy akustyczne, w ramach których zidentyfikowano tereny z przekroczeniami dopuszczalnego poziomu hałasu.**

## **1.6 Charakter działań naprawczych przewidzianych do realizacji w ramach niniejszego programu ochrony środowiska przed hałasem.**

Z uwagi na stwierdzone przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (zidentyfikowane w ramach aktualnych map akustycznych) w niniejszym programie wskazano szereg obszarów (lokalizacji) w jakich powinny być podjęte działania ochrony przed hałasem o określonej minimalnej skuteczności. W programie omówiono plany inwestycyjne zarządzających drogami, które mogą przyczynić się do poprawy klimatu akustycznego zastrzegając jednocześnie, iż są to rozwiązania, które należy traktować jako możliwe do zastosowania warianty. Zarządzający drogami posiadają jednakże swobodę w doborze rozwiązań, ważne jest jednak aby stosowane rozwiązania posiadały wymaganą skuteczność, albo też zbliżyły do założonego celu.

Bez względu na ostateczny wybór rodzaju działań naprawczych przez zarządzających drogami, działania organizacyjne są to działania najtańsze w realizacji, ale jednocześnie bardzo często bardziej skuteczne niż działania inwestycyjne. Obejmują one zarówno np. ograniczenia prędkości ruchu na wybranych odcinkach dróg, ale także działania planistyczne pozwalające unikać sytuacji, w której zezwala się na realizację zabudowy mieszkaniowej w sąsiedztwie autostrady albo linii kolejowej. Do działań organizacyjnych zalicza się także ustanowienie obszaru ograniczonego użytkowania. Z kolei działania inwestycyjne polegają między innymi na budowie ekranów akustycznych albo innych obiektów ekranujących, wymianie nawierzchni drogi na cichą czy też budowie obwodnic.

W poniższych tabelach zestawiono działania naprawcze przewidywane do realizacji w celu poprawy warunków akustycznych w otoczeniu dróg:

- DK 8 / S8 - Tabela 1
- DK 16 - Tabela 2

DK 61 -

- Tabela 3

DK 65 -

- Tabela 4

DK 19 -

- Tabela 5

DK 66 -

- Tabela 6
- DK 63 - Tabela 7

DW 677

- Tabela 8
- Miasto Łomża - Tabela 9
- Miasto Suwałki - Tabela 10

Tabela 1 Zestawienie kierunków i działań naprawczych niezbędnych do utrzymania dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku w otoczeniu drogi krajowej nr 8 w granicach województwa podlaskiego.

Lp.	Orientacyjny kilometraż odcinka		Działania naprawcze	Uzasadnienie planowanych działań	Szacunkowe Koszty	Termin realizacji
	od km	do km				
1	562+800	563+020	Budowa drogi ekspresowej S8 (od granicy województwa podlaskiego do km 637+500) realizowana odcinkami do 2018 roku. Ostatni odcinek oddany do użytkowania w 2018 roku.	M = 37,31 priorytet <b>ŚREDNI</b>	1 541 816,49652 tys. zł.	2018 (zadanie zrealizowane, nie uwzględnione przy realizacji mapy akustycznej [Błąd! Nie zdefiniowano zakładki.]
2	566+900	567+050		M < 20 / priorytet NISKI		
3	568+220	568+550				
4	571+100	571+200		M = 31,72 priorytet <b>ŚREDNI</b>		
5	572+200	572+650				
6	571+500	572+450		M < 20 / priorytet NISKI		
7	590+450	590+550				
8	591+000	591+100		M = 26,33 priorytet <b>ŚREDNI</b>		
9	593+400	593+550				
10	594+550	594+800		M = 200,29 priorytet <b>WYSOKI</b>		
11	598+350	599+050				
12	598+500	599+450		M < 20 / priorytet NISKI		
13	601+950	602+050				
14	602+700	603+150				
15	603+700	603+950				
16	603+900	604+100				
17	605+600	605+650				
18	606+450	606+750				
19	607+900	608+750				
20	608+000	608+300				
21	609+600	609+750				
22	610+750	610+950				
23	614+300	615+000				
24	615+400	615+500				
25	616+800	617+850				
26	617+050	617+200				
27	621+800	621+900				
28	626+250	626+550				
29	627+300	627+450				
30	630+400	630+500				
31	632+200	632+250				
32	633+650	633+750				
33	638+950	639+200	Budowa węzła Porosły – przebudowa odcinka drogi krajowej nr 8 od km 638+650	M < 20 / priorytet NISKI	b. d.	2020
34	639+500	639+550	Budowa drogi ekspresowej S19 odc. 1 (gr. Państwa) Kuźnica – Sokółka odc. 2 (Sokółka – Wasilków – Sochonie – Dobrzyniewo Duże – w. Choroszcz (S8) W ramach przedsięwzięcia realizacja obwodnicy Sokółki oraz Czarnej Białostockiej	M < 20 / priorytet NISKI	b. d.	2025
35	640+250	640+400				
36	648+100	648+200				
37	650+550	650+650				
38	650+730	650+780				
39	651+080	651+230				
40	654+400	654+450				
41	654+450	654+850				
42	658+650	658+850				
43	665+800	665+880				
44	668+480	668+650	Budowa drogi krajowej nr 8 w przekroju 2+1 – odcinek Korycin – Suchowola z obwodnicą m. Suchowola w km 680+715 – 699 + 200	M < 20 / priorytet NISKI	432 534,71061 Tys. zł.	2025
45	668+930	668+980				
46	672+100	672+200				
47	674+050	674+100				
48	676+700	677+000				
49	680+000	680+150				
50	699+500	699+600	Budowa drogi krajowej nr 8 w przekroju 2+1 – odcinek Suchowola - Sztabin z obwodnicą m. Sztabin w km 699+200 – 710 + 700	M < 20 / priorytet NISKI	288 250,95503 Tys. zł.	2025
50	702+300	702+550				
51	707+550	709+000				
52	709+450	709+500				
53	710+850	710+900	Budowa drogi krajowej nr 8 w przekroju 2+1 – odcinek Sztabin – Augustów z obwodnicą Białobrzeg w km. 710+700 – 730+600	M < 20 / priorytet NISKI	405 946,27736 Tys. zł.	2025
54	711+200	711+400				
55	711+550	711+600				
56	711+780	711+880				
57	712+350	712+450				
58	714+650	714+700				
59	715+150	715+250				
60	715+250	715+350				

