



# DZIENNIK URZĘDOWY

## WOJEWÓDZTWA LUBELSKIEGO

---

Lublin, dnia 2 lipca 2024 r.

Poz. 3487

### UCHWAŁA NR III/44/2024 SEJMIKU WOJEWÓDZTWA LUBELSKIEGO

z dnia 19 czerwca 2024 r.

#### **w sprawie przyjęcia „Programu ochrony środowiska przed hałasem dla województwa lubelskiego”**

Na podstawie art. 18 pkt 20 i art. 89 ust. 1 ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie województwa (Dz. U. z 2024 r. poz. 566) w związku z art. 119a ust. 9 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. - Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2024 r. poz. 54) - Sejmik Województwa Lubelskiego uchwala, co następuje:

**§ 1.** Sejmik Województwa Lubelskiego przyjmuje „Program ochrony środowiska przed hałasem dla województwa lubelskiego” w brzmieniu ustalonym w załącznikach od 1-4.

**§ 2.** Wykonanie uchwały powierza się Marszałkowi Województwa Lubelskiego.

**§ 3.** Uchwała podlega ogłoszeniu w Dzienniku Urzędowym Województwa Lubelskiego i wchodzi w życie z dniem 19 lipca 2024 r.

Przewodniczący Sejmiku

**Mieczysław Ryba**

Załącznik nr 1  
do uchwały nr III /44 /2024  
Sejmiku Województwa Lubelskiego  
z dnia 19 czerwca 2024 r.



**PROGRAM OCHRONY ŚRODOWISKA  
PRZED HAŁASEM  
DLA WOJEWÓDZTWA LUBELSKIEGO**

Lublin 2024 r.

**WYKONAWCA:**

**KFB ACOUSTICS Sp. z o.o.**



ul. Mydlana 7

51-502 Wrocław

**Zespół autorski:**

mgr inż. Agnieszka Grzelka

mgr Anastazja Pawlak

mgr inż. Adam Moskaluk

mgr inż. Agata Gruszczyńska

mgr Łukasz Sienkiewicz

mgr inż. Patrycja Oleksy

inż. Klaudia Ostrzycka

**Kierownik zadania:**

dr inż. Tomasz Malec



**PROGRAM OCHRONY ŚRODOWISKA  
PRZED HAŁASEM  
DLA WOJEWÓDZTWA LUBELSKIEGO  
Tom I – Wstęp**

## SPIS TREŚCI

<b>SPIS TREŚCI</b> .....	<b>4</b>
<b>Skróty i oznaczenia</b> .....	<b>5</b>
<b>1</b> <b>Cel, zakres i organ opracowujący program ochrony środowiska przed hałasem</b> 8	
<b>2</b> <b>Podstawa prawna opracowania programu</b> .....	<b>9</b>
<b>3</b> <b>Podstawa merytoryczna</b> .....	<b>11</b>
<b>4</b> <b>Opis obszaru objętego programem</b> .....	<b>11</b>
<b>4.1</b> <b>Identyfikacja i charakterystyka źródeł hałasu</b> .....	<b>13</b>
<b>4.2</b> <b>Identyfikacja obszarów podlegających ochronie akustycznej</b> .....	<b>15</b>
<b>4.3</b> <b>Identyfikacja i opis ograniczeń związanych z utworzonymi obszarami ograniczonego użytkowania, lub strefami przemysłowymi lub wyznaczonymi obszarami cichymi</b> .....	<b>17</b>
4.3.1 <b>Obszary ograniczonego użytkowania</b> .....	<b>17</b>
4.3.2 <b>Obszary ciche</b> .....	<b>17</b>
4.3.2.1 <b>Obszary ciche w aglomeracjach</b> .....	<b>17</b>
4.3.2.2 <b>Obszary ciche poza aglomeracjami</b> .....	<b>18</b>
4.3.3 <b>Strefy przemysłowe</b> .....	<b>20</b>
4.3.4 <b>Strefy ochronne „A” uzdrowisk</b> .....	<b>20</b>
<b>5</b> <b>Katalog działań</b> .....	<b>20</b>
<b>6</b> <b>Analiza materiałów, dokumentów i publikacji wykorzystanych do opracowania programu</b> .....	<b>24</b>
<b>6.1</b> <b>Przepisy prawne</b> .....	<b>24</b>
6.1.1 <b>Przepisy unijne</b> .....	<b>24</b>
6.1.2 <b>Przepisy krajowe</b> .....	<b>25</b>
<b>6.2</b> <b>Przepisy dotyczące emisji hałasu z instalacji i urządzeń, w tym pojazdów</b> .....	<b>28</b>
<b>6.3</b> <b>Warunki akustyczne w budynkach znajdujących się na terenach niechronionych akustycznie</b> .....	<b>29</b>
<b>6.4</b> <b>Polityki, strategie, plany lub programy szczebla krajowego i wojewódzkiego</b> <b>30</b>	
<b>7</b> <b>Opis obowiązków wynikających z programu dotyczących podmiotów lub organów odpowiedzialnych za realizację działań oraz ograniczeń wynikających z realizacji programu</b> .....	<b>43</b>
<b>8</b> <b>Opis sposobu monitorowania realizacji programu</b> .....	<b>45</b>
<b>9</b> <b>Konsultacje społeczne i opiniowanie</b> .....	<b>46</b>
<b>9.1</b> <b>Konsultacje społeczne</b> .....	<b>46</b>
<b>9.2</b> <b>Konsultacje z organizacjami pozarządowymi</b> .....	<b>46</b>
<b>9.3</b> <b>Proces opiniowania</b> .....	<b>47</b>
<b>SPIS RYSUNKÓW</b> .....	<b>62</b>
<b>SPIS TABEL</b> .....	<b>62</b>

## Skróty i oznaczenia

**Aglomeracja** - miasto o liczbie mieszkańców większej niż 100 tysięcy.

**CPK** - Centralny Port Komunikacyjny

**Droga główna** - droga o ruchu powyżej 3 000 000 pojazdów rocznie

**GIOŚ** - Główny Inspektorat Ochrony Środowiska

**Katalog działań** - katalog dostępnych technik, technologii, działań i sposobów ograniczania oddziaływania akustycznego, który jest elementem opracowania pt. „Dobre praktyki wykonywania programów ochrony środowiska przed hałasem”, dostępnego na stronie internetowej Głównego Inspektoratu Ochrony Środowiska <https://www.gov.pl/web/gios/programy-ochrony-srodowiska-przed-halasem>

**KPK** - Krajowy Program Kolejowy do 2023 roku” (zwany dalej KPK) przyjęte zostało pierwotnie uchwałą nr 162/2015 Rady Ministrów z dnia 15 września 2015 r. W sprawie ustanowienia Krajowego Programu Kolejowego do 2023 roku.

