



PROGRAM OCHRONY ŚRODOWISKA PRZED HAŁASEM DLA WOJEWÓDZTWA LUBELSKIEGO

(PROJEKT)



**Sfinansowano ze środków
Wojewódzkiego Funduszu Ochrony
Środowiska i Gospodarki Wodnej**

Wykonawca:

EKKOM Sp. z o.o.

ul. dr. Józefa Babińskiego 71 B

30-394 Kraków

Zamawiający:

Województwo Lubelskie

z siedzibą Urzędu Marszałkowskiego Województwa Lubelskiego

w Lublinie

ul. Artura Grottgera 4

20-029 Lublin

Podstawa formalna:

Umowa Nr OP-IV.272.74.2018.ELB zawarta w dniu 01.08.2018 r., pomiędzy Województwem Lubelskim oraz firmą EKKOM Sp. z o.o.

Zespół autorski:

dr inż. Janusz **Bohatkiewicz**

mgr inż. Sebastian **Biernacki**

mgr inż. Maciej **Halucha**

mgr inż. Anna **Kosak**

mgr inż. Katarzyna **Babicz**

mgr inż. Barbara **Czechowska**

mgr Iwona **Gąsak**

mgr inż. Anna **Karpińska**

mgr Joanna **Nabielec**

mgr inż. Łukasz **Świątek**

SPIS TREŚCI:

TOM 1 – CZĘŚĆ OGÓLNA	8
1. WSTĘP	8
1.1. Podstawy realizacji Programu ochrony środowiska przed hałasem	8
1.2. Cel i zakres Programu	10
1.3. Podstawy prawne Programu.....	10
2. CZĘŚĆ OPISOWA	15
2.1. Opis obszaru objętego zakresem Programu	15
2.2. Naruszenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku wraz z zakresem naruszenia20	
2.2.1. Identyfikacja i charakterystyka źródeł hałasu.....	21
2.2.2. Tereny zagrożone hałasem wyznaczone na podstawie mapy akustycznej	21
2.3. Podstawowe kierunki oraz zakres działań niezbędnych do przywrócenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku	22
2.3.1. Strategia krótkookresowa	23
2.3.2. Polityka długookresowa.....	25
2.3.3. Edukacja ekologiczna społeczeństwa	25
2.4. Termin realizacji programu, w tym terminy realizacji poszczególnych zadań.....	26
2.5. Koszty realizacji programu, w tym koszty realizacji poszczególnych zadań	27
2.6. Źródła finansowania programu	28
2.7. Rodzaje informacji i dokumentów wykorzystanych do kontroli i dokumentowania realizacji Programu	28
3. OGRANICZENIA I OBOWIĄZKI WYNIKAJĄCE Z REALIZACJI PROGRAMU	30
3.1. Organy administracji.....	30
3.2. Podmioty korzystające ze środowiska i ich obowiązki.....	30
4. UZASADNIENIE ZAKRESU ZAGADNIENÍ.....	32
4.1. Dane i wnioski wynikające ze sporządzonych map akustycznych	32
4.2. Ocena realizacji poprzedniego programu	32
4.3. Analiza materiałów, dokumentów i publikacji wykorzystanych do opracowania Programu32	
4.3.1. Polityki, strategie, plany oraz programy	32
4.3.2. Istniejące wojewódzkie, powiatowe lub gminne programy ochrony środowiska ...	46
4.3.3. Przepisy prawa, w tym prawa miejscowego, mające wpływ na stan akustyczny środowiska	56
4.3.4. Przepisy dotyczące emisji hałasu z instalacji i urządzeń, w tym pojazdów, których funkcjonowanie ma negatywny wpływ na stan akustyczny środowiska.....	56
4.3.5. Nowe, dostępne techniki i technologie w zakresie ograniczania hałasu	57
TOM 2 – DROGI KRAJOWE	59
5. CZĘŚĆ OPISOWA	59
5.1. Opis obszaru objętego zakresem tomu 2.....	59

5.2.	Naruszenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku wraz z zakresem naruszenia	65
5.2.1.	Identyfikacja i charakterystyka źródeł hałasu.....	96
5.2.2.	Tereny zagrożone hałasem wyznaczone na podstawie mapy akustycznej.....	96
5.3.	Podstawowe kierunki i zakres działań niezbędnych do przywrócenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku	96
5.4.	Termin realizacji tomu 2 Programu ochrony środowiska przed hałasem.....	115
5.5.	Koszty realizacji tomu 2 Programu ochrony środowiska przed hałasem	115
6.	UZASADNIENIE ZAKRESU TOMU 2 PROGRAMU OCHRONY ŚRODOWISKA PRZED HAŁASEM.....	116
6.1.	Dane i wnioski wynikające ze sporządzonych map akustycznych	116
6.1.1.	Charakterystyki obszaru objętego mapą akustyczną, w tym uwarunkowań wynikających z ustaleń planów zagospodarowania przestrzennego, ograniczeń związanych z występowaniem istniejących obszarów ograniczonego użytkowania, a także obszarów istniejących stref ochronnych.....	116
6.1.2.	Charakterystyki terenów objętych programem, w tym liczby mieszkańców, gęstości zaludnienia oraz przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku.....	116
6.1.3.	Charakterystyka techniczno-akustyczna źródeł hałasu mających negatywny wpływ na poziom hałasu w środowisku	129
6.1.4.	Trendy zmian klimatu akustycznego	132
6.1.5.	Koncepcje działań zabezpieczających środowisko przed hałasem	136
6.2.	Ocena realizacji poprzedniego Programu ochrony środowiska przed hałasem.....	136
6.2.1.	Zestawienie zrealizowanych zadań w zakresie ochrony środowiska przed hałasem wraz z oceną ich skuteczności i analizą poniesionych kosztów	137
6.2.2.	Analiza niezrealizowanych części programu wraz z przyczynami braku realizacji	139
6.3.	Analiza materiałów, dokumentów i publikacji wykorzystanych do opracowania tomu 2	147
	TOM 3 – DROGI WOJEWÓDZKIE.....	150
7.	CZĘŚĆ OPISOWA	150
7.1.	Opis obszaru objętego zakresem tomu 3.....	150
7.2.	Naruszenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku wraz z zakresem naruszenia	152
7.2.1.	Identyfikacja i charakterystyka źródeł hałasu.....	156
7.2.2.	Tereny zagrożone hałasem wyznaczone na podstawie mapy akustycznej.....	156
7.3.	Podstawowe kierunki i zakres działań niezbędnych do przywrócenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku	156
7.4.	Termin realizacji tomu 3 Programu ochrony środowiska przed hałasem.....	164
7.5.	Koszty realizacji tomu 3 Programu ochrony środowiska przed hałasem	165
8.	UZASADNIENIE ZAKRESU TOMU 3 PROGRAMU OCHRONY ŚRODOWISKA PRZED HAŁASEM.....	166
8.1.	Dane i wnioski ze sporządzonych map akustycznych	166

8.1.1.	Charakterystyka obszaru objętego mapą akustyczną, w tym uwarunkowań wynikających z ustaleń planów zagospodarowania przestrzennego, ograniczeń związanych z występowaniem istniejących obszarów ograniczonego użytkowania, a także obszarów istniejących stref ochronnych.....	166
8.1.2.	Charakterystyki terenów objętych programem, w tym liczby mieszkańców, gęstości zaludnienia oraz przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku.....	166
8.1.3.	Charakterystyka techniczno-akustyczna źródeł hałasu mających negatywny wpływ na poziom hałasu w środowisku	168
8.1.4.	Trendy zmian klimatu akustycznego	169
8.1.5.	Koncepcje działań zabezpieczających środowisko przed hałasem	170
8.2.	Ocena realizacji poprzedniego Programu ochrony środowiska przed hałasem.....	170
8.2.1.	Zestawienie zrealizowanych zadań w zakresie ochrony środowiska przed hałasem wraz z oceną ich skuteczności i analizą poniesionych kosztów	171
8.2.2.	Analiza niezrealizowanych części programu wraz z przyczynami braku realizacji.....	171
8.3.	Analiza materiałów, dokumentów i publikacji wykorzystanych do opracowania tomu 3	172
9.	EMISJA POWSTAJĄCA W ZWIĄZKU Z EKSPLOATACJĄ DROGI.....	174
10.	POWSTAJĄCY HAŁAS W ŚRODOWISKU W ZWIĄZKU Z EKSPLOATACJĄ DROGI PRZED I PO REALIZACJI ZADAŃ PROGRAMU, Z UWZGLĘDNIENIEM LICZBY MIESZKAŃCÓW NA TERENACH OBJĘTYCH PROGRAMEM.....	176
11.	EFEKTYWNOŚĆ EKOLOGICZNA I EKONOMICZNA ZADAŃ PROGRAMU WE WZAJEMNYM ICH POWIĄZANIU.....	178
12.	PRZEBIEG KONSULTACJI SPOŁECZNYCH	179
13.	STRESZCZENIE NIESPECJALISTYCZNE	180
13.1.	Podstawa, cel i zakres opracowania	180
13.2.	Podstawowe kierunki i zakresy działań mające na celu poprawę stanu klimatu akustycznego	182
14.	LITERATURA.....	184
15.	ZAŁĄCZNIKI GRAFICZNE OBJĘTE ZAKRESEM TOMU 2.....	190
16.	ZAŁĄCZNIKI GRAFICZNE OBJĘTE ZAKRESEM TOMU 3.....	191

TOM 1 – CZĘŚĆ OGÓLNA**1. WSTĘP****1.1. Podstawy realizacji Programu ochrony środowiska przed hałasem**

Niniejszy dokument stanowi opracowanie pn.: „Program ochrony środowiska przed hałasem dla województwa lubelskiego”. Program ochrony środowiska przed hałasem został opracowany dla dróg krajowych i dróg wojewódzkich o ruchu powyżej 3 000 000 pojazdów rocznie zlokalizowanych w województwie lubelskim na terenach poza aglomeracjami. Program jest aktualizacją poprzedniego „Programu ochrony środowiska przed hałasem dla województwa lubelskiego dla terenów poza aglomeracjami, położonych wzdłuż odcinków dróg”, określonego uchwałą Nr XLII/641/2014 Sejmiku Województwa Lubelskiego z dnia 24 lutego 2014 r. (Dz. Urz. Woj. Lubelskiego z 2014 r. poz. 1186) [17].

Program ochrony środowiska przed hałasem dla województwa lubelskiego (zwany w dalszej części opracowania Programem), przygotowany został przez firmę EKKOM Sp. z o.o., w oparciu o Umowę Nr OP-IV.272.74.2018.ELB zawartą w dniu 1 sierpnia 2018 r. z Województwem Lubelskim.

Poniżej w tab. 1.1 przedstawiono dane adresowe podmiotu odpowiedzialnego za koordynację działań związanych z realizacją Programu i jego wykonawcy.

Tab. 1.1. Dane identyfikacyjne podmiotów odpowiedzialnych za koordynację działań związanych z realizacją Programu

Typ jednostki	Nazwa jednostki	Dane adresowe i kontaktowe
Podmiot odpowiedzialny za koordynację działań związanych z realizacją Programu	Województwo Lubelskie Urząd Marszałkowski Województwa Lubelskiego w Lublinie	ul. Artura Grottgera 4 20-029 Lublin www.lubelskie.pl e-mail: info@lubelskie.pl
Wykonawca Programu	EKKOM Sp. z o.o.	30-394 Kraków ul. dr. Józefa Babińskiego 71 B www.ek-kom.pl e-mail: biuro@ek-kom.pl

Programy ochrony środowiska przed hałasem są wykonywane na podstawie następujących aktów prawnych:

- Dyrektywa 2002/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 25 czerwca 2002 r. w sprawie oceny i zarządzania hałasem w środowisku [1],
- Ustawa Prawo ochrony środowiska z dnia 27 kwietnia 2001 r. (Dz. U. z 2018 r., poz. 799 ze zm.) [1],
- Ustawa z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2017 r., poz. 1405 ze zm.) [3],

- Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 14 października 2002 r. w sprawie szczegółowych wymagań, jakim powinien odpowiadać program ochrony środowiska przed hałasem (Dz. U. z 2002 r. Nr 179, poz. 1498) [8],
- Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. z 2014 r., poz. 112) [10],
- Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 1 października 2007 r. w sprawie szczegółowego zakresu danych ujętych na mapach akustycznych oraz ich układu i sposobu prezentacji (Dz. U. z 2007 r., Nr 187, poz. 1340) [11],
- Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 14 grudnia 2006 r. w sprawie dróg, linii kolejowych i lotnisk, których eksploatacja może powodować negatywne oddziaływanie akustyczne na znacznych obszarach, dla których jest wymagane sporządzanie map akustycznych oraz sposobów określania granic terenów objętych tymi mapami (Dz. U. z 2007 r. Nr 1, poz. 8) [12],
- Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 17 stycznia 2003 r. w sprawie wyników pomiarów prowadzonych w związku z eksploatacją dróg, linii kolejowych, linii tramwajowych, lotnisk oraz portów, które powinny być przekazywane właściwym organom ochrony środowiska oraz terminów i sposobów ich prezentacji (Dz. U. z 2003 r. Nr 18, poz. 164) [13],
- Ustawa z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej (Dz. U. z 2018 r. poz. 1330 ze zm.) [4],
- Ustawa z dnia 18 lipca 2002 r. o świadczeniu usług drogą elektroniczną (Dz. U. z 2017 r., poz. 1219 ze zm.) [5],
- Ustawa z dnia 29 sierpnia 1997 r. o ochronie danych osobowych (Dz. U. z 2018 r., poz. 1000 ze zm.) [6],
- Ustawa z dnia 17 lutego 2005 r. o informatyzacji podmiotów realizujących zadania publiczne (Dz. U. z 2017 r., poz. 570) [7],
- Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 10 listopada 2010 r. w sprawie sposobu ustalania wskaźnika hałasu L_{DWN} (Dz. U. z 2010 r. Nr 215, poz. 1414) [9].

Dodatkowo niniejszy Program został wykonany z uwzględnieniem następujących opracowań, dokumentów i materiałów:

- Opracowania pn. „Program ochrony środowiska przed hałasem dla województwa lubelskiego dla terenów poza aglomeracjami, położonych wzdłuż odcinków dróg”, przyjęty uchwałą Nr XLII/641/2014 Sejmiku Województwa Lubelskiego z dnia 24 lutego 2014 r. (Dz. Urz. Woj. Lubelskiego z 2014 r. poz. 1186).
- Opracowania pn. „Mapy akustyczne dla dróg krajowych o ruchu powyżej 3 000 000 pojazdów rocznie na terenie województwa lubelskiego” sporządzone przez INVESTEKO S.A. ze Świętuchowic na zlecenie Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad.

- Opracowania pn. „Wykonanie map akustycznych obszarów położonych w otoczeniu dróg wojewódzkich województwa lubelskiego” sporządzone przez PDKOM Sp. z o.o. z Krakowa na zlecenie Zarządu Dróg Wojewódzkich w Lublinie.
- Programów ochrony środowiska dla gmin i powiatów, przez teren których przebiegają analizowane odcinki drogowe,
- Studiów uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego dla gmin, przez teren których przebiegają analizowane odcinki drogowe,
- Miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego dla gmin, przez teren których przebiegają analizowane odcinki drogowe.

1.2. Cel i zakres Programu

Celem niniejszego Programu ochrony środowiska przed hałasem jest określenie niezbędnych priorytetów i wskazanie działań mających na celu zmniejszenie uciążliwości i ograniczenie poziomu hałasu. Program wykonywany jest na obszarze pokrywającym się z zakresem map akustycznych dla odcinków dróg krajowych i wojewódzkich w województwie lubelskim o średniodobowym natężeniu ruchu (SDR) przekraczającym 8219 pojazdów/dobę, co odpowiada 3 000 000 pojazdów w ciągu roku, które to mapy pełnią funkcję źródła informacji o stanie klimatu akustycznego [18],[19],[20].

Zakres Programu obejmuje analizę, przede wszystkim tych obszarów, położonych w granicach administracyjnych analizowanych powiatów województwa lubelskiego, dla których wskaźnik M (wyznaczony na podstawie map akustycznych dla odcinków dróg zarządzanych przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad oraz Zarząd Dróg Wojewódzkich w Lublinie) przyjmuje największe wartości. W ramach programu przedstawiono szereg zaleceń o charakterze rozwiązań technicznych oraz wskazano kierunki innych działań, których realizacja pozwoli w największym stopniu osiągnąć wyznaczony cel.

Niniejszy Program ochrony środowiska przed hałasem dla województwa lubelskiego, zgodnie z ustawą z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska [1] będzie aktualizowany co pięć lat, przy czym każde następne opracowanie Programu będzie też stanowiło podsumowanie i weryfikację poprzedniego.

Reasumując, niniejszy Program wraz z innymi dokumentami strategicznymi, wpisując się w długoterminowy plan ochrony mieszkańców województwa przed hałasem drogowym, stanowi ważny element polityki ekologicznej województwa.

1.3. Podstawy prawne Programu

a) 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 Unii Europejskiej 2002/49/WE nakłada na państwa Członkowskie Unii Europejskiej obowiązek sporządzania planów działań dla potrzeb zarządzania problemami hałasu i skutkami oddziaływania hałasu dla:

- obszarów położonych w pobliżu głównych dróg o obciążeniu ruchem powyżej trzech milionów przejazdów rocznie.

- głównych linii kolejowych o obciążeniu ruchem powyżej 30 tysięcy przejazdów pociągów rocznie,
- głównych lotnisk, na którym odbywa się ponad 50 tysięcy przemieszczeń (startów i lądowań) rocznie,
- aglomeracji o liczbie mieszkańców powyżej 100 tysięcy.

Plany, o których mowa, mają także służyć ochronie obszarów cisy przed zwiększeniem hałasu. Minimalne wymagania, jakie powinny spełniać plany działań określono w załączniku V Dyrektywy. Przedstawiono w nim m.in. zestawienie elementów, jakie powinien posiadać plan działań oraz ogólną propozycję konkretnych działań, jakie właściwe władze mogą podejmować w celu zmniejszenia oddziaływania hałasu.

b) Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2018 r., poz. 799 z późn. zm.)

Podstawowym aktem prawnym, z którego wynika konieczność sporządzenia Programu ochrony środowiska przed hałasem dla województwa lubelskiego jest ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska [1]. Zgodnie z zapisami art. 119 ust.1 „dla terenów, na których poziom hałasu przekracza poziom dopuszczalny, tworzy się programy ochrony środowiska przed hałasem, których celem jest dostosowanie poziomu hałasu do dopuszczalnego”.

Zgodnie z zapisami ustawy Prawo ochrony środowiska Program ochrony środowiska przed hałasem powinien być wykonany w terminie 1 roku od dnia przedstawienia mapy akustycznej przez podmiot zobowiązany do jej sporządzenia. Programy te powinny być aktualizowane co najmniej raz na 5 lat.

W przypadku zaistnienia okoliczności uzasadniających zmianę programu ochrony środowiska przed hałasem lub zmianę harmonogramu realizacji poszczególnych zadań, programy mogą być aktualizowane częściej.

Prawo ochrony środowiska reguluje również kwestie związane z udziałem społeczeństwa w postępowaniu, którego przedmiotem jest sporządzenie programu ochrony środowiska przed hałasem.

c) Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 14 października 2002 r. w sprawie szczegółowych wymagań, jakim powinien odpowiadać program ochrony przed hałasem (Dz. U. z 2002 r. Nr 179, poz. 1498)

Zapisami art. 119 ust. 3 ustawy Prawo ochrony środowiska Minister właściwy do spraw środowiska został zobowiązany do określenia w drodze rozporządzenia szczegółowych wymagań, jakim powinien odpowiadać program ochrony środowiska przed hałasem. Wypełnieniem tego zapisu POŚ jest rozporządzenie w sprawie szczegółowych wymagań, jakim powinien odpowiadać program ochrony środowiska przed hałasem z dnia 14 października 2002 r. [8]. Określono w nim, iż każdy program powinien się składać z części: opisowej, wyszczególniającej ograniczenia i obowiązki wynikające z realizacji programu, uzasadnienia zakresu zagadnień. Na podstawie art. 119 ust. 4a ustawy Prawo ochrony środowiska łącznie z programem ochrony środowiska przed hałasem opracowuje się jego streszczenie w języku niespecjalistycznym.

Dla każdej z tych części analizowany akt prawny podaje szczegółowy zakres merytoryczny.

Dodatkowo rozporządzenie podaje wytyczne do harmonogramu realizacji poszczególnych zadań określonych w programie, które powinny zostać zrealizowane w celu poprawy stanu klimatu akustycznego na analizowanym terenie. Zgodnie z §7 pkt 2 kolejność realizacji zadań programu na terenach mieszkaniowych powinna być ustalona w oparciu o wskaźnik charakteryzujący wielkość przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu oraz liczbę mieszkańców na danym terenie (tzw. wskaźnik M).

Zgodnie z rozporządzeniem [8] ustala się go w następujący sposób:

$$M = 0.1m(10^{0.1\Delta L} - 1)$$

gdzie:

M – wartość wskaźnika,

ΔL – wielkość przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu dB,

m – liczba mieszkańców na terenie o przekroczonym poziomie dopuszczalnym.

W pierwszej kolejności powinny być wykonane zadania na terenach, na których wskaźnik M osiąga największe wartości.

d) Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 10 listopada 2010 r. w sprawie sposobu ustalania wartości wskaźnika hałasu L (DWN) (Dz. U. z 2010 r. Nr 215, poz. 1414)

W niniejszym rozporządzeniu określono sposób, według którego wyznacza się wskaźnik L_{DWN} . Zgodnie z zapisami tego aktu prawnego [9] jest on następujący:

$$L_{DWN} = 10 \lg \left[\frac{12}{24} 10^{0.1L_D} + \frac{4}{24} 10^{0.1(L_W + 5)} + \frac{8}{24} 10^{0.1(L_N + 10)} \right]$$

gdzie:

L_{DWN} – oznacza długookresowy średni poziom dźwięku A wyrażony w decybelach (dB), wyznaczony w ciągu wszystkich dób roku, 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 w ciągu wszystkich pór dnia w roku (rozumianych jako przedział czasu od godz. 6:00 do godz. 18:00),

L_W – oznacza długookresowy średni poziom dźwięku A wyrażony w decybelach (dB), wyznaczony w ciągu wszystkich pór wieczoru w roku (rozumianych jako przedział czasu od godz. 18:00 do godz. 22:00),

L_N – oznacza długookresowy średni poziom dźwięku A wyrażony w decybelach (dB), wyznaczony w ciągu wszystkich pór nocy w roku (rozumianych jako przedział czasu od godz. 22:00 do godz. 6:00).

Poziom dziennie – wieczorowo – nocny jest drugim obok wskaźnika L_N , poziomem dźwięku, w odniesieniu do którego wyznacza się przekroczenia wartości dopuszczalnych w długookresowej polityce

zarządzania hałasem czyli przy sporządzaniu map akustycznych i programów ochrony środowiska przed hałasem.

e) Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. z 2014 r., poz. 112)

Na podstawie art. 113 ust. 1 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska określa się dopuszczalne poziomy hałasu określone wskaźnikami hałasu L_{DWN} , L_N , $L_{Aeq D}$ i $L_{Aeq N}$ dla następujących rodzajów terenów przeznaczonych:

- a) pod zabudowę mieszkaniową,
- b) pod szpitale i domy pomocy społecznej,
- c) pod budynki związane ze stałym lub czasowym pobytem dzieci i młodzieży,
- d) na cele uzdrowiskowe,
- e) na cele rekreacyjno-wypoczynkowe,
- f) na cele mieszkaniowo-usługowe.

Wartości poziomów dopuszczalnych dla poszczególnych grup terenów podlegających ochronie akustycznej określono w załączniku do rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. W poniższej tabeli przedstawiono wskaźniki, które mają zastosowanie do prowadzenia długookresowej polityki w zakresie ochrony przed hałasem.

Tab. 1.2. 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, wyrażone wskaźnikami L_{DWN} i L_N , które to wskaźniki mają zastosowanie do prowadzenia długookresowej polityki w zakresie ochrony przed hałasem

Lp.	Rodzaj terenu	Dopuszczalny długookresowy średni poziom dźwięku A [dB]			
		Drogi lub linie kolejowe ¹⁾		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 c) Tereny rekreacyjno- wypoczynkowe d) Tereny mieszkaniowo- usługowe	68	59	55	45
4	Tereny w strefie śródmiejskiej miast powyżej 100 tys. mieszkańców ²⁾	70	65	55	45

¹⁾ Wartości określone dla dróg i linii kolejowych stosuje się także dla torowisk tramwajowych poza pasem drogowym i kolei linowych.

²⁾ Strefa śródmiejska miast powyżej 100 tys. mieszkańców to teren zwartej zabudowy mieszkaniowej z koncentracją obiektów administracyjnych, handlowych i usługowych. W przypadku miast, w których występują dzielnice o liczbie mieszkańców pow. 100 tys., można wyznaczyć w tych dzielnicach strefę śródmiejską, jeżeli charakteryzuje się ona zwartą zabudową mieszkaniową z koncentracją obiektów administracyjnych, handlowych i usługowych.

2. CZĘŚĆ OPISOWA

2.1. Opis obszaru objętego zakresem Programu

Województwo lubelskie położone jest w południowo-wschodniej części Polski. Od południa graniczy z województwem podkarpackim, od zachodu z świętokrzyskim, od północy z mazowieckim i podlaskim, natomiast od wschodu granica województwa jest jednocześnie granicą Państwa z Białorusią i Ukrainą. Siedzibą władz województwa jest miasto Lublin.

Tab. 2.1. Długość granic województwa lubelskiego

Długość granic w km	1196
z Białorusią	170
z Ukrainą	296
z województwami:	
- mazowieckim	372
- podkarpackim	321
- podlaskim	4
- świętokrzyskim	33

Teren województwa ma charakter wyżynny. Niemal całe województwo leży pomiędzy Wisłą, a Bugiem. Obszar północno-zachodni znajduje się na Nizinie Południowopodlaskiej, część północno-wschodnią województwa zajmuje Polesie. Środkowy i południowo-zachodni fragment województwa zajmuje Wyżyna Lubelska, południowo-wschodnią Wyżyna Zachodniowołyńska. Na południe rozciąga się wyżynne pasmo Rostocza. Południowo-zachodni fragment województwa zajmuje Kotlina Sandomierska.

Głównymi rzekami województwa są: Wisła, Bug, Wieprz, Bystrzyca, Huczwa i Krzna. Najgłębsze jezioro to Piaseczno (w najgłębszym miejscu – 38.8 m). Lasy stanowią niewielki procent powierzchni województwa (21.7%), z uwagi na żyzne gleby i rozwinięte Rolnictwo [98].

Województwo lubelskie zajmuje powierzchnię 25 122 km² i w 2017 r. zamieszkiwało je 2 133.3 tys. osób, w tym miasta zamieszkiwało 989.5 tys. osób, a wsie 1 143.9 tys. osób (stan w dniu 31.12.2017 r.). Gęstość zaludnienia wynosiła 85 osób/km² powierzchni ogólnej województwa [97]. Pod względem administracyjnym województwo obejmuje 20 powiatów ziemskich i 4 miasta na prawach powiatu oraz 213 gmin (w tym 20 miejskich, 167 wiejskich i 26 miejsko-wiejskich), 46 miast, 4041 miejscowości wiejskich i 3734 sołectw. Do miast na prawach powiatu zalicza się: Lublin, Biała Podlaska, Chełm i Zamość.

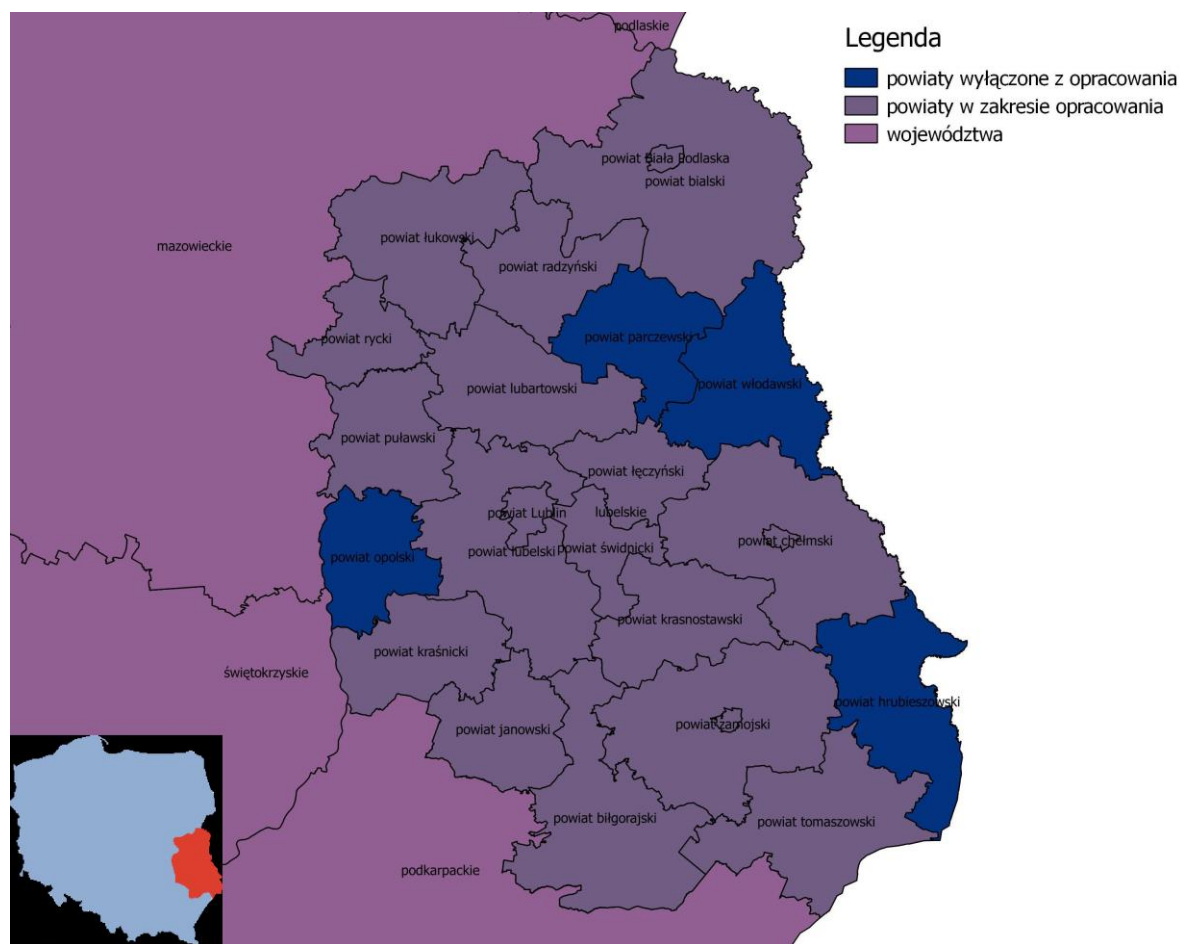
Pod uwagę w niniejszym Programie ochrony środowiska przed hałasem dla województwa lubelskiego wzięto pod uwagę 16 powiatów ziemskich oraz 4 miasta na prawach powiatu. Zgodnie z mapami akustycznymi [18], [19] analizowane odcinki dróg, po których przejeżdża ponad 3 000 000 pojazdów rocznie przebiegają przez następujące powiaty:

1. powiat bialski
2. powiat biłgorajski
3. powiat chełmski

4. powiat janowski
5. powiat krasnostawski
6. powiat kraśnicki
7. powiat lubartowski
8. powiat lubelski
9. powiat łęczyński
10. powiat łukowski
11. powiat puławski
12. powiat radzyński
13. powiat rycki
14. powiat świdnicki
15. powiat tomaszowski
16. powiat zamojski
17. miasto Lublin
18. miasto Zamość
19. miasto Chełm
20. miasto Biała Podlaska

Pozostałe powiaty są wyłączone z niniejszego opracowania (łącznie 4 powiaty: hrubieszowski, opolski, parczewski i włodawski). Na ich terenie ruch pojazdów nie kwalifikuje tych terenów do opracowania programu ochrony środowiska przed hałasem.

Na rys. 2.1 przedstawiono położenie województwa lubelskiego w granicach Polski oraz naniesiono powiaty, na terenie których znajdują się analizowane w niniejszym opracowaniu odcinki dróg.



Rys. 2.1. Położenie województwa lubelskiego w granicach Polski oraz mapa analizowanych powiatów województwa lubelskiego

Poniżej w tab. 2.2 podano ogólne dane statystyczne o powiatach, przez które przebiegają analizowane odcinki dróg.

Tab. 2.2. Dane statystyczne analizowanych powiatów (stan na dzień 31.12.2017 r., [97])

Lp.	Powiat	Powierzchnia [km ²]	Gęstość zaludnienia [osób/km ²]	Liczba mieszkańców
1	powiat bialski	2 755	41	112 398
2	powiat biłgorajski	1 681	61	102 272
3	powiat chełmski	1 887	42	79 088
4	powiat janowski	875	53	46 596
5	powiat krasnostawski	1 031	63	64 921
6	powiat kraśnicki	1 005	97	97 069
7	powiat lubartowski	1289	69	89 326
8	powiat lubelski	1 680	91	152 253
9	powiat łęczyński	637	90	57 420
10	powiat łukowski	1 394	78	108 299
11	powiat puławski	934	123	114 722
12	powiat radzyński	965	62	59 986

13	powiat rycki	615	93	57 005
14	powiat świdnicki	468	155	72 495
15	powiat tomaszowski	1 025	115	118 234
16	powiat zamojski	1 870	58	107 928
17	miasto Biała Podlaska	49	1 160	57 303
18	miasto Chełm	35	1 807	63 734
19	miasto Lublin	147	2 309	340 466
20	miasto Zamość	30	2131	64648
Województwo lubelskie:		25 122	85	2 133.3

Województwo lubelskie ma dobrze rozwiniętą sieć infrastruktury drogowej. Sieć dróg krajowych na terenie województwa lubelskiego (wg. stanu na dzień 23.08.2018 r.) obejmuje ogółem 1054.227 km (w tym w zarządzie GDDKiA Oddział w Lublinie 1004.937 km) [95]. Pozostałą część sieci dróg na terenie województwa lubelskiego stanowią drogi wojewódzkie o łącznej długości 2201.268 km, zarządzane przez Zarząd Dróg Wojewódzkich w Lublinie [96]. Pozostałe drogi publiczne to drogi powiatowe o łącznej długości 9286.8 km i gminne 9670.5 km.

Pod koniec 2017 roku w województwie było 22289.8 km dróg publicznych o twardej nawierzchni (miejskich i zamiejskich), w tym 94.8% o nawierzchni ulepszonej. Zarejestrowanych samochodów osobowych było 1156 tys., ciężarowych i ciągników siodłowych 177 tys. szt.

Poniżej zestawiono wykaz dróg krajowych i wojewódzkich na terenie województwa lubelskiego:

a) drogi krajowe o numerach: 2, 12, 17, 19, 48, 63, 68, 74, 76, 82;

b) drogi wojewódzkie o numerach: 698, 738, 741, 743, 747, 755, 759, 801, 803, 806, 807, 808, 809, 811, 812, 813, 814, 815, 816, 817, 818, 819, 820, 821, 822, 823, 824, 825, 826, 827, 828, 829, 830, 831, 832, 833, 834, 835, 836, 837, 838, 839, 840, 841, 842, 843, 844, 845, 846, 847, 848, 849.

Tab. 2.3. Wykaz dróg krajowych w województwie lubelskim (źródło: GDDKiA Oddział w Lublinie)

Numer drogi	Przebieg drogi	Długość drogi [km]	
		ogółem	w tym odcinków dwujezdniowych
2	granica Państwa-Świecko-Pniewy-Poznań-Konin-Warszawa-Siedlce-Terespol-granica Państwa	62.338	2.195
12	granica Państwa-Błaszki-Sieradz-Łask-Piotrków Trybunalski-Sulejów-Opoczno-Radom-Zwoleń-Puławy-Kurów-Lublin-Piaski-Chełm-Dorohusk-granica Państwa	133.279	64.119
17	Warszawa /Zakręt/-Garwolin-Ryki-Kurów-Lublin-Piaski-Krasnystaw-Zamość-Tomaszów Lubelski-Hrebenne-granica Państwa	171.009	24.036
19	granica Państwa-Kuźnica -Białystok-Siemiątko-Międzyrzec Podlaski-Kock-Lubartów-Lublin-Kraśnik-Janów Lubelski-Nisko-Rzeszów	193.542	15.828
48	Tomaszów Mazowiecki-Białobrzegi-Głowaczów-Kozienice-Nowe Słowiaki-Sieciechów-Opactwo-Dęblin-Moszczanka-Kock	47.690	-
63	granica Państwa-Węgorzewo-Giżycko-Pisz-Łomża-Zambrów-Sokołów Podlaski-Siedlce-Łuków-Radzyń Podlaski-Wisznice-Sławatycze-granica Państwa	108.101	-
68	granica Państwa-Kukuryki-Wólka Dobryńska	5.197	-

Numer drogi	Przebieg drogi	Długość drogi [km]	
		ogółem	w tym odcinków dwujezdniowych
74	Sulejów-Żarnów-Kielce-Opatów-Ożarów-Annopol-Kraśnik-Janów Lubelski-Frampol-Gorajec-Szczebrzeszyn-Zamość-Hrubieszów-Zosin-granica Państwa	164.353	0.105
76	Wilga-Garwolin-Stoczek Łukowski-Łuków	37.578	-
82	Lublin-Cyców-Włodawa-granica Państwa	81.850	1.444
Razem		1004.937	107.727

Tab. 2.4. Wykaz dróg wojewódzkich (źródło: ZDW w Lublinie, stan na 1.01.2018 r.)

Lp.	Nr drogi	Nazwa drogi	Długość odcinka [km]	Klasa drogi
1	698	Siedlce - Łosice - Konstantynów - Terespol	48.505	G
2	738	Nowe Słowiki - Góra Puławska	8.064	Z
3	741	droga 738 - Bronowice Łęka - rz. Wisła - Wólka Gołębska - droga 801	6.460	Z
4	743	Góra Puławska - Karczunki - Sadłowice - Nasilków - rz. Wisła - Bochotnica	9.115	Z
5	747	Ilża - Lipsko - Solec nad Wisłą - Opole Lubelskie - Bełżyce - Konopnica	50.388	GP
od km 91+159,84 do km 94+925,84 - budowa			3,766	GP
6	755	Zawichost - Kosin (droga 854)	4.475	Z
7	759	(droga 777) - Piotrowice - rz. Wisła - Zabelcze - Opoka Duża (droga 854)	5.139	Z
8	801	Warszawa - Karczew - Wilga - Maciejowice - Dęblin - Puławy	35.101	G
9	803	Siedlce - Stoczek Łukowski	4.046	Z
10	806	Łuków - Międzyrzec Podlaski	27.690	Z
11	807	Maciejowice - Sobolew - Żelechów - Łuków	34.659	Z
12	808	Łuków - Serokola - Kock	36.551	Z
		odcinek dawnej drogi krajowej na terenie gminy Firlej i Kock	5.038	Z
13	809	Lublin - Krasienin - Kierzkówka - Przytoczno	45.361	Z
		granica m. Lublin - Snopków	4.222	G/Z
14	811	Sarnaki - Konstantynów - Biała Podlaska	21.951	G
15	812	Biała Podlaska - Wisznice - Włodawa - Chełm	114.367	GP
		Chełm - Rejowiec - Krasnystaw	28.835	GP
16	813	Międzyrzec Podlaski - Parczew - Ostrów Lubelski - Łęczna	94.467	G
17	814	Radzyń Podlaski - Suchowola - Żminne	20.928	G
18	815	Wisznice - Parczew - Siemień - Lubartów	61.620	G
19	816	Terespol - Kodeń - Sławatycze - Włodawa - Dorohusk - Horodło - Zosin	164.203	G
20	817	Kłudzie - rz. Wisła - Kamień - droga 747	5.600	Z
21	818	Przewłoka - Wiryki - Adampol	40.598	Z
22	819	Parczew - Kołacz - Wola Uhruska	70.505	Z
23	820	Sosnowica Dwór - Łęczna	29.688	G
24	821	Klementynów - Ostrów Lubelski	13.680	Z
25	822	Lublin - Port Lotniczy Świdnik	6.216	G
26	823	droga 48 - Wola Wojcieszowska - rz. Wisła - Borowa (droga 801)	0.397	Z
27	824	Żyrzyn - Puławy - Opole Lubelskie - Józefów - Annopol	67.024	G
		Opole Lubelskie - odcinek dawnej 747	1.534	G
28	825	Kamień - Józefów	9.116	Z
29	826	Markuszów - Nałęczów	10.934	Z

Lp.	Nr drogi	Nazwa drogi	Długość odcinka [km]	Klasa drogi
30	827	Sadurki - Bełżyce	11.834	Z
		odcinek dawnej drogi woj. Nr 747 m. Bełżyce	0.853	Z
31	828	Garbów - Krasienin - Niemce - Jawidz	27.853	Z
32	829	Łucka - Łęczna - Biskupice	40.245	G
33	830	Lublin - Nałęczów - Bochothnica	37.971	G
34	831	Stacja kolejowa Dęblin Rycice - droga 801	1.165	Z
35	832	Wola Rudzka - Poniatowa - Krężnica Okrągła	17.349	Z
36	833	Chodel - Kraśnik	26.679	G
		odcinek dawnej dr. woj. 747 m. Przytyki	2.621	G
37	834	Bełżyce - Niedrzwica Duża - Bychawa - Stara Wieś III	34.461	Z
38	835	Elizówka	2.100	
		Lublin - Wysokie - Biłgoraj - Sieniawa - Przeworsk	76.534	GP
		Biłgoraj ul. Jana Pawła II i odcinek drogi gminnej	28.135	G
39	836	Bychawa - Kębów	25.978	Z
		Piaski ul. Lubelska	2.219	Z
40	837	Piaski - Żółkiewka - Nielisz - Sitaniec	64.389	Z
41	838	Głębokie - Dorohucz - Trawniki - Fajslawice	24.797	Z
42	839	Cyców - Siedliszcze - Marynin - Pawłów - Rejowiec	27.895	Z
43	840	Stacja kolejowa Zarzeka - droga 801	1.581	Z
44	841	Cyców - Wierzbica - Staw	29.117	Z
45	842	Rudnik Szlachecki - Wysokie - Krasnystaw	67.002	G
46	843	Chełm - Kraśniczyn - Zamość	49.142	Z
47	844	Chełm - Hrubieszów - Witków - Dołhobyczów - granica Państwa	82.525	G
		Hrubieszów ul. Zamojska	1.311	G
48	845	droga 801 - Gołęb Piaski - stacja kolejowa Gołęb	3.708	Z
49	846	Małochwiej Duży - Wojsławice - Teratyn	42.549	Z
50	847	droga 801 - Stacja kolejowa Puławy Azoty	2.100	Z
51	848	Tarnawa Mała - Turobin - Sułów - Szczepieszyn	29.839	Z
52	849	Zamość - Jacnia - Józefów	34.539	Z
		Józefów - Wola Obszańska	21.094	Z

Niniejszy Program swym zakresem obejmuje 174 odcinki dróg na terenie województwa lubelskiego, o łącznej długości 468.029 km, z czego 165 odcinków stanowi drogi krajowe (łącznie 434.939 km) oraz 9 odcinków drogi wojewódzkie (33.09 km). Szczegółowe zestawienie analizowanych dróg zostało przedstawione w rozdziale 5.1 (drogi krajowe) oraz 7.1 (drogi wojewódzkie).

2.2. Naruszenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku wraz z zakresem naruszenia

W celu wykonania dokładnej oceny stanu akustycznego analizowanego terenu, zgodnie z ustawą Prawo ochrony środowiska [1], zostały sporządzone osobne mapy akustyczne dla odcinków dróg krajowych (2018 r.) oraz odcinków dróg wojewódzkich (2016 r.), po których przejeżdża ponad 3 000 000 pojazdów rocznie, opracowane dla województwa lubelskiego [18], [19]. Są one istotnym narzędziem wspomagającym prowadzenie polityki ekologicznej. Mapy te stanowią podstawę do opracowania programu działań ograniczających uciążliwości akustyczne. Wspomagają również prawidłowe zarządzanie infrastrukturą

drogową i zawierają istotną wiedzę na temat klimatu akustycznego województwa pod kątem oddziaływania akustycznego najbardziej obciążonych ruchem dróg, poprzez ujęcie poziomów emisji, imisji, wrażliwości akustycznej obszarów, jak również poziomów przekroczeń wartości dopuszczalnych określonych wskaźnikami L_{DWN} i L_N . W tym kontekście opracowane mapy akustyczne stanowią punkt wyjścia do dalszych prac i analiz, w krótszej i dłuższej perspektywie.

Na podstawie map akustycznych wykonanych w 2018 roku (drogi krajowe) i 2016 roku (drogi wojewódzkie) oraz:

- dokonanej identyfikacji źródeł hałasu kształtujących klimat akustyczny na terenie województwa lubelskiego,
- wykonanej analizy uwarunkowań akustycznych wynikających z miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego i studiów uwarunkowań i kierunków rozwoju zagospodarowania przestrzennego,
- zestawienia metod i wyników badań,
- określenia liczby ludności zagrożonej hałasem oraz przeprowadzonej analizy przewidywanych trendów zmian stanu akustycznego środowiska,

w ramach opracowywania niniejszego Programu wybrano tereny o największej wartości naruszeń dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku. Posłużono się w tym celu mapami terenów zagrożonych hałasem przedstawionymi na obu mapach akustycznych dla odcinków dróg krajowych i wojewódzkich, po których przejeżdża ponad 3 000 000 pojazdów rocznie. Mapy te powstały poprzez nałożenie na mapy wrażliwości akustycznej map imisji hałasu z rozkładem poziomu hałasu wyrażonego wskaźnikiem L_{DWN} lub L_N . Na podstawie ich analizy można określić zakres naruszeń dopuszczalnych poziomów hałasu na terenach sąsiadujących z przedmiotowymi odcinkami dróg.

Szczegółowe dane dotyczące wszystkich odcinków dróg przedstawiono w kolejnych tomach Programu właściwych dla poszczególnych źródeł dźwięku (Tom 2 ÷ Tom 3).

2.2.1. Identyfikacja i charakterystyka źródeł hałasu

W granicach administracyjnych województwa lubelskiego zlokalizowanych jest 165 odcinków dróg krajowych i 9 odcinków dróg wojewódzkich, po których przejeżdża więcej niż 3 000 000 pojazdów rocznie.

W niniejszym Programie analizą objęto odcinki dróg krajowych o numerach: 2, 12, 17, 19, 48, 63, 74, 82, 824, S12, S17, S19 i 103677 oraz odcinki dróg wojewódzkich o numerach: 801, 824, 830, 833, 835.

Identyfikację oraz charakterystykę analizowanych odcinków dróg przedstawiono szczegółowo:

- dla dróg krajowych – w tomie 2 niniejszego opracowania,
- dla dróg wojewódzkich – w tomie 3 niniejszego opracowania.

2.2.2. Tereny zagrożone hałasem wyznaczone na podstawie mapy akustycznej

Tereny, na których występują przekroczenia wartości dopuszczalnych hałasu w środowisku wyznaczono na podstawie map akustycznych [18], [19]. Większość zaleceń Programu ochrony środowiska przed hałasem odnosi się do terenów mieszkaniowych. Ustalając listę priorytetów w zakresie ochrony przed

hałasem na tych terenach należy brać pod uwagę zarówno wielkość przekroczenia poziomu dopuszczalnego, jak i liczbę zagrożonych mieszkańców. Program ochrony określa też priorytet podejmowania decyzji, czyli w jakich miejscach w pierwszej kolejności zrealizowane powinny zostać działania redukujące hałas. Program wskazuje również kierunki działań na terenach mniej zagrożonych hałasem, jako działania planowane do realizacji w dłuższym horyzoncie czasowym. Tak skonstruowany program działań obejmujący wszystkie obszary zagrożone hałasem pozwoli na racjonalne gospodarowanie środkami finansowymi przeznaczonymi na przedsięwzięcia ochronne i sukcesywne ich realizowanie w miarę możliwości ekonomicznych. Podstawowe kierunki i zakres działań mających na celu poprawę stanu klimatu akustycznego, a docelowo, zmniejszenie na całym obszarze województwa poziomów hałasu do wartości mniejszych niż dopuszczalne przedstawiono w poszczególnych tomach.

2.3. Podstawowe kierunki oraz zakres działań niezbędnych do przywrócenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku

W celu ograniczenia równoważnego poziomu dźwięku do wartości nieprzekraczających poziomów dopuszczalnych określonych w rozporządzeniu Ministra Środowiska [10] w otoczeniu analizowanych odcinków dróg zaproponowano w Programie odpowiednie działania naprawcze. Należy jednak zaznaczyć, że w świetle istniejącego poziomu obciążenia ruchem oraz lokalizacji tych odcinków w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowy mieszkaniowej uzyskanie efektów w postaci dotrzymania poziomów dopuszczalnych jest niezwykle trudne, a w niektórych przypadkach wręcz nierealne. Zadaniem służb ochrony środowiska oraz zarządców dróg jest jednak podejmowanie wszelkich działań mających na celu poprawę klimatu akustycznego w sąsiedztwie analizowanych odcinków dróg w takim stopniu, w jakim jest to tylko możliwe. W ramach opracowywania niniejszego Programu przeanalizowano wyniki modelowania klimatu akustycznego przedstawione w opracowanych mapach akustycznych [18], [19] oraz zaproponowano działania, których realizacja powinna doprowadzić do poprawy stanu akustycznego przede wszystkim w otoczeniu tych odcinków dróg, w sąsiedztwie których oddziaływanie hałasu o najwyższym poziomie obejmuje największą liczbę mieszkańców. Podzielono je na następujące grupy:

- I. działania krótkookresowe (w ramach strategii krótkookresowej), stanowiące podstawowy zakres niniejszego Programu ochrony środowiska przed hałasem,
- II. działania długookresowe (w ramach polityki długookresowej), których realizacja przewidywana jest w horyzoncie czasowym dłuższym niż czas obowiązywania niniejszego Programu ochrony środowiska przed hałasem,
- III. działania związane z edukacją ekologiczną społeczeństwa, które powinny być prowadzone w sposób ciągły, zarówno w zakresie działań długookresowych (pkt. II powyżej), jak i krótkookresowych (pkt. I powyżej).

Zgodnie z rozporządzeniem [8], w pierwszej kolejności powinny być wykonane działania mające na celu redukcję poziomu dźwięku na obszarach, dla których wskaźnik M posiada najwyższą wartość. W tym celu

na potrzeby niniejszego opracowania dokonano analizy map akustycznych, w ramach których opracowano rozkład wskaźnika M na terenach sąsiadujących z odcinkami dróg, będącymi przedmiotem niniejszego programu. Następnie dokonano podziału wskaźnika M na dwie grupy, agregując węższe klasy wartości. Dla każdej z nich przypisano priorytet, z jakim powinny być podjęte działania mające na celu ograniczenie poziomu hałasu (wysoki lub niski).

Na podstawie tej analizy wybrano odcinki tras komunikacyjnych, dla których stan klimatu akustycznego jest najbardziej niekorzystny i dla których działania naprawcze powinny być wykonane w pierwszej kolejności. Przedstawiono je w kolejnych tomach opracowania (Tom 2 ÷ Tom 3) w podziale na poszczególne grupy tras komunikacyjnych. Dla każdej z tych grup dobrano indywidualnie kryteria wyboru odcinków do realizacji działań w ramach strategii krótkookresowej. Należy zaznaczyć, iż działania naprawcze proponowane w ramach Programu nie oddziałują na istniejące strefy ochronne (w tym na obszary Natura 2000).

Dla odcinków dróg objętych strategią krótkookresową sporządzone zostały mapy imisyjne dla wskaźnika L_{DWN} oraz L_N , na których w postaci izolinii hałasu przedstawiono efekt zastosowania działań ochronnych.

2.3.1. Strategia krótkookresowa

Strategia krótkookresowa stanowi faktyczny zakres Programu ochrony środowiska przed hałasem. W jej ramach zawarto działania, których celem jest poprawa klimatu akustycznego w tych miejscach, gdzie przekroczenia dopuszczalnych wartości hałasu w środowisku są w chwili obecnej największe oraz tam gdzie na oddziaływanie hałasu narażona jest największa liczba osób.

W ramach strategii krótkookresowej powinny być zawarte działania, których celem jest spowodowanie poprawy klimatu akustycznego w tych miejscach, gdzie przekroczenia dopuszczalnych wartości hałasu w środowisku są w chwili obecnej największe, oraz tam gdzie na oddziaływanie hałasu narażona jest największa liczba osób.

W ramach strategii krótkoterminowej zawierają się więc **techniczne działania mające na celu poprawę klimatu akustycznego w sąsiedztwie dróg**, które będą realizowane w czasie obowiązywania niniejszego Programu ochrony środowiska przed hałasem.

Powyższe działania omówiono szczegółowo dla każdego analizowanego odcinka w kolejnych tomach Programu (Tom 2 ÷ Tom 3). Poniżej przedstawiono przykładowe działania techniczne, technologiczne i organizacyjne, które są możliwe do wykonania w ramach strategii krótkookresowej wraz z ich krótką charakterystyką.

— **Bariery akustyczne (ekrany, wały)**

Zabezpieczenie w postaci ekranów akustycznych proponuje się wyłącznie w miejscach, gdzie ich budowa nie spowoduje pogorszenia warunków bezpieczeństwa ruchu drogowego. W ramach Programu ochrony środowiska przed hałasem wskazuje się jedynie miejsca gdzie należy je zastosować, bez szczegółowego określenia parametrów akustycznych (długość, wysokość, rodzaj wypełnienia) oraz dokładnej

lokalizacji. Ustalenie tych parametrów powinno nastąpić w projektach opracowywanych osobno dla każdego odcinka trasy komunikacyjnej.

— **Nawierzchnie o zredukowanej hałaśliwości**

Są to zarówno tzw. nawierzchnie porowate, jak i nawierzchnie drobnoziarniste. Ich zastosowanie powoduje ograniczenie tzw. hałasu toczenia generowanego na styku kół pojazdów i nawierzchni jezdni. Najwyższą skuteczność akustyczną osiąga się po zastosowaniu nawierzchni redukujących hałas na odcinkach dróg o dużym natężeniu ruchu oraz dużych prędkościach (większych niż 50 km/h).

— **Uspokojenie ruchu drogowego**

Uspokojenie ruchu polega na takim kształtowaniu środowiska drogowego za pomocą środków planistycznych i inżynierskich, które pozwoli na osiągnięcie kompleksowego efektu poprawy bezpieczeństwa ruchu użytkowników dróg, zmniejszenia uciążliwości transportu i polepszenia funkcjonowania przestrzeni publicznej w obszarach zabudowanych. Zasadniczym i podstawowym sposobem na poprawę bezpieczeństwa jest zapewnienie odpowiednio niskiej prędkości ruchu pojazdów. Należy zwrócić uwagę, że w większości przypadków rozwiązania te mają na celu przede wszystkim doprowadzenie prędkości pojazdów do wartości zgodnej z ograniczeniami obowiązującymi na danym odcinku drogi, ulicy lub na danym obszarze. Drugim ważnym elementem uspokojenia ruchu jest poprawa płynności ruchu. Polega ona na stworzeniu warunków umożliwiających utrzymanie w miarę jednostajnej, bezpiecznej prędkości jazdy, dzięki zmniejszeniu liczby spowolnień i przyspieszeń pojazdu. Działania te są ukierunkowane na zmniejszenie zagrożenia wszystkich uczestników ruchu, a jednocześnie na ograniczenie oddziaływań środowiskowych i w efekcie na poprawę jakości życia ludzi.

— **Realizacja obwodnic miejscowości położonych wzdłuż istniejących dróg**

Budowa obwodnic dla miejscowości zlokalizowanych w sąsiedztwie najbardziej ruchliwych dróg spowoduje przejęcie przez nowo wybudowane odcinki obwodowe części ruchu o charakterze tranzytowym (w tym dużej części ruchu ciężkiego, który w zdecydowany sposób wpływa na klimat akustyczny). Spadek obciążenia ruchem odcinków dróg zlokalizowanych w centrum miejscowości spowoduje znaczną poprawę warunków akustycznych na tych terenach. Należy przy tym pamiętać o konieczności zastosowania zabezpieczeń akustycznych dla terenów zlokalizowanych w sąsiedztwie projektowanych obwodnic, na których warunki akustyczne ulegną pogorszeniu.

— **Ograniczenie prędkości**

Uspokojenie ruchu poprzez zastosowanie odpowiednich urządzeń i środków technicznych, które muszą zapewnić płynność ruchu i małą prędkość pojazdów. Jedną z takich metod stosowanych dla poprawy stanu bezpieczeństwa ruchu są np. foto i wideo radary, które jednocześnie powodują lokalne ograniczenia prędkości, co pośrednio wiąże się z ograniczeniem poziomu hałasu (tzw. „próg akustyczny”). Stosowanie tego rodzaju urządzeń jako pojedynczych w ramach arterii może jednak spowodować zwiększenie emisji hałasu za urządzeniem, gdzie kierowcy zaczynają gwałtownie przyspieszać. W przypadku skutecznego ograniczenia

prędkości nastąpi ograniczenie emisji hałasu – ograniczenie to nie jest większe niż około 2 dB na 10 km/h ograniczenia prędkości. Zwiększenie prędkości poza strefą działania fotoradaru spowoduje również zwiększenie poziomu hałasu.

2.3.2. Polityka długookresowa

Podstawowym działaniem, jakie powinno być realizowane w ramach polityki długookresowej jest **właściwe planowanie przestrzenne związane z nowymi inwestycjami** prowadzonymi przez Zarządców dróg. Istotnym jest, aby te inwestycje nie pogarszały stanu klimatu akustycznego na terenach podlegających ochronie. W ramach polityki długookresowej należy konsekwentnie dążyć do realizacji planów inwestycyjnych Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad oraz Zarządu Dróg Wojewódzkich w Lublinie oraz realizacji zapisów opracowań środowiskowych ze zwróceniem uwagi na konieczność spełniania prawa w zakresie ochrony przed hałasem w przypadku nowych inwestycji. Planowanie nowych odcinków dróg powinno być realizowane w taki sposób, aby przebiegały one (o ile jest to tylko możliwe) po terenach niepodlegających ochronie akustycznej w jak największej odległości od budynków mieszkalnych. W przypadku braku możliwości spełnienia tego warunku, budynki podlegające ochronie akustycznej powinny być zabezpieczone przed oddziaływaniem ruchu pojazdów przez zastosowanie odpowiednich urządzeń ochrony środowiska. Jeżeli natomiast ich zastosowanie jest niemożliwe np. z uwagi na bezpieczeństwo ruchu drogowego, powinno się dążyć do zmiany funkcji lub wykupu przez Zarządców dróg budynków, których nie można zabezpieczyć przed działaniem hałasu o poziomie przekraczającym wartości dopuszczalne. Należy zaznaczyć, że wykupy nieruchomości są praktykowane tylko i wyłącznie na wniosek strony po decyzji sądu.

Jednym z najważniejszych aspektów polityki długookresowej jest **właściwe planowanie przestrzenne w sąsiedztwie dróg**. Nie należy zezwalać na budowanie nowych budynków w strefie oddziaływania hałasu o poziomie przekraczającym wartości dopuszczalne pochodzącego od ruchu pojazdów. Właściwe pod względem akustycznym planowanie przestrzenne powinno się również charakteryzować lokalizowaniem nowych odcinków dróg na terenach nieobjętych ochroną akustyczną, o czym wspomniano już wcześniej.

W ramach strategii długoterminowej zawiera się również ocena niniejszego Programu ochrony środowiska przed hałasem oraz realizacja zmian wynikających ze zmiany stanu akustycznego w sąsiedztwie analizowanych odcinków dróg w czasie obowiązywania niniejszego programu.

2.3.3. Edukacja ekologiczna społeczeństwa

Prowadzenie systematycznych i skoordynowanych działań edukacyjnych skierowanych przede wszystkim do kierowców, korzystających z indywidualnych środków transportu może w realiach niniejszego Programu przynieść bardzo wymierny efekt. Źródłem takiego stwierdzenia jest fakt, iż analizowane w ramach Programu odcinki dróg stanowią m.in. odcinki dojazdowe do dużych miast jak Lublin, Zamość czy miasta znajdujące się poza granicami Polski, w obrębie których znaczący udział w potoku ruchu przypada na ruch lokalny, związany z codzienną aktywnością mieszkańców terenów otaczających analizowane drogi, w tym na

dojazdy do pracy o charakterze ruchu wahadłowego. W ramach edukacji ekologicznej należy zatem zwrócić szczególną uwagę na:

- promocję komunikacji zbiorowej,
- promocję i edukację w zakresie proekologicznego korzystania z samochodów na odcinkach stanowiących dojazd do większych miast:
 - carpooling (jazda z sąsiadem),
 - eco-driving (ekojazda), styl jazdy,
- promocję pojazdów „cichych”,

ale również na:

- promocję właściwego planowania przestrzennego uwzględniającego zagrożenia hałasem, w tym m.in. strefowanie funkcji zabudowy oraz ograniczenie możliwości obudowy nowych odcinków dróg terenami „wrażliwymi” akustycznie (w tym m.in. o funkcji mieszkaniowej, rekreacyjnej, edukacyjnej czy związanymi z ochroną zdrowia),
- promocję innych metod ochrony przed hałasem niż ekrany akustyczne (np. ograniczenie prędkości, zapewnienie płynności ruchu),
- dołożenie wszelkich starań przez urzędy gmin i miast, aby w rejonach najbardziej narażonych na hałas ograniczyć ruch pojazdów o ponadnormatywnej emisji dźwięku poprzez zaangażowanie właściwych służb porządkowych (straż miejska, policja) dysponujących odpowiednią aparaturą pomiarową i mających narzędzia prawne do wyeliminowania z ruchu tego typu pojazdów.

Działania te powinny być skoordynowane i finansowane zarówno ze środków zarządców dróg, jak i jednostek samorządów terytorialnych oraz organizacji pozarządowych, których statut określa prowadzenie działań edukacyjnych w zakresie ochrony środowiska. Dodatkowo, środki na edukację społeczeństwa w zakresie oddziaływania hałasu, można pozyskiwać poprzez programy finansowe Unii Europejskiej oraz z pomocą sponsorów i mediów. Efekty działań związanych z edukacją społeczeństwa są w chwili obecnej bardzo trudne do oszacowania, jednak przy systematycznym i skoordynowanym działaniu mogą one być znaczące.

2.4. Termin realizacji programu, w tym terminy realizacji poszczególnych zadań

W ramach niniejszego Programu ochrony środowiska przed hałasem zaproponowano trzy główne rodzaje działań:

- I. działania krótkookresowe (w ramach strategii krótkookresowej), stanowiące podstawowy zakres niniejszego Programu ochrony środowiska przed hałasem, których realizacja powinna nastąpić w latach 2019-2023,
- II. działania długookresowe (w ramach polityki długookresowej), których realizacja przewidywana jest w horyzoncie czasowym dłuższym niż czas obowiązywania niniejszego Programu ochrony środowiska przed hałasem, tj. po roku 2023,

- III. działania związane z edukacją ekologiczną społeczeństwa, które powinny być prowadzone w sposób ciągły, zarówno w zakresie działań długookresowych (pkt. II powyżej), jak i krótkookresowych (pkt. I powyżej).

Terminy realizacji działań zawartych w ramach edukacji ekologicznej społeczeństwa oraz polityki długookresowej są dłuższe od czasu obowiązywania niniejszego opracowania (5 lat). Edukacja społeczeństwa powinna być konsekwentna i ciągła – tylko wtedy może przynieść wymierne i oczekiwane korzyści. Działania określone w strategii długoterminowej powinny być natomiast realizowane w czasie obowiązywania tego i kolejnych programów ochrony środowiska przed hałasem. Działania zawarte w ramach strategii krótkookresowej powinny być wykonywane w czasie trwania niniejszego Programu ochrony środowiska przed hałasem, czyli do 2023 r. Realizacja niektórych z nich może być ściśle powiązana z wykonaniem przez zarządców dróg dodatkowych opracowań wynikających z ustawy Prawo ochrony środowiska [2]. Terminy realizacji działań zawierających się w strategii krótkookresowej w przyporządkowaniu do poszczególnych odcinków dróg, przedstawiono w kolejnych tomach programu (Tom 2 ÷ Tom 3), gdzie szczegółowo opisano każde z nich wraz z podaniem terminu realizacji (harmonogramu Programu).

2.5. Koszty realizacji programu, w tym koszty realizacji poszczególnych zadań

Na etapie wykonywania niniejszego Programu nie jest możliwe określenie kosztów działań zawierających się w strategii długookresowej oraz edukacji ekologicznej społeczeństwa. Działania zawarte w strategii długookresowej będą wykonywane w czasie trwania kolejnych Programów ochrony środowiska przed hałasem (tj. po roku 2023). Działania zawierające się w ramach edukacji społecznej powinny być wykonywane w sposób ciągły – tylko wtedy przyniosą zamierzony efekt. Niemożliwe jest zatem precyzyjne oszacowanie tych kosztów.

Na etapie realizacji tych opracowań konieczne będzie przeanalizowanie na podstawie kolejnych map akustycznych faktycznego stanu klimatu akustycznego w sąsiedztwie analizowanych odcinków dróg. Dopiero wtedy możliwe będzie sprecyzowanie potrzeby wykonania konkretnych działań należących do tej grupy oraz określenie kosztów ich wykonania.

Koszty realizacji działań zawartych w strategii krótkookresowej to przede wszystkim wydatki na egzekwowanie ograniczeń prędkości, wymianę nawierzchni czy wykonanie dodatkowych zabezpieczeń akustycznych dla odcinków posiadających najwyższe priorytety narażenia na hałas. Sumarycznie dla wszystkich odcinków dróg zamykają się one kwotą ponad 7 mln zł. Podane wartości są cenami netto i powinny być traktowane orientacyjnie, ze względu na konieczność uwzględnienia w kosztorysach specyficznych uwarunkowań miejscowych, warunków geologicznych, ilości sieci uzbrojenia i koniecznego zakresu ich przebudowy lub zabezpieczenia. Wykonywane przez zarządzających szczegółowe badania i analizy na etapie opracowywania przeglądów ekologicznych, projektów budowlanych i wykonawczych, mogą również wpłynąć znacząco na zakres zarówno projektów, jak i realizowanych na ich podstawie działań. Dodatkowo należy wspomnieć o potencjalnej konieczności wykupu gruntów przez zarządców tras komunikacyjnych w celu uzyskania miejsca np. na budowę urządzeń przeciwdźwiękowych. Tych kosztów na etapie wykonywania Programu ochrony środowiska przed hałasem nie można precyzyjnie oszacować. Szczegółowe wydatki na

realizację działań naprawczych dla każdego odcinka drogi przedstawiono w kolejnych tomach opracowania (Tom 2 ÷ Tom 3).

2.6. Źródła finansowania programu

Realizacja wszystkich elementów Programu ochrony środowiska przed hałasem dla województwa lubelskiego możliwa jest wyłącznie przy współpracy różnych organów. Jej finansowanie spoczywać będzie przede wszystkim na zarządcach dróg, jakim są Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad oraz Zarząd Dróg Wojewódzkich w Lublinie. W kolejnych tomach opracowania (Tom 2 ÷ Tom 3) przedstawiono zestawienie szacunkowych kosztów działań mających na celu poprawę klimatu akustycznego w sąsiedztwie analizowanych odcinków dróg w odniesieniu do poszczególnych zarządzających. Dodatkowo finansowanie może zostać wsparte ze środków unijnych (Funduszu Spójności i funduszy strukturalnych), Narodowego oraz Wojewódzkiego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej, dotacji budżetu Państwa, środków samorządów (np. gmin w przypadku sporządzania planów zagospodarowania przestrzennego), środków zagranicznych niepodlegających zwrotowi oraz nadwyżki operacyjnej.

2.7. Rodzaje informacji i dokumentów wykorzystanych do kontroli i dokumentowania realizacji Programu

W celu zapewnienia dynamicznego i efektywnego postępu realizacji działań wyznaczonych w Programie ochrony środowiska przed hałasem dla województwa lubelskiego, niezbędnym jest zapewnienie odpowiedniego poziomu monitorowania i kontroli. Odpowiednie przeprowadzanie weryfikacji i dokumentowania postępów pozwoli na ewentualną korektę działań, jak również na wykazanie skuteczności i celowości podejmowanych inwestycji. Podstawowymi elementami kontroli powinny być:

- sporządzane przez Zarządców dróg i Policję oraz przekazywane do Marszałka Województwa Lubelskiego, do końca marca następnego roku, roczne raporty dotyczące postępów w realizacji działań zawartych w Programie,
- kolejny Program ochrony środowiska przed hałasem (tj. po roku 2023), który stanowić będzie podsumowanie efektów niniejszego opracowania,
- monitoring hałasu wykonywany przez Zarządcę w ramach wyrywkowych badań szczegółowych, prowadzonych w ramach przygotowywania opracowań środowiskowych dla inwestycji drogowych (np. raportów o oddziaływaniu na środowisko czy analiz porealizacyjnych).

Dodatkowo dokumentami, które umożliwiają prowadzenie monitoringu środowiska w kontekście podjętych działań naprawczych opisanych w Programie są:

- wykonywane co 5 lat mapy akustyczne,
- przeglądy ekologiczne w zakresie oddziaływania akustycznego wykonywane dla obszarów zlokalizowanych w bezpośrednim sąsiedztwie odcinków dróg objętych Programem.

Ponadto, niezbędnym działaniem jest prowadzenie monitoringu podejmowania nowych inwestycji, aby były one realizowane w sposób niezwiększający ilości osób narażonych na nadmierne oddziaływanie hałasu.