Lp.	Orientacyjny kilometraż odcinka		Działania naprawcze	Uzasadnienie planowanych działań	Szacunkowe Koszty	Termin realizacji
	od km	do km				
61	715+850	715+920				
62	720+650	720+750				
63	721+000	721+050				
64	721+150	721+220				
65	725+580	725+650				
66	725+750	725+820				
67	726+090	726+130				
68	727+200	727+350				
69	727+180	727+500		M = 36,70 priorytet <b>ŚREDNI</b>		
70	727+750	728+000		M = 53,44 priorytet <b>ŚREDNI</b>		
71	770+804	770+870	Budowa drogi ekspresowej S61 od obwodnicy Suwałk, do granicy państwa w Budzisku z obwodnicą Szypliszek. Przeniesienie ruchu z drogi krajowej nr 8 na drogę ekspresową S61.	M < 20 / priorytet NISKI	b.d.	2022
72	771+450	771+650				
73	771+580	771+900				
74	772+500	773+200				
75	773+200	773+380				
76	774+150	774+200				
77	776+050	776+100				
78	778+100	778+170				
79	779+300	779+350				
80	781+300	781+350				
81	781+600	781+650				
82	783+450	783+950				
83	783+550	783+750	M < 20 / priorytet NISKI			
84	784+000	784+180				
85	784+050	784+450				
86	786+200	786+250				
87	786+380	786+450				
88	787+100	787+250				
89	788+050	788+100				
90	788+050	788+480				
91	788+950	789+150				
92	789+880	789+950				
93	Wszystkie wyżej wymienione odcinki drogi krajowej nr 8 i S8	Wprowadzenie do treści dokumentów planistycznych (opracowań ekofizjograficznych, studiów uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego, miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego) informacji o zasięgu występowania potencjalnych przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu od drogi celem prowadzenia gospodarki przestrzennej uwzględniającej potrzebę minimalizacji narażenia mieszkańców na hałas.	n. d.	Zadanie własne władz lokalnych	Zadanie ciągłe	
94		Utrzymanie stanu technicznego drogi w stanie nie powodującym zwiększonej emisji hałasu do środowiska		Zadanie własne zarządzającego drogą	Zadanie ciągłe	
Odpowiedzialny:			zarządzający/a odcinkiem drogowym: władze lokalne gminne / powiatowe:	pozycje: 1-92, 94 pozycje: 93		

Tabela 2 Zestawienie działań naprawczych niezbędnych do utrzymania dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku w otoczeniu DK 16.