**L<sub>AeqD</sub>** - dopuszczalny poziom hałasu w decybelach dla przedziału czasu odniesienia równego 16 godzinom w przypadku dróg i linii kolejowych i 8 najmniej korzystnym godzinom dnia kolejno po sobie dla pozostałych obiektów i działalności będącej źródłem hałasu, mający zastosowanie do ustalania i kontroli warunków korzystania ze środowiska, w odniesieniu do jednej doby

**L<sub>AeqN</sub>** - dopuszczalny poziom hałasu w decybelach dla przedziału czasu odniesienia równego 8 godzinom w przypadku dróg i linii kolejowych i 1 najmniej korzystnej godzinie w porze nocy dla pozostałych obiektów i działalności będącej źródłem hałasu, mający zastosowanie do ustalania i kontroli warunków korzystania ze środowiska, w odniesieniu do jednej doby

**L<sub>DWN</sub>** - długookresowy średni poziom dźwięku A wyrażony w decybelach (dB), wyznaczony w ciągu wszystkich dób w roku kalendarzowym z uwzględnieniem pory dnia (przedział czasu od godz. 6:00 do godz. 18:00), pory wieczoru (od godz. 18:00 do godz. 22:00) oraz pory nocy (od godz. 22:00 do godz. 6:00); wskaźnik ten służy do określenia ogólnej dokuczliwości hałasu,

**L<sub>N</sub>** - długookresowy średni poziom dźwięku A, wyrażony w decybelach (dB), wyznaczony w ciągu wszystkich pór nocy (od godz. 22:00 do godz. 6:00) w roku kalendarzowym; wskaźnik ten służy do określenia zaburzenia snu,

**LOF** - Lubelski Obszar Funkcjonalny

**LOM** - Lubelski Obszar Metropolitalny

**MPZP** - miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego

**N<sub>HA</sub>** - liczba osób (N) dotkniętych szkodliwym skutkiem hałasu w postaci znacznej uciążliwości (HA)

**N<sub>HSD</sub>** - liczba osób (N) dotkniętych szkodliwym skutkiem hałasu w postaci znacznych zaburzeń snu (HSD)

**OOU** - obszar ograniczonego użytkowania

**PKP PLK** - PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

**POH** - program ochrony środowiska przed hałasem, o którym mowa w art. 119a ustawy POŚ;

**POH drogi 2019** - „Program ochrony środowiska przed hałasem dla województwa lubelskiego” z 2019 r., opracowany dla dróg krajowych i wojewódzkich o ruchu powyżej 3 000 000 pojazdów rocznie, zlokalizowanych w województwie lubelskim na terenach poza aglomeracjami

**POH Lublin 2019** - „Program ochrony środowiska przed hałasem miasta Lublin” z 2019 r.

**POH Chełm 2021** - „Program ochrony środowiska przed hałasem dla województwa lubelskiego dla dróg: DK12 i DW844 przebiegających przez teren miasta Chełm” z 2021 r.

**Program / POH Lubelskie** - przedmiotowy program ochrony środowiska przed hałasem

**Rozporządzenie POH** - Rozporządzenie Ministra Klimatu i Środowiska z dnia 26 lipca 2021 r. w sprawie programu ochrony środowiska przed hałasem (Dz. U. poz. 1409 z późn. zm.);

**SDR** - średni dobowy ruch pojazdów wyrażany w pojazdach na dobę (poj./24h) w przypadku dróg lub w pociągach na dobę (poc./24h) w przypadku linii kolejowych;

**SMH** - strategiczna mapa hałasu, o której mowa w art. 118 ustawy Poś;

**SMH GDDKiA 2022** - Strategiczne mapy hałasu dla dróg krajowych o ruchu powyżej 3 000 000 pojazdów rocznie w województwie lubelskim o łącznej długości 458,128 km z 2022 r.

**SMH ZDW 2022** - Strategiczna mapa hałasu obszarów położonych w otoczeniu dróg wojewódzkich na terenie województwa lubelskiego z 2022 r.

**SMH Lublin 2022** - Strategiczna mapa hałasu miasta Lublin z 2022 r.

**SMH Biała Podlaska 2022** - Strategiczna mapa hałasu dla dróg głównych w granicach miasta Biała Podlaska o natężeniu ruchu powyżej 3 000 000 pojazdów rocznie z 2022 r.

**SMH Chełm 2023** - Strategiczna mapa hałasu miasta Chełm Dla dróg, po których przejeżdża ponad 3 mln pojazdów rocznie z 2023 r.

**SMH Zamość 2022** - Strategiczna Mapa Hałasu dla głównych dróg na terenie miasta Zamość z 2022 r.

**SOR** - Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.) (zwana dalej SOR lub Strategią, przyjęta uchwałą Rady Ministrów z dnia 14 lutego 2017 r.)

**SUIKZP** - Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego

**SUMP** - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (z ang. Sustainable Urban Mobility Plan)

**UM** - Urząd Miasta Lublin

**UMWL** - Urząd Marszałkowski Województwa Lubelskiego w Lublinie

**ustawa Poś** - ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (t.j. Dz. U. z 2024 r. poz. 54);

**WPF** - Wieloletnia prognoza finansowa

**ZDiM** - Zarząd Dróg i Mostów w Lublinie

**ZDiTM** - Zarząd Dróg i Transportu Miejskiego w Lublinie

**ZDG Zamość** - Zarząd Dróg Grodzkich w Zamościu

**ZTM** - Zarząd Transportu Miejskiego w Lublinie



Tom I – Wstęp

## **1 Cel, zakres i organ opracowujący program ochrony środowiska przed hałasem**

Niniejsze opracowanie powstało w ramach realizacji umowy nr OP-IV.272.62.2023.BRP, zawartej pomiędzy Województwem Lubelskim z siedzibą w Lublinie a KFB Acoustics Sp. z o.o. z siedzibą we Wrocławiu na sporządzenie „Programu ochrony środowiska przed hałasem dla województwa lubelskiego”. Program ochrony środowiska przed hałasem dla województwa lubelskiego, zwany dalej Programem, jest dokumentem strategicznym, stanowiącym istotny element polityki długookresowej w zakresie ochrony przed hałasem.

Podmiotem odpowiedzialnym za sporządzenie POH Lubelskie jest Marszałek Województwa Lubelskiego, natomiast za jego uchwalenie w terminie do 18 lipca 2024 r. odpowiada Sejmik Województwa Lubelskiego.

Dane kontaktowe jednostki organizacyjnej organu odpowiedzialnego za sporządzenie POH Lubelskie: Urząd Marszałkowski Województwa Lubelskiego w Lublinie, ul. Artura Grottgera 4, 20-029 Lublin.

Konieczność opracowania Programu wynika z art. 119a ust. 1 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska. Aktualizacja Programu powinna odbywać się co 5 lat lub częściej w przypadku wystąpienia okoliczności uzasadniających zmianę Programu lub aktualizację harmonogramu.