Dla jednoznacznego wykazania celowości i skuteczności proponowanych działań zarządcy dróg powinni wykonywać pomiary hałasu na wyszczególnionych w Programie odcinkach dróg przed podjęciem działań oraz po zrealizowaniu wszystkich wskazanych im zadań dla danych odcinków. Wyniki pomiarów będą przekazywane w rocznych sprawozdaniach organowi ochrony środowiska oraz wojewódzkiemu inspektorowi ochrony środowiska [2].

3. OGRANICZENIA I OBOWIĄZKI WYNIKAJĄCE Z REALIZACJI PROGRAMU

3.1. Organy administracji

Program ochrony środowiska przed hałasem dla województwa lubelskiego opracowuje Zarząd Województwa Lubelskiego, natomiast organem przyjmującym Program jest Sejmik Województwa Lubelskiego.

Organami administracji odpowiedzialnymi za wydawanie aktów prawa miejscowego w zakresie związanym z realizacją Programu są rady gmin, w obszarze których położone są tereny objęte zakresem Programu (miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego), rady powiatów oraz Sejmik Województwa Lubelskiego (ustanawianie obszarów ograniczonego użytkowania). Za koordynację i kontrolę realizacji Programu odpowiada Samorząd Województwa Lubelskiego. Funkcje kontrolne w stosunku do zarządzających drogami pełni Wojewódzki Inspektor Ochrony Środowiska w Lublinie.

Organy administracji publicznej są również zobowiązane do prowadzenia odpowiedniej polityki w zakresie planowania przestrzennego. Szczegółowe zasady określające właściwe planowanie przestrzenne w kontekście oddziaływania hałasu powstającego wskutek ruchu pojazdów na sąsiadujące z drogami tereny opisano szczegółowo w rozdziale 2.3 Programu.

Podmiotem odpowiedzialnym za realizację Programu pozostają Zarządcy infrastruktury drogowej – Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad oraz Zarząd Dróg Wojewódzkich w Lublinie.

Od zarządców odcinków dróg objętych zakresem Programu wymagane jest sporządzanie i przedkładanie Marszałkowi Województwa Lubelskiego, do końca marca następnego roku, rocznych raportów z przebiegu prac nad realizacją Programu.

Ponadto zarządcy tras komunikacyjnych powinni wykonywać pomiary hałasu na wyszczególnionych w Programie odcinkach przed podjęciem oraz po zrealizowaniu działań wskazanych w niniejszym Programie. Wyniki pomiarów będą przekazywane w ww. raportach do Marszałka Województwa Lubelskiego. Służyć one będą wykazaniu celowości i skuteczności zaproponowanych metod ochrony przed hałasem.

Przekazane do Marszałka Województwa Lubelskiego raporty stanowiąc będą podstawę do sporządzenia oceny realizacji działań zaproponowanych w ramach niniejszego opracowania przy sporządzaniu kolejnego programu ochrony środowiska przed hałasem.

Szczegółowe obowiązki podmiotów mające na celu ograniczenie poziomu hałasu do wartości dopuszczalnych dla poszczególnych odcinków dróg zostały określone w kolejnych tomach niniejszego Programu (Tom 2 – Tom 3).

3.2. Podmioty korzystające ze środowiska i ich obowiązki

Ustawa Prawo ochrony środowiska [1] określa szereg warunków dotyczących użytkowania instalacji, których funkcjonowanie może mieć wpływ na środowisko, oraz wskazuje obowiązki ciążące na podmiotach korzystających ze środowiska (których należy w tym przypadku utożsamiać z zarządcami) tych instalacji. Należy tu wymienić przede wszystkim postanowienia:

- art. 141, stanowiącego o obowiązku dotrzymania standardów emisji hałasu,
- art. 144, nakładający obowiązek takiego użytkowania urządzeń, które nie będą powodować przekroczeń w zakresie standardów jakości środowiska,
- art. 147, nakładający obowiązek prowadzenia okresowych (ust. 1) lub ciągłych (ust. 2) pomiarów wartości hałasu, przy zastrzeżeniu, że pomiary te powinny być prowadzone przez odpowiednio przygotowane laboratoria (art. 147a), a wyniki pomiarów winny być ewidencjonowane i przechowywane przez okres co najmniej 5 lat (ust. 6),
- art. 149 ust. 1, określający obowiązek przedstawienia wyników przeprowadzonych pomiarów właściwemu organowi ochrony środowiska oraz wojewódzkiemu inspektoratowi ochrony środowiska,
- art. 152, stwierdzający obowiązek zgłoszenia do eksploatacji inwestycji niewymagającej pozwolenia, mogącej jednak negatywnie oddziaływać na środowisko,
- art. 156, ustanawiający zakaz używania instalacji lub urządzeń nagłaśniających na publicznie dostępnych terenach miast, terenach zabudowanych oraz terenach rekreacyjno-wypoczynkowych (ust. 1), za wyjątkiem okazjonalnych uroczystości oraz uroczystości i imprez związanych z kultem religijnym, imprez sportowych, handlowych, rozrywkowych i innych legalnych zgromadzeń, a także podawania do publicznej wiadomości informacji i komunikatów służących bezpieczeństwu publicznemu, jak określa treść ust. 2 przedmiotowego artykułu ustawy.

Przestrzeganie wymogów ochrony środowiska w odniesieniu do obiektów infrastruktury komunikacyjnej, w tym: dróg, spoczywa na zarządzających tymi obiektami (art. 139 ustawy Prawo ochrony środowiska). Do obowiązków tych zarządców należy:

- stosowanie zabezpieczeń akustycznych i właściwej organizacji ruchu w celu ochrony środowiska przed zanieczyszczeniem hałasem (art. 173),
- dotrzymanie standardów jakości środowiska, tj. dopuszczalnych poziomów hałasu (art. 174),
- prowadzenie okresowych lub ciągłych pomiarów hałasu (art. 175) oraz przedstawienia wyników przeprowadzonych pomiarów właściwemu organowi ochrony środowiska i wojewódzkiemu inspektoratowi ochrony środowiska (art. 177 ust.1),
- sporządzanie co 5 lat map akustycznych dla terenów położonych w otoczeniu obiektów mogących negatywnie wpływać na środowisko (art. 179 ust. 1 i 3), przy czym obowiązek sporządzenia mapy akustycznej po raz pierwszy winien zostać zrealizowany w terminie 1 roku od dnia, w którym obiekt został zaliczony do obiektów, których eksploatacja może powodować negatywne oddziaływanie akustyczne na znacznych obszarach (art. 179 ust. 5),
- obowiązek niezwłocznego przedłożenia fragmentów map akustycznych obejmujących określony powiat właściwemu marszałkowi województwa i staroście, oraz fragmentów obejmujących określone województwo właściwemu wojewódzkiemu inspektoratowi ochrony środowiska (art. 179 ust. 4).

4. UZASADNIENIE ZAKRESU ZAGADNIENÍ

4.1. Dane i wnioski wynikające ze sporządzonych map akustycznych

W kolejnych tomach opracowania (Tom 2 i Tom 3) dla poszczególnych grup źródeł dźwięku zostały przedstawione następujące informacje:

- dane i wnioski wynikające ze sporządzonych map akustycznych, w szczególności odnoszące się do: zagospodarowania przestrzennego, ograniczeń związanych z występowaniem istniejących obszarów ograniczonego użytkowania, a także obszarów istniejących stref ochronnych,
- charakterystyki terenów objętych Programem, w tym liczba mieszkańców, gęstość zaludnienia oraz zakres przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku,
- charakterystyki źródeł hałasu mające negatywny wpływ na poziom hałasu w środowisku,
- trendy zmian klimatu akustycznego,
- koncepcje działań zabezpieczających środowisko przed hałasem.

4.2. Ocena realizacji poprzedniego programu

Poprzedni „Program ochrony środowiska przed hałasem dla województwa lubelskiego dla terenów poza aglomeracjami położonych wzdłuż odcinków dróg” został przyjęty przez Sejmik Województwa Lubelskiego uchwałą Nr XLII/641/2014 z dnia 24 lutego 2014 r. (Dz. Urz. Woj. Lubelskiego z 2014 r. poz. 1186) [17].

Poprzedni Program swym zasięgiem obejmował 63 odcinki dróg na terenie województwa lubelskiego, o łącznej długości 143.379 km. Obszar objęty programem obejmował 15 powiatów: bialski, biłgorajski, hrubieszowski, janowski, krasnostawski, kraśnicki, lubartowski, lubelski, łęczyński, łukowski, puławski, rycki, świdnicki, tomaszowski oraz zamojski. Łącznie odcinki dróg przebiegały przez teren 45 gmin.

Oceny realizacji poprzedniego programu dokonano w oparciu o sprawozdania przekazane przez Zarządców poszczególnych źródeł hałasu. Informacje o zrealizowanych i niezrealizowanych działaniach naprawczych zostały przedstawione w kolejnych tomach Programu (Tom 2 i Tom 3).

4.3. Analiza materiałów, dokumentów i publikacji wykorzystanych do opracowania Programu

4.3.1. Polityki, strategie, plany oraz programy

W ramach prac zmierzających do opracowania „Programu ochrony środowiska przed hałasem dla województwa lubelskiego”, przeanalizowano szczegółowo szereg opracowań, które w swych zapisach odnoszą się do ochrony akustycznej. Do takich dokumentów należą:

Strategia rozwoju województwa lubelskiego na lata 2014 – 2020 (z perspektywą do 2030 r.) jest dokumentem programowym, który określa wizję oraz cele i kierunki rozwoju regionu. Województwo lubelskie cechuje nie tylko słaba dostępność do regionu z zewnątrz, ale również niska dostępność i wewnątrzregionalna

spójność komunikacyjna, która miejscami stanowi barierę dla pełnego wykorzystania endogennych potencjałów całego regionu oraz jego układów lokalnych.

Istnieją jednak fragmenty, decydujące o dostępności transportowej województwa (np. odcinek drogi krajowej nr 12/17 Kurów–Lublin), zaliczane do najbardziej obciążonych w kraju. Rzeczywiste zapotrzebowanie na infrastrukturę transportową, będące pochodną rozmieszczenia potencjałów demograficznego i gospodarczego, powinno być najważniejszą przesłanką dla kształtowania układu sieci dróg różnego rzędu w województwie lubelskim. Poprawie obecnej sytuacji ma służyć cel operacyjny 4.1 „Poprawa wewnętrznego skomunikowania regionu. Do kierunków działań w horyzoncie do 2020 r. należy:

- Rozwijanie infrastruktury drogowej i modernizacja kluczowych dróg wojewódzkich mających na celu wzmocnienie powiązań wewnętrznych i rozwijanie funkcji gospodarczych, zwłaszcza związanych z wykorzystaniem endogenicznych potencjałów rozwojowych województwa
- Wspieranie działań mających na celu poprawę powiązań komunikacyjnych między ośrodkami subregionalnymi oraz ich powiązań z Lublinem
- Wspieranie działań na rzecz poprawy wybranych powiązań komunikacyjnych ośrodków mających funkcje ponadlokalne z ośrodkami subregionalnym
- Wspieranie działań na rzecz wzmocnienia powiązań komunikacyjnych w obszarach funkcjonalnych ośrodków subregionalnych i miast pełniących funkcje ponadlokalne. [40]

Regionalny Program Operacyjny Województwa Lubelskiego na lata 2014 – 2020 będący załącznikiem do Uchwały Nr CCLXXXVIII/5735/2018 Zarządu Województwa Lubelskiego z dnia 24 lipca 2018 r. podejmuje działania w ramach Osi 8 „Mobilność regionalna i ekologiczny transport”. Interwencja skierowana zostanie na modernizację dróg, tak by zapewnić integrację regionalnego układu transportowego z krajowym systemem transportowym. Ważnym aspektem będzie uzupełnianie dotychczas realizowanych inwestycji na najważniejszych szlakach. Szczególna uwaga zostanie zwrócona na zapewnienie dostępu do najważniejszych ośrodków gospodarczych oraz inwestycje w niskoemisyjny transport publiczny zwiększający mobilność mieszkańców. W obszarze transportu publicznego wspierane będą projekty wynikające z planów zrównoważonej mobilności miejskiej/ planów gospodarki niskoemisyjnej i/lub strategii ZIT z zakresu zakupu i modernizacji taboru niskoemisyjnego/bezemisyjnego na potrzeby transportu miejskiego wraz z niezbędną infrastrukturą w postaci dróg lokalnych, budowy i rozbudowy stacji i węzłów przesiadkowych ze szczególnym uwzględnieniem ich integracji z innymi gałęziami transportu, w tym projekty typu „parkuj i jedź” oraz systemy telematyczne, jako element projektu, poprawiające funkcjonowanie transportu publicznego. [41]

Program strategicznego rozwoju transportu województwa lubelskiego wskazuje poprzez analizę SWOT silne i słabe strony oraz szanse i zagrożenia w zakresie transportu. Program stanowi podstawowe narzędzie obrazujące i weryfikujące podjęte i planowane decyzje. Jednocześnie program ma za zadanie promowanie zrównoważonego rozwoju transportu i usuwanie niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszej infrastruktury sieciowej. Program realizuje kompleksowy plan w zakresie inwestycji

transportowych zgodnie z instytucjonalną strukturą państw członkowskich, które wspierają rozwój infrastruktury i poprawiają łączność z kompleksową i bazową siecią TENT-T. [42]

Wojewódzki Program Rozwoju Infrastruktury Transportowej i Komunikacji dla Województwa Lubelskiego

Łączna długość dróg publicznych województwa lubelskiego wynosi 26.944 km. Na tę wielkość na drogi krajowe przypada 1.049 km, na drogi wojewódzkie 2.172 km, na powiatowe 9.121 km i na gminne około 15.000 km, z czego około 8.000 km stanowią drogi gruntowe. Oceniając układ sieci dróg krajowych w województwie lubelskim trzeba podkreślić, że zaspokajają one podstawowe potrzeby obsługi ruchu międzynarodowego przy obecnie funkcjonujących przejściach granicznych. Układ dróg funkcjonuje jednak na granicy przepustowości i przewidywany wzrost przewozów międzynarodowych może spowodować znaczne problemy w działaniu transportu. Układ sieci dróg wojewódzkich jest wystarczający i pozwala na realizację przewozów pomiędzy miastami powiatowymi. Wyjątkiem jest powiat Janów Lubelski, jednakże miasto to jest węzłem dróg krajowych. Brak jest odpowiednich węzłów i skrzyżowań oraz obwodnic wielu miast i miejscowości, a w tym także południowej obwodnicy Lublina. Również układ dróg w miastach nie w pełni zaspokaja potrzeby ruchu tranzytowego i miejscowego. Cel generalny polityki transportowej województwa w odniesieniu do infrastruktury drogowej sformułowano następująco: stworzenie zrównoważonego, dostępnego i zintegrowanego systemu transportu drogowego w województwie. Zrównoważony transport będzie spełniał wymogi ochrony środowiska naturalnego i bezpieczeństwa w zakresie budowy obwodnic wokół miast i budowy zabezpieczeń przed hałasem, wdrażanie norm ekologicznych dla pojazdów. [43]

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w województwie lubelskim ma na celu wskazanie najlepszych możliwych rozwiązań w obszarze przewozów pasażerskich na terenie województwa lubelskiego ukierunkowanych na zwiększenie udziału transportu zbiorowego w podróżach o zasięgu wojewódzkim. Wybór transportu zbiorowego zamiast transportu indywidualnego przez pasażerów jest najbardziej istotnym krokiem w kierunku umocnienia zachowań ekologicznych. W województwie lubelskim głównym źródłem hałasu jest transport. Hałas jest emitowany przede wszystkim przez ruch drogowy i w niewielkim stopniu kolejowy oraz lotniczy. Na terenie województwa lubelskiego opracowano mapy akustyczne dla miasta Lublina, jako aglomeracji o liczbie mieszkańców większej niż 250 tys., a także dla obszarów, przez które przebiegają główne drogi kołowe, wykorzystywane przez ponad 6 milionów pojazdów rocznie. Analiza wspomnianych map wykazała przekroczenie dopuszczalnych norm hałasu na wszystkich badanych drogach w granicach Lublina. Przekroczenie dopuszczalnego poziomu hałasu zanotowano także na większości dróg krajowych i wojewódzkich objętych pomiarami (do 5 dB w dzień oraz w nocy), przy czym największe wartości przekroczenia (powyżej 20 dB) wystąpiły na odcinku drogi wojewódzkiej 835 pomiędzy Lublinem i Mętowem oraz w Biłgoraju. Stan klimatu akustycznego wokół dróg krajowych i wojewódzkich ulega ciągłym zmianom, spowodowanych wzrostem liczby pojazdów samochodowych, a co za tym idzie wzrostem natężenia ruchu, co pogarsza sytuację akustyczną przyległych terenów. Równocześnie zauważalny jest znaczny postęp prac związany z budową nowych odcinków dróg, w tym obwodnic (działanie to ma duże

znaczenie w polityce ochrony terenów wysoce zurbanizowanych przed hałasem), odnowy nawierzchni, jak również budowy elementów ochrony środowiska ograniczających propagację hałasu (ekrany akustyczne). Alternatywą dla wzrastającego ruchu samochodowego, może być racjonalny rozwój transportu zbiorowego. Sprawnie funkcjonująca sieć połączeń w publicznym transporcie zbiorowym może spowodować zmianę zachowań społecznych, polegającą na wyborze środków komunikacji zbiorowej zamiast samochodu. Taka zmiana przełoży się na zmniejszenie ruchu samochodowego, zanieczyszczenia powietrza oraz spadku poziomu hałasu. [44]

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu bialskiego za podstawowy cel przyjmuje poprawę jakości systemu transportowego i jego rozwój zgodny z zasadami zrównoważonego rozwoju. Jakość systemu transportowego będzie bowiem decydującym czynnikiem, warunkującym jakość życia mieszkańców i rozwój gospodarczy obszaru objętego planem transportowym. Stosowanie zasady zrównoważonego rozwoju będzie zapewniało równowagę między aspektami społecznymi, gospodarczymi, przestrzennymi oraz ochrony środowiska. Tak sformułowany cel nadrzędny będzie realizowany poprzez następujące cele szczegółowe:

- Cel. 1 Poprawa dostępności transportowej i jakości transportu – instrument poprawy warunków życia i usuwania barier rozwojowych.
 - Cel. 2 Poprawa efektywności funkcjonowania systemu transportowego – instrument zwiększenia wydajności systemu z jednoczesnym ograniczaniem kosztów
 - Cel. 3 Integracja systemu transportowego – w układzie gałęziowym i terytorialnym
 - Cel. 4 Wspieranie konkurencyjności gospodarki obszaru – instrument rozwoju gospodarczego
 - Cel. 5 Poprawa bezpieczeństwa – radykalna redukcja liczby wypadków i ograniczenie ich skutków oraz poprawa bezpieczeństwa osobistego użytkowników transportu
 - Cel. 6 Ograniczenie negatywnego wpływu transportu na środowisko naturalne i warunki życia.
- [45]

Według **Strategii Rozwoju Miasta Chełm – aktualizacja na lata 2015 – 2020 z perspektywą do roku 2030** miasto Chełm stanowi ważny międzynarodowy węzeł komunikacyjny łączący wschód Europy z zachodem. Wiedzie przez nie droga krajowa nr 12, która stanowi fragment drogi międzynarodowej E373, drogi wojewódzkie: 812, 843, 844. Chełm dysponuje dosyć dobrze rozwiniętą infrastrukturą drogową i komunikacyjną, co wynika z tranzytowego charakteru miasta. Konieczne jest jednak dalsze podejmowanie inwestycji, mające na celu poprawę stanu infrastruktury. Rosnący ruch pojazdów samochodowych, zwłaszcza w obszarze przygranicznym wymaga budowy obwodnic miasta w celu usprawnienia ruchu tranzytowego. W ramach modernizacji drogi wojewódzkiej nr 844 znalazła się natomiast budowa południowej obwodnicy miasta. O jakości życia w zurbanizowanym otoczeniu decyduje w coraz większym stopniu hałas. Podjęte zostaną starania o zmniejszenie ekspozycji mieszkańców na ten rodzaj zanieczyszczenia. Jako że w mieście podstawowym źródłem hałasu są drogi, działania te skupią się głównie na zmniejszaniu uciążliwości ruchu w pobliżu osiedli mieszkaniowych i miejsc pracy (poprawa jakości dróg, zmniejszanie prędkości

przejazdowych, nasadzenia) oraz na odsunięciu od tych miejsc tranzytowego ruchu samochodowego (np. poprzez budowę obwodnicy).

Obszarem priorytetowym w powyższej Strategii jest „Wzmocnienie spójności i atrakcyjności miasta”. Osiągnięcie zamierzonego stanu umożliwi realizacja celów strategicznych:

Cel strategiczny 1.1. Poprawa dostępności komunikacyjnej

Cel strategiczny 1.2. Optymalizacja wewnętrznego układu komunikacyjnego

Cel strategiczny 1.4. Racjonalne korzystanie ze środowiska. [46]

Aktualizacja Strategii Rozwoju Powiatu Chełmskiego na lata 2008 – 2015 z perspektywą do roku 2020 wskazuje na zadania publiczne o charakterze ponad gminnym wykonywane przez samorząd powiatowy w zakresie transportu zbiorowego i dróg publicznych oraz ochrony środowiska i przyrody. Mieszkańcy jako słabą stronę wskazują zły stan dróg (głównie powiatowych). Stan techniczny i użytkowy większości dróg samorządowych, w tym zwłaszcza powiatowych, nie odpowiada wymaganym standardom. Dzieje się tak mimo wielu inwestycji przebudowy sieci dróg samorządowych w latach 2007-2014. Tempo prowadzonych inwestycji nie nadąża za potrzebami i nie niweluje w dostatecznym stopniu wieloletnich zaległości. Poprawa stanu dróg powiatowych pozostaje jednym z najważniejszych wyzwań na dalszy okres planowania rozwoju. Według Strategii poprawę sytuacji ma przynieść między innymi: budowa drogi ekspresowej S12 na odcinku Lublin – Chełm - Dorohusk, rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 816 tzw. „nadbużanki” oraz przebudowa i budowa dróg powiatowych i gminnych. [47]

Strategia Rozwoju Powiatu Janowskiego na lata 2007 – 2020 zawiera główne cele rozwojowe, środki prowadzące do ich realizacji, a także sposoby i reguły zachowania podmiotów zaangażowanych w ich realizację. Przez powiat janowski przebiegają dwa drogowe szlaki komunikacyjne: Nr 19 – Białystok – Lublin – Rzeszów i Nr 74 Kielce – Zamość – granica Państwa. Dzięki temu powiat posiada dogodne połączenie z większością dużych miast wschodniej i południowej Polski. Na pogarszający się stan dróg ma niewątpliwie wpływ stale rosnąca ilość pojazdów zarejestrowanych w powiecie janowskim. Rozbudowa i modernizacja dróg na terenie powiatu należy do głównych działań strategicznych wpisujących się w Kierunek nr 3: Koordynacja procesu rozwoju infrastruktury technicznej i komunalnej niezbędnej dla rozwoju małej i średniej przedsiębiorczości. [48]

Strategia rozwoju powiatu janowskiego na lata 2014 – 2020 – Rozwój i współpraca

Zgodnie z zapisami krajowej Strategii rozwoju transportu do roku 2020, droga krajowa nr 19, ma zostać dostosowana do parametrów drogi ekspresowej. Droga ta na odcinku Rzeszów-Lublin, znajduje się na liście inwestycji priorytetowych, których realizacja ma zakończyć się do 2020 roku. Stanowi ona jeden z najważniejszych szlaków komunikacyjnych we Wschodniej Polsce. Przeprowadzona analiza SWOT wskazuje na postępującą degradację infrastruktury drogowej. Plan działań operacyjnych zawiera zestawienie kierunków działań, jakie będą podejmowane w celu osiągnięcia zakładanych celów operacyjnych. Głównym celem operacyjnym jest 1.1. Rozbudowa infrastruktury technicznej poprawiającej konkurencyjność

i niskoemisyjność lokalnej gospodarki. Przebudowa lub modernizacja dróg krajowych (S19, S74) poprawiających zewnętrzną dostępność komunikacyjną powiatu należy do podstawowych kierunków działań operacyjnych. [49]

Strategia Rozwoju Lokalnego kierowanego przez społeczność na okres programowania PROW 2014 – 2020 Lokalnej Grupy Działania Ziemi Kraśnickiej

Na aktualny układ drogowy obszaru LGD składa się sieć krajowych, wojewódzkich, powiatowych i gminnych dróg. Drogi krajowe to droga nr 19 (odcinek łączący Rzeszów z Lublinem i Białymstokiem) oraz droga nr 74 (droga biegnąca od Sulejowa k/Piotrkowa Trybunalskiego – jednego z najważniejszych węzłów komunikacyjnych w Polsce – przez Kielce, Kraśnik, Zamość do przejścia granicznego z Ukrainą w Zosinie). Droga nr 19 zostanie przebudowana do parametrów drogi ekspresowej S19. Prace przy budowie drogi S19 na całym odcinku Rzeszów-Lublin-Lubartów potrwać do 2020 roku. Dzięki tej trasie, znacznie ułatwiony będzie dojazd do autostrady A4. Ważnymi osiami komunikacyjnymi na obszarze LGD Ziemi Kraśnickiej są także drogi wojewódzkie: nr 755 (Kosin – Ostrowiec Świętokrzyski), nr 759 (Opoka Duża – Piotrowice), nr 824 (Puławy – Annopol), nr 833 (Chodel – Kraśnik), nr 842 (Rudnik Szlachecki – Krasnystaw), nr 855 (Olbiecin – Zaklików – Stalowa Wola), nr 854 (od Annopola łączy się z drogą krajową nr 77 Sandomierz – Jarosław). Dostępność komunikacyjna w analizie SWOT została uznana za mocną stronę obszaru. [50]

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu kraśnickiego

Generatorami ruchu są przede wszystkim obiekty użyteczności publicznej, a więc ogólnodostępne budynki przeznaczone dla administracji publicznej, kultury, oświaty, szkolnictwa, nauki, opieki zdrowotnej, sportu, rekreacji i turystyki. Pełnione przez nie funkcje determinują charakter realizowanych do nich podróży, w tym cykliczność, częstotliwość i pory odbywania podróży.

Oferta publicznego transportu zbiorowego musi być nie tylko usługą społeczną, ale również realną alternatywą dla transportu indywidualnego. Nadmierny wzrost podróży samochodem prowadzi do kongestii, pogorszenia jakości powietrza i wzrostu poziomu hałasu oraz do zajmowania przestrzeni przez parkingi. Aby ograniczyć presję, jaką transport drogowy wywiera na środowisko naturalne, konieczne jest podejmowanie działań mających pozytywny wpływ na zmniejszenie poziomu zanieczyszczenia środowiska i ograniczenie hałasu. Kluczowe znaczenie ma między innymi proces modernizacji i rozbudowy infrastruktury transportowej (liniowej i punktowej), tak aby odpowiadała ona unijnym oraz krajowym standardom oraz wymogom ekologicznym.

Dlatego celem powyższego planu jest zaproponowanie mieszkańcom powiatu atrakcyjnej komunikacji publicznej poprzez zbudowanie przejrzystej sieci połączeń, przejrzystego systemu taryfowego oraz zapewnić odpowiedni standard usług. Uatrakcyjnienie oferty może się odbyć poprzez modernizację infrastruktury oraz wprowadzanie odpowiedniej organizacji ruchu. [51]

Strategia Rozwoju Powiatu Kraśnickiego na lata 2016 – 2022 z perspektywą do roku 2025

Stan infrastruktury transportowej jest niezwykle istotnym czynnikiem oceny poziomu rozwoju gospodarczego regionu. Infrastruktura drogowa była jednym z zagadnień ocenianych podczas analizy SWOT. Obszar strategicznych i operacyjnych działań Powiatu Kraśnickiego uwzględnia Priorytet II: Komunikacja, Infrastruktura i Medycyna. Kluczowymi zadaniami powyższego priorytetu są te związane z podniesieniem jakości i rozbudową infrastruktury technicznej. Osiągnięcie priorytetu warunkuje Cel operacyjny II.1. Poprawa dostępności i jakości infrastruktury drogowej i komunikacyjnej powiatu, którego kierunki działania uwzględniają:

1. Dostosowanie standardów technicznych dróg powiatowych do ich funkcji oraz podniesienie bezpieczeństwa ruchu drogowego.
2. Budowa, przebudowa, remonty i modernizacja ciągów pieszych i rowerowych przy drogach powiatowych.
3. Likwidacja barier architektonicznych na drogach oraz wprowadzanie ułatwień dla osób niepełnosprawnych.
4. Działania w kierunku lepszego powiązania sieci dróg powiatowych z siecią dróg wyższej kategorii.
5. Działania w zakresie zapobiegania degradacji dróg i mostów w wyniku klęsk żywiołowych oraz w zakresie usuwania skutków żywiołu.
6. Współpraca lokalna, regionalna i międzynarodowa na rzecz zwiększenia dostępności komunikacyjnej powiatu i regionu.
7. Budowa lądowiska dla helikopterów sanitarnych.
8. Rozwój oraz dostosowanie transportu publicznego i zbiorowego do „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu kraśnickiego”. [52]

Strategia rozwoju lokalnego powiatu krasnostawskiego na lata 2008 – 2020

Sieć drogowa w powiecie krasnostawskim łącznie mierzy 1162,756 km. Przez teren powiatu krasnostawskiego przebiega jedna droga krajowa nr 17 przechodząca przez gminy Fajslawice, Łopiennik, Krasnostaw i Izbica. Ze względu na stan techniczny sieć drogowa w powiecie krasnostawskim określana jest jako niekorzystna. Obecny stan wynika z ciągłej degradacji nawierzchni dróg. Największe problemy w zakresie infrastruktury drogowej na terenie powiatu to: rosnące zatłoczenie dróg, niskie standardy techniczne istniejących dróg, niski poziom utrzymania dróg. Sytuacja ta powoduje wymóg ciągłych modernizacji i remontów dróg i ulic, a także mostów znajdujących się na terenie powiatu. Do zagrożeń i słabych stron według analizy SWOT zalicza się niedostosowaną infrastrukturę drogową do panującego natężenia ruchu i zagrożeń w transporcie drogowym oraz zły stan infrastruktury drogowej. Cele operacyjne i proponowane kierunki działań mające na celu ochronę środowiska wraz z doskonaleniem infrastruktury technicznej obejmują:

- Rozwój infrastruktury technicznej, w tym komunikacyjnej,
- Podniesienie świadomości ekologicznej w zakresie dbałości o stan środowiska naturalnego – m.in. ochrony przed zanieczyszczeniami i hałasem,

— Eliminacja emisji szkodliwych dla środowiska poprzez inwestycje w infrastrukturę techniczną. Do przykładowych kierunków działań należy poprawa funkcjonowania komunikacji, rozwój i modernizacja dróg, budowa parkingów oraz eliminacja źródeł hałasu. [53]

Strategia Rozwoju Lokalnego kierowanego przez społeczność lokalną na lata 2014 – 2020 dla obszaru Lokalnej Grupy Działania Krasnystaw PLUS

Sygnalizowanym przez mieszkańców terenu problemem jest stan dróg lokalnych. Stan techniczny dróg gminnych i powiatowych nie jest w pełni zadowalający ze względu na znaczny stopień zniszczenia nawierzchni asfaltowych. Słabo rozwinięta jest infrastruktura uzupełniająca: w szczególności brak ścieżek rowerowych, szlaków turystycznych, oświetlenia drogowego. Problemem dla mieszkańców gmin, turystów jest także rosnące natężenie ruchu na drogach gminnych i powiatowych. Konsekwencją takiej sytuacji jest szybsza eksploatacja dróg oraz pogarszający się stan nawierzchni. Przewidziane operacje w zakresie infrastruktury drogowej dotyczą rozwoju infrastruktury drogowej w zakresie włączenia społecznego. [54]

Strategia rozwoju powiatu Łęczyńskiego na lata 2016 – 2021 została uchwalona Uchwałą Nr XV/107/2016 Rady Powiatu w Łęcznej z dnia 22 lutego 2016 r. Głównym środkiem transportu powiatu Łęczyńskiego jest transport drogowy. Zapewnia on możliwość komunikacji zarówno w ujęciu dostępności komunikacyjnej wewnętrznej jak i zewnętrznej. Na terenie powiatu Łęczyńskiego łączna długość infrastruktury drogowej wynosi: 33 km dróg krajowych oraz 78.8 km dróg wojewódzkich. Najważniejszą arterią komunikacyjną obszaru jest droga krajowa nr 82 łącząca Lublin z Łęczną i Włodawą. Droga szczególnie w sezonie turystycznym zapewnia dojazd turystom z Lublina i okolic. Istotą poprawy konkurencyjności i efektywności lokalnej gospodarki jest dobry stan infrastruktury technicznej, w szczególności sieci drogowej powiatu. Z przeprowadzonych analiz wynika, że stan nawierzchni dróg powiatowych i gminnych w większości nie odpowiada normom Unii Europejskiej. Brak lub niska jakość tej infrastruktury wpływa negatywnie nie tylko na stan życia mieszkańców, ale również skutecznie hamuje rozwój lokalnej gospodarki oraz zmniejsza atrakcyjność inwestycyjną i turystyczną powiatu.

W ramach powyższego celu operacyjnego będą realizowane następujące działania / typy projektów:

- modernizacja i budowa wybranych elementów infrastruktury dróg powiatowych i gminnych w celu osiągnięcia standardów Unii Europejskiej (również w partnerstwie z zainteresowanymi gminami) wraz z infrastrukturą towarzyszącą,
- budowa mostów i obwodnicy poprawiających dostęp do istniejących i planowanych obiektów przemysłowych, usługowych i turystycznych,
- zwiększanie bezpieczeństwa ruchu,
- budowa i modernizacja ciągów pieszo-rowerowych,
- roboty budowlane i modernizacja infrastruktury służącej obsłudze transportu publicznego (zatoczki, zjazdy, przystanki, bocznice, pętle, itp.). [55]

Program rozwoju powiatu Lubartowskiego na lata 2015 – 2022 jest załącznikiem do Uchwały Nr XII/85/15 Rady Powiatu w Lubartowie z dnia 29 grudnia 2015 r.

Powiat cechuje dobra dostępność komunikacyjna. Przez środkową część powiatu przebiega droga krajowa S19 (Białystok – Lublin – Rzeszów) oraz linia kolejowa nr 30 (Siedlce – Łuków – Lublin) oraz drogi wojewódzkie o łącznej długości 95 km: droga DW 809 Jeziorzany-Lublin, droga DW 813 Łęczna-Ostrów Lubelski-Parczew, droga DW 815 Lubartów-Wisznice, droga DW 821 Lubartów –Ostrów Lubelski i droga DW 829 Łęczna-Lubartów. Jakość dróg w powiecie lubartowskim oraz infrastruktury drogowej w ostatnich latach znacznie się poprawia. Szczególnym zagrożeniem uwzględnianym w analizie SWOT jest słaba infrastruktura komunikacyjna, brak dróg szybkiego ruchu, szybka degradacja dróg, duża ilość dróg wymagająca natychmiastowej naprawy oraz brak obwodnic z Lubartowa z węzłami bezkolizyjnymi, nieprzystosowanie dróg do dużego tonażu i natężenia ruchu. Poprawę obecnego stanu ma zapewniać

Cel strategiczny 4: Rozwój infrastruktury technicznej. Inwestycje w infrastrukturę drogową umożliwią zewnętrzną i wewnętrzną spójność komunikacyjną obszaru powiatu, poprawią funkcjonalność transportu publicznego, umożliwią optymalne wykorzystanie zasobów powiatu, poprawią jakość warunków życia mieszkańców i będą korzystnie oddziaływać na ochronę środowiska naturalnego (m.in. komunikacja publiczna, ograniczenie emisji pyłów i hałasu). [56]

Strategia Rozwoju Lublin 2020

Ranga i atrakcyjność miasta Lublin zależy w pierwszej kolejności od dostępności komunikacyjnej miasta. Jednym z kierunków tych zmian powinna być obwodnica wraz z łącznicami, która odciąży ulice miejskie z ruchu tranzytowego i zwiększy dostępność wielu terenów miejskich. Wyzwaniem najbliższych lat pozostaje modernizacja drogi S19. Droga S19 – kluczowa dla poprawy połączeń nie tylko z Białymstokiem i Rzeszowem, ale jako przyszły korytarz sieci TEN-T (Transeuropejska Sieć Transportowa) między Bałtykiem a Bałkanami, poprawi przejazdy w kierunku północ-południe i udrożni obsługę wszystkich relacji transgranicznych wzdłuż wschodnich granic Unii Europejskiej. Perspektywa rozwoju Lublina jako centrum obsługi kontaktów ze Wschodem jest w dużym stopniu uzależniona od tej właśnie inwestycji.[57]

Strategia rozwoju Lublina na lata 2013 – 2020 wskazuje, że skala inwestycji drogowych związanych z poprawą układu komunikacyjnego Lublina przynosi widoczne efekty, podobnie jak i rozpoczęta właśnie realizacja projektu Zrównoważonego Transportu Publicznego. Starania o budowę lotniska i modernizację drogi krajowej S17 wraz z budową obwodnicy miasta przyniosły efekt w postaci rozpoczętych inwestycji, których skutki pojawią się w ciągu najbliższych dwóch lat. W Strategii przyjęto działania wraz z głównymi zadaniami i projektami, do których zalicza się:

- A.1.1. Rozwój usług i sieci połączeń lotniczych z Lublina
- A.1.2. Budowa łączników z obwodnicą miasta i trasami wylotowymi
- A.1.3. Starania o modernizację i rozwój zewnętrznych sieci dojazdowych do Lublina wszystkimi rodzajami transportu (kolej, samochody, rowery).

Dodatkowo poprawę infrastruktury technicznej przyjęto w punktach:

- B.1.1. Kontynuacja rozwoju i modernizacji miejskiej sieci drogowej,
- B.1.2. Rozwój systemu komunikacji publicznej,
- B.1.3. Rozwój alternatywnych form komunikacji wewnątrz miasta.

Przestrzenie tras komunikacyjnych, a zwłaszcza ulic i placów, powinny oprócz obsługi ruchu kołowego zapewniać odpowiednie wrażenia estetyczne i jakość ekologiczną. Zieleń przyuliczna, oświetlenie, zestawy mebli miejskich, ochrona przed nadmiernym hałasem oraz ekspozycja krajobrazu miejskiego powinny być równie ważne jak techniczne parametry jezdni i zasady organizacji ruchu. [58]

Plan mobilności lubelskiego obszaru funkcjonalnego na lata 2017-2025

W województwie lubelskim zanieczyszczenie środowiska hałasem pochodzi głównie z ruchu drogowego, w niewielkim stopniu kolejowej i lotniczej oraz od źródeł przemysłowych. W województwie lubelskim obowiązują dwa dokumenty planistyczne utworzone na podstawie strategicznych map akustycznych: „Program ochrony środowiska przed hałasem dla miasta Lublin” (uchwała Rady Miasta nr 594/XXIX/2009 z dnia 19 lutego 2009 r.) oraz „Program ochrony środowiska przed hałasem dla województwa lubelskiego dla terenów poza aglomeracjami położonych wzdłuż odcinków dróg”.

Jednym z celów niniejszego dokumentu jest zmniejszenie hałasu i emisji zanieczyszczeń. W LOF zakłada się stosowanie i promowanie ekologicznych form podróżowania (transport zbiorowy, ruch rowerowy), dążąc do zmniejszenia intensywności ruchu samochodowego i uwolnienia przestrzeni publicznych od parkujących samochodów, zwłaszcza w strefach śródmiejskich miast. Celem jest zapewnienie wysokiej jakości życia, w obszarze wolnym od zanieczyszczeń powietrza i hałasu. [88]

Strategia Rozwoju Powiatu Lubelskiego na lata 2016 – 2022 z perspektywą do roku 2030

(Załącznik do Uchwały Nr XVI/127/2016 Rady Powiatu w Lublinie z dnia 8 stycznia 2016 r.).

Powiat lubelski posiada bardzo dobre położenie komunikacyjne. Osie komunikacyjne stanowią cztery drogi krajowe: nr 12 relacji Łęknica (granica Państwa z Niemcami) - Piotrków Trybunalski - Radom - Lublin - Chełm – granica Państwa w Dorohusku, nr 17 relacji Warszawa - Lublin - Zamość - granica Państwa w Hrebennem, nr 19 prowadząca z Rzeszowa przez Lublin do Białegostoku oraz nr 82, łącząca Lublin z granicą Państwa koło Włodawy. Zapewnienie lepszej dostępności komunikacyjnej powiatu lubelskiego nastąpi przede wszystkim poprzez modernizację istniejących dróg i budowę nowych wraz z infrastrukturą towarzyszącą (w postaci chodników, zatok, urządzeń bezpieczeństwa ruchu, itp.). Dostępność komunikacyjną powiatu zwiększy również budowa parkingów oraz infrastruktury służącej komunikacji publicznej.[87]

Strategia Rozwoju Powiatu Łukowskiego na lata 2016 – 2020

(Załącznik Nr 1 do Uchwały nr XI/101/2016 Rady Powiatu Łukowskiego z dnia 28 stycznia 2016 roku).

Przez teren Powiatu Łukowskiego przebiegają dwie drogi krajowe:

- droga krajowa nr 63: granica Państwa – Węgorzewo – Giżycko – Pisz – Łomża – Zambrów – Siedlce – Radzyń Podlaski – Wisznice - Sławatycze – granica Państwa,
- droga krajowa nr 76: Wilga – Garwolin- Stoczek Łukowski- Łuków.

oraz 4 drogi wojewódzkie:

- droga nr 806 relacji Łuków – Międzyrzec Podlaski,
- droga nr 807 relacji Maciejowice-Sobolew-Żelechów-Łuków,
- droga nr 808 relacji Łuków-Serokomla-Kock,
- droga nr 803 relacji Siedlce-Stoczek Łukowski.

Pomimo licznych inwestycji drogowych przeprowadzonych w latach 2010 -2014 większość dróg powiatowych jest w złym stanie technicznym. Zniszczenie nawierzchni jest spowodowane obciążeniem wynikającym z ruchu samochodowego i działaniem czynników atmosferycznych.

Na terenie Powiatu Łukowskiego problem hałasu komunikacyjnego dotyczy głównie obszaru miasta Łuków. Klimat akustyczny kształtowany jest przede wszystkim przez hałas drogowy, którego natężenie jest zróżnicowane, zależnie od natężenia ruchu samochodowego, ilości samochodów ciężarowych uczestniczących w ruchu, prędkości i płynności jazdy oraz od stanu nawierzchni drogowej. Przekroczenia dopuszczalnego poziomu emisji hałasu wynikają również z bliskości zabudowy mieszkaniowej w stosunku do pasma ruchu drogowego oraz niewystarczającej liczby zabezpieczeń przeciwhałasowych. [59]

Strategia Rozwoju Powiatu Puławskiego do roku 2020 z perspektywą do 2030 roku

Powiat puławski stanowi ważny w skali kraju, a nawet Europy węzeł komunikacyjny. Przez jego teren wiedzie bowiem tranzyt przez Polskę do Niemiec i na Ukrainę.

Główny układ komunikacyjny na terenie powiatu puławskiego tworzą drogi krajowe o łącznej długości 80.5 km:

- nr 12/E373: granica polsko-niemiecka – Łęknica – Żary – Głogów – Jarocin – Kalisz – Piotrków Trybunalski – Radom – Puławy – Lublin – Chełm – Dorohusk – granica polsko-ukraińska,
- nr 17/E372 łącząca aglomerację warszawską i Lublin z polsko-ukraińskim przejściem granicznym w Hrebennem.

Stan infrastruktury drogowej w powiecie puławskim, choć z roku na rok ulega poprawie, ocenić należy jako słaby. Istotnym problemem oprócz niezadowalającego stanu technicznego wielu dróg jest brak obwodnic głównych miejscowości (np. Kurów, Markuszów, Nałęczów czy Wąwolnica), co utrudnia ruch długodystansowy, a w konsekwencji obniża także jakość życia mieszkańców tych miejscowości. Największą inwestycją drogową realizowaną w ostatnich latach na terenie powiatu puławskiego był I etap budowy obwodnicy Puław wraz z mostem im. Jana Pawła II. Droga ta w znacznej mierze przyczyniła się do wyprowadzenia ruchu tranzytowego (głównie ciężarowego) poza miasto.

Bezpośrednim zadaniem stojącym przed powiatem jest utrzymanie i rozwój sieci drogowej będącej pod zarządem samorządu powiatowego (ze szczególnym uwzględnieniem zadań wskazanych w planie rozwoju sieci drogowej). Dodatkowo władze mają możliwość wpływania na sieć komunikacyjną wyższej i niższej kategorii: dróg krajowych, wojewódzkich i gminnych. Władze będą realizowały i wspierały wszelkie przedsięwzięcia służące polepszeniu systemu komunikacyjnego na terenie powiatu mające na celu m.in.:

- poprawę dostępności do dróg wyższych kategorii,
- budowę obwodnic głównych miejscowości w powiecie (zwłaszcza obwodnicy Nałęczowa),

- budowę oraz utrzymanie obiektów inżynierskich (mosty, wiadukty, przepusty, itp.) w dobrym stanie technicznym. [60]

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu radzyńskiego (Załącznik do Uchwały Nr VI/29/2015 Rady Powiatu w Radzynie Podlaskim z dnia 2 kwietnia 2015 roku). Odpowiednia organizacja całego systemu transportowego wpływa na podział zadań przewozowych oraz decyduje o dostępności komunikacyjnej powiatu. Podstawowym środkiem komunikacji w przewozach powiatowych jest transport drogowy, zarówno publiczny, jak i indywidualny. Jego funkcjonowanie będzie uzależnione od zagospodarowania przestrzennego powiatu, zwłaszcza od stopnia rozwinięcia sieci dróg oraz od stanu ich nawierzchni.

Przez powiat przechodzą następujące drogi:

- Krajowe: 19, 63
- Wojewódzkie: 813, 814

Na terenie powiatu radzyńskiego problem hałasu komunikacyjnego oraz jego uciążliwości dotyczy głównie obszaru miasta Radzyń Podlaski, szczególnie jego dzielnic centralnych oraz bezpośredniego sąsiedztwa drogi krajowej nr 19 i 63. Najbardziej niekorzystna sytuacja pod tym względem występuje w otoczeniu drogi krajowej E-40 oraz dróg wojewódzkich i powiatowych. [61]

Strategia Rozwoju Lokalnego Powiatu Ryckiego na lata 2015 – 2022

Powiat Rycki charakteryzuje się dobrą dostępnością komunikacyjną. Przez jego obszar przebiegają dwie drogi krajowe tj.: droga krajowa nr 17/E373, łącząca centrum Polski ze wschodnimi przejściami granicznymi, jest to najkrótsza trasa z Warszawy do Lwowa, położona w dodatkowym korytarzu transportowym TINA i w sieci TEN-T: Gdańsk – Warszawa – Lublin – Kowel/Lwów – Odessa/Bukareszt oraz krajowa nr 48 o znaczeniu międzyregionalnym i regionalnym relacji Tomaszów Mazowiecki – Dęblin – Moszczanka – Kock, spinająca drogi krajowe nr 8, 7, 79, 17 i 19.

Według Strategii droga nr 17 zostanie przebudowana do parametrów drogi ekspresowej S17, a część tej drogi na terenie Gminy Ryki zostanie poprowadzona nowym śladem, stanowiąc obwodnicę miasta Ryki po jego wschodniej części. Początek zaprojektowanego odcinka na terenie gminy znajduje się w miejscowości Niwa Babicka, na granicy województw mazowieckiego i lubelskiego, zaś koniec zaprojektowanego odcinka znajduje się w m. Sielce/Chrzążówek (węzeł Kurów Zachód), gdzie będzie węzeł komunikacyjny łączący drogę S17 z drogą S12. Na tym odcinku S17 planowane są 4 węzły drogowe: „Ryki Północ” na wlocie od strony Warszawy, „Ryki Południe” w Moszczance na połączeniu z DK48, „Skrudki” na skrzyżowaniu z drogą powiatową nr 2500L w Skrudkach oraz „Żyrzyn” – przed obecnym rondem w tej miejscowości, od strony Lublina, gdzie będzie włączenie do drogi wojewódzkiej nr 824. Drogowa dostępność komunikacyjna powiatu ryckiego jest bardzo silnym atutem, który będzie rozwijany i umacniany w dalszej perspektywie rozwojowej jednostki. [62]

Strategia Rozwoju Powiatu Świdnickiego na lata 2007 – 2020 (Załącznik do Uchwały nr VII/50/ 07 Rady Powiatu w Świdniku z dnia 24 kwietnia 2007 r.). Pozytywną cechą Powiatu Świdnickiego jest układ szlaków komunikacyjnych o znaczeniu krajowym i międzynarodowym. Ze względu na bezpośrednie sąsiedztwo Świdnika i Lublina trzeba traktować je jako jeden zintegrowany węzeł komunikacyjny. Przez ten węzeł przebiegają drogi krajowe o znaczeniu międzynarodowym, w tym:

- droga nr E 372 (droga krajowa nr 17) Warszawa – Kurów – Lublin – Piaski – Krasnystaw – Zamość - Hrebenne-granica Państwa do Lwowa,
- droga nr E 373 (droga krajowa nr 12) odc. Piaski – Chełm – Dorohusk - granica Państwa, do Lucka i Kijowa.

Drożność komunikacyjna Powiatu Świdnickiego jest w zasadzie dobrze rozwinięta w zakresie sieci drogowych połączeń zewnętrznych, głównie drogami krajowymi nr 17 i 12. Wystarczająca jest również sieć dróg wojewódzkich i powiatowych. Jednakże stan techniczny tych dróg jest bardzo niski. Występują duże braki nawierzchni utwardzonej na drogach lokalnych. Dlatego też sieć drogowa (ok. 170 km) wymaga powszechnej modernizacji nawierzchni i rozbudowy. Stanowi to obecnie zadanie priorytetowe. Ponadto słabe jest połączenie komunikacyjne miasta powiatowego z poszczególnymi gminami. [63]

Program rozwoju pn. „Strategia Rozwoju Powiatu Tomaszowskiego na lata 2015 – 2020

Najważniejszymi ciągami transportowymi wiodącymi przez obszar powiatu tomaszowskiego są droga krajowa nr 8 (DK8), a także droga krajowa nr 48 (DK48). Rozwój Powiatu Tomaszowskiego w perspektywie 2020 roku programowany jest w ramach czterech głównych obszarów strategicznego rozwoju (domeny strategiczne), z czego Domena 4 dotyczy: Funkcjonalnego systemu powiązań transportowych, komunikacyjnych i informatycznych. W ramach powyższej domeny Program przedstawił siatkę celów strategicznych, do których należą:

- Cel strategiczny 1 - Usprawnienie powiązań komunikacyjnych powiatu z układem dróg krajowych i wojewódzkich w obrębie powiatu i powiatów sąsiednich.
 - Cel operacyjny 1.1. Poprawa stanu dróg oraz obiektów inżynierskich na terenie powiatu tomaszowskiego.
 - Cel operacyjny 1.2. Współpraca z jednostkami samorządu terytorialnego na rzecz rozwoju i przebudowy sieci dróg na terenie powiatu tomaszowskiego.
 - Cel operacyjny 1.3. Tworzenie bezpiecznych dróg rowerowych na terenie powiatu tomaszowskiego.
- Cel strategiczny 2. Utworzenie i koordynacja efektywnej komunikacji publicznej na terenie powiatu.
 - Cel operacyjny 2.1. Dopasowanie komunikacji publicznej do potrzeb mieszkańców i turystów.[64]

Strategia Rozwoju Powiatu Zamojskiego na lata 2007 – 2020 (Załącznik do Uchwały nr IX/37/2007 Rady Powiatu w Zamościu dnia 27 czerwca 2007 roku). Podstawowy szkielet dróg publicznych stanowią drogi krajowe i wojewódzkie. Jako uzupełnienie tej sieci służą drogi powiatowe i gminne.

Przez teren powiatu zamojskiego przebiegają 2 drogi krajowe:

- Nr 17 Warszawa – Hrebenne i Nr 74 Hrubieszów – Frampol – Kielce. 17: Warszawa - Lublin - Zamość - Tomaszów Lubelski - Lwów (przez przejście graniczne w Hrebennem)
- - Nr 74: Janów Lubelski - Frampol - Szczepietyn – Zamość – Hrubieszów (do przejścia granicznego w Zosinie).

Posiadają one najlepszy stan techniczny ze wszystkich kategorii dróg w powiecie, niemniej jednak z uwagi na swoje przeznaczenie i wymagania techniczne, tj. przenoszenie największego obciążenia komunikacyjnego, około 53 % z tych dróg wymaga odnowy. Według analizy SWOT powiatu zamojskiego do mocnych stron powiatu należy droga ekspresowa S-17, natomiast do słabych stron zalicza się zły stan dróg publicznych, brak nowoczesnych rozwiązań drogowych. Poprawa stanu infrastruktury technicznej powinna nastąpić poprzez budowę i modernizację dróg oraz infrastruktury. [65]

Zintegrowana Strategia Rozwoju Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Biała Podlaska na lata 2015 – 2020 (z perspektywą do 2030 roku)

Specyficzny układ komunikacyjny miasta Biała Podlaska powoduje od lat występowanie realnych trudności z przemieszczaniem się mieszkańców oraz osób przyjezdnych. Potwierdzeniem tego faktu jest analiza natężenia ruchu. Zachodzi konieczność kompleksowej modernizacji ulic i skrzyżowań oraz budowy miejsc parkingowych. Inwestycje drogowe w pierwszej kolejności powinny dotyczyć podstawowego układu transportowego miasta i jego obszaru funkcjonalnego. Działania podejmowane w tym zakresie powinny wyeliminować konieczności tranzytu oraz ruchu międzydzielnicowego przez centrum. Drugim kluczowym kierunkiem inwestycji drogowych powinna być modernizacja istniejącego układu komunikacyjnego w celu zapewnienia jego spójności z priorytetami miejskiej polityki transportowej m.in. w zakresie: bezpieczeństwa ruchu, komunikacji zbiorowej, ruchu rowerowego. Problematyka transportowa miasta należy do zagadnień mających kluczowy wpływ na kształtowanie obrazu miasta pod kątem jego funkcjonalności, atrakcyjności i konkurencyjności. [66]

Strategia Rozwoju Miasta Zamość do roku 2020

Lokalizacja Zamościa sprzyja jego dostępności komunikacyjnej i stanowi ważny potencjał rozwojowy miasta. Sieć transportowa Zamościa tworzy system w pełni powiązany z układem krajowym i międzynarodowym, co stwarza dogodne warunki do rozwoju powiązań komunikacyjnych z całym województwem i Polską. Dostępność komunikacyjna realizowana jest przede wszystkim przez transport drogowy i kolejowy.

Przez Zamość przebiegają dwie drogi krajowe:

- 17 E372 na trasie: Warszawa – Lublin – Zamość – Tomaszów Lub. – Hrebenne (przejście graniczne) i dalej do Lwowa, stanowiąca część korytarza Via Intermare z Gdańska (przez Warszawę - Lwów do Odessy (Morze Czarne),
- 74 na trasie: Sulejów k. Piotrkowa Tryb. – Kielce – Kraśnik – Zamość – Hrubieszów – Zosin (przejście graniczne); część dawnego Traktu Królewskiego z Pragi i Krakowa do Kijowa. [67]

Lokalna strategia rozwoju na lata 2016 – 2023 lokalnej grupy działania „Ziemia Biłgorajska” będąca załącznikiem nr 1 do Uchwały Nr XVII/17/2015 Walnego Zebrania Lokalnej Grupy Działania „Ziemia Biłgorajska” z dnia 21 grudnia 2015 r. Obszar charakteryzuje się dobrą i zewnętrzną i wewnętrzną dostępnością komunikacyjną. W jego północnej części przebiega droga krajowa nr 74. Wewnętrzną dostępność komunikacyjną warunkuje gęsta sieć dróg wojewódzkich i powiatowych. [83]

4.3.2. Istniejące wojewódzkie, powiatowe lub gminne programy ochrony środowiska

Wśród dokumentów ściśle związanych z ochroną środowiska, a przez to z programem ochrony środowiska przed hałasem, należy wymienić:

Program Ochrony Środowiska dla Powiatu Bialskiego na lata 2014 – 2017 z perspektywą na lata 2018 – 2021

W powiecie bialskim hałas drogowy jest głównym źródłem zakłóceń klimatu akustycznego środowiska. Do czynników mających wpływ na poziom emisji hałasu drogowego należą: natężenie ruchu, struktura strumienia pojazdów, a zwłaszcza udziału w nim transportu ciężkiego, stan techniczny pojazdów, rodzaj i stan techniczny nawierzchni, charakter zabudowy (zagospodarowanie) terenów otaczających. Powiat bialski jest ważnym węzłem komunikacji drogowej w regionie. Przez omawiany teren przebiegają drogi krajowe stanowiące główne szlaki tranzytowe. Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Lublinie prowadził pomiary hałasu drogowego długookresowe i krótkookresowe w latach 2010 - 2012. Za cel systemowy w zakresie hałasu przyjęto: „Niedopuszczenie do pogarszania się klimatu akustycznego na obszarach, gdzie sytuacja jest korzystna” Kierunki działań do roku 2021:

I. Budowa ścieżek rowerowych.

II. Prowadzenie nasadzeń zieleni ochronnej przy drogach.

III. Stosowanie ograniczeń prędkości.

IV. Rozważenie stosowania tzw. cichych nawierzchni przy budowie lub modernizacji dróg.

V. Wprowadzenie do miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego zapisów poświęconych ochronie przed hałasem oraz stref ograniczonego użytkowania.

W powiecie bialskim planuje się działania mające na celu przebudowę istniejącego układu komunikacyjnego oraz budowę ścieżek rowerowych. Poprawa warunków drogowych przyczyni się zarówno do redukcji emisji spalin, jak i hałasu drogowego. [68]

Program Ochrony Środowiska dla powiatu chełmskiego na lata 2017 – 2020 z perspektywą na lata 2021 – 2024

W powiecie chełmskim zanieczyszczenie środowiska hałasem pochodzi głównie z komunikacji drogowej, w mniejszym stopniu z komunikacji kolejowej i lotniczej oraz źródeł przemysłowych. Do czynników mających wpływ na poziom emisji hałasu drogowego należą: natężenie ruchu, struktura strumienia pojazdów, a zwłaszcza udziału w nim transportu ciężkiego, stan techniczny pojazdów, rodzaj i stan techniczny nawierzchni, charakter zabudowy (zagospodarowanie) terenów otaczających. Przez powiat przebiega trasa europejska, mająca wspólny odcinek z drogą krajową i drogi wojewódzkie, wzdłuż których hałas jest jedną z największych uciążliwości, a rosnące natężenie ruchu dodatkowo go potęguje. Przyczyną hałasu drogowego jest przede wszystkim interakcja pomiędzy oponą, a nawierzchnią, a także dźwięki samego pojazdu (m. in. silnika, systemu napędowego, systemu). Zagadnienia horyzontalne Programu Ochrony Środowiska w ramach klimatu akustycznego uwzględniają:

- I Adaptacje do zmian klimatu,
- II Nadzwyczajne zagrożenia środowiska,
- III Działania edukacyjne,
- IV Monitoring środowiska.

Analiza SWOT dla obszaru interwencji jako mocne strony i szanse wymienia modernizację dróg na terenie powiatu, rozwój sieci szlaków rowerowych, stosowanie takich rozwiązań podczas modernizacji dróg, które pozwolą na ograniczenie hałasu. Jako słabe strony i zagrożenia wymienia się: przebieg drogi krajowej przez teren powiatu, przygraniczną lokalizację powiatu, rozwój infrastruktury drogowej – plany budowy drogi szybkiego ruchu, zwiększenie natężenia ruchu na drogach, pogarszający się stan techniczny pojazdów. [69]

Program Ochrony Środowiska dla Powiatu Janowskiego na lata 2017 – 2020 z perspektywą do roku 2024

Celem strategicznym Programu Ochrony Środowiska dla Powiatu Janowskiego na lata 2017-2020 z perspektywą do 2024 r. jest Zrównoważony rozwój powiatu janowskiego przy zachowaniu walorów środowiska naturalnego. Zgodnie z Wytocznymi MŚ, cele środowiskowe zostały zweryfikowane w każdym z dziesięciu obszarów przyszłej interwencji. W obszarze interwencji II Zagrożenia hałasem za cel przyjęto zmniejszenie zagrożenia mieszkańców powiatu ponadnormatywnym hałasem, zwłaszcza emitowanym przez środki transportu drogowego. Specyfika regionalna wykazuje brak pomiarów hałasu drogowego wykazujących przekroczenia na obszarach chronionych akustycznie przy budynkach jednakże należy przypuszczać, iż z uwagi na uwarunkowania powiatu zagrożenie to jest niewielkie. W kwietniu 2015 r. dokonany został pomiar hałasu na drodze krajowej nr 74, Janów Lubelski – Frampol, odnotowano przekroczenia – dla okresu odniesienia dzień (16 h) – 69.2 dB (przekroczenie wartości dopuszczalnej o 4.2 dB), dla okresu odniesienia noc (8h) – 62.8 dB (przekroczenie wartości dopuszczalnej o 6.8 dB).

Poprawa jakości środowiska i bezpieczeństwa ekologicznego opierać się będzie na zmniejszeniu negatywnego oddziaływania hałasu na zdrowie człowieka i środowisko, zwłaszcza w obszarze miasta Janowa

Lubelskiego, w obrębie dróg krajowych i na terenach turystyczno - rekreacyjnych Szansą w tym wypadku jest dostępność technik i technologii ograniczania emisji hałasu do środowiska i jego tłumienia, plany budowy obwodnic miast, popularyzacja komunikacji rowerowej.[70]

Program Ochrony Środowiska dla Powiatu Krasnostawskiego na lata 2017 – 2020 z perspektywą na lata 2021 – 2024

W 2015 roku na terenie powiatu krasnostawskiego prowadzony był monitoring hałasu na drogach publicznych o średniorocznym natężeniu ruchu powyżej 3 mln pojazdów lub procentowym udziale pojazdów ciężkich w potoku ruchu powyżej 20%. Podczas dnia i nocy dopuszczalne wartości na odcinku Krasnystaw – Tuligłowy zostały przekroczone. W latach poprzednich (2012-2013) GDDKiA prowadziła monitoring dróg. Monitorowaniem została objęta DK 17 na 5 odcinkach. Z otrzymanych wyników wynika, że w powiecie na hałas narażone jest około 4.3% mieszkańców.

Klimat akustyczny w powiecie krasnostawskim jest zadowalający. Hałas staje się dokuczliwy na terenach zurbanizowanych, przez wzrost natężenia ruchu. Istnieje możliwość zmniejszenia liczby osób narażonych na przekroczenia dopuszczalnych norm hałasu z terenów zurbanizowanych. W tym celu zaleca się budowę ekranów akustycznych, budowę obwodnic kierujących ruch samochodowy poza tereny gęstej zabudowy oraz sadzenie drzew wzdłuż ciągów komunikacyjnych. Przy planowaniu inwestycji budowlanych należy unikać lokalizowania zabudowy mieszkaniowej na terenach, na których stwierdzono ponadnormatywną emisję hałasu. [71]

Program Ochrony Środowiska dla Powiatu Kraśnickiego na lata 2016 – 2019 z perspektywą do 2023 roku

Hałas komunikacyjny jest głównym źródłem zakłóceń klimatu akustycznego na terenie Powiatu Kraśnickiego, jego pomiary na terenie powiatu były prowadzone wzdłuż 3 niżej wymienionych ciągów komunikacyjnych:

- Droga krajowa Nr 19 - Lublin - Kraśnik - Rzeszów przebiega wzdłuż zabudowy mieszkaniowej szczególnie w miejscowości Wilkołaz oraz w mieście Kraśnik. Pozostały przebieg trasy występuje na terenach rolnych oraz zalesionych.
- Droga krajowa Nr 74 - Kielce - Kraśnik - Zamość, przebiega przez tereny zabudowane w miejscowościach Olbięcin, Kowalin, Sławy, a także przez starą część miasta Kraśnik. W gminie Annopol droga przebiega przez tereny zabudowy wielorodzinnej w części centralnej oraz zabudowy jednorodzinnej na obrzeżach miasta Annopol.

Z wyników monitoringu wynika, że poziom hałasu w dużej części Powiatu Kraśnickiego, w pierwszej linii zabudowy, jest przekraczany na poziomie 5 - 10 dB, lub 10 - 15 dB. Pozostała jej część znajduje się na obszarach nienarażonych na nadmierny hałas. Klimat akustyczny w Powiecie Kraśnickim jest zadowalający. Hałas staje się dokuczliwy na terenach zurbanizowanych, przez wzrost natężenia ruchu. Istnieje możliwość zmniejszenia hałasu z terenów zurbanizowanych poprzez zalesianie oraz budowę ekranów akustycznych, a także budowę obwodnic, kierujących ruch samochodowy poza tereny gęstej zabudowy. [72]

Program Ochrony Środowiska dla Powiatu Lubartowskiego na lata 2018 – 2020 z perspektywą do roku 2024 (Załącznik do uchwały Nr XXXII/218/18 Rady Powiatu w Lubartowie z dnia 26 marca 2018 r.)

W kolejnych latach monitorowania klimatu akustycznego zauważa się wzrost skali problemu narażenia mieszkańców regionu na ponadnormatywny poziom hałasu, zwłaszcza drogowego. W powiecie lubartowskim drogą o największych uciążliwościach hałasowych jest droga krajowa nr 199 na odcinkach: Kock – Firlej, Firlej – Lubartów, obwodnica Lubartowa, Lubartów – Łucka; Łucka – Niemce; przebiegająca najczęściej przez tereny mieszkaniowe jednorodzinne, zabudowy zagrodowej, mieszkalno-usługowe, mieszkalne wielorodzinne, oświaty, rekreacji, sportu, wypoczynku, tereny komunikacji, usługowe, tereny zieleni.

Do największych problemów powiatu zalicza się niezadowalający stan klimatu akustycznego na terenach zabudowy mieszkaniowej w centrach miast, w sąsiedztwie tras komunikacyjnych o intensywnym ruchu, i w miejscowościach rekreacyjno-wypoczynkowych oraz niewystarczającą efektywność działań w zakresie ochrony przed hałasem i jego zmniejszania zwłaszcza pochodzącego z dróg. Sukcesem natomiast jest objęcie monitoringiem najbardziej narażonych na hałas odcinków dróg w ramach monitorowania przed hałasem dla województwa lubelskiego dla terenów poza aglomeracjami położonych wzdłuż odcinków dróg oraz modernizacja istniejącego systemu przewozów pasażerskich. [73]

Aktualizacja Powiatowego Programu Ochrony Środowiska dla Powiatu Lubelskiego

Klimat akustyczny powiatu lubelskiego największy wpływ ma hałas komunikacyjny, natomiast hałas kolejowy oraz przemysłowy w stosunkowo niewielkim stopniu wpływają na klimat akustyczny powiatu. Do terenów zagrożonych hałasem na terenie powiatu lubelskiego możemy zaliczyć obszary położone wzdłuż odcinka trasy nr 17 od Lublina w stronę Warszawy oraz obszary sąsiadujące z drogą krajową Nr 19. Pozostałe drogi znajdujące się w granicach powiatu, z uwagi na niższe natężenie ruchu wpływają na klimat akustyczny w mniejszym stopniu.

Na terenie powiatu lubelskiego planowane są modernizacje lub rozbudowy zarówno dróg krajowych, gminnych jak i powiatowych, które wpłyną korzystnie na stan klimatu akustycznego analizowanego obszaru. Modernizacja tras będzie dużym udogodnieniem dla ich użytkowników (lepsza nawierzchnia, większa przepustowość), jak również dla mieszkańców terenów przylegających do dróg. Przyczyni się do zmniejszenia uciążliwości drgań wywołanych ruchem drogowym ze względu na polepszenie stanu nawierzchni, stabilności korpusu drogowego oraz płynności jazdy. Zwiększenie płynności ruchu znajduje swe konsekwencje w redukcji hałasu powodowanego częstym hamowaniem i przyspieszaniem pojazdów. Remont i wymiana nawierzchni dróg, przez eliminację ubytków i nierówności wpływa korzystnie na klimat akustyczny otoczenia. Ograniczenie emisji hałasu związane z polepszeniem stanu nawierzchni szacuje się na ok. 2-3 dB. [74]

Program Ochrony Środowiska dla Powiatu Lubelskiego na lata 2014 – 2017 z perspektywą do 2021 roku

Stan klimatu akustycznego w zakresie hałasu komunikacyjnego określono w oparciu o Mapy akustyczne dla dróg krajowych o ruchu powyżej 3 000 000 pojazdów wykonane w 2012 r. Na terenie powiatu

lubelskiego planowane są modernizacje lub rozbudowy zarówno dróg krajowych, gminnych jak i powiatowych, które wpłyną korzystnie na stan klimatu akustycznego analizowanego obszaru. Modernizacja tras będzie dużym udogodnieniem dla ich użytkowników (lepsza nawierzchnia, większa przepustowość), jak również dla mieszkańców terenów przylegających do dróg. Przyczyni się do zmniejszenia uciążliwości drgań wywołanych ruchem drogowym ze względu na polepszenie stanu nawierzchni, stabilności korpusu drogowego oraz płynności jazdy. Zwiększenie płynności ruchu znajduje swe konsekwencje w redukcji hałasu powodowanego częstym hamowaniem i przyspieszaniem pojazdów. Remont i wymiana nawierzchni dróg, przez eliminację ubytków i nierówności wpływa korzystnie na klimat akustyczny otoczenia. Ograniczenie emisji hałasu związane z polepszeniem stanu nawierzchni szacuje się na ok. 2-3 dB. [90]

Program Ochrony Środowiska Powiatu Łukowskiego na lata 2017 – 2024

Uciążliwość hałasu komunikacyjnego na terenie powiatu wynika przede wszystkim z powszechności jego występowania, czasu oddziaływania oraz ciągłej intensyfikacji. Na hałas drogowy składa się dźwięk generowany w związku z poruszaniem się pojazdu i hałas powstający na styku opony z nawierzchnią drogową. Przy prędkościach powyżej 60 km/h, hałas wynikający z tarcia opon o nawierzchnię drogi przewyższa hałas silnika.