Lp.	Orientacyjny kilometraż odcinka		Działania naprawcze	Uzasadnienie planowanych działań	Szacunkowe Koszty	Termin realizacji
	od km	do km				

1	000+500	003+535	Wprowadzenie do treści dokumentów planistycznych (opracowań ekofizjograficznych, studiów uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego, miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego) informacji o zasięgu występowania przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu od drogi krajowej nr 12 celem prowadzenia gospodarki przestrzennej uwzględniającej potrzebę minimalizacji narażenia mieszkańców na hałas.	63,02/ <b>ŚREDNI</b> (najbardziej obciążony odcinek)	Zadanie własne gminy	Zadanie ciągłe
2			Utrzymanie stanu technicznego drogi w stanie nie powodującym zwiększonej emisji hałasu do środowiska		b. d.	Zadanie ciągłe
Odpowiedzialny:			zarządzający/a odcinkiem drogowym: władze lokalne gminne / powiatowe:	pozycje: 2 pozycje: 1		

Tabela 3 Zestawienie kierunków i działań naprawczych niezbędnych do przywrócenia dopuszczalnych poziomów hałasu w otoczeniu drogi krajowej nr 61

Lp.	Orientacyjny kilometraż odc.		Działania naprawcze	Uzasadnienie planowanych działań	Szacunkowe Koszty	Termin realizacji			
	od km	do km							
1	009+600	009+700	Utrzymanie dobrego stanu technicznego drogi nie powodującego zwiększonej emisji hałasu do środowiska	M<20 / priorytet NISKI	b. d.	Zadanie ciągłe			
2	010+950	011+250							
3	011+550	011+750							
4	157+038	157+750	Budowa drogi S61 Ostrów Mazowiecka – Szczuczyn na odcinku Ostrów Mazowiecka – Szczuczyn.	M=168,03 / priorytet <b>WYSOKI</b>	1 736 000, 00 zł	2022			
5	158+050	158+100		M<20 / priorytet NISKI					
6	158+350	159+100							
7	161+250	161+350		M=25,45 priorytet <b>ŚREDNI</b>					
8	162+750	163+950		M<20 / priorytet NISKI					
9	163+150	164+050							
10	187+350	187+400		M=41,14 priorytet <b>ŚREDNI</b>					
11	188+200	188+750		M<20 / priorytet NISKI					
12	188+800	188+850							
13	191+950	192+050							
14	192+050	192+100							
15	194+750	194+850							
16	195+300	195+450							
17	196+350	196+550							
18	205+500	205+600		Budowa drogi S61 od obwodnicy Szczuczyn do węzła Racзки			M<20 / priorytet NISKI	b. d.	2021
19	205+800	205+900					M = 55,39 priorytet <b>ŚREDNI</b>		
20	206+550	207+200							
21	206+800	207+000	M<20 / priorytet NISKI						
22	207+400	207+450							
23	210+900	210+950	M=30,24 priorytet <b>ŚREDNI</b>						
24	211+450	212+000	M<20 / priorytet NISKI						
25	211+600	211+650							
26	212+200	212+350	M=24,45 priorytet <b>ŚREDNI</b>						
27	212+000	212+450	M = 2378,42 priorytet <b>WYSOKI</b>						
28	214+950	216+950	M<20 / priorytet NISKI						
29	217+350	217+650							
30	217+350	218+150							
31	219+950	220+050							
32	220+200	220+350							
33	220+650	220+750							



Lp.	Orientacyjny kilometraż odc.		Działania naprawcze	Uzasadnienie planowanych działań	Szacunkowe Koszty	Termin realizacji
	od km	do km				
34	236+100	236+850		M = 63,72 priorytet <b>ŚREDNI</b>		
35	248+350	248+450				
36	248+500	248+600				
37	249+150	249+950				
38	249+750	249+850				
49	251+350	251+450				
40	251+700	251+750				
41	Wszystkie wymienione w punktach 1-40 odcinki drogowe w ciągu DK 61		Aktualizacja zapisów zawartych w dokumentach planistycznych (ekofizjografiach, studiach uwarunkowań i kierunków, miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego) o informacje o występowaniu przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku, w oparciu o mapę akustyczną dróg krajowych 2017/2018.	n. d.	b. d.	Zadanie ciągle
Odpowiedzialny:			zarządzający/a odcinkiem drogowym: władze lokalne gminne / powiatowe:	pozycje: 1-40 pozycje: 41		

Tabela 4

Zestawienie kierunków i działań naprawczych niezbędnych do utrzymania dopuszczalnych poziomów hałasu w otoczeniu drogi krajowej nr 65