Podstawowym celem Programu jest: zmniejszenie liczby osób narażonych na negatywne skutki zdrowotne powodowane hałasem, tj. ograniczenie liczby osób dotkniętych szkodliwym skutkiem hałasu w postaci znacznej uciążliwości, zaburzeń snu i ryzyka wystąpienia choroby niedokrwiennej serca. Cel ten realizowany jest za pomocą określonych w niniejszym programie działań w zakresie ochrony przed hałasem, planowanych do realizacji w latach 2024-2029. Głównym mierzalnym wskaźnikiem realizacji celu niniejszego programu jest prognozowany efekt działań, który określony został z wykorzystaniem wskaźników  $N_{HA}$ ,  $N_{HSD}$  i  $N_{IHD}$ .

Program stanowi strategiczną ocenę stanu klimatu akustycznego na terenie województwa lubelskiego wraz z określeniem kierunków działań naprawczych, które w trakcie obowiązywania dokumentu powinny zostać zrealizowane w celu poprawy środowiska akustycznego na analizowanym obszarze. Program swoim zakresem obejmuje tereny, dla których została wykonana ocena w ramach strategicznych map hałasu.

Podstawą opracowania Programu są, sporządzone w roku 2022 przez podmioty do tego zobligowane, strategiczne mapy hałasu (SMH). Wyniki SMH pozwoliły zidentyfikować najistotniejsze źródła hałasu oraz obszary w największym stopniu wymagające poprawy klimatu akustycznego. W ramach opracowań zostały wskazane działania naprawcze, które powinny zostać zrealizowane w wyznaczonych perspektywach czasowych.

## Tom I – Wstęp

W ramach Programu wskazano:

- działania w zakresie ochrony przed hałasem planowane do podjęcia w latach 2024-2029;
- długofalową strategię ukierunkowaną na określenie i realizację celów w zakresie ochrony przed hałasem po 2029 r.

W opracowaniu zamieszczono informacje w podziale na:

- miasto o liczbie mieszkańców większej niż 100 tysięcy;
- główne drogi położone poza miastami o liczbie mieszkańców większej niż 100 tysięcy.

Dla terenów miasta o liczbie mieszkańców większej niż 100 tysięcy w POH ujęto następujące źródła hałasu:

- drogi o średniodobowym natężeniu ruchu powyżej 1 tysiąca pojazdów na dobę;
- linie kolejowe;
- zakłady przemysłowe, obiekty handlowe o powierzchni sprzedaży powyżej 5000 m<sup>2</sup>, parkingi powyżej 300 miejsc parkingowych przy obiektach użyteczności publicznej oraz parkingi działające w systemie parkuj i jedź, porty, jeśli takie znajdują się na terenie miasta o liczbie mieszkańców większej niż 100 tysięcy.

## 2 Podstawa prawna opracowania programu

Podstawą prawną opracowania Programu jest art. 119a ust. 1 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (t.j. Dz. U. z 2024 r. poz. 54), który nakłada na marszałka województwa obowiązek opracowania projektu uchwały dla obszaru województwa. Wymóg ten wynika z implementacji Dyrektywy 2002/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 25 czerwca 2002 r. odnoszącej się do oceny i zarządzania poziomem hałasu w środowisku (Dz. U. UE.L. z 2002 r., Nr 189, str. 12 ze zm.). Istotne są także metody oceny wskaźników skutków zdrowotnych, które są określane wg metodyki opisanej w Dyrektywie Komisji (UE) 2020/367 z dnia 4 marca 2020 r. zmieniającej załącznik III do dyrektywy 2002/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w odniesieniu do ustalenia metod oceny szkodliwych skutków hałasu w środowisku. Metody oceny wskaźników zdrowotnych są niezależne od dopuszczalnych wartości długookresowych poziomów hałasu w środowisku.

Realizacja niniejszego Programu jest zgodna z obowiązującymi przepisami prawa, wytycznymi i normami w zakresie sposobu wykonania, opracowania, zapisu, przetwarzania i udostępniania danych, w szczególności z następującymi aktami prawnymi oraz wytycznymi:

- Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (t.j. Dz. U. z 2024 r. poz. 54);
- 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 (t.j. Dz. U. z 2023 r., poz. 1094 ze zm.);
- Dyrektywa 2002/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 25 czerwca 2002 r. odnosząca się do oceny i zarządzania poziomem hałasu w środowisku (Dz. U. UE. L. z 2002 r., Nr 189, str. 12 ze zm.);

## Tom I – Wstęp

- Dyrektywa Komisji (UE) 2015/996 z dnia 19 maja 2015 r. ustanawiająca wspólne metody oceny hałasu zgodnie z dyrektywą 2002/49/WE Parlamenty Europejskiego i Rady;
- Dyrektywa Komisji (UE) 2020/367 z dnia 4 marca 2020 r. zmieniająca załącznik III do dyrektywy 2002/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w odniesieniu do ustalenia metod oceny szkodliwych skutków hałasu w środowisku;
- Dyrektywa delegowana Komisji (UE) 2021/1226 z dnia 21 grudnia 2020 r. zmieniająca, w celu dostosowania do postępu naukowo-technicznego, załącznik II do dyrektywy 2002/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w odniesieniu do wspólnych metod oceny hałasu;
- Rozporządzenie Ministra Klimatu i Środowiska z dnia 26 lipca 2021 r. w sprawie programu ochrony środowiska przed hałasem (Dz. U. z 2021 r., poz. 1409 ze zm.);
- Rozporządzenie Ministra Klimatu i Środowiska z dnia 1 lipca 2021 r. w sprawie szczegółowego zakresu danych ujętych na strategicznych mapach hałasu, sposobu ich prezentacji i formy ich przekazywania (Dz. U z 2021 r., poz. 1325 ze zm.);
- Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. z 2014 r., poz. 112);
- Rozporządzenie Ministra Klimatu z dnia 30 maja 2020 r. w sprawie sposobu ustalania wartości wskaźnika hałasu LDWN (Dz. U. z 2020 r., poz. 1018);
- Wytyczne Głównego Inspektora Ochrony Środowiska, Dobre praktyki wykonywania programów ochrony środowiska przed hałasem, Warszawa, lipiec 2023 r., <http://www.gios.gov.pl/>;
- Wytyczne oceny wskaźników zdrowotnych hałasu w środowisku, wytyczne Głównego Inspektora Ochrony Środowiska, Poznań, 2022 r., <http://www.gios.gov.pl/>;
- Wytyczne Głównego Inspektora Ochrony Środowiska, Dobre praktyki tworzenia obszarów cichych, Warszawa 2022 r., <http://www.gios.gov.pl/>
- Wytyczne Głównego Inspektora Ochrony Środowiska, Dobre praktyki wykonywania strategicznych map hałasu, Warszawa maj 2021, <http://www.gios.gov.pl/>;
- Katalog danych dotyczących infrastruktury transportowej oraz środków transportu w Polsce w odniesieniu do wymagań Dyrektywy 2015/996 – wytyczne Głównego Inspektora Ochrony Środowiska, Warszawa, 2021 r., <http://www.gios.gov.pl/>;
- Katalog danych dotyczących działalności przemysłowej w Polsce w odniesieniu do wymagań dyrektywy 2015/996, wytyczne Głównego Inspektora Ochrony Środowiska, Wrocław, 2021 r., <http://www.gios.gov.pl/>;

Tom I – Wstęp

### 3 Podstawa merytoryczna

Podstawę merytoryczną POH Lubelskie stanowią strategiczne mapy hałasu sporządzone przez odpowiednie organy oraz Zarządców poszczególnych źródeł hałasu, przekazane do Marszałka Województwa Lubelskiego.