Klimat akustyczny powiatu łukowskiego jest bardzo silnie zróżnicowany terytorialnie. Największą uciążliwość hałasu w powiecie odnotowano:

- wzdłuż odcinków dróg o dużym natężeniu ruchu biegnących w terenie gęstej zabudowy mieszkalnej,
- wzdłuż powiązań komunikacyjnych pomiędzy częściami powiatu.

Największa koncentracja wszystkich źródeł hałasu występuje na terenie miasta Łukowa, który spełnia ważną funkcję regionalnego węzła komunikacyjno-transportowego oraz w centrach pozostałych miejscowości, szczególnie na skrzyżowaniach szlaków komunikacyjnych lub w pobliżu skupisk obiektów usługowych i handlowych. W mieście zbiega się 6 kierunków dróg krajowych o znaczeniu regionalnym. Cel poprawy obejmuje takie działania jak:

- Dostosowanie systemu transportowego do potrzeb,
- Ograniczenie uciążliwości ruchu drogowego,
- Poprawa jakości dróg,
- Budowa ścieżek rowerowych i ciągów pieszych,
- Rozwój systemu komunikacji zbiorowej,
- Ochrona przed hałasem. [75]

Program Ochrony Środowiska dla Gminy Miasto Puławy na lata 2016 – 2020

Przez teren miasta Puławy przebiega jedna droga krajowa, pięć dróg wojewódzkich oraz jedna droga powiatowa. Narastający problem hałasu komunikacyjnego związany jest ze zwiększającym się udziałem transportu indywidualnego, występowaniem obszarów zagrożenia hałasem oraz wzrostem zagrożenia związanego z transportem ciężkim. W oparciu o diagnozę stanu środowiska miasta Puławy zaproponowano

cele i kierunki interwencji Programu dla obszaru zagrożenia hałasem. Za cel przyjęto dobry stan klimatu akustycznego bez przekroczeń dopuszczalnych norm poziomu hałasu oraz zmniejszenie liczby osób narażonych na ponadnormatywny hałas.

Szansą na poprawę obecnej sytuacji jest rozwój rozwiązań technicznych wpływających na ograniczenie emisji hałasu, wyprowadzenie ruchu tranzytowego z miasta wraz z oddaniem do eksploatacji II etapu obwodnicy miasta, a także wzrost zainteresowania komunikacją rowerową.

Do typów zadań proponowanych do realizacji zalicza się:

- Programy ochrony środowiska przed hałasem i ich aktualizacje,
- Wyprowadzenie ruchu ciężkiego poza teren zabudowany, budowa obwodnic miast,
- Budowa ekranów akustycznych,
- Zieleń osłonowa, izolacyjna,
- Przebudowa ulic i pomiary hałasu,
- Stosowanie tzw. cichych nawierzchni podczas remontów i przebudów istniejącej sieci drogowej,
- Modernizacja nawierzchni dróg.

Głównym zagrożeniem uniemożliwiającym osiągnięcie powyższych celów jest brak funduszy na inwestycje zmierzające do poprawy stanu środowiska akustycznego. [76]

Program Ochrony Środowiska i Plan Gospodarki Odpadami dla Powiatu Radzyńskiego (tom I - Program Ochrony Środowiska)

Największy zasięg ma hałas komunikacyjny, odbierany przez mieszkańców jako najbardziej dokuczliwy. Jego ograniczenie przedstawia też największe problemy techniczne. W warunkach lokalnych, najczęściej na terenach zwartej zabudowy śródmiejskiej z wąskimi ulicami obciążonymi ruchem do granicy przepustowości, stwierdza się bardzo duże odstępstwa od wartości dopuszczalnych poziomu hałasu w środowisku. Hałas uliczny oceniany jest jako szczególnie uciążliwy. W 2002 r. w mieście dokonano pomiaru hałasu komunikacyjnego. Odnotowany poziom hałasu przekraczał poziom dopuszczalny dla terenów zabudowy mieszkaniowej jednak na tle innych miast województwa lubelskiego o porównywalnej wielkości (np. Kraśnik, Łuków, Świdnik), są to wartości znacząco niższe, o 4-5 dB. Znaczny spadek natężenia i uciążliwości hałasu nastąpił po oddaniu do użytku obwodnicy Miasta na drodze krajowej nr 19. W 2004 roku badany poziom hałasu był niższy niż w 2002 r., przy mniejszym natężeniu ruchu jednak dopuszczalny poziom został przekroczony.

Zgodnie z polityką ekologiczną Państwa można wyodrębnić następujące strategiczne cele w zakresie ochrony środowiska przed hałasem, do osiągnięcia w perspektywie minimum dwóch dekad:

- zmniejszenie narażenia mieszkańców na nadmierny, ponadnormatywny poziom hałasu, przede wszystkim hałasu emitowanego przez środki transportu mającego największy zasięg przestrzenny,
- niedopuszczenie do pogarszania się klimatu akustycznego na obszarach, gdzie sytuacja akustyczna jest korzystna.[77]

Program Ochrony Środowiska dla Gminy Miejskiej Świdnik na lata 2014 – 2017 z perspektywą do roku 2021 r.

Podstawowym źródłem hałasu na terenie gminy Świdnik jest komunikacja oraz przemysł. Wzdłuż administracyjnej granicy Gminy Miejskiej Świdnik przebiegają bardzo obciążone trasy tj. droga krajowa nr 12 oraz 17 prowadzące do przejść granicznych z Ukrainą. Teren zabudowy miasta Świdnik oddalony jest od dróg krajowych co zmniejsza ich oddziaływanie na warunki klimatu akustycznego tego obszaru.

Zagrożenie hałasem przemysłowym, na obszarze miasta jest nieznaczne, z uwagi na właściwe rozlokowanie zakładów przemysłowych, z dala od siedzib ludzkich. Badania w subiektywnej skali oceny poziomu hałasu, wykazuje średnią uciążliwość.

Hałas powstający przy przelocie statków powietrznych jest uciążliwy, ale występuje sporadycznie.

Podsumowując stan klimatu akustycznego miasta, należy przyjąć fakt, iż zanieczyszczenie hałasem komunikacyjnym kształtuje się na poziomie średnim. Hałas przemysłowy nie jest uciążliwy dla środowiska.

Jednym z celów wskazanych w Programie jest „Ochrona i racjonalne kształtowanie środowiska przyrodniczego”. W dokumencie tym podkreślono, że ważne są dalsze działania zmierzające do zahamowania procesów degradacji środowiska w wyniku emisji zanieczyszczeń do powietrza oraz hałasu komunikacyjnego.

Głównym celem gminy w zakresie oddziaływań hałasu (cel do roku 2021) jest zmniejszenie zagrożenia mieszkańców gminy miejskiej Świdnik ponadnormatywnym hałasem, zwłaszcza emitowanym przez środki transportu drogowego i lotniczego. Wśród kierunków działań znalazły się m. in.: wdrażanie Programów ochrony środowiska przed hałasem, realizacja inwestycji zmniejszających narażenie na hałas komunikacyjny (budowa obwodnic, modernizacja szlaków komunikacyjnych, rewitalizacja odcinków linii kolejowych i wymiana taboru na mniej hałaśliwy, itp.), a także dalsze ograniczanie emisji hałasu pochodzącego z sektora gospodarczego, m.in. poprzez kontrole przestrzegania dopuszczalnej emisji hałasu. [78]

Program Ochrony Środowiska dla Powiatu Zamojskiego

Największy udział w zanieczyszczeniu środowiska hałasem ma hałas komunikacyjny. Wzdłuż głównych tras komunikacyjnych (drogi nr 17 i 74) występują przekroczenia poziomu hałasu, zarówno w otoczeniu pasa drogowego jak i w linii zabudowy.

- Droga nr 17- poziom hałasu A (przy ulicy) mieści się w przedziale 70.1-75 dB.
- Droga nr 74 – poziom hałasu A jest rzędu 70.3 dB (część zachodnia powiatu do gminy Sitno) i spada do ok. 69.0 dB w części wschodniej.

Na terenie powiatu zamojskiego monitoring hałasu drogowego prowadzony jest wzdłuż trasy nr 17; Lublin – Zamość - Tomaszów, w obrębie miejscowości rekreacyjno-wypoczynkowych: Krasnobrodzie i Zwierzyńcu oraz w Szczepieszynie. Otrzymane wyniki świadczą o występowaniu klimatu akustycznego o średniej uciążliwości, a wyniki pomiarów w Krasnobrodzie i Zwierzyńcu – o zakłóceniu naturalnego klimatu akustycznego; jest to głównie drogowy hałas komunikacyjny. Pozytywnym zjawiskiem jest zmniejszanie się liczby przekroczeń hałasu produkcyjnego: kontrole prowadzone w zakładach z urządzeniami do obróbki

drewna oraz wykorzystujących urządzenia chłodnicze i transportowe w większości przypadków nie wykazały przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu.

Zadania inwestycyjne w dziedzinie ochrony środowiska, w tym rekultywacja środowiska obejmują ochronę przed hałasem komunikacyjnym oraz podejmowanie działań na rzecz utrzymania niskiego zanieczyszczenia powietrza atmosferycznego w kontekście wzrostu natężenia ruchu komunikacyjnego. Według Programu poziom hałasu powinien utrzymywać się na poziomie równoważnym nieprzekraczającym w porze nocnej 55 dB. [79]

Aktualizacja Programu Ochrony środowiska dla Miasta Chełm na lata 2016 – 2019 z perspektywą do roku 2023 (Uchwała Rady Miasta Chełm Nr XVIII/208/16 z dnia 14 czerwca 2016 r.)

Zgodnie z informacjami przedstawionymi przez Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Lublinie w okresie ostatnich kilku lat (od 2012 r.) na terenie miasta Chełm nie prowadzono badań monitoringowych hałasu komunikacyjnego. Realizowane były natomiast w latach 2008-2011, zgodnie z Wojewódzkimi Programami Monitoringu Środowiska dla województwa lubelskiego pomiary hałasu drogowego, które miały na celu wyznaczenie wskaźników oceny klimatu akustycznego: długookresowych (rocznych) L_{DWN} i L_N oraz krótkookresowych (dobowych) L_{AeqD} i L_{AeqN} . Ich wyniki potwierdzały, że hałas komunikacyjny jest jednym z największych zagrożeń i uciążliwości. W większości przypadków pomiary wykazały przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu. Szczególnie wysokie i najwięcej przekroczeń odnotowano przy ulicach będących trasami przelotowymi (ul. Rejowiecka, al. Armii Krajowej) w porze nocnej – do 14 dB, natomiast uciążliwość dzienna była niższa, odnotowano mniej i niższe wartości przekroczeń (do 8.6 dB).

Za najważniejsze problemy w zakresie oddziaływania hałasu uznano:

- wzrost natężenia ruchu samochodowego związanego ze wzrostem liczby pojazdów,
- zwiększenie natężenia ruchu tranzytowego do przejść granicznych w Dorohusku, Hrebennem oraz Zosinie,
- brak obwodnicy miasta narażonego na duży ruch tranzytowy nakładający się na ruch lokalny.

W obliczu zagrożenia hałasem komunikacyjnym wynikającym z ww. problemów uznano za konieczne kontynuowanie celów wskazanych w Programie Ochrony Środowiska z 2012 roku, tj.:

- występowanie do instytucji odpowiedzialnych za organizację i budowę dróg tranzytowych celem realizacji obwodnicy,
- podejmowanie działań w kierunku pozyskiwania środków z funduszy strukturalnych na modernizację i budowę dróg,
- doskonalenie organizacji ruchu lokalnego. [80]

Aktualizacja Programu Ochrony Środowiska dla Powiatu Grodzkiego Zamość na lata 2013 – 2016 z perspektywą do roku 2020

Na terenie powiatu grodzkiego Zamość przebiegają drogi krajowe, stanowiące dwa główne szlaki tranzytowe: trasa nr 17 z Warszawy do przejścia granicznego 56 w Hrebennem i trasa nr 74 prowadząca z Kielc

do przejścia granicznego w Zosinie oraz drogi wojewódzkie nr 849 w stronę Józefowa i nr 843 do Skierbieszowa. Stałemu monitoringowi natężenia hałasu podlega trasa nr 17. Podczas pomiarów dokonywanych na terenie miasta Zamościa nie stwierdzono występowania obszarów z przekroczeniami progowych poziomów hałasu.

Stan klimatu akustycznego na terenie miasta Zamościa uległ poprawie po oddaniu do użytku „Obwodnicy Hetmańskiej”. Budowa obwodnicy spowodowała także zmniejszenie natężenia ruchu na ulicach: Peowiaków i Wyszyńskiego, leżących w ciągu drogi krajowej nr 74, Zamość – Hrubieszów. W wyniku zmniejszenia natężenia ruchu w centrum miasta w dużej mierze generowanego przez pojazdy ciężkie, nastąpiło zmniejszenie emisji hałasu, będącego głównym zanieczyszczeniem klimatu akustycznego.

W Programie Ochrony Środowiska jako główne zadanie w zakresie ochrony przed hałasem wskazano ograniczenie uciążliwości hałasu poprzez obniżenie jego natężenia do poziomu gwarantowanego prawem. Głównymi działaniami, które należy podjąć w tym kierunku to przede wszystkim: poprawa stanu dróg, ewentualna budowa ekranów akustycznych i izolacja budynków (wymiana okien na dźwiękoszczelne). [81]

Program Ochrony Środowiska i Plan Gospodarki Odpadami dla powiatu Łęczyńskiego na lata 2009-2012 z perspektywa do roku 2019

Powiat Łęczyński na tle województwa należy do obszarów o niewielkiej uciążliwości hałasu zarówno komunikacyjnego jak i pochodzącego z innych źródeł. Wynika to z faktu, że położony jest poza zasięgiem głównych ciągów komunikacyjnych, tras szybkiego ruchu, autostrad itp. Droga o największym natężeniu ruchu jest droga krajowa nr 82 Lublin – Włodawa. Największe natężenie ruchu występuje na odcinku Lublin-Łęčna. Uciążliwości hałasu na terenie powiatu w ujęciu ogólnym charakteryzują się sezonowością i tak w sezonie letnim zauważalny jest wzrost hałasu wynikający ze wzrastającego natężenia ruchu drogowego w związku z przemieszczaniem się nad licznie występujące na terenie powiatu jeziora. Na przestrzeni ostatnich lat odnotowuje się ciągły wzrost natężenia hałasu komunikacyjnego w skali kraju, głównie jest to odczuwalne przy ważniejszych trasach komunikacyjnych. W ramach poprawy klimatu akustycznego do zrealizowania są następujące zadania:

- zidentyfikowanie miejsc zagrożonych nadmiernym hałasem,
- zastosowanie środków i urządzeń chroniących przed nadmierną emisją hałasu.

Temat klimatu akustycznego potraktowano dość marginalnie, ze względu na jedynie lokalne występowania tego problemu. Nie mniej jednak w przypadku zaistnienia takiego problemu sformułowano zadania, których realizacja przyniesie wymierne korzyści. [82]

Program Ochrony Środowiska Powiatu Biłgorajskiego

Przez teren powiatu przebiegają drogi wojewódzkie, powiatowe i gminne. Największe znaczenie mają drogi:

- nr 835 - relacji Przeworsk – Tarnogród – Biłgoraj – Lublin,
- nr 853 - relacji Majdan Nowy – Aleksandrow – Tomaszów Lubelski,
- nr 863 - relacji Kopki – Tarnogród – Obsza – Cieszanów,

- nr 858 - relacji Ułanów – Biłgoraj – Zwierzyniec,
- nr 849 - relacji Obsza – Jozefów – Krasnobród.

Drogi te mają największe znaczenie dla transportu drogowego, a tym samym panuje tutaj największy ruch, co wiąże się z dużą emisją hałasu. Szczególnie narażone na hałas są miejscowości leżące na skrzyżowaniach tych dróg. Poziom hałasu podnosi także lokalny ruch

kołowy, w szczególności w większych miejscowościach takich jak: Turobin, Frampol czy Aleksandrow, który charakteryzuje się typowo ulicową zabudową. Średni poziom hałasu „u źródła” dla objętej badaniami części miasta wyniósł 65.6 dB. Na wzrost poziomu hałasu ma wpływ również mechanizacja rolnictwa. Źródłem hałasu są traktory i kombajny; w okresie prac polowych hałas może być odczuwalny nawet po zmierzchu.

Podstawowe założenia polityki ekologicznej w zakresie ochrony środowiska przed hałasem obejmują ograniczenie hałasu na terenach miejskich (Biłgoraj, Frampol, Józefów, Tarnogród) oraz głównych dróg do poziomu równoważnego (nieprzekraczającego w porze nocnej 50 dB). [85]

Program Ochrony Środowiska dla Gminy Miasto Puławy na lata 2016 – 2020

Przez teren miasta Puławy przebiega jedna droga krajowa, pięć dróg wojewódzkich oraz jedna droga powiatowa. Głównym zagrożeniem i problemem dla środowiska miasta Puławy w zakresie hałasu jest przekroczenie dopuszczalnych wartości poziomu hałasu, głównie komunikacyjnego. Za cel poprawy uznano dobry stan klimatu akustycznego bez przekroczeń dopuszczalnych poziomu hałasu oraz zmniejszenie liczby osób narażonych na ponadnormatywny hałas.

Do typów zadań proponowanych do realizacji w ramach zmniejszenia zagrożenia hałasem oraz zmniejszenia liczby osób narażonych na ponadnormatywny hałas zalicza się:

- programy ochrony środowiska przed hałasem i ich aktualizacje
- wyprowadzenie ruchu ciężkiego poza teren zabudowany, budowa obwodnic miast,
- budowa ekranów akustycznych,
- zieleń osłonowa, izolacyjna,
- przebudowa ulic i pomiary hałasu,
- stosowanie tzw. cichych nawierzchni podczas remontów i przebudów istniejącej sieci drogowej,
- modernizacja nawierzchni dróg.[86]

Dla powiatu ryckiego, tomaszowskiego, Biała Podlaska oraz Lublin brak jest aktualnych Programów Ochrony Środowiska.

4.3.3. Przepisy prawa, w tym prawa miejscowego, mające wpływ na stan akustyczny środowiska

Podstawowymi aktami prawa miejscowego określającymi warunki ochrony akustycznej dla poszczególnych kategorii użytkowania przestrzeni są Miejscowe Plany Zagospodarowania Przestrzennego. W ramach wykonywania niniejszego Programu dokonano analizy wszystkich aktów prawa miejscowego i Studiów, obowiązujących w chwili wykonywania niniejszego Programu.

4.3.4. Przepisy dotyczące emisji hałasu z instalacji i urządzeń, w tym pojazdów, których funkcjonowanie ma negatywny wpływ na stan akustyczny środowiska

W rozporządzeniu Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 11 grudnia 2017 r. zmieniającym rozporządzenie w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia [15] określono dopuszczalny poziom hałasu zewnętrznego dla poszczególnych grup pojazdów. W §9 powyższego rozporządzenia określono, że pojazd samochodowy powinien być tak zbudowany, wyposażony i utrzymany, aby poziom hałasu zewnętrznego mierzony podczas postoju z odległości 0.5 m nie przekraczał w odniesieniu do pojazdu, który został poddany badaniom homologacyjnym wartości ustalonej w trakcie badań homologacyjnych o 5 dB (A). Dla pozostałych pojazdów poziom hałasu zewnętrznego nie powinien przekraczać wartości, które przedstawiono poniżej w tabl. 4.1.

Tabl. 4.1. Poziom hałasu zewnętrznego dla poszczególnych grup pojazdów [15]

Lp.	Pojazd	Rodzaj silnika	
		o zapłonie iskrowym [dB]	o zapłonie samoczynnym [dB]
1	Motocykl z silnikiem o pojemności skokowej:		
	— nie przekraczającej 125 cm ³	94	-
	— większej niż 125 cm ³	96	-
2	Samochód osobowy	93	96
3	Pojazd samochodowy o dopuszczalnej masie całkowitej nie przekraczającej 3.5 t, z wyjątkiem samochodu osobowego	93	102
4	Inny pojazd samochodowy	98	108

W rozporządzeniu [15] określono również dopuszczalny poziom hałasu zewnętrznego mierzonego w podczas postoju w odległości 0,5 m dla ciągnika rolniczego oraz motoroweru. Wynosi on odpowiednio: 104 dB dla ciągnika rolniczego oraz 90 dB dla motoroweru.

Dopuszczalne wartości poziomów hałasu w środowisku określa Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. [10]. Podstawą prawną jego wydania był art. 113 ust. 1 ustawy Prawo ochrony środowiska [1], który brzmi następująco: „Minister właściwy do spraw środowiska, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw zdrowia, określi, w drodze rozporządzenia, dopuszczalne poziomy hałasu w środowisku”. Zgodnie z art. 113 ust.1 ustawy Prawo ochrony środowiska w rozporządzeniu [10] określono dopuszczalne poziomy hałasu określone wskaźnikami L_{DWN} , L_N , $L_{Aeq D}$, $L_{Aeq N}$ w zależności od przeznaczenia terenu oraz rodzaju obiektów, które są narażone na działanie hałasu. Rozporządzenie określa również przedziały czasu odniesienia, do których odnoszą się poszczególne wskaźniki.

4.3.5. Nowe, dostępne techniki i technologie w zakresie ograniczania hałasu

W chwili obecnej opisy zawarte w opracowaniach [25], [26], [27] w dobrym stopniu definiują sposoby oceny oraz sposoby i metody ochrony środowiska przed większością niekorzystnych oddziaływań. Poniżej zamieszczono opis działań mających na celu ochronę środowiska przed hałasem drogowym.

W niniejszym opisie odchodzi się od tradycyjnego spojrzenia na ochronę przed nadmiernym hałasem, w którym wyróżnia się trzy strefy:

- strefę emisji (miejsce powstawania hałasu),
- strefę rozwiązań ochronnych,
- strefę imisji (miejsce odbioru hałasu – użytkownik terenu, mieszkaniec).

Zakłada ono możliwość zastosowania urządzeń ochrony tylko w środkowej strefie. Zazwyczaj ogranicza się to do wprowadzenia ekranów akustycznych pomiędzy źródłem a odbiorcą dźwięku. Zabezpieczenia te nie zawsze są możliwe do wykonania ze względów technicznych (lokalizacja, niezbędne parametry geometryczne i akustyczne itp.) i ekonomicznych.

W ich miejsce zaleca się stosowanie rozwiązań kompleksowych, gdzie strefą rozwiązań ochronnych obejmuje się strefę emisji i imisji hałasu. Połączenie różnych sposobów i metod w obu strefach umożliwia uzyskanie efektu skumulowanej ochrony przed hałasem komunikacyjnym i niekiedy innymi niekorzystnymi oddziaływaniami (np. zanieczyszczenia powietrza).

Działania w strefie emisji dotyczą przede wszystkim zmniejszenia efektu generowania hałasu przez pojazdy u źródła, czyli w przekroju drogi. Działania w strefie imisji dotyczą stosowania odpowiednich środków ochrony odbiorcy i powinny one mieć na celu ograniczenie hałasu do wartości dopuszczalnych na granicy działki, do której zarządzający posiada tytuł prawny – zgodnie z zapisami ustawy Prawo ochrony środowiska [1].

Metody i środki ochrony przed nadmiernym hałasem można podzielić według poniższego zestawienia. Ochrona przed hałasem drogowym w strefie emisji dotyczy konstrukcji pojazdów, stanu technicznego nawierzchni, z kolei projektowanie dróg, dobór poszczególnych elementów to np. lokalizacja drogi i jej otoczenie czy dobór odpowiedniej nawierzchni. Na część z nich zarządca obiektu może mieć wpływ na etapie wykonywania i uzgadniania dokumentacji projektowej, natomiast część jest niezależna od działań zarządcy drogi. Do sposobów ochrony przed hałasem drogowym w strefie imisji należą:

- a) Urządzenia zlokalizowane na drodze fali dźwiękowej pomiędzy źródłem hałasu a odbiorcą:
 - ekrany akustyczne w postaci konstrukcji typu ściana,
 - wały (ekrany) ziemne,
 - kombinacja ekranu ziemnego z ekranem akustycznym,
 - zabudowa niemieszkalna mająca na celu ochronę budynków mieszkalnych,
 - pasy zieleni izolacyjnej.
- b) Metody i środki związane z lokalizacją i odpowiednim ukształtowaniem budynku oraz jego izolacją przed oddziaływaniami akustycznymi:
 - lokalizowanie budynków mieszkalnych w odpowiedniej odległości od tras komunikacyjnych,
 - zmiana przeznaczenia funkcji budynku,

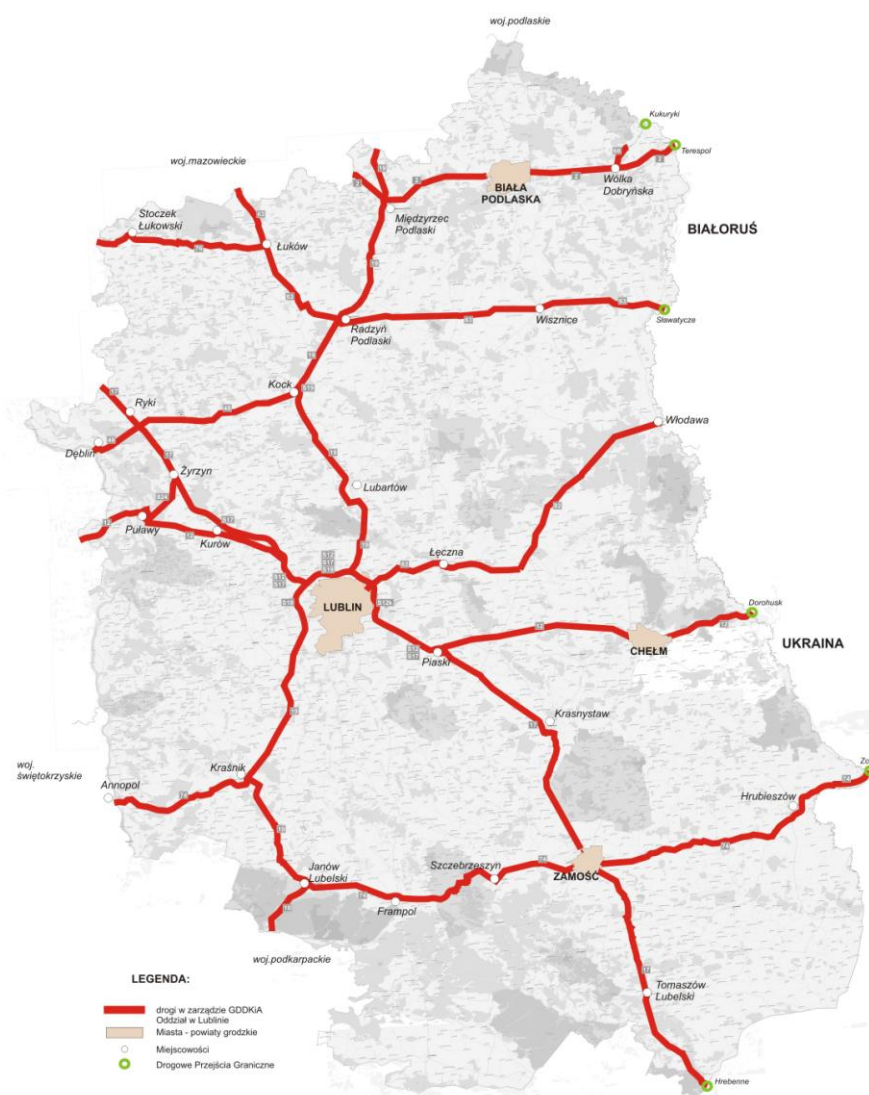
- wykonanie budynków z zaprojektowanymi ekranami na elewacji,
- domknięcia (ekrany) ścian szczytowych dla budynków zlokalizowanych prostopadle w stosunku do dróg.

TOM 2 – DROGI KRAJOWE

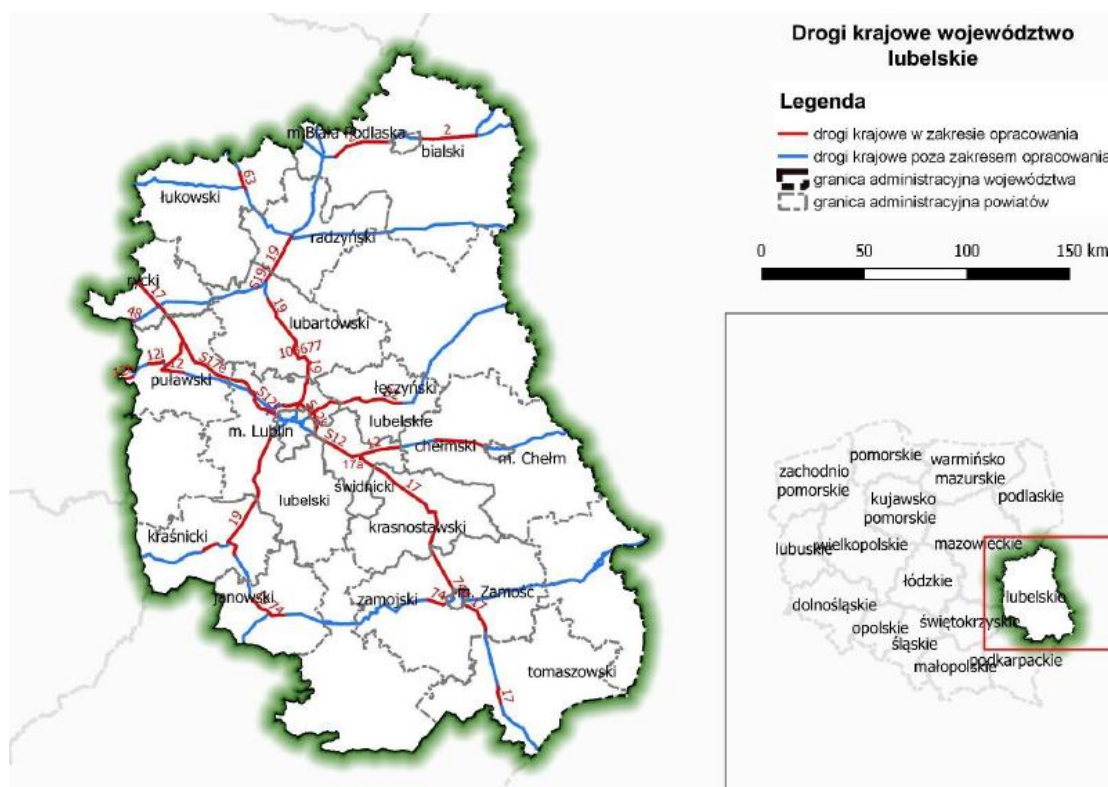
5. CZĘŚĆ OPISOWA

5.1. Opis obszaru objętego zakresem tomu 2

Tom 2 Programu ochrony środowiska przed hałasem dla województwa lubelskiego obejmuje swym zakresem tereny znajdujące się w granicach administracyjnych województwa lubelskiego i sąsiadujące z drogami krajowymi, po których przejeżdża powyżej 3 000 000 pojazdów na rok. Odcinki tych dróg są zarządzane przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Lublinie. Łączna długość odcinków dróg krajowych analizowanych w niniejszym programie wynosi 434.939 km.



Rys. 5.1 Sieć dróg krajowych w województwie lubelskim [95]



Rys. 5.2. Analizowane odcinki dróg krajowych w województwie lubelskim [18]

Sieć dróg krajowych (rys. 5.1) na terenie województwa lubelskiego wynosi 1054.227 km, z czego w zarządzie GDDKiA Oddział w Lublinie znajduje się 1004.937 km dróg. Sieć dróg krajowych na terenie województwa lubelskiego stanowią następujące drogi [95]:

- droga krajowa nr 2: granica Państwa – Świecko – Pniewy – Poznań – Konin – Warszawa – Siedlce – Terespol – granica Państwa (długość na terenie województwa – 62.338 km, w tym 2.195 km odcinków dwujezdniowych),
- droga krajowa nr 12: granica Państwa – Błaszki – Sieradz – Łask – Piotrków Trybunalski – Sulejów – Opoczno – Radom – Zwoleń – Puławy – Kurów – Lublin-Piaski – Chełm – Dorohusk – granica Państwa (długość na terenie województwa – 133.279 km, w tym 64.119 km odcinków dwujezdniowych),
- droga krajowa nr 17: Warszawa – Zakręt – Garwolin – Ryki – Kurów – Lublin-Piaski – Krasnystaw – Zamość – Tomaszów Lubelski – Hrebenne - granica Państwa (długość na terenie województwa – 171.009 km, w tym 24.036 km odcinków dwujezdniowych),
- droga ekspresowa 19: granica Państwa – Kuźnica – Białystok – Siemiatycze – Międzyrzec Podlaski – Kock – Lubartów – Lublin – Kraśnik – Janów Lubelski – Nisko – Rzeszów (długość na terenie województwa – 193.542 km, w tym 15.828 km odcinków dwujezdniowych),
- droga krajowa nr 48: Tomaszów Mazowiecki - Białobrzegi – Głowaczów – Kozienice – Nowe Słówki – Sieciechów – Opactwo – Dęblin – Moszczanka – Kock (długość na terenie województwa – 47.690 km),

- droga krajowa nr 63: granica Państwa – Węgorzewo – Giżycko – Pisz – Łomża – Zambrów – Sokołów Podlaski – Siedlce – Łuków – Radzyń Podlaski – Wisznice – Sławatycze – granica Państwa (długość na terenie województwa – 108.101 km),
- droga krajowa nr 68: granica Państwa – Kukuryki - Wólka Dobryńska (długość na terenie województwa – 5.197 km),
- droga krajowa nr 74: Sulejów – Żarnów – Kielce – Opatów – Ożarów – Annopol – Kraśnik – Janów Lubelski – Frampol – Gorajec – Szczepieszyn – Zamość – Hrubieszów – Zosin – granica Państwa (długość na terenie województwa – 164.353 km, w tym 0.105 km odcinków dwujezdniowych),
- droga krajowa nr 76: Wilga – Garwolin – Stoczek Łukowski – Łuków (długość na terenie województwa – 37.578 km),
- droga krajowa nr 82: Lublin – Cyców – Włodawa - granica Państwa (długość na terenie województwa – 81.850 km, w tym 1.444 km odcinków dwujezdniowych).

Przedmiotowe opracowanie dotyczy 165 odcinków dróg krajowych województwa lubelskiego o łącznej długości 434.939 km. W tab. 5.1 zestawiono najważniejsze informacje o analizowanych odcinkach dróg krajowych.

Tab. 5.1. Zestawienie i charakterystyka odcinków dróg krajowych o natężeniu ponad 3 000 000 pojazdów rocznie

Lp.	Numer drogi		Kilometraż		Długość [km]	Nazwa odcinka
	kraj.	E	początkowy	końcowy		
1	2	E30	611+982	617+401	5.419	MIĘDZYRZEC PODL.-WORONIEC
2	2	E30	617+401	621+954	4.553	MIĘDZYRZEC PODL.-WORONIEC
3	2	E30	621+954	626+377	4.423	MIĘDZYRZEC PODL.-WORONIEC
4	2	E30	626+377	630+545	4.168	WORONIEC-BIAŁA PODL.
5	2	E30	641+512	642+600	1.088	BIĄŁA PODL.-WÓŁKA DOBRYŃSKA
6	2	E30	642+600	646+482	3.882	BIĄŁA PODL.-WÓŁKA DOBRYŃSKA
7	2	E30	646+482	650+471	3.989	BIĄŁA PODL.-WÓŁKA DOBRYŃSKA
8	2	E30	650+471	656+24	5.769	BIĄŁA PODL.-WÓŁKA DOBRYŃSKA
9	2	E30	656+240	659+351	3.111	BIĄŁA PODL.-WÓŁKA DOBRYŃSKA
10	12		562+030	565+526	3.496	PULAWY-KOŃSKOWOLA
11	12		565+526	568+735	3.209	PULAWY-KOŃSKOWOLA
12	12	E373	635+586	638+923	3.337	WĘŻEL PIASKI WSCHÓD-BISKUPICE
13	12	E373	638+923	641+256	2.333	WĘŻEL PIASKI WSCHÓD-BISKUPICE
14	12	E373	641+256	644+586	3.330	BISKUPICE-DOROHUCZA
15	12	E373	644+586	647+248	2.662	BISKUPICE-DOROHUCZA
16	12	E373	659+422	663+928	4.506	MARYNIN-CHEŁM
17	12	E373	663+928	666+136	2.208	MARYNIN-CHEŁM
18	12	E373	666+136	669+393	3.257	MARYNIN-CHEŁM
19	12	E373	669+393	672+697	3.304	MARYNIN-CHEŁM
20	12	E373	672+697	675+555	2.858	MARYNIN-CHEŁM

Lp.	Numer drogi		Kilometraż		Długość [km]	Nazwa odcinka
	kraj.	E	początkowy	końcowy		
21	12d	E373	3+541	4+2	0.659	WĘZEL PIASKI WSCHÓD-BISKUPICE
22	12h		0	1+099	1.099	ZWOLEŃ-ANIELIN
23	12h		1+099	2+152	1.053	ZWOLEŃ-ANIELIN
24	12i		0	0+567	0.567	ZWOLEŃ-ANIELIN
25	12i		7+997	9+393	1.396	BRONOWICE-PUŁAWY
26	12i		9+393	10+528	1.135	BRONOWICE-PUŁAWY
27	12i		10+528	11+19	0.662	PUŁAWY OBWODNICA
28	12i		11+19	12+555	1.365	PUŁAWY OBWODNICA
29	12i		12+555	12+708	0.153	PUŁAWY OBWODNICA
30	12j		0	1+806	1.806	PUŁAWY AL.1000-LECIA P.P.
31	17	E372	74+883	78+647	3.764	GOŃCZYCE-RYKI
32	17	E372	78+647	82+003	3.356	RYKI/PRZEJŚCIE/
33	17	E372	82+003	86+133	4.13	RYKI/PRZEJŚCIE/
34	17	E372	86+133	89+888	3.755	MOSZCZANKA-ŻYRZYN
35	17	E372	89+888	93+226	3.338	MOSZCZANKA-ŻYRZYN
36	17	E372	93+226	97+78	4.554	MOSZCZANKA-ŻYRZYN
37	17	E372	97+78	99+672	1.892	MOSZCZANKA-ŻYRZYN
38	17	E372	99+672	104+33	4.658	ŻYRZYN-SKRZ. Z DP NR 2507L
39	17	E372	114+308	118+784	4.476	PIASKI-FAJSŁAWICE
40	17	E372	118+784	123+433	4.649	PIASKI-FAJSŁAWICE
41	17	E372	123+433	126+547	3.114	FAJSŁAWICE-KRASNYSTAW
42	17	E372	126+547	130+852	4.305	FAJSŁAWICE-KRASNYSTAW
43	17	E372	130+852	134+612	3.76	FAJSŁAWICE-KRASNYSTAW
44	17	E372	134+612	137+535	2.923	FAJSŁAWICE-KRASNYSTAW
45	17	E372	137+535	140+116	2.581	FAJSŁAWICE-KRASNYSTAW
46	17	E372	140+116	143+213	3.097	KRASNYSTAW/OBWODNICA A/
47	17	E372	143+213	144+818	1.605	KRASNYSTAW/OBWODNICA B/
48	17	E372	144+818	146+704	1.886	KRASNYSTAW-MAŁOCHWIEJ
49	17	E372	146+704	150+199	3.495	MAŁOCHWIEJ-CHOMĘCISKA DUŻE
50	17	E372	150+199	153+527	3.328	MAŁOCHWIEJ-CHOMĘCISKA DUŻE
51	17	E372	153+527	155+051	1.524	MAŁOCHWIEJ-CHOMĘCISKA DUŻE
52	17	E372	155+051	158+962	3.911	MAŁOCHWIEJ-CHOMĘCISKA DUŻE
53	17	E372	158+962	162+951	3.989	MAŁOCHWIEJ-CHOMĘCISKA DUŻE
54	17	E372	162+951	166+944	3.993	CHOMĘCISKA DUŻE-ZAMOŚĆ
55	17	E372	166+944	171+742	4.798	CHOMĘCISKA DUŻE-ZAMOŚĆ
56	17	E372	171+742	172+21	0.468	CHOMĘCISKA DUŻE-ZAMOŚĆ
57	17	E372	179+122	182+327	3.205	ZAMOŚĆ-WÓLKA ŁABUŃSKA
58	17	E372	182+327	184+873	2.546	ZAMOŚĆ-WÓLKA ŁABUŃSKA
59	17	E372	184+873	188+651	3.778	ZAMOŚĆ-WÓLKA ŁABUŃSKA
60	17	E372	188+651	190+7	2.049	ZAMOŚĆ-WÓLKA ŁABUŃSKA
61	17	E372	210+141	211+083	0.942	TOMASZÓW LUB./PRZEJŚCIE/
62	17	E372	211+083	215+33	4.247	TOMASZÓW LUB./PRZEJŚCIE/
63	17a	E372	0	1+04	1.04	PIASKI/PRZEJŚCIE/
64	17d	E372	0	0+095	0.095	SKRZ. Z DP 2507L /DK 17/-WĘZEL KURÓW WSCHÓD
65	17d	E372	0+095	1+121	1.026	SKRZ. Z DP 2507L /DK 17/-WĘZEL KURÓW WSCHÓD
66	19		242+493	246+297	3.804	RADZYŃ PODL.-WĘZEL KOCK PŁN
67	19		246+297	249+923	3.626	RADZYŃ PODL.-WĘZEL KOCK PŁN

Lp.	Numer drogi		Kilometraż		Długość [km]	Nazwa odcinka
	kraj.	E	początkowy	końcowy		
68	19		249+923	255+215	5.292	RADZYŃ PODL.-WĘZEL KOCK PLN
69	19		255+215	257+5	2.285	RADZYŃ PODL.-WĘZEL KOCK PLN
70	19		266+215	268+451	2.236	WĘZEL KOCK PŁD-FIRLEJ
71	19		268+451	271+782	3.331	WĘZEL KOCK PŁD-FIRLEJ
72	19		271+782	274+387	2.605	FIRLEJ-LUBARTÓW
73	19		274+387	278+759	4.372	FIRLEJ-LUBARTÓW
74	19		278+759	281+431	2.672	FIRLEJ-LUBARTÓW
75	19		287+751	288+98	1.229	LUBARTÓW-ŁUCKA
76	19		288+98	292+267	3.287	ŁUCKA-NIEMCE
77	19		292+267	296+701	4.434	ŁUCKA-NIEMCE
78	19		296+701	297+053	0.352	ŁUCKA-NIEMCE
79	19		297+053	298+903	1.85	NIEMCE-CIECIERZYN
80	19		298+903	301+414	2.511	NIEMCE-CIECIERZYN
81	19		301+414	302+052	0.638	NIEMCE-CIECIERZYN
82	19		302+052	302+963	0.911	CIECIERZYN-WĘZEL LUBLIN RUDNIK
83	19		302+963	303+987	1.024	CIECIERZYN-WĘZEL LUBLIN RUDNIK
84	19		318+364	320+928	2.564	LUBLIN-NIEDRZWICA DUŻA
85	19		320+928	323+336	2.408	LUBLIN-NIEDRZWICA DUŻA
86	19		323+336	326+274	2.938	LUBLIN-NIEDRZWICA DUŻA
87	19		326+274	330+678	4.404	LUBLIN-NIEDRZWICA DUŻA
88	19		330+678	330+908	0.23	LUBLIN-NIEDRZWICA DUŻA
89	19		330+908	334+151	3.243	NIEDRZWICA DUŻA-RUDNIK SZL.
90	19		334+151	338+214	4.063	NIEDRZWICA DUŻA-RUDNIK SZL.
91	19		338+214	341+863	3.649	NIEDRZWICA DUŻA-RUDNIK SZL.
92	19		341+863	344+907	3.044	NIEDRZWICA DUŻA-RUDNIK SZL.
93	19		344+907	347+02	2.113	NIEDRZWICA DUŻA-RUDNIK SZL.
94	19		347+02	349+691	2.671	NIEDRZWICA DUŻA-RUDNIK SZL.
95	19		349+691	352+609	2.918	RUDNIK SZL.-KRAŚNIK
96	19		352+609	355+425	2.816	RUDNIK SZL.-KRAŚNIK
97	19		355+425	356+868	1.443	KRAŚNIK/OBWODNICA/
98	19		356+868	359+798	2.93	KRAŚNIK-SŁODKÓW
99	19		359+798	362+623	2.825	KRAŚNIK-SŁODKÓW
100	19		378+314	381+518	3.204	MODLIBORZYCE-JANÓW LUB.
101	19		381+518	386+307	4.789	JANÓW LUB./PRZEJŚCIE/
102	19a		0	0+467	0.467	LUBARTÓW/OBWODNICA/
103	19a		0+467	2+54	2.073	LUBARTÓW/OBWODNICA/
104	19a		2+54	5+53	2.99	LUBARTÓW/OBWODNICA/
105	19a		5+53	6+214	0.684	LUBARTÓW/OBWODNICA/
106	19f		0	2+504	2.504	WĘZEL LUBLIN SŁAWINEK- LUBLIN
107	48		154+034	154+85	0.816	DĘBLIN/PRZEJŚCIE A/
108	63		296+854	299+284	2.43	ŁUKÓW/PRZEJŚCIE A/
109	63		299+284	301+34	2.056	ŁUKÓW/PRZEJŚCIE A/
110	63		301+34	301+529	0.189	ŁUKÓW/PRZEJŚCIE B/
111	63		301+529	302+227	0.698	ŁUKÓW/PRZEJŚCIE B/
112	74		197+641	200+985	3.344	OLBIECIN-KRAŚNIK
113	74		200+985	202+568	1.583	OLBIECIN-KRAŚNIK
114	74		206+895	211+532	4.637	JANÓW LUB./PRZEJŚCIE/
115	74		264+749	268+85	4.101	ZAWADA-ZAMOŚĆ
116	74		268+85	271+013	2.163	ZAWADA-ZAMOŚĆ
117	74d		0+213	0+978	0.765	ZAMOŚĆ-SITANIEC-ZAMOŚĆ

Lp.	Numer drogi		Kilometraż		Długość [km]	Nazwa odcinka
	kraj.	E	początkowy	końcowy		
118	82		6+866	7+707	0.841	WĘZEL LUBLIN TATARY-LUSZCZÓW
119	82		7+707	12+764	5.057	WĘZEL LUBLIN TATARY-LUSZCZÓW
120	82		12+764	16+734	3.97	LUSZCZÓW-ŁĘCZNA
121	82		16+734	19+608	2.874	LUSZCZÓW-ŁĘCZNA
122	82		19+608	22+653	3.045	LUSZCZÓW-ŁĘCZNA
123	82		22+653	23+828	1.175	ŁĘCZNA/PRZEJŚCIE/
124	82		23+828	24+207	0.379	ŁĘCZNA/PRZEJŚCIE/
125	82		24+207	25+272	1.065	ŁĘCZNA/PRZEJŚCIE/
126	82		25+272	30+038	4.766	ŁĘCZNA-PUCHACZÓW
127	82		30+038	33+69	3.652	ŁĘCZNA-PUCHACZÓW
128	82		33+69	36+849	3.159	ŁĘCZNA-PUCHACZÓW
129	S12	E372/E373	618+329	621+821	3.492	WĘZEL LUBLIN FELIN-WĘZEL ŚWIDNIK
130	S12	E372/E373	621+821	626+2	4.379	WĘZEL ŚWIDNIK-WĘZEL PIASKI ZACHÓD
131	S12	E372/E373	626+2	630+397	4.197	WĘZEL ŚWIDNIK-WĘZEL PIASKI ZACHÓD
132	S12d	E372/E373	0+037	1+395	1.358	WĘZEL ŚWIDNIK-WĘZEL PIASKI ZACHÓD
133	S12d	E372/E373	1+395	3+541	2.146	WĘZEL PIASKI ZACHÓD-WĘZEL PIASKI WSCHÓD
134	S12k	E372	0	0+724	0.724	WĘZEL JASTKÓW-WĘZEL LUBLIN SŁAWINEK
135	S12k	E372	0+724	3+014	2.29	WĘZEL JASTKÓW-WĘZEL LUBLIN SŁAWINEK
136	S12k	E372	3+014	7+709	4.695	WĘZEL JASTKÓW-WĘZEL LUBLIN SŁAWINEK
137	S12k	E372	12+852	17+875	5.023	WĘZEL LUBLIN CZECHÓW-WĘZEL LUBLIN RUDNIK
138	S12k	E372	17+875	18+915	1.04	WĘZEL LUBLIN RUDNIK-WĘZEL LUBLIN TATARY
139	S12k	E372	18+915	23+35	4.435	WĘZEL LUBLIN RUDNIK-WĘZEL LUBLIN TATARY
140	S12k	E372	23+35	27+34	3.99	WĘZEL LUBLIN TATARY-WĘZEL LUBLIN ZADĘBIE
141	S12k	E372	27+34	30+696	3.356	WĘZEL LUBLIN ZADĘBIE-WĘZEL LUBLIN FELIN
142	S12k	E372	30+696	31+751	1.055	WĘZEL LUBLIN FELIN-WĘZEL ŚWIDNIK
143	S17e	E372	0	3+68	3.68	SKRZ. Z DP 2507L /DK 17/-WĘZEL KURÓW WSCHÓD
144	S17e	E372	3+68	6+586	2.906	SKRZ. Z DP 2507L /DK 17/-WĘZEL KURÓW WSCHÓD
145	S17e	E372	6+586	11+124	4.538	WĘZEL KURÓW WSCHÓD-WĘZEL NAŁĘCZÓW
146	S17e	E372	16+049	20+413	4.364	WĘZEL NAŁĘCZÓW-WĘZEL JASTKÓW
147	S17e	E372	20+413	23+01	2.597	WĘZEL NAŁĘCZÓW-WĘZEL JASTKÓW
148	S19c		0	0+861	0.861	RADZYŃ PODL. -WĘZEL KOCK PŁN
149	824*		0	3+068	3.068	ŻYRZYN-PUŁAWY
150	824*		3+068	7+962	4.894	ŻYRZYN-PUŁAWY
151	824*		7+962	10+288	2.326	PUŁAWY UL. ŻYRZYŃSKA
152	824*		10+288	10+495	0.207	PUŁAWY AL. PARTYZANTÓW

Lp.	Numer drogi		Kilometraż		Długość [km]	Nazwa odcinka
	kraj.	E	początkowy	końcowy		
153	824*		10+495	11+338	0.843	PUŁAWY AL. PARTYZANTÓW
154	824*		11+338	12+018	0.68	PUŁAWY AL. PARTYZANTÓW
155	824a*		0	0+095	0.095	PUŁAWY AL. PARTYZANTÓW
156	103677L**		0	2+055	2.055	LUBARTÓW/OBWODNICA/
157	17	E372	104+33	106+233	1.903	ŻYRZYN-SKRZ. Z DP NR 2507L
158	17	E372	106+233	106+5	0.267	SKRZ. Z DP 2507L /DK 17/-WĘŻEL KURÓW WSCHÓD
159	74g		0	0+28	0.28	OLBIECIN-KRAŚNIK
160	S17e	E372	11+124	13+074	1.95	WĘŻEL KURÓW WSCHÓD-WĘŻEL NAŁĘCZÓW
161	S17e	E372	13+074	16+049	2.975	WĘŻEL NAŁĘCZÓW-WĘŻEL JASTKÓW
162	S19c		7+097	7+87	0.773	WĘŻEL KOCK PŁD-FIRLEJ
163	82		4+709	6+75	2.041	LUBLIN-WĘŻEL LUBLIN TATARY
164	82		6+75	6+866	0.116	LUBLIN-WĘŻEL LUBLIN TATARY
165	19		303+987	306+059	2.072	WĘŻEL LUBLIN RUDNIK-LUBLIN
SUMA					434.939 km	

*obecnie DW824, zarządcą drogi jest Zarząd Dróg Wojewódzkich w Lublinie Rejon Dróg Wojewódzkich Puławy

** numer lokalny drogi

Analizowane odcinki dróg krajowych znajdują się na terenie następujących powiatów ziemskich województwa lubelskiego: bialskiego, chełmskiego, janowskiego, krasnostawskiego, kraśnickiego, lubartowskiego, lubelskiego, łęczyńskiego, łukowskiego, puławskiego, radzyńskiego, ryckiego, świdnickiego, tomaszowskiego, zamojskiego oraz miast na prawach powiatu: Biała Podlaska, Chełm, Lublin oraz Zamość. Przez miasta Biała Podlaska oraz Chełm nie przebiegają drogi krajowe, które kwalifikowałyby te odcinki do opracowania programu ochrony środowiska przed hałasem (brak ruchu powyżej 3 000 000 pojazdów rocznie), natomiast odcinki dróg krajowych będące przedmiotem niniejszego opracowania oddziałują na tereny tych miast.

5.2. Naruszenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku wraz z zakresem naruszenia

Stan akustyczny środowiska, dla obszarów położonych wzdłuż odcinków dróg krajowych objętych Programem, dla których stwierdzono przekroczenia dopuszczalnych wartości zidentyfikowano w oparciu o wykonaną w 2018 r. mapę akustyczną dla dróg krajowych o ruchu powyżej 3 000 000 pojazdów rocznie na terenie województwa lubelskiego [18]. Informacje na temat przekroczeń dopuszczalnych poziomów dźwięku wyrażonych wskaźnikiem L_{DWN} oraz L_N zawarto w tab. 5.2 oraz w tab. 5.3. Natomiast ogólne informacje o naruszeniach dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku zawarto w rozdziale 2.2.

Tab. 5.2. Informacja na temat przekroczeń dopuszczalnych poziomów dźwięku, wyrażonych wskaźnikiem L_{DWN} [18]

Województwo lubelskie	do 5 dB	> 5-10 dB	>10-15 dB	>15-20 dB	>20 dB
	stan warunków akustycznych środowiska				
	nieдобry		zły		bardzo zły
Powierzchnia obszarów zagrożonych w danym zakresie [km ²]	1.394	0.402	0.026	0	0

Województwo lubelskie	do 5 dB	> 5-10 dB	>10-15 dB	>15-20 dB	>20 dB
	stan warunków akustycznych środowiska				
	nieдобry		zły		bardzo zły
Liczba lokali mieszkalnych w danym zakresie [tys.]	1.826	0.373	0.008	0	0
Liczba zagrożonych mieszkańców w danym zakresie [tys.]	6.228	1.256	0.033	0	0
Liczba budynków szkolnych i przedszkolnych w danym zakresie	2	0	0	0	0
Liczba budynków służby zdrowia, opieki społecznej i socjalnej w danym zakresie	1	0	0	0	0

Tab. 5.3. Informacja na temat przekroczeń dopuszczalnych poziomów dźwięku, wyrażonych wskaźnikiem L_N [18]

Województwo lubelskie	do 5 dB	> 5-10 dB	>10-15 dB	>15-20 dB	>20 dB
	stan warunków akustycznych środowiska				
	nieдобry		zły		bardzo zły
Powierzchnia obszarów zagrożonych w danym zakresie [km ²]	1.486	0.318	0.004	0	0
Liczba lokali mieszkalnych w danym zakresie [tys.]	1.788	0.164	0.003	0	0
Liczba zagrożonych mieszkańców w danym zakresie [tys.]	6.159	0.548	0.012	0	0
Liczba budynków szkolnych i przedszkolnych w danym zakresie	1	0	0	0	0

Województwo lubelskie	do 5 dB	> 5-10 dB	>10-15 dB	>15-20 dB	>20 dB
	stan warunków akustycznych środowiska				
	niedobry		zły		bardzo zły
Liczba budynków służby zdrowia, opieki społecznej i socjalnej w danym zakresie	0	0	0	0	0

Tereny zagrożone hałasem zlokalizowane w sąsiedztwie analizowanych dróg zestawiono w poniższych tabelach.

Tab. 5.4. Tereny zagrożone hałasem zlokalizowane w sąsiedztwie dróg krajowych (na podstawie: [18])

Lp.	Numer drogi	Nazwa drogi	Kilometraż		Powiat	Gmina	Maksymalna wartość przekroczeń dopuszczalnych wartości poziomu hałasu wyrażonego wskaźnikiem:		Maksymalna wartość wskaźnika M:	
			początkowy	końcowy			L _{DWN} [dB]	L _N [dB]	L _{DWN}	L _N
1	2	MIĘDZYRZEC PODL.-WORONIEC	611+982	612+000	bialski	Międzyrzecz Podlaski	0	0	0	0
2	2	MIĘDZYRZEC PODL.-WORONIEC	612+000	613+000	bialski	Międzyrzecz Podlaski	10	10	3.24	0.54
3	2	MIĘDZYRZEC PODL.-WORONIEC	613+000	614+000	bialski	Międzyrzecz Podlaski	0	0	0	0
4	2	MIĘDZYRZEC PODL.-WORONIEC	614+000	615+000	bialski	Międzyrzecz Podlaski	5	5	0.78	0
5	2	MIĘDZYRZEC PODL.-WORONIEC	615+000	616+000	bialski	Międzyrzecz Podlaski	5	5	0	0
6	2	MIĘDZYRZEC PODL.-WORONIEC	616+000	617+000	bialski	Międzyrzecz Podlaski	5	10	1.39	1.39
7	2	MIĘDZYRZEC PODL.-WORONIEC	617+000	617+401	bialski	Międzyrzecz Podlaski	5	0	0	0
8	2	MIĘDZYRZEC PODL.-WORONIEC	617+401	618+000	bialski	Międzyrzecz Podlaski	10	10	11.35	2.22
9	2	MIĘDZYRZEC PODL.-WORONIEC	618+000	619+000	bialski	Międzyrzecz Podlaski	10	5	0.23	0.23
10	2	MIĘDZYRZEC PODL.-WORONIEC	619+000	620+000	bialski	Międzyrzecz Podlaski/ Biała Podlaska	0	0	0	0
11	2	MIĘDZYRZEC PODL.-WORONIEC	620+000	621+000	bialski	Biała Podlaska	0	0	0	0
12	2	MIĘDZYRZEC PODL.-WORONIEC	621+000	621+954	bialski	Biała Podlaska	0	0	0	0
13	2	MIĘDZYRZEC PODL.-WORONIEC	621+954	622+000	bialski	Biała Podlaska	0	0	0	0
14	2	MIĘDZYRZEC PODL.-WORONIEC	622+000	623+000	bialski	Biała Podlaska	0	0	0	0
15	2	MIĘDZYRZEC PODL.-WORONIEC	623+000	624+000	bialski	Biała Podlaska	0	0	0	0
16	2	MIĘDZYRZEC PODL.-WORONIEC	624+000	625+000	bialski	Biała Podlaska	0	0	0	0
17	2	MIĘDZYRZEC PODL.-WORONIEC	625+000	626+000	bialski	Biała Podlaska	0	0	0	0
18	2	MIĘDZYRZEC PODL.-WORONIEC	626+000	626+377	bialski	Biała Podlaska	0	5	0	0
19	2	MIĘDZYRZEC PODL.- WORONIEC/WORONIEC-BIAŁA PODL.	626+377	627+000	bialski	Biała Podlaska	10	10	1.44	0.44
20	2	WORONIEC-BIAŁA PODL.	627+000	628+000	bialski	Biała Podlaska	10	10	10.17	1.71
21	2	WORONIEC-BIAŁA PODL.	628+000	629+000	bialski	Biała Podlaska	10	5	8.87	1.71
22	2	WORONIEC-BIAŁA PODL.	629+000	630+000	bialski	Biała Podlaska	5	5	1.63	0.62

Program ochrony środowiska przed hałasem dla województwa lubelskiego

TOM 2 – drogi krajowe

Lp.	Numer drogi	Nazwa drogi	Kilometraż		Powiat	Gmina	Maksymalna wartość przekroczeń dopuszczalnych wartości poziomu hałasu wyrażonego wskaźnikiem:		Maksymalna wartość wskaźnika M:	
			początkowy	końcowy			L _{DWN} [dB]	L _N [dB]	L _{DWN}	L _N
23	2	WORONIEC-BIAŁA PODL.	630+000	630+545	bialski	Biała Podlaska	0	0	0	0
24	2	BIAŁA PODL.-WÓŁKA DOBRYŃSKA	641+512	642+000	bialski/Biała Podlaska	Biała Podlaska	5	10	0.19	0.19
25	2	BIAŁA PODL.-WÓŁKA DOBRYŃSKA	642+000	642+600	bialski	Biała Podlaska	0	0	0	0
26	2	BIAŁA PODL.-WÓŁKA DOBRYŃSKA	642+600	643+000	bialski	Biała Podlaska	0	0	0	0
27	2	BIAŁA PODL.-WÓŁKA DOBRYŃSKA	643+000	644+000	bialski	Biała Podlaska	0	0	0	0
28	2	BIAŁA PODL.-WÓŁKA DOBRYŃSKA	644+000	645+000	bialski	Biała Podlaska	0	0	0	0
29	2	BIAŁA PODL.-WÓŁKA DOBRYŃSKA	645+000	646+000	bialski	Biała Podlaska	10	10	5.55	0.62
30	2	BIAŁA PODL.-WÓŁKA DOBRYŃSKA	646+000	646+482	bialski	Biała Podlaska	0	0	0	0
31	2	BIAŁA PODL.-WÓŁKA DOBRYŃSKA	646+482	647+000	bialski	Biała Podlaska/Zalesie	0	0	0	0
32	2	BIAŁA PODL.-WÓŁKA DOBRYŃSKA	647+000	648+000	bialski	Zalesie	0	0	0	0
33	2	BIAŁA PODL.-WÓŁKA DOBRYŃSKA	648+000	649+000	bialski	Zalesie	5	10	0.54	0.54
34	2	BIAŁA PODL.-WÓŁKA DOBRYŃSKA	649+000	650+000	bialski	Zalesie	5	10	0.23	0.23
35	2	BIAŁA PODL.-WÓŁKA DOBRYŃSKA	650+000	650+471	bialski	Zalesie	10	10	0.92	0.92
36	2	BIAŁA PODL.-WÓŁKA DOBRYŃSKA	650+471	651+000	bialski	Zalesie	10	10	0.73	0.73
37	2	BIAŁA PODL.-WÓŁKA DOBRYŃSKA	651+000	652+000	bialski	Zalesie	5	10	1.32	1.32
38	2	BIAŁA PODL.-WÓŁKA DOBRYŃSKA	652+000	653+000	bialski	Zalesie	10	10	6.47	6.47
39	2	BIAŁA PODL.-WÓŁKA DOBRYŃSKA	653+000	654+000	bialski	Zalesie	10	10	9.71	1.01
40	2	BIAŁA PODL.-WÓŁKA DOBRYŃSKA	654+000	655+000	bialski	Zalesie	0	0	0	0
41	2	BIAŁA PODL.-WÓŁKA DOBRYŃSKA	655+000	656+000	bialski	Zalesie	0	0	0	0
42	2	BIAŁA PODL.-WÓŁKA DOBRYŃSKA	656+000	656+240	bialski	Zalesie	0	0	0	0
43	2	BIAŁA PODL.-WÓŁKA DOBRYŃSKA	656+240	657+000	bialski	Zalesie	0	0	0	0
44	2	BIAŁA PODL.-WÓŁKA DOBRYŃSKA	657+000	658+000	bialski	Zalesie	0	0	0.7	0
45	2	BIAŁA PODL.-WÓŁKA DOBRYŃSKA	658+000	659+000	bialski	Zalesie	5	10	4.44	4.62
46	2	BIAŁA PODL.-WÓŁKA DOBRYŃSKA	659+000	659+351	bialski	Zalesie	5	10	0.14	0.65

Program ochrony środowiska przed hałasem dla województwa lubelskiego

TOM 2 – drogi krajowe

Lp.	Numer drogi	Nazwa drogi	Kilometraż		Powiat	Gmina	Maksymalna wartość przekroczeń dopuszczalnych wartości poziomu hałasu wyrażonego wskaźnikiem:		Maksymalna wartość wskaźnika M:	
			początkowy	końcowy			L _{DWN} [dB]	L _N [dB]	L _{DWN}	L _N
47	63	ŁUKÓW/PRZEJŚCIE A/	296+854	297+000	łukowski	Łuków	5	5	0.05	0.05
48	63	ŁUKÓW/PRZEJŚCIE A/	297+000	298+000	łukowski	Łuków	10	10	6.77	4.98
49	63	ŁUKÓW/PRZEJŚCIE A/	298+000	299+000	łukowski	Łuków	5	10	6.38	5.76
50	63	ŁUKÓW/PRZEJŚCIE A/	299+000	299+284	łukowski	Łuków	0	0	0	0
51	63	ŁUKÓW/PRZEJŚCIE A/	299+284	300+000	łukowski	Łuków	10	10	6.63	5.96
52	63	ŁUKÓW/PRZEJŚCIE A/	300+000	301+000	łukowski	Łuków	10	10	44.6	6.47
53	63	ŁUKÓW/PRZEJŚCIE A/	301+000	301+340	łukowski	Łuków	10	10	2.38	2.38
54	63	ŁUKÓW/PRZEJŚCIE B/	301+340	301+529	łukowski	Łuków	10	15	2.1	7.61
55	63	ŁUKÓW/PRZEJŚCIE B/	301+529	302+000	łukowski	Łuków	10	10	8.71	1.96
56	63	ŁUKÓW/PRZEJŚCIE B/	302+000	302+227	łukowski	Łuków	10	10	4.2	3.78
57	19	RADZYŃ PODL.-WĘZEL KOCK PŁN	242+493	243+000	radzyński	Radzyń Podlaski	10	10	2.11	0.36
58	19	RADZYŃ PODL.-WĘZEL KOCK PŁN	243+000	244+000	radzyński	Radzyń Podlaski	10	10	1.71	0
59	19	RADZYŃ PODL.-WĘZEL KOCK PŁN	244+000	245+000	radzyński	Radzyń Podlaski	5	5	0.23	0.23
60	19	RADZYŃ PODL.-WĘZEL KOCK PŁN	245+000	246+000	radzyński	Radzyń Podlaski	0	0	0	0
61	19	RADZYŃ PODL.-WĘZEL KOCK PŁN	246+000	246+297	radzyński	Radzyń Podlaski	0	0	0	0
62	19	RADZYŃ PODL.-WĘZEL KOCK PŁN	246+297	247+000	radzyński	Radzyń Podlaski	0	0	0	0
63	19	RADZYŃ PODL.-WĘZEL KOCK PŁN	247+000	248+000	radzyński	Radzyń Podlaski/Borki	0	0	0	0
64	19	RADZYŃ PODL.-WĘZEL KOCK PŁN	248+000	249+000	radzyński	Borki	0	0	0	0
65	19	RADZYŃ PODL.-WĘZEL KOCK PŁN	249+000	249+923	radzyński	Borki	0	0	0	0
66	19	RADZYŃ PODL.-WĘZEL KOCK PŁN	249+923	250+000	radzyński	Borki	0	0	0	0
67	19	RADZYŃ PODL.-WĘZEL KOCK PŁN	250+000	251+000	radzyński	Borki	10	5	7.4	0.78
68	19	RADZYŃ PODL.-WĘZEL KOCK PŁN	251+000	252+000	radzyński	Borki	10	10	1.48	3.24
69	19	RADZYŃ PODL.-WĘZEL KOCK PŁN	252+000	253+000	radzyński	Borki	0	0	0	0
70	19	RADZYŃ PODL.-WĘZEL KOCK PŁN	253+000	254+000	radzyński	Borki	0	0	0	0

Program ochrony środowiska przed hałasem dla województwa lubelskiego

TOM 2 – drogi krajowe

Lp.	Numer drogi	Nazwa drogi	Kilometraż		Powiat	Gmina	Maksymalna wartość przekroczeń dopuszczalnych wartości poziomu hałasu wyrażonego wskaźnikiem:		Maksymalna wartość wskaźnika M:	
			początkowy	końcowy			L _{DWN} [dB]	L _N [dB]	L _{DWN}	L _N
71	19	RADZYŃ PODL.-WĘZEŁ KOCK PŁN	254+000	255+000	radzyński	Borki	0	0	0	0
72	19	RADZYŃ PODL.-WĘZEŁ KOCK PŁN	255+000	255+215	lubartowski	Borki/Kock	5	0	0.22	0
73	19	RADZYŃ PODL.-WĘZEŁ KOCK PŁN	255+215	256+000	lubartowski	Kock	15	10	1.45	0.24
74	19	RADZYŃ PODL.-WĘZEŁ KOCK PŁN	256+000	257+000	lubartowski	Kock	0	0	0	0
75	19	RADZYŃ PODL.-WĘZEŁ KOCK PŁN	257+000	257+500	lubartowski	Kock	0	0	0	0
76	S19c	RADZYŃ PODL.-WĘZEŁ KOCK PŁN	0+000	0+861	lubartowski	Kock	0	0	0	0
77	48	DĘBLIN/PRZEJŚCIE A/	154+034	154+850	rycki	Dęblin	15	10	11.49	0
78	12h	ZWOLEŃ- ANIELIN	0+000	1+000	puławski	Puławy	10	10	1.32	0.78
79	12h	ZWOLEŃ- ANIELIN	1+000	1+099	puławski	Puławy	10	10	0	0.07
80	12h	ZWOLEŃ- ANIELIN	1+099	2+000	puławski	Puławy	10	10	2.92	2.92
81	12h	ZWOLEŃ- ANIELIN	2+000	2+152	puławski	Puławy	0	0	0	0
82	12i	ZWOLEŃ- ANIELIN	0+000	0+567	puławski	Puławy	5	5	0.4	0
83	12i	BRONOWICE-PUŁAWY	7+997	8+000	puławski	Puławy	0	0	0	0
84	12i	BRONOWICE-PUŁAWY	8+000	9+000	puławski	Puławy	0	0	0	0
85	12i	BRONOWICE-PUŁAWY	9+000	9+393	puławski	Puławy	0	0	0	0
86	12i	BRONOWICE-PUŁAWY	9+393	10+000	puławski	Puławy	0	0	0	0
87	12i	BRONOWICE-PUŁAWY	10+000	10+528	puławski	Puławy	0	0	0	0
88	12i	PUŁAWY OBWODNICA	10+528	11+000	puławski	Puławy	5	0	5.88	0
89	12i	PUŁAWY OBWODNICA	11+000	11+190	puławski	Puławy	0	0	0	0
90	12i	PUŁAWY OBWODNICA	11+190	12+000	puławski	Puławy	0	0	0	0
91	12i	PUŁAWY OBWODNICA	12+000	12+555	puławski	Puławy	0	0	0	0
92	12i	PUŁAWY OBWODNICA	12+555	12+708	puławski	Puławy	0	0	0	0
93	12j	PUŁAWY AL.1000-LECIA P.P.	0+000	1+000	puławski	Puławy	0	0	0	0
94	12j	PUŁAWY AL.1000-LECIA P.P.	1+000	1+806	puławski	Puławy	5	0	0	0