Lp.	Orientacyjny kilometraż odcinka		Działania naprawcze	Uzasadnienie planowanych działań	Szacunkowe Koszty	Termin realizacji
	od km	do km				
1	089+950	090+350	Utrzymanie dobrego stanu technicznego drogi nie powodującego zwiększonej emisji hałasu do środowiska	M<20 / priorytet NISKI	b. d.	Zadanie ciągle
2	090+450	091+550	Działania mające na celu wyprowadzenie ruchu tranzytowego z drogi DK 65 poza obszar zabudowany Grajewa. (np. realizacja obwodnicy miasta)	M = 345,7 priorytet <b>WYSOKI</b>	b. d.	b. d.
3	091+700	092+950	Działania mające na celu wyprowadzenie ruchu tranzytowego z drogi DK 65 poza obszar zabudowany Grajewa. (np. realizacja obwodnicy miasta)	M = 589,08 priorytet <b>WYSOKI</b>	b. d.	b. d.
4	093+000	093+670	Utrzymanie dobrego stanu technicznego drogi nie powodującego zwiększonej emisji hałasu do środowiska	M<20 / priorytet NISKI	b. d.	Zadanie ciągle
5	093+400	093+600				
6	094+500	095+200				
7	127+070	127+150	Przebudowa drogi krajowej nr 65 na odcinku 126+900-130+000. Zmiana nawierzchni jezdni, zmiany organizacji ruchu (elementy uspokojenia ruchu).	M = 58,06 priorytet <b>ŚREDNI</b>	b. d.	2019
8	127+450	127+670				
9	127+850	129+000				
10	129+000	129+050				
11	129+000	129+550				
12	151+150	151+350	Budowa drogi ekspresowej S19 (odcinek 2) Sokółka – Wasilków – Sochonie – Dobrzyniewo Duże – w. Choroszcz (S8), wraz z obejściami m. Sokółka i Czarna Białostocka)	M<20 / priorytet NISKI	b. d.	2025
13	154+600	155+050				
14	154+900	155+000				
15	155+850	155+950				
16	156+900	156+950				
17	157+000	157+370				
18	160+150	160+750				
19	161+200	161+250				
20	161+750	161+800				
21	161+950	162+000				

Lp.	Orientacyjny kilometraż odcinka		Działania naprawcze	Uzasadnienie planowanych działań	Szacunkowe Koszty	Termin realizacji
	od km	do km				
22	Wszystkie wymienione w punktach 1-21 odcinki drogi krajowej nr 65.		Wprowadzenie do treści dokumentów planistycznych (opracowań ekofizjograficznych, studiów uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego, miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego) informacji o zasięgu występowania przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu od drogi krajowej nr 27 celem prowadzenia gospodarki przestrzennej uwzględniającej potrzebę minimalizacji narażenia mieszkańców na hałas**	n. d.	b. d.	Zadanie ciągłe
Odpowiedzialny:			zarządzający drogami krajowymi: władze lokalne gminne / powiatowe:	pozycje: 1-21 pozycje: 22		

Tabela 5 Zestawienie kierunków i działań niezbędnych do przywrócenia dopuszczalnych poziomów hałasu w otoczeniu drogi krajowej nr 19

Lp.	Orientacyjny kilometraż odcinka		Działania naprawcze	Uzasadnienie planowanych działań	Szacunkowe Koszty	Termin realizacji
	od km	do km				
1	016+300	016+700	Budowa drogi ekspresowej S19 (odc. 1 Kuźnica – Sokółka, odc. 2 Sokółka – Wasilków – Sochonie – Dobrzyniewo Duże – w. Choroszcz (S8), w tym budowa obwodnicy Sokółki i Czamej Białostockiej.	M = 80,93 priorytet <b>ŚREDNI</b>	639 970,46995 Tys. zł. (dla odcinka Kuźnica – Sokółka)	2025
2	016+750	017+150		M<20 / priorytet NISKI		
3	016+750	017+500		M = 23,34 priorytet <b>ŚREDNI</b>		
4	017+500	018+900		M = 328,72 Priorytet <b>WYSOKI</b>		
5	021+800	021+900		M<20 / priorytet NISKI		
6	022+750	022+850				
7	026+000	026+100				
8	026+950	027+050				
9	028+650	029+250		M = 58,81 priorytet <b>ŚREDNI</b>		
10	035+050	035+850				
11	041+200	041+300				
12	064+775	064+950	Budowa drogi ekspresowej S19 (3) Choroszcz – Ploski z odcinkiem drogi krajowej nr 65 Kudrycze – Kuriany – Grabówka oraz 4). Ploski – Chlebczyn z odcinkiem drogi krajowej nr 66 – obwodnicą Bielska Podlaskiego) W ramach przedsięwzięcia powstanie także obwodnica Siemiatycz.	M = 23,84 priorytet <b>ŚREDNI</b>	4 427 202,00000 Tys. zł.	2025
13	065+500	066+000		M<20 / priorytet NISKI		
14	065+900	066+050				
15	066+650	066+700				
16	067+300	067+900				
17	068+000	068+750				
18	068+500	068+600				
19	069+600	070+600		M = 145,97 Priorytet <b>WYSOKI</b>		