Poniżej wymieniono wszystkie strategiczne mapy hałasu, które zostały uwzględnione w Programie.

**Tabela 1 Zestawienie Strategicznych map hałasu dla zakresu opracowania**

Lp.	Dokument	Źródło hałasu	Podmiot zobowiązany do wykonania strategicznej mapy hałasu
1.	Strategiczna mapa hałasu miasta Lublin	Hałas drogowy, hałas szynowy, hałas przemysłowy	Prezydent Miasta Lublin
2.	Strategiczne mapy hałasu dla dróg krajowych o ruchu powyżej 3 000 000 pojazdów rocznie w województwie lubelskim o łącznej długości 458,128 km	Hałas drogowy	Skarb Państwa – Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad
3.	Strategiczna mapa hałasu obszarów położonych w otoczeniu dróg wojewódzkich na terenie województwa lubelskiego	Hałas drogowy	Zarząd Dróg Wojewódzkich w Lublinie
4.	Strategiczna mapa hałasu dla dróg głównych w granicach miasta Biała Podlaska o natężeniu ruchu powyżej 3 000 000 pojazdów rocznie	Hałas drogowy	Prezydent Miasta Biała Podlaska
5.	Strategiczna mapa hałasu miasta Chełm Dla dróg, po których przejeżdża ponad 3 mln pojazdów rocznie	Hałas drogowy	Prezydent Miasta Chełm
6.	Strategiczna mapa hałasu dla głównych dróg na terenie miasta Zamość	Hałas drogowy	Zarząd Dróg Grodzkich w Zamościu

### 4 Opis obszaru objętego programem

Województwo lubelskie położone jest we wschodniej części Polski i graniczy z województwami podlaskim, mazowieckim świętokrzyskim i podkarpackim, natomiast od strony wschodniej sąsiaduje z Białorusią i Ukrainą, wyznaczając wschodnią granicę Unii Europejskiej. Zajmuje powierzchnię 25 123 km<sup>2</sup>. Stolicą województwa jest Lublin. Gospodarka regionu lubelskiego w największym stopniu oparta jest na rolnictwie (województwo jest liderem upraw rolniczych i sadowniczych) za sprawą dobrych warunków glebowo-klimatycznych, ponad 70% gruntów jest użytkowane rolniczo.

W skład województwa wchodzi 20 powiatów i 4 miasta na prawach powiatu oraz 213 gmin, w tym 20 gminy miejskie, 34 gminy miejsko-wiejskie i 159 gmin wiejskich (wg danych GUS, stan na 01.01.2024 r.). Obszary, dla których sporządzone zostały SMH występują na terenie:

- 16 powiatów (powiat biały, powiat biłgorajski, powiat chełmski, powiat janowski, powiat krasnostawski, powiat kraśnicki, powiat lubartowski, powiat lubelski, powiat łęczyński, powiat łukowski, powiat puławski, powiat radzyński, powiat rycki, powiat świdnicki, powiat tomaszowski, powiat zamojski);
- 4 miast na prawach powiatu (powiat Biała Podlaska, powiat Chełm, powiat Lublin, powiat Zamość);
- 64 gmin (w tym gminy na prawach powiatu).

## Tom I – Wstęp

Tabela 2 Zestawienie powiatów i gmin objętych zakresem SMH

L.P.	Powiat	Gmina
1	Chełm	Chełm miasto
2	Zamość	Zamość miasto
3	Biała Podlaska	Biała Podlaska miasto
4	Lublin	Lublin miasto
5	białski	Zalesie
6	białski	Biała Podlaska
7	białski	Międzyrzec Podlaski miasto
8	białski	Międzyrzec Podlaski
9	biłgorajski	Biłgoraj miasto
10	biłgorajski	Biłgoraj
11	biłgorajski	Frampol
12	biłgorajski	Księżpól
13	biłgorajski	Tarnogród
14	chełmski	Chełm
15	chełmski	Siedliszcze
16	janowski	Janów Lubelski
17	janowski	Modliborzyce
18	Krasnostawski	Izbica
19	Krasnostawski	Krasnystaw
20	Krasnostawski	Krasnystaw miasto
21	Krasnostawski	Łopiennik Górny
22	krasnostawski	Fajstów
23	kraśnicki	Trzydnik Duży
24	kraśnicki	Annopol
25	kraśnicki	Kraśnik miasto
26	kraśnicki	Kraśnik
27	kraśnicki	Wilkołaz
28	lubartowski	Lubartów miasto
29	lubartowski	Lubartów
30	lubartowski	Firlej
31	lubartowski	Kock
32	lubelski	Głusk
33	lubelski	Niedzwica Duża
34	lubelski	Bełżyce
35	lubelski	Konopnica
36	lubelski	Jastków
37	lubelski	Garbów
38	lubelski	Niemce
39	lubelski	Wólka
40	łęczyński	Łęczna
41	łęczyński	Puchaczów
42	łukowski	Łuków miasto

## Tom I – Wstęp

L.P.	Powiat	Gmina
43	puławski	Markuszów
44	puławski	Kurów
45	puławski	Żyrzyn
46	puławski	Końskowola
47	puławski	Puławy miasto
48	puławski	Puławy
49	radzyński	Borki
50	radzyński	Radzyń Podlaski miasto
51	radzyński	Radzyń Podlaski
52	rycki	Ułęż
53	rycki	Ryki
54	rycki	Dęblin
55	świdnicki	Świdnik
56	świdnicki	Melgiew
57	świdnicki	Piaski
58	świdnicki	Trawniki
59	tomaszowski	Bełżec
60	tomaszowski	Tomaszów Lubelski miasto
61	tomaszowski	Tomaszów Lubelski
62	zamojski	Stary Zamość
63	zamojski	Zamość
64	zamojski	Łabunie