Program ochrony środowiska przed hałasem dla województwa lubelskiego

TOM 2 – drogi krajowe

Lp.	Numer drogi	Nazwa drogi	Kilometraż		Powiat	Gmina	Maksymalna wartość przekroczeń dopuszczalnych wartości poziomu hałasu wyrażonego wskaźnikiem:		Maksymalna wartość wskaźnika M:	
			początkowy	końcowy			L _{DWN} [dB]	L _N [dB]	L _{DWN}	L _N
95	12	PULAWY-KOŃSKOWOLA	562+030	563+000	puławski	Puławy	5	5	22.12	4.95
96	12	PULAWY-KOŃSKOWOLA	563+000	564+000	puławski	Puławy	10	5	15.72	0.86
97	12	PULAWY-KOŃSKOWOLA	564+000	565+000	puławski	Puławy/Końskowola	10	10	6.54	3.24
98	12	PULAWY-KOŃSKOWOLA	565+000	565+526	puławski	Puławy/Końskowola	10	10	0.29	0.2
99	12	PULAWY-KOŃSKOWOLA	565+526	566+000	puławski	Puławy/Końskowola	0	0	0	0
100	12	PULAWY-KOŃSKOWOLA	566+000	567+000	puławski	Końskowola	10	10	6.23	0.39
101	12	PULAWY-KOŃSKOWOLA	567+000	568+000	puławski	Końskowola	15	10	53.63	8.78
102	12	PULAWY-KOŃSKOWOLA	568+000	568+735	puławski	Końskowola	15	10	37.04	11.21
103	824a	PULAWY AL.PARTYZANTÓW	0+000	0+095	puławski	Puławy	5	0	0.71	0.71
104	824	ŻYRZYN-PULAWY	0+000	1+000	puławski	Żyrzyn	0	0	0	0
105	824	ŻYRZYN-PULAWY	1+000	2+000	puławski	Żyrzyn	0	0	0	0
106	824	ŻYRZYN-PULAWY	2+000	3+000	puławski	Żyrzyn	0	0	0	0
107	824	ŻYRZYN-PULAWY	3+000	3+068	puławski	Żyrzyn	0	0	0	0
108	824	ŻYRZYN-PULAWY	3+068	4+000	puławski	Żyrzyn	15	15	32.85	7.33
109	824	ŻYRZYN-PULAWY	4+000	5+000	puławski	Żyrzyn/Końskowola	15	10	30.05	3.58
110	824	ŻYRZYN-PULAWY	5+000	6+000	puławski	Końskowola	10	10	6.01	6.01
111	824	ŻYRZYN-PULAWY	6+000	7+000	puławski	Końskowola/Puławy	15	10	10.7	2.77
112	824	ŻYRZYN-PULAWY	7+000	7+962	puławski	Końskowola/Puławy	0	0	0	0
113	824	PULAWY UL.ŻYRZYŃSKA	7+962	8+000	puławski	Końskowola/Puławy	0	0	0	0
114	824	PULAWY UL.ŻYRZYŃSKA	8+000	9+000	puławski	Końskowola/Puławy	0	0	0	0
115	824	PULAWY UL.ŻYRZYŃSKA	9+000	10+000	puławski	Puławy	0	0	0	0
116	824	PULAWY UL.ŻYRZYŃSKA	10+000	10+288	puławski	Puławy	0	0	0	0
117	824	PULAWY AL.PARTYZANTÓW	10+288	10+495	puławski	Puławy	10	5	0	0
118	824	PULAWY AL.PARTYZANTÓW	10+495	11+000	puławski	Puławy	10	10	4.48	4.13

Program ochrony środowiska przed hałasem dla województwa lubelskiego

TOM 2 – drogi krajowe

Lp.	Numer drogi	Nazwa drogi	Kilometraż		Powiat	Gmina	Maksymalna wartość przekroczeń dopuszczalnych wartości poziomu hałasu wyrażonego wskaźnikiem:		Maksymalna wartość wskaźnika M:	
			początkowy	końcowy			L _{DWN} [dB]	L _N [dB]	L _{DWN}	L _N
119	824	PULAWY AL.PARTYZANTÓW	11+000	11+338	puławski	Puławy	10	10	5	5
120	824	PULAWY AL.PARTYZANTÓW	11+338	12+000	puławski	Puławy	10	10	49.89	8.4
121	824	PULAWY AL.PARTYZANTÓW	12+000	12+018	puławski	Puławy	0	0	0	0
122	17	GOŃCZYCE-RYKI	74+883	75+000	rycki	Ryki	0	0	0	0
123	17	GOŃCZYCE-RYKI	75+000	76+000	rycki	Ryki	0	0	0	0
124	17	GOŃCZYCE-RYKI	76+000	77+000	rycki	Ryki	10	15	18.96	6.01
125	17	GOŃCZYCE-RYKI	77+000	78+000	rycki	Ryki	15	10	3.24	3.24
126	17	GOŃCZYCE-RYKI	78+000	78+647	rycki	Ryki	10	10	5.38	0
127	17	RYKI/PRZEJŚCIE/	78+647	79+000	rycki	Ryki	0	0	0	0
128	17	RYKI/PRZEJŚCIE/	79+000	80+000	rycki	Ryki	0	0	0	0
129	17	RYKI/PRZEJŚCIE/	80+000	81+000	rycki	Ryki	5	5	2.57	0.7
130	17	RYKI/PRZEJŚCIE/	81+000	82+000	rycki	Ryki	15	10	67.13	18.49
131	17	RYKI/PRZEJŚCIE/	82+000	83+000	rycki	Ryki	15	15	177.36	34.57
132	17	RYKI/PRZEJŚCIE/	83+000	84+000	rycki	Ryki	15	15	13.41	1.63
133	17	RYKI/PRZEJŚCIE/	84+000	85+000	rycki	Ryki	15	15	26.82	3.7
134	17	RYKI/PRZEJŚCIE/	85+000	86+000	rycki	Ryki	15	15	4.62	4.62
135	17	RYKI/PRZEJŚCIE/	86+000	86+133	rycki	Ryki	15	15	1.56	0.43
136	17	MOSZCZANKA-ŻYRZYN	86+133	87+000	rycki	Ryki	15	10	20.44	4.01
137	17	MOSZCZANKA-ŻYRZYN	87+000	88+000	rycki	Ryki/Ułęż	0	0	0	0
138	17	MOSZCZANKA-ŻYRZYN	88+000	89+000	rycki	Ryki/Ułęż	15	10	18.46	5.09
139	17	MOSZCZANKA-ŻYRZYN	89+000	89+888	rycki	Ryki/Ułęż	15	10	3.28	0.55
140	17	MOSZCZANKA-ŻYRZYN	89+888	90+000	rycki/puławski	Ułęż/Żyrzyn	0	0	0	0
141	17	MOSZCZANKA-ŻYRZYN	90+000	91+000	puławski	Ułęż/Żyrzyn	5	10	2.1	2.1
142	17	MOSZCZANKA-ŻYRZYN	91+000	92+000	puławski	Żyrzyn	0	0	0	0

Program ochrony środowiska przed hałasem dla województwa lubelskiego

TOM 2 – drogi krajowe

Lp.	Numer drogi	Nazwa drogi	Kilometraż		Powiat	Gmina	Maksymalna wartość przekroczeń dopuszczalnych wartości poziomu hałasu wyrażonego wskaźnikiem:		Maksymalna wartość wskaźnika M:	
			początkowy	końcowy			L _{DWN} [dB]	L _N [dB]	L _{DWN}	L _N
143	17	MOSZCZANKA-ŻYRZYN	92+000	93+000	puławski	Żyrzyn	0	0	0	0
144	17	MOSZCZANKA-ŻYRZYN	93+000	93+226	puławski	Żyrzyn	0	0	0	0
145	17	MOSZCZANKA-ŻYRZYN	93+226	94+000	puławski	Żyrzyn	0	0	0	0
146	17	MOSZCZANKA-ŻYRZYN	94+000	95+000	puławski	Żyrzyn	0	0	0	0
147	17	MOSZCZANKA-ŻYRZYN	95+000	96+000	puławski	Żyrzyn	5	5	0.62	0.31
148	17	MOSZCZANKA-ŻYRZYN	96+000	97+000	puławski	Żyrzyn	0	0	0	0
149	17	MOSZCZANKA-ŻYRZYN	97+000	97+780	puławski	Żyrzyn	0	0	0	0
150	17	MOSZCZANKA-ŻYRZYN	97+780	98+000	puławski	Żyrzyn	0	0	0	0
151	17	MOSZCZANKA-ŻYRZYN	98+000	99+000	puławski	Żyrzyn	0	0	0	0
152	17	MOSZCZANKA-ŻYRZYN	99+000	99+672	puławski	Żyrzyn	0	0	0	0
153	17	ŻYRZYN-SKRZ. Z DP NR 2507L	99+672	100+000	puławski	Żyrzyn	0	0	0	0
154	17	ŻYRZYN-SKRZ. Z DP NR 2507L	100+000	101+000	puławski	Żyrzyn	5	5	1.25	1.25
155	17	ŻYRZYN-SKRZ. Z DP NR 2507L	101+000	102+000	puławski	Żyrzyn	0	0	0	0
156	17	ŻYRZYN-SKRZ. Z DP NR 2507L	102+000	103+000	puławski	Żyrzyn	10	5	4.51	0.7
157	17	ŻYRZYN-SKRZ. Z DP NR 2507L	103+000	104+000	puławski	Żyrzyn	0	0	0	0
158	17	ŻYRZYN-SKRZ. Z DP NR 2507L	104+000	104+330	puławski	Żyrzyn	0	0	0	0
159	17	ŻYRZYN-SKRZ. Z DP NR 2507L	104+330	105+000	puławski	Żyrzyn/Końskowola	0	0	0	0
160	17	ŻYRZYN-SKRZ. Z DP NR 2507L	105+000	106+000	puławski	Żyrzyn/Końskowola	0	0	0	0
161	17	ŻYRZYN-SKRZ. Z DP NR 2507L	106+000	106+233	puławski	Żyrzyn/Końskowola	0	0	0	0
162	17	SKRZ. Z DP 2507L /DK 17/-WĘŻEL KURÓW WSCHÓD	106+233	106+500	puławski	Żyrzyn/Końskowola/Kurów	0	0	0	0
163	17d	SKRZ. Z DP 2507L /DK 17/-WĘŻEL KURÓW WSCHÓD	0+000	1+000	puławski	Żyrzyn/Końskowola/Kurów	0	0	0	0
164	17d	SKRZ. Z DP 2507L /DK 17/-WĘŻEL KURÓW WSCHÓD	1+000	1+121	puławski	Końskowola/Kurów	0	0	0	0
165	S17e	SKRZ. Z DP 2507L /DK 17/-WĘŻEL KURÓW WSCHÓD	0+000	1+000	puławski	Końskowola/Kurów	0	0	0	0

Program ochrony środowiska przed hałasem dla województwa lubelskiego

TOM 2 – drogi krajowe

Lp.	Numer drogi	Nazwa drogi	Kilometraż		Powiat	Gmina	Maksymalna wartość przekroczeń dopuszczalnych wartości poziomu hałasu wyrażonego wskaźnikiem:		Maksymalna wartość wskaźnika M:	
			początkowy	końcowy			L _{DWN} [dB]	L _N [dB]	L _{DWN}	L _N
166	S17e	SKRZ. Z DP 2507L /DK 17/-WĘZEL KURÓW WSCHÓD	1+000	2+000	puławski	Końskowola/Kurów	0	0	0	0
167	S17e	SKRZ. Z DP 2507L /DK 17/-WĘZEL KURÓW WSCHÓD	2+000	3+000	puławski	Końskowola/Kurów	0	0	0	0
168	S17e	SKRZ. Z DP 2507L /DK 17/-WĘZEL KURÓW WSCHÓD	3+000	4+000	puławski	Kurów	0	0	0	0
169	S17e	SKRZ. Z DP 2507L /DK 17/-WĘZEL KURÓW WSCHÓD	4+000	5+000	puławski	Kurów	0	0	0	0
170	S17e	SKRZ. Z DP 2507L /DK 17/-WĘZEL KURÓW WSCHÓD	5+000	6+000	puławski	Kurów	0	0	0	0
171	S17e	SKRZ. Z DP 2507L /DK 17/-WĘZEL KURÓW WSCHÓD	6+000	6+586	puławski	Kurów	0	0	0	0
172	S17e	WĘZEL KURÓW WSCHÓD-WĘZEL NAŁĘCZÓW	6+586	7+000	puławski	Kurów	0	0	0	0
173	S17e	WĘZEL KURÓW WSCHÓD-WĘZEL NAŁĘCZÓW	7+000	8+000	puławski	Kurów/Markuszów	0	0	0	0
174	S17e	WĘZEL KURÓW WSCHÓD-WĘZEL NAŁĘCZÓW	8+000	9+000	puławski	Kurów/Markuszów	0	0	0	0
175	S17e	WĘZEL KURÓW WSCHÓD-WĘZEL NAŁĘCZÓW	9+000	10+000	puławski	Markuszów	0	0	0	0
176	S17e	WĘZEL KURÓW WSCHÓD-WĘZEL NAŁĘCZÓW	10+000	11+000	puławski	Markuszów	0	0	0	0
177	S17e	WĘZEL KURÓW WSCHÓD-WĘZEL NAŁĘCZÓW	11+000	11+124	puławski	Markuszów	0	0	0	0
178	S17e	WĘZEL KURÓW WSCHÓD-WĘZEL NAŁĘCZÓW	11+124	12+000	puławski	Markuszów	0	0	0	0
179	S17e	WĘZEL KURÓW WSCHÓD-WĘZEL NAŁĘCZÓW	12+000	13+000	puławski/lubelski	Markuszów/Garbów	0	0	0	0
180	S17e	WĘZEL KURÓW WSCHÓD-WĘZEL NAŁĘCZÓW	13+000	13+074	lubelski	Garbów	0	0	0	0
181	S17e	WĘZEL NAŁĘCZÓW- WĘZEL JASTKÓW	13+074	14+000	lubelski	Garbów	0	0	0	0
182	S17e	WĘZEL NAŁĘCZÓW- WĘZEL JASTKÓW	14+000	15+000	lubelski	Garbów	0	0	0	0
183	S17e	WĘZEL NAŁĘCZÓW- WĘZEL JASTKÓW	15+000	16+000	lubelski	Garbów	0	0	0	0

Program ochrony środowiska przed hałasem dla województwa lubelskiego

TOM 2 – drogi krajowe

Lp.	Numer drogi	Nazwa drogi	Kilometraż		Powiat	Gmina	Maksymalna wartość przekroczeń dopuszczalnych wartości poziomu hałasu wyrażonego wskaźnikiem:		Maksymalna wartość wskaźnika M:	
			początkowy	końcowy			L _{DWN} [dB]	L _N [dB]	L _{DWN}	L _N
184	S17e	WĘZEL NAŁĘCZÓW- WĘZEL JASTKÓW	16+000	16+049	lubelski	Garbów	0	0	0	0
185	S17e	WĘZEL NAŁĘCZÓW- WĘZEL JASTKÓW	16+049	17+000	lubelski	Garbów	0	0	0	0
186	S17e	WĘZEL NAŁĘCZÓW- WĘZEL JASTKÓW	17+000	18+000	lubelski	Garbów	0	0	0	0
187	S17e	WĘZEL NAŁĘCZÓW- WĘZEL JASTKÓW	18+000	19+000	lubelski	Garbów	0	0	0	0
188	S17e	WĘZEL NAŁĘCZÓW- WĘZEL JASTKÓW	19+000	20+000	lubelski	Garbów	0	0	0	0
189	S17e	WĘZEL NAŁĘCZÓW- WĘZEL JASTKÓW	20+000	20+413	lubelski	Garbów	0	0	0	0
190	S17e	WĘZEL NAŁĘCZÓW- WĘZEL JASTKÓW	20+413	21+000	lubelski	Garbów	0	0	0	0
191	S17e	WĘZEL NAŁĘCZÓW- WĘZEL JASTKÓW	21+000	22+000	lubelski	Garbów	0	0	0	0
192	S17e	WĘZEL NAŁĘCZÓW- WĘZEL JASTKÓW	22+000	23+000	lubelski	Garbów	0	0	0	0
193	S17e	WĘZEL NAŁĘCZÓW- WĘZEL JASTKÓW	23+000	23+010	lubelski	Garbów	0	0	0	0
194	S12k	WĘZEL JASTKÓW-WĘZEL LUBLIN SŁAWINEK	0+000	0+724	lubelski	Garbów	0	0	0	0
195	S12k	WĘZEL JASTKÓW-WĘZEL LUBLIN SŁAWINEK	0+724	1+000	lubelski	Garbów/Jastków	0	0	0	0
196	S12k	WĘZEL JASTKÓW-WĘZEL LUBLIN SŁAWINEK	1+000	2+000	lubelski	Garbów/Jastków	0	0	0	0
197	S12k	WĘZEL JASTKÓW-WĘZEL LUBLIN SŁAWINEK	2+000	3+000	lubelski	Jastków	0	0	0	0
198	S12k	WĘZEL JASTKÓW-WĘZEL LUBLIN SŁAWINEK	3+000	3+014	lubelski	Jastków	0	0	0	0
199	S12k	WĘZEL JASTKÓW-WĘZEL LUBLIN SŁAWINEK	3+014	4+000	lubelski	Jastków	0	0	0	0
200	S12k	WĘZEL JASTKÓW-WĘZEL LUBLIN SŁAWINEK	4+000	5+000	lubelski	Jastków	0	0	0	0
201	S12k	WĘZEL JASTKÓW-WĘZEL LUBLIN SŁAWINEK	5+000	6+000	lubelski	Jastków	0	0	0	0

Program ochrony środowiska przed hałasem dla województwa lubelskiego

TOM 2 – drogi krajowe

Lp.	Numer drogi	Nazwa drogi	Kilometraż		Powiat	Gmina	Maksymalna wartość przekroczeń dopuszczalnych wartości poziomu hałasu wyrażonego wskaźnikiem:		Maksymalna wartość wskaźnika M:	
			początkowy	końcowy			L _{DWN} [dB]	L _N [dB]	L _{DWN}	L _N
202	S12k	WĘZEL JASTKÓW-WĘZEL LUBLIN SŁAWINEK	6+000	7+000	lubelski	Jastków	0	0	0	0
203	S12k	WĘZEL JASTKÓW-WĘZEL LUBLIN SŁAWINEK	7+000	7+709	lubelski	Jastków	0	0	0	0
204	19f	WĘZEL LUBLIN SŁAWINEK-LUBLIN	0+000	1+000	lubelski	Jastków	0	0	0	0
205	19f	WĘZEL LUBLIN SŁAWINEK-LUBLIN	1+000	2+000	lubelski	Jastków	0	0	0	0
206	19f	WĘZEL LUBLIN SŁAWINEK-LUBLIN	2+000	2+504	lubelski/Lublin	Jastków/Lublin	0	0	0	0
207	S19c	WĘZEL KOCK PŁD-FIRLEJ	7+097	7+870	lubartowski	Firlej	5	5	0.48	0
208	19	WĘZEL KOCK PŁD-FIRLEJ	266+215	267+000	lubartowski	Firlej	15	10	3.95	1.09
209	19	WĘZEL KOCK PŁD-FIRLEJ	267+000	268+000	lubartowski	Firlej	5	5	0.54	0
210	19	WĘZEL KOCK PŁD-FIRLEJ	268+000	268+451	lubartowski	Firlej	0	0	0	0
211	19	WĘZEL KOCK PŁD-FIRLEJ	268+451	269+000	lubartowski	Firlej	0	0	0	0
212	19	WĘZEL KOCK PŁD-FIRLEJ	269+000	270+000	lubartowski	Firlej	0	0	0	0
213	19	WĘZEL KOCK PŁD-FIRLEJ	270+000	271+000	lubartowski	Firlej	0	0	0	0
214	19	WĘZEL KOCK PŁD-FIRLEJ	271+000	271+782	lubartowski	Firlej	10	10	15.55	2.01
215	19	FIRLEJ-LUBARTÓW	271+782	272+000	lubartowski	Firlej	0	0	0	0
216	19	FIRLEJ-LUBARTÓW	272+000	273+000	lubartowski	Firlej	0	0	0	0
217	19	FIRLEJ-LUBARTÓW	273+000	274+000	lubartowski	Firlej	0	0	0	0
218	19	FIRLEJ-LUBARTÓW	274+000	274+387	lubartowski	Firlej	0	0	0	0
219	19	FIRLEJ-LUBARTÓW	274+387	275+000	lubartowski	Firlej	0	0	0	0
220	19	FIRLEJ-LUBARTÓW	275+000	276+000	lubartowski	Firlej	0	0	0	0
221	19	FIRLEJ-LUBARTÓW	276+000	277+000	lubartowski	Firlej/Lubartów	5	0	0.54	0
222	19	FIRLEJ-LUBARTÓW	277+000	278+000	lubartowski	Lubartów	15	10	3.36	0.92
223	19	FIRLEJ-LUBARTÓW	278+000	278+759	lubartowski	Lubartów	0	0	0	0
224	19	FIRLEJ-LUBARTÓW	278+759	279+000	lubartowski	Lubartów	0	0	0	0
225	19	FIRLEJ-LUBARTÓW	279+000	280+000	lubartowski	Lubartów	15	10	5.03	1.39

Program ochrony środowiska przed hałasem dla województwa lubelskiego

TOM 2 – drogi krajowe

Lp.	Numer drogi	Nazwa drogi	Kilometraż		Powiat	Gmina	Maksymalna wartość przekroczeń dopuszczalnych wartości poziomu hałasu wyrażonego wskaźnikiem:		Maksymalna wartość wskaźnika M:	
			początkowy	końcowy			L _{DWN} [dB]	L _N [dB]	L _{DWN}	L _N
226	19	FIRLEJ-LUBARTÓW	280+000	281+000	lubartowski	Lubartów	10	10	2.31	0.39
227	19	FIRLEJ-LUBARTÓW	281+000	281+431	lubartowski	Lubartów	0	0	0	0
228	19a	LUBARTÓW/OBWODNICA/	0+000	0+467	lubartowski	Lubartów	0	0	0	0
229	19a	LUBARTÓW/OBWODNICA/	0+467	1+000	lubartowski	Lubartów	0	0	0	0
230	19a	LUBARTÓW/OBWODNICA/	1+000	2+000	lubartowski	Lubartów	5	5	3.42	0.31
231	19a	LUBARTÓW/OBWODNICA/	2+000	2+540	lubartowski	Lubartów	10	5	1.18	0
232	19a	LUBARTÓW/OBWODNICA/	2+540	3+000	lubartowski	Lubartów	0	0	0	0
233	19a	LUBARTÓW/OBWODNICA/	3+000	4+000	lubartowski	Lubartów	5	5	0.7	0.7
234	19a	LUBARTÓW/OBWODNICA/	4+000	5+000	lubartowski	Lubartów	0	0	0	0
235	19a	LUBARTÓW/OBWODNICA/	5+000	5+530	lubartowski	Lubartów	0	0	0	0
236	19a	LUBARTÓW/OBWODNICA/	5+530	6+000	lubartowski	Lubartów	0	0	0	0
237	19a	LUBARTÓW/OBWODNICA/	6+000	6+214	lubartowski	Lubartów	0	0	0	0
238	103677	LUBARTÓW/OBWODNICA/	0+000	1+000	lubartowski	Lubartów	0	0	0	0
239	103677	LUBARTÓW/OBWODNICA/	1+000	2+000	lubartowski	Lubartów	10	10	0.78	0.62
240	103677	LUBARTÓW/OBWODNICA/	2+000	2+055	lubartowski	Lubartów	10	10	0.92	0.92
241	19	LUBARTÓW-ŁUCKA	287+751	288+000	lubartowski	Lubartów	15	15	0.92	0.92
242	19	LUBARTÓW-ŁUCKA	288+000	288+980	lubartowski	Lubartów	15	15	48.03	9.06
243	19	ŁUCKA-NIEMCE	288+980	289+000	lubartowski	Lubartów	10	10	0.01	0.01
244	19	ŁUCKA-NIEMCE	289+000	290+000	lubartowski	Lubartów	15	15	8.78	1.85
245	19	ŁUCKA-NIEMCE	290+000	291+000	lubartowski	Lubartów	10	10	1.39	1.39
246	19	ŁUCKA-NIEMCE	291+000	292+000	lubartowski	Lubartów	0	0	0	0
247	19	ŁUCKA-NIEMCE	292+000	292+267	lubartowski	Lubartów	0	0	0	0
248	19	ŁUCKA-NIEMCE	292+267	293+000	lubartowski	Lubartów	0	0	0	0
249	19	ŁUCKA-NIEMCE	293+000	294+000	lubartowski	Lubartów	5	5	0.93	0.93

Program ochrony środowiska przed hałasem dla województwa lubelskiego

TOM 2 – drogi krajowe

Lp.	Numer drogi	Nazwa drogi	Kilometraż		Powiat	Gmina	Maksymalna wartość przekroczeń dopuszczalnych wartości poziomu hałasu wyrażonego wskaźnikiem:		Maksymalna wartość wskaźnika M:	
			początkowy	końcowy			L _{DWN} [dB]	L _N [dB]	L _{DWN}	L _N
250	19	ŁUCKA-NIEMCE	294+000	295+000	lubartowski/lubelski	Lubartów/Niemce	0	0	0	0
251	19	ŁUCKA-NIEMCE	295+000	296+000	lubelski	Niemce	10	10	1.56	0.86
252	19	ŁUCKA-NIEMCE	296+000	296+701	lubelski	Niemce	15	15	18.8	2.92
253	19	ŁUCKA-NIEMCE	296+701	297+000	lubelski	Niemce	15	10	40.14	11.06
254	19	ŁUCKA-NIEMCE	297+000	297+053	lubelski	Niemce	15	10	0.05	0.05
255	19	NIEMCE-CIECIERZYN	297+053	298+000	lubelski	Niemce	15	15	65.24	10.07
256	19	NIEMCE-CIECIERZYN	298+000	298+903	lubelski	Niemce	15	10	6.61	3.23
257	19	NIEMCE-CIECIERZYN	298+903	299+000	lubelski	Niemce	0	0	0	0
258	19	NIEMCE-CIECIERZYN	299+000	300+000	lubelski	Niemce	10	5	3.66	0
259	19	NIEMCE-CIECIERZYN	300+000	301+000	lubelski	Niemce	10	5	6.01	1.01
260	19	NIEMCE-CIECIERZYN	301+000	301+414	lubelski	Niemce	10	10	6.13	1.03
261	19	NIEMCE-CIECIERZYN	301+414	302+000	lubelski	Niemce	15	15	28.52	7.86
262	19	NIEMCE-CIECIERZYN	302+000	302+052	lubelski	Niemce	15	10	0.01	0.01
263	19	CIECIERZYN-WĘŻEL LUBLIN RUDNIK	302+052	302+963	lubelski	Niemce	15	10	8.61	2.37
264	19	CIECIERZYN-WĘŻEL LUBLIN RUDNIK	302+963	303+000	lubelski	Niemce	5	10	0	0
265	19	CIECIERZYN-WĘŻEL LUBLIN RUDNIK	303+000	303+987	lubelski	Niemce	0	0	0	0
266	19	WĘŻEL LUBLIN RUDNIK-LUBLIN	303+987	305+000	lubelski	Niemce	0	0	0	0
267	19	WĘŻEL LUBLIN RUDNIK-LUBLIN	305+000	306+000	lubelski	Niemce	0	0	0	0
268	19	WĘŻEL LUBLIN RUDNIK-LUBLIN	306+000	306+059	lubelski/Lublin	Niemce/Lublin	0	0	0	0
269	S12k	WĘŻEL LUBLIN CZECHÓW-WĘŻEL LUBLIN RUDNIK	12+852	13+000	lubelski	Niemce	0	0	0	0
270	S12k	WĘŻEL LUBLIN CZECHÓW-WĘŻEL LUBLIN RUDNIK	13+000	14+000	lubelski	Niemce	0	0	0	0
271	S12k	WĘŻEL LUBLIN CZECHÓW-WĘŻEL LUBLIN RUDNIK	14+000	15+000	lubelski	Niemce	5	5	0	0
272	S12k	WĘŻEL LUBLIN CZECHÓW-WĘŻEL LUBLIN RUDNIK	15+000	16+000	lubelski	Niemce	0	0	0	0

Program ochrony środowiska przed hałasem dla województwa lubelskiego

TOM 2 – drogi krajowe

Lp.	Numer drogi	Nazwa drogi	Kilometraż		Powiat	Gmina	Maksymalna wartość przekroczeń dopuszczalnych wartości poziomu hałasu wyrażonego wskaźnikiem:		Maksymalna wartość wskaźnika M:	
			początkowy	końcowy			L _{DWN} [dB]	L _N [dB]	L _{DWN}	L _N
273	S12k	WĘZEL LUBLIN CZECHÓW-WĘZEL LUBLIN RUDNIK	16+000	17+000	lubelski	Niemce	0	0	0	0
274	S12k	WĘZEL LUBLIN RUDNIK-WĘZEL LUBLIN TATARY	17+000	17+875	lubelski	Niemce	0	0	0	0
275	S12k	WĘZEL LUBLIN RUDNIK-WĘZEL LUBLIN TATARY	17+875	18+000	lubelski	Niemce/Wólka	0	0	0	0
276	S12k	WĘZEL LUBLIN RUDNIK-WĘZEL LUBLIN TATARY	18+000	18+915	lubelski	Niemce/Wólka	0	0	0	0
277	S12k	WĘZEL LUBLIN RUDNIK-WĘZEL LUBLIN TATARY	18+915	19+000	lubelski	Niemce/Wólka	5	0	0	0
278	S12k	WĘZEL LUBLIN RUDNIK-WĘZEL LUBLIN TATARY	19+000	20+000	lubelski	Niemce/Wólka	0	0	0	0
279	S12k	WĘZEL LUBLIN RUDNIK-WĘZEL LUBLIN TATARY	20+000	21+000	lubelski/Lublin	Wólka/Lublin	0	0	0	0
280	S12k	WĘZEL LUBLIN RUDNIK-WĘZEL LUBLIN TATARY	21+000	22+000	lubelski/Lublin	Wólka/Lublin	0	0	0	0
281	S12k	WĘZEL LUBLIN RUDNIK-WĘZEL LUBLIN TATARY	22+000	23+000	lubelski/Lublin	Wólka/Lublin	0	0	0	0
282	S12k	WĘZEL LUBLIN RUDNIK-WĘZEL LUBLIN TATARY	23+000	23+350	lubelski	Wólka	0	0	0.3	0.3
283	S12k	WĘZEL LUBLIN TATARY-WĘZEL LUBLIN ZADĘBIE	23+350	24+000	lubelski	Wólka	0	0	0	0
284	S12k	WĘZEL LUBLIN TATARY-WĘZEL LUBLIN ZADĘBIE	24+000	25+000	lubelski	Wólka	0	0	0	0
285	S12k	WĘZEL LUBLIN TATARY-WĘZEL LUBLIN ZADĘBIE	25+000	26+000	lubelski/Lublin	Wólka/Lublin	0	0	0	0
286	S12k	WĘZEL LUBLIN TATARY-WĘZEL LUBLIN ZADĘBIE	26+000	27+000	lubelski/Lublin/świdnicki	Wólka/Lublin/Świdnik	0	0	0	0
287	S12k	WĘZEL LUBLIN TATARY-WĘZEL LUBLIN ZADĘBIE	27+000	27+340	lubelski/Lublin/świdnicki	Wólka/Lublin/Świdnik	0	0	0	0
288	S12k	WĘZEL LUBLIN ZADĘBIE-WĘZEL LUBLIN FELIN	27+340	28+000	lubelski/Lublin/świdnicki	Wólka/Lublin/Świdnik	0	0	0	0
289	S12k	WĘZEL LUBLIN ZADĘBIE-WĘZEL LUBLIN FELIN	28+000	29+000	Lublin/świdnicki	Lublin/Świdnik	0	0	0	0
290	S12k	WĘZEL LUBLIN ZADĘBIE-WĘZEL LUBLIN FELIN	29+000	30+000	Lublin/świdnicki	Lublin/Świdnik	0	0	0	0

Program ochrony środowiska przed hałasem dla województwa lubelskiego

TOM 2 – drogi krajowe

Lp.	Numer drogi	Nazwa drogi	Kilometraż		Powiat	Gmina	Maksymalna wartość przekroczeń dopuszczalnych wartości poziomu hałasu wyrażonego wskaźnikiem:		Maksymalna wartość wskaźnika M:	
			początkowy	końcowy			L _{DWN} [dB]	L _N [dB]	L _{DWN}	L _N
291	S12k	WĘZEL LUBLIN ZADĘBIE-WĘZEL LUBLIN FELIN	30+000	30+696	Lublin/świdnicki	Lublin/Świdnik	0	0	0	0
292	S12k	WĘZEL LUBLIN FELIN-WĘZEL ŚWIDNIK	30+696	31+000	świdnicki/lubelski	Świdnik/Głusk	0	0	0	0
293	S12k	WĘZEL LUBLIN FELIN-WĘZEL ŚWIDNIK	31+000	31+751	świdnicki/lubelski	Świdnik/Głusk	0	0	0	0
294	S12	WĘZEL LUBLIN FELIN-WĘZEL ŚWIDNIK	618+329	619+000	świdnicki/lubelski	Świdnik/Głusk	0	0	0	0
295	S12	WĘZEL LUBLIN FELIN-WĘZEL ŚWIDNIK	619+000	620+000	świdnicki/lubelski	Świdnik/Głusk	0	0	0	0
296	S12	WĘZEL LUBLIN FELIN-WĘZEL ŚWIDNIK	620+000	621+000	świdnicki/lubelski	Świdnik/Głusk	0	0	0	0
297	S12	WĘZEL LUBLIN FELIN-WĘZEL ŚWIDNIK	621+000	621+821	świdnicki/lubelski	Świdnik/Głusk/Melgiew	10	5	0	0
298	S12	WĘZEL ŚWIDNIK-WĘZEL PIASKI ZACHÓD	621+821	622+000	świdnicki	Melgiew	0	0	0	0
299	S12	WĘZEL ŚWIDNIK-WĘZEL PIASKI ZACHÓD	622+000	623+000	świdnicki	Melgiew/Piaski	0	0	0	0
300	S12	WĘZEL ŚWIDNIK-WĘZEL PIASKI ZACHÓD	623+000	624+000	świdnicki	Melgiew/Piaski	5	5	0	0
301	S12	WĘZEL ŚWIDNIK-WĘZEL PIASKI ZACHÓD	624+000	625+000	świdnicki	Piaski	0	0	0	0
302	S12	WĘZEL ŚWIDNIK-WĘZEL PIASKI ZACHÓD	625+000	626+000	świdnicki	Piaski	0	0	0	0
303	S12	WĘZEL ŚWIDNIK-WĘZEL PIASKI ZACHÓD	626+000	626+200	świdnicki	Piaski	0	0	0	0
304	S12	WĘZEL ŚWIDNIK-WĘZEL PIASKI ZACHÓD	626+200	627+000	świdnicki	Piaski	15	10	0	0
305	S12	WĘZEL ŚWIDNIK-WĘZEL PIASKI ZACHÓD	627+000	628+000	świdnicki	Piaski	0	0	0	0
306	S12	WĘZEL ŚWIDNIK-WĘZEL PIASKI ZACHÓD	628+000	629+000	świdnicki	Piaski	0	0	0	0
307	S12	WĘZEL ŚWIDNIK-WĘZEL PIASKI ZACHÓD	629+000	630+000	świdnicki	Piaski	0	0	0	0
308	S12	WĘZEL ŚWIDNIK-WĘZEL PIASKI ZACHÓD	630+000	630+397	świdnicki	Piaski	5	0	0	0

Program ochrony środowiska przed hałasem dla województwa lubelskiego

TOM 2 – drogi krajowe

Lp.	Numer drogi	Nazwa drogi	Kilometraż		Powiat	Gmina	Maksymalna wartość przekroczeń dopuszczalnych wartości poziomu hałasu wyrażonego wskaźnikiem:		Maksymalna wartość wskaźnika M:	
			początkowy	końcowy			L _{DWN} [dB]	L _N [dB]	L _{DWN}	L _N
309	S12d	WĘZEL ŚWIDNIK-WĘZEL PIASKI ZACHÓD	0+037	1+000	świdnicki	Piaski	0	5	0	0
310	S12d	WĘZEL ŚWIDNIK-WĘZEL PIASKI ZACHÓD	1+000	1+395	świdnicki	Piaski	10	5	0	0
311	S12d	WĘZEL PIASKI ZACHÓD-WĘZEL PIASKI WSCHÓD	1+395	2+000	świdnicki	Piaski	0	0	0	0
312	S12d	WĘZEL PIASKI ZACHÓD-WĘZEL PIASKI WSCHÓD	2+000	3+000	świdnicki	Piaski	10	10	0	0
313	S12d	WĘZEL PIASKI ZACHÓD-WĘZEL PIASKI WSCHÓD	3+000	3+541	świdnicki	Piaski	0	0	0	0
314	12d	WĘZEL PIASKI WSCHÓD-BISKUPICE	3+541	4+000	świdnicki	Piaski	0	0	0	0
315	12d	WĘZEL PIASKI WSCHÓD-BISKUPICE	4+000	4+200	świdnicki	Piaski	0	5	0	0
316	12	WĘZEL PIASKI WSCHÓD-BISKUPICE	635+586	636+000	świdnicki	Piaski	10	10	0	0
317	12	WĘZEL PIASKI WSCHÓD-BISKUPICE	636+000	637+000	świdnicki	Piaski	5	0	0	0
318	12	WĘZEL PIASKI WSCHÓD-BISKUPICE	637+000	638+000	świdnicki	Piaski	10	10	0	0
319	12	WĘZEL PIASKI WSCHÓD-BISKUPICE	638+000	638+923	świdnicki	Piaski/Trawniki	0	5	0	0
320	12	WĘZEL PIASKI WSCHÓD-BISKUPICE	638+923	639+000	świdnicki	Trawniki	0	0	0	0
321	12	WĘZEL PIASKI WSCHÓD-BISKUPICE	639+000	640+000	świdnicki	Trawniki	0	5	0	0
322	12	WĘZEL PIASKI WSCHÓD-BISKUPICE	640+000	641+000	świdnicki	Trawniki	15	10	4.83	0.47
323	12	WĘZEL PIASKI WSCHÓD-BISKUPICE	641+000	641+256	świdnicki	Trawniki	15	10	0	0
324	12	BISKUPICE-DOROHUCZA	641+256	642+000	świdnicki	Trawniki	10	10	2.08	0.17
325	12	BISKUPICE-DOROHUCZA	642+000	643+000	świdnicki	Trawniki	0	5	0	0
326	12	BISKUPICE-DOROHUCZA	643+000	644+000	świdnicki	Trawniki	15	10	15.72	1.39
327	12	BISKUPICE-DOROHUCZA	644+000	644+586	świdnicki	Trawniki	15	10	2.71	0.46
328	12	BISKUPICE-DOROHUCZA	644+586	645+000	świdnicki	Trawniki	0	0	0	0
329	12	BISKUPICE-DOROHUCZA	645+000	646+000	świdnicki	Trawniki	15	10	8.32	4.62
330	12	BISKUPICE-DOROHUCZA	646+000	647+000	świdnicki	Trawniki	10	10	2.1	2.1
331	12	BISKUPICE-DOROHUCZA	647+000	647+248	świdnicki	Trawniki	0	0	0	0

Program ochrony środowiska przed hałasem dla województwa lubelskiego

TOM 2 – drogi krajowe

Lp.	Numer drogi	Nazwa drogi	Kilometraż		Powiat	Gmina	Maksymalna wartość przekroczeń dopuszczalnych wartości poziomu hałasu wyrażonego wskaźnikiem:		Maksymalna wartość wskaźnika M:	
			początkowy	końcowy			L _{DWN} [dB]	L _N [dB]	L _{DWN}	L _N
332	17a	PIASKI/PRZEJŚCIE/	0+000	1+040	świdnicki	Piaski	15	15	18.16	4
333	17	PIASKI-FAJSŁAWICE	114+308	115+000	świdnicki	Piaski	15	10	12.48	2.88
334	17	PIASKI-FAJSŁAWICE	115+000	116+000	świdnicki	Piaski	10	10	1.87	0.23
335	17	PIASKI-FAJSŁAWICE	116+000	117+000	świdnicki	Piaski	5	0	0.62	0
336	17	PIASKI-FAJSŁAWICE	117+000	118+000	świdnicki	Piaski	0	0	0	0
337	17	PIASKI-FAJSŁAWICE	118+000	118+784	świdnicki	Piaski	0	0	0	0
338	17	PIASKI-FAJSŁAWICE	118+784	119+000	świdnicki	Piaski	0	0	0	0
339	17	PIASKI-FAJSŁAWICE	119+000	120+000	świdnicki/krasnostawski	Piaski/Fajslawice	10	10	0.62	0.62
340	17	PIASKI-FAJSŁAWICE	120+000	121+000	krasnostawski	Fajslawice	10	10	2.65	0
341	17	PIASKI-FAJSŁAWICE	121+000	122+000	krasnostawski	Fajslawice	10	10	5.55	3.24
342	17	PIASKI-FAJSŁAWICE	122+000	123+000	krasnostawski	Fajslawice	10	10	5.14	3.58
343	17	PIASKI-FAJSŁAWICE	123+000	123+433	krasnostawski	Fajslawice	15	10	2.6	1.01
344	17	FAJSŁAWICE-KRASNYSTAW	123+433	124+000	krasnostawski	Fajslawice	10	10	2.74	2.38
345	17	FAJSŁAWICE-KRASNYSTAW	124+000	125+000	krasnostawski	Fajslawice	10	10	4.62	0.62
346	17	FAJSŁAWICE-KRASNYSTAW	125+000	126+000	krasnostawski	Fajslawice	0	0	0	0
347	17	FAJSŁAWICE-KRASNYSTAW	126+000	126+547	krasnostawski	Fajslawice	0	0	0	0
348	17	FAJSŁAWICE-KRASNYSTAW	126+547	127+000	krasnostawski	Fajslawice	0	0	0	0
349	17	FAJSŁAWICE-KRASNYSTAW	127+000	128+000	krasnostawski	Fajslawice/Łopiennik Górny	0	0	0	0
350	17	FAJSŁAWICE-KRASNYSTAW	128+000	129+000	krasnostawski	Łopiennik Górny	0	0	0	0
351	17	FAJSŁAWICE-KRASNYSTAW	129+000	130+000	krasnostawski	Łopiennik Górny	0	0	0	0
352	17	FAJSŁAWICE-KRASNYSTAW	130+000	130+852	krasnostawski	Łopiennik Górny	15	10	9.85	1.66
353	17	FAJSŁAWICE-KRASNYSTAW	130+852	131+000	krasnostawski	Łopiennik Górny	15	10	1.16	0.15
354	17	FAJSŁAWICE-KRASNYSTAW	131+000	132+000	krasnostawski	Łopiennik Górny	10	10	17.11	1.79
355	17	FAJSŁAWICE-KRASNYSTAW	132+000	133+000	krasnostawski	Łopiennik Górny	0	0	0	0

Program ochrony środowiska przed hałasem dla województwa lubelskiego

TOM 2 – drogi krajowe

Lp.	Numer drogi	Nazwa drogi	Kilometraż		Powiat	Gmina	Maksymalna wartość przekroczeń dopuszczalnych wartości poziomu hałasu wyrażonego wskaźnikiem:		Maksymalna wartość wskaźnika M:	
			początkowy	końcowy			L _{DWN} [dB]	L _N [dB]	L _{DWN}	L _N
356	17	FAJSŁAWICE-KRASNYSTAW	133+000	134+000	krasnostawski	Łopiennik Górny	0	0	0	0
357	17	FAJSŁAWICE-KRASNYSTAW	134+000	134+612	krasnostawski	Łopiennik Górny/Krasnystaw	0	0	0	0
358	17	FAJSŁAWICE-KRASNYSTAW	134+612	135+000	krasnostawski	Łopiennik Górny/Krasnystaw	0	0	0	0
359	17	FAJSŁAWICE-KRASNYSTAW	135+000	136+000	krasnostawski	Łopiennik Górny/Krasnystaw	10	10	0.47	0
360	17	FAJSŁAWICE-KRASNYSTAW	136+000	137+000	krasnostawski	Krasnystaw	15	10	4.16	0.7
361	17	FAJSŁAWICE-KRASNYSTAW	137+000	137+535	krasnostawski	Krasnystaw	15	10	4.7	0.99
362	17	FAJSŁAWICE-KRASNYSTAW	137+535	138+000	krasnostawski	Krasnystaw	5	5	0.33	0.22
363	17	FAJSŁAWICE-KRASNYSTAW	138+000	139+000	krasnostawski	Krasnystaw	10	10	6.94	1.17
364	17	FAJSŁAWICE-KRASNYSTAW	139+000	140+000	krasnostawski	Krasnystaw	10	5	3.58	0
365	17	FAJSŁAWICE-KRASNYSTAW	140+000	140+116	krasnostawski	Krasnystaw	0	0	0	0
366	17	KRASNYSTAW/OBWODNICA A/	140+116	141+000	krasnostawski	Krasnystaw	0	0	0	0
367	17	KRASNYSTAW/OBWODNICA A/	141+000	142+000	krasnostawski	Krasnystaw	5	0	0	0
368	17	KRASNYSTAW/OBWODNICA A/	142+000	143+000	krasnostawski	Krasnystaw	0	5	0	0
369	17	KRASNYSTAW/OBWODNICA A/	143+000	143+213	krasnostawski	Krasnystaw	5	5	0	0
370	17	KRASNYSTAW/OBWODNUCA B/	143+213	144+000	krasnostawski	Krasnystaw	5	0	0	0
371	17	KRASNYSTAW/OBWODNUCA B/	144+000	144+818	krasnostawski	Krasnystaw	10	10	0.45	0.32
372	17	KRASNYSTAW-MAŁOCHWIEJ	144+818	145+000	krasnostawski	Krasnystaw	5	10	0.4	0.25
373	17	KRASNYSTAW-MAŁOCHWIEJ	145+000	146+000	krasnostawski	Krasnystaw	10	10	1.95	1.48
374	17	KRASNYSTAW-MAŁOCHWIEJ	146+000	146+704	krasnostawski	Krasnystaw	10	10	5.53	0.98
375	17	MAŁOCHWIEJ-CHOMĘCISKA DUŻE	146+704	147+000	krasnostawski	Krasnystaw	10	10	0	0
376	17	MAŁOCHWIEJ-CHOMĘCISKA DUŻE	147+000	148+000	krasnostawski	Krasnystaw/Izbica	0	0	0	0
377	17	MAŁOCHWIEJ-CHOMĘCISKA DUŻE	148+000	149+000	krasnostawski	Krasnystaw/Izbica	10	10	4.36	0
378	17	MAŁOCHWIEJ-CHOMĘCISKA DUŻE	149+000	150+000	krasnostawski	Izbica	10	10	18.96	3.04

Program ochrony środowiska przed hałasem dla województwa lubelskiego

TOM 2 – drogi krajowe

Lp.	Numer drogi	Nazwa drogi	Kilometraż		Powiat	Gmina	Maksymalna wartość przekroczeń dopuszczalnych wartości poziomu hałasu wyrażonego wskaźnikiem:		Maksymalna wartość wskaźnika M:	
			początkowy	końcowy			L _{DWN} [dB]	L _N [dB]	L _{DWN}	L _N
379	17	MAŁOCHWIEJ-CHOMĘCISKA DUŻE	150+000	150+199	krasnostawski	Izbica	10	10	0.55	0
380	17	MAŁOCHWIEJ-CHOMĘCISKA DUŻE	150+199	151+000	krasnostawski	Izbica	10	10	8.52	1.18
381	17	MAŁOCHWIEJ-CHOMĘCISKA DUŻE	151+000	152+000	krasnostawski	Izbica	10	10	7.24	0.92
382	17	MAŁOCHWIEJ-CHOMĘCISKA DUŻE	152+000	153+000	krasnostawski	Izbica	10	10	5.68	0.23
383	17	MAŁOCHWIEJ-CHOMĘCISKA DUŻE	153+000	153+527	krasnostawski	Izbica	10	10	4.22	0.94
384	17	MAŁOCHWIEJ-CHOMĘCISKA DUŻE	153+527	154+000	krasnostawski	Izbica	15	10	13.56	2.06
385	17	MAŁOCHWIEJ-CHOMĘCISKA DUŻE	154+000	155+000	krasnostawski	Izbica	15	10	132.58	20.81
386	17	MAŁOCHWIEJ-CHOMĘCISKA DUŻE	155+000	155+051	krasnostawski	Izbica	10	10	0.02	0.02
387	17	MAŁOCHWIEJ-CHOMĘCISKA DUŻE	155+051	156+000	krasnostawski	Izbica	15	10	25.89	6.58
388	17	MAŁOCHWIEJ-CHOMĘCISKA DUŻE	156+000	157+000	krasnostawski/zamojski	Izbica/Stary Zamość	0	0	0	0
389	17	MAŁOCHWIEJ-CHOMĘCISKA DUŻE	157+000	158+000	krasnostawski/zamojski	Izbica/Stary Zamość	0	0	0	0
390	17	MAŁOCHWIEJ-CHOMĘCISKA DUŻE	158+000	158+962	krasnostawski/zamojski	Izbica/Stary Zamość	0	0	0	0
391	17	MAŁOCHWIEJ-CHOMĘCISKA DUŻE	158+962	159+000	krasnostawski/zamojski	Izbica/Stary Zamość	0	0	0	0
392	17	MAŁOCHWIEJ-CHOMĘCISKA DUŻE	159+000	160+000	krasnostawski/zamojski	Izbica/Stary Zamość	10	10	10.63	1.79
393	17	MAŁOCHWIEJ-CHOMĘCISKA DUŻE	160+000	161+000	zamojski	Stary Zamość	5	10	9.57	8.56
394	17	MAŁOCHWIEJ-CHOMĘCISKA DUŻE	161+000	162+000	zamojski	Stary Zamość	5	10	0	2.8
395	17	MAŁOCHWIEJ-CHOMĘCISKA DUŻE	162+000	162+951	zamojski	Stary Zamość	15	10	13.19	1.76
396	17	CHOMĘCISKA DUŻE-ZAMOŚĆ	162+951	163+000	zamojski	Stary Zamość	0	0	0	0
397	17	CHOMĘCISKA DUŻE-ZAMOŚĆ	163+000	164+000	zamojski	Stary Zamość	5	10	4.05	3.58
398	17	CHOMĘCISKA DUŻE-ZAMOŚĆ	164+000	165+000	zamojski	Stary Zamość	10	10	5.21	4.67
399	17	CHOMĘCISKA DUŻE-ZAMOŚĆ	165+000	166+000	zamojski	Stary Zamość	0	0	0	0
400	17	CHOMĘCISKA DUŻE-ZAMOŚĆ	166+000	166+944	zamojski	Stary Zamość	0	0	0	0
401	17	CHOMĘCISKA DUŻE-ZAMOŚĆ	166+944	167+000	zamojski	Stary Zamość/Zamość	0	0	0	0
402	17	CHOMĘCISKA DUŻE-ZAMOŚĆ	167+000	168+000	zamojski	Stary Zamość/Zamość	0	0	0	0

Program ochrony środowiska przed hałasem dla województwa lubelskiego

TOM 2 – drogi krajowe

Lp.	Numer drogi	Nazwa drogi	Kilometraż		Powiat	Gmina	Maksymalna wartość przekroczeń dopuszczalnych wartości poziomu hałasu wyrażonego wskaźnikiem:		Maksymalna wartość wskaźnika M:	
			początkowy	końcowy			L _{DWN} [dB]	L _N [dB]	L _{DWN}	L _N
403	17	CHOMĘCISKA DUŻE-ZAMOŚĆ	168+000	169+000	zamojski	Zamość	10	10	9.71	1.48
404	17	CHOMĘCISKA DUŻE-ZAMOŚĆ	169+000	170+000	zamojski	Zamość	5	10	2.1	1.87
405	17	CHOMĘCISKA DUŻE-ZAMOŚĆ	170+000	171+000	zamojski	Zamość	10	10	31.44	5.29
406	17	CHOMĘCISKA DUŻE-ZAMOŚĆ	171+000	171+742	zamojski	Zamość	10	10	10.29	1.27
407	17	CHOMĘCISKA DUŻE-ZAMOŚĆ	171+742	172+000	zamojski/Zamość	Zamość	10	5	0.56	0
408	17	CHOMĘCISKA DUŻE-ZAMOŚĆ	172+000	172+210	zamojski/Zamość	Zamość	0	0	0	0
409	74d	ZAMOŚĆ-SITANIEC-ZAMOŚĆ	0+213	0+978	zamojski/Zamość	Zamość	10	10	24.05	4.29
410	82	LUBLIN-WĘZEŁ LUBLIN TATARY	4+709	5+000	lubelski/Lublin	Wólka/Lublin	10	10	0.52	1.61
411	82	LUBLIN-WĘZEŁ LUBLIN TATARY	5+000	6+000	lubelski/Lublin	Wólka/Lublin	15	10	48.55	6.07
412	82	LUBLIN-WĘZEŁ LUBLIN TATARY	6+000	6+750	lubelski	Wólka	10	5	1.29	0.3
413	82	LUBLIN-WĘZEŁ LUBLIN TATARY	6+750	6+866	lubelski	Wólka	0	0	0	0
414	82	WĘZEŁ LUBLIN TATARY-ŁUSZCZÓW	6+866	7+000	lubelski	Wólka	0	0	0	0
415	82	WĘZEŁ LUBLIN TATARY-ŁUSZCZÓW	7+000	7+707	lubelski	Wólka	5	0	3.44	0
416	82	WĘZEŁ LUBLIN TATARY-ŁUSZCZÓW	7+707	8+000	lubelski	Wólka	0	0	0	0
417	82	WĘZEŁ LUBLIN TATARY-ŁUSZCZÓW	8+000	9+000	lubelski	Wólka	15	10	27.28	4.36
418	82	WĘZEŁ LUBLIN TATARY-ŁUSZCZÓW	9+000	10+000	lubelski	Wólka	10	10	2.1	3.58
419	82	WĘZEŁ LUBLIN TATARY-ŁUSZCZÓW	10+000	11+000	lubelski	Wólka	5	10	0	0.78
420	82	WĘZEŁ LUBLIN TATARY-ŁUSZCZÓW	11+000	12+000	lubelski	Wólka	10	10	1.25	1.25
421	82	WĘZEŁ LUBLIN TATARY-ŁUSZCZÓW	12+000	12+764	lubelski	Wólka	15	10	8.83	2.47
422	82	ŁUSZCZÓW-ŁĘCZNA	12+764	13+000	lubelski	Wólka	10	5	0.28	0.13
423	82	ŁUSZCZÓW-ŁĘCZNA	13+000	14+000	lubelski	Wólka	10	5	1.71	0
424	82	ŁUSZCZÓW-ŁĘCZNA	14+000	15+000	lubelski	Wólka	5	5	0	0
425	82	ŁUSZCZÓW-ŁĘCZNA	15+000	16+000	lubelski/łęczyński	Wólka/Spiczyn	5	5	0	0
426	82	ŁUSZCZÓW-ŁĘCZNA	16+000	16+734	lubelski/łęczyński	Wólka/Spiczyn/Łęczna	5	5	0	0

Program ochrony środowiska przed hałasem dla województwa lubelskiego

TOM 2 – drogi krajowe

Lp.	Numer drogi	Nazwa drogi	Kilometraż		Powiat	Gmina	Maksymalna wartość przekroczeń dopuszczalnych wartości poziomu hałasu wyrażonego wskaźnikiem:		Maksymalna wartość wskaźnika M:	
			początkowy	końcowy			L _{DWN} [dB]	L _N [dB]	L _{DWN}	L _N
427	82	ŁUSZCZÓW-ŁĘCZNA	16+734	17+000	lubelski/łęczyński	Wólka/Spiczyn/Łęczna	0	0	0	0
428	82	ŁUSZCZÓW-ŁĘCZNA	17+000	18+000	lubelski/łęczyński	Wólka/Spiczyn/Łęczna	5	10	1.25	0.86
429	82	ŁUSZCZÓW-ŁĘCZNA	18+000	19+000	łęczyński	Łęczna	5	10	0.93	1.48
430	82	ŁUSZCZÓW-ŁĘCZNA	19+000	19+608	łęczyński	Łęczna	0	0	0	0
431	82	ŁUSZCZÓW-ŁĘCZNA	19+608	20+000	łęczyński	Łęczna	5	5	0	0
432	82	ŁUSZCZÓW-ŁĘCZNA	20+000	21+000	łęczyński	Łęczna	0	0	0	0
433	82	ŁUSZCZÓW-ŁĘCZNA	21+000	22+000	łęczyński	Łęczna	0	0	0	0
434	82	ŁUSZCZÓW-ŁĘCZNA	22+000	22+653	łęczyński	Łęczna	5	0	0	0
435	82	ŁĘCZNA/PRZEJŚCIE/	22+653	23+000	łęczyński	Łęczna	5	5	0	0
436	82	ŁĘCZNA/PRZEJŚCIE/	23+000	23+828	łęczyński	Łęczna	5	5	1.61	1.61
437	82	ŁĘCZNA/PRZEJŚCIE/	23+828	24+000	łęczyński	Łęczna	5	5	0.11	0.11
438	82	ŁĘCZNA/PRZEJŚCIE/	24+000	24+207	łęczyński	Łęczna	5	5	0	0
439	82	ŁĘCZNA/PRZEJŚCIE/	24+207	25+000	łęczyński	Łęczna	5	5	1.6	1.6
440	82	ŁĘCZNA/PRZEJŚCIE/	25+000	25+272	łęczyński	Łęczna	0	0	0	0
441	82	ŁĘCZNA-PUCHACZÓW	25+272	26+000	łęczyński	Łęczna	5	5	0.28	0.28
442	82	ŁĘCZNA-PUCHACZÓW	26+000	27+000	łęczyński	Łęczna	0	0	0	0
443	82	ŁĘCZNA-PUCHACZÓW	27+000	28+000	łęczyński	Łęczna/Puchaczów	0	0	0	0
444	82	ŁĘCZNA-PUCHACZÓW	28+000	29+000	łęczyński	Łęczna/Puchaczów	10	5	0	0
445	82	ŁĘCZNA-PUCHACZÓW	29+000	30+000	łęczyński	Puchaczów	5	5	0	0
446	82	ŁĘCZNA-PUCHACZÓW	30+000	30+038	łęczyński	Puchaczów	0	0	0	0
447	82	ŁĘCZNA-PUCHACZÓW	30+038	31+000	łęczyński	Puchaczów	10	5	8.01	1.12
448	82	ŁĘCZNA-PUCHACZÓW	31+000	32+000	łęczyński	Puchaczów	10	10	6.15	0.31
449	82	ŁĘCZNA-PUCHACZÓW	32+000	33+000	łęczyński	Puchaczów	10	5	21.27	3.58
450	82	ŁĘCZNA-PUCHACZÓW	33+000	33+690	łęczyński	Puchaczów	10	5	1.6	0.38

Program ochrony środowiska przed hałasem dla województwa lubelskiego

TOM 2 – drogi krajowe

Lp.	Numer drogi	Nazwa drogi	Kilometraż		Powiat	Gmina	Maksymalna wartość przekroczeń dopuszczalnych wartości poziomu hałasu wyrażonego wskaźnikiem:		Maksymalna wartość wskaźnika M:	
			początkowy	końcowy			L _{DWN} [dB]	L _N [dB]	L _{DWN}	L _N
451	82	ŁĘCZNA-PUCHACZÓW	33+690	34+000	łęczyński	Puchaczów	10	5	0.72	0.12
452	82	ŁĘCZNA-PUCHACZÓW	34+000	35+000	łęczyński	Puchaczów	10	10	8.78	0.93
453	82	ŁĘCZNA-PUCHACZÓW	35+000	36+000	łęczyński	Puchaczów	0	0	0	0
454	82	ŁĘCZNA-PUCHACZÓW	36+000	36+849	łęczyński	Puchaczów	0	0	0	0
455	17	TOMASZÓW LUB. /PRZEJŚCIE/	210+141	211+000	tomaszowski	Tomaszów Lubelski	15	15	54.78	14.69
456	17	TOMASZÓW LUB. /PRZEJŚCIE/	211+000	211+083	tomaszowski	Tomaszów Lubelski	5	5	0	0
457	17	TOMASZÓW LUB. /PRZEJŚCIE/	211+000	212+000	tomaszowski	Tomaszów Lubelski	10	10	19.91	18.65
458	17	TOMASZÓW LUB. /PRZEJŚCIE/	212+000	213+000	tomaszowski	Tomaszów Lubelski	10	10	37.45	13.15
459	17	TOMASZÓW LUB. /PRZEJŚCIE/	213+000	214+000	tomaszowski	Tomaszów Lubelski	10	5	5.09	0.86
460	17	TOMASZÓW LUB. /PRZEJŚCIE/	214+000	215+000	tomaszowski	Tomaszów Lubelski	10	10	20.81	3.5
461	17	TOMASZÓW LUB. /PRZEJŚCIE/	215+000	215+330	tomaszowski	Tomaszów Lubelski	15	10	2.14	1.68
462	17	ZAMOŚĆ-WÓŁKA ŁABUŃSKA	179+122	180+000	zamojski	Zamość	10	5	6.35	1.16
463	17	ZAMOŚĆ-WÓŁKA ŁABUŃSKA	180+000	181+000	zamojski	Zamość	5	10	5.45	6.3
464	17	ZAMOŚĆ-WÓŁKA ŁABUŃSKA	181+000	182+000	zamojski	Zamość	5	10	8.17	7.39
465	17	ZAMOŚĆ-WÓŁKA ŁABUŃSKA	182+000	182+327	zamojski	Zamość	10	5	0.76	0.41
466	17	ZAMOŚĆ-WÓŁKA ŁABUŃSKA	182+327	183+000	zamojski	Łabunie	0	0	0	0
467	17	ZAMOŚĆ-WÓŁKA ŁABUŃSKA	183+000	184+000	zamojski	Łabunie	10	10	43.46	7.47
468	17	ZAMOŚĆ-WÓŁKA ŁABUŃSKA	184+000	184+873	zamojski	Łabunie	15	10	11.3	1.49
469	17	ZAMOŚĆ-WÓŁKA ŁABUŃSKA	184+873	185+000	zamojski	Łabunie	0	0	0	0
470	17	ZAMOŚĆ-WÓŁKA ŁABUŃSKA	185+000	186+000	zamojski	Łabunie	0	0	0	0
471	17	ZAMOŚĆ-WÓŁKA ŁABUŃSKA	186+000	187+000	zamojski	Łabunie	10	10	18.49	1.79
472	17	ZAMOŚĆ-WÓŁKA ŁABUŃSKA	187+000	188+000	zamojski	Łabunie	10	10	8.41	5.14
473	17	ZAMOŚĆ-WÓŁKA ŁABUŃSKA	188+000	188+651	zamojski	Łabunie	10	10	13.24	2.23
474	17	ZAMOŚĆ-WÓŁKA ŁABUŃSKA	188+651	189+000	zamojski	Łabunie	10	10	0.24	0.08

Program ochrony środowiska przed hałasem dla województwa lubelskiego

TOM 2 – drogi krajowe

Lp.	Numer drogi	Nazwa drogi	Kilometraż		Powiat	Gmina	Maksymalna wartość przekroczeń dopuszczalnych wartości poziomu hałasu wyrażonego wskaźnikiem:		Maksymalna wartość wskaźnika M:	
			początkowy	końcowy			L _{DWN} [dB]	L _N [dB]	L _{DWN}	L _N
475	17	ZAMOŚĆ-WÓŁKA ŁABUŃSKA	189+000	190+000	zamojski	Łabunie	10	10	5.37	5.14
476	17	ZAMOŚĆ-WÓŁKA ŁABUŃSKA	190+000	190+700	zamojski	Łabunie	10	5	1.29	0.22
477	74	ZAWADA-ZAMOŚĆ	264+749	265+000	zamojski	Zamość	10	5	0.08	0
478	74	ZAWADA-ZAMOŚĆ	265+000	266+000	zamojski	Zamość	10	10	11.1	1.87
479	74	ZAWADA-ZAMOŚĆ	266+000	267+000	zamojski	Zamość	10	10	7.86	1.32
480	74	ZAWADA-ZAMOŚĆ	267+000	268+000	zamojski	Zamość	10	5	12.48	2.1
481	74	ZAWADA-ZAMOŚĆ	268+000	268+850	zamojski	Zamość	10	5	3.44	3.44
482	74	ZAWADA-ZAMOŚĆ	268+850	269+000	zamojski	Zamość	5	5	0.16	0.16
483	74	ZAWADA-ZAMOŚĆ	269+000	270+000	zamojski	Zamość	10	5	7.08	2.96
484	74	ZAWADA-ZAMOŚĆ	270+000	271+000	zamojski	Zamość	10	5	11.56	2.26
485	74	ZAWADA-ZAMOŚĆ	271+000	271+013	zamojski	Zamość	10	5	0	0
486	74	JANÓW LUB. /PRZEJŚCIE/	206+895	207+000	janowski	Janów Lubelski	10	5	0.21	0.03
487	74	JANÓW LUB. /PRZEJŚCIE/	207+000	208+000	janowski	Janów Lubelski	15	10	93.98	25.89
488	74	JANÓW LUB. /PRZEJŚCIE/	208+000	209+000	janowski	Janów Lubelski	10	10	19.42	3.74
489	74	JANÓW LUB. /PRZEJŚCIE/	209+000	210+000	janowski	Janów Lubelski	10	5	0	0
490	74	JANÓW LUB. /PRZEJŚCIE/	210+000	211+000	janowski	Janów Lubelski	5	5	0	0
491	74	JANÓW LUB. /PRZEJŚCIE/	211+000	211+532	janowski	Janów Lubelski	0	0	0	0
492	19	MODLIBORZYCE-JANÓW LUB.	378+314	379+000	janowski	Modliborzyce	15	10	40.91	6.66
493	19	MODLIBORZYCE-JANÓW LUB.	379+000	380+000	janowski	Modliborzyce	10	10	28.67	4.83
494	19	MODLIBORZYCE-JANÓW LUB.	380+000	381+000	janowski	Modliborzyce	15	10	6.94	1.17
495	19	MODLIBORZYCE-JANÓW LUB.	381+000	381+518	janowski	Modliborzyce	0	0	0	0
496	19	JANÓW LUB. /PRZEJŚCIE/	381+518	382+000	janowski	Janów Lubelski	0	0	0	0
497	19	JANÓW LUB. /PRZEJŚCIE/	382+000	383+000	janowski	Janów Lubelski	5	10	0.16	0.16
498	19	JANÓW LUB. /PRZEJŚCIE/	383+000	384+000	janowski	Janów Lubelski	5	10	0.54	0.39

Program ochrony środowiska przed hałasem dla województwa lubelskiego

TOM 2 – drogi krajowe

Lp.	Numer drogi	Nazwa drogi	Kilometraż		Powiat	Gmina	Maksymalna wartość przekroczeń dopuszczalnych wartości poziomu hałasu wyrażonego wskaźnikiem:		Maksymalna wartość wskaźnika M:	
			początkowy	końcowy			L _{DWN} [dB]	L _N [dB]	L _{DWN}	L _N
499	19	JANÓW LUB. /PRZEJŚCIE/	384+000	385+000	janowski	Janów Lubelski	0	0	0	0
500	19	JANÓW LUB. /PRZEJŚCIE/	385+000	386+000	janowski	Janów Lubelski	15	10	104.05	27.74
501	19	JANÓW LUB. /PRZEJŚCIE/	386+000	386+307	janowski	Janów Lubelski	10	10	1.28	1.28
502	12	MARYNIN/CHEŁM	659+422	660+000	chełmski	Siedliszcze/Rejowiec Fabryczny	0	0	0	0
503	12	MARYNIN/CHEŁM	660+000	661+000	chełmski	Siedliszcze/Rejowiec Fabryczny	0	0	0	0
504	12	MARYNIN/CHEŁM	661+000	662+000	chełmski	Siedliszcze/Rejowiec Fabryczny	5	10	0.31	0.31
505	12	MARYNIN/CHEŁM	662+000	663+000	chełmski	Siedliszcze	0	5	0	0.31
506	12	MARYNIN/CHEŁM	663+000	663+928	chełmski	Siedliszcze	0	5	0	0.29
507	12	MARYNIN/CHEŁM	663+928	664+000	chełmski	Siedliszcze	10	10	0.02	0.1
508	12	MARYNIN/CHEŁM	664+000	665+000	chełmski	Siedliszcze/Rejowiec Fabryczny	5	10	0	1.09
509	12	MARYNIN/CHEŁM	665+000	666+000	chełmski	Siedliszcze/Rejowiec Fabryczny	5	10	0.23	0.23
510	12	MARYNIN/CHEŁM	666+000	666+136	chełmski	Siedliszcze/Rejowiec Fabryczny	0	0	0	0
511	12	MARYNIN/CHEŁM	666+136	667+000	chełmski	Siedliszcze/Rejowiec Fabryczny/Chełm	15	10	3.6	3.6
512	12	MARYNIN/CHEŁM	667+000	668+000	chełmski	Chełm	15	10	6.71	1.85
513	12	MARYNIN/CHEŁM	668+000	669+000	chełmski	Chełm	15	10	1.85	0.31
514	12	MARYNIN/CHEŁM	669+000	669+393	chełmski	Chełm	0	0	0	0
515	12	MARYNIN/CHEŁM	669+393	670+000	chełmski	Chełm	15	10	5.09	1.4
516	12	MARYNIN/CHEŁM	670+000	671+000	chełmski	Chełm	0	0	0	0
517	12	MARYNIN/CHEŁM	671+000	672+000	chełmski	Chełm	0	0	0	0
518	12	MARYNIN/CHEŁM	672+000	672+697	chełmski	Chełm	5	10	0.54	1.93
519	12	MARYNIN/CHEŁM	672+697	673+000	chełmski	Chełm	0	0	0	0
520	12	MARYNIN/CHEŁM	673+000	674+000	chełmski	Chełm	10	10	2.77	0.47