Lp.	Orientacyjny kilometraż odcinka		Działania naprawcze	Uzasadnienie planowanych działań	Szacunkowe Koszty	Termin realizacji
	od km	do km				
20	072+250	072+650		M<20 / priorytet NISKI		
21	072+300	072+400		M = 455,40 priorytet <b>WYSOKI</b>		
22	074+600	075+635		M<20 / priorytet NISKI		
23	104+200	104+400		M = 58,67 priorytet <b>ŚREDNI</b>		
24	104+200	104+300		M = 154,05 priorytet <b>WYSOKI</b>		
25	105+000	105+700		M<20 / priorytet NISKI		
26	104+850	106+950		M = 240,80 priorytet <b>WYSOKI</b>		
27	107+000	108+000				
28	108+050	108+750				
29	108+150	108+750				
30	110+350	110+450				
31	154+005	157+100				
32	Wszystkie wymienione w punktach 1-31 odcinki drogi krajowej nr 19.		Wprowadzenie do treści dokumentów planistycznych (opracowań ekofizjograficznych, studiów uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego, miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego) informacji o zasięgu występowania przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu od drogi krajowej nr 19 celem prowadzenia gospodarki przestrzennej uwzględniającej potrzebę minimalizacji narażenia mieszkańców na hałas	Na odcinku drogi stwierdzono przekroczenia w zakresie do 15 dB.	b. d.	Zadanie ciągle
Odpowiedzialny:			zarządzający/a odcinkiem drogowym: władze lokalne gminne / powiatowe:	pozycje: 1-31 pozycje: 32		

Tabela 6 Zestawienie kierunków i działań naprawczych niezbędnych do przywrócenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku w otoczeniu drogi krajowej nr 66

Lp.	Orientacyjny kilometraż odcinka		Działania naprawcze	Uzasadnienie planowanych działań	Szacunkowe Koszty	Termin realizacji
	od km	do km				
1	077+300	077+350	Budowa drogi ekspresowej S19, odcinki : 1) Choroszcz – Płoski z odcinkiem drogi krajowej nr 65 Kudrycze – Kuriany – Grabówka oraz 2). Płoski – Chlebczyn z odcinkiem drogi krajowej nr 66 – obwodnicą Bielska Podlaskiego.	M < 20 / priorytet NISKI	b. d.	2025
2	077+950	078+150				
3	Wszystkie wymienione w punktach 1-2 odcinki drogi krajowej nr 66.		Wprowadzenie do treści dokumentów planistycznych gminy (opracowań ekofizjograficznych, studiów uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego, miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego) zapisów wynikających z mapy akustycznej dróg krajowych 2017/2018 w zakresie zasięgu ponadnormatywnego oddziaływania akustycznego drogi.	j. w.	b. d.	Zadanie ciągle
Odpowiedzialny:			zarządzający/a odcinkiem drogowym władze lokalne gminy / powiatu	pozycje: 1-2 pozycje: 3		

Tabela 7 Zestawienie kierunków i działań naprawczych niezbędnych do przywrócenia dopuszczalnych poziomów hałasu w otoczeniu drogi krajowej nr 63

Lp.	Orientacyjny kilometraż odcinka		Działania naprawcze	Uzasadnienie planowanych działań	Szacunkowe Koszty	Termin realizacji
	od km	do km				
1	116,606	116,650	Utrzymanie dobrego stanu technicznego drogi nie powodującego zwiększonej emisji hałasu do środowiska	M < 20 priorytet NISKI	b. d.	Zadanie ciągłe
2	119,450	119,950				
3	119,550	120,272	W przypadku planowanych remontów - stosowanie cichych nawierzchni drogowych. Kontrola dopuszczalnej prędkości pojazdów.	M = 25,07 priorytet <b>ŚREDNI</b>	b. d.	Zadanie ciągłe
4	120,020	120,272	Utrzymanie dobrego stanu technicznego drogi nie powodującego zwiększonej emisji hałasu do środowiska	M < 20 / priorytet NISKI	b. d.	Zadanie ciągłe
5	Wszystkie wymienione w punktach 1-4 odcinki drogi krajowej nr 63.		Wprowadzenie do treści dokumentów planistycznych (opracowań ekofizjograficznych, studiów uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego, miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego) informacji o zasięgu występowania przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu od drogi krajowej nr 92b. celem prowadzenia gospodarki przestrzennej uwzględniającej potrzebę minimalizacji narażenia mieszkańców na hałas**	n. d.	b. d.	Działanie ciągłe
Odpowiedzialny:			zarządzający/a odcinkiem drogowym władze lokalne gminne / powiatowe	pozycje: 1-4 pozycje: 5		