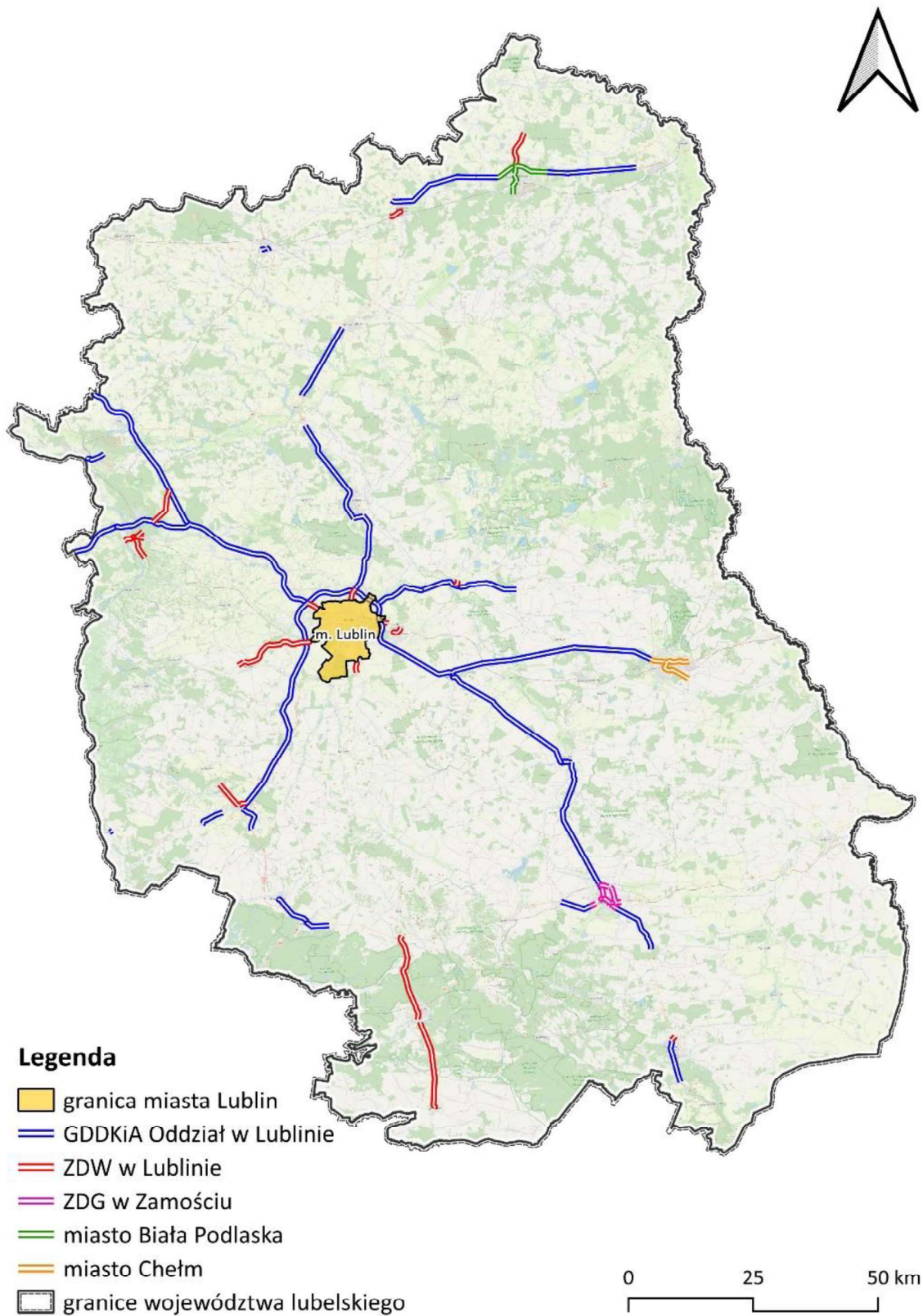
#### 4.1 Identyfikacja i charakterystyka źródeł hałasu

Zakres niniejszego Programu obejmuje obszar województwa lubelskiego, w częściach dla których zostały sporządzone strategiczne mapy hałasu. W ramach strategicznych map hałasu, na terenie województwa lubelskiego, zidentyfikowano i przeprowadzono ocenę stanu klimatu akustycznego dla:

- Miasta powyżej 100 tys. Mieszkańców:
  - Lublin
- Dróg głównych z ruchem o natężeniu ruchu powyżej 3 000 000 pojazdów rocznie zarządzane przez:
  - Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad;
  - Zarząd Dróg Wojewódzkich w Lublinie;
  - Prezydenta Miasta Biała Podlaska, Prezydenta Miasta Chełm, Zarząd Dróg Grodzkich w Zamościu.

Szczegółowe informacje dotyczące poszczególnych źródeł hałasu opisano w kolejnych tomach opracowania. Na poniższym rysunku przedstawiono obszar objęty Programem, natomiast w tabelach zestawiono szacunkowe dane dotyczące ww. obszaru analizy, w tym liczbę mieszkańców objętych analizą.

## Tom I – Wstęp



Rysunek 1 Lokalizacja objętych Programem źródeł hałasu na tle granic województwa lubelskiego

## Tom I – Wstęp

**Tabela 3 Podstawowe dane statystyczne dla obszaru objętego programem**

	Powierzchnia obszaru poddanego analizie [km <sup>2</sup> ]	Liczba mieszkańców w analizowanym obszarze	Długość poddanych dróg analizie [km]
Województwo lubelskie - łącznie w ramach SMH	1101,66	717 544	605,30
Miasta powyżej 100 tys. mieszkańców - Lublin	147,46	336 339	589,70
Drogi główne w zarządzie GDDKiA	730,38	168 936	458,13
Drogi główne w zarządzie ZDW	196,66	144 556	99,48
Drogi główne w granicach m. Biała Podlaska	8,17	10 553	17,84
Drogi główne w granicach m. Chełm	9,46	20 699	14,85
Drogi główne w granicach m. Zamość	9,52	36 461	15,00