Program ochrony środowiska przed hałasem dla województwa lubelskiego

TOM 2 – drogi krajowe

Lp.	Numer drogi	Nazwa drogi	Kilometraż		Powiat	Gmina	Maksymalna wartość przekroczeń dopuszczalnych wartości poziomu hałasu wyrażonego wskaźnikiem:		Maksymalna wartość wskaźnika M:	
			początkowy	końcowy			L _{DWN} [dB]	L _N [dB]	L _{DWN}	L _N
521	12	MARYNIN/CHEŁM	674+000	675+000	chełmski	Chełm	0	0	0	0
522	12	MARYNIN/CHEŁM	675+000	675+555	chełmski	Chełm/miasto Chełm	0	0	0	0
523	19	LUBLIN-NIEDRZWICA DUŻA	318+364	319+000	lubelski	Konopnica	10	10	2.03	3.82
524	19	LUBLIN-NIEDRZWICA DUŻA	319+000	320+000	lubelski	Konopnica	10	10	7.55	2.26
525	19	LUBLIN-NIEDRZWICA DUŻA	320+000	320+928	lubelski	Konopnica	5	5	0	0
526	19	LUBLIN-NIEDRZWICA DUŻA	320+928	321+000	lubelski	Konopnica	0	5	0	0
527	19	LUBLIN-NIEDRZWICA DUŻA	321+000	322+000	lubelski	Konopnica	15	10	3.81	0.7
528	19	LUBLIN-NIEDRZWICA DUŻA	322+000	323+000	lubelski	Konopnica	10	15	4.16	4.16
529	19	LUBLIN-NIEDRZWICA DUŻA	323+000	323+336	lubelski	Niedzwica Duża	10	15	0	0.63
530	19	LUBLIN-NIEDRZWICA DUŻA	323+336	324+000	lubelski	Niedzwica Duża	0	0	0	0
531	19	LUBLIN-NIEDRZWICA DUŻA	324+000	325+000	lubelski	Niedzwica Duża	10	10	4.12	0.31
532	19	LUBLIN-NIEDRZWICA DUŻA	325+000	326+000	lubelski	Niedzwica Duża	10	10	2.41	0.62
533	19	LUBLIN-NIEDRZWICA DUŻA	326+000	326+274	lubelski	Niedzwica Duża	15	15	5.98	4.6
534	19	LUBLIN-NIEDRZWICA DUŻA	326+274	327+000	lubelski	Niedzwica Duża	15	15	21.93	6.04
535	19	LUBLIN-NIEDRZWICA DUŻA	327+000	328+000	lubelski	Niedzwica Duża	5	5	3.89	0.47
536	19	LUBLIN-NIEDRZWICA DUŻA	328+000	329+000	lubelski	Niedzwica Duża	5	5	0.54	0.47
537	19	LUBLIN-NIEDRZWICA DUŻA	329+000	330+000	lubelski	Niedzwica Duża	15	10	21.27	2.41
538	19	LUBLIN-NIEDRZWICA DUŻA	330+000	330+678	lubelski	Niedzwica Duża	15	15	51.2	10.24
539	19	LUBLIN-NIEDRZWICA DUŻA	330+678	330+908	lubelski	Niedzwica Duża	15	15	6.18	1.7
540	19	NIEDRZWICA DUŻA-RUDNIK SZL.	330+908	331+000	lubelski	Niedzwica Duża	15	10	2.62	0.38
541	19	NIEDRZWICA DUŻA-RUDNIK SZL.	331+000	332+000	lubelski	Niedzwica Duża	15	15	83.91	23.12
542	19	NIEDRZWICA DUŻA-RUDNIK SZL.	332+000	333+000	lubelski	Niedzwica Duża	15	10	29.13	7.86
543	19	NIEDRZWICA DUŻA-RUDNIK SZL.	333+000	334+000	lubelski	Niedzwica Duża	15	10	6.23	3.66
544	19	NIEDRZWICA DUŻA-RUDNIK SZL.	334+000	334+151	lubelski	Niedzwica Duża	10	10	0.27	0.27

Program ochrony środowiska przed hałasem dla województwa lubelskiego

TOM 2 – drogi krajowe

Lp.	Numer drogi	Nazwa drogi	Kilometraż		Powiat	Gmina	Maksymalna wartość przekroczeń dopuszczalnych wartości poziomu hałasu wyrażonego wskaźnikiem:		Maksymalna wartość wskaźnika M:	
			początkowy	końcowy			L _{DWN} [dB]	L _N [dB]	L _{DWN}	L _N
545	19	NIEDRZWICA DUŻA-RUDNIK SZL.	334+151	335+000	lubelski	Niedrzwica Duża	10	15	21.98	19.23
546	19	NIEDRZWICA DUŻA-RUDNIK SZL.	335+000	336+000	lubelski	Niedrzwica Duża	15	10	33.57	9.25
547	19	NIEDRZWICA DUŻA-RUDNIK SZL.	336+000	337+000	lubelski	Niedrzwica Duża	15	10	15.26	2.18
548	19	NIEDRZWICA DUŻA-RUDNIK SZL.	337+000	338+000	lubelski	Niedrzwica Duża	15	15	25.17	7.94
549	19	NIEDRZWICA DUŻA-RUDNIK SZL.	338+000	338+214	lubelski	Niedrzwica Duża	10	15	0.78	0.78
550	19	NIEDRZWICA DUŻA-RUDNIK SZL.	338+214	339+000	lubelski	Niedrzwica Duża	10	10	3.49	2.08
551	19	NIEDRZWICA DUŻA-RUDNIK SZL.	339+000	340+000	lubelski	Niedrzwica Duża	15	10	6.71	4.16
552	19	NIEDRZWICA DUŻA-RUDNIK SZL.	340+000	341+000	kraśnicki	Wilkołaz	10	15	2.77	2.77
553	19	NIEDRZWICA DUŻA-RUDNIK SZL.	341+000	341+863	kraśnicki	Wilkołaz	15	15	4.79	0.54
554	19	NIEDRZWICA DUŻA-RUDNIK SZL.	341+863	342+000	kraśnicki	Wilkołaz	0	0	0	0
555	19	NIEDRZWICA DUŻA-RUDNIK SZL.	342+000	343+000	kraśnicki	Wilkołaz	0	5	0	0
556	19	NIEDRZWICA DUŻA-RUDNIK SZL.	343+000	344+000	kraśnicki	Wilkołaz	10	15	5.55	5.55
557	19	NIEDRZWICA DUŻA-RUDNIK SZL.	344+000	344+907	kraśnicki	Wilkołaz	10	15	9.64	9.64
558	19	NIEDRZWICA DUŻA-RUDNIK SZL.	344+907	345+000	kraśnicki	Wilkołaz	10	10	0	0
559	19	NIEDRZWICA DUŻA-RUDNIK SZL.	345+000	346+000	kraśnicki	Wilkołaz	15	15	33.57	9.71
560	19	NIEDRZWICA DUŻA-RUDNIK SZL.	346+000	347+000	kraśnicki	Wilkołaz	0	0	0	0
561	19	NIEDRZWICA DUŻA-RUDNIK SZL.	347+000	347+020	kraśnicki	Wilkołaz	0	0	0	0
562	19	NIEDRZWICA DUŻA-RUDNIK SZL.	347+020	348+000	kraśnicki	Wilkołaz	10	10	2.72	2.72
563	19	NIEDRZWICA DUŻA-RUDNIK SZL.	348+000	349+000	kraśnicki	Wilkołaz	0	0	0	0
564	19	NIEDRZWICA DUŻA-RUDNIK SZL.	349+000	349+691	kraśnicki	Wilkołaz	15	15	13.42	2.88
565	19	RUDNIK SZL.-KRAŚNIK	349+691	350+000	kraśnicki	Wilkołaz	15	15	9.85	1.86
566	19	RUDNIK SZL.-KRAŚNIK	350+000	351+000	kraśnicki	Wilkołaz	15	10	24.5	2.18
567	19	RUDNIK SZL.-KRAŚNIK	351+000	352+000	kraśnicki	Kraśnik	0	0	0	0
568	19	RUDNIK SZL.-KRAŚNIK	352+000	352+609	kraśnicki	Kraśnik	0	0	0	0

Program ochrony środowiska przed hałasem dla województwa lubelskiego

TOM 2 – drogi krajowe

Lp.	Numer drogi	Nazwa drogi	Kilometraż		Powiat	Gmina	Maksymalna wartość przekroczeń dopuszczalnych wartości poziomu hałasu wyrażonego wskaźnikiem:		Maksymalna wartość wskaźnika M:	
			początkowy	końcowy			L _{DWN} [dB]	L _N [dB]	L _{DWN}	L _N
569	19	RUDNIK SZL.-KRAŚNIK	352+609	353+000	kraśnicki	Kraśnik	0	0	0	0
570	19	RUDNIK SZL.-KRAŚNIK	353+000	354+000	kraśnicki	Kraśnik	15	10	60.42	16.64
571	19	RUDNIK SZL.-KRAŚNIK	354+000	355+000	kraśnicki	Kraśnik	15	15	63.8	14.79
572	19	RUDNIK SZL.-KRAŚNIK	355+000	355+425	kraśnicki	Kraśnik	15	15	7.13	1.96
573	19	KRAŚNIK-OBWODNICA	355+425	356+000	kraśnicki	Kraśnik	0	0	0	0
574	19	KRAŚNIK-OBWODNICA	356+000	356+868	kraśnicki	Kraśnik	15	15	87.4	24.08
575	19	KRAŚNIK-SŁODKÓW	356+868	357+000	kraśnicki	Kraśnik	10	10	1.04	0.17
576	19	KRAŚNIK-SŁODKÓW	357+000	358+000	kraśnicki	Kraśnik	10	10	18.96	2.88
577	19	KRAŚNIK-SŁODKÓW	358+000	359+000	kraśnicki	Kraśnik	10	10	41.15	5.37
578	19	KRAŚNIK-SŁODKÓW	359+000	359+798	kraśnicki	Kraśnik	10	10	3.6	3.11
579	19	KRAŚNIK-SŁODKÓW	359+798	360+000	kraśnicki	Kraśnik	10	10	0.37	0.28
580	19	KRAŚNIK-SŁODKÓW	360+000	361+000	kraśnicki	Kraśnik	15	10	6.01	1.4
581	19	KRAŚNIK-SŁODKÓW	361+000	362+000	kraśnicki	Kraśnik	0	0	0	0
582	19	KRAŚNIK-SŁODKÓW	362+000	362+623	kraśnicki	Kraśnik	0	0	0	0
583	74	OLBIĘCIN-KRAŚNIK	197+641	198+000	kraśnicki	Trydnik Duży	10	10	0.5	0.5
584	74	OLBIĘCIN-KRAŚNIK	198+000	199+000	kraśnicki	Trydnik Duży	15	10	0.39	0.23
585	74	OLBIĘCIN-KRAŚNIK	199+000	200+000	kraśnicki	Trydnik Duży	10	10	3.7	3.7
586	74	OLBIĘCIN-KRAŚNIK	200+000	200+985	kraśnicki	Kraśnik	15	10	12.75	3.68
587	74	OLBIĘCIN-KRAŚNIK	200+985	201+000	kraśnicki	Kraśnik	0	0	0	0
588	74	OLBIĘCIN-KRAŚNIK	201+000	202+000	kraśnicki	Kraśnik	10	10	7.78	4.51
589	74	OLBIĘCIN-KRAŚNIK	202+000	000+000	kraśnicki	Kraśnik	10	10	1.15	1.24
590	74g	OLBIĘCIN-KRAŚNIK	000+000	000+280	kraśnicki	Kraśnik	0	0	0	0

Tab. 5.5. Zestawienie maksymalnej wartości wskaźnika M dla analizowanych odcinków dróg krajowych

Lp.	Nr drogi krajowej	Nazwa odcinka	Maksymalna wartość wskaźnika M	
			L _{DWN}	L _N
1	2	MIĘDZYRZEC PODL.- WORONIEC	11.35	2.22
2	2	MIĘDZYRZEC PODL.- WORONIEC/WORONIEC-BIAŁA PODL.	1.44	0.44
3	2	WORONIEC-BIAŁA PODL.	10.17	1.71
4	2	BIAŁA PODL.-WÓŁKA DOBRYŃSKA	9.71	6.47
5	12	PULAWY-KOŃSKOWOLA	53.63	11.21
6	12	WĘZEL PIASKI WSCHÓD- BISKUPICE	4.83	0.54
7	12	BISKUPICE-DOROHUCZA	15.72	4.62
8	12	MARYNIN/CHEŁM	6.71	3.60
9	12h	ZWOLEŃ- ANIELIN	2.92	2.92
10	12i	ZWOLEŃ- ANIELIN	0.40	0.00
11	12i	PULAWY OBWODNICA	5.88	0.00
12	17	GOŃCZYCE-RYKI	18.96	6.01
13	17	RYKI/PRZEJŚCIE/	177.36	34.57
14	17	MOSZCZANKA-ŻYRZYN	20.44	5.09
15	17	ŻYRZYN-SKRZ. Z DP NR 2507L	4.51	1.25
16	17	PIASKI-FAJSŁAWICE	12.48	3.58
17	17	FAJSŁAWICE-KRASNYSTAW	17.11	2.38
18	17	KRASNYSTAW/OBWODNUCA B/	0.45	0.32
19	17	KRASNYSTAW-MAŁOCHWIEJ	5.53	1.48
20	17	MAŁOCHWIEJ-CHOMEĆCISKA DUŻE	132.58	20.81
21	17	CHOMEĆCISKA DUŻE-ZAMOŚĆ	31.44	5.29
22	17	TOMASZÓW LUB. /PRZEJŚCIE/	54.78	18.65
23	17	ZAMOŚĆ-WÓŁKA ŁABUŃSKA	43.46	7.47
24	17a	PIASKI/PRZEJŚCIE/	18.16	4.00
25	19	RADZYŃ PODL.-WĘZEL KOCK PŁN	7.4	3.24
26	19	WĘZEL KOCK PŁD-FIRLEJ	15.55	2.01
27	19	FIRLEJ-LUBARTÓW	5.03	1.39

28	19	LUBARTÓW-ŁUCKA	48.03	9.06
29	19	ŁUCKA-NIEMCE	40.14	11.06
30	19	NIEMCE-CIECIERZYN	65.24	10.07
31	19	CIECIERZYN-WĘZEL LUBLIN RUDNIK	8.61	2.37
32	19	MODLIBORZYCE-JANÓW LUB.	40.91	6.66
33	19	JANÓW LUB. /PRZEJŚCIE/	104.05	27.74
34	19	LUBLIN-NIEDRZWICA DUŻA	51.20	10.24
35	19	NIEDRZWICA DUŻA-RUDNIK SZL.	83.91	23.12
36	19	RUDNIK SZL.-KRAŚNIK	63.80	16.64
37	19	KRAŚNIK-OBWODNICA	87.40	24.08
38	19	KRAŚNIK-SŁODKÓW	41.15	5.37
39	19a	LUBARTÓW/OBWODNICA/	3.42	0.70
40	48	DĘBLIN/PRZEJŚCIE A/	11.49	0.00
41	63	ŁUKÓW/PRZEJŚCIE A/	44.6	6.47
42	63	ŁUKÓW/PRZEJŚCIE B/	8.71	7.61
43	74	ZAWADA-ZAMOŚĆ	12.48	3.44
44	74	JANÓW LUB. /PRZEJŚCIE/	93.98	25.89
45	74	OLBIĘCIN-KRAŚNIK	12.75	4.51
46	74d	ZAMOŚĆ-SITANIEC-ZAMOŚĆ	24.05	4.29
47	82	LUBLIN-WĘZEL LUBLIN TATARY	48.55	6.07
48	82	WĘZEL LUBLIN TATARY- ŁUSZCZÓW	27.28	4.36
49	82	ŁUSZCZÓW-ŁĘCZNA	1.71	1.48
50	82	ŁĘCZNA/PRZEJŚCIE/	1.61	1.61
51	82	ŁĘCZNA-PUCHACZÓW	21.27	3.58
52	824	ŻYRZYN-PUŁAWY	32.85	7.33
53	824	PUŁAWY AL.PARTYZANTÓW	49.89	8.4
54	824a	PUŁAWY AL.PARTYZANTÓW	0.71	0.71
55	103677	LUBARTÓW/OBWODNICA/	0.92	0.92
56	S12	WĘZEL LUBLIN FELIN-WĘZEL ŚWIDNIK	1.60	0.00
57	S12	WĘZEL ŚWIDNIK-WĘZEL PIASKI ZACHÓD	0.19	0.00
58	S12d	WĘZEL ŚWIDNIK-WĘZEL PIASKI ZACHÓD	0.25	0.00

59	S12d	WĘZEL PIASKI ZACHÓD-WĘZEL PIASKI WSCHÓD	0.78	0.00
60	S12k	WĘZEL LUBLIN RUDNIK-WĘZEL LUBLIN TATARY	0.30	0.30
61	S19c	WĘZEL KOCK PŁD-FIRLEJ	0.48	0.00

5.2.1. Identyfikacja i charakterystyka źródeł hałasu

W granicach administracyjnych województwa lubelskiego zlokalizowanych jest 165 odcinków dróg krajowych, po których przejeżdża więcej niż 3 000 000 pojazdów rocznie.

W niniejszym Programie analizą objęto następujące odcinki dróg krajowych: 2, 12, 17, 19, 48, 63, 74, 82, 824, S12, S17, S19 i 103677.

Identyfikację oraz charakterystykę analizowanych odcinków dróg przedstawiono w rozdziale 5.1.

5.2.2. Tereny zagrożone hałasem wyznaczone na podstawie mapy akustycznej

Tereny, na których występują przekroczenia wartości dopuszczalnych hałasu w środowisku wyznaczono na podstawie mapy akustycznej dla dróg krajowych o ruchu powyżej 3 000 000 pojazdów rocznie na terenie województwa lubelskiego [18]. Podstawowe kierunki i zakres działań mających na celu poprawę stanu klimatu akustycznego, a docelowo, zmniejszenie na całym obszarze miasta poziomów hałasu do wartości mniejszych niż dopuszczalne przedstawiono w rozdziale 5.3.

5.3. Podstawowe kierunki i zakres działań niezbędnych do przywrócenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku

Ograniczenie równoważnego poziomu dźwięku do wartości nieprzekraczających poziomów dopuszczalnych określonych w rozporządzeniu Ministra Środowiska [10] w otoczeniu analizowanych odcinków dróg krajowych jest w świetle istniejącego poziomu natężenia ruchu oraz lokalizacji tych odcinków w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowy mieszkaniowej niezwykle trudne, a w niektórych przypadkach wręcz nierealne. Zadaniem służb ochrony środowiska oraz administratorów sieci drogowej jest podejmowanie wszelkich działań mających na celu poprawę klimatu akustycznego w sąsiedztwie tras komunikacyjnych w takim stopniu, w jakim jest to możliwe. Z drugiej strony konieczne jest właściwe planowanie przestrzenne uwzględniające zagrożenie hałasem, poprzez wprowadzenie zapisów o obowiązku konsultowania z zarządcami dróg wszelkich zmian w studiach uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gmin/miast oraz gminnych/miejskich planach zagospodarowania przestrzennego.

W ramach opracowywania niniejszego Programu przeanalizowano wyniki modelowania klimatu akustycznego przedstawione w opracowanej mapie akustycznej [18] oraz zaproponowano działania, których realizacja powinna doprowadzić do poprawy stanu akustycznego w otoczeniu problemowych odcinków dróg krajowych.

Kolejność realizacji zadań Programu na terenach mieszkaniowych opracowano w oparciu o wskaźnik M (tab. 5.6). W przypadku wartości wskaźnika M o priorytecie wysokim (powyżej 20) działania naprawcze dla danego odcinka drogi zakwalifikowano do strategii krótkookresowej (z terminem realizacji do 2023 r.).

Działania długookresowe przewidywane do realizacji w późniejszym horyzoncie czasowym (po roku 2023) wskazano dla odcinków dróg o niskim priorytecie narażenia na hałas (wskaźnik M poniżej wartości 20).

Tab. 5.6. Zestawienie priorytetów z jakimi powinny być podjęte działania mające na celu ograniczenie poziomu hałasu w stosunku do wartości wskaźnika M

Priorytet działań	Wartość wskaźnika M	
	Od	Do
Wysoki	20	178
Niski	0	20

Tab. 5.7. Zestawienie działań naprawczych do wykonania w celu poprawy klimatu akustycznego dla odcinków dróg krajowych zlokalizowanych w granicach województwa lubelskiego

Lp.	Numer drogi	Nazwa odcinka	Kilometraż drogi		Powiat	Maksymalna wartość wskaźnika M	Działania naprawcze	Szacowany efekt redukcji hałasu	Szacunkowy koszt realizacji działania	Podmiot odpowiedzialny za realizację działań	Termin realizacji
			początkowy	końcowy							
1	2	MIĘDZYRZEC PODL.-WORONIEC	612+000	613+000	bialski	3.24	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	ok. 2 dB	10 tys.	Policja	po 2023 r.
2	2	MIĘDZYRZEC PODL.-WORONIEC	614+000	615+000	bialski	0.78	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	ok. 2 dB	10 tys.	Policja	po 2023 r.
3	2	MIĘDZYRZEC PODL.-WORONIEC	616+000	617+000	bialski	1.39	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	ok. 2 dB	10 tys.	Policja	po 2023 r.
4	2	MIĘDZYRZEC PODL.-WORONIEC	617+401	618+000	bialski	11.35	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	ok. 2 dB	10 tys.	Policja	po 2023 r.
5	2	MIĘDZYRZEC PODL.-WORONIEC	618+000	619+000	bialski	0.23	Egzekwowanie ograniczeń prędkości na odcinku 618+000 - 618+200	ok. 2 dB	10 tys.	Policja	po 2023 r.
6	2	MIĘDZYRZEC PODL.-WORONIEC/WORONIEC-BIAŁA PODL.	626+377	627+000	bialski	1.44	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	ok. 2 dB	10 tys.	Policja	po 2023 r.
7	2	WORONIEC-BIAŁA PODL.	627+000	628+000	bialski	10.17	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	ok. 2 dB	10 tys.	Policja	po 2023 r.
8	2	WORONIEC-BIAŁA PODL.	628+000	629+000	bialski	8.87	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	ok. 2 dB	10 tys.	Policja	po 2023 r.
9	2	WORONIEC-BIAŁA PODL.	629+000	630+000	bialski	1.63	Egzekwowanie ograniczeń prędkości na odcinku 629+000 - 629+200	ok. 2 dB	10 tys.	Policja	po 2023 r.
10	2	BIĄŁA PODL.-WÓŁKA DOBRYŃSKA	641+512	642+000	bialski/Biała Podlaska	0.19	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	ok. 2 dB	10 tys.	Policja	po 2023 r.
11	2	BIĄŁA PODL.-WÓŁKA DOBRYŃSKA	645+000	646+000	bialski	5.55	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	ok. 2 dB	10 tys.	Policja	po 2023 r.
12	2	BIĄŁA PODL.-WÓŁKA DOBRYŃSKA	648+000	649+000	bialski	0.54	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	ok. 2 dB	10 tys.	Policja	po 2023 r.
13	2	BIĄŁA PODL.-WÓŁKA DOBRYŃSKA	649+000	650+000	bialski	0.23	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	ok. 2 dB	10 tys.	Policja	po 2023 r.
14	2	BIĄŁA PODL.-WÓŁKA DOBRYŃSKA	650+000	650+471	bialski	0.92	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	ok. 2 dB	10 tys.	Policja	po 2023 r.
15	2	BIĄŁA PODL.-WÓŁKA DOBRYŃSKA	650+471	651+000	bialski	0.73	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	ok. 2 dB	10 tys.	Policja	po 2023 r.
16	2	BIĄŁA PODL.-WÓŁKA DOBRYŃSKA	651+000	652+000	bialski	1.32	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	ok. 2 dB	10 tys.	Policja	po 2023 r.
17	2	BIĄŁA PODL.-WÓŁKA DOBRYŃSKA	652+000	653+000	bialski	6.47	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	ok. 2 dB	10 tys.	Policja	po 2023 r.
18	2	BIĄŁA PODL.-WÓŁKA DOBRYŃSKA	653+000	654+000	bialski	9.71	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	ok. 2 dB	10 tys.	Policja	po 2023 r.
19	2	BIĄŁA PODL.-WÓŁKA DOBRYŃSKA	657+000	658+000	bialski	0	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	ok. 2 dB	10 tys.	Policja	po 2023 r.
20	2	BIĄŁA PODL.-WÓŁKA DOBRYŃSKA	658+000	659+000	bialski	4.44	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	ok. 2 dB	10 tys.	Policja	po 2023 r.
21	2	BIĄŁA PODL.-WÓŁKA DOBRYŃSKA	659+000	659+351	bialski	0.14	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	ok. 2 dB	10 tys.	Policja	po 2023 r.

Program ochrony środowiska przed hałasem dla województwa lubelskiego

TOM 2 – drogi krajowe

Lp.	Numer drogi	Nazwa odcinka	Kilometraż drogi		Powiat	Maksymalna wartość wskaźnika M	Działania naprawcze	Szacowany efekt redukcji hałasu	Szacunkowy koszt realizacji działania	Podmiot odpowiedzialny za realizację działań	Termin realizacji
			początkowy	końcowy							
22	63	ŁUKÓW/PRZEJŚCIE A/	296+854	297+000	łukowski	0.05	Wymiana nawierzchni w ramach rozbudowy DK63 na odcinku granica województw – Łuków	ok. 3 dB	brak danych	GDDKiA	po 2023 r. (planowana rozbudowa: 2019-2021)
							Egzekwowanie ograniczeń prędkości		10 tys.	Policja	po 2023 r.
23	63	ŁUKÓW/PRZEJŚCIE A/	297+000	298+000	łukowski	6.77	Wymiana nawierzchni w ramach rozbudowy DK63 na odcinku granica województw – Łuków	ok. 3 dB	brak danych	GDDKiA	po 2023 r. (planowana rozbudowa: 2019-2021)
							Egzekwowanie ograniczeń prędkości		10 tys.	Policja	po 2023 r.
24	63	ŁUKÓW/PRZEJŚCIE A/	298+000	299+000	łukowski	6.38	Wymiana nawierzchni w ramach rozbudowy DK63 na odcinku granica województw – Łuków	ok. 3 dB	brak danych	GDDKiA	po 2023 r. (planowana rozbudowa: 2019-2021)
							Egzekwowanie ograniczeń prędkości		10 tys.	Policja	po 2023 r.
25	63	ŁUKÓW/PRZEJŚCIE A/	299+284	300+000	łukowski	6.63	Egzekwowanie ograniczeń prędkości (fotoradar)	ok. 2 dB	100 tys.	ITD	po 2023 r.
26	63	ŁUKÓW/PRZEJŚCIE A/	300+000	301+000	łukowski	44.6	Egzekwowanie ograniczeń prędkości (fotoradar)	ok. 2 dB	100 tys.	ITD	2019-2023
27	63	ŁUKÓW/PRZEJŚCIE A/	301+000	301+340	łukowski	2.38	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	ok. 2 dB	10 tys.	Policja	po 2023 r.
28	63	ŁUKÓW/PRZEJŚCIE B/	301+340	301+529	łukowski	7.61	Wymiana nawierzchni w ramach rozbudowy DK63 na odcinku granica województw – Łuków	ok. 3 dB	brak danych	GDDKiA	po 2023 r. (planowana rozbudowa: 2019-2021)
29	63	ŁUKÓW/PRZEJŚCIE B/	301+529	302+000	łukowski	8.71	Wymiana nawierzchni w ramach rozbudowy DK63 na odcinku granica województw – Łuków	ok. 3 dB	brak danych	GDDKiA	po 2023 r. (planowana rozbudowa: 2019-2021)
30	63	ŁUKÓW/PRZEJŚCIE B/	302+000	302+227	łukowski	4.2	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	ok. 2 dB	10 tys.	Policja	po 2023 r.
31	19	RADZYŃ PODL.-WĘZEL KOCK PŁN	242+493	243+000	radzyński	2.11	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	ok. 2 dB	10 tys.	Policja	po 2023 r.
32	19	RADZYŃ PODL.-WĘZEL KOCK PŁN	243+000	244+000	radzyński	1.71	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	ok. 2 dB	10 tys.	Policja	po 2023 r.
33	19	RADZYŃ PODL.-WĘZEL KOCK PŁN	244+000	245+000	radzyński	0.23	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	ok. 2 dB	10 tys.	Policja	po 2023 r.
34	19	RADZYŃ PODL.-WĘZEL KOCK PŁN	250+000	251+000	radzyński	7.4	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	ok. 2 dB	10 tys.	Policja	po 2023 r.
35	19	RADZYŃ PODL.-WĘZEL KOCK PŁN	251+000	252+000	radzyński	3.24	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	ok. 2 dB	10 tys.	Policja	po 2023 r.
36	19	RADZYŃ PODL.-WĘZEL KOCK PŁN	255+000	255+215	lubartowski	0.22	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	ok. 2 dB	10 tys.	Policja	po 2023 r.

Program ochrony środowiska przed hałasem dla województwa lubelskiego

TOM 2 – drogi krajowe

Lp.	Numer drogi	Nazwa odcinka	Kilometraż drogi		Powiat	Maksymalna wartość wskaźnika M	Działania naprawcze	Szacowany efekt redukcji hałasu	Szacunkowy koszt realizacji działania	Podmiot odpowiedzialny za realizację działań	Termin realizacji
			początkowy	końcowy							
37	19	RADZYŃ PODŁ.-WĘZEŁ KOCK PLN	255+215	256+000	lubartowski	1.45	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	ok. 2 dB	10 tys.	Policja	po 2023 r.
38	48	DĘBLIN/PRZEJŚCIE A/	154+034	154+850	rycki	11.49	Wymiana nawierzchni w ramach rozbudowy DK48 na odcinku Dęblin - Moszczanka	ok. 3 dB	brak danych	GDDKiA	po 2023 r. (planowana rozbudowa: 2020-2022)
39	12h	ZWOLEŃ- ANIELIN	0+000	1+000	puławski	1.32	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	ok. 2 dB	10 tys.	Policja	po 2023 r.
40	12h	ZWOLEŃ- ANIELIN	1+099	2+000	puławski	2.92	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	ok. 2 dB	10 tys.	Policja	po 2023 r.
41	12i	ZWOLEŃ- ANIELIN	0+000	0+567	puławski	0.4	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	ok. 2 dB	10 tys.	Policja	po 2023 r.
42	12i	PULAWY OBWODNICA	10+528	11+000	puławski	5.88	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	ok. 2 dB	10 tys.	Policja	po 2023 r.
43	12	PULAWY-KOŃSKOWOLA	562+030	563+000	puławski	22.12	Wraz z oddaniem do ruchu II etapu obwodnicy Puław droga została pozbawiona kategorii drogi krajowej. W związku z powyższym odstąpiono od wskazywania działań naprawczych dla GDDKiA Oddział w Lublinie.				
44	12	PULAWY-KOŃSKOWOLA	563+000	564+000	puławski	15.72					
45	12	PULAWY-KOŃSKOWOLA	564+000	565+000	puławski	6.54					
46	12	PULAWY-KOŃSKOWOLA	565+000	565+526	puławski	0.29					
47	12	PULAWY-KOŃSKOWOLA	566+000	567+000	puławski	6.23					
48	12	PULAWY-KOŃSKOWOLA	567+000	568+000	puławski	53.63					
49	12	PULAWY-KOŃSKOWOLA	568+000	568+735	puławski	37.04					
50	824a	PULAWY AL.PARTYZANTÓW	0+000	0+095	puławski	0.71	Wraz z oddaniem do ruchu II etapu obwodnicy Puław droga została pozbawiona kategorii drogi krajowej. W związku z powyższym odstąpiono od wskazywania działań naprawczych dla GDDKiA Oddział w Lublinie.				
51	824	ŻYRZYN-PULAWY	3+068	4+000	puławski	32.85	Wraz z oddaniem do ruchu II etapu obwodnicy Puław droga została pozbawiona kategorii drogi krajowej. W związku z powyższym odstąpiono od wskazywania działań naprawczych dla GDDKiA Oddział w Lublinie.				
52	824	ŻYRZYN-PULAWY	4+000	5+000	puławski	30.05					
53	824	ŻYRZYN-PULAWY	5+000	6+000	puławski	6.01					
54	824	ŻYRZYN-PULAWY	6+000	7+000	puławski	10.7					
55	824	PULAWY AL.PARTYZANTÓW	10+495	11+000	puławski	4.48	Wraz z oddaniem do ruchu II etapu obwodnicy Puław droga została pozbawiona kategorii drogi krajowej. W związku z powyższym odstąpiono od wskazywania działań naprawczych dla GDDKiA Oddział w Lublinie.				
56	824	PULAWY AL.PARTYZANTÓW	11+000	11+338	puławski	5					
57	824	PULAWY AL.PARTYZANTÓW	11+338	12+000	puławski	49.89					
58	17	GOŃCZYCE-RYKI	76+000	77+000	rycki	18.96	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	ok. 2 dB	10 tys.	Policja	po 2023 r.
59	17	GOŃCZYCE-RYKI	77+000	78+000	rycki	3.24	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	ok. 2 dB	10 tys.	Policja	po 2023 r.
60	17	GOŃCZYCE-RYKI	78+000	78+647	rycki	5.38	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	ok. 2 dB	10 tys.	Policja	po 2023 r.

Program ochrony środowiska przed hałasem dla województwa lubelskiego

TOM 2 – drogi krajowe

Lp.	Numer drogi	Nazwa odcinka	Kilometraż drogi		Powiat	Maksymalna wartość wskaźnika M	Działania naprawcze	Szacowany efekt redukcji hałasu	Szacunkowy koszt realizacji działania	Podmiot odpowiedzialny za realizację działań	Termin realizacji
			początkowy	końcowy							
61	17	RYKI/PRZEJŚCIE/	80+000	81+000	rycki	2.57	Budowa drogi ekspresowej S17 Garwolin – Kurów na odcinku od granicy województw do węzła „Skrudki”	ok. 3 – 4 dB	brak danych	GDDKiA	po 2023 r. (planowany termin zakończenia: 2019 r.)
62	17	RYKI/PRZEJŚCIE/	81+000	82+000	rycki	67.13	Budowa drogi ekspresowej S17 Garwolin – Kurów na odcinku od granicy województw do węzła „Skrudki”	ok. 3 – 4 dB	brak danych	GDDKiA	2019-2023 (planowany termin zakończenia: 2019 r.)
63	17	RYKI/PRZEJŚCIE/	82+000	83+000	rycki	177.36	Budowa drogi ekspresowej S17 Garwolin – Kurów na odcinku od granicy województw do węzła „Skrudki”	ok. 3 – 4 dB	brak danych	GDDKiA	2019-2023 (planowany termin zakończenia: 2019 r.)
64	17	RYKI/PRZEJŚCIE/	83+000	84+000	rycki	13.41	Budowa drogi ekspresowej S17 Garwolin – Kurów na odcinku od granicy województw do węzła „Skrudki”	ok. 3 – 4 dB	brak danych	GDDKiA	po 2023 r. (planowany termin zakończenia: 2019 r.)
65	17	RYKI/PRZEJŚCIE/	84+000	85+000	rycki	26.82	Budowa drogi ekspresowej S17 Garwolin – Kurów na odcinku od granicy województw do węzła „Skrudki”	ok. 3 – 4 dB	brak danych	GDDKiA	2019-2023 (planowany termin zakończenia: 2019 r.)
66	17	RYKI/PRZEJŚCIE/	85+000	86+000	rycki	4.62	Budowa drogi ekspresowej S17 Garwolin – Kurów na odcinku od granicy województw do węzła „Skrudki”	ok. 3 – 4 dB	brak danych	GDDKiA	po 2023 r. (planowany termin zakończenia: 2019 r.)
67	17	RYKI/PRZEJŚCIE/	86+000	86+133	rycki	1.56	Budowa drogi ekspresowej S17 Garwolin – Kurów na odcinku od granicy województw do węzła „Skrudki”	ok. 3 – 4 dB	brak danych	GDDKiA	po 2023 r. (planowany termin zakończenia: 2019 r.)
68	17	MOSZCZANKA-ŻYRZYN	86+133	87+000	rycki	20.44	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	ok. 2 dB	10 tys.	Policja	2019-2023
69	17	MOSZCZANKA-ŻYRZYN	88+000	89+000	rycki	18.46	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	ok. 2 dB	10 tys.	Policja	po 2023 r.
70	17	MOSZCZANKA-ŻYRZYN	89+000	89+888	rycki	3.28	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	ok. 2 dB	10 tys.	Policja	po 2023 r.
71	17	MOSZCZANKA-ŻYRZYN	90+000	91+000	puławski	2.1	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	ok. 2 dB	10 tys.	Policja	po 2023 r.
72	17	MOSZCZANKA-ŻYRZYN	95+000	96+000	puławski	0.62	Egzekwowanie ograniczeń prędkości (trwa rozbudowa S17)	ok. 2 dB	10 tys.	Policja	po 2023 r.
73	17	ŻYRZYN-SKRZ. Z DP NR 2507L	100+000	101+000	puławski	1.25	Egzekwowanie ograniczeń prędkości (trwa rozbudowa S17)	ok. 2 dB	10 tys.	Policja	po 2023 r.

Program ochrony środowiska przed hałasem dla województwa lubelskiego

TOM 2 – drogi krajowe

Lp.	Numer drogi	Nazwa odcinka	Kilometraż drogi		Powiat	Maksymalna wartość wskaźnika M	Działania naprawcze	Szacowany efekt redukcji hałasu	Szacunkowy koszt realizacji działania	Podmiot odpowiedzialny za realizację działań	Termin realizacji
			początkowy	końcowy							
74	17	ŻYRZYN-SKRZ. Z DP NR 2507L	102+000	103+000	puławski	4.51	Egzekwowanie ograniczeń prędkości (trwa rozbudowa S17)	ok. 2 dB	10 tys.	Policja	po 2023 r.
75	S19c	WĘŻEL KOCK PŁD-FIRLEJ	7+097	7+870	lubartowski	0.48	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	ok. 2 dB	10 tys.	Policja	po 2023 r.
76	19	WĘŻEL KOCK PŁD-FIRLEJ	266+215	267+000	lubartowski	3.95	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	ok. 2 dB	10 tys.	Policja	po 2023 r.
77	19	WĘŻEL KOCK PŁD-FIRLEJ	267+000	268+000	lubartowski	0.54	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	ok. 2 dB	10 tys.	Policja	po 2023 r.
78	19	WĘŻEL KOCK PŁD-FIRLEJ	271+000	271+782	lubartowski	15.55	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	ok. 2 dB	10 tys.	Policja	po 2023 r.
79	19	FIRLEJ-LUBARTÓW	276+000	277+000	lubartowski	0.54	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	ok. 2 dB	10 tys.	Policja	po 2023 r.
80	19	FIRLEJ-LUBARTÓW	277+000	278+000	lubartowski	3.36	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	ok. 2 dB	10 tys.	Policja	po 2023 r.
81	19	FIRLEJ-LUBARTÓW	279+000	280+000	lubartowski	5.03	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	ok. 2 dB	10 tys.	Policja	po 2023 r.
82	19	FIRLEJ-LUBARTÓW	280+000	281+000	lubartowski	2.31	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	ok. 2 dB	10 tys.	Policja	po 2023 r.
83	19a	LUBARTÓW/OBWODNICA/	1+000	2+000	lubartowski	3.42	Budowa drogi ekspresowej S19 na odcinku Lublin – Lubartów	ok. 3 dB	brak danych	GDDKiA	po 2023 r. (planowana realizacja: 2022-2024)
84	19a	LUBARTÓW/OBWODNICA/	2+000	2+540	lubartowski	1.18	Budowa drogi ekspresowej S19 na odcinku Lublin – Lubartów	ok. 3 dB	brak danych	GDDKiA	po 2023 r. (planowana realizacja: 2022-2024)
85	19a	LUBARTÓW/OBWODNICA/	3+000	4+000	lubartowski	0.7	Budowa drogi ekspresowej S19 na odcinku Lublin – Lubartów	ok. 3 dB	brak danych	GDDKiA	po 2023 r. (planowana realizacja: 2022-2024)
86	103677	LUBARTÓW/OBWODNICA/	1+000	2+000	lubartowski	0.78	Budowa drogi ekspresowej S19 na odcinku Lublin – Lubartów	ok. 3 dB	brak danych	GDDKiA	po 2023 r. (planowana realizacja: 2022-2024)
87	103677	LUBARTÓW/OBWODNICA/	2+000	2+055	lubartowski	0.92	Budowa drogi ekspresowej S19 na odcinku Lublin – Lubartów	ok. 3 dB	brak danych	GDDKiA	po 2023 r. (planowana realizacja: 2022-2024)
88	19	LUBARTÓW-ŁUCKA	287+751	288+000	lubartowski	0.92	Egzekwowanie ograniczeń prędkości (fotoradar)	ok. 2 dB	100 tys.	ITD	po 2023 r.
	19	LUBARTÓW-ŁUCKA	288+000	288+980	lubartowski	48.03					2019-2023
89	19	ŁUCKA-NIEMCE	288+980	289+000	lubartowski	0.01	Budowa drogi ekspresowej S19 na odcinku Lublin – Lubartów	ok. 3 dB	brak danych	GDDKiA	po 2023 r. (planowana realizacja: 2022-2024)

Program ochrony środowiska przed hałasem dla województwa lubelskiego

TOM 2 – drogi krajowe

Lp.	Numer drogi	Nazwa odcinka	Kilometraż drogi		Powiat	Maksymalna wartość wskaźnika M	Działania naprawcze	Szacowany efekt redukcji hałasu	Szacunkowy koszt realizacji działania	Podmiot odpowiedzialny za realizację działań	Termin realizacji
			początkowy	końcowy							
	19	ŁUCKA-NIEMCE	289+000	290+000	lubartowski	8.78	Budowa drogi ekspresowej S19 na odcinku Lublin – Lubartów	ok. 3 dB	brak danych	GDDKiA	po 2023 r. (planowana realizacja: 2022-2024)
90	19	ŁUCKA-NIEMCE	290+000	291+000	lubartowski	1.39	Budowa drogi ekspresowej S19 na odcinku Lublin – Lubartów	ok. 3 dB	brak danych	GDDKiA	po 2023 r. (planowana realizacja: 2022-2024)
91	19	ŁUCKA-NIEMCE	293+000	294+000	lubartowski	0.93	Budowa drogi ekspresowej S19 na odcinku Lublin – Lubartów	ok. 3 dB	brak danych	GDDKiA	po 2023 r. (planowana realizacja: 2022-2024)
92	19	ŁUCKA-NIEMCE	295+000	296+000	lubelski	1.56	Budowa drogi ekspresowej S19 na odcinku Lublin – Lubartów	ok. 3 dB	brak danych	GDDKiA	po 2023 r. (planowana realizacja: 2022-2024)
93	19	ŁUCKA-NIEMCE	296+000	296+701	lubelski	18.8	Budowa drogi ekspresowej S19 na odcinku Lublin – Lubartów	ok. 3 dB	brak danych	GDDKiA	po 2023 r. (planowana realizacja: 2022-2024)
94	19	ŁUCKA-NIEMCE	296+701	297+000	lubelski	40.14	Budowa drogi ekspresowej S19 na odcinku Lublin – Lubartów	ok. 3 dB	brak danych	GDDKiA	2019-2023 (planowana realizacja: 2022-2024)
	19	ŁUCKA-NIEMCE	297+000	297+053	lubelski	0.05	Budowa drogi ekspresowej S19 na odcinku Lublin – Lubartów	ok. 3 dB	brak danych	GDDKiA	po 2023 r. (planowana realizacja: 2022-2024)
95	19	NIEMCE-CIECIERZYN	297+053	298+000	lubelski	65.24	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	ok. 2 dB	10 tys.	Policja	2019-2023
96	19	NIEMCE-CIECIERZYN	298+000	298+903	lubelski	6.61	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	ok. 2 dB	10 tys.	Policja	po 2023 r.
97	19	NIEMCE-CIECIERZYN	299+000	300+000	lubelski	3.66	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	ok. 2 dB	10 tys.	Policja	po 2023 r.
98	19	NIEMCE-CIECIERZYN	300+000	301+000	lubelski	6.01	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	ok. 2 dB	10 tys.	Policja	po 2023 r.
99	19	NIEMCE-CIECIERZYN	301+000	301+414	lubelski	6.13	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	ok. 2 dB	100 tys.	Policja	po 2023 r.
	19	NIEMCE-CIECIERZYN	301+414	302+000	lubelski	28.52					2019-2023
100	19	NIEMCE-CIECIERZYN	302+000	302+052	lubelski	0.01	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	ok. 2 dB	100 tys.	Policja	po 2023 r.
	19	CIECIERZYN-WĘŻEL LUBLIN RUDNIK	302+052	302+963	lubelski	8.61					po 2023 r.
101	12	WĘŻEL PIASKI WSCHÓD-BISKUPICE	640+000	641+000	świdnicki	4.83	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	ok. 2 dB	10 tys.	Policja	po 2023 r.
102	12	BISKUPICE-DOROHUCZA	641+256	642+000	świdnicki	2.08	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	ok. 2 dB	10 tys.	Policja	po 2023 r.

Program ochrony środowiska przed hałasem dla województwa lubelskiego

TOM 2 – drogi krajowe

Lp.	Numer drogi	Nazwa odcinka	Kilometraż drogi		Powiat	Maksymalna wartość wskaźnika M	Działania naprawcze	Szacowany efekt redukcji hałasu	Szacunkowy koszt realizacji działania	Podmiot odpowiedzialny za realizację działań	Termin realizacji
			początkowy	końcowy							
103	12	BISKUPICE-DOROHUCZA	643+000	644+000	świdnicki	15.72	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	ok. 2 dB	10 tys.	Policja	po 2023 r.
104	12	BISKUPICE-DOROHUCZA	644+000	644+586	świdnicki	2.71	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	ok. 2 dB	10 tys.	Policja	po 2023 r.
105	12	BISKUPICE-DOROHUCZA	645+000	646+000	świdnicki	8.32	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	ok. 2 dB	10 tys.	Policja	po 2023 r.
106	12	BISKUPICE-DOROHUCZA	646+000	647+000	świdnicki	2.1	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	ok. 2 dB	10 tys.	Policja	po 2023 r.
107	17a	PIASKI/PRZEJŚCIE/	0+000	1+040	świdnicki	18.16	Budowa drogi ekspresowej S17 (Warszawa) Zakręt – Lublin – Zamość – Hrebenne (Lwów) na odcinku: Piaski – Zamość	ok. 3-4 dB	brak danych	GDDKiA	po 2023 r. (planowana realizacja: 2021-2024)
108	17	PIASKI-FAJSŁAWICE	114+308	115+000	świdnicki	12.48	Budowa drogi ekspresowej S17 (Warszawa) Zakręt – Lublin – Zamość – Hrebenne (Lwów) na odcinku: Piaski – Zamość	ok. 3-4 dB	brak danych	GDDKiA	po 2023 r. (planowana realizacja: 2021-2024)
109	17	PIASKI-FAJSŁAWICE	115+000	116+000	świdnicki	1.87	Budowa drogi ekspresowej S17 (Warszawa) Zakręt – Lublin – Zamość – Hrebenne (Lwów) na odcinku: Piaski – Zamość	ok. 3-4 dB	brak danych	GDDKiA	po 2023 r. (planowana realizacja: 2021-2024)
110	17	PIASKI-FAJSŁAWICE	116+000	117+000	świdnicki	0.62	Budowa drogi ekspresowej S17 (Warszawa) Zakręt – Lublin – Zamość – Hrebenne (Lwów) na odcinku: Piaski – Zamość	ok. 3-4 dB	brak danych	GDDKiA	po 2023 r. (planowana realizacja: 2021-2024)
111	17	PIASKI-FAJSŁAWICE	119+000	120+000	świdnicki/krasnostawski	0.62	Budowa drogi ekspresowej S17 (Warszawa) Zakręt – Lublin – Zamość – Hrebenne (Lwów) na odcinku: Piaski – Zamość	ok. 3-4 dB	brak danych	GDDKiA	po 2023 r. (planowana realizacja: 2021-2024)
112	17	PIASKI-FAJSŁAWICE	120+000	121+000	krasnostawski	2.65	Budowa drogi ekspresowej S17 (Warszawa) Zakręt – Lublin – Zamość – Hrebenne (Lwów) na odcinku: Piaski – Zamość	ok. 3-4 dB	brak danych	GDDKiA	po 2023 r. (planowana realizacja: 2021-2024)
113	17	PIASKI-FAJSŁAWICE	121+000	122+000	krasnostawski	5.55	Budowa drogi ekspresowej S17 (Warszawa) Zakręt – Lublin – Zamość – Hrebenne (Lwów) na odcinku: Piaski – Zamość	ok. 3-4 dB	brak danych	GDDKiA	po 2023 r. (planowana realizacja: 2021-2024)
114	17	PIASKI-FAJSŁAWICE	122+000	123+000	krasnostawski	5.14	Budowa drogi ekspresowej S17 (Warszawa) Zakręt – Lublin – Zamość – Hrebenne (Lwów) na odcinku: Piaski – Zamość	ok. 3-4 dB	brak danych	GDDKiA	po 2023 r. (planowana realizacja: 2021-2024)
115	17	PIASKI-FAJSŁAWICE	123+000	123+433	krasnostawski	2.6	Budowa drogi ekspresowej S17 (Warszawa) Zakręt – Lublin – Zamość – Hrebenne (Lwów) na odcinku: Piaski – Zamość	ok. 3-4 dB	brak danych	GDDKiA	po 2023 r. (planowana realizacja: 2021-2024)
116	17	FAJSŁAWICE-KRASNYSTAW	123+433	124+000	krasnostawski	2.74	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	ok. 2 dB	10 tys.	Policja	po 2023 r.

Program ochrony środowiska przed hałasem dla województwa lubelskiego

TOM 2 – drogi krajowe

Lp.	Numer drogi	Nazwa odcinka	Kilometraż drogi		Powiat	Maksymalna wartość wskaźnika M	Działania naprawcze	Szacowany efekt redukcji hałasu	Szacunkowy koszt realizacji działania	Podmiot odpowiedzialny za realizację działań	Termin realizacji
			początkowy	końcowy							
117	17	FAJSŁAWICE-KRASNYSTAW	124+000	125+000	krasnostawski	4.62	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	ok. 2 dB	10 tys.	Policja	po 2023 r.
118	17	FAJSŁAWICE-KRASNYSTAW	130+000	130+852	krasnostawski	9.85	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	ok. 2 dB	10 tys.	Policja	po 2023 r.
	17	FAJSŁAWICE-KRASNYSTAW	130+852	131+000	krasnostawski	1.16					po 2023 r.
119	17	FAJSŁAWICE-KRASNYSTAW	131+000	132+000	krasnostawski	17.11	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	ok. 2 dB	10 tys.	Policja	po 2023 r.
120	17	FAJSŁAWICE-KRASNYSTAW	135+000	136+000	krasnostawski	0.47	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	ok. 2 dB	10 tys.	Policja	po 2023 r.
121	17	FAJSŁAWICE-KRASNYSTAW	136+000	137+000	krasnostawski	4.16	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	ok. 2 dB	10 tys.	Policja	po 2023 r.
122	17	FAJSŁAWICE-KRASNYSTAW	137+000	137+535	krasnostawski	4.7	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	ok. 2 dB	10 tys.	Policja	po 2023 r.
123	17	FAJSŁAWICE-KRASNYSTAW	137+535	138+000	krasnostawski	0.33	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	ok. 2 dB	10 tys.	Policja	po 2023 r.
124	17	FAJSŁAWICE-KRASNYSTAW	138+000	139+000	krasnostawski	6.94	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	ok. 2 dB	10 tys.	Policja	po 2023 r.
125	17	FAJSŁAWICE-KRASNYSTAW	139+000	140+000	krasnostawski	3.58	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	ok. 2 dB	10 tys.	Policja	po 2023 r.
126	17	KRASNYSTAW/OBWODNUCA B/	144+000	144+818	krasnostawski	0.45	Budowa drogi ekspresowej S17 (Warszawa) Zakręt – Lublin – Zamość – Hrebenne (Lwów) na odcinku: Piaski – Zamość	ok. 3-4 dB	brak danych	GDDKiA	po 2023 r. (planowana realizacja: 2021-2024)
127	17	KRASNYSTAW-MAŁOCHWIEJ	144+818	145+000	krasnostawski	0.4	Budowa drogi ekspresowej S17 (Warszawa) Zakręt – Lublin – Zamość – Hrebenne (Lwów) na odcinku: Piaski – Zamość	ok. 3-4 dB	brak danych	GDDKiA	po 2023 r. (planowana realizacja: 2021-2024)
128	17	KRASNYSTAW-MAŁOCHWIEJ	145+000	146+000	krasnostawski	1.95	Budowa drogi ekspresowej S17 (Warszawa) Zakręt – Lublin – Zamość – Hrebenne (Lwów) na odcinku: Piaski – Zamość	ok. 3-4 dB	brak danych	GDDKiA	po 2023 r. (planowana realizacja: 2021-2024)
129	17	KRASNYSTAW-MAŁOCHWIEJ	146+000	146+704	krasnostawski	5.53	Budowa drogi ekspresowej S17 (Warszawa) Zakręt – Lublin – Zamość – Hrebenne (Lwów) na odcinku: Piaski – Zamość	ok. 3-4 dB	brak danych	GDDKiA	po 2023 r. (planowana realizacja: 2021-2024)
130	17	MAŁOCHWIEJ-CHOMĘCISKA DUŻE	148+000	149+000	krasnostawski	4.36	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	ok. 2 dB	10 tys.	Policja	po 2023 r.
131	17	MAŁOCHWIEJ-CHOMĘCISKA DUŻE	149+000	150+000	krasnostawski	18.96	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	ok. 2 dB	10 tys.	Policja	po 2023 r.
132	17	MAŁOCHWIEJ-CHOMĘCISKA DUŻE	150+000	150+199	krasnostawski	0.55	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	ok. 2 dB	10 tys.	Policja	po 2023 r.
133	17	MAŁOCHWIEJ-CHOMĘCISKA DUŻE	150+199	151+000	krasnostawski	8.52	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	ok. 2 dB	10 tys.	Policja	po 2023 r.
134	17	MAŁOCHWIEJ-CHOMĘCISKA DUŻE	151+000	152+000	krasnostawski	7.24	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	ok. 2 dB	10 tys.	Policja	po 2023 r.
135	17	MAŁOCHWIEJ-CHOMĘCISKA DUŻE	152+000	153+000	krasnostawski	5.68	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	ok. 2 dB	10 tys.	Policja	po 2023 r.

Program ochrony środowiska przed hałasem dla województwa lubelskiego

TOM 2 – drogi krajowe

Lp.	Numer drogi	Nazwa odcinka	Kilometraż drogi		Powiat	Maksymalna wartość wskaźnika M	Działania naprawcze	Szacowany efekt redukcji hałasu	Szacunkowy koszt realizacji działania	Podmiot odpowiedzialny za realizację działań	Termin realizacji
			początkowy	końcowy							
136	17	MAŁOCHWIEJ-CHOMĘCISKA DUŻE	153+000	153+527	krasnostawski	4.22	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	ok. 2 dB	10 tys.	Policja	po 2023 r.
137	17	MAŁOCHWIEJ-CHOMĘCISKA DUŻE	153+527	154+000	krasnostawski	13.56	Egzekwowanie ograniczeń prędkości do 40 km/h (fotoradar)	ok. 2 dB	100 tys.	ITD	po 2023 r.
	17	MAŁOCHWIEJ-CHOMĘCISKA DUŻE	154+000	155+000	krasnostawski	132.58					2019-2023
138	17	MAŁOCHWIEJ-CHOMĘCISKA DUŻE	155+000	155+051	krasnostawski	0.02	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	ok. 2 dB	10 tys.	Policja	po 2023 r.
	17	MAŁOCHWIEJ-CHOMĘCISKA DUŻE	155+051	156+000	krasnostawski	25.89					2019-2023
139	17	MAŁOCHWIEJ-CHOMĘCISKA DUŻE	159+000	160+000	krasnostawski/zamojski	10.63	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	ok. 2 dB	10 tys.	Policja	po 2023 r.
140	17	MAŁOCHWIEJ-CHOMĘCISKA DUŻE	160+000	161+000	zamojski	9.57	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	ok. 2 dB	10 tys.	Policja	po 2023 r.
141	17	MAŁOCHWIEJ-CHOMĘCISKA DUŻE	161+000	162+000	zamojski	2.8	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	ok. 2 dB	10 tys.	Policja	po 2023 r.
142	17	MAŁOCHWIEJ-CHOMĘCISKA DUŻE	162+000	162+951	zamojski	13.19	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	ok. 2 dB	10 tys.	Policja	po 2023 r.
143	17	CHOMĘCISKA DUŻE-ZAMOŚĆ	163+000	164+000	zamojski	4.05	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	ok. 2 dB	10 tys.	Policja	po 2023 r.
144	17	CHOMĘCISKA DUŻE-ZAMOŚĆ	164+000	165+000	zamojski	5.21	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	ok. 2 dB	10 tys.	Policja	po 2023 r.
145	17	CHOMĘCISKA DUŻE-ZAMOŚĆ	168+000	169+000	zamojski	9.71	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	ok. 2 dB	10 tys.	Policja	po 2023 r.
146	17	CHOMĘCISKA DUŻE-ZAMOŚĆ	169+000	170+000	zamojski	2.1	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	ok. 2 dB	10 tys.	Policja	po 2023 r.
147	17	CHOMĘCISKA DUŻE-ZAMOŚĆ	170+000	171+000	zamojski	31.44	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	ok. 2 dB	10 tys.	Policja	2019-2023
148	17	CHOMĘCISKA DUŻE-ZAMOŚĆ	171+000	171+742	zamojski	10.29	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	ok. 2 dB	10 tys.	Policja	po 2023 r.
149	17	CHOMĘCISKA DUŻE-ZAMOŚĆ	171+742	172+000	zamojski/Zamość	0.56	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	ok. 2 dB	10 tys.	Policja	po 2023 r.
150	74d	ZAMOŚĆ-SITANIEC-ZAMOŚĆ	0+213	0+978	zamojski/Zamość	24.05	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	ok. 2 dB	10 tys.	Policja	2019-2023
151	82	LUBLIN-WĘZEL LUBLIN TATARY	4+709	5+000	lubelski/Lublin	1.61	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	ok. 2 dB	10 tys.	Policja	po 2023 r.
152	82	LUBLIN-WĘZEL LUBLIN TATARY	5+000	6+000	lubelski/Lublin	48.55	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	ok. 2 dB	10 tys.	Policja	2019-2023
153	82	LUBLIN-WĘZEL LUBLIN TATARY	6+000	6+750	lubelski	1.29	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	ok. 2 dB	10 tys.	Policja	po 2023 r.
154	82	WĘZEL LUBLIN TATARY-LUSZCZÓW	7+000	7+707	lubelski	3.44	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	ok. 2 dB	10 tys.	Policja	po 2023 r.
155	82	WĘZEL LUBLIN TATARY-LUSZCZÓW	8+000	9+000	lubelski	27.28	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	ok. 2 dB	10 tys.	Policja	2019-2023

Program ochrony środowiska przed hałasem dla województwa lubelskiego

TOM 2 – drogi krajowe

Lp.	Numer drogi	Nazwa odcinka	Kilometraż drogi		Powiat	Maksymalna wartość wskaźnika M	Działania naprawcze	Szacowany efekt redukcji hałasu	Szacunkowy koszt realizacji działania	Podmiot odpowiedzialny za realizację działań	Termin realizacji
			początkowy	końcowy							
156	82	WĘZEL LUBLIN TATARY-ŁUSZCZÓW	9+000	10+000	lubelski	3.58	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	ok. 2 dB	10 tys.	Policja	po 2023 r.
157	82	WĘZEL LUBLIN TATARY-ŁUSZCZÓW	10+000	11+000	lubelski	0.78	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	ok. 2 dB	10 tys.	Policja	po 2023 r.
158	82	WĘZEL LUBLIN TATARY-ŁUSZCZÓW	11+000	12+000	lubelski	1.25	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	ok. 2 dB	10 tys.	Policja	po 2023 r.
159	82	WĘZEL LUBLIN TATARY-ŁUSZCZÓW	12+000	12+764	lubelski	8.83	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	ok. 2 dB	10 tys.	Policja	po 2023 r.
160	82	ŁUSZCZÓW-ŁĘCZNA	12+764	13+000	lubelski	0.28	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	ok. 2 dB	10 tys.	Policja	po 2023 r.
	82	ŁUSZCZÓW-ŁĘCZNA	13+000	14+000	lubelski	1.71					po 2023 r.
161	82	ŁUSZCZÓW-ŁĘCZNA	17+000	18+000	lubelski/łęczyński	1.25	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	ok. 2 dB	10 tys.	Policja	po 2023 r.
162	82	ŁUSZCZÓW-ŁĘCZNA	18+000	19+000	łęczyński	1.48	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	ok. 2 dB	10 tys.	Policja	po 2023 r.
163	82	ŁĘCZNA/PRZEJŚCIE/	23+000	23+828	łęczyński	1.61	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	ok. 2 dB	10 tys.	Policja	po 2023 r.
	82	ŁĘCZNA/PRZEJŚCIE/	23+828	24+000	łęczyński	0.11					po 2023 r.
164	82	ŁĘCZNA/PRZEJŚCIE/	24+207	25+000	łęczyński	1.6	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	ok. 2 dB	10 tys.	Policja	po 2023 r.
165	82	ŁĘCZNA-PUCHACZÓW	25+272	26+000	łęczyński	0.28	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	ok. 2 dB	10 tys.	Policja	po 2023 r.
166	82	ŁĘCZNA-PUCHACZÓW	30+038	31+000	łęczyński	8.01	Rozbudowa DK82	ok. 3 dB	brak danych	GDDKiA	po 2023 r. (planowana realizacja: 2023-2024)
167	82	ŁĘCZNA-PUCHACZÓW	31+000	32+000	łęczyński	6.15	Rozbudowa DK82	ok. 3 dB	brak danych	GDDKiA	po 2023 r. (planowana realizacja: 2023-2024)
168	82	ŁĘCZNA-PUCHACZÓW	32+000	33+000	łęczyński	21.27	Rozbudowa DK82	ok. 3 dB	brak danych	GDDKiA	2019-2023 (planowana realizacja: 2023-2024)
169	82	ŁĘCZNA-PUCHACZÓW	33+000	33+690	łęczyński	1.6	Rozbudowa DK82	ok. 3 dB	brak danych	GDDKiA	po 2023 r. (planowana realizacja: 2023-2024)
170	82	ŁĘCZNA-PUCHACZÓW	33+690	34+000	łęczyński	0.72	Rozbudowa DK82		brak danych	GDDKiA	po 2023 r. (planowana realizacja: 2023-2024)
171	82	ŁĘCZNA-PUCHACZÓW	34+000	35+000	łęczyński	8.78	Rozbudowa DK82	ok. 3 dB	brak danych	GDDKiA	po 2023 r. (planowana realizacja: 2023-2024)

Program ochrony środowiska przed hałasem dla województwa lubelskiego

TOM 2 – drogi krajowe

Lp.	Numer drogi	Nazwa odcinka	Kilometraż drogi		Powiat	Maksymalna wartość wskaźnika M	Działania naprawcze	Szacowany efekt redukcji hałasu	Szacunkowy koszt realizacji działania	Podmiot odpowiedzialny za realizację działań	Termin realizacji
			początkowy	końcowy							
172	17	TOMASZÓW LUB. /PRZEJŚCIE/	210+141	211+000	tomaszowski	54.78	Budowa drogi ekspresowej S17 Warszawa – Hrebenne, odc. Obwodnica Tomaszowa Lubelskiego	ok. 3-4 dB	brak danych	GDDKiA	2019-2023 (planowana realizacja: 2017-2021)
173	17	TOMASZÓW LUB. /PRZEJŚCIE/	211+083	212+000	tomaszowski	19.91	Budowa drogi ekspresowej S17 Warszawa – Hrebenne, odc. Obwodnica Tomaszowa Lubelskiego	ok. 3-4 dB	brak danych	GDDKiA	po 2023 r. (planowana realizacja: 2017-2021)
174	17	TOMASZÓW LUB. /PRZEJŚCIE/	212+000	213+000	tomaszowski	37.45	Budowa drogi ekspresowej S17 Warszawa – Hrebenne, odc. Obwodnica Tomaszowa Lubelskiego	ok. 3-4 dB	brak danych	GDDKiA	2019-2023 (planowana realizacja: 2017-2021)
175	17	TOMASZÓW LUB. /PRZEJŚCIE/	213+000	214+000	tomaszowski	5.09	Budowa drogi ekspresowej S17 Warszawa – Hrebenne, odc. Obwodnica Tomaszowa Lubelskiego	ok. 3-4 dB	brak danych	GDDKiA	po 2023 r. (planowana realizacja: 2017-2021)
176	17	TOMASZÓW LUB. /PRZEJŚCIE/	214+000	215+000	tomaszowski	20.81	Budowa drogi ekspresowej S17 Warszawa – Hrebenne, odc. Obwodnica Tomaszowa Lubelskiego	ok. 3-4 dB	brak danych	GDDKiA	2019-2023 (planowana realizacja: 2017-2021)
177	17	TOMASZÓW LUB. /PRZEJŚCIE/	215+000	215+330	tomaszowski	2.14	Budowa drogi ekspresowej S17 Warszawa – Hrebenne, odc. Obwodnica Tomaszowa Lubelskiego	ok. 3-4 dB	brak danych	GDDKiA	po 2023 r. (planowana realizacja: 2017-2021)
178	17	ZAMOŚĆ-WÓŁKA ŁABUŃSKA	179+122	180+000	zamojski	6.35	Rozbudowa DK17 na odcinku od km 179+122 do km 184+660	ok. 3 dB	brak danych	GDDKiA	po 2023 r. (planowana realizacja: 2020-2021)
179	17	ZAMOŚĆ-WÓŁKA ŁABUŃSKA	180+000	181+000	zamojski	6.3	Rozbudowa DK17 na odcinku od km 179+122 do km 184+660	ok. 3 dB	brak danych	GDDKiA	po 2023 r. (planowana realizacja: 2020-2021)
180	17	ZAMOŚĆ-WÓŁKA ŁABUŃSKA	181+000	182+000	zamojski	8.17	Rozbudowa DK17 na odcinku od km 179+122 do km 184+660	ok. 3 dB	brak danych	GDDKiA	po 2023 r. (planowana realizacja: 2020-2021)
181	17	ZAMOŚĆ-WÓŁKA ŁABUŃSKA	182+000	182+327	zamojski	0.76	Rozbudowa DK17 na odcinku od km 179+122 do km 184+660	ok. 3 dB	brak danych	GDDKiA	po 2023 r. (planowana realizacja: 2020-2021)
182	17	ZAMOŚĆ-WÓŁKA ŁABUŃSKA	183+000	184+000	zamojski	43.46	Rozbudowa DK17 na odcinku od km 179+122 do km 184+660	ok. 3 dB	brak danych	GDDKiA	2019-2023 (planowana realizacja: 2020-2021)

Program ochrony środowiska przed hałasem dla województwa lubelskiego

TOM 2 – drogi krajowe

Lp.	Numer drogi	Nazwa odcinka	Kilometraż drogi		Powiat	Maksymalna wartość wskaźnika M	Działania naprawcze	Szacowany efekt redukcji hałasu	Szacunkowy koszt realizacji działania	Podmiot odpowiedzialny za realizację działań	Termin realizacji
			początkowy	końcowy							
183	17	ZAMOŚĆ-WÓŁKA ŁABUŃSKA	184+000	184+873	zamojski	11.3	Rozbudowa DK17 na odcinku od km 179+122 do km 184+660	ok. 3 dB	brak danych	GDDKiA	po 2023 r. (planowana realizacja: 2020-2021)
184	17	ZAMOŚĆ-WÓŁKA ŁABUŃSKA	186+000	187+000	zamojski	18.49	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	ok. 2 dB	10 tys.	Policja	po 2023 r.
185	17	ZAMOŚĆ-WÓŁKA ŁABUŃSKA	187+000	188+000	zamojski	8.41	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	ok. 2 dB	10 tys.	Policja	po 2023 r.
186	17	ZAMOŚĆ-WÓŁKA ŁABUŃSKA	188+000	188+651	zamojski	13.24	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	ok. 2 dB	10 tys.	Policja	po 2023 r.
187	17	ZAMOŚĆ-WÓŁKA ŁABUŃSKA	188+651	189+000	zamojski	0.24	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	ok. 2 dB	10 tys.	Policja	po 2023 r.
188	17	ZAMOŚĆ-WÓŁKA ŁABUŃSKA	189+000	190+000	zamojski	5.37	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	ok. 2 dB	10 tys.	Policja	po 2023 r.
189	17	ZAMOŚĆ-WÓŁKA ŁABUŃSKA	190+000	190+700	zamojski	1.29	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	ok. 2 dB	10 tys.	Policja	po 2023 r.
190	74	ZAWADA-ZAMOŚĆ	264+749	265+000	zamojski	0.08	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	ok. 2 dB	10 tys.	Policja	po 2023 r.
191	74	ZAWADA-ZAMOŚĆ	265+000	266+000	zamojski	11.1	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	ok. 2 dB	10 tys.	Policja	po 2023 r.
192	74	ZAWADA-ZAMOŚĆ	266+000	267+000	zamojski	7.86	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	ok. 2 dB	10 tys.	Policja	po 2023 r.
193	74	ZAWADA-ZAMOŚĆ	267+000	268+000	zamojski	12.48	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	ok. 2 dB	10 tys.	Policja	po 2023 r.
194	74	ZAWADA-ZAMOŚĆ	268+000	268+850	zamojski	3.44	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	ok. 2 dB	10 tys.	Policja	po 2023 r.
	74	ZAWADA-ZAMOŚĆ	268+850	269+000	zamojski	0.16					po 2023 r.
195	74	ZAWADA-ZAMOŚĆ	269+000	270+000	zamojski	7.08	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	ok. 2 dB	10 tys.	Policja	po 2023 r.
196	74	ZAWADA-ZAMOŚĆ	270+000	271+000	zamojski	11.56	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	ok. 2 dB	10 tys.	Policja	po 2023 r.
197	74	JANÓW LUB. /PRZEJŚCIE/	206+895	207+000	janowski	0.21	Egzekwowanie ograniczeń prędkości (fotoradar)	ok. 2 dB	100 tys.	ITD	po 2023 r.
	74	JANÓW LUB. /PRZEJŚCIE/	207+000	208+000	janowski	93.98					2019-2023
198	74	JANÓW LUB. /PRZEJŚCIE/	208+000	209+000	janowski	19.42	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	ok. 2 dB	10 tys.	Policja	po 2023 r.
199	19	MODLIBORZYCE-JANÓW LUB.	378+314	379+000	janowski	40.91	Egzekwowanie ograniczeń prędkości do 40 km/h (fotoradar)	ok. 2 dB	100 tys.	ITD	2019-2023
200	19	MODLIBORZYCE-JANÓW LUB.	379+000	380+000	janowski	28.67	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	ok. 2 dB	10 tys.	Policja	2019-2023
201	19	MODLIBORZYCE-JANÓW LUB.	380+000	381+000	janowski	6.94	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	ok. 2 dB	10 tys.	Policja	po 2023 r.
202	19	JANÓW LUB. /PRZEJŚCIE/	385+000	386+000	janowski	104.05	Egzekwowanie ograniczeń prędkości (fotoradar)	ok. 2 dB	100 tys.	ITD	2019-2023
203	19	JANÓW LUB. /PRZEJŚCIE/	386+000	386+307	janowski	1.28	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	ok. 2 dB	10 tys.	Policja	po 2023 r.