Tabela 8 Zestawienie kierunków i działań naprawczych niezbędnych do przywrócenia dopuszczalnych poziomów hałasu w otoczeniu drogi wojewódzkiej nr 677

Lp.	Orientacyjny kilometraż odcinka		Działania naprawcze	Uzasadnienie planowanych działań	Szacunkowe Koszty	Termin realizacji
	od km	do km				
1	4+246	7+100	Wyprowadzenie ruchu tranzytowego z drogi wojewódzkiej 677 poza obszar zabudowany miejscowości Konarzyce	M = 128,1 priorytet <b>WYSOKI</b>	40,21 mln zł.	2020
2	8+500	8+900	Wyprowadzenie ruchu tranzytowego z drogi wojewódzkiej 677 na planowane drogi ekspresowe, poza obszar zabudowany miejscowości Mikołajew, Konopki Młode, Ratowo – Piotrowo, Śniadowo, Bagno		b. d.	2024
	12+700	19+900				
	14+100	14+800				
	15+850	17+700				
	18+490	18+510	Przeprowadzenie kompleksowej przebudowy drogi w istniejącym śladzie			
Odpowiedzialny:			zarządzający/a drogami wojewódzkimi zarządzający/a drogami krajowymi	pozycje: 1 pozycja: 2		

Tabela 9 Zestawienie kierunków i działań naprawczych niezbędnych do przywrócenia dopuszczalnych poziomów hałasu w otoczeniu dróg na terenie Łomży

Lp.	Droga	Odcinek	Działania naprawcze	Uzasadnienie planowanych działań	Szacunkowe Koszty	Termin realizacji
-----	-------	---------	---------------------	----------------------------------	-------------------	-------------------

Lp.	Droga	Odcinek	Działania naprawcze	Uzasadnienie planowanych działań	Szacunkowe Koszty	Termin realizacji
1	DK 61	ul. Zjazd, od pl. Kościuszki do mostu na rzece Narew	Remont drogi krajowej nr 61 obejmujący wykonanie nawierzchni SMA i betonu asfaltowego	Na przedmiotowym odcinku drogi stwierdzono przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu w zakresie do 10 dB.	3.807.878	2018 (zadanie zrealizowane, nie uwzględnione przy realizacji mapy akustycznej [Błąd! Nie zdefiniowano zakładki.]
2	DK 61	ul. Wojska Polskiego, od ul. Spokojnej do ul. Polnej	Remont drogi krajowej nr 61 obejmujący wykonanie nawierzchni SMA i betonu asfaltowego			
3	DK 61	skrzyżowanie ul. Wojska Polskiego i ulic: Polowej i gen. Wł. Sikorskiego	Remont sygnalizacji świetlnej wraz z przeprowadzeniem koordynacji sygnalizacji pozwalające na upłynnienie ruchu			
4	DK 61	ul. Wojska Polskiego, od ul. Sikorskiego do ul. Polowej	Remont drogi krajowej nr 61 obejmujący wykonanie nawierzchni SMA i betonu asfaltowego		3.500.000	2020
5	DK 61	Cały odcinek w granicach miasta Łomża	Budowa obwodnicy miasta Łomża w dwóch odcinkach: I) Łomża Południe – Łomża Zachód i II) Łomża Zachód – Węzeł Kolno.			
6	DW 677	od granicy miasta do Placu T. Kościuszki	Budowa obwodnicy miasta Łomża w dwóch odcinkach: I) Łomża Południe – Łomża Zachód i II) Łomża Zachód – Węzeł Kolno.	Na przedmiotowym odcinku drogi stwierdzono przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu w zakresie do 10 dB.	I: b.d. II: 525.000.000	I: 2020 II: 2021
7	DK 63	ul. Gen. W. Sikorskiego od ul. w. polskiego do Szosy Zambrowskiej	O ile realizacja obwodnicy miasta do 2023 roku nie przyczyni się do spadku poziomu hałasu na przedmiotowym odcinku drogowym, należy przeanalizować dostępne możliwości ochrony przed hałasem zabudowy znajdującej się w otoczeniu drogi (np. zastosowanie cichszej nawierzchni, ograniczenie ruchu ciężkiego, ograniczenie prędkości) i podjąć działania w celu realizacji optymalnego środka naprawczego.	Na przedmiotowym odcinku drogi stwierdzono przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu w zakresie do 10 dB.	n. d.	2024
8	DK 63	ul. Szosa Zambrowska od ul. Sikorskiego do ul. Piłsudskiego				
10	Wszystkie odcinki dróg objętych mapą akustyczną [Błąd! Nie zdefiniowano zakładki.] dróg w mieście Łomża.		Wprowadzenie do treści uchwalanych dokumentów planistycznych (opracowań ekofizjograficznych, studiów uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego, miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego) informacji o zasięgu występowania przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu od dróg. celem prowadzenia gospodarki przestrzennej uwzględniającej potrzebę minimalizacji narażenia mieszkańców na hałas.	Na badanym odcinku drogi stwierdzono przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu w zakresie 10-20 dB.	n. d.	Działania ciągłe
11			Utrzymanie stanu technicznego drogi w stanie nie powodującym zwiększonej emisji hałasu do środowiska		n. d.	Działanie ciągłe
12			Kontrola przestrzegania przepisów odnośnie dopuszczalnej prędkości.		n. d.	Działanie ciągłe
Odpowiedzialny:			zarządzający/a odcinkiem drogowym: władze lokalne gminne / powiatowe: zarządzający/a drogami krajowymi:	pozycje: 1, 2, 3, 7, 11 pozycje: 10 pozycje: 5, 6		