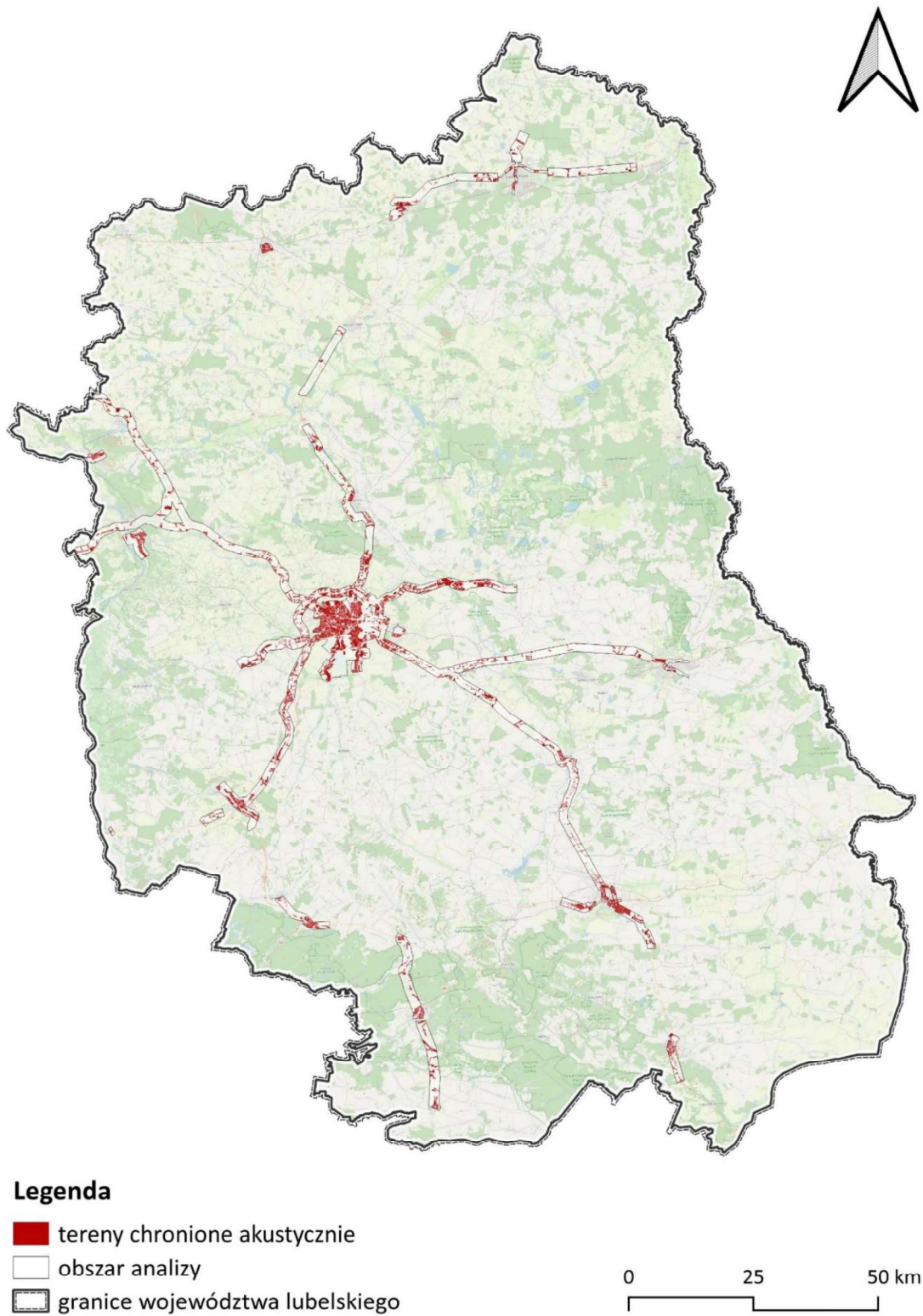
**4.2 Identyfikacja obszarów podlegających ochronie akustycznej**

Tereny podlegające ochronie akustycznej w obrębie analizowanych obszarów wyznaczone zostały na etapie sporządzania strategicznych map hałasu. Podstawą do określenia dopuszczalnych poziomów hałasu dla terenów chronionych akustycznie stanowiły zapisy miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, a w przypadku braku zapisów tereny te zostały wyznaczone na podstawie faktycznego użytkowania i zagospodarowania, zgodnie z dostarczonymi przez Zarządców danymi.

Całkowita powierzchnia obszaru podlegająca analizie w ramach strategicznych map hałasu wynosiła ok. 1101,66 km<sup>2</sup>, w tym 223,8 km<sup>2</sup> powierzchni stanowią tereny chronione akustycznie wyznaczone na podstawie zapisów miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego lub faktycznego sposobu zagospodarowania. Pozostałe tereny nie podlegają ochronie przed hałasem.



## Tom I – Wstęp



**Rysunek 2** Zasięg terenów podlegających ochronie akustycznej w obszarze objętym mapowaniem w ramach SMH na tle granic województwa lubelskiego

Tom I – Wstęp

### **4.3 Identyfikacja i opis ograniczeń związanych z utworzonymi obszarami ograniczonego użytkowania, lub strefami przemysłowymi lub wyznaczonymi obszarami cichymi**

#### **4.3.1 Obszary ograniczonego użytkowania**

Zgodnie z art. 135 ustawy Prawo ochrony środowiska, jeżeli z analizy porealizacyjnej wynika, że mimo zastosowania dostępnych rozwiązań technicznych, technologicznych i organizacyjnych nie mogą być dotrzymane standardy jakości środowiska poza terenem zakładu lub innego obiektu, to dla oczyszczalni ścieków, składowiska odpadów komunalnych, kompostowni, trasy komunikacyjnej, lotniska, linii i stacji elektroenergetycznej, obiektów sieci gazowej oraz instalacji radiokomunikacyjnej, radionawigacyjnej i radiolokacyjnej tworzy się obszar ograniczonego użytkowania.

Obszar ograniczonego użytkowania dla przedsięwzięcia mogącego znacząco oddziaływać na środowisko ustala na drodze uchwały sejmik województwa, określając m.in. granice obszaru, ograniczenia w zakresie przeznaczenia terenu, wymagania techniczne dotyczące budynków oraz sposób korzystania z terenu.

Na terenie województwa lubelskiego nie zostały ustanowione obszary ograniczonego użytkowania wynikające z niedotrzymania standardów akustycznych w analizowanym obszarze.

#### **4.3.2 Obszary ciche**

Obszary ciche zgodnie z art. 118b ustawy *Prawo ochrony środowiska* mogą być ustanawiane przez radę powiatu w drodze uchwały. Obszary ciche wyznaczone są na terenach aglomeracji lub poza terenami aglomeracji, uwzględniając szczególne potrzeby ochrony przed hałasem tych obszarów i podając wymagania, które mają zapewnić utrzymanie poziomów hałasu co najmniej na istniejącym poziomie. Przy ich wyznaczaniu zawsze należy wziąć pod uwagę dane wchodzące w skład strategicznej mapy hałasu. Jest to niezbędne z uwagi na konieczność wzięcia pod uwagę występowania istotnych źródeł hałasu w pobliżu potencjalnych obszarów.

W celu wsparcia organów opracowane zostały wytyczne w postaci „Dobrych praktyk tworzenia obszarów cichych” opracowane na zlecenie Głównego Inspektoratu Ochrony Środowiska. Wytyczne te zostały wydane po terminie przekazywania strategicznych map hałasu, stąd ich metodologia wyznaczania w ramach SMH nie jest jednolita. Mając powyższe na uwadze występuje konieczność ponownego wytyczenia obszarów cichych w ramach niniejszego Programu.

##### **4.3.2.1 Obszary ciche w aglomeracjach**

Na terenie miasta Lublin nie zostały wyznaczone obszary ciche ani tereny, gdzie takie obszary mogłyby być wyznaczone, natomiast w wyniku przeprowadzonych analiz w ramach POH wskazana została propozycja granic takich obszarów. Szczegółowe informacje dot. propozycji obszarów cichych na terenie miasta Lublina przedstawiono w Tomie II.