Program ochrony środowiska przed hałasem dla województwa lubelskiego

TOM 2 – drogi krajowe

Lp.	Numer drogi	Nazwa odcinka	Kilometraż drogi		Powiat	Maksymalna wartość wskaźnika M	Działania naprawcze	Szacowany efekt redukcji hałasu	Szacunkowy koszt realizacji działania	Podmiot odpowiedzialny za realizację działań	Termin realizacji
			początkowy	końcowy							
204	12	MARYNIN/CHEŁM	664+000	665+000	chełmski	1.09	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	ok. 2 dB	10 tys.	Policja	po 2023 r.
205	12	MARYNIN/CHEŁM	666+136	667+000	chełmski	3.6	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	ok. 2 dB	10 tys.	Policja	po 2023 r.
206	12	MARYNIN/CHEŁM	667+000	668+000	chełmski	6.71	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	ok. 2 dB	10 tys.	Policja	po 2023 r.
207	12	MARYNIN/CHEŁM	668+000	669+000	chełmski	1.85	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	ok. 2 dB	10 tys.	Policja	po 2023 r.
208	12	MARYNIN/CHEŁM	669+393	670+000	chełmski	5.09	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	ok. 2 dB	10 tys.	Policja	po 2023 r.
209	12	MARYNIN/CHEŁM	672+000	672+697	chełmski	1.93	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	ok. 2 dB	10 tys.	Policja	po 2023 r.
210	12	MARYNIN/CHEŁM	673+000	674+000	chełmski	2.77	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	ok. 2 dB	10 tys.	Policja	po 2023 r.
211	19	LUBLIN-NIEDRZWICA DUŻA	318+364	319+000	lubelski	3.82	Budowa drogi ekspresowej S19 na odcinku Lublin – koniec obwodnicy Kraśnika	ok. 3 dB	brak danych	GDDKiA	po 2023 r. (planowana realizacja: 2018-2021)
212	19	LUBLIN-NIEDRZWICA DUŻA	319+000	320+000	lubelski	7.55	Budowa drogi ekspresowej S19 na odcinku Lublin – koniec obwodnicy Kraśnika	ok. 3 dB	brak danych	GDDKiA	po 2023 r. (planowana realizacja: 2018-2021)
213	19	LUBLIN-NIEDRZWICA DUŻA	321+000	322+000	lubelski	3.81	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	ok. 2 dB	10 tys.	Policja	po 2023 r.
214	19	LUBLIN-NIEDRZWICA DUŻA	322+000	323+000	lubelski	4.16	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	ok. 2 dB	10 tys.	Policja	po 2023 r.
215	19	LUBLIN-NIEDRZWICA DUŻA	324+000	325+000	lubelski	4.12	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	ok. 2 dB	10 tys.	Policja	po 2023 r.
216	19	LUBLIN-NIEDRZWICA DUŻA	325+000	326+000	lubelski	2.41	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	ok. 2 dB	10 tys.	Policja	po 2023 r.
217	19	LUBLIN-NIEDRZWICA DUŻA	326+000	326+274	lubelski	5.98	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	ok. 2 dB	10 tys.	Policja	po 2023 r.
	19	LUBLIN-NIEDRZWICA DUŻA	326+274	327+000	lubelski	21.93					2019-2023
218	19	LUBLIN-NIEDRZWICA DUŻA	327+000	328+000	lubelski	3.89	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	ok. 2 dB	10 tys.	Policja	po 2023 r.
219	19	LUBLIN-NIEDRZWICA DUŻA	328+000	329+000	lubelski	0.54	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	ok. 2 dB	10 tys.	Policja	po 2023 r.
220	19	LUBLIN-NIEDRZWICA DUŻA	329+000	330+000	lubelski	21.27	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	ok. 2 dB	10 tys.	Policja	2019-2023
221	19	LUBLIN-NIEDRZWICA DUŻA	330+000	330+678	lubelski	51.2	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	ok. 2 dB	10 tys.	Policja	2019-2023
	19	LUBLIN-NIEDRZWICA DUŻA	330+678	330+908	lubelski	6.18					po 2023 r.
	19	NIEDRZWICA DUŻA-RUDNIK SZL.	330+908	331+000	lubelski	2.62					po 2023 r.
222	19	NIEDRZWICA DUŻA-RUDNIK SZL.	331+000	332+000	lubelski	83.91	Egzekwowanie ograniczeń prędkości (fotoradar)	ok. 2 dB	100 tys.	ITD	2019-2023
223	19	NIEDRZWICA DUŻA-RUDNIK SZL.	332+000	333+000	lubelski	29.13	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	ok. 2 dB	10 tys.	Policja	2019-2023

Program ochrony środowiska przed hałasem dla województwa lubelskiego

TOM 2 – drogi krajowe

Lp.	Numer drogi	Nazwa odcinka	Kilometraż drogi		Powiat	Maksymalna wartość wskaźnika M	Działania naprawcze	Szacowany efekt redukcji hałasu	Szacunkowy koszt realizacji działania	Podmiot odpowiedzialny za realizację działań	Termin realizacji
			początkowy	końcowy							
224	19	NIEDRZWICA DUŻA-RUDNIK SZL.	333+000	334+000	lubelski	6.23	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	ok. 2 dB	10 tys.	Policja	po 2023 r.
225	19	NIEDRZWICA DUŻA-RUDNIK SZL.	334+000	334+151	lubelski	0.27	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	ok. 2 dB	10 tys.	Policja	po 2023 r.
	19	NIEDRZWICA DUŻA-RUDNIK SZL.	334+151	335+000	lubelski	21.98					2019-2023
226	19	NIEDRZWICA DUŻA-RUDNIK SZL.	335+000	336+000	lubelski	33.57	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	ok. 2 dB	10 tys.	Policja	2019-2023
227	19	NIEDRZWICA DUŻA-RUDNIK SZL.	336+000	337+000	lubelski	15.26	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	ok. 2 dB	10 tys.	Policja	po 2023 r.
228	19	NIEDRZWICA DUŻA-RUDNIK SZL.	337+000	338+000	lubelski	25.17	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	ok. 2 dB	10 tys.	Policja	2019-2023
229	19	NIEDRZWICA DUŻA-RUDNIK SZL.	338+000	338+214	lubelski	0.78	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	ok. 2 dB	10 tys.	Policja	po 2023 r.
	19	NIEDRZWICA DUŻA-RUDNIK SZL.	338+214	339+000	lubelski	3.49					po 2023 r.
230	19	NIEDRZWICA DUŻA-RUDNIK SZL.	339+000	340+000	lubelski	6.71	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	ok. 2 dB	10 tys.	Policja	po 2023 r.
231	19	NIEDRZWICA DUŻA-RUDNIK SZL.	340+000	341+000	kraśnicki	2.77	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	ok. 2 dB	10 tys.	Policja	po 2023 r.
232	19	NIEDRZWICA DUŻA-RUDNIK SZL.	341+000	341+863	kraśnicki	4.79	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	ok. 2 dB	10 tys.	Policja	po 2023 r.
233	19	NIEDRZWICA DUŻA-RUDNIK SZL.	343+000	344+000	kraśnicki	5.55	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	ok. 2 dB	10 tys.	Policja	po 2023 r.
234	19	NIEDRZWICA DUŻA-RUDNIK SZL.	344+000	344+907	kraśnicki	9.64	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	ok. 2 dB	10 tys.	Policja	po 2023 r.
235	19	NIEDRZWICA DUŻA-RUDNIK SZL.	345+000	346+000	kraśnicki	33.57	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	ok. 2 dB	10 tys.	Policja	2019-2023
236	19	NIEDRZWICA DUŻA-RUDNIK SZL.	347+020	348+000	kraśnicki	2.72	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	ok. 2 dB	10 tys.	Policja	po 2023 r.
237	19	NIEDRZWICA DUŻA-RUDNIK SZL.	349+000	349+691	kraśnicki	13.42	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	ok. 2 dB	10 tys.	Policja	po 2023 r.
	19	RUDNIK SZL.-KRAŚNIK	349+691	350+000	kraśnicki	9.85					po 2023 r.
238	19	RUDNIK SZL.-KRAŚNIK	350+000	351+000	kraśnicki	24.5	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	ok. 2 dB	10 tys.	Policja	2019-2023
239	19	RUDNIK SZL.-KRAŚNIK	353+000	354+000	kraśnicki	60.42	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	ok. 2 dB	10 tys.	Policja	2019-2023
240	19	RUDNIK SZL.-KRAŚNIK	354+000	355+000	kraśnicki	63.8	Egzekwowanie ograniczeń prędkości (fotoradar)	ok. 2 dB	100 tys.	ITD	2019-2023
241	19	RUDNIK SZL.-KRAŚNIK	355+000	355+425	kraśnicki	7.13	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	ok. 2 dB	10 tys.	Policja	po 2023 r.
242	19	KRAŚNIK-OBWODNICA	356+000	356+868	kraśnicki	87.4	Budowa drogi S19 na odcinku Kraśnik – Janów Lubelski	ok. 3 dB	brak danych	GDDKiA	2019-2023 (planowana realizacja: 2019-2021)

Program ochrony środowiska przed hałasem dla województwa lubelskiego

TOM 2 – drogi krajowe

Lp.	Numer drogi	Nazwa odcinka	Kilometraż drogi		Powiat	Maksymalna wartość wskaźnika M	Działania naprawcze	Szacowany efekt redukcji hałasu	Szacunkowy koszt realizacji działania	Podmiot odpowiedzialny za realizację działań	Termin realizacji
			początkowy	końcowy							
243	19	KRAŚNIK-SŁODKÓW	356+868	357+000	kraśnicki	1.04	Budowa drogi S19 na odcinku Kraśnik – Janów Lubelski	ok. 3 dB	brak danych	GDDKiA	po 2023 r. (planowana realizacja: 2019-2021)
244	19	KRAŚNIK-SŁODKÓW	357+000	358+000	kraśnicki	18.96	Budowa drogi S19 na odcinku Kraśnik – Janów Lubelski	ok. 3 dB	brak danych	GDDKiA	po 2023 r. (planowana realizacja: 2019-2021)
245	19	KRAŚNIK-SŁODKÓW	358+000	359+000	kraśnicki	41.15	Budowa drogi S19 na odcinku Kraśnik – Janów Lubelski	ok. 3 dB	brak danych	GDDKiA	2019-2023 (planowana realizacja: 2019-2021)
246	19	KRAŚNIK-SŁODKÓW	359+000	359+798	kraśnicki	3.6	Budowa drogi S19 na odcinku Kraśnik – Janów Lubelski	ok. 3 dB	brak danych	GDDKiA	po 2023 r. (planowana realizacja: 2019-2021)
247	19	KRAŚNIK-SŁODKÓW	359+798	360+000	kraśnicki	0.37	Budowa drogi S19 na odcinku Kraśnik – Janów Lubelski	ok. 3 dB	brak danych	GDDKiA	po 2023 r. (planowana realizacja: 2019-2021)
248	19	KRAŚNIK-SŁODKÓW	360+000	361+000	kraśnicki	6.01	Budowa drogi S19 na odcinku Kraśnik – Janów Lubelski	ok. 3 dB	brak danych	GDDKiA	po 2023 r. (planowana realizacja: 2019-2021)
249	74	OLBIĘCIN-KRAŚNIK	199+000	200+000	kraśnicki	3.7	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	ok. 2 dB	10 tys.	Policja	po 2023 r.
250	74	OLBIĘCIN-KRAŚNIK	200+000	200+985	kraśnicki	12.75	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	ok. 2 dB	10 tys.	Policja	po 2023 r.
251	74	OLBIĘCIN-KRAŚNIK	201+000	202+000	kraśnicki	7.78	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	ok. 2 dB	10 tys.	Policja	po 2023 r.
252	74	OLBIĘCIN-KRAŚNIK	202+000	000+000	kraśnicki	1.24	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	ok. 2 dB	10 tys.	Policja	po 2023 r.
Sumaryczny koszt działań krótkookresowych									1 080* tys. zł		2019-2023
Sumaryczny koszt działań długookresowych									1 995* tys. zł		po 2023 r.
Całkowity koszt działań									3 075* tys. zł		

Objaśnienia: GDDKiA – Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Lublinie

ITD – Inspekcja Transportu Drogowego

*W kosztach nie uwzględniono kosztów budowy planowanych odcinków dróg i obwodnic z uwagi na brak danych.

Zestawienie działań nie jest związane z kolejnością ich wykonywania. Kolejność i czas ich realizacji leży w gestii Zarządcy obiektu lub instytucji, której dotyczą odpowiednie działania.

Wszystkie zaproponowane powyżej metody i środki ograniczenia oddziaływania hałasu dla analizowanych odcinków dróg krajowych zostały dobrane w sposób optymalny pod względem technicznych i organizacyjnych możliwości ich zastosowania.

Wśród wskazanych w Programie działań naprawczych znalazły się inwestycje, które Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Lublinie realizuje na analizowanych odcinkach dróg krajowych. Są to następujące inwestycje:

- Budowa drogi S17 Garwolin – Kurów, odcinek granica województw mazowieckiego i lubelskiego – węzeł Kurów Zachód o długości ok. 33.3 km, realizacja w systemie „Projektuj i Buduj” w latach 2015 – 2019,
- Budowa drogi S19 Lublin – Rzeszów, odcinek koniec obwodnicy m. Kraśnik – węzeł Lasy Janowskie o długości ok. 32.9 km, realizacja w systemie „Projektuj i Buduj” w latach 2017 – 2021,
- Budowa obwodnicy m. Tomaszów Lubelski w ciągu drogi S17 o długości ok. 9.6 km, realizacja w systemie „Projektuj i Buduj” w latach 2017 – 2021,
- Budowa drogi S19 Lublin – Rzeszów, odcinek Lublin – koniec obwodnicy m. Kraśnik o długości ok. 41.9 km, realizacja w systemie „Projektuj i Buduj” w latach 2018 – 2021.

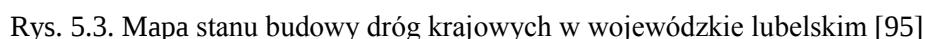
Kolejnym zadaniem jest utrzymywanie nawierzchni jezdni w dobrym stanie technicznym. Stan techniczny nawierzchni jest jednym z głównych czynników mających wpływ na oddziaływanie hałasu pochodzącego do ruchu drogowego. Działania polegające na wymianie nawierzchni jezdni powinny być realizowane bezwarunkowo na całej sieci dróg krajowych, każdorazowo po osiągnięciu złego stanu nawierzchni drogi.

W ramach niniejszego Programu nie proponowano budowy ekranów akustycznych.

W Programie wskazano także działania o charakterze nieinwestycyjnym, które dotyczą egzekwowania ograniczeń prędkości. Podmiotami odpowiedzialnymi za realizację powyższych działań są Policja (w postaci wzmożonych kontroli prędkości, szczególnie w porach nocnych) oraz Inspekcja Transportu Drogowego (w przypadku zastosowania fotoradarów lub wprowadzenia odcinkowych pomiarów prędkości). Fotoradary czy odcinkowe pomiary prędkości powinny zostać zainstalowane na tych odcinkach dróg i ulic, w sąsiedztwie których wskaźnik M osiąga najwyższe wartości.

Na załącznikach graficznych w rozdziale 15 przedstawiono efekt akustyczny realizacji poszczególnych działań naprawczych proponowanych w ramach strategii krótkookresowej.

Poza zadaniami będącymi w realizacji GDDKiA planuje realizację działań polegających na budowie dróg ekspresowych i obwodnic miast na terenie województwa lubelskiego. Odcinki dróg będące w realizacji przedstawiono na rys. 5.3 kolorem czerwonym, natomiast będące w przygotowaniu kolorem niebieskim. W tab. 5.8 zestawiono planowane do realizacji działania dla dróg krajowych, które pokrywają się z zakresem niniejszego Programu.



Lp.	Nr drogi	Nazwa zadania	Długość [km]	Lata planowanej realizacji
1	S12	Budowa drogi S12 Lublin - Dorohusk odcinek Piaski – Dorohusk (z wył. obwodnicy Chełma)	57.6	2021-2025
2	S12	Budowa obwodnicy Chełma w ciągu drogi S12	17.0	2021-2025
3	S17	Budowa drogi S17 Piaski – Hrebenne (z wył. obwodnicy Tomaszowa Lubelskiego)	119.9	2021-2024
4	S19	Budowa drogi S19 Białystok – Lubartów odcinek granica województwa - Lubartów	81.4	2020-2024
5	S19	Budowa drogi S19 na odcinku Lubartów - Lublin	23.8	2020-2024
6	63	Rozbudowa drogi na odcinku granica województw mazowieckiego i lubelskiego - Łuków	11.4	2019 - 2021
7	82	Budowa ronda w miejscowości Turka wraz z rozbudową DK82 do węzła Lublin Tatary	0.8	2019 - 2020

Lp.	Nr drogi	Nazwa zadania	Długość [km]	Lata planowanej realizacji
8	17	Rozbudowa drogi na odcinku Zamość – Łabunie	5.5	2020 - 2022
9	48	Rozbudowa drogi na odcinku Dęblin – Moszczanka	7.9	2020 - 2022
10	74	Rozbudowa drogi na odcinku Janów Lubelski - Frampol	11.8	2020 - 2022
11	74	Rozbudowa drogi na odcinku Klemensów – Zamość	14.8	2022 - 2024
12	74	Korekta przebiegu drogi przez miejscowość Janów Lubelski	8.9	2024 - 2026

Realizacja powyższych zadań jest uzależniona od dostępności środków finansowych.

5.4. Termin realizacji tomu 2 Programu ochrony środowiska przed hałasem

Działania zawarte w ramach strategii krótkookresowej powinny być zrealizowane w czasie trwania niniejszego Programu, czyli do 2023 r. Należy natomiast zaznaczyć, że większa część zadań jest ściśle powiązana z planami inwestycyjnymi Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad i terminy ich realizacji mogą zakończyć się po 2023 r. W takich przypadkach należy dążyć do rozpoczęcia realizacji inwestycji w czasie obowiązywania niniejszego Programu.

Terminy realizacji działań zawartych w ramach edukacji społecznej oraz polityki długookresowej są dłuższe od czasu obowiązywania niniejszego Programu (5 lat). Edukacja społeczeństwa powinna być konsekwentna i ciągła – wtedy może przynieść wymierne i oczekiwane korzyści. Działania określone w strategii długoterminowej powinny być natomiast realizowane w czasie obowiązywania tego i kolejnych Programów ochrony środowiska przed hałasem.

5.5. Koszty realizacji tomu 2 Programu ochrony środowiska przed hałasem

Koszty realizacji działań naprawczych zawartych w Programie to przede wszystkim koszty budowy dróg, wymiany nawierzchni oraz egzekwowania ograniczeń prędkości. Wynoszą one sumarycznie dla wszystkich odcinków dróg krajowych ok. 3.1 mln zł. Koszty działań przewidzianych do realizacji po roku 2023 wynoszą ok. 2 mln zł. Należy zaznaczyć, że w kosztach tych nie uwzględniono kosztów związanych z budową planowanych odcinków dróg i obwodnic. Podane koszty są cenami netto i powinny być traktowane orientacyjnie, ze względu na konieczność uwzględnienia w kosztorysach specyficznych uwarunkowań miejscowych, warunków geologicznych, ilości sieci uzbrojenia i koniecznego zakresu ich przebudowy lub zabezpieczenia. Wykonywane przez zarządzających szczegółowe badania i analizy na etapie opracowywania projektów budowlanych i wykonawczych mogą również wpłynąć znacząco na zakres zarówno projektów, jak i realizowanych na ich podstawie działań. Tych kosztów na etapie wykonywania Programu ochrony środowiska przed hałasem nie można precyzyjnie oszacować.

Należy podkreślić, że koszty określone powyżej dotyczą jedynie tych inwestycji, które wynikają z zapisów niniejszego Programu. Dodatkowo Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad będzie realizowała inwestycje, które spowodują poprawę stanu klimatu akustycznego w sąsiedztwie dróg. Będą to zarówno realizacje nowych odcinków dróg jak i inwestycje polegające na budowie ekranów akustycznych.

6. UZASADNIENIE ZAKRESU TOMU 2 PROGRAMU OCHRONY ŚRODOWISKA PRZED HAŁASEM

6.1. Dane i wnioski wynikające ze sporządzonych map akustycznych

- 6.1.1. Charakterystyki obszaru objętego mapą akustyczną, w tym uwarunkowań wynikających z ustaleń planów zagospodarowania przestrzennego, ograniczeń związanych z występowaniem istniejących obszarów ograniczonego użytkowania, a także obszarów istniejących stref ochronnych

Do głównych uwarunkowań wynikających z ustaleń miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego oraz obowiązujących Studiów uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego, obowiązujących na terenach sąsiadujących bezpośrednio z analizowanymi odcinkami drogowymi, zaliczyć można zapisy odnoszące się do dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku. Poszczególne plany przyporządkowują wyznaczone kategorie terenów do następujących rodzajów terenów określonych w przepisach odrębnych dotyczących ochrony środowiska:

- przeznaczonych pod zabudowę mieszkaniową jednorodzinną i wielorodzinną,
- przeznaczonych pod szpitale i domy opieki społecznej,
- przeznaczonych pod budynki związane ze stałym lub czasowym pobytem dzieci i młodzieży,
- przeznaczonych na cele uzdrowiskowe,
- przeznaczonych na cele rekreacyjno-wypoczynkowe,
- przeznaczonych na cele mieszkaniowo-usługowe.

Niektóre obowiązujące miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego posiadają zapisy mówiące o przeznaczeniu części terenów znajdujących się wzdłuż szczególnie uciążliwych ciągów komunikacyjnych na lokalizację między innymi urządzeń ograniczających oddziaływanie drogi na środowisko. Dotrzymanie standardów akustycznych w tych obszarach może wymagać zastosowania ekranów akustycznych lub realizacji pasa zieleni izolacyjnej. Z ustaleń planów wynika także, że w przypadku stwierdzenia występowania ponadnormatywnego poziomu hałasu w granicach terenów zabudowy mieszkaniowej, obiekty mieszkaniowe winny być wyposażone w skuteczne zabezpieczenia akustyczne.

W sąsiedztwie analizowanych odcinków dróg krajowych nie zostały utworzone obszary ograniczonego użytkowania ani strefy ochronne.

- 6.1.2. Charakterystyki terenów objętych programem, w tym liczby mieszkańców, gęstości zaludnienia oraz przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku

Charakterystyka terenów objętych Programem została przedstawiona w rozdziale 2.1 oraz 5.1 niniejszego opracowania. W tabelach poniżej przedstawiono informacje uzyskane w ramach opracowanej Mapy akustycznej [18]. Zawarto w nich szacunkową powierzchnię, liczbę osób oraz liczbę lokali mieszkalnych narażonych na hałas w poszczególnych przedziałach. Z uwagi na fakt, iż w każdym przypadku zasięg dopuszczalnego poziomu dźwięku wyrażony wskaźnikiem L_{DWN} (poziom dziennie – wieczornie – nocny) jest

większy od zasięgu wyrażonego wskaźnikiem L_N (poziom dla wszystkich pór nocy w roku) liczbę osób i lokali narażonych na oddziaływanie hałasu przedstawiono poniżej w odniesieniu do poziomu L_{DWN} .

Tab. 6.1. Tereny zagrożone hałasem zlokalizowane w sąsiedztwie analizowanych odcinków dróg krajowych województwa lubelskiego [18]

Nazwa powiatu	Nr drogi	kilometraż odcinków	Wskaźnik L_{DWN} Przedziały [dB]	Powierzchnia obszaru eksponowanego na hałas w danym zakresie [km ²]	Liczba lokali mieszkalnych narażonych na hałas w danym zakresie przy najbardziej narażonej na hałas elewacji	Liczba mieszkańców narażonych na hałas w danym zakresie przy najbardziej narażonej na hałas elewacji	Liczba lokali mieszkalnych narażonych na hałas w danym zakresie przy względnie cichych elewacjach	Liczba mieszkańców narażonych na hałas w danym zakresie przy względnie cichych elewacjach
powiat bialski	2	(611+982-630+545)	55-60	4.267	0	0	133	446
			60-65	2.279	0	0	121	394
			65-70	1.289	0	0	50	164
			70-75	0.641	0	0	4	11
			pow. 75	0.430	0	0	0	0
powiat bialski	2	(641+512-659+351)	55-60	4.034	3	12	64	220
			60-65	2.062	0	0	84	288
			65-70	1.189	2	8	94	312
			70-75	0.594	0	0	14	41
			pow. 75	0.385	0	0	0	0
powiat chełmski	12	(659+422-675+555)	55-60	3.105	0	0	72	235
			60-65	1.614	4	16	43	126
			65-70	0.914	1	4	36	108
			70-75	0.491	0	0	8	24
			pow. 75	0.269	0	0	0	0
powiat janowski	19	(378+314-386+307)	55-60	1.05	17	61	114	387
			60-65	0.576	18	64	77	255
			65-70	0.371	27	90	113	364
			70-75	0.221	2	9	46	140
			pow. 75	0.097	0	0	0	0
powiat janowski	74	(206+895-211+532)	55-60	0.401	55	200	136	474
			60-65	0.237	63	211	95	335
			65-70	0.157	65	235	33	106
			70-75	0.126	11	38	6	18

Program ochrony środowiska przed hałasem dla województwa lubelskiego

TOM 2 – drogi krajowe

Nazwa powiatu	Nr drogi	kilometraż odcinków	Wskaźnik L_{DWN} Przedziały [dB]	Powierzchnia obszaru ekspozowanego na hałas w danym zakresie [km ²]	Liczba lokali mieszkalnych narażonych na hałas w danym zakresie przy najbardziej narażonej na hałas elewacji	Liczba mieszkańców narażonych na hałas w danym zakresie przy najbardziej narażonej na hałas elewacji	Liczba lokali mieszkalnych narażonych na hałas w danym zakresie przy względnie cichych elewacjach	Liczba mieszkańców narażonych na hałas w danym zakresie przy względnie cichych elewacjach
			pow. 75	0.003	0	0	0	0
powiat krasnostawski	17	(119+550-156+718)	55-60	5.688	22	78	594	2043
			60-65	3.08	16	58	626	2209
			65-70	1.841	24	76	268	883
			70-75	1.07	20	60	30	100
			pow. 75	0.462	0	0	0	0
powiat kraśnicki	19	(340+372-362+623)	55-60	4.403	0	0	465	1658
			60-65	2.207	26	91	349	1256
			65-70	1.328	2	6	333	1208
			70-75	0.796	7	25	89	296
			pow. 75	0.499	0	0	1	2
powiat kraśnicki	74	(197+641 - 202+568)	55-60	0.726	2	6	84	299
			60-65	0.343	2	5	107	381
			65-70	0.235	0	0	97	339
			70-75	0.142	0	0	2	8
			pow. 75	0.088	0	0	0	0
powiat kraśnicki	74g	(0+000 - 0+280)	55-60	0.045	0	0	3	13
			60-65	0.028	0	0	0	0
			65-70	0.019	0	0	0	0
			70-75	0.01	0	0	0	0
			pow. 75	0.005	0	0	0	0
powiat lubartowski	19	(255+000 - 257+500)	55-60	0.631	0	0	3	10
			60-65	0.335	0	0	7	25
			65-70	0.196	0	0	3	8
			70-75	0.101	0	0	0	0

Program ochrony środowiska przed hałasem dla województwa lubelskiego

TOM 2 – drogi krajowe

Nazwa powiatu	Nr drogi	kilometraż odcinków	Wskaźnik L_{DWN} Przedziały [dB]	Powierzchnia obszaru ekspozowanego na hałas w danym zakresie [km ²]	Liczba lokali mieszkalnych narażonych na hałas w danym zakresie przy najbardziej narażonej na hałas elewacji	Liczba mieszkańców narażonych na hałas w danym zakresie przy najbardziej narażonej na hałas elewacji	Liczba lokali mieszkalnych narażonych na hałas w danym zakresie przy względnie cichych elewacjach	Liczba mieszkańców narażonych na hałas w danym zakresie przy względnie cichych elewacjach
			pow. 75	0.069	0	0	0	0
powiat lubartowski	S19c	(0+000 - 0+861)	55-60	0.229	0	0	0	0
			60-65	0.109	0	0	0	0
			65-70	0.07	0	0	0	0
			70-75	0.041	0	0	0	0
			pow. 75	0.021	0	0	0	0
powiat lubartowski	S19c	(7+097- 7+870)	55-60	0.162	0	0	0	0
			60-65	0.084	0	0	2	8
			65-70	0.049	0	0	0	0
			70-75	0.027	0	0	0	0
			pow. 75	0.018	0	0	0	0
powiat lubartowski	19	(266+215- 281+431)	55-60	3.409	5	20	166	605
			60-65	1.787	0	0	50	180
			65-70	1.061	0	0	22	72
			70-75	0.555	0	0	3	8
			pow. 75	0.373	0	0	0	0
powiat lubartowski	19a	(0+000 - 6+214)	55-60	1.56	2	7	125	439
			60-65	0.864	0	0	24	85
			65-70	0.461	0	0	4	13
			70-75	0.231	0	0	0	0
			pow. 75	0.166	0	0	0	0
powiat lubartowski	103667	(0+000 - 2+055)	55-60	0.515	0	0	13	42
			60-65	0.24	3	11	13	45
			65-70	0.138	0	0	9	35
			70-75	0.074	0	0	2	8

Program ochrony środowiska przed hałasem dla województwa lubelskiego

TOM 2 – drogi krajowe

Nazwa powiatu	Nr drogi	kilometraż odcinków	Wskaźnik L_{DWN} Przedziały [dB]	Powierzchnia obszaru ekspozowanego na hałas w danym zakresie [km ²]	Liczba lokali mieszkalnych narażonych na hałas w danym zakresie przy najbardziej narażonej na hałas elewacji	Liczba mieszkańców narażonych na hałas w danym zakresie przy najbardziej narażonej na hałas elewacji	Liczba lokali mieszkalnych narażonych na hałas w danym zakresie przy względnie cichych elewacjach	Liczba mieszkańców narażonych na hałas w danym zakresie przy względnie cichych elewacjach
			pow. 75	0.046	0	0	0	0
powiat lubartowski	19	(287+751-294+444)	55-60	1.646	6	23	95	339
			60-65	0.75	0	0	101	340
			65-70	0.466	3	12	82	289
			70-75	0.279	3	12	13	47
			pow. 75	0.207	0	0	0	0
powiat lubelski	19	(294+444-306+059)	55-60	2.54	16	56	493	1760
			60-65	1.258	40	142	203	724
			65-70	0.766	32	112	124	443
			70-75	0.487	0	0	20	78
			pow. 75	0.46	0	0	23	80
powiat lubelski	19	(318+364-340+372)	55-60	4.908	12	44	618	2186
			60-65	2.414	22	81	470	1641
			65-70	1.469	16	66	428	1539
			70-75	0.823	3	11	122	437
			pow. 75	0.598	0	0	4	19
powiat lubelski	19f	(0+000 - 2+504)	55-60	0.571	0	0	28	107
			60-65	0.309	0	0	2	8
			65-70	0.208	0	0	0	0
			70-75	0.093	0	0	0	0
			pow. 75	0.085	0	0	0	0
powiat lubelski	82	(4+709- 16+472)	55-60	1.818	2	10	417	1505
			60-65	0.989	0	0	316	1164
			65-70	0.588	2	10	125	446
			70-75	0.371	2	7	6	19
			pow. 75	0.149	0	0	0	0

Program ochrony środowiska przed hałasem dla województwa lubelskiego

TOM 2 – drogi krajowe

Nazwa powiatu	Nr drogi	kilometraż odcinków	Wskaźnik L_{DWN} Przedziały [dB]	Powierzchnia obszaru ekspozowanego na hałas w danym zakresie [km ²]	Liczba lokali mieszkalnych narażonych na hałas w danym zakresie przy najbardziej narażonej na hałas elewacji	Liczba mieszkańców narażonych na hałas w danym zakresie przy najbardziej narażonej na hałas elewacji	Liczba lokali mieszkalnych narażonych na hałas w danym zakresie przy względnie cichych elewacjach	Liczba mieszkańców narażonych na hałas w danym zakresie przy względnie cichych elewacjach
powiat lubelski	S12k	(0+000 - 7+709)	55-60	2.002	0	0	129	451
			60-65	1.273	0	0	5	15
			65-70	0.593	0	0	0	0
			70-75	0.285	0	0	0	0
			pow. 75	0.403	0	0	0	0
powiat lubelski	S12k	(12+852- 20+800)	55-60	1.841	0	0	191	667
			60-65	0.883	0	0	12	42
			65-70	0.469	0	0	0	0
			70-75	0.285	0	0	0	0
			pow. 75	0.393	0	0	0	0
powiat lubelski	S12k	(22+152 - 25+752)	55-60	1.1	0	0	166	607
			60-65	0.529	0	0	44	168
			65-70	0.201	0	0	13	49
			70-75	0.13	0	0	0	0
			pow. 75	0.124	0	0	0	0
powiat lubelski	S17e	(12+271 - 23+010)	55-60	2.863	0	0	112	392
			60-65	1.497	0	0	1	4
			65-70	0.698	0	0	0	0
			70-75	0.378	0	0	0	0
			pow. 75	0.437	0	0	0	0
powiat Lublin	S12k	(20+800 - 22+152)	55-60	0.209	0	0	2	6
			60-65	0.094	0	0	0	0
			65-70	0.048	0	0	0	0
			70-75	0.034	0	0	0	0
			pow. 75	0.057	0	0	0	0

Program ochrony środowiska przed hałasem dla województwa lubelskiego

TOM 2 – drogi krajowe

Nazwa powiatu	Nr drogi	kilometraż odcinków	Wskaźnik L_{DWN} Przedziały [dB]	Powierzchnia obszaru eksponowanego na hałas w danym zakresie [km ²]	Liczba lokali mieszkalnych narażonych na hałas w danym zakresie przy najbardziej narażonej na hałas elewacji	Liczba mieszkańców narażonych na hałas w danym zakresie przy najbardziej narażonej na hałas elewacji	Liczba lokali mieszkalnych narażonych na hałas w danym zakresie przy względnie cichych elewacjach	Liczba mieszkańców narażonych na hałas w danym zakresie przy względnie cichych elewacjach
powiat Lublin	S12k	(22+152-25+752)	55-60	0.214	0	0	17	61
			60-65	0.083	0	0	2	6
			65-70	0.041	0	0	0	0
			70-75	0.032	0	0	0	0
			pow. 75	0.051	0	0	0	0
powiat łęczyński	82	(16+472 - 36+849)	55-60	2.269	22	80	263	894
			60-65	1.38	11	39	251	874
			65-70	0.775	4	14	82	268
			70-75	0.551	0	0	0	0
			pow. 75	0.009	0	0	0	0
powiat łukowski	63	(296+854 - 302+227)	55-60	0.372	237	831	282	1020
			60-65	0.246	174	612	220	775
			65-70	0.184	58	200	197	680
			70-75	0.15	14	52	22	68
			pow. 75	0.03	7	24	0	0
powiat puławski	12h	(0+000 - 2+152)	55-60	0.527	0	0	70	246
			60-65	0.278	0	0	18	67
			65-70	0.164	0	0	11	42
			70-75	0.087	0	0	2	7
			pow. 75	0.061	0	0	0	0
powiat puławski	12i	(0+000 - 0+567)	55-60	0.135	0	0	14	52
			60-65	0.075	0	0	2	9
			65-70	0.045	0	0	0	0
			70-75	0.024	0	0	0	0
			pow. 75	0.017	0	0	0	0

Program ochrony środowiska przed hałasem dla województwa lubelskiego

TOM 2 – drogi krajowe

Nazwa powiatu	Nr drogi	kilometraż odcinków	Wskaźnik L_{DWN} Przedziały [dB]	Powierzchnia obszaru ekspozowanego na hałas w danym zakresie [km ²]	Liczba lokali mieszkalnych narażonych na hałas w danym zakresie przy najbardziej narażonej na hałas elewacji	Liczba mieszkańców narażonych na hałas w danym zakresie przy najbardziej narażonej na hałas elewacji	Liczba lokali mieszkalnych narażonych na hałas w danym zakresie przy względnie cichych elewacjach	Liczba mieszkańców narażonych na hałas w danym zakresie przy względnie cichych elewacjach
powiat puławski	12i	(7+997 - 12+708)	55-60	1.771	0	0	118	398
			60-65	0.886	0	0	69	226
			65-70	0.357	0	0	3	10
			70-75	0.121	0	0	0	0
			pow. 75	0.127	0	0	0	0
powiat puławski	12	(562+030 - 568+735)	55-60	0.788	63	215	479	1660
			60-65	0.467	155	541	368	1278
			65-70	0.333	113	396	147	492
			70-75	0.245	0	0	28	95
			pow. 75	0.064	0	0	0	0
powiat puławski	17	(89+963 - 106+500)	55-60	4.815	0	0	72	256
			60-65	2.578	0	0	45	159
			65-70	1.41	0	0	20	67
			70-75	0.75	0	0	5	16
			pow. 75	0.559	0	0	0	0
powiat puławski	17d	(0+000 - 1+121)	55-60	0.352	0	0	0	0
			60-65	0.193	0	0	0	0
			65-70	0.11	0	0	0	0
			70-75	0.057	0	0	0	0
			pow. 75	0.049	0	0	0	0
powiat puławski	824	(0+000 - 12+018)	55-60	2.849	156	544	160	554
			60-65	1.478	87	299	138	482
			65-70	0.878	103	365	66	237
			70-75	0.505	0	0	32	109

Program ochrony środowiska przed hałasem dla województwa lubelskiego

TOM 2 – drogi krajowe

Nazwa powiatu	Nr drogi	kilometraż odcinków	Wskaźnik L_{DWN} Przedziały [dB]	Powierzchnia obszaru ekspozowanego na hałas w danym zakresie [km ²]	Liczba lokali mieszkalnych narażonych na hałas w danym zakresie przy najbardziej narażonej na hałas elewacji	Liczba mieszkańców narażonych na hałas w danym zakresie przy najbardziej narażonej na hałas elewacji	Liczba lokali mieszkalnych narażonych na hałas w danym zakresie przy względnie cichych elewacjach	Liczba mieszkańców narażonych na hałas w danym zakresie przy względnie cichych elewacjach
			pow. 75	0.339	0	0	0	0
powiat puławski	824a	(0+000 - 0+095)	55-60	0.073	0	0	182	640
			60-65	0.043	20	69	107	374
			65-70	0.046	27	96	20	70
			70-75	0.038	0	0	0	0
			pow. 75	0.011	0	0	0	0
powiat puławski	S17e	(0+000 - 12+271)	55-60	4.403	0	0	40	134
			60-65	2.599	0	0	4	13
			65-70	1.381	0	0	0	0
			70-75	0.745	0	0	0	0
			pow. 75	0.723	0	0	0	0
powiat puławski	12j	(0+000 - 1+806)	55-60	0.587	0	0	8	30
			60-65	0.28	0	0	0	0
			65-70	0.134	0	0	0	0
			70-75	0.059	0	0	0	0
			pow. 75	0.034	0	0	0	0
powiat radzyński	19	(242+493-255+000)	55-60	3.248	0	0	96	319
			60-65	1.715	0	0	41	135
			65-70	0.959	0	0	15	50
			70-75	0.481	0	0	4	13
			pow. 75	0.337	0	0	0	0
powiat rycki	17	(74+883- 89+963)	55-60	4.191	1	2	261	900
			60-65	2.151	18	62	183	633
			65-70	1.158	0	0	192	668
			70-75	0.643	5	16	73	250

Program ochrony środowiska przed hałasem dla województwa lubelskiego

TOM 2 – drogi krajowe

Nazwa powiatu	Nr drogi	kilometraż odcinków	Wskaźnik L_{DWN} Przedziały [dB]	Powierzchnia obszaru ekspozowanego na hałas w danym zakresie [km ²]	Liczba lokali mieszkalnych narażonych na hałas w danym zakresie przy najbardziej narażonej na hałas elewacji	Liczba mieszkańców narażonych na hałas w danym zakresie przy najbardziej narażonej na hałas elewacji	Liczba lokali mieszkalnych narażonych na hałas w danym zakresie przy względnie cichych elewacjach	Liczba mieszkańców narażonych na hałas w danym zakresie przy względnie cichych elewacjach
			pow. 75	0.485	0	0	3	12
powiat rycki	48	(154+034-154+850)	55-60	0.123	49	171	39	138
			60-65	0.073	0	0	68	240
			65-70	0.049	0	0	0	0
			70-75	0.027	0	0	0	0
			pow. 75	0.009	0	0	0	0
powiat świdnicki	12	(635+586-647+248)	55-60	2.248	0	0	150	450
			60-65	1.216	2	7	190	648
			65-70	0.704	0	0	65	191
			70-75	0.355	0	0	10	26
			pow. 75	0.221	0	0	0	0
powiat świdnicki	17a	(0+000 - 1+040)	55-60	0.405	0	0	29	93
			60-65	0.253	0	0	24	83
			65-70	0.107	0	0	9	26
			70-75	0.049	0	0	10	34
			pow. 75	0.031	0	0	1	2
powiat świdnicki	17	(114+308 - 119+550)	55-60	0.923	0	0	57	194
			60-65	0.563	0	0	62	215
			65-70	0.321	4	16	18	55
			70-75	0.165	2	9	8	28
			pow. 75	0.083	0	0	0	0
powiat świdnicki	S12k	(27+132 -31+751)	55-60	1.285	0	0	84	282
			60-65	0.765	0	0	1	4
			65-70	0.356	0	0	0	0
			70-75	0.182	0	0	0	0

Program ochrony środowiska przed hałasem dla województwa lubelskiego

TOM 2 – drogi krajowe

Nazwa powiatu	Nr drogi	kilometraż odcinków	Wskaźnik L_{DWN} Przedziały [dB]	Powierzchnia obszaru ekspozowanego na hałas w danym zakresie [km ²]	Liczba lokali mieszkalnych narażonych na hałas w danym zakresie przy najbardziej narażonej na hałas elewacji	Liczba mieszkańców narażonych na hałas w danym zakresie przy najbardziej narażonej na hałas elewacji	Liczba lokali mieszkalnych narażonych na hałas w danym zakresie przy względnie cichych elewacjach	Liczba mieszkańców narażonych na hałas w danym zakresie przy względnie cichych elewacjach
			pow. 75	0.219	0	0	0	0
powiat świdnicki	S12	(618+329-630+397)	55-60	2.163	0	0	251	857
			60-65	1.072	0	0	57	191
			65-70	0.412	0	0	0	0
			70-75	0.238	0	0	0	0
			pow. 75	0.395	0	0	0	0
powiat świdnicki	S12d	(0+037- 3+541)	55-60	1.076	0	0	59	212
			60-65	0.601	0	0	23	75
			65-70	0.301	0	0	1	2
			70-75	0.161	0	0	6	20
			pow. 75	0.146	0	0	0	0
powiat świdnicki	12d	(3+541-4+200)	55-60	0.23	0	0	14	45
			60-65	0.117	0	0	6	22
			65-70	0.055	0	0	2	5
			70-75	0.023	0	0	0	0
			pow. 75	0.02	0	0	0	0
powiat tomaszowski	17	(210+141-215+330)	55-60	0.52	79	279	268	945
			60-65	0.282	15	57	188	674
			65-70	0.212	71	244	205	736
			70-75	0.16	21	73	29	100
			pow. 75	0.068	0	0	0	0
powiat zamojski	17	(156+718 - 172+210)	55-60	2.581	25	87	195	674
			60-65	1.347	0	0	248	865
			65-70	0.815	0	0	203	694
			70-75	0.461	0	0	7	19
			pow. 75	0.248	0	0	0	0

Program ochrony środowiska przed hałasem dla województwa lubelskiego

TOM 2 – drogi krajowe

Nazwa powiatu	Nr drogi	kilometraż odcinków	Wskaźnik L_{DWN} Przedziały [dB]	Powierzchnia obszaru eksponowanego na hałas w danym zakresie [km ²]	Liczba lokali mieszkalnych narażonych na hałas w danym zakresie przy najbardziej narażonej na hałas elewacji	Liczba mieszkańców narażonych na hałas w danym zakresie przy najbardziej narażonej na hałas elewacji	Liczba lokali mieszkalnych narażonych na hałas w danym zakresie przy względnie cichych elewacjach	Liczba mieszkańców narażonych na hałas w danym zakresie przy względnie cichych elewacjach
powiat zamojski	74d	(0+213-0+691)	55-60	0.038	0	0	60	208
			60-65	0.027	0	0	23	82
			65-70	0.021	0	0	24	89
			70-75	0.016	0	0	0	0
			pow. 75	0.008	0	0	0	0
powiat zamojski	17	(179+122-190+700)	55-60	1.488	9	37	209	694
			60-65	0.792	18	63	389	1320
			65-70	0.526	9	30	260	887
			70-75	0.353	0	0	10	33
			pow. 75	0.082	0	0	0	0
powiat zamojski	74	(264+749 - 271+013)	55-60	0.675	20	73	108	380
			60-65	0.364	25	96	269	935
			65-70	0.255	4	15	83	272
			70-75	0.184	0	0	0	0
			pow. 75	0.001	0	0	0	0
powiat Zamość	74d	(0+691 -0+978)	55-60	0.037	18	61	38	121
			60-65	0.025	0	0	12	39
			65-70	0.017	0	0	3	11
			70-75	0.01	0	0	0	0
			pow. 75	0.004	0	0	0	0

W tab. 6.2 zawarto zbiorcze zestawienie wyników analiz dla wskaźnika L_{DWN} w podziale na poszczególne powiaty.

Tab. 6.2. Zestawienie wyników analiz dla wskaźnika L_{DWN}

Powiat	Powierzchnia obszarów zagrożonych hałasem [km ²]	Liczba zagrożonych lokali mieszkalnych w obszarze przekroczeń	Liczba zagrożonych mieszkańców w obszarze przekroczeń	Liczba budynków szkolnych i przedszkolnych w zakresie przekroczeń	Liczba budynków służby zdrowia, opieki społecznej i socjalnej w obszarze przekroczeń	Inne obiekty budowlane istotne z punktu widzenia ochrony przed hałasem w obszarze przekroczeń
bialski	0.072	43	134	0	0	0
chełmski	0.027	17	52	0	0	0
janowski	0.109	297	983	1	0	0
krasnostawski	0.217	283	923	0	0	0
kraśnicki	0.231	259	902	0	0	0
lubartowski	0.058	63	215	0	0	0
lubelski	0.336	482	1742	0	0	0
łęczyński	0.058	44	139	0	0	0
łukowski	0.048	47	162	0	0	0
puławski	0.117	158	531	1	0	0
radzyński	0.016	13	41	0	0	0
rycki	0.118	195	667	0	0	0
świdnicki	0.072	65	199	0	0	0
tomaszowski	0.062	112	386	0	1	0
zamojski	0.266	122	418	0	0	0
m. Biała Podlaska	0.000	0	0	0	0	0
m. Chełm	0.000	0	0	0	0	0
m. Lublin	0.000	0	0	0	0	0
m. Zamość	0.015	7	23	0	0	0
SUMA	1.822	2207	7517	2	1	0

6.1.3. Charakterystyka techniczno-akustyczna źródeł hałasu mających negatywny wpływ na poziom hałasu w środowisku

W poniższej tabeli zestawiono szczegółowe dane lokalizacyjno-techniczne analizowanych odcinków dróg krajowych zarządzanych przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad. Obecnie analizowane odcinki dróg są w dobrym stanie technicznym.

Tab. 6.3. Dane lokalizacyjno-techniczne analizowanych odcinków dróg krajowych w województwie lubelskim o natężeniu ponad 3 000 000 pojazdów rocznie

Lp.	Numer drogi		Kilometraż		Długość [km]	Nazwa odcinka	Natężenie ruchu
	kraj.		początkowy	końcowy			SDR [poj./dobę]
1	2	E30	611+982	626+377	14.395	MIĘDZYRZEC PODL.-WORONIEC	9950
2	2	E30	626+377	630+545	4.168	WORONIEC-BIAŁA PODL.	11667

Lp.	Numer drogi		Kilometraż		Długość [km]	Nazwa odcinka	Natężenie ruchu
	kraj.		początkowy	końcowy			SDR [poj./dobę]
3	2	E30	641+512	659+351	17.839	BIŁA PODŁ.-WÓŁKA DOBRYŃSKA	9295
4	12		562+03	568+735	6.705	PUŁAWY-KOŃSKOWOLA	16403
5	12	E373	635+586	641+256	5.67	WĘZEL PIASKI WSCHÓD-BISKUPICE	10837
6	12	E373	641+256	647+248	5.992	BISKUPICE-DOROHUĆ	9195
7	12	E373	659+422	675+555	16.133	MARYNIN-CHEŁM	8640
8	12d	E373	3+541	4+2	0.659	WĘZEL PIASKI WSCHÓD-BISKUPICE	10837
9	12h		0	2+152	2.152	ZWOLEŃ-ANIELIN	11246
10	12i		0	0+567	0.567	ZWOLEŃ-ANIELIN	11246
11	12i		7+997	10+528	2.531	BRONOWICE-PUŁAWY	10958
12	12i		10+528	12+708	2.18	PUŁAWY OBWODNICA	13295
13	12j		0	1+806	1.806	PUŁAWY AL.1000-LECIA P.P.	8231
14	17	E372	74+883	78+647	3.764	GOŃCZYCE-RYKI	14783
15	17	E372	78+647	86+133	7.486	RYKI/PRZEJŚCIE/	18635
16	17	E372	86+133	99+672	13.539	MOSZCZANKA-ŻYRZYN	13507
17	17	E372	99+672	104+33	4.658	ŻYRZYN-SKRZ. Z DP NR 2507L	14308
18	17	E372	114+308	123+433	9.125	PIASKI-FAJSŁAWICE	10707
19	17	E372	123+433	140+116	16.683	FAJSŁAWICE-KRASNYSTAW	9065
20	17	E372	140+116	143+213	3.097	KRASNYSTAW/OBWODNICA A/	8399
21	17	E372	143+213	144+818	1.605	KRASNYSTAW/OBWODNICA B/	10779
22	17	E372	144+818	146+704	1.886	KRASNYSTAW-MAŁOCHWIEJ	13192
23	17	E372	146+704	162+951	16.247	MAŁOCHWIEJ-CHOMEĆCISKA DUŻE	10306
24	17	E372	162+951	172+21	9.259	CHOMEĆCISKA DUŻE-ZAMOŚĆ	11840
25	17	E372	179+122	190+7	11.578	ZAMOŚĆ-WÓŁKA ŁABUŃSKA	12423
26	17	E372	210+141	215+33	5.189	TOMASZÓW LUB./PRZEJŚCIE/	16969
27	17a	E372	0	1+04	1.04	PIASKI/PRZEJŚCIE/	10496
28	17d	E372	0	1+121	1.121	SKRZ. Z DP 2507L /DK 17/- WĘZEL KURÓW WSCHÓD	14399
29	19		242+493	257+5	15.007	RADZYŃ PODŁ.-WĘZEL KOCK PLN	8415
30	19		266+215	271+782	5.567	WĘZEL KOCK PŁD-FIRLEJ	9861
31	19		271+782	281+431	9.649	FIRLEJ-LUBARTÓW	10416
32	19		287+751	288+98	1.229	LUBARTÓW-ŁUCKA	21060
33	19		288+98	297+053	8.073	ŁUCKA-NIEMCE	19693
34	19		297+053	302+052	4.999	NIEMCE-CIECIERZYN	22548
35	19		302+052	303+987	1.935	CIECIERZYN-WĘZEL LUBLIN RUDNIK	24738
36	19		318+364	330+908	12.544	LUBLIN-NIEDRZWICA DUŻA	15553
37	19		330+908	349+691	18.783	NIEDRZWICA DUŻA-RUDNIK SZŁ.	15635
38	19		349+691	355+425	5.734	RUDNIK SZŁ.-KRAŚNIK	14796
39	19		355+425	356+868	1.443	KRAŚNIK/OBWODNICA/	12433
40	19		356+868	362+623	5.755	KRAŚNIK-SŁODKÓW	10614
41	19		378+314	381+518	3.204	MODLIBORZYCE-JANÓW LUB.	9208
42	19		381+518	386+307	4.789	JANÓW LUB./PRZEJŚCIE/	13106

Lp.	Numer drogi		Kilometraż		Długość [km]	Nazwa odcinka	Natężenie ruchu
	kraj.		początkowy	końcowy			SDR [poj./dobę]
43	19a		0	6+214	6.214	LUBARTÓW/OBWODNICA/	10226
44	19f		0	2+504	2.504	WĘŻEL LUBLIN SŁAWINEK-LUBLIN	13937
45	48		154+034	154+85	0.816	DĘBLIN/PRZEJŚCIE A/	11952
46	63		296+854	301+34	4.486	ŁUKÓW/PRZEJŚCIE A/	9145
47	63		301+34	302+227	0.887	ŁUKÓW/PRZEJŚCIE B/	10796
48	74		197+641	202+568	4.927	OLBIECIN-KRAŚNIK	8539
49	74		206+895	211+532	4.637	JANÓW LUB./PRZEJŚCIE/	12060
50	74		264+749	271+013	6.264	ZAWADA-ZAMOŚĆ	12677
51	74d		0+213	0+978	0.765	ZAMOŚĆ-SITANIEC-ZAMOŚĆ	11555
52	82		6+866	12+764	5.898	WĘŻEL LUBLIN TATARY-ŁUSZCZÓW	16941
53	82		12+764	22+653	9.889	ŁUSZCZÓW-ŁĘCZNA	9441
54	82		22+653	25+272	2.619	ŁĘCZNA/PRZEJŚCIE/	11535
55	82		25+272	36+849	11.577	ŁĘCZNA-PUCHACZÓW	9118
56	S12	E372/E373	618+329	621+821	3.492	WĘŻEL LUBLIN FELIN-WĘŻEL ŚWIDNIK	24661
57	S12	E372/E373	621+821	630+397	9.934	WĘŻEL ŚWIDNIK-WĘŻEL PIASKI ZACHÓD	23264
58	S12d	E372/E373	1+395	3+541	2.146	WĘŻEL PIASKI ZACHÓD-WĘŻEL PIASKI WSCHÓD	17124
59	S12k	E372	0	7+709	7.709	WĘŻEL JASTKÓW-WĘŻEL LUBLIN SŁAWINEK	20609
60	S12k	E372	12+852	17+875	5.023	WĘŻEL LUBLIN CZECHÓW-WĘŻEL LUBLIN RUDNIK	8370
61	S12k	E372	17+875	23+35	5.475	WĘŻEL LUBLIN RUDNIK-WĘŻEL LUBLIN TATARY	13108
62	S12k	E372	23+35	27+34	3.99	WĘŻEL LUBLIN TATARY-WĘŻEL LUBLIN ZADĘBIE	11998
63	S12k	E372	27+34	30+696	3.356	WĘŻEL LUBLIN ZADĘBIE-WĘŻEL LUBLIN FELIN	11073
64	S12k	E372	30+696	31+751	1.055	WĘŻEL LUBLIN FELIN-WĘŻEL ŚWIDNIK	24661
65	S17e	E372	0	6+586	6.586	SKRZ. Z DP 2507L /DK 17/-WĘŻEL KURÓW WSCHÓD	14399
66	S17e	E372	6+586	11+124	4.538	WĘŻEL KURÓW WSCHÓD-WĘŻEL NAŁĘCZÓW	14496
67	S17e	E372	16+049	23+01	6.961	WĘŻEL NAŁĘCZÓW-WĘŻEL JASTKÓW	15055
68	S19c		0	0+861	0.861	RADZYŃ PODL. -WĘŻEL KOCK PLN	8415
69	824		0	7+962	7.962	ŻYRZYN-PUŁAWY	12541
70	824		7+962	10+288	2.326	PUŁAWY UL. ŻYRZYŃSKA	10050
71	824		10+288	12+018	1.825	PUŁAWY AL. PARTYZANTÓW	13651
72	103677		0	2+055	2.055	LUBARTÓW/OBWODNICA/	10226
73	17	E372	104+33	106+233	1.903	ŻYRZYN-SKRZ. Z DP NR 2507L	14308
74	17	E372	106+233	106+5	0.267	SKRZ. Z DP 2507L /DK 17/-WĘŻEL KURÓW WSCHÓD	14399
75	74g		0	0+28	0.28	OLBIECIN-KRAŚNIK	8539
76	S17e	E372	11+124	13+074	1.95	WĘŻEL KURÓW WSCHÓD-WĘŻEL NAŁĘCZÓW	12496

Lp.	Numer drogi		Kilometraż		Długość [km]	Nazwa odcinka	Natężenie ruchu
	kraj.		początkowy	końcowy			SDR [poj./dobę]
77	S17e	E372	13+074	16+049	2.975	WĘZEL NAŁĘCZÓW-WĘZEL JASTKÓW	15055
78	S19c		7+097	7+87	0.773	WĘZEL KOCK PŁD-FIRLEJ	9861
79	82		4+709	6+866	2.157	LUBLIN-WĘZEL LUBLIN TATARY	15389
80	19		303+987	306+059	2.072	WĘZEL LUBLIN RUDNIK-LUBLIN	25590
SUMA					434.939 km		

6.1.4. Trendy zmian klimatu akustycznego

Mapy akustyczne dla dróg krajowych o ruchu powyżej 3 000 000 pojazdów rocznie na terenie województwa lubelskiego zostały wykonane w marcu 2018 roku na zlecenie Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad przez firmę INVESTEKO S. A. z siedzibą w Świętochłowicach. Mapy te objęły 165 odcinków dróg krajowych o łącznej długości 434.939 km, dla których w 2015 roku przeprowadzony został Generalny Pomiar Ruchu oraz Generalny Pomiar Hałasu.

Pod uwagę w Mapie akustycznej z marca 2018 roku wzięto 15 powiatów ziemskich oraz 4 miasta na prawach powiatu (Lublin, Zamość, Biała Podlaska i Chełm). Wykaz odcinków dróg krajowych opisanych w Mapach akustycznych z marca 2018 roku znajduje się w tab. 5.1.

Poprzednie mapy akustyczne wykonane zostały w marcu 2012 roku przez firmę Hydrogeotechnika Sp. z o.o. z Kielc. Dotyczyły odcinków dróg krajowych o ruchu powyżej 3 000 000 pojazdów w województwie podlaskim, warmińsko-mazurskim i lubelskim. Odnośnie województwa lubelskiego, analizie poddano odcinki dróg przebiegające przez teren 13 powiatów (bialski, hrubieszowski, janowski, krasnostawski, kraśnicki, lubartowski, lubelskie, łęczyński, puławski, rycki, świdnicki, tomaszowski i zamojski) oraz 2 miast na prawach powiatu (Lublin i Zamość).

Tab. 6.4. Wykaz odcinków dróg krajowych na terenie woj. lubelskiego, opisanych w Mapach akustycznych z 2012 roku.

Numer drogi		POWIAT	Opis odcinka
krajowy	E		
2	E30	POWIAT BIALSKI	MIEDZYRZEC PODL.-WORONIEC
2	E30		WORONIEC-BIAŁA PODL.
74	-	POWIAT HRUBIESZOWSKI	HRUBIESZÓW /PRZEJŚCIE1/
74	-		HRUBIESZÓW/PRZEJŚCIE2/
19	-	POWIAT JANOWSKI	JANÓW LUB./PRZEJŚCIE
74	-		JANÓW LUB./PRZEJŚCIE
17	E372	POWIAT KRASNOSTAWSKI	PIASKI-FAJSŁAWICE
17	E372		KRASNYSTAW/OBWODNICA 2
17	E372		KRASNYSTAW-MAŁOCHWIEJ
17	E372		MAŁOCHWIEJ-IZBICA
17	E372		IZBICA-CHOMĘCISKA DUŻE
19	-	POWIAT KRAŚNICKI	NIEDRZWICA DUŻA-RUDNIK SZL.
19	-		RUDNIK SZL.-KRAŚNIK
19	-		KRAŚNIK/OBWODNICA
19	-		KRAŚNIK-SŁODKÓW
74	-		GR.WOJ.-ANNOPOL
74	-		OLBIĘCIN-KRAŚNIK Kraśnik
19	-		KOCK-FIRLEJ
19	-	POWIAT LUBARTOWSKI	

Numer drogi		POWIAT	Opis odcinka
19	-	POWIAT LUBELSKI	FIRLEJ-LUBARTÓW
19a; 103677L			LUBARTÓW/OBWODNICA
19	-		LUBARTÓW-ŁUCKA
19	-		ŁUCKA-NIEMCE
12	E372		KURÓW-ZAGRODY
12	E372		ZAGRODY-GARBÓW
12	E372		GARBÓW-LUBLIN
12	E372/E373		LUBLIN-KALINÓWKA
12	E372/E373		KALINÓWKA-ŚWIDNIK (KRĘPIEC)
12 12d	E372/E373		ŚWIDNIK (KRĘPIEC)-PIASKI
19	-		ŁUCKA-NIEMCE
19	-		NIEMCE-CIECIERZYN
19	-		CIECIERZYN-LUBLIN
19	-		LUBLIN-NIEDRZWICA DUŻA
19	-		NIEDRZWICA DUŻA-RUDNIK SZŁ.
82	-	M. LUBLIN	LUBLIN-ŁUSZCZÓW
82	-		ŁUSZCZÓW-ŁĘCZNA
12	E372		GARBÓW-LUBLIN
12	E372/E373		LUBLIN-KALINÓWKA
19	-		CIECIERZYN-LUBLIN
19	-	POWIAT ŁĘCZYŃSKI	LUBLIN-NIEDRZWICA DUŻA
82	-		LUBLIN-ŁUSZCZÓW
82	-	POWIAT ŁUKOWSKI	ŁUSZCZÓW-ŁĘCZNA
82	-		ŁĘCZNA/PRZEJŚCIE
63	-	POWIAT PUŁAWSKI	ŁUKÓW/PRZEJŚCIE B
12h; 12i	-		GR.WOJ.- ANIELIN
12i	-		PUŁAWY OBWODNICA
12j	-		PUŁAWY AL.1000-LECIA P.P.
824	=		ŻYRZYN-PUŁAWY
824 824a	-		PUŁAWY AL.PARTYZANTÓW
12	-		PUŁAWY-KOŃSKOWOLA
12	-		KOŃSKOWOLA-KURÓW
12	E372		KURÓW-ZAGRODY
17	E372		MOSZCZANKA-ŻYRZYN
17	E372		ŻYRZYN-KURÓW
17	E372	POWIAT RYCKI	GR.WOJ.-RYKI
17	E372		RYKI/PRZEJŚCIE
17	E372		MOSZCZANKA-ŻYRZYN
48	-		DĘBLIN/PRZEJŚCIE A
12	E372/E373	POWIAT ŚWIDNICKI	LUBLIN-KALINÓWKA
12	E372/E373		KALINÓWKA-ŚWIDNIK (KRĘPIEC)
12 12d	E372/E373		ŚWIDNIK (KRĘPIEC)-PIASKI
12d	E372/E373		PIASKI /OBWODNICA
12d 12	E373		PIASKI-BISKUPICE
17a	E372		PIASKI/PRZEJŚCIE
17	E372		PIASKI-FAJSŁAWICE
17	E372	POWIAT TOMASZOWSKI	TOMASZÓW LUB./PRZEJŚCIE
17	E372	M. ZAMOŚĆ	CHOMEĆCISKA DUŻE-ZAMOŚĆ
74d	-		ZAMOŚĆ-SITANIEC-ZAMOŚĆ Z
17	E372		ZAMOŚĆ-WÓŁKA ŁABUŃSKA
74	-		ZAWADA-ZAMOŚĆ
17	E372	POWIAT ZAMOJSKI	IZBICA-CHOMEĆCISKA DUŻE
17	E372		CHOMEĆCISKA DUŻE-ZAMOŚĆ
74d	-		ZAMOŚĆ-SITANIEC-ZAMOŚĆ
17	E372		ZAMOŚĆ-WÓŁKA ŁABUŃSKA
74	-		ZAWADA-ZAMOŚĆ

Cytowane powyżej dokumenty stanowią materiał porównawczy, który pozwala oszacować trendy zmian klimatu akustycznego w odniesieniu do analizowanych odcinków dróg krajowych. W świetle postępującego systematycznie w ostatnich latach wzrostu natężenia ruchu, można jedynie z pewnością stwierdzić, że klimat akustyczny wokół analizowanych odcinków autostrad, dróg ekspresowych i dróg krajowych ulega systematycznemu pogarszaniu.

Po przeanalizowaniu obu map akustycznych stwierdzono, że część odcinków opisywanych w Mapach z 2012 i 2018 roku pokrywa się, jednak część zakresu odnosi się do innych odcinków dróg. Porównanie to przedstawiono poniżej.

Tab. 6.5. Odcinki dróg krajowych pokrywające się zakresem w Mapach akustycznych z 2012 i 2018 r.

Lp.	Nazwa odcinka (2012 i 2018)
1	CIECIERZYN-WĘŻEL LUBLIN RUDNIK
2	DĘBLIN/PRZEJŚCIE A/
3	FIRLEJ-LUBARTÓW
4	JANÓW LUB./PRZEJŚCIE/
5	KRASNYSTAW/OBWODNICA A/
6	KRASNYSTAW/OBWODNICA B/
7	KRASNYSTAW-MAŁOCHWIEJ
8	KRAŚNIK/OBWODNICA/
9	KRAŚNIK-SŁODKÓW
10	LUBARTÓW/OBWODNICA/
11	LUBARTÓW-ŁUCKA
12	LUBLIN-NIEDRZWICA DUŻA
13	ŁĘCZNA/PRZEJŚCIE/
14	ŁUCKA-NIEMCE
15	ŁUKÓW/PRZEJŚCIE B/
16	ŁUSZCZÓW-ŁĘCZNA
17	MIĘDZYZRZEC PODL.-WORONIEC
18	MOSZCZANKA-ŻYRZYN
19	NIEDRZWICA DUŻA-RUDNIK SZL.
20	NIEMCE-CIECIERZYN
21	OLBIĘCIN-KRAŚNIK
22	PIASKI/PRZEJŚCIE/
23	PIASKI-FAJSŁAWICE
24	PULAWY AL. PARTYZANTÓW
25	PULAWY AL.1000-LECIA P.P.
26	PULAWY OBWODNICA
27	PULAWY-KOŃSKOWOLA
28	RUDNIK SZL.-KRAŚNIK
29	RYKI/PRZEJŚCIE/
30	TOMASZÓW LUB./PRZEJŚCIE/
31	WORONIEC-BIAŁA PODL.

Lp.	Nazwa odcinka (2012 i 2018)
32	ZAMOŚĆ-SITANIEC-ZAMOŚĆ
33	ZAMOŚĆ-WÓLKA ŁABUŃSKA
34	ZAWADA-ZAMOŚĆ
35	ŻYRZYN-PUŁAWY

Tab. 6.6. Wykaz odcinków dróg krajowych niepokrywających się w zakresie Map akustycznych z 2012 i 2018 r.