Tabela 10

Zestawienie kierunków i działań naprawczych niezbędnych do przywrócenia dopuszczalnych poziomów hałasu w otoczeniu dróg prowadzących ruch powyżej 3 mln. pojazdów rocznie na terenie Suwałk

Lp.	Droga	Odcinek	Działania naprawcze	Uzasadnienie planowanych działań	Szacunkowe Koszty	Termin realizacji	
1	DK 8 ul. Utrata	od skrzyżowania z ul. Leśną do skrzyżowania z ul. Romana Walerego	Budowa obwodnicy Suwałk – drogi ekspresowej S61	Na odcinkach dróg stwierdzono przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu w zakresie do 10 dB.	391 231,4302 Tys. zł.	2019	
2		od skrzyżowania z ul. Aleksandry Piłsudskiej do skrzyżowania z ul. Kolejową				2019	
3	DK 8 ul. Generała Zygmunta Podhorskiego	Od skrzyżowania z ul. Kolejową do skrzyżowania z ul. Generała Kazimierza Pułaskiego				2019	
4	DK 8 ul. Generała Kazimierza Pułaskiego	Teren po wschodniej stronie skrzyżowania z ul. Brzostowskiego (teren budynku nr 24e)				2019	
5		Od skrzyżowania z ul. Wincentego Witosa do ul. Alfreda Wierusza Kowalskiego				2019	
6		Od placu Ofiar Oblawy Augustowskiej do budynku przy ul. Gen. Kazimierza Pułaskiego 80				2019	
7		Rejon budynków nr 26, 27 i 28 (skrzyżowanie z ul. Szwajcaria)				Budowa drogi ekspresowej S-61 Suwałki - Budzisko	2022
8		Rejon budynków nr 36 i 37					2022
9		Rejon budynków przy skrzyżowaniu z ul. Studzieniczne					2022
10	DW 655 Mikołaja Reja	Na odcinku od budynku nr 45 do skrzyżowania z ul. Tysiąclecia Litwy	Regulacje urządzeń typu wazy kanalizacyjne kratki ściekowe i skrzynki zaworów wodociągowych	b. d.	2020		
11		Na odcinku 300m od skrzyżowania z ul. Armii Krajowej w kierunku północnym.	W ramach budowy obwodnicy miasta Suwałki, obejmującej drogę ekspresową S61 przebudowany został odcinek ul. Mikołaja Reja, m. innymi wykonanie wiaduktu oraz nowej nawierzchni	b. d.	2019		
12	Wszystkie odcinki dróg objętych mapą akustyczną [Błąd! Nie zdefiniowano zakładki.] dróg w mieście Suwałki.		Wprowadzenie do treści uchwalanych dokumentów planistycznych (opracowań ekofizjograficznych, studiów uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego, miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego) informacji o zasięgu występowania przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu od dróg, celem prowadzenia gospodarki przestrzennej uwzględniającej potrzebę minimalizacji narażenia mieszkańców na hałas.	n. d.	Działania ciągłe		
13			Utrzymanie stanu technicznego drogi w stanie nie powodującym zwiększonej emisji hałasu do środowiska	n. d.	Działanie ciągłe		
14			Kontrola przestrzegania przepisów odnośnie dopuszczalnej prędkości.	n. d.	Działanie ciągłe		
Odpowiedzialny:			zarządzający/a odcinkiem drogowym: władze lokalne gminne / powiatowe: zarządzający/a drogami krajowymi:	pozycje: 10, 11, 13 pozycje: 12 pozycje: 1-9			

## 1.7 Skuteczność planowanych w niniejszym programie ochrony środowiska przed hałasem działań naprawczych

W Programie [...] zaproponowano szereg działań o różnej skuteczności w zależności od lokalnie występujących uwarunkowań, planów działań inwestycyjnych zarządzających drogami i innych czynników (np. możliwości technicznych realizacji określonych rodzajów działań naprawczych).