Tom I – Wstęp

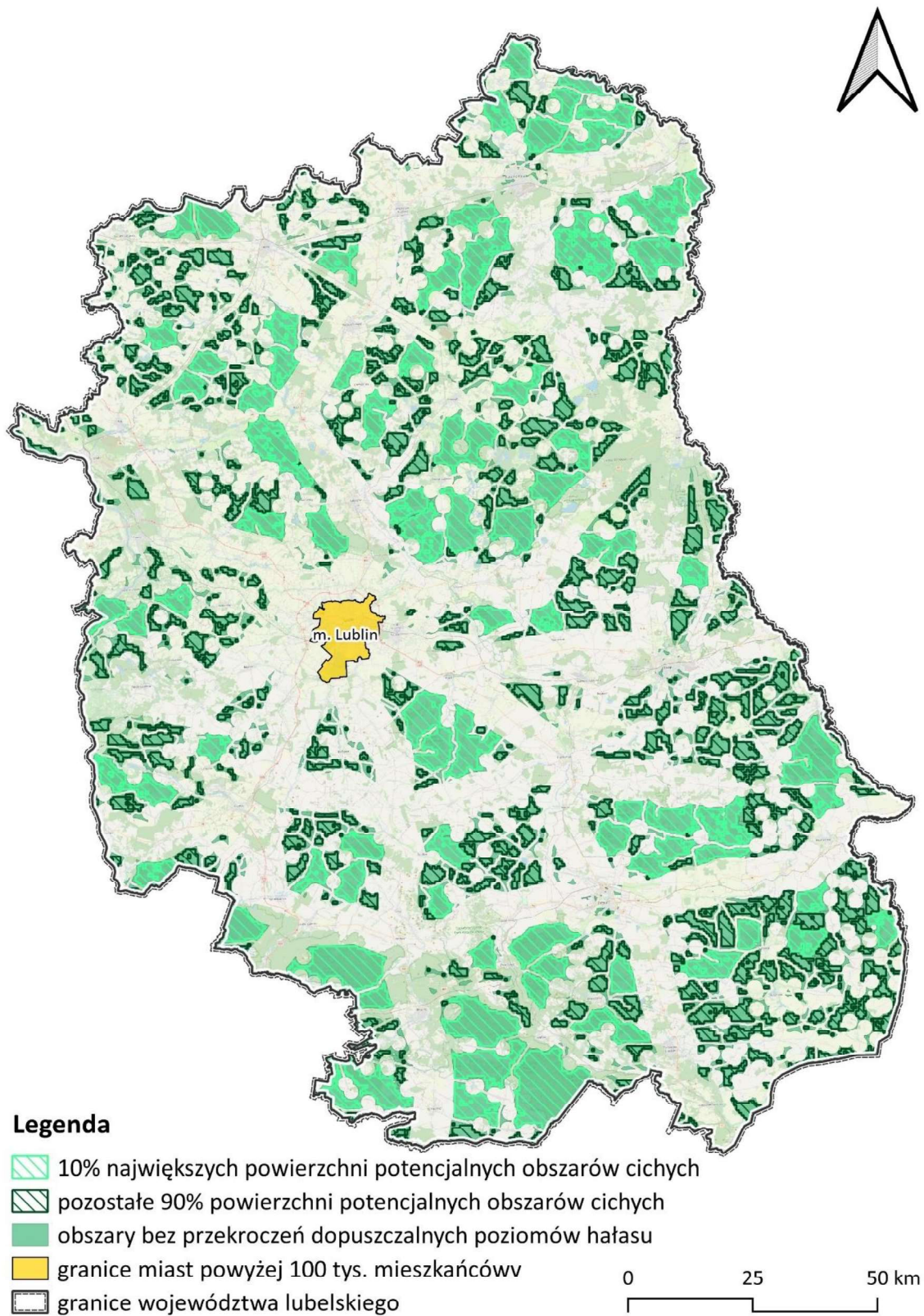
#### **4.3.2.2 Obszary ciche poza aglomeracjami**

W otoczeniu odcinków dróg głównych objętych SMH oraz niniejszym POH nie zostały wyznaczone obszary ciche poza aglomeracjami, rozumiane w myśl art. 3 pkt. 10b ustawy *Prawo ochrony środowiska*.

W ramach POH przygotowywano propozycję terenów, które potencjalnie mogą spełniać kryteria obszarów cichych. Przy wyznaczaniu ww. obszarów uwzględniono tereny, na których nie stwierdzono ponadnormatywnego oddziaływania akustycznego, z uwzględnieniem użytkowania terenu, odległości od poszczególnych źródeł hałasu (danymi wejściowymi były dane, które opracowano na etapie SMH oraz dane z Bazy Danych Obiektów Topograficznych) oraz lokalizacji obiektów ochrony przyrody (parki narodowe, parki krajobrazowe, rezerваты przyrody, itp.). Następnie wskazano obszary jednostkowe w postaci kwadratów o boku 500 m x 500 m, które są potencjalną propozycją obszarów cichych. Ww. obszary zostały zaproponowane z uwzględnieniem wytycznych zwartych w „Dobrych praktykach tworzenia obszarów cichych”.

Na poniższym rysunku wskazano lokalizację proponowanych obszarów cichych na terenie województwa lubelskiego.

## Tom I – Wstęp



Rysunek 3. Lokalizacja obszarów cichych poza aglomeracjami wyznaczonych w ramach POH

Tom I – Wstęp

### 4.3.3 Strefy przemysłowe

Na terenie województwa lubelskiego nie zostały utworzone strefy przemysłowe w rozumieniu art. 136a – 136d ustawy *Prawo ochrony Środowiska*, zatem nie wyznaczono stref, w których dozwolone jest przekraczanie standardów jakości środowiska w zakresie dopuszczalnych poziomów substancji w powietrzu i dopuszczalnych poziomów hałasu.

### 4.3.4 Strefy ochronne „A” uzdrowisk

Na obszarze województwa lubelskiego lokalizowane są dwa uzdrowiska:

- Krasnobród – status uzdrowiska nadany Rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 30 lipca 2002 r. w sprawie uznania miasta Krasnobród za uzdrowisko (Dz.U. Nr 129, poz. 1103);
- Nałęczów – status uzdrowiska nadany Zarządzeniem MZiOS z dnia 25 lipca 1967 r. w sprawie wykazu miejscowości uznanych za uzdrowiska (M.P. Nr 45, poz. 228).

W przypadku uzdrowiska Krasnobród, strefa ochronna „A” uzdrowiska zajmuje powierzchnię 215 ha, natomiast dla uzdrowiska Nałęczów ustanowiono strefę ochronną „A” o powierzchni 133,9 ha. Analiza położenia stref ochronnych „A” względem odcinków dróg poddanych mapowaniu w ramach strategicznych map hałasu wykazała, że strefy te znajdują się w znacznej odległości od nich (Uzdrowisko Nałęczów w odległości ok. 10 km od najbliższego buforu analiz, a uzdrowisko Krasnobród w odległości ok. 15 km od najbliższego buforu analiz) i nie ma ryzyka bezpośredniego oddziaływania akustycznego dróg będących przedmiotem mapowania na te tereny.