Lp.	2012	Lp.	2018
1	CHOMĘCISKA DUŻE-ZAMOŚĆ	1	BIAŁA PODL.-WÓLKA DOBRYŃSKA
2	GARBÓW-LUBLIN	2	BISKUPICE-DOROHUCZA
3	GR.WOJ.- ANIELIN	3	BRONOWICE-PUŁAWY
4	GR.WOJ.-ANNOPOL	4	CHOMĘCISKA DUŻE-ZAMOŚĆ
5	GR.WOJ.-RYKI	5	FAJSŁAWICE-KRASNYSTAW
6	HRUBIESZÓW /PRZEJŚCIE1/	6	GOŃCZYCE-RYKI
7	HRUBIESZÓW/PRZEJŚCIE2/	7	LUBLIN-WĘZEŁ LUBLIN TATARY
8	IZBICA-CHOMĘCISKA DUŻE	8	ŁĘCZNA-PUCHACZÓW
9	KALINÓWKA-ŚWIDNIK (KRĘPIEC)	9	ŁUKÓW/PRZEJŚCIE A/
10	KOCK-FIRLEJ	10	MAŁOCHWIEJ-CHOMĘCISKA DUŻE
11	KOŃSKOWOLA-KURÓW	11	MARYNIN-CHEŁM
12	KURÓW-ZAGRODY	12	MODLIBORZYCE-JANÓW LUB.
13	LUBLIN-KALINÓWKA	13	PUŁAWY UL. ŻYRZYŃSKA
14	LUBLIN-ŁUSZCZÓW	14	RADZYŃ PODL. -WĘZEŁ KOCK PŁN
15	MAŁOCHWIEJ-IZBICA	15	SKRZ. Z DP 2507L /DK 17/-WĘZEŁ KURÓW WSCHÓD
16	PIASKI /OBWODNICA	16	WĘZEŁ JASTKÓW-WĘZEŁ LUBLIN SŁAWINEK
17	PIASKI-BISKUPICE	17	WĘZEŁ KOCK PŁD-FIRLEJ
18	ŚWIDNIK (KRĘPIEC)-PIASKI	18	WĘZEŁ KURÓW WSCHÓD-WĘZEŁ NAŁĘCZÓW
19	ZAGRODY-GARBÓW	19	WĘZEŁ LUBLIN CZECHÓW-WĘZEŁ LUBLIN RUDNIK
20	ŻYRZYN-KURÓW	20	WĘZEŁ LUBLIN FELIN-WĘZEŁ ŚWIDNIK
		21	WĘZEŁ LUBLIN RUDNIK-LUBLIN
		22	WĘZEŁ LUBLIN RUDNIK-WĘZEŁ LUBLIN TATARY
		23	WĘZEŁ LUBLIN SŁAWINEK-LUBLIN
		24	WĘZEŁ LUBLIN TATARY-ŁUSZCZÓW
		25	WĘZEŁ LUBLIN TATARY-WĘZEŁ LUBLIN ZADĘBIE
		26	WĘZEŁ LUBLIN ZADĘBIE-WĘZEŁ LUBLIN FELIN
		27	WĘZEŁ NAŁĘCZÓW-WĘZEŁ JASTKÓW
		28	WĘZEŁ PIASKI WSCHÓD-BISKUPICE
		29	WĘZEŁ PIASKI ZACHÓD-WĘZEŁ PIASKI WSCHÓD
		30	WĘZEŁ ŚWIDNIK-WĘZEŁ PIASKI ZACHÓD
		31	ZWOLEŃ-ANIELIN
		32	ŻYRZYN-SKRZ. Z DP NR 2507L

Na pełne i rzetelne przedstawienie dynamiki i skali zmian klimatu akustycznego w odniesieniu do analizowanych odcinków dróg krajowych pozwoli dopiero opracowanie kolejnych edycji map akustycznych oraz bazujących na ich ustaleniach programów ochrony środowiska przed hałasem, które zakresem odnosić się będą do tych samych odcinków dróg oraz bazować będą na tych samych wartościach wskaźników hałasu. Mimo pokrywania się częściowo zakresu Map akustycznych z 2012 i 2018 roku, trudno jednoznacznie i bezpośrednio wskazać trend zmian klimatu akustycznego, z uwagi na różny sposób przedstawiania wyników analiz (mapy akustyczne z 2012 roku podawały wartości dla odcinków dróg w poszczególnych powiatach bez podawania kilometraża, z kolei mapy z marca 2018 roku podają wielkości przekroczeń (np. powierzchnia obszarów zagrożonych, liczba zagrożonych mieszkańców, liczba budynków szkolnych i przedszkolnych) w podziale na powiaty i kilometraż dróg.

6.1.5. Koncepcje działań zabezpieczających środowisko przed hałasem

Jednym z najważniejszych i bardzo trudnych problemów ochrony środowiska jest walka z hałasem. Z uwagi na wielkość przekroczeń poziomów dopuszczalnych hałasu w środowisku podejmowane są działania mające na celu złagodzenie oddziaływania akustycznego pochodzącego od poszczególnych źródeł. W chwili obecnej najbardziej popularnym środkiem ochrony przed hałasem komunikacyjnym jest stosowanie ekranów akustycznych. Zabezpieczenia te są jednak w niektórych przypadkach mało skuteczne. Szczególnie w warunkach miejskich, gdzie mamy do czynienia ze zwartą zabudową zlokalizowaną blisko ulic, której przesłonięcie ekranem akustycznym jest praktycznie niemożliwe. Należy zatem rozważyć stosowanie innych niż ekrany akustyczne środków ochrony przed hałasem, polegających m.in. na właściwej organizacji ruchu drogowego, egzekwowaniu istniejących ograniczeń prędkości czy też wprowadzenie nowych rozwiązań w postaci np. cichej nawierzchni.

6.2. Ocena realizacji poprzedniego Programu ochrony środowiska przed hałasem

Poprzedni Program ochrony środowiska przed hałasem dla województwa lubelskiego [17] swym zakresem objął 53 odcinki dróg krajowych o łącznej długości 143.379 km. Obszar objęty zakresem Programu położony był na terenie następujących powiatów: bialskiego, hrubieszowskiego, janowskiego, krasnostawskiego, kraśnickiego, lubartowskiego, lubelskiego, łęczyńskiego, łukowskiego, puławskiego, ryckiego, świdnickiego, tomaszowskiego oraz zamojskiego.

W uprzednio opracowanym Programie, w celu przywrócenia pożądanego klimatu akustycznego na terenach wzdłuż odcinków dróg, zaproponowano zadania inwestycyjne i nieinwestycyjne.

Do zadań inwestycyjnych zaliczono:

- realizację planów inwestycyjnych Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad,
- wymianę nawierzchni drogi na „cichą” w tym nawierzchnię SMA,
- budowę ekranów dźwiękochłonnych,
- wprowadzanie zieleni ozdobnej izolacyjnej.

Do zadań nieinwestycyjnych zaliczono:

- egzekwowanie ograniczeń prędkości ruchu na terenach zabudowanych,
- analizę możliwości zmian miejscowych planów zagospodarowania Przestrzennego (MPZP),
- ograniczenie ruchu pojazdów powyżej 3,5 t,
- wprowadzenie strefy wolnej od ruchu,
- edukację społeczną,
- ustanowienie obszaru ograniczonego użytkowania.

Szczegółowe informacje o stopniu realizacji poszczególnych zadań przedstawiono w rozdziale 6.2.1 oraz 6.2.2.

6.2.1. Zestawienie zrealizowanych zadań w zakresie ochrony środowiska przed hałasem wraz z oceną ich skuteczności i analizą poniesionych kosztów

Ocenę działań naprawczych, które tworzą rzeczywisty zakres Programu wraz z określeniem stopnia ich realizacji dokonano na podstawie sprawozdań z realizacji działań określonych w Programie ochrony środowiska przed hałasem dla województwa lubelskiego.

Sprawozdania zostały przygotowane przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Lublinie za rok: 2014, 2015, 2016 oraz 2017.

Zrealizowane działania wynikające z poprzedniego Programu zestawiono w tab. 6.7.

Tab. 6.7. Zestawienie zrealizowanych działań naprawczych zawartych w poprzednim Programie ([32], [33], [34], [35])

Nr drogi	Opis odcinka	Działania	Informacja o realizacji działań
12	Zagrody-Garbów	budowa drogi S17 Kurów – Lublin - Piaski, odcinek Kurów (w. Sielce S12/17) – w. Bogucin 584+700 ÷ 591+050	Zrealizowano w latach 2011-2013
19	Kock - Firlej	budowa drogi S19 Obwodnica Kocka i Woli Skromowskiej 260+600 ÷ 271+560	Zrealizowano w latach 2009-2012
12	Kurów - Zagrody	budowa drogi S17 Kurów – Lublin - Piaski, odcinek Kurów (w. Sielce S12/17) – w. Bogucin 577+554 ÷ 584+670	Zrealizowano w latach 2011-2013
19	Niemce - Ciecierzyn	wymiana nawierzchni drogi na „cichą” w tym nawierzchnię SMA	Remont nawierzchni w 2017 r. od km 297+340 ÷ 298+920
12	Garbów - Lublin	budowa drogi S17 Kurów – Lublin - Piaski, odcinek węzeł Bogucin – węzeł Dąbrowica 591+050 ÷ 602+200	Zrealizowano w latach 2011-2013
74	Janów Lub./Przejsie/	wymiana nawierzchni drogi na „cichą” w tym nawierzchnię SMA	Remont nawierzchni w 2017 r. od km 208+058 do 208+950 (stary kilometr 207+143 do 208+035)
17	Krasnystaw Małochwiej	wymiana nawierzchni drogi na „cichą” w tym nawierzchnię SMA (planowane na lata 2020 – 2023) 144+900 ÷ 146+704	Remont nawierzchni w latach 2016 – 2017
12 12d	Świdnik (Krępiec) – Piaski	budowa drogi ekspresowej S17 Kurów – Lublin – Piaski odcinek węzeł Witosza Piaski (początek obwodnicy) 619+250 ÷ 630+350	Zrealizowano
19	Kraśnik - Słodków	wymiana nawierzchni drogi na „cichą” w tym nawierzchnię SMA 356+868 ÷ 362+623	Remont nawierzchni w 2017 r. od km 356+920 do 360+210
12	Kalinówka – Świdnik (Krępiec)	budowa drogi ekspresowej S17 Kurów – Lublin – Piaski odcinek węzeł Witosza Piaski (początek obwodnicy) 617+400 ÷ 619+210	Zrealizowano w latach 2010 – 2013. W km 616+673 do 618+329 pozabawienie drogi kategorii drogi krajowej

Nr drogi	Opis odcinka	Działania	Informacja o realizacji działań
12	Lublin - Kalinówka	budowa drogi ekspresowej S17 Kurów – Lublin – Piaski odcinek węzeł Witosza Piaski (początek obwodnicy) 617+190 ÷ 617+220	Zrealizowano w latach 2010 – 2013. W km 616+673 do 618+329 pozabawienie drogi kategorii drogi krajowej
74	Hrubieszów/Przejsie/	budowa DK74 obwodnica Hrubieszowa	Zrealizowano
12	Puławy – Końskowola	budowa II etapu obwodnicy Puław w ciągu drogi ekspresowej S12 562+600 ÷ 568+735	Inwestycja została oddana do użytku w sierpniu 2018 r.
12	Końskowola – Kurów	budowa II etapu obwodnicy Puław w ciągu drogi ekspresowej S12 568+790 ÷ 577+554	Inwestycja została oddana do użytku w sierpniu 2018 r.
824	Żyrzyn – Puławy	budowa II etapu obwodnicy Puław w ciągu drogi ekspresowej S12 0+350 ÷ 6+200	Inwestycja została oddana do użytku w sierpniu 2018 r.
801	Puławy	budowa II etapu obwodnicy Puław w ciągu drogi ekspresowej S12 121+750 ÷ 122+50	Inwestycja została oddana do użytku w sierpniu 2018 r.

6.2.2. Analiza niezrealizowanych części programu wraz z przyczynami braku realizacji

Realizacja niektórych z planowanych inwestycji, przede wszystkim z uwagi na możliwości finansowe, nie została zakończona. Wykonanie części z zadań zostało odsunięte w czasie z uwagi na bieżące priorytety lub przedłużające się procedury uzgodnienia projektów.

Zestawienie niezrealizowanych działań opisano w tab. 6.8, natomiast w tab. 6.9 przedstawiono wykaz działań zaproponowanych w poprzednim Programie ochrony środowiska przed hałasem, których realizacja została przewidziana po roku 2018.

Tab. 6.8. Zestawienie niezrealizowanych działań naprawczych zawartych w poprzednim Programie ([32], [33], [34], [35]) – bez zadań, które wykaczały poza termin Programu

Nr drogi	Opis odcinka	Działania	Informacja o realizacji działań
17	Ryki/Przejście/	budowa drogi S17 granica woj. lubelskiego i mazowieckiego – Kurów 81+350 ÷ 85+370	zmiana terminu realizacji na lata 2017-2019
12	Zagrody-Garbów	- wymiana nawierzchni drogi na „cichą” w tym nawierzchnię SMA - budowa ekranów dźwiękochłonnych - wprowadzenie zieleni izolacyjnej	w 2018 r. droga zostanie zaliczona do kategorii dróg wojewódzkich
17	Tomaszów Lub./Przejście/	budowa drogi S17 Piaski – Hrebenne S17 obwodnica Tomaszowa Mazowieckiego 210+500 ÷ 215+300	zmiana terminu realizacji na lata 2019-2021
		wymiana nawierzchni drogi na „cichą” w tym nawierzchnię SMA	nie zrealizowano
74	Gr. Woj.- Annopol	-wymiana nawierzchni drogi na „cichą” w tym nawierzchnię SMA - budowa ekranów dźwiękochłonnych - wprowadzenie zieleni izolacyjnej	nie zrealizowano
		budowa DK74 granica woj. lubelskiego i świętokrzyskiego – Kraśnik 175+550 ÷ 177+899	nie są prowadzone żadne prace dokumentacyjne
19	Kock – Firlej	-wymiana nawierzchni drogi na „cichą” w tym nawierzchnię SMA - budowa ekranów dźwiękochłonnych - wprowadzenie zieleni izolacyjnej	pozbawienie drogi kategorii drogi krajowej; wymiana nawierzchni SMA od km 266+200 do km 266+400 wraz z wybudowaniem obwodnicy Kocka i Woli Skromowskiej oraz wymiana nawierzchni na odcinku od km 266+400 do km 269+600
		wymiana nawierzchni drogi na „cichą” w tym nawierzchnię SMA 270+700 ÷ 271+600	brak środków finansowych
12	Kurów – Zagrody	- wymiana nawierzchni drogi na „cichą” w tym nawierzchnię SMA - budowa ekranów dźwiękochłonnych - wprowadzenie zieleni izolacyjnej	w 2018 r. droga zostanie zaliczona do kategorii dróg wojewódzkich

Nr drogi	Opis odcinka	Działania	Informacja o realizacji działań
19	Niemce – Ciecierzyn	budowa drogi ekspresowej S19 Międzyrzec Podlaski – Lublin – granica województwa podkarpackiego (z wyłączeniem zachodniej obwodnicy m. Lublin) 297+053 ÷ 302+000	zmiana terminu realizacji na lata 2022-2024
		budowa ekranów dźwiękochłonnych	nie zrealizowano; wymiana nawierzchni w 2017 r. od km 297+340 do km 298+920
824 824a	Puławy al. Partyzantów	- wymiana nawierzchni drogi na „cichą” w tym nawierzchnię SMA - budowa ekranów dźwiękochłonnych	w 2018 r. droga zostanie zaliczona do kategorii dróg wojewódzkich
12	Garbów – Lublin	- wymiana nawierzchni drogi na „cichą” w tym nawierzchnię SMA - budowa ekranów dźwiękochłonnych - wprowadzenie zieleni izolacyjnej	pozbawienie drogi kategorii drogi krajowej
17	Żyrzyn – Kurów	budowa drogi S17 granica woj. lubelskiego i mazowieckiego – Kurów 102+580 ÷ 114+308	zmiana terminu realizacji na lata 2017-2019
19	Niedrzwica Duża – Rudnik Szl.	Budowa drogi ekspresowej S19 Międzyrzec Podlaski – Lublin – granica województwa podkarpackiego (z wyłączeniem zachodniej obwodnicy m. Lublin) 330+900 ÷ 349+691	zmiana terminu realizacji na lata 2019-2021; planowane zakończenie w 2020 r.
		- wymiana nawierzchni drogi na „cichą” w tym nawierzchnię SMA - budowa ekranów dźwiękochłonnych - wprowadzenie zieleni izolacyjnej	nie zrealizowano
19	Lublin – Niedrzwica Duża	budowa drogi ekspresowej S19 Międzyrzec Podlaski – Lublin – granica województwa podkarpackiego (z wyłączeniem zachodniej obwodnicy m. Lublin) 318+430 ÷ 330+908	zmiana terminu realizacji na lata 2019-2021; planowane zakończenie w 2020 r.
		- wymiana nawierzchni drogi na „cichą” w tym nawierzchnię SMA - budowa ekranów dźwiękochłonnych - wprowadzenie zieleni izolacyjnej	nie zrealizowano
801	Puławy	budowa drogi S17 granica woj. lubelskiego i mazowieckiego – Kurów 114+050 ÷ 121+750	zmiana terminu realizacji na lata 2017-2019

Nr drogi	Opis odcinka	Działania	Informacja o realizacji działań
19	Janów Lub./Przejście/	budowa drogi S19 Kraśnik – Stobierna 382+850 ÷ 386+320	zmiana terminu realizacji na lata 2019-2021
		- wymiana nawierzchni drogi na „cichą” w tym nawierzchnię SMA - budowa ekranów dźwiękochłonnych	nie zrealizowano
2	Międzyrzec Podl. – Woroniec	Budowa autostrady A2 na odcinku od końca węzła „Lubelska” do przejścia granicznego w Kukurykach włącznie z wyłączeniem obwodnicy Mińska Mazowieckiego 616+700 ÷ 626+350	w przygotowaniu
		wymiana nawierzchni drogi na „cichą” w tym nawierzchnię SMA 616+700 ÷ 618+200	nawierzchnia SMA w dobrym stanie technicznym, ograniczenie prędkości do 50 km/h i 70 km/h
		wymiana nawierzchni drogi na „cichą” w tym nawierzchnię SMA 623+700 ÷ 626+300	nawierzchnia w dobrym stanie technicznym,
19	Rudnik Szl. – Kraśnik	budowa drogi ekspresowej S19 Międzyrzec Podlaski – Lublin – granica województwa podkarpackiego (z wyłączeniem zachodniej obwodnicy m. Lublin) 349+691 ÷ 355+400	zmiana terminu realizacji na lata 2019-2021; planowane zakończenie w 2020 r.
		- wymiana nawierzchni drogi na „cichą” w tym nawierzchnię SMA - budowa ekranów dźwiękochłonnych - wprowadzenie zieleni izolacyjnej	nie zrealizowano
19	Ciecierzyn – Lublin	budowa drogi ekspresowej S19 Międzyrzec Podlaski – Lublin – granica województwa podkarpackiego (z wyłączeniem zachodniej obwodnicy m. Lublin) 302+700 ÷ 305+900	zmiana terminu realizacji na lata 2022-2024
19	Firlej – Lubartów	budowa drogi ekspresowej S19 Międzyrzec Podlaski – Lublin – granica województwa podkarpackiego (z wyłączeniem zachodniej obwodnicy m. Lublin) 271+790 ÷ 280+300	zmiana terminu realizacji na lata 2022-2024
		- budowa ekranów dźwiękochłonnych - wprowadzenie zieleni izolacyjnej	nie zrealizowano

Nr drogi	Opis odcinka	Działania	Informacja o realizacji działań
19	Łucka – Niemce	budowa drogi ekspresowej S19 Międzyrzec Podlaski – Lublin – granica województwa podkarpackiego (z wyłączeniem zachodniej obwodnicy m. Lublin) 288+980 ÷ 297+053	zmiana terminu realizacji na lata 2022-2024
		- budowa ekranów dźwiękochłonnych - wprowadzenie zieleni izolacyjnej	nie zrealizowano; wykonano nawierzchnię z SMA od km 289+875 do km 290+112
17	Krasnystaw Małochwiej	budowa drogi ekspresowej S17 Piaski – Hrebenne odcinek Piaski – Zamość 144+900 ÷ 146+704	zmiana terminu realizacji na lata 2023-2025
17	Gr. Woj. – Ryki	budowa drogi S17 granica woj. lubelskiego i mazowieckiego – Kurów 76+100 ÷ 77+100	zmiana terminu realizacji na lata 2017-2019
17	Małochwiej – Izbica	budowa drogi ekspresowej S17 Piaski – Hrebenne odcinek Piaski – Zamość 146+704 ÷ 155+051	zmiana terminu realizacji na lata 2023-2025
17	Zamość – Wólka Łabuńska	budowa drogi ekspresowej S17 Piaski – Hrebenne odcinek Zamość – Hrebenne 179+122 ÷ 190+650	zmiana terminu realizacji na lata 2023-2025
19	Kraśnik/Obwodnica/	budowa drogi ekspresowej S19 Międzyrzec Podlaski – Lublin – granica województwa podkarpackiego (z wyłączeniem zachodniej obwodnicy m. Lublin) 335+770 ÷ 356+868	zmiana terminu realizacji na lata 2019-2021; planowane zakończenie w 2020 r.
		- wymiana nawierzchni drogi na „cichą” w tym nawierzchnię SMA - budowa ekranów dźwiękochłonnych	nie zrealizowano
17	Moszczanka – Żyrzyn	budowa drogi S17 granica woj. lubelskiego i mazowieckiego – Kurów 86+133 ÷ 95+300	zmiana terminu realizacji na lata 2017-2019
19	Kraśnik – Słodków	budowa drogi S19 Kraśnik – Stobierna 356+868 ÷ 360+500	zmiana terminu realizacji na lata 2019-2021
		- budowa ekranów dźwiękochłonnych - wprowadzenie zieleni izolacyjnej	nie zrealizowano; wykonano nawierzchnię z SMA od km 356+920 do km 360+210

Nr drogi	Opis odcinka	Działania	Informacja o realizacji działań
17	Izbica – Chomęciska Duże	budowa drogi ekspresowej S17 Piaski – Hrebenne odcinek Piaski – Zamość 155+051 ÷ 162+850	zmiana terminu realizacji na lata 2023-2025
12	Kalinówka – Świdnik (Krepiec)	budowa ekranów dźwiękochłonnych	nie zrealizowano
17	Chomęciska Duże – Zamość	budowa drogi ekspresowej S17 Piaski – Hrebenne odcinek Piaski – Zamość 162+951 ÷ 172+200	zmiana terminu realizacji na lata 2023-2025
19	Lubartów – Łucka	budowa drogi ekspresowej S19 Międzyrzec Podlaski – Lublin – granica województwa podkarpackiego (z wyłączeniem zachodniej obwodnicy m. Lublin) 287+751 ÷ 288+980	zmiana terminu realizacji na lata 2022-2024
74	Olbięcin – Kraśnik	budowa DK74 granica woj. lubelskiego i świętokrzyskiego – Kraśnik 197+641 ÷ 202+500	w przygotowaniu
		wymiana nawierzchni drogi na „cichą” w tym nawierzchnię SMA	nie zrealizowano
17	Piaski – Fajslawice	budowa drogi ekspresowej S17 Piaski – Hrebenne odcinek Piaski – Zamość 114+308 ÷ 123+450	zmiana terminu realizacji na lata 2023-2025
12h	Gr. Woj. – Anielin	wymiana nawierzchni drogi na „cichą” w tym nawierzchnię SMA	nie zrealizowano
17a	Piaski/Przejsie/	budowa ekranów dźwiękochłonnych	nie zrealizowano; wykonano nawierzchnię z SMA w 2013 r. w ramach dostosowania obwodnicy m. Piaski
82	Lublin – Łuszczów	wymiana nawierzchni drogi na „cichą” w tym nawierzchnię SMA	nie zrealizowano
19a	Lubartów/Obwodnica/	budowa drogi ekspresowej S19 Międzyrzec Podlaski – Lublin – granica województwa podkarpackiego (z wyłączeniem zachodniej obwodnicy m. Lublin) 0+000 0+000 ÷ 6+200 2+000	zmiana terminu realizacji na lata 2022-2024
		wprowadzenie zieleni izolacyjnej	nie zrealizowano

Nr drogi	Opis odcinka	Działania	Informacja o realizacji działań
12	Lublin – Kalinówka	wprowadzenie zieleni izolacyjnej	nie zrealizowano
2	Woroniec – Biała Podl.	Budowa drogi A02 Siedlce – Kukuryki	w przygotowaniu
12d	Piaski – Biskupice	budowa drogi ekspresowej S12 Piaski – Dorohusk odcinek Piaski – Chełm 635+820 ÷ 641+300	zmiana terminu realizacji na lata 2023-2025
17	Krasnystaw/Obwodnica 2/	budowa drogi ekspresowej S17 Piaski – Hrebenne odcinek Piaski – Zamość 143+800 ÷ 144+818	zmiana terminu realizacji na lata 2023-2025

Tab. 6.9. Zestawienie działań naprawczych zaproponowanych w poprzednim Programie, które wykraczają poza ramy czasowe działań krótkoterminowych (po roku 2018)

Nr drogi	Opis odcinka	Działania	Planowany termin realizacji
17	Ryki/Przejsie/	wymiana nawierzchni drogi na „cichą” w tym nawierzchnię SMA	2018 - 2021
17	Tomaszów Lub./Przejsie/	- budowa ekranów dźwiękochłonnych - wprowadzenie zieleni izolacyjnej	2020 - 2023
12	Puławy – Końskowola	- wymiana nawierzchni drogi na „cichą” w tym nawierzchnię SMA - budowa ekranów dźwiękochłonnych - wprowadzenie zieleni izolacyjnej	2018 – 2021 oraz 2021 - 2024 w 2018 r. droga zostanie zaliczona do kategorii dróg wojewódzkich
17	Żyrzyn – Kurów	- wymiana nawierzchni drogi na „cichą” w tym nawierzchnię SMA - budowa ekranów dźwiękochłonnych - wprowadzenie zieleni izolacyjnej	2018 – 2021 oraz 2021 - 2024 w 2018 r. droga zostanie zaliczona do kategorii dróg wojewódzkich
12	Końskowola – Kurów	- wymiana nawierzchni drogi na „cichą” w tym nawierzchnię SMA - budowa ekranów dźwiękochłonnych	2018 – 2021 oraz 2021 - 2024 w 2018 r. droga zostanie zaliczona do kategorii dróg wojewódzkich
824	Żyrzyn – Puławy	- wymiana nawierzchni drogi na „cichą” w tym nawierzchnię SMA - budowa ekranów dźwiękochłonnych	2018 – 2021 oraz 2021 - 2024 w 2018 r. droga zostanie zaliczona do kategorii dróg wojewódzkich
17	Gr. Woj. – Ryki	- budowa ekranów dźwiękochłonnych - wprowadzenie zieleni izolacyjnej	2018 – 2021
17	Małochwiej – Izbica	- wymiana nawierzchni drogi na „cichą” w tym nawierzchnię SMA - budowa ekranów dźwiękochłonnych - wprowadzenie zieleni izolacyjnej	2020 – 2023 oraz po 2023 r.
17	Zamość – Wólka Łabuńska	- wymiana nawierzchni drogi na „cichą” w tym nawierzchnię SMA - ograniczenie ruchu pojazdów powyżej 3,5 t - budowa ekranów dźwiękochłonnych - wprowadzenie zieleni izolacyjnej	2020 – 2023 oraz po 2023 r.
17	Moszczanka – Żyrzyn	- budowa ekranów dźwiękochłonnych - wprowadzenie zieleni izolacyjnej	2018 – 2021
17	Izbica – Chomęciska Duże	wymiana nawierzchni drogi na „cichą” w tym nawierzchnię SMA	2020 – 2023
17	Chomęciska Duże – Zamość	budowa ekranów dźwiękochłonnych	po 2023 r.
19	Lubartów - Łucka	- budowa ekranów dźwiękochłonnych - wprowadzenie zieleni izolacyjnej	po 2020 r.

Nr drogi	Opis odcinka	Działania	Planowany termin realizacji
74	Olbięcin – Kraśnik	- budowa ekranów dźwiękochłonnych - wprowadzenie zieleni izolacyjnej	po 2019 r.
17	Piaski - Fajslawice	wymiana nawierzchni drogi na „cichą” w tym nawierzchnię SMA	2020 – 2023
12h	Gr. Woj. - Anielin	budowa ekranów dźwiękochłonnych	po 2019 r.
82	Lublin - Łuszczów	budowa ekranów dźwiękochłonnych	po 2020 r.
74	Zawada – Zamość	- wymiana nawierzchni drogi na „cichą” w tym nawierzchnię SMA - budowa ekranów dźwiękochłonnych - wprowadzenie zieleni izolacyjnej	po 2020 r.
82	Łęczna/Przejście	- wymiana nawierzchni drogi na „cichą” w tym nawierzchnię SMA - budowa ekranów dźwiękochłonnych	po 2019 r.
2	Woroniec – Biała Podl.	wymiana nawierzchni drogi na „cichą” w tym nawierzchnię SMA	po 2019 r.
12d	Piaski – Biskupice	budowa ekranów dźwiękochłonnych	po 2020 r.
17	Krasnystaw/Obwodnica 2/	wprowadzenie zieleni izolacyjnej	po 2019 r.
82	Łuszczów – Łęczna	wprowadzenie zieleni izolacyjnej	po 2019 r.
12i	Puławy Obwodnica	wprowadzenie zieleni izolacyjnej	po 2019 r.

6.3. Analiza materiałów, dokumentów i publikacji wykorzystanych do opracowania tomu 2

W ramach niniejszego Programu przeanalizowano opracowania obejmujące swym zakresem tereny, na których zlokalizowane są przedmiotowe odcinki dróg krajowych. Szczegółowa analiza wykorzystanych w opracowaniu materiałów została przedstawiona w rozdziale 4.3. Poniżej przedstawiono zestawienie dokumentów opracowanych dla powiatów i gmin, na terenie których zlokalizowane są odcinki dróg krajowych będących z zakres niniejszego Programu:

- Strategia rozwoju województwa lubelskiego na lata 2014 – 2020 (z perspektywą do 2030 r.) [40]
- Regionalny Program Operacyjny Województwa Lubelskiego na lata 2014 – 2020 [41]
- Program strategicznego rozwoju transportu województwa lubelskiego [42]
- Wojewódzki Program Rozwoju Infrastruktury Transportowej i Komunikacji dla Województwa Lubelskiego [43]
- Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w województwie lubelskim [44]
- Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu bialskiego [45]
- Strategia Rozwoju Miasta Chełm – aktualizacja na lata 2015 – 2020 z perspektywą do roku 2030 [46]
- Aktualizacja Strategii Rozwoju Powiatu Chełmskiego na lata 2008 – 2015 z perspektywą do roku 2020 [47]

- Strategia Rozwoju Powiatu Janowskiego na lata 2007 – 2020 [48]
- Strategia rozwoju powiatu janowskiego na lata 2014 – 2020 – Rozwój i współpraca [49]
- Strategia Rozwoju Lokalnego kierowanego przez społeczność na okres programowania PROW 2014 – 2020 Lokalnej Grupy Działania Ziemi Kraśnickiej [50]
- Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu kraśnickiego [51]
- Strategia Rozwoju Powiatu Kraśnickiego na lata 2016 – 2022 z perspektywą do roku 2025 [52]
- Strategia rozwoju lokalnego powiatu krasnostawskiego na lata 2008 – 2020 [53]
- Strategia Rozwoju Lokalnego kierowanego przez społeczność lokalną na lata 2014 – 2020 dla obszaru Lokalnej Grupy Działania Krasnystaw PLUS [54]
- Strategia rozwoju powiatu Łęczyńskiego na lata 2016 – 2021 [55]
- Program rozwoju powiatu Lubartowskiego na lata 2015 – 2022 [56]
- Strategia Rozwoju Lublin 2020 [57]
- Strategia rozwoju Lublina na lata 2013 – 2020 [58]
- Strategia Rozwoju Powiatu Łukowskiego na lata 2016 – 2020 [59]
- Strategia Rozwoju Powiatu Puławskiego do roku 2020 z perspektywą do 2030 roku [60]
- Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu radzyńskiego [61]
- Strategia Rozwoju Lokalnego Powiatu Ryckiego na lata 2015 – 2022 [62]
- Strategia Rozwoju Powiatu Świdnickiego na lata 2007 – 2020 [63]
- Program rozwoju pn. „Strategia Rozwoju Powiatu Tomaszowskiego na lata 2015 – 2020” [64]
- Strategia Rozwoju Powiatu Zamojskiego na lata 2007 – 2020 [65]
- Zintegrowana Strategia Rozwoju Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Biała Podlaska na lata 2015 – 2020 (z perspektywą do 2030 roku) [66]
- Strategia Rozwoju Miasta Zamość do roku 2020 [67]
- Program Ochrony Środowiska dla Powiatu Bialskiego na lata 2014 – 2017 z perspektywą na lata 2018 – 2021 [68]
- Program Ochrony Środowiska dla powiatu chełmskiego na lata 2017 – 2020 z perspektywą na lata 2021 – 2024 [69]
- Program Ochrony Środowiska dla Powiatu Janowskiego na lata 2017 – 2020 z perspektywą do roku 2024 [70]
- Program Ochrony Środowiska dla Powiatu Krasnostawskiego na lata 2017 – 2020 z perspektywą na lata 2021 – 2024 [71]
- Program Ochrony Środowiska dla Powiatu Kraśnickiego na lata 2016 – 2019 z perspektywą do 2023 roku [72]
- Program Ochrony Środowiska dla Powiatu Lubartowskiego na lata 2018 – 2020 z perspektywą do roku 2024 [73]
- Aktualizacja Powiatowego Programu Ochrony Środowiska dla Powiatu Lubelskiego [74]
- Program Ochrony Środowiska Powiatu łukowskiego na lata 2017 – 2024 [75]

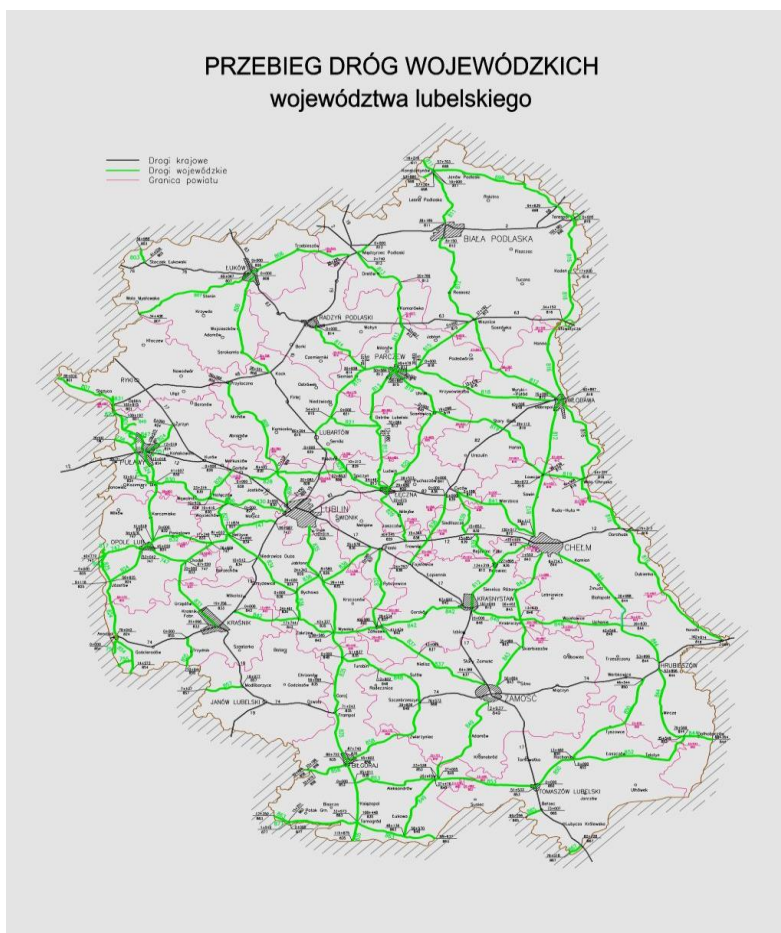
- Program Ochrony Środowiska dla Gminy Miasto Puławy na lata 2016 – 2020 [76]
- Program Ochrony Środowiska i Plan Gospodarki Odpadami dla Powiatu Radzyńskiego (tom I - Program Ochrony Środowiska) [77]
- Program Ochrony Środowiska dla Gminy Miejskiej Świdnik na lata 2014 – 2017 z perspektywą do roku 2021 r.. [78]
- Program Ochrony Środowiska dla Powiatu Zamojskiego [79]
- Aktualizacja Programu Ochrony środowiska dla Miasta Chełm na lata 2016 – 2019 z perspektywą do roku 2023 [80]
- Aktualizacja Programu Ochrony Środowiska dla Powiatu Grodzkiego Zamość na lata 2013 – 2016 z perspektywą do roku 2020 [81]
- Program Ochrony Środowiska i Plan Gospodarki Odpadami dla powiatu Łęczyńskiego na lata 2009-2012 z perspektywa do roku 2019 [82]

TOM 3 – DROGI WOJEWÓDZKIE

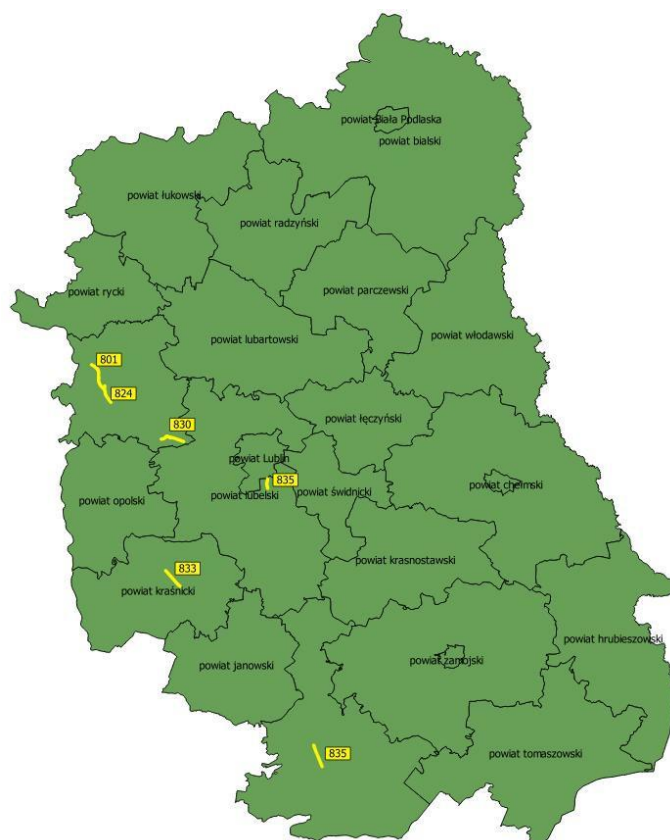
7. CZĘŚĆ OPISOWA

7.1. Opis obszaru objętego zakresem tomu 3

Tom 3 Programu ochrony środowiska przed hałasem dla województwa lubelskiego obejmuje swym zakresem tereny znajdujące się w granicach administracyjnych województwa lubelskiego i sąsiadujące z drogami wojewódzkimi, po których przejeżdża powyżej 3 000 000 pojazdów na rok. Odcinki tych dróg są zarządzane przez Zarząd Dróg Wojewódzkich w Lublinie. Łączna długość odcinków dróg wojewódzkich analizowanych w niniejszym programie wynosi 33.09 km.



Rys. 7.1. Sieć dróg wojewódzkich w województwie lubelskim [96]



Rys. 7.2. Analizowane odcinki dróg wojewódzkich w województwie lubelskim [19]

Sieć dróg wojewódzkich (rys. 5.2) na terenie województwa lubelskiego wynosi 2201.268 km [96]. Przedmiotowe opracowanie dotyczy 9 odcinków dróg wojewódzkich województwa lubelskiego o łącznej długości 33.09 km. W tab. 7.1 zestawiono najważniejsze informacje o analizowanych odcinkach dróg wojewódzkich.

Tab. 7.1. Zestawienie i charakterystyka odcinków dróg wojewódzkich o natężeniu ponad 3 000 000 pojazdów rocznie

Lp.	Numer drogi	Kilometraż		Długość [km]	Nazwa odcinka
		początkowy	końcowy		
1	801	114+870	119+210	4.34	Puławy
2		119+210	121+750	2.54	Puławy
3		121+750	122+770	1.02	Puławy
4	824	12+018	12+615	0.60	Puławy
5		12+615	16+633	4.02	Puławy
6	830	19+416	25+755	6.34	Nałęczów
7	833	19+356	25+096	5.74	Kraśnik Fabr.-Kraśnik
8	835	10+014	12+341	2.33	Lublin – Mętów
9		89+752	95+911	6.16	Biłgoraj – Majdan Nowy
SUMA				33.09 km	

Analizowane odcinki dróg wojewódzkich znajdują się na terenie następujących powiatów województwa lubelskiego: biłgorajskiego, kraśnickiego, lubelskiego oraz puławskiego [19].

Są to następujące drogi:

- droga wojewódzka nr 801: Warszawa - Karczew - Wilga - Maciejowice - Dęblin – Puławy (długość na terenie województwa – 35.101 km, klasa drogi: G),
- droga wojewódzka nr 824: Żyrzyn - Puławy - Opole Lubelskie - Józefów – Annopol (długość na terenie województwa – 67.024 km, klasa drogi: G),
- droga wojewódzka nr 830: Lublin - Nałęczów – Bochońnica (długość na terenie województwa – 37.971 km, klasa drogi: G),
- droga wojewódzka nr 833: Chodel – Kraśnik (długość na terenie województwa – 26.679 km, klasa drogi: G),
- droga wojewódzka nr 835: Lublin – Wysokie – Biłgoraj – Sieniawa (długość na terenie województwa: 76.534 km, klasa drogi: GP oraz 28.135 km, klasa drogi: G).

7.2. Naruszenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku wraz z zakresem naruszenia

Stan akustyczny środowiska, dla obszarów położonych wzdłuż odcinków dróg wojewódzkich objętych Programem, dla których stwierdzono przekroczenia dopuszczalnych wartości zidentyfikowano w oparciu o wykonaną w 2016 r. mapę akustyczną obszarów położonych w otoczeniu dróg wojewódzkich województwa lubelskiego [19]. Informacje na temat przekroczeń dopuszczalnych poziomów dźwięku wyrażonych wskaźnikiem L_{DWN} oraz L_N zawarto w tab. 7.2 oraz w tab. 7.3. Natomiast ogólne informacje o naruszeniach dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku zawarto w rozdziale 2.2.

Tab. 7.2. Informacja na temat przekroczeń dopuszczalnych poziomów dźwięku, wyrażonych wskaźnikiem L_{DWN} [19]

Województwo lubelskie	do 5 dB	> 5-10 dB	>10-15 dB	>15-20 dB	>20 dB
	stan warunków akustycznych środowiska				
	nieдобry		zły		bardzo zły
Powierzchnia obszarów zagrożonych w danym zakresie [km ²]	0.39400	0.11111	0.00813	0	0
Liczba lokali mieszkalnych w danym zakresie [tys.]	0.870	0.208	0.013	0	0
Liczba zagrożonych mieszkańców w danym zakresie [tys.]	2.865	0.579	0.030	0	0

Liczba budynków szkolnych i przedszkolnych w danym zakresie	2	0	0	0	0
Liczba budynków służby zdrowia, opieki społecznej i socjalnej w danym zakresie	0	0	0	0	0

Tab. 7.3. Informacja na temat przekroczeń dopuszczalnych poziomów dźwięku, wyrażonych wskaźnikiem L_N [19]

Województwo lubelskie	do 5 dB	> 5-10 dB	>10-15 dB	>15-20 dB	>20 dB
	stan warunków akustycznych środowiska				
	nieдобry		zły		bardzo zły
Powierzchnia obszarów zagrożonych w danym zakresie [km ²]	0.14413	0.02056	0.00024	0	0
Liczba lokali mieszkalnych w danym zakresie [tys.]	0.320	0.041	0	0	0
Liczba zagrożonych mieszkańców w danym zakresie [tys.]	1.202	0.118	0	0	0
Liczba budynków szkolnych i przedszkolnych w danym zakresie	0	0	0	0	0
Liczba budynków służby zdrowia, opieki społecznej i socjalnej w danym zakresie	0	0	0	0	0

Tereny zagrożone hałasem zlokalizowane w sąsiedztwie analizowanych dróg zestawiono w tab. 7.4., natomiast w tab. 7.5 zestawiono maksymalne wartości wskaźnika M dla analizowanych odcinków dróg wojewódzkich.

Tab. 7.4. Tereny zagrożone hałasem zlokalizowane w sąsiedztwie dróg wojewódzkich (na podstawie: [19])

Lp.	Numer drogi wojewódzkiej	Nazwa odcinka	Kilometraż drogi		Powiat	Gmina	Maksymalna wartość przekroczeń dopuszczalnych wartości poziomu hałasu wyrażonego wskaźnikiem:		Maksymalna wartość wskaźnika M:	
			początkowy	końcowy			L _{DWN} [dB]	L _N [dB]	L _{DWN}	L _N
1	801	Puławy	114+870	115+870	puławski	Puławy	0	0	0.00	0.00
2	801	Puławy	115+870	116+870	puławski	Puławy	0	0	0.00	0.00
3	801	Puławy	116+870	117+870	puławski	Puławy	0	0	0.00	0.00
4	801	Puławy	117+870	118+870	puławski	Puławy	10	5	5.91	0.03
5	801	Puławy	118+870	119+210	puławski	Puławy	10	5	0.93	0.00
6	801	Puławy	119+210	120+210	puławski	Puławy	0	0	0.00	0.00
7	801	Puławy	120+210	121+210	puławski	Puławy	5	5	0.00	0.00
8	801	Puławy	121+210	121+750	puławski	Puławy	5	5	24.97	10.30
9	801	Puławy	121+750	122+770	puławski	Puławy	5	0	0.12	0.00
10	824	Puławy	12+018	12+615	puławski	Puławy	10	5	0.92	0.00
11	824	Puławy	12+615	13+615	puławski	Puławy	10	5	4.40	0.03
12	824	Puławy	13+615	14+615	puławski	Puławy	10	5	4.25	0.51
13	824	Puławy	14+615	15+615	puławski	Puławy	10	5	14.99	0.61
14	824	Puławy	15+615	16+633	puławski	Puławy	10	5	4.51	0.00
15	830	Nałęczów	19+416	20+416	puławski	Nałęczów	15	10	1.21	0.00
16	830	Nałęczów	20+416	21+416	puławski	Nałęczów	15	10	7.35	0.50
17	830	Nałęczów	21+416	22+416	puławski	Nałęczów	15	10	24.44	4.26
18	830	Nałęczów	22+416	23+416	puławski	Nałęczów	15	10	5.72	2.41
19	830	Nałęczów	23+416	24+416	puławski	Nałęczów	15	15	35.06	7.26
20	830	Nałęczów	24+416	25+416	puławski	Nałęczów	15	10	63.99	16.84
21	830	Nałęczów	25+416	25+755	puławski	Nałęczów	15	10	4.17	1.30
22	833	Kraśnik Fabr.-Kraśnik	19+356	20+356	kraśnicki	Kraśnik	0	0	0.00	0.00
23	833	Kraśnik Fabr.-Kraśnik	20+356	21+356	kraśnicki	Kraśnik	15	5	8.87	0.00

Program ochrony środowiska przed hałasem dla województwa lubelskiego

TOM 3 – drogi wojewódzkie

Lp.	Numer drogi wojewódzkiej	Nazwa odcinka	Kilometraż drogi		Powiat	Gmina	Maksymalna wartość przekroczeń dopuszczalnych wartości poziomu hałasu wyrażonego wskaźnikiem:		Maksymalna wartość wskaźnika M:	
			początkowy	końcowy			L _{DWN} [dB]	L _N [dB]	L _{DWN}	L _N
24	833	Kraśnik Fabr.-Kraśnik	21+356	22+356	kraśnicki	Kraśnik	10	5	10.37	0.23
25	833	Kraśnik Fabr.-Kraśnik	22+356	23+356	kraśnicki	Kraśnik	10	0	14.41	0.00
26	833	Kraśnik Fabr.-Kraśnik	23+356	24+356	kraśnicki	Kraśnik	10	5	19.35	0.00
27	833	Kraśnik Fabr.-Kraśnik	24+356	25+096	kraśnicki	Kraśnik	10	5	27.64	0.71
28	835	Lublin - Mętów	10+014	11+014	lubelski	Głusk	10	5	6.34	4.75
29	835	Lublin - Mętów	11+014	12+014	lubelski	Głusk	10	5	2.49	2.94
30	835	Lublin - Mętów	12+014	12+341	lubelski	Głusk	10	10	2.32	2.32
31	835	Biłgoraj – Majdan Nowy	89+752	90+752	biłgorajski	Biłgoraj	15	10	11.46	10.95
32	835	Biłgoraj – Majdan Nowy	90+752	91+752	biłgorajski	Biłgoraj	15	10	2.68	0.89
33	835	Biłgoraj – Majdan Nowy	91+752	92+752	biłgorajski	Biłgoraj	15	10	39.11	34.53
34	835	Biłgoraj – Majdan Nowy	92+752	93+752	biłgorajski	Biłgoraj	15	10	51.85	46.77
35	835	Biłgoraj – Majdan Nowy	93+752	94+752	biłgorajski	Księżpol	0	0	0.00	0.00
36	835	Biłgoraj – Majdan Nowy	94+752	95+752	biłgorajski	Księżpol	0	0	0.00	0.00
37	835	Biłgoraj – Majdan Nowy	95+752	95+911	biłgorajski	Księżpol	0	0	0.00	0.00

Tab. 7.5. Zestawienie maksymalnej wartości wskaźnika M dla analizowanych odcinków dróg wojewódzkich

Lp.	Nr drogi wojewódzkiej	Kilometraż	Nazwa odcinka	Maksymalna wartość wskaźnika M	
				L_{DWN}	L_N
1	801	114+870 ÷ 119+210	Puławy	5.91	0.03
2	801	119+210 ÷ 121+750	Puławy	24.97	10.30
3	801	121+750 ÷ 122+770	Puławy	0.12	0.00
4	824	12+018 ÷ 12+615	Puławy	0.92	0.00
5	824	12+615 ÷ 16+633	Puławy	14.99	0.61
6	830	19+416 ÷ 25+755	Nałęczów	63.99	16.84
7	833	19+356 ÷ 25+096	Kraśnik Fabr.-Kraśnik	27.64	0.71
8	835	10+014 ÷ 12+341	Lublin – Mętów	6.34	4.75
9	835	89+752 ÷ 95+911	Biłgoraj – Majdan Nowy	51.85	46.77

7.2.1. Identyfikacja i charakterystyka źródeł hałasu

W granicach administracyjnych województwa lubelskiego zlokalizowanych jest 9 odcinków dróg wojewódzkich, po których przejeżdża więcej niż 3 000 000 pojazdów rocznie.

W niniejszym Programie analizą objęto następujące odcinki dróg wojewódzkich: 801, 824, 830, 833, 835.

Identyfikację oraz charakterystykę analizowanych odcinków dróg przedstawiono w rozdziale 7.1.

7.2.2. Tereny zagrożone hałasem wyznaczone na podstawie mapy akustycznej

Tereny, na których występują przekroczenia wartości dopuszczalnych hałasu w środowisku wyznaczono na podstawie mapy akustycznej obszarów położonych w otoczeniu dróg wojewódzkich województwa lubelskiego [19]. Podstawowe kierunki i zakres działań mających na celu poprawę stanu klimatu akustycznego, a docelowo, zmniejszenie na całym obszarze miasta poziomów hałasu do wartości mniejszych niż dopuszczalne przedstawiono poniżej w rozdziale 7.3.

7.3. Podstawowe kierunki i zakres działań niezbędnych do przywrócenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku

Ograniczenie równoważnego poziomu dźwięku do wartości nie przekraczających poziomów dopuszczalnych określonych w rozporządzeniu Ministra Środowiska [10] w otoczeniu analizowanych odcinków dróg krajowych jest w świetle istniejącego poziomu natężenia ruchu oraz lokalizacji tych odcinków w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowy mieszkaniowej niezwykle trudne, a w niektórych przypadkach wręcz nierealne. Zadaniem służb ochrony środowiska oraz administratorów sieci drogowej jest podejmowanie wszelkich działań mających na celu poprawę klimatu akustycznego w sąsiedztwie tras komunikacyjnych w takim stopniu, w jakim jest to możliwe. Z drugiej strony konieczne jest właściwe planowanie przestrzenne uwzględniające zagrożenie hałasem, poprzez wprowadzenie zapisów o obowiązku konsultowania z zarządcami

dróg wszelkich zmian w studiach uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gmin/miast oraz gminnych/miejskich planach zagospodarowania przestrzennego.

W ramach opracowywania niniejszego Programu przeanalizowano wyniki modelowania klimatu akustycznego przedstawione w opracowanej mapie akustycznej [19] oraz zaproponowano działania, których realizacja powinna doprowadzić do poprawy stanu akustycznego w otoczeniu problemowych odcinków dróg wojewódzkich. Kolejność realizacji zadań Programu na terenach mieszkaniowych opracowano w oparciu o wskaźnik M (tab. 7.6). W przypadku wartości wskaźnika M o priorytecie wysokim (powyżej 20) działania naprawcze dla danego odcinka drogi zakwalifikowano do strategii krótkookresowej (z terminem realizacji do 2023 r.). Działania długookresowe przewidywane do realizacji w późniejszym horyzoncie czasowym (po roku 2023) wskazano dla odcinków dróg o niskim prioryecie narażenia na hałas (wskaźnik M poniżej wartości 20).

Tab. 7.6. Zestawienie priorytetów z jakimi powinny być podjęte działania mające na celu ograniczenie poziomu hałasu w stosunku do wartości wskaźnika M

Priorytet działań	Wartość wskaźnika M	
	Od	Do
Wysoki	20	64
Niski	0	20

Program ochrony środowiska przed hałasem dla województwa lubelskiego

TOM 3 – drogi wojewódzkie

Tab. 7.7. Zestawienie działań naprawczych do wykonania w celu poprawy klimatu akustycznego dla odcinków dróg wojewódzkich zlokalizowanych w granicach województwa lubelskiego

Lp.	Numer drogi	Nazwa odcinka	Kilometraż drogi		Powiat	Maksymalna wartość wskaźnika M	Działania naprawcze	Szacowany efekt redukcji hałasu	Szacunkowy koszt realizacji działania	Podmiot odpowiedzialny za realizację działań	Termin realizacji
			początkowy	końcowy							
1	801	Puławy	117+870	119+210	puławski	5.91	Wymiana nawierzchni na odcinku 118+650 - 119+210	ok. 3 dB	180 tys.	ZDW	po 2023 r.
							Egzekwowanie ograniczeń prędkości na odcinku 118+650 - 119+210		10 tys.	Policja	
2	801	Puławy	121+210	121+750	puławski	24.97	Wymiana nawierzchni na odcinku 121+000 - 121+750	ok. 3 dB	270 tys.	ZDW	2019-2023
							Egzekwowanie ograniczeń prędkości		10 tys.	Policja	
3	801	Puławy	121+750	122+770	puławski	0.12	Wymiana nawierzchni na odcinku 122+500 - 122+770	ok. 2 dB	95 tys.	ZDW	po 2023 r.
4	824	Puławy	12+018	12+615	puławski	0.92	Wymiana nawierzchni	ok. 2 dB	270 tys.	ZDW	po 2023 r.
5	824	Puławy	12+615	13+615	puławski	4.40	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	ok. 2 dB	10 tys.	Policja	po 2023 r.
6	824	Puławy	13+615	14+615	puławski	4.25	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	ok. 2 dB	10 tys.	Policja	po 2023 r.
7	824	Puławy	14+615	15+615	puławski	14.99	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	ok. 2 dB	10 tys.	Policja	po 2023 r.
8	824	Puławy	15+615	16+633	puławski	4.51	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	ok. 2 dB	10 tys.	Policja	po 2023 r.
9	12*	Puławy-Końskowola	562+030	563+000	puławski	22.12	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	ok. 2 dB	10 tys.	Policja	po 2023 r.
10	12*	Puławy-Końskowola	563+000	564+000	puławski	15.72	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	ok. 2 dB	10 tys.	Policja	po 2023 r.
11	12*	Puławy-Końskowola	564+000	565+000	puławski	6.54	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	ok. 2 dB	10 tys.	Policja	po 2023 r.
12	12*	Puławy-Końskowola	565+000	565+526	puławski	0.29	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	ok. 2 dB	10 tys.	Policja	po 2023 r.
13	12*	Puławy-Końskowola	566+000	567+000	puławski	6.23	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	ok. 2 dB	10 tys.	Policja	po 2023 r.
14	12*	Puławy-Końskowola	567+000	568+000	puławski	53.63	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	ok. 2 dB	10 tys.	Policja	2019-2023
15	12*	Puławy-Końskowola	568+000	568+735	puławski	37.04	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	ok. 2 dB	10 tys.	Policja	2019-2023

Program ochrony środowiska przed hałasem dla województwa lubelskiego

TOM 3 – drogi wojewódzkie

Lp.	Numer drogi	Nazwa odcinka	Kilometraż drogi		Powiat	Maksymalna wartość wskaźnika M	Działania naprawcze	Szacowany efekt redukcji hałasu	Szacunkowy koszt realizacji działania	Podmiot odpowiedzialny za realizację działań	Termin realizacji
			początkowy	końcowy							
16	824a*	Puławy Al. Partyzantów	0+000	0+095	puławski	0.71	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	ok. 2 dB	10 tys.	Policja	po 2023 r.
17	824*	Żyrzyn-Puławy	3+068	4+000	puławski	32.85	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	ok. 2 dB	10 tys.	Policja	2019-2023
18	824*	Żyrzyn-Puławy	4+000	5+000	puławski	30.05	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	ok. 2 dB	10 tys.	Policja	2019-2023
19	824*	Żyrzyn-Puławy	5+000	6+000	puławski	6.01	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	ok. 2 dB	10 tys.	Policja	po 2023 r.
20	824*	Żyrzyn-Puławy	6+000	7+000	puławski	10.7	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	ok. 2 dB	10 tys.	Policja	po 2023 r.
21	824*	Puławy Al. Partyzantów	10+495	11+000	puławski	4.48	Wymiana nawierzchni	ok. 3 dB	330 tys.	ZDW	po 2023 r.
							Egzekwowanie ograniczeń prędkości		10 tys.	Policja	
22	824*	Puławy Al. Partyzantów	11+000	11+338	puławski	5	Wymiana nawierzchni	ok. 3 dB	220 tys.	ZDW	po 2023 r.
							Egzekwowanie ograniczeń prędkości		10 tys.	Policja	
23	824*	Puławy Al. Partyzantów	11+338	12+000	puławski	49.89	Wymiana nawierzchni	ok. 3 dB	430 tys.	ZDW	2019-2023
							Egzekwowanie ograniczeń prędkości		10 tys.	Policja	
24	830	Nałęczów	19+416	20+416	puławski	1.21	Wymiana nawierzchni	ok. 3 dB	300 tys.	ZDW	po 2023 r.
							Egzekwowanie ograniczeń prędkości		10 tys.	Policja	
25	830	Nałęczów	20+416	21+416	puławski	7.35	Wymiana nawierzchni	ok. 3 dB	300 tys.	ZDW	po 2023 r.
							Egzekwowanie ograniczeń prędkości		10 tys.	Policja	
26	830	Nałęczów	21+416	22+416	puławski	24.44	Wymiana nawierzchni	ok. 3 dB	300 tys.	ZDW	2019-2023
							Egzekwowanie ograniczeń prędkości		10 tys.	Policja	
27	830	Nałęczów	22+416	23+416	puławski	5.72	Wymiana nawierzchni	ok. 3 dB	300 tys.	ZDW	po 2023 r.
							Zastosowanie trwałych środków uspokojenia ruchu		100 tys.		
28	830	Nałęczów	23+416	24+416	puławski	35.06	Wymiana nawierzchni	ok. 3 dB	300 tys.	ZDW	2019-2023

Program ochrony środowiska przed hałasem dla województwa lubelskiego

TOM 3 – drogi wojewódzkie

Lp.	Numer drogi	Nazwa odcinka	Kilometraż drogi		Powiat	Maksymalna wartość wskaźnika M	Działania naprawcze	Szacowany efekt redukcji hałasu	Szacunkowy koszt realizacji działania	Podmiot odpowiedzialny za realizację działań	Termin realizacji
			początkowy	końcowy							
							Zastosowanie trwałych środków uspokojenia ruchu		100 tys.		
29	830	Nałęczów	24+416	25+416	puławski	63.99	Wymiana nawierzchni	ok. 3 dB	300 tys.	ZDW	2019-2023
							Egzekwowanie ograniczeń prędkości		10 tys.	Policja	
30	830	Nałęczów	25+416	25+755	puławski	4.17	Wymiana nawierzchni	ok. 3 dB	300 tys.	ZDW	po 2023 r.
							Egzekwowanie ograniczeń prędkości		10 tys.	Policja	
31	833	Kraśnik Fabr.-Kraśnik	20+356	21+356	kraśnicki	8.87	Wymiana nawierzchni	ok. 3 dB	350 tys.	ZDW	po 2023 r.
							Egzekwowanie ograniczeń prędkości (fotoradar / pomiar odcinkowy)		100 tys.	ITD	
32	833	Kraśnik Fabr.-Kraśnik	21+356	22+356	kraśnicki	10.37	Wymiana nawierzchni	ok. 3 dB	350 tys.	ZDW	po 2023 r.
							Egzekwowanie ograniczeń prędkości (fotoradar / pomiar odcinkowy)		100 tys.	ITD	
33	833	Kraśnik Fabr.-Kraśnik	22+356	23+356	kraśnicki	14.41	Wymiana nawierzchni	ok. 3 dB	350 tys.	ZDW	po 2023 r.
							Egzekwowanie ograniczeń prędkości (fotoradar / pomiar odcinkowy)		100 tys.	ITD	
34	833	Kraśnik Fabr.-Kraśnik	23+356	24+356	kraśnicki	19.35	Wymiana nawierzchni	ok. 3 dB	350 tys.	ZDW	po 2023 r.
							Egzekwowanie ograniczeń prędkości (fotoradar / pomiar odcinkowy)		100 tys.	ITD	
35	833	Kraśnik Fabr.-Kraśnik	24+356	25+096	kraśnicki	27.64	Wymiana nawierzchni	ok. 3 dB	350 tys.	ZDW	2019-2023
							Egzekwowanie ograniczeń prędkości (fotoradar / pomiar odcinkowy)		100 tys.	ITD	
36	835	Lublin - Mętów	10+014	11+014	lubelski	6.34	Wymiana nawierzchni	ok. 3 dB	450 tys.	ZDW	po 2023 r.
							Egzekwowanie ograniczeń prędkości		10 tys.	Policja	

Program ochrony środowiska przed hałasem dla województwa lubelskiego

TOM 3 – drogi wojewódzkie

Lp.	Numer drogi	Nazwa odcinka	Kilometraż drogi		Powiat	Maksymalna wartość wskaźnika M	Działania naprawcze	Szacowany efekt redukcji hałasu	Szacunkowy koszt realizacji działania	Podmiot odpowiedzialny za realizację działań	Termin realizacji
			początkowy	końcowy							
37	835	Lublin - Mętów	11+014	12+014	lubelski	2.94	Wymiana nawierzchni	ok. 3 dB	450 tys.	ZDW	po 2023 r.
							Egzekwowanie ograniczeń prędkości		10 tys.	Policja	
38	835	Lublin - Mętów	12+014	12+341	lubelski	2.32	Wymiana nawierzchni	ok. 3 dB	145 tys.	ZDW	po 2023 r.
							Egzekwowanie ograniczeń prędkości		10 tys.	Policja	
39	835	Biłgoraj – Majdan Nowy	89+752	90+752	biłgorajski	11.46	Wymiana nawierzchni	ok. 3 dB	300 tys.	ZDW	po 2023 r.
							Egzekwowanie ograniczeń prędkości		10 tys.	Policja	
40	835	Biłgoraj – Majdan Nowy	90+752	91+752	biłgorajski	2.68	Wymiana nawierzchni	ok. 3 dB	300 tys.	ZDW	po 2023 r.
							Egzekwowanie ograniczeń prędkości		10 tys.	Policja	
41	835	Biłgoraj – Majdan Nowy	91+752	92+752	biłgorajski	39.11	Wymiana nawierzchni	ok. 3 dB	300 tys.	ZDW	2019-2023
							Egzekwowanie ograniczeń prędkości		10 tys.	Policja	
42	835	Biłgoraj – Majdan Nowy	92+752	93+752	biłgorajski	51.85	Wymiana nawierzchni	ok. 3 dB	300 tys.	ZDW	2019-2023
							Egzekwowanie ograniczeń prędkości		10 tys.	Policja	
Sumaryczny koszt działań krótkookresowych									2 850 tys. zł		2019-2023
Sumaryczny koszt działań długookresowych									6 070 tys. zł		po 2023 r.
Całkowity koszt działań									8 920 tys. zł		

Objaśnienia: ZDW – Zarząd Dróg Wojewódzkich w Lublinie

ITD – Inspekcja Transportu Drogowego

* Wraz z oddaniem do ruchu II etapu obwodnicy Puław droga została pozbawiona kategorii drogi krajowej i obecnie jest w zarządzie Zarządu Dróg Wojewódzkich w Lublinie. W związku z tym, iż wskazane odcinki były ujęte w mapie akustycznej dla dróg krajowych, zachowano ich numerację oraz nazwę odcinka.

Zestawienie działań nie jest związane z kolejnością ich wykonywania. Kolejność i czas ich realizacji leży w gestii Zarządcy obiektu lub instytucji, której dotyczą odpowiednie działania.

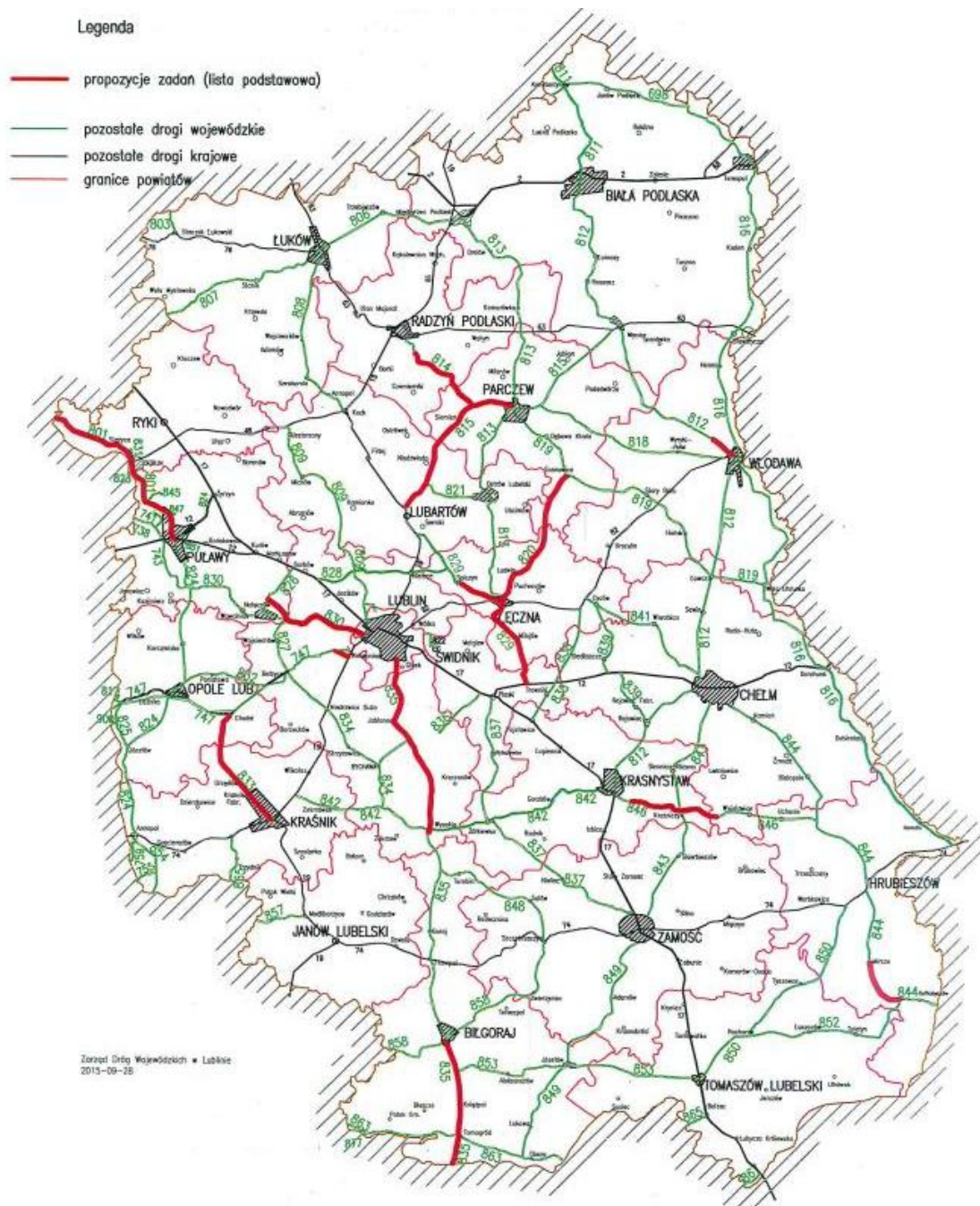
Większość z proponowanych działań naprawczych dotyczy utrzymania nawierzchni jezdni w dobrym stanie technicznym. Stan techniczny nawierzchni jest jednym z głównych czynników mających wpływ na oddziaływanie hałasu pochodzącego do ruchu drogowego. Działania polegające na wymianie nawierzchni jezdni powinny być realizowane bezwarunkowo na całej sieci dróg wojewódzkich, każdorazowo po osiągnięciu złego stanu nawierzchni drogi. W ramach Programu zaproponowano te odcinki dróg i ulic, na których wymiana nawierzchni jest w chwili obecnej najpilniejsza, z uwagi na oddziaływanie hałasu.