W przypadku działań o charakterze inwestycyjnym, polegających na budowie nowych odcinków drogowych (w szczególności obwodnic) można oczekiwać skuteczności na poziomie kilku dB. Jako przykład można podać Suwałki, gdzie spadek ruchu związany z uruchomieniem zupełnie nowego odcinka drogi ekspresowej S61 pozwolił wyprowadzić ruch, który dotychczas był prowadzony bezpośrednio przez środek miasta. Podobna sytuacja wystąpi na terenie innych miast, gdzie także docelowo planuje się realizację obwodnic, albo też obwodnice są już w trakcie realizacji, jak na przykład w Łomży.

W ramach prowadzonych inwestycji (głównie w korytarzu drogi krajowej nr 8, w południowo-zachodniej części województwa), gdzie zrealizowany jest drugi pas ruchu albo też droga zmieniła swój przebieg omijając większe osiedla mieszkalne, także nastąpi istotna poprawa warunków akustycznych. Ponieważ zmiany te są już odzwierciedlone w opracowanej w 2018 roku mapie akustycznej, zostały one uwzględnione w niniejszym programie jako działania naprawcze, w przypadku których można szacować skuteczność na poziomie 6-9 dB, a tam gdzie zastosowano ekrany akustyczne, skuteczność na poziomie do 15dB.

W programie wykorzystano także informacje o planowanych remontach dróg. Przy obecnej wiedzy nie ma możliwości precyzyjnego prognozowania skuteczności poprawy warunków akustycznych spowodowanej poprawą jakości nawierzchni, ale kierując się modelami prognostycznymi można zakładać, iż w skrajnych przypadkach poprawa może sięgać nawet 5dB. Będzie to miało miejsce tam, gdzie np. nawierzchnia silnie uszkodzona albo z kostki brukowej zostanie zamieniona na nawierzchnię asfaltową. W pozostałych przypadkach można oczekiwać poprawy w przedziale od ułamka dB do 3-4dB.

W „Programie [...]” przewidziano także szereg działań, co do których nie można jednoznacznie ocenić ich skuteczności, ale jest oczywiste iż są to zadania kluczowe dla wyeliminowania przyszłych konfliktów na tle ponadnormatywnego poziomu hałasu przy drogach. Działaniem takim jest na przykład uwzględnienie uwarunkowań akustycznych przy sporządzaniu miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, w szczególności dla obszarów położonych w kilkudziesięciometrowym sąsiedztwie dróg. Problemem w wielu miejscach jest dość przypadkowa lokalizacja nowej zabudowy mieszkaniowej albo innej zabudowy chronionej przed hałasem. Powstające pojedyncze zabudowania w sąsiedztwie dróg z góry skazane są na wysoki poziom hałasu, co w konsekwencji prowadzi do konieczności budowy nowych ekranów akustycznych. Racjonalna polityka przestrzenna, odpowiednie zapisy w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego, ale także w innych dokumentach planistycznych powinny uniemożliwiać powstawanie nowej zabudowy mieszkaniowej w obszarach, gdzie wyeliminowanie oddziaływania akustycznego jest niemożliwe. Skuteczność prawa miejscowego w dziedzinie ochrony przed hałasem może być znacząco większa niż budowa ekranów akustycznych i obwodnic.

## 1.8 Monitoring realizacji programu

Kluczowym elementem programu jest monitoring postępów jego realizacji. Większość działań naprawczych przewidzianych w programie jest ze sobą ściśle powiązana i wymaga koordynacji. Koordynacja i nadzór nad realizacją programu będzie realizowany przez Marszałka Województwa Podlaskiego.

Działania prowadzone będą głównie poprzez gromadzenie i analizowanie informacji, do udostępniania której zobowiązani zostali niniejszym programem zarządzający źródłami hałasu, albo też tworzący dokumenty planistyczne zawierające ustalenia istotne z punktu widzenia ochrony przed hałasem.

Monitoring realizacji programu, a w szczególności dane zgromadzone w procesie monitorowania, których zakres określony został w rozdziale 17 niniejszego programu w ramach wzoru formularza raportowania, są kluczowe dla późniejszej możliwości dokonania oceny realizacji programu i uwzględnienia podjętych działań przy opracowaniu kolejnej edycji map akustycznych.