Do kompetencji Policji należeć będzie egzekwowanie ograniczeń prędkości. Powinno ono być egzekwowane poprzez wzmożone kontrole prędkości na tych odcinkach dróg i ulic, w sąsiedztwie których wskaźnik M osiąga najwyższe wartości. Kontrole te powinny być prowadzone szczególnie w porach nocnych.

W ramach niniejszego Programu nie proponowano budowy ekranów akustycznych. Pomijając kwestie technicznych możliwości ich lokalizacji, realizacja osłon przeciwdźwiękowych w przypadku pojedynczych zabudowań jest nieracjonalna pod względem poniesionych kosztów w stosunku do uzyskanych efektów. Ponadto ekrany akustyczne mogą również negatywnie wpływać na krajobraz oraz oddziaływać na awifaunę (śmiertelność ptaków rozbijających się o ekrany przezroczyste). Dodatkowo zastosowanie ekranów wzdłuż arterii o dużej liczbie zjazdów do posesji i skrzyżowań (jak w większości przypadków analizowanych odcinków drogowych) jest rozwiązaniem nieskutecznym z uwagi na brak zapewnienia ciągłości tych ekranów.

Na załącznikach graficznych w rozdziale 16 przedstawiono efekt akustyczny realizacji poszczególnych działań naprawczych proponowanych w ramach strategii krótkookresowej.

Ponadto Zarząd Dróg Wojewódzkich w Lublinie w ramach Planu Rozwoju Sieci Dróg Wojewódzkich Województwa Lubelskiego na lata 2014 – 2020 [91] planuje realizację działań polegających na rozbudowie lub przebudowie sieci dróg wojewódzkich. Planowane do realizacji działania zaznaczono na rys. 7.3 kolorem czerwonym. W tab. 7.8 zestawiono planowane do realizacji działania dla dróg wojewódzkich, które pokrywają się z zakresem niniejszego Programu.



Rys. 7.3. Mapa zadań inwestycyjnych planowanych do realizacji przy udziale środków UE na lata 2014 – 2020 [91]

Tab. 7.8. Zestawienie zadań inwestycyjnych planowanych do realizacji przez ZDW w Lublinie na analizowanych odcinkach dróg wojewódzkich [91], [93]

Lp.	Numer drogi	Kilometraż		Opis zadania	Koszty [mln zł]	Planowany okres realizacji
		początkowy	końcowy			
1	835	10+014	26+000	rozbudowa DW835 na odcinku Lublin - Piotrków	190	2018 - 2019
2	801	84+085	122+770	rozbudowa DW801 od granicy województwa do S12 (etap I – budowa obwodnicy m. Stężycza i m. Dęblin)	brak danych	2019 - 2020
3	830 i 826	-	-	budowa obwodnicy Nałęczowa jako połączenie dróg wojewódzkich nr 830 i 826	brak danych	2019 - 2020
4	835	90+490	115+875	rozbudowa DW835 na odcinku Biłgoraj - granica województwa	190	2019 - 2020
5	833	0+000	26+679	rozbudowa DW833 na odcinku granicy województwa do skrzyżowania z drogą krajową S12	160	2020 - 2021

7.4. Termin realizacji tomu 3 Programu ochrony środowiska przed hałasem

Działania zawarte w ramach strategii krótkookresowej tab. 7.7 powinny być zrealizowane w czasie trwania niniejszego Programu, czyli do 2023 r. Należy natomiast zaznaczyć, że większa część zadań jest ściśle powiązana z planami inwestycyjnymi Zarządu Dróg Wojewódzkich w Lublinie i terminy ich realizacji mogą zakończyć się po 2023 r. W takich przypadkach należy dążyć do rozpoczęcia realizacji inwestycji w czasie obowiązywania niniejszego Programu.

Terminy realizacji działań zawartych w ramach edukacji społecznej oraz polityki długookresowej są dłuższe od czasu obowiązywania niniejszego Programu (5 lat). Edukacja społeczeństwa powinna być konsekwentna i ciągła – wtedy może przynieść wymierne i oczekiwane korzyści. Działania określone w strategii długoterminowej powinny być natomiast realizowane w czasie obowiązywania tego i kolejnych Programów ochrony środowiska przed hałasem.

7.5. Koszty realizacji tomu 3 Programu ochrony środowiska przed hałasem

Koszty realizacji działań zawartych w strategii krótkookresowej to przede wszystkim koszty wymiany nawierzchni oraz egzekwowanie ograniczeń prędkości. Wynoszą one sumarycznie dla wszystkich odcinków dróg wojewódzkich około 2 850 tys. zł. Koszty działań przewidzianych do realizacji po roku 2023 wynoszą ok. 6 070 tys. zł. Podane koszty są cenami netto i powinny być traktowane orientacyjnie, ze względu na konieczność uwzględnienia w kosztorysach specyficznych uwarunkowań miejscowych, warunków geologicznych, ilości sieci uzbrojenia i koniecznego zakresu ich przebudowy lub zabezpieczenia. Wykonywane przez zarządzających szczegółowe badania i analizy na etapie opracowywania projektów budowlanych i wykonawczych mogą również wpłynąć znacząco na zakres zarówno projektów, jak i realizowanych na ich podstawie działań. Tych kosztów na etapie wykonywania Programu ochrony środowiska przed hałasem nie można precyzyjnie oszacować.

8. UZASADNIENIE ZAKRESU TOMU 3 PROGRAMU OCHRONY ŚRODOWISKA PRZED HAŁASEM

8.1. Dane i wnioski ze sporządzonych map akustycznych

8.1.1. Charakterystyka obszaru objętego mapą akustyczną, w tym uwarunkowań wynikających z ustaleń planów zagospodarowania przestrzennego, ograniczeń związanych z występowaniem istniejących obszarów ograniczonego użytkowania, a także obszarów istniejących stref ochronnych

Do głównych uwarunkowań wynikających z ustaleń miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego oraz obowiązujących Studiów uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego, obowiązujących na terenach sąsiadujących bezpośrednio z analizowanymi odcinkami drogowymi, zaliczyć można zapisy odnoszące się do dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku. Poszczególne plany przyporządkowują wyznaczone kategorie terenów do następujących rodzajów terenów określonych w przepisach odrębnych dotyczących ochrony środowiska:

- przeznaczonych pod zabudowę mieszkaniową jednorodzinną i wielorodzinną,
- przeznaczonych pod szpitale i domy opieki społecznej,
- przeznaczonych pod budynki związane ze stałym lub czasowym pobytem dzieci i młodzieży,
- przeznaczonych na cele uzdrowiskowe,
- przeznaczonych na cele rekreacyjno-wypoczynkowe,
- przeznaczonych na cele mieszkaniowo-usługowe.

Niektóre obowiązujące miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego posiadają zapisy mówiące o przeznaczeniu części terenów znajdujących się wzdłuż szczególnie uciążliwych ciągów komunikacyjnych na lokalizację między innymi urządzeń ograniczających oddziaływanie drogi na środowisko. Dotrzymanie standardów akustycznych w tych obszarach może wymagać zastosowania ekranów akustycznych lub realizacji pasa zieleni izolacyjnej. Z ustaleń planów wynika także, że w przypadku stwierdzenia występowania ponadnormatywnego poziomu hałasu w granicach terenów zabudowy mieszkaniowej, obiekty mieszkaniowe winny być wyposażone w skuteczne zabezpieczenia akustyczne.

Uchwała Nr XXVIII/232/17 Rady Miejskiej w Nałęczowie z dnia 20 kwietnia 2017 r. w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla obszaru III – Nałęczów ustala zasady dotyczące sposobów zagospodarowania terenów i obiektów podlegających ochronie na podstawie przepisów odrębnych. Cały obszar planu położony jest w granicach obszaru górniczego i terenu górniczego wód leczniczych „Nałęczów”. W planie została też wyznaczona strefa uzdrowiskowa A oraz strefa uzdrowiskowa B.

W sąsiedztwie analizowanych odcinków dróg wojewódzkich nie zostały utworzone obszary ograniczonego użytkowania.

8.1.2. Charakterystyki terenów objętych programem, w tym liczby mieszkańców, gęstości zaludnienia oraz przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku

Charakterystyka terenów objętych Programem została przedstawiona w rozdziale 2.1 oraz 7.1 niniejszego opracowania. W tabelach poniżej przedstawiono informacje uzyskane w ramach opracowanej

Mapy akustycznej [19]. Zawarto w nich szacunkową powierzchnię, liczbę osób oraz liczbę lokali mieszkalnych narażonych na hałas w poszczególnych przedziałach. Z uwagi na fakt, iż w każdym przypadku zasięg dopuszczalnego poziomu dźwięku wyrażony wskaźnikiem L_{DWN} (poziom dzień – wieczór – nocny) jest większy od zasięgu wyrażonego wskaźnikiem L_N (poziom dla wszystkich pór nocy w roku) liczbę osób i lokali narażonych na oddziaływanie hałasu przedstawiono poniżej w odniesieniu do poziomu L_{DWN} .

Tab. 8.1. Tereny zagrożone hałasem zlokalizowane w sąsiedztwie analizowanych odcinków dróg wojewódzkich województwa lubelskiego [19]

Zakres oddziaływania hałasu [dB]:		55-60	60-65	65-70	70-75	powyżej 75
DW 801 odc. Puławy km: 114+870 ÷ 119+210	Liczba lokali	16	11	5	1	0
	Liczba osób	28	25	12	1	0
	Powierzchnia [km ²]	0.30	0.23	0.15	0.10	0.11
DW 801 odc. Puławy km: 119+210 ÷ 121+750	Liczba lokali	56	42	27	9	1
	Liczba osób	2136	1279	927	93	4
	Powierzchnia [km ²]	0.12	0.10	0.07	0.05	0.00
DW 801 odc. Puławy km: 121+750 ÷ 122+770	Liczba lokali	36	27	13	0	0
	Liczba osób	956	578	243	0	0
	Powierzchnia [km ²]	0.05	0.04	0.03	0.02	0.00
DW 824 odc. Puławy km: 12+018 ÷ 12+615	Liczba lokali	35	22	10	1	0
	Liczba osób	333	71	28	3	0
	Powierzchnia [km ²]	0.02	0.02	0.02	0.01	0.00
DW 824 odc. Puławy km: 12+615 ÷ 16+633	Liczba lokali	234	249	164	15	0
	Liczba osób	617	695	468	21	0
	Powierzchnia [km ²]	0.17	0.13	0.11	0.07	0.00
DW 830 odc. Nałęczów km: 19+416 ÷ 25+755	Liczba lokali	214	234	161	66	0
	Liczba osób	661	741	549	202	0
	Powierzchnia [km ²]	0.51	0.35	0.24	0.17	0.05
DW 833 odc. Kraśnik Fabr.- Kraśnik km: 19+356 ÷ 25+096	Liczba lokali	334	344	233	13	0
	Liczba osób	183	279	73	11	0
	Powierzchnia [km ²]	0.25	0.18	0.17	0.11	0.00
DW 835 odc. Lublin – Mętów km: 10+014 ÷ 12+341	Liczba lokali	136	114	48	0	0
	Liczba osób	395	366	205	0	0
	Powierzchnia [km ²]	0.11	0.10	0.09	0.06	0.01
DW 835 odc. Bilgoraj – Majdan Nowy km: 89+752 ÷ 95+911	Liczba lokali	128	138	92	44	0
	Liczba osób	387	480	320	146	0
	Powierzchnia [km ²]	0.52	0.39	0.27	0.16	0.08

Tab. 8.2. Liczba lokali mieszkalnych i osób zamieszkujących te lokale oraz powierzchnia terenów, dla których poziom hałasu wyrażony wskaźnikiem L_{DWN} przekracza poziomy dopuszczalny w sąsiedztwie analizowanych odcinków dróg wojewódzkich

Przekroczenie dopuszczalnego poziomu hałasu [dB]:		0-5	5-10	10-15
DW 801 odc. Puławy km: 114+870 ÷ 119+210	Liczba lokali	10	3	0
	Liczba osób	13	1	0
	Powierzchnia [km ²]	0.00197	0.00048	0
DW 801 odc. Puławy km: 119+210 ÷ 121+750	Liczba lokali	17	0	0
	Liczba osób	403	0	0
	Powierzchnia [km ²]	0.00871	0	0
DW 801 odc. Puławy km: 121+750 ÷ 122+770	Liczba lokali	1	0	0
	Liczba osób	2	0	0
	Powierzchnia [km ²]	0.00020	0	0
DW 824 odc. Puławy km: 12+018 ÷ 12+615	Liczba lokali	7	0	0
	Liczba osób	9	0	0
	Powierzchnia [km ²]	0.00273	0.00001	0
DW 824 odc. Puławy km: 12+615 ÷ 16+633	Liczba lokali	159	13	0
	Liczba osób	403	27	0
	Powierzchnia [km ²]	0.06522	0.00322	0
DW 830 odc. Nałęczów km: 19+416 ÷ 25+755	Liczba lokali	181	94	13
	Liczba osób	519	272	30
	Powierzchnia [km ²]	0.14158	0.07740	0.00797
DW 833 odc. Kraśnik Fabr.-Kraśnik km: 19+356 ÷ 25+096	Liczba lokali	321	23	0
	Liczba osób	1076	69	0
	Powierzchnia [km ²]	0.09778	0.01600	0.00016
DW 835 odc. Lublin – Mętów km: 10+014 ÷ 12+341	Liczba lokali	35	0	0
	Liczba osób	90	0	0
	Powierzchnia [km ²]	0.03520	0.00485	0
DW 835 odc. Bilgoraj – Majdan Nowy km: 89+752 ÷ 95+911	Liczba lokali	139	75	0
	Liczba osób	350	210	0
	Powierzchnia [km ²]	0.04059	0.00916	0

8.1.3. Charakterystyka techniczno-akustyczna źródeł hałasu mających negatywny wpływ na poziom hałasu w środowisku

W poniższej tabeli zestawiono szczegółowe dane lokalizacyjno-techniczne analizowanych odcinków dróg wojewódzkich zarządzanych przez Zarząd Dróg Wojewódzkich w Lublinie. Obecnie analizowane odcinki dróg są w dobrym stanie technicznym.

Tab. 8.3. Dane lokalizacyjno-techniczne analizowanych odcinków dróg wojewódzkich w województwie lubelskim o natężeniu ponad 3 000 000 pojazdów rocznie

Lp.	Numer drogi	Kilometraż		Długość [km]	Nazwa odcinka	Natężenie ruchu
		początkowy	końcowy			SDRR [poj./dobę]
1	801	114+870	119+210	4.34	Puławy	9607
2		119+210	121+750	2.54	Puławy	11868
3		121+750	122+770	1.02	Puławy	8482
4	824	12+018	12+615	0.60	Puławy	9036
5		12+615	16+633	4.02	Puławy	12247
6	830	19+416	25+755	6.34	Nałęczów	10278
7	833	19+356	25+096	5.74	Kraśnik Fabr.- Kraśnik	13104
8	835	10+014	12+341	2.33	Lublin – Mętów	12471
9		89+752	95+911	6.16	Biłgoraj – Majdan Nowy	11537
SUMA				33.09 km		

8.1.4. Trendy zmian klimatu akustycznego

Mapy akustyczne dla obszarów położonych w otoczeniu dróg wojewódzkich województwa lubelskiego o ruchu powyżej 3 000 000 pojazdów rocznie zostały wykonane w 2016 roku przez firmę PDKOM Sp. z o.o. z siedzibą w Krakowie na zlecenie Zarządu Dróg Wojewódzkich w Lublinie. Mapy zostały wykonane dla dziewięciu odcinków dróg wojewódzkich województwa lubelskiego, wzdłuż których stwierdzono nadmierną uciążliwość hałasu komunikacyjnego oddziałującego na okolicznych mieszkańców. Odcinki dróg wojewódzkich (nr 801, 824, 830, 833 i 835) objętych analizą znajdują się w czterech powiatach (powiat puławski, kraśnicki, lubelski i biłgorajski). Całkowita długość dróg wojewódzkich objętych mapą akustyczną wyniosła 33.08 km.

Poprzednie mapy akustyczne obszarów położonych w otoczeniu dróg wojewódzkich na terenie Województwa Lubelskiego wykonane zostały 2012 r. z aktualizacją w 2013 roku przez Instytut Techniki Górniczej KOMAG Zakład Wibroakustyki Stosowanej. Dotyczyły odcinków dróg wojewódzkich nr 801, 824, 830, 833 i 835 znajdujących się w czterech powiatach (puławski, kraśnicki, lubelski i biłgorajski). Zakres map z 2012 i 2013 roku częściowo pokrywa się z zakresem map akustycznych wykonanych w roku 2016.

Cytowane powyżej dokumenty stanowią materiał porównawczy, który pozwala oszacować trendy zmian klimatu akustycznego w odniesieniu do analizowanych odcinków dróg wojewódzkich. Dla analizowanych odcinków dróg wojewódzkich odnotowano maksymalne przekroczenia dopuszczalnych poziomów wskaźnika L_{DWN} do 20 dB (DW nr 830 w Nałęczowie i DW nr 833 w Kraśniku) oraz wskaźnika L_N do 15 dB (DW nr 830 w Nałęczowie). Na pozostałych odcinkach maksymalne przekroczenia dopuszczalnych poziomów wskaźnika L_{DWN} nie przekroczyły 15 dB, zaś wskaźnika L_N nie przekroczyły 10 dB.

Na pełne i rzetelne przedstawienie dynamiki i skali zmian klimatu akustycznego w odniesieniu do analizowanych odcinków dróg krajowych pozwoli dopiero opracowanie kolejnych edycji map akustycznych

oraz bazujących na ich ustaleniach programów ochrony środowiska przed hałasem, które zakresem odnosić się będą do tych samych odcinków dróg oraz bazować będą na tych samych wartościach wskaźników hałasu.

8.1.5. Koncepcje działań zabezpieczających środowisko przed hałasem

Jednym z najważniejszych i bardzo trudnych problemów ochrony środowiska jest walka z hałasem. Z uwagi na wielkość przekroczeń poziomów dopuszczalnych hałasu w środowisku podejmowane są działania mające na celu złagodzenie oddziaływania akustycznego pochodzącego od poszczególnych źródeł. W chwili obecnej najbardziej popularnym środkiem ochrony przed hałasem komunikacyjnym jest stosowanie ekranów akustycznych. Zabezpieczenia te są jednak w niektórych przypadkach mało skuteczne. Szczególnie w warunkach miejskich, gdzie mamy do czynienia ze zwartą zabudową zlokalizowaną blisko ulic lub linii kolejowych, której przesłonięcie ekranem akustycznym jest praktycznie niemożliwe. Należy zatem rozważyć stosowanie innych niż ekrany akustyczne środków ochrony przed hałasem, polegających m.in. na właściwej organizacji ruchu drogowego, egzekwowaniu istniejących ograniczeń prędkości czy też wprowadzenie nowych rozwiązań w postaci np. cichej nawierzchni.

8.2. Ocena realizacji poprzedniego Programu ochrony środowiska przed hałasem

Poprzedni Program ochrony środowiska przed hałasem dla województwa lubelskiego [17] swym zakresem objął 10 odcinków dróg wojewódzkich o łącznej długości 29.185 km. Obszar objęty zakresem Programu położony był na terenie następujących powiatów: biłgorajskiego, kraśnickiego, lubelskiego oraz puławskiego.

W uprzednio opracowanym Programie, w celu przywrócenia pożądanego klimatu akustycznego na terenach wzdłuż odcinków dróg, zaproponowano zadania inwestycyjne i nieinwestycyjne.

Do zadań inwestycyjnych zaliczono:

- realizację planów inwestycyjnych Zarządu Dróg Wojewódzkich w Lublinie,
- wymianę nawierzchni drogi na „cichą” w tym nawierzchnię SMA,
- budowę ekranów dźwiękochłonnych,
- wprowadzanie zieleni ozdobnej izolacyjnej.

Do zadań nieinwestycyjnych zaliczono:

- egzekwowanie ograniczeń prędkości ruchu na terenach zabudowanych,
- analizę możliwości zmian miejscowych planów zagospodarowania Przestrzennego (MPZP),
- ograniczenie ruchu pojazdów powyżej 3, 5 t,
- wprowadzenie strefy wolnej od ruchu,
- edukację społeczną,
- ustanowienie obszaru ograniczonego użytkowania.

Szczegółowe informacje o stopniu realizacji poszczególnych zadań przedstawiono w rozdziale 8.2.1 oraz 8.2.2.

8.2.1. Zestawienie zrealizowanych zadań w zakresie ochrony środowiska przed hałasem wraz z oceną ich skuteczności i analizą poniesionych kosztów

Ocenę działań naprawczych, które tworzą rzeczywisty zakres Programu wraz z określeniem stopnia ich realizacji dokonano na podstawie sprawozdań z realizacji działań naprawczych dla terenów wokół dróg wojewódzkich województwa lubelskiego, po których przejeżdża rocznie ponad 3 000 000 pojazdów.

Sprawozdania zostały przygotowane przez Zarząd Dróg Wojewódzkich w Lublinie za rok: 2014, 2015, 2016 oraz 2017.

Zrealizowane działania wynikające z poprzedniego Programu zestawiono w tab. 8.4.

Tab. 8.4. Zestawienie zrealizowanych działań naprawczych zawartych w poprzednim Programie ([36], [37], [38], [39])

Nr drogi	Opis odcinka	Działania	Termin realizacji	Informacja o realizacji działań
824	Puławy 12+600 ÷ 16+600	wymiana nawierzchni drogi na „cichą” SMA 8	2014 - 2019	W 2009 r. oddano do użytku tzw. „Miasteczko Holenderskie”. W ramach działania zastosowano nawierzchnię SMA 8, wybudowano progi zwalniające i wprowadzono ograniczenie prędkości do 40 km/h.
835	Biłgoraj 87+700 ÷ 89+900	edukacja społeczna	2014 - 2017	W 2014 r. została zakończona przebudowa i rozbudowa DW835 wraz z położeniem nawierzchni „cichej” SMA 8, natomiast w 2015 r. została wybudowana obwodnica Północna Biłgoraja. W 2016 r. na drodze wprowadzono zmianę organizacji ruchu, na odcinku 87+700 do 89+900 wprowadzono ograniczenie wjazdu pojazdów powyżej 5 t.
		wprowadzenie zakazu wjazdu pojazdów powyżej 3,5 t		
		wymiana nawierzchni drogi na „cichą” SMA 8		

8.2.2. Analiza niezrealizowanych części programu wraz z przyczynami braku realizacji

Realizacja niektórych z planowanych inwestycji, przede wszystkim z uwagi na możliwości finansowe, nie została zakończona. Część zadań zawartych w poprzednim Programie została zaplanowana w terminie do 2019 lub 2020 r., w związku z powyższym w chwili opracowania niniejszego Programu nie można było dokonać pełnej oceny stanu realizacji zadań.

Zestawienie niezrealizowanych działań opisano w tab. 8.5.

Tab. 8.5. Zestawienie niezrealizowanych działań naprawczych zawartych w poprzednim Programie ([32], [33], [34], [35])

Nr drogi	Opis odcinka	Działania	Termin realizacji	Informacja o realizacji działań
833	Kraśnik	wymiana nawierzchni drogi na „cichą” SMA 8 20+750 ÷ 25+100	2014 - 2017	Projekt rozbudowy drogi został ujęty w dokumencie „Przedsięwzięcie Transportowe” oraz w „Programie Strategicznego Rozwoju Transportowego”. W 2018 r. został ogłoszony przetarg na przygotowanie dokumentacji dla rozbudowy DW833.
		budowa ekranów dźwiękochłonnych 25+300 ÷ 25+400	2014 - 2020	
835	Lublin - Mętów	budowa ekranów dźwiękochłonnych	2014 - 2019	W sprawozdaniu wskazano, iż działanie jest niemożliwe do zrealizowania z uwagi na liczne zjazdy zlokalizowane w bliskiej odległości. W dokumentacji dla rozbudowy DW835 zastosowano nawierzchnię „cichą” SMA 8. Projekt rozbudowy drogi ujęty został w dokumencie „Program Operacyjny Rozwoju Województwa Polski Wschodniej”.
835	Biłgoraj – Majdan Nowy	wymiana nawierzchni drogi na „cichą” SMA 8 89+800 ÷ 95+911	2014 - 2019	Projekt rozbudowy drogi został ujęty w „Programie Strategicznego Rozwoju Transportowego”. W 2016 r. ogłoszono przetarg na dokumentację techniczną dla zadania rozbudowa DW835.
830	Nałęczów	ograniczenie ruchu pojazdów powyżej 3,5 t	2014 - 2019	Uzyskano decyzję środowiskową i trwa opracowywanie dokumentacji projektowej dla budowy obwodnicy Nałęczowa.
		edukacja społeczna		

8.3. Analiza materiałów, dokumentów i publikacji wykorzystanych do opracowania tomu 3

W ramach niniejszego Programu przeanalizowano opracowania obejmujące swym zakresem tereny, na których zlokalizowane są przedmiotowe odcinki dróg wojewódzkich. Szczegółowa analiza wykorzystanych w opracowaniu materiałów została przedstawiona w rozdziale 4.3. Poniżej przedstawiono zestawienie dokumentów opracowanych dla powiatów i gmin, na terenie których zlokalizowane są odcinki dróg wojewódzkich będących z zakres niniejszego Programu:

-
- Strategia Rozwoju Powiatu Kraśnickiego na lata 2016 – 2022 z perspektywą do roku 2025 [52]
- Lokalna strategia rozwoju na lata 2016 – 2023 lokalnej grupy działania „Ziemia Biłgorajska” [83]
- Strategia Rozwoju Powiatu Puławskiego do roku 2020 z perspektywą do 2030 roku [84]
- Program Ochrony Środowiska Powiatu Biłgorajskiego [85]
- Program Ochrony Środowiska dla Gminy Miasto Puławy na lata 2016 – 2020 [86]
- Strategia Rozwoju Powiatu Lubelskiego na lata 2016 – 2022 z perspektywą do roku 2030 [87]
- Plan mobilności lubelskiego obszaru funkcjonalnego na lata 2017-2025 [88]
- Program Ochrony Środowiska dla Powiatu Kraśnickiego na lata 2016 – 2019 z perspektywą do 2023 roku [89]

- Program Ochrony Środowiska dla Powiatu Lubelskiego na lata 2014 – 2017 z perspektywą do 2021 r.
[90]

Dla powiatu ryckiego, tomaszowskiego, Biała Podlaska oraz Lublin brak jest aktualnych Programów Ochrony Środowiska.

9. EMISJA POWSTAJĄCA W ZWIĄZKU Z EKSPLOATACJĄ DROGI

Emisja hałasu powstająca w związku z eksploatacją odcinków dróg będących w zakresie niniejszego opracowania została szczegółowo określona w następujących dokumentach:

- Mapy akustyczne dla dróg krajowych o ruchu powyżej 3 000 000 pojazdów rocznie na terenie województwa lubelskiego [18],
- Mapy akustyczne obszarów położonych w otoczeniu dróg wojewódzkich województwa lubelskiego [19].

W opracowaniach tych, dla analizowanych odcinków dróg krajowych i wojewódzkich zostały przedstawione m.in. mapy emisji hałasu drogowego. Mapy te przedstawiają zasięgi poszczególnych poziomów emisji hałasu, a więc wielkości generowanej bezpośrednio przez źródło. Obliczenia emisji hałasu powstały przy założeniu braku wpływu ukształtowania i zagospodarowania terenu (teren płaski, brak przeszkód na drodze rozchodzenia się fali akustycznej) oraz innych czynników zewnętrznych (np. wpływu warunków atmosferycznych). Należy natomiast zaznaczyć, iż emisja hałasu ma bezpośredni wpływ na wartość emisji, a więc wielkości oddziaływania hałasu „u odbiorcy”. Mapy emisji hałasu przedstawiają rzeczywiste zasięgi oddziaływania akustycznego na danym obszarze, z uwzględnieniem faktycznego ukształtowania i zagospodarowania terenu oraz innych parametrów takich jak np. warunki atmosferyczne czy stan nawierzchni drogi. Wszystkie analizy statystyczne opracowane w ramach przedmiotowych map akustycznych [18], [19] zostały opracowane na podstawie zmierzonej i obliczonej emisji hałasu, której wielkość jak już wcześniej wspomniano, jest powiązana z wartością emisji hałasu. Poziom emisji hałasu (a w konsekwencji również emisji) będzie rósł z czasem na skutek zmiany natężenia ruchu drogowego.

W tab. 9.1 przedstawiono emisję powstającą w związku z eksploatacją dróg objętych zakresem niniejszego Programu.

Tab. 9.1. Emisja powstająca w związku z eksploatacją dróg krajowych objętych Programem

Wskaźnik L_{DWN} poziomy dźwięku w środowisku	55-60 dB	60-65 dB	65-70 dB	70-75 dB	>75 dB
Powierzchnia obszarów zagrożonych w danym zakresie [km ²]	82.793	44.044	24.936	14.013	9.416
Liczba lokali mieszkalnych w danym zakresie [tys.]	0.753	0.639	0.483	0.085	0.007
Liczba zagrożonych mieszkańców w danym zakresie [tys.]	2.667	2.247	1.699	0.296	0.024
Wskaźnik L_N poziomy dźwięku w środowisku	50-55 dB	55-60 dB	60-65 dB	65-70 dB	>70 dB
Powierzchnia obszarów zagrożonych w danym zakresie [km ²]	68.429	35.666	19.431	11.437	4.401
Liczba lokali mieszkalnych w danym zakresie [tys.]	0.721	0.681	0.192	0.028	0

Liczba zagrożonych mieszkańców w danym zakresie [tys.]	2.545	2.383	0.68	0.094	0
--	-------	-------	------	-------	---

Tab. 9.2. Emisja powstająca w związku z eksploatacją dróg wojewódzkich objętych Programem

Wskaźnik L_{DWN} poziomy dźwięku w środowisku	55-60 dB	60-65 dB	65-70 dB	70-75 dB	>75 dB
Powierzchnia obszarów zagrożonych w danym zakresie [km ²]	2.044	1.526	1.158	0.746	0.262
Liczba lokali mieszkalnych w danym zakresie [tys.]	1.189	1.181	0.753	0.149	0.001
Liczba zagrożonych mieszkańców w danym zakresie [tys.]	5.696	4.514	2.825	0.477	0.004
Wskaźnik L_N poziomy dźwięku w środowisku	50-55 dB	55-60 dB	60-65 dB	65-70 dB	>70 dB
Powierzchnia obszarów zagrożonych w danym zakresie [km ²]	1.518	1.086	0.619	0.188	0.001
Liczba lokali mieszkalnych w danym zakresie [tys.]	1.173	0.652	0.155	0.012	0
Liczba zagrożonych mieszkańców w danym zakresie [tys.]	4.533	2.661	0.556	0.019	0

Szczegółowo, w podziale na poszczególne odcinki dróg imisja hałasu z badanych odcinków została scharakteryzowana w rozdziale 6 (Tom 2), jak również w rozdziale 8 (Tom 3). Na podstawie tych danych dostrzega się, iż imisja dźwięku na znacznych obszarach przekracza dopuszczalne poziomy hałasu, co wymusza konieczność podjęcia działań korygujących, mających na celu przywrócenie właściwych standardów klimatu akustycznego.

10. POWSTAJĄCY HAŁAS W ŚRODOWISKU W ZWIĄZKU Z EKSPLOATACJĄ DROGI PRZED I PO REALIZACJI ZADAŃ PROGRAMU, Z UWZGLĘDNIENIEM LICZBY MIESZKAŃCÓW NA TERENACH OBJĘTYCH PROGRAMEM

Narażenie na hałas stanowi istotne zagrożenie dla zdrowia publicznego oraz wykazuje tendencję wzrostową zajmując obecnie drugie miejsce wśród czynników stresogennych. Jest on szczególnie niekorzystny w porze nocnej i może powodować: rozdrażnienie, stres, stany chronicznego zmęczenia, zaburzenia snu, choroby układu krążenia, spadek koncentracji oraz zaburzenia funkcji poznawczych np. u uczniów. Szacuje się, że społeczne koszty ponadnormatywnego hałasu transportowego, mające wpływ na zdrowie publiczne, wynoszą 40 mld euro rocznie (0.4% PKB UE), z czego 90% związane jest z hałasem drogowym. Gospodarcze koszty zagrożenia hałasem obejmują spadek cen nieruchomości, obniżenie wydajności pracy i inne [30].

Dane i informacje dotyczące wpływu hałasu komunikacyjnego na zdrowie ludzi są publikowane w raportach WHO i Europejskiej Agencji Ochrony Środowiska. Obecnie kontynuowane są dalsze badania związane z wpływem hałasu drogowego na człowieka – również o rozszerzonym charakterze jak, np. nad wpływem hałasu drogowego na przyjęty do analiz zintegrowany model biologiczny człowieka, łączny wpływ zanieczyszczenia powietrza i hałasu, czy łączny wpływ oddziaływań transportu na człowieka. Celem tych badań jest m.in. dostarczenie praktycznych informacji związanych z wpływem hałasu i innych niekorzystnych oddziaływań pochodzących od ruchu na zdrowie człowieka, warunki jego zamieszkania, komfort odpoczynku i życia. W celu ochrony akustycznej zabudowy mieszkaniowej i terenów chronionych stosuje się różnego rodzaju metody oraz środki zapobiegawcze. Bardzo często, pomimo zastosowania zabezpieczeń nie jest możliwe uzyskanie efektu zmniejszenia wielkości hałasu do wyznaczonych przepisami wartości dopuszczalnych, a jedynie zmniejszenie i ograniczenie uciążliwości. W praktyce należy jednak przyjąć, że ograniczenie poziomu hałasu już o 3 do 5 dB powoduje odczuwalne skutki dla ludzi [31].

Realizacja poszczególnych działań proponowanych w ramach niniejszego Programu przyczyni się do poprawy klimatu akustycznego wzdłuż analizowanych odcinków dróg, co przełoży się na zmniejszenie liczby mieszkańców narażonych na hałas w poszczególnych zakresach przekroczeń. W tab. 10.1 oraz tab. 10.2 zestawiono liczbę ludności narażoną na hałas przed i po realizacji działań zaproponowanych w niniejszym Programie w podziale na drogi krajowe i drogi wojewódzkie oraz zbiorczo dla wszystkich analizowanych odcinków dróg w tab. 10.3.

Tab. 10.1. Liczba ludności narażona na ponadnormatywny hałas wyrażona wskaźnikami L_{DWN} oraz L_N przed i po realizacji Programu – drogi krajowe

Zakres przekroczeń poziomów dopuszczalnych	do 5 dB	> 5-10 dB	>10-15 dB	>15-20 dB	>20 dB
Wskaźnik L_{DWN}					
Liczba osób – stan przed realizacją Programu	6228	1256	33	0	0
Liczba osób – stan po realizacji Programu	5788	998	17	0	0
Efekt (różnica)	440	258	16	0	0
Wskaźnik L_N					
Liczba osób – stan przed realizacją Programu	6159	548	12	0	0
Liczba osób – stan po realizacji Programu	5724	435	6	0	0
Efekt (różnica)	435	113	6	0	0

Tab. 10.2. Liczba ludności narażona na ponadnormatywny hałas wyrażona wskaźnikami L_{DWN} oraz L_N przed i po realizacji Programu – drogi wojewódzkie

Zakres przekroczeń poziomów dopuszczalnych	do 5 dB	> 5-10 dB	>10-15 dB	>15-20 dB	>20 dB
Wskaźnik L_{DWN}					
Liczba osób – stan przed realizacją Programu	2865	579	30	0	0
Liczba osób – stan po realizacji Programu	1490	445	17	0	0
Efekt (różnica)	1375	134	13	0	0
Wskaźnik L_N					
Liczba osób – stan przed realizacją Programu	1202	118	0	0	0
Liczba osób – stan po realizacji Programu	625	90	0	0	0
Efekt (różnica)	577	28	0	0	0

Tab. 10.3. Liczba ludności narażona na ponadnormatywny hałas wyrażona wskaźnikami L_{DWN} oraz L_N przed i po realizacji Programu – wszystkie drogi objęte Programem

Zakres przekroczeń poziomów dopuszczalnych	do 5 dB	> 5-10 dB	>10-15 dB	>15-20 dB	>20 dB
Wskaźnik L_{DWN}					
Liczba osób – stan przed realizacją Programu	9093	1835	63	0	0
Liczba osób – stan po realizacji Programu	7278	1443	34	0	0
Efekt (różnica)	1815	392	29	0	0
Wskaźnik L_N					
Liczba osób – stan przed realizacją Programu	7361	666	12	0	0
Liczba osób – stan po realizacji Programu	6349	525	6	0	0
Efekt (różnica)	1012	141	6	0	0

Realizacja działań naprawczych przewidzianych w Programie korzystanie wpłynie na zmniejszenie liczby osób narażonych na ponadnormatywny hałas. Wraz z realizacją kolejnych działań naprawczych zmniejszy się także liczba osób cierpiących z powodu dokuczliwości, zakłóceń snu czy innych skutków związanych z hałasem.

11. EFEKTYWNOŚĆ EKOLOGICZNA I EKONOMICZNA ZADAŃ PROGRAMU WE WZAJEMNYM ICH POWIĄZANIU

Działania naprawcze proponowane do wykonania w ramach Programu ochrony środowiska przed hałasem mają na celu poprawę stanu klimatu akustycznego na terenach sąsiadujących z analizowanymi odcinkami dróg krajowych i wojewódzkich znajdujących się na terenie województwa lubelskiego. Działania zawarte w Programie proponowane były w taki sposób, aby osiągnąć jak największą efektywność ekologiczną. Należy jednak podkreślić, że ograniczenie poziomu dźwięku po ich zastosowaniu, w taki sposób, aby nie przekraczał wartości dopuszczalnych poziomu hałasu w środowisku, może być utrudnione z uwagi na występujące ograniczenia techniczne i terenowe. W związku z tym efektywność ekologiczna działań będzie na tyle duża na ile jest to możliwe do osiągnięcia. W ramach opracowania proponowano natomiast działania tak dobrane i dopasowane do poszczególnych miejsc, aby ich skuteczność (efektywność) była jak największa.

Wszystkie działania proponowane do wykonania w ramach Programu ochrony środowiska przed hałasem były również dobierane w taki sposób, aby ich realizacja była jak najbardziej efektywna pod względem ekonomicznym. W ten sposób udało się wypracować plan działań naprawczych, który jest zarówno realny do wykonania w ramach obowiązywania niniejszego Programu (5 lat), a jednocześnie najbardziej efektywny ekologicznie i ekonomicznie.

12. PRZEBIEG KONSULTACJI SPOŁECZNYCH

Informacje na temat przebiegu konsultacji społecznych zostaną uzupełnione w późniejszym terminie.

13. STRESZCZENIE NIESPECJALISTYCZNE

13.1. Podstawa, cel i zakres opracowania

Mieszkańcy terenów sąsiadujących z drogami krajowymi i wojewódzkimi narażeni są na hałas w miejscu swego zamieszkania, pracy i niejednokrotnie również przebywając w obszarach przeznaczonych do rekreacji i wypoczynku. Hałas wywołuje nie tylko dyskomfort w codziennym funkcjonowaniu człowieka, ale może być również (w przypadku oddziaływania w dłuższym czasie i z odpowiednio wysoką siłą) poważnym czynnikiem stresotwórczym, a nawet przyczyną chorób i uszkodzeń słuchu. Z tego też powodu przeciwdziałanie negatywnym następstwom hałasu stało u podstaw uchwalenia Dyrektywy 2002/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 25 czerwca 2002 r. odnoszącej się do oceny i zarządzania poziomem hałasu w środowisku na terenie całej Unii Europejskiej. W ślad za tą dyrektywą wprowadzono odpowiednie zapisy prawa polskiego, w tym ustawy Prawo ochrony środowiska i Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 października 2002 r. w sprawie szczegółowych wymagań, jakim powinien odpowiadać program ochrony środowiska przed hałasem. Akty te stanowiły podstawę opracowania Programu ochrony środowiska przed hałasem dla odcinków dróg krajowych i wojewódzkich w województwie lubelskim, po których przejeżdża ponad 3 000 000 pojazdów rocznie. Przepisy Dyrektywy, a w ślad za tym przepisy polskiego prawa wskazują obowiązek wykonywania i aktualizowania mapy akustycznej oraz Programu co 5 lat.

Podstawą dla wykonania Programu oraz zasadniczym źródłem informacji o skali zagrożenia hałasem drogowym były Mapy akustyczne dla dróg krajowych o ruchu powyżej 3 000 000 pojazdów rocznie na terenie województwa lubelskiego [18], oraz Mapy akustyczne obszarów położonych w otoczeniu dróg wojewódzkich województwa lubelskiego [19]. Na ich bazie oraz w toku licznych dodatkowych analiz zidentyfikowano tereny o największych przekroczeniach dopuszczalnych poziomów hałasu. Obszary te, znane w literaturze zagranicznej jako „hot spots”, określono w Programie mianem „gorących punktów” (tereny najbardziej narażone na oddziaływanie hałasu).

Ustalając listę priorytetów w zakresie działań mających na celu poprawę stanu klimatu akustycznego (na terenach objętych ochroną akustyczną), brano pod uwagę zarówno wielkość przekroczenia poziomu dopuszczalnego, jak i liczbę zagrożonych mieszkańców. Przyjęto założenie, że Program ochrony powinien jasno określać priorytet podejmowania decyzji. Zgodnie z zapisami rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 października 2002 r. w sprawie szczegółowych wymagań, jakim powinien odpowiadać program ochrony środowiska przed hałasem [8], a w szczególności z §7 pkt 2 i 3, w pierwszej kolejności zrealizowane powinny zostać przedsięwzięcia ochronne dla obszarów, dla których wskaźnik M przyjmuje najwyższe wartości. Natomiast rozwiązania problemów w rejonach mniej zagrożonych powinny być przesunięte w czasie i etapowane. Tak skonstruowany program działań, obejmujący wszystkie obszary zagrożone hałasem, pozwoli na racjonalne gospodarowanie środkami finansowymi przeznaczonymi na przedsięwzięcia ochronne i sukcesywne ich przekazywanie w miarę możliwości ekonomicznych.

W celu pełnego rozpoznania aktualnego klimatu akustycznego, jak i podejmowanych, bądź planowanych działań mogących mieć wpływ na jego dalsze kształtowanie, przeanalizowano szereg dokumentów o charakterze strategiczno-rozwojowym, w tym m.in.:

- Program ochrony środowiska przed hałasem dla województwa lubelskiego dla terenów poza aglomeracjami położonych wzdłuż odcinków dróg, przyjęty uchwałą Nr XLII/641/2014 Sejmiku Województwa Lubelskiego z dnia 24 lutego 2014 r. (Dz. Urz. Woj. Lubelskiego z 2014 r. poz. 1186),
- Mapy akustyczne dla dróg krajowych o ruchu powyżej 3 000 000 pojazdów rocznie na terenie województwa lubelskiego sporządzone przez INVESTEKO S.A. ze Świętochłowic na zlecenie Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad,
- Wykonanie map akustycznych obszarów położonych w otoczeniu dróg wojewódzkich województwa lubelskiego sporządzone przez PDKOM Sp. z o.o. z Krakowa na zlecenie Zarządu Dróg Wojewódzkich w Lublinie,
- Studia uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego dla gmin, przez teren których przebiegają analizowane odcinki dróg,
- Miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego dla gmin, przez teren których przebiegają analizowane odcinki dróg.

Biorąc pod uwagę zapisy w powyższych dokumentach, ustalenia wynikające z Map akustycznych oraz na podstawie analiz lokalizacji obszarów w największym stopniu zagrożonych hałasem (tzw. „gorących punktów”) dokonano klasyfikacji działań mających na celu poprawę klimatu akustycznego na:

- działania ograniczające hałas u źródła, tj. w miejscu jego powstawania (w tzw. strefie emisji),
- działania o charakterze czynnym i biernym ograniczające hałas na drodze jego rozprzestrzeniania się od źródła do odbiorcy (tzw. strefa imisji),
- działania o charakterze organizacyjno – prawno – inwestycyjnym, tj. w zakresie odpowiedniego planowania przestrzennego zarówno w skali lokalnej jak i ogólnie miejskiej.

Metody ograniczania hałasu u źródła jego powstawania mają duże znaczenie w przypadku terenów gęsto zabudowanych, gdzie nie ma innych możliwości ochrony (np. budowy ekranów akustycznych). Niezwykle istotne są również działania o charakterze organizacyjno – prawno – inwestycyjnym, w tym:

- działania w ramach miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego uwzględniające zagrożenie hałasem,
- w przypadku nowoprojektowanych ciągów komunikacyjnych zastosowanie dodatkowych rozwiązań mających na celu redukcję hałasu w miejscach podlegających ochronie akustycznej.

Przyjęcie katalogu rozwiązań ochronnych wraz z analizą aktualnego stanu klimatu akustycznego i planów inwestycyjnych, które mogą w przyszłości wpłynąć na obraz tego zjawiska pozwoliło określić podstawowe założenia Programu, takie jak:

- właściwy dobór działań ochronnych do konkretnych sytuacji,
- czas w jakim powinny być zrealizowane odpowiednie działania,
- szacunkowe koszty ich realizacji.

Niniejszy Program ochrony środowiska przed hałasem dla województwa lubelskiego obejmuje swym zakresem 174 odcinków dróg na terenie województwa lubelskiego, o łącznej długości 468.029 km, z czego 165 odcinków stanowią drogi krajowe (łącznie 434.939 km), natomiast 9 odcinków drogi wojewódzkie (33.09 km). Analizowane w opracowaniu odcinki dróg znajdują się na terenie następujących powiatów: bialskiego, biłgorajskiego, chełmskiego, janowskiego, krasnostawskiego, kraśnickiego, lubartowskiego, lubelskiego, łęczyńskiego, łukowskiego, puławskiego, radzyńskiego, ryckiego, świdnickiego, tomaszowskiego, zamojskiego oraz miast na prawach powiatu: Biała Podlaska, Chełm, Lublin oraz Zamość.

W ramach opracowania Programu zidentyfikowano obszary, na których występują naruszenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku:

- wyrażonego wskaźnikiem L_{DWN} :
 - powierzchnia obszarów zagrożonych: 2.33524 km²
 - liczba osób narażonych: 10991
- wyrażonego wskaźnikiem L_N :
 - powierzchnia obszarów zagrożonych: 1.97293 km²
 - liczba osób narażonych: 8038

13.2. Podstawowe kierunki i zakresy działań mające na celu poprawę stanu klimatu akustycznego

W celu ograniczenia równoważnego poziomu dźwięku do wartości nieprzekraczających poziomów dopuszczalnych określonych w rozporządzeniu Ministra Środowiska [10] w otoczeniu analizowanych odcinków dróg zaproponowano w Programie odpowiednie działania naprawcze. Należy jednak zaznaczyć, że w świetle istniejącego poziomu obciążenia ruchem oraz lokalizacji tych odcinków w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowy mieszkaniowej uzyskanie efektów w postaci dotrzymania poziomów dopuszczalnych jest niezwykle trudne, a w niektórych przypadkach wręcz nierealne. Zadaniem służb ochrony środowiska oraz Zarządców dróg jest jednak podejmowanie wszelkich działań mających na celu poprawę klimatu akustycznego w sąsiedztwie analizowanych dróg krajowych i wojewódzkich w takim stopniu, w jakim jest to tylko możliwe. W ramach opracowywania niniejszego Programu przeanalizowano wyniki modelowania klimatu akustycznego przedstawione w opracowanych Mapach akustycznych oraz zaproponowano działania, których realizacja powinna doprowadzić do poprawy stanu akustycznego w otoczeniu problemowych odcinków dróg. Należy zaznaczyć, iż działania naprawcze proponowane w ramach Programu nie oddziałują na istniejące strefy ochronne (w tym na obszary Natura 2000).

W zakresie analizowanych odcinków dróg krajowych i wojewódzkich wskazano szereg możliwych do zastosowania środków i metod takich ograniczenia oddziaływania hałasu takich jak: ochrona przed hałasem w strefie emisji (m.in. egzekwowanie ograniczeń prędkości pojazdów, wymiana nawierzchni jezdni, koordynacja sygnalizacji świetlnej), ochrona przed hałasem w strefie imisji (budowa ekranów akustycznych) oraz metody i środki związane z lokalizacją i odpowiednim ukształtowaniem budynku oraz jego izolacją przed oddziaływaniami akustycznymi (zastosowanie stolarki okiennej o podwyższonej izolacyjności akustycznej – zgodnie z art. 114 ustawy Prawo ochrony środowiska [2]).

Terminy realizacji

W ramach niniejszego Programu ochrony środowiska przed hałasem zaproponowano trzy główne rodzaje działań:

- działania krótkookresowe (w ramach strategii krótkookresowej), które stanowią faktyczny zakres niniejszego Programu ochrony środowiska przed hałasem, na lata 2019-2023.
- działania długookresowe (w ramach polityki długookresowej), których realizacja przewidywana jest w horyzoncie czasowym dłuższym niż czas obowiązywania niniejszego Programu (w ramach sporządzonego po upływie 5 lat kolejnego programu ochrony środowiska przed hałasem wraz z aktualizacją niniejszego Programu).
- działania związane z edukacją ekologiczną społeczeństwa, które powinny być prowadzone w sposób ciągły, zarówno w zakresie działań długookresowych (pkt. II powyżej), jak i krótkookresowych (pkt. I powyżej).

14. LITERATURA

- [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.
- [2] Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2018 r., poz. 799 ze zm.).
- [3] Ustawa z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2017 r., poz. 1405 ze zm.).
- [4] Ustawa z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej (Dz. U. z 2018 r., poz. 1330 ze zm.).
- [5] Ustawa z dnia 18 lipca 2002 r. o świadczeniu usług drogą elektroniczną (Dz. U. z 2017 r., poz. 1219 ze zm.).
- [6] Ustawa z dnia 29 sierpnia 1997 r. o ochronie danych osobowych (Dz. U. z 2018 r., poz. 1000 ze zm.).
- [7] Ustawa z dnia 17 lutego 2005 r. o informatyzacji podmiotów realizujących zadania publiczne (Dz. U. z 2017 r., poz. 570).
- [8] Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 14 października 2002 r. w sprawie szczegółowych wymagań, jakim powinien odpowiadać program ochrony środowiska przed hałasem (Dz. U. z 2002 r. Nr 179, poz. 1498).
- [9] Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 10 listopada 2010 r. w sprawie sposobu ustalania wartości wskaźnika hałasu L (DWN) (Dz. U. z 2010 r. Nr 215, poz. 1414).
- [10] Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. z 2014 r., poz. 112).
- [11] Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 1 października 2007 r. w sprawie szczegółowego zakresu danych ujętych na mapach akustycznych oraz ich układu i sposobu prezentacji (Dz. U. z 2007 r., Nr 187, poz. 1340).
- [12] Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 14 grudnia 2006 r. w sprawie dróg, linii kolejowych i lotnisk, których eksploatacja może powodować negatywne oddziaływanie akustyczne na znacznych obszarach, dla których jest wymagane sporządzanie map akustycznych oraz sposobów określania granic terenów objętych tymi mapami (Dz. U. z 2007 r. Nr 1, poz. 8).
- [13] Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 17 stycznia 2003 r. w sprawie wyników pomiarów prowadzonych w związku z eksploatacją dróg, linii kolejowych, linii tramwajowych, lotnisk oraz portów, które powinny być przekazywane właściwym organom ochrony środowiska oraz terminów i sposobów ich prezentacji (Dz. U. z 2003 Nr 18, poz. 164).
- [14] Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 27 sierpnia 2014 r. w sprawie rodzajów instalacji mogących powodować znaczne zanieczyszczenie poszczególnych elementów przyrodniczych albo środowiska jako całości (Dz. U. z 2014 r., poz. 1169).

- [15] Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 11 grudnia 2017 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (Dz. U. z 2017 r., poz. 2338).
- [16] Francuska krajowa metoda obliczeń „NMPB-Routes - 96 (SETRA-CERTU-LCPC-CSTB)”, określona w „Arrêté du 5 mai 1995 relatif au bruit des infrastructures routières, Journal Officiel du 10 mai 1995, art. 6” i francuskiej normie „XPS 31-133”.
- [17] Program ochrony środowiska przed hałasem dla województwa lubelskiego dla terenów poza aglomeracjami położonych wzdłuż odcinków dróg – uchwała Nr XLII/641/2014 Sejmiku Województwa Lubelskiego z dnia 24 lutego 2014 r. (Dz. Urz. Woj. Lubelskiego z 2014 r. poz. 1186). Strona internetowa: https://umwl.bip.lubelskie.pl/upload/pliki/Program_Ochrony_Srodowiska_przed_Halasem_dla_woj._lubelskiego.pdf
- [18] Mapy akustyczne dla dróg krajowych o ruchu powyżej 3 000 000 pojazdów rocznie na terenie województwa lubelskiego. INVESTEKO S.A. Świętochłowice na zlecenie Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, 2018 r.
- [19] Wykonanie map akustycznych obszarów położonych w otoczeniu dróg wojewódzkich województwa lubelskiego. PDKOM Sp. z o.o. Kraków na zlecenie Zarządu Dróg Wojewódzkich w Lublinie, 2016 r.
- [20] Mapy akustyczne Województwa Lubelskiego - strona internetowa <https://umwl.bip.lubelskie.pl/index.php?id=1049>
- [21] Obowiązujące Miejscowe Plany Zagospodarowania Przestrzennego.
- [22] Obowiązujące Studia Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego.
- [23] Uchwała Nr XXVIII/232/17 Rady Miejskiej w Nałęczowie z dnia 20 kwietnia 2017 r. w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla obszaru III – Nałęczów
- [24] Bohatkiewicz J.: Wpływ geometrii, organizacji i warunków ruchu na poziom hałasu w otoczeniu skrzyżowań. Praca doktorska. Politechnika Krakowska. 1999 r.
- [25] Tracz M., Bohatkiewicz J. Oceny oddziaływania na środowisko inwestycji i istniejących obiektów drogowych. Zasady ochrony środowiska w projektowaniu, budowie i utrzymaniu dróg. Generalna Dyrekcja Dróg Publicznych. Instytutu Badawczy Dróg i Mostów. Warszawa, 1998 r.
- [26] Tracz M., Bohatkiewicz J., Radosz. S., Stręć. J. Oceny oddziaływania dróg na środowisko. Część I i II – wydanie drugie rozszerzone i uaktualnione. Generalna Dyrekcja Dróg Publicznych. Warszawa, 1999 r.
- [27] Tracz M., Bohatkiewicz J. Postępowanie w sprawie ocen oddziaływania na środowisko. Część I – wydanie trzecie rozszerzone i uaktualnione (*wydanie nie zostało wydrukowane i nie było rozpowszechniane przez GDDP*). Generalna Dyrekcja Dróg Publicznych. Warszawa, 2001 r.
- [28] Dutch Town – pilotażowy projekt uspokojenia ruchu w dzielnicy Włostowice w Puławach i na drodze wojewódzkiej Nr 824 od ulicy Skowieszyńskiej do granicy miasta”, Biuro Ekspertyz i Projektów Budownictwa Komunikacyjnego „EKKOM” Sp. z o.o., czerwiec 2007 r.
- [29] Engel Z., Ochrona Środowiska przed drganiem i hałasem – wydanie drugie poprawione i uaktualnione, PWN, Warszawa, 2001 r.

- [30] Leśnikowska-Matusiak I., Wnuk A., Wpływ hałasu komunikacyjnego na stan środowiska akustycznego człowieka, Instytut Transportu Samochodowego, 2014 r.
- [31] Bohatkiewicz J., Modelowanie i ocena rozwiązań chroniących przed hałasem drogowym, Monografie – Politechnika Lubelska, Lublin, 2017 r.
- [32] Sprawozdanie za rok 2014 z realizacji działań określonych w Programie ochrony środowiska przed hałasem dla województwa lubelskiego dla terenów poza aglomeracjami położonymi wzdłuż dróg krajowych, GDDKiA O. w Lublinie, Lublin, 2015 r.
- [33] Sprawozdanie za rok 2015 z realizacji działań określonych w Programie ochrony środowiska przed hałasem dla województwa lubelskiego dla terenów poza aglomeracjami położonymi wzdłuż dróg krajowych, GDDKiA O. w Lublinie, Lublin, 2016 r.
- [34] Sprawozdanie za rok 2016 z realizacji działań określonych w Programie ochrony środowiska przed hałasem dla województwa lubelskiego dla terenów poza aglomeracjami położonymi wzdłuż dróg krajowych, GDDKiA O. w Lublinie, Lublin, 2017 r.
- [35] Sprawozdanie za rok 2017 z realizacji działań określonych w Programie ochrony środowiska przed hałasem dla województwa lubelskiego dla terenów poza aglomeracjami położonymi wzdłuż dróg krajowych, GDDKiA O. w Lublinie, Lublin, 2018 r.
- [36] Sprawozdanie z realizacji działań naprawczych za rok 2014 dla terenów wokół dróg wojewódzkich województwa lubelskiego, po których przejeżdża rocznie ponad 3 mln pojazdów, Zarząd Dróg Wojewódzkich w Lublinie, 2015 r.
- [37] Sprawozdanie z realizacji działań naprawczych za rok 2015 dla terenów wokół dróg wojewódzkich województwa lubelskiego, po których przejeżdża rocznie ponad 3 mln pojazdów, Zarząd Dróg Wojewódzkich w Lublinie, 2016 r.
- [38] Sprawozdanie z realizacji działań naprawczych za rok 2016 dla terenów wokół dróg wojewódzkich województwa lubelskiego, po których przejeżdża rocznie ponad 3 mln pojazdów, Zarząd Dróg Wojewódzkich w Lublinie, 2017 r.
- [39] Sprawozdanie z realizacji działań naprawczych za rok 2017 dla terenów wokół dróg wojewódzkich województwa lubelskiego, po których przejeżdża rocznie ponad 3 mln pojazdów, Zarząd Dróg Wojewódzkich w Lublinie, 2018 r.
- [40] Strategia rozwoju województwa lubelskiego na lata 2014 – 2020 (z perspektywą do 2030 r.); Lublin, 2014
- [41] Regionalny Program Operacyjny Województwa Lubelskiego na lata 2014 – 2020
- [42] Program strategicznego rozwoju transportu województwa lubelskiego, Lublin, 2017 r.
- [43] Wojewódzki Program Rozwoju Infrastruktury Transportowej i Komunikacji dla Województwa Lubelskiego (Warszawa, październik 2004)
- [44] Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w województwie lubelskim (marzec 2014 r.)
- [45] Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu bialskiego (Warszawa, 2015 r.)

- [46] Strategia Rozwoju Miasta Chełm – aktualizacja na lata 2015 – 2020 z perspektywą do roku 2030 (Lublin – Chełm, 2015 r.)
- [47] Aktualizacja Strategii Rozwoju Powiatu Chełmskiego na lata 2008 – 2015 z perspektywą do roku 2020 (Chełm, sierpień 2014 r.)
- [48] Strategia Rozwoju Powiatu Janowskiego na lata 2007 – 2020 (2014 r.)
- [49] Strategia rozwoju powiatu janowskiego na lata 2014 – 2020 – Rozwój i współpraca
- [50] Strategia Rozwoju Lokalnego kierowanego przez społeczność na okres programowania PROW 2014 – 2020 Lokalnej Grupy Działania Ziemi Kraśnickiej (23 luty 2018 r.)
- [51] Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu kraśnickiego (Wrocław)
- [52] Strategia Rozwoju Powiatu Kraśnickiego na lata 2016 – 2022 z perspektywą do roku 2025 (Kraśnik, wrzesień 2016 r.)
- [53] Strategia rozwoju lokalnego powiatu krasnostawskiego na lata 2008 – 2020 (Krasnystaw, 2008 r.)
- [54] Strategia Rozwoju Lokalnego kierowanego przez społeczność lokalną na lata 2014 – 2020 dla obszaru Lokalnej Grupy Działania Krasnystaw PLUS (Krasnystaw, 02.07.2018 r.)
- [55] Strategia rozwoju powiatu Łęczyńskiego na lata 2016 – 2021 (Łęczna, 2016 r.)
- [56] Program rozwoju powiatu Lubartowskiego na lata 2015 – 2022 (Lubartów, 2015 r.)
- [57] Strategia Rozwoju Lublin 2020 (Lublin, 2013 r.)
- [58] Strategia rozwoju Lublina na lata 2013 – 2020 (Lublin, 2013 r.)
- [59] Strategia Rozwoju Powiatu Łukowskiego na lata 2016 – 2020 (Łuków , 2016 r.)
- [60] Strategia Rozwoju Powiatu Puławskiego do roku 2020 z perspektywą do 2030 roku (Puławy, 2016 r.)
- [61] Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu radzyńskiego (Warszawa, 2015 r.)
- [62] Strategia Rozwoju Lokalnego Powiatu Ryckiego na lata 2015 – 2022 (Ryki, 2015 r.)
- [63] Strategia Rozwoju Powiatu Świdnickiego na lata 2007 – 2020 (Świdnik, kwiecień 2007 r.)
- [64] Program rozwoju pn. „Strategia Rozwoju Powiatu Tomaszowskiego na lata 2015 – 2020” (Kraków)
- [65] Strategia Rozwoju Powiatu Zamojskiego na lata 2007 – 2020 (Zamość, czerwiec 2017 r.)
- [66] Zintegrowana Strategia Rozwoju Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Biała Podlaska na lata 2015 – 2020 (z perspektywą do 2030 roku) (Biała Podlaska, 2015 r.)
- [67] Strategia Rozwoju Miasta Zamość do roku 2020 (Zamość, lipiec – wrzesień 2014 r.)
- [68] Program Ochrony Środowiska dla Powiatu Bialskiego na lata 2014 – 2017 z perspektywą na lata 2018 – 2021 (listopad 2014 r.)
- [69] Program Ochrony Środowiska dla powiatu chełmskiego na lata 2017 – 2020 z perspektywą na lata 2021 – 2024 (październik, 2017 r.)
- [70] Program Ochrony Środowiska dla Powiatu Janowskiego na lata 2017 – 2020 z perspektywą do roku 2024 (Janów Lubelski, 2017 r.)
- [71] Program Ochrony Środowiska dla Powiatu Krasnostawskiego na lata 2017 – 2020 z perspektywą na lata 2021 – 2024 (Krasnystaw, 2017 r.)

- [72] Program Ochrony Środowiska dla Powiatu Kraśnickiego na lata 2016 – 2019 z perspektywą do 2023 roku (Kraśnik, 2016 r.)
- [73] Program Ochrony Środowiska dla Powiatu Lubartowskiego na lata 2018 – 2020 z perspektywą do roku 2024 (Załącznik do uchwały Nr XXXII/218/18 Rady Powiatu w Lubartowie z dnia 26 marca 2018 r.) Lubartów, 2018 r.
- [74] Aktualizacja Powiatowego Programu Ochrony Środowiska dla Powiatu Lubelskiego; Lublin, maj 2014 r.
- [75] Program Ochrony Środowiska Powiatu łukowskiego na lata 2017 – 2024; Łuków 2017 r.
- [76] Program Ochrony Środowiska dla Gminy Miasto Puławy na lata 2016 – 2020; Puławy 2017 r.
- [77] Program Ochrony Środowiska i Plan Gospodarki Odpadami dla Powiatu Radzyńskiego (tom I - Program Ochrony Środowiska); marzec 2006 r.
- [78] Program Ochrony Środowiska dla Gminy Miejskiej Świdnik na lata 2014 – 2017 z perspektywą do roku 2021 r.; Świdnik 2013 r.
- [79] Program Ochrony Środowiska dla Powiatu Zamojskiego; Zamość 2003 r.
- [80] Aktualizacja Programu Ochrony środowiska dla Miasta Chełm na lata 2016 – 2019 z perspektywą do roku 2023; Chełm 2016 r. (Uchwała Rady Miasta Chełm Nr XVIII/208/16 z dnia 14 czerwca 2016 r.
- [81] Aktualizacja Programu Ochrony Środowiska dla Powiatu Grodzkiego Zamość na lata 2013 – 2016 z perspektywą do roku 2020; Zamość lipiec – wrzesień 2014 r.
- [82] Program Ochrony Środowiska i Plan Gospodarki Odpadami dla powiatu Łęczyńskiego na lata 2009-2012 z perspektywą do roku 2019; Łęczna, grudzień 2009 r.
- [83] Lokalna strategia rozwoju na lata 2016 – 2023 lokalnej grupy działania „Ziemia Biłgorajska” (Biłgoraj, 2015 r.)
- [84] Strategia Rozwoju Powiatu Puławskiego do roku 2020 z perspektywą do 2030 roku (Puławy, 2016)
- [85] Program Ochrony Środowiska Powiatu Biłgorajskiego; Biłgoraj 2009 r.
- [86] Program Ochrony Środowiska dla Gminy Miasto Puławy na lata 2016 – 2020; Puławy 2017 r.
- [87] Strategia Rozwoju Powiatu Lubelskiego na lata 2016 – 2022 z perspektywą do roku 2030 (Lublin 2016 r.) (Załącznik do Uchwały Nr XVI/127/2016 Rady Powiatu w Lublinie z dnia 8 stycznia 2016 r.).
- [88] Plan mobilności lubelskiego obszaru funkcjonalnego na lata 2017-2025 (Lublin, listopad 2017 r.)
- [89] Program Ochrony Środowiska dla Powiatu Kraśnickiego na lata 2016 – 2019 z perspektywą do 2023 roku
- [90] Program Ochrony Środowiska dla Powiatu Lubelskiego na lata 2014 – 2017 z perspektywą do 2021 r.; Lublin maj 2014 r.
- [91] Plan Rozwoju Sieci Dróg Wojewódzkich Województwa Lubelskiego na lata 2014 – 2020. Załącznik Nr 1 do uchwały Nr LVIII/1216/2015 Zarządu Województwa Lubelskiego z dnia 6 października 2015 r.
- [92] Załączniki do Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 (z perspektywą do 2025 r.)

- [93] Pismo Zarządu Dróg Wojewódzkich w Lublinie w sprawie planowanych działań inwestycyjnych na drogach wojewódzkich w województwie lubelskim, znak: KP.0332.56.2018.m z dnia 10 października 2018 r.
- [94] Pismo Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Lublinie w sprawie planowanych działań inwestycyjnych na drogach krajowych w województwie lubelskim, znak: O.LU.D-2.071.5.2018.esk z dnia 28 września 2018 r.
- [95] Serwis informacyjny Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, Oddział w Lublinie (<https://www.gddkia.gov.pl/pl/24/gddkia-lublin>, dostęp z dnia 03.08.2018 r.)
- [96] Strona internetowa Zarządu Dróg Wojewódzkich w Lublinie (<http://zdw.lublin.pl/>, dostęp z dnia: 03.09.2018 r.).
- [97] Rocznik Statystyczny Województwa Lubelskiego 2017 (<http://lublin.stat.gov.pl/publikacje-i-foldery/roczniki-statystyczne/rocznik-statystyczny-wojewodztwa-lubelskiego-2017,2,16.html>, dostęp z dnia: 26.08.2018 r.).
- [98] Strona internetowa Urzędu Marszałkowskiego Województwa Lubelskiego (<http://www.archiwalne.lubelskie.pl/>, dostęp z dnia: 19.09.2018 r.)

15. ZAŁĄCZNIKI GRAFICZNE OBJĘTE ZAKRESEM TOMU 2

Wykaz załączników graficznych:

- a) Mapy przedstawiające efekty proponowanych działań naprawczych w ramach Programu ochrony środowiska przed hałasem dla województwa lubelskiego - dla wskaźnika L_{DWN}
 - Droga krajowa nr 17 – (arkusze nr 1÷17)
 - Droga krajowa nr 19 – (arkusze nr 1÷31)
 - Droga krajowa nr 63 – (arkusze nr 1÷2)
 - Droga krajowa nr 74 – (arkusze nr 1÷2)
 - Droga krajowa nr 82 – (arkusze nr 1÷8)
- b) Mapy przedstawiające efekty proponowanych działań naprawczych w ramach Programu ochrony środowiska przed hałasem dla województwa lubelskiego - dla wskaźnika L_N
 - Droga krajowa nr 17 – (arkusze nr 1÷17)
 - Droga krajowa nr 19 – (arkusze nr 1÷31)
 - Droga krajowa nr 63 – (arkusze nr 1÷2)
 - Droga krajowa nr 74 – (arkusze nr 1÷2)
 - Droga krajowa nr 82 – (arkusze nr 1÷8)

16. ZAŁĄCZNIKI GRAFICZNE OBJĘTE ZAKRESEM TOMU 3

Wykaz załączników graficznych:

- a) Mapy przedstawiające efekty proponowanych działań naprawczych w ramach Programu ochrony środowiska przed hałasem dla województwa lubelskiego - dla wskaźnika L_{DWN}
 - Droga wojewódzka nr 12 – (arkusze nr 1÷3)
 - Droga wojewódzka nr 801 – (arkusz nr 1)
 - Droga wojewódzka nr 824 – (arkusze nr 1÷4)
 - Droga wojewódzka nr 830 – (arkusze nr 1÷3)
 - Droga wojewódzka nr 833 – (arkusze nr 1÷3)
 - Droga wojewódzka nr 835 – (arkusze nr 1÷4)
- b) Mapy przedstawiające efekty proponowanych działań naprawczych w ramach Programu ochrony środowiska przed hałasem dla województwa lubelskiego - dla wskaźnika L_N
 - Droga wojewódzka nr 12 – (arkusze nr 1÷3)
 - Droga wojewódzka nr 801 – (arkusz nr 1)
 - Droga wojewódzka nr 824 – (arkusze nr 1÷4)
 - Droga wojewódzka nr 830 – (arkusze nr 1÷3)
 - Droga wojewódzka nr 833 – (arkusze nr 1÷3)
 - Droga wojewódzka nr 835 – (arkusze nr 1÷4)