## 5 Katalog działań

W ramach opracowania pt. „Dobre praktyki wykonywania programów ochrony środowiska przed hałasem”, zrealizowanego w 2023 r. na zlecenie GIOŚ (dostępnego pod adresem: <https://www.gov.pl/web/gios/programy-ochrony-srodowiska-przed-halasem>) został przygotowany katalog dostępnych technik i technologii, za pomocą których możliwe jest ograniczenie hałasu pochodzącego od źródeł ujmowanych w ramach SMH, a co za tym idzie w POH. W opracowaniu zostały omówione:

- metody redukcji hałasu u źródła, mające na celu redukcję ograniczenia hałasu w miejscu jego emisji;
- metody redukcji hałasu na drodze propagacji, służące do ograniczania hałasu między źródłem hałasu a odbiorcą;
- metody ogólne, wspomagające ograniczanie zagrożenia hałasem poprzez właściwe zarządzanie, planowanie przestrzenne czy odpowiednią politykę transportową oraz edukację ekologiczną.

W tabelach poniżej przedstawiono słowniki działań w podziale na źródła hałasu ujęte w POH Lubelskie. W zestawieniach wskazano odnośnik do numeru rozdziału zawierającego szczegółowy opis działania w opracowaniu „Dobre praktyki wykonywania programów ochrony środowiska przed hałasem”, a także każdemu działaniu nadano odpowiedni kod dla celów sprawozdawczych. Działania te zostały podzielone na grupy i podgrupy zgodnie z metodyką sprawozdawczości w UE.

## Tom I – Wstęp

Szczegółowy opis wraz z określeniem potencjalnej skuteczności oraz możliwości wdrożenia działań dostępny jest w opracowaniu „Dobre praktyki wykonywania programów ochrony środowiska przed hałasem”.

Działania przedstawione w Tomie 2 i Tomie 3 w rozdziałach numer 6, wskazane do realizacji w ramach Programu przez Zarządzających poszczególnymi źródłami hałasu, opierają się na słownikach wskazanych w poniższych tabelach.

**Tabela 4 Katalog działań w zakresie ochrony środowiska przed hałasem drogowym**

KO D	Szczegółowy opis w Dobrych praktykach	Grupa	Podgrupa	Nazwa działania
D.1	rozdział 8.1.1.2	środki u źródła	zmiana poziomów emisji	ciche nawierzchnie dróg
D.2	rozdział 8.1.1.6	środki u źródła	zmiana poziomów emisji	opony o niskim poziomie hałasu
D.3	rozdział 8.1.1.6	środki u źródła	zmiana poziomów emisji	ciche silniki
D.4	rozdział 8.1.1.6	środki u źródła	zmiana poziomów emisji	środki dotyczące wydechu
D.5	rozdział 8.1.1.5	środki u źródła	zmiana poziomów emisji	odnowienie floty transportu publicznego na cichszą
D.6	rozdział 8.1.1.3	środki u źródła	ograniczenie czasu pracy źródeł hałasu	ograniczenie czasowe dla pojazdów ciężkich
D.7	rozdział 8.1.1.3	środki u źródła	ograniczenie czasu pracy źródeł hałasu	ograniczenie czasowe dla pojazdów osobowych
D.8	rozdział 8.1.1.1	środki u źródła	środki ograniczania prędkości	zmniejszenie prędkości jazdy
D.9	rozdziały 8.1.1.1, 8.1.1.4	środki u źródła	środki ograniczania prędkości	ronda i skrzyżowania
D.10	rozdział 8.1.1.1	środki u źródła	środki ograniczania prędkości	fizyczne środki uspokojenia ruchu
D.11	rozdział 8.1.1.1	środki u źródła	środki ograniczania prędkości	wyznaczenie stref z uspokojonym ruchem drogowym
D.12	rozdziały 8.1.1.3, 8.1.1.5, 8.3.1, 8.3.2	środki u źródła	inne środki zarządzania ruchem	ulepszanie pojazdów i infrastruktury transportu publicznego
D.13	rozdziały 8.3.1, 8.3.2	środki u źródła	inne środki zarządzania ruchem	poprawa infrastruktury dla ruchu rowerowego i pieszego
D.14	rozdział 8.3.2	środki u źródła	inne środki zarządzania ruchem	inteligentna mobilność
D.15	rozdział 8.1.1.1	środki u źródła	inne środki zarządzania ruchem	zmniejszenie liczby pasów ruchu
D.16	rozdział 8.1.1.3	środki u źródła	inne środki zarządzania ruchem	zakazy/zmiana trasy pojazdów ciężkich
D.17	rozdział 8.1.1.3	środki u źródła	inne środki zarządzania ruchem	zakazy/zmiana trasy pojazdów osobowych
D.18	rozdział 8.3.2	środki u źródła	inne środki zarządzania ruchem	zarządzanie parkowaniem
D.19	rozdział 8.3.2	środki u źródła	inne środki zarządzania ruchem	opłaty za wjazd
D.20	rozdział 8.2.1	środki na drodze propagacji	przegrody	ekrany akustyczne i ich utrzymanie
D.21	rozdział 8.2.2	środki na drodze propagacji	izolacja budynków	zielone ściany i ich utrzymanie
D.22	rozdział 8.2.3	środki na drodze propagacji	izolacja budynków	izolacja okien
D.23	rozdział 8.2.3	środki na drodze propagacji	izolacja budynków	inna izolacja
D.24	rozdział 8.3.1	planowanie urbanistyczne	planowanie przestrzenne	środki planowania i przepisy porządkowe

## Tom I – Wstęp

KOD	Szczegółowy opis Dobrych praktykach	Grupa	Podgrupa	Nazwa działania
D.25	rozdział 8.3.1	planowanie urbanistyczne	planowanie przestrzenne	obszary wrażliwe
D.26	rozdział 8.3.1	planowanie urbanistyczne	planowanie przestrzenne	strefy buforowe
D.27	rozdział 8.3.3	planowanie urbanistyczne	obszary o wysokiej jakości akustycznej	obszary ciche
D.28	rozdział 8.3.3	planowanie urbanistyczne	obszary o wysokiej jakości akustycznej	tereny zielone
D.29	rozdział 8.3.3	planowanie urbanistyczne	obszary o wysokiej jakości akustycznej	krajobraz dźwiękowy
D.30	rozdział 8.1.1.3	zmiana infrastruktury	nowa infrastruktura	nowy tunel
D.31	rozdział 8.1.1.3	zmiana infrastruktury	nowa infrastruktura	nowa droga
D.32	rozdział 8.1.1.3	zmiana infrastruktury	likwidacja infrastruktury	likwidacja drogi
D.33	rozdział 8.3.3	zaangażowanie społeczności	komunikacja	rozpowszechnianie informacji
D.34	rozdział 8.3.3	zaangażowanie społeczności	komunikacja	zarządzanie skargami
D.35	rozdział 8.3.3	zaangażowanie społeczności	środki na rzecz zmian behawioralnych	promowanie cichej mobilności
D.36	rozdział 8.3.3	zaangażowanie społeczności	środki na rzecz zmian behawioralnych	promowanie transportu publicznego
D.37	rozdział 8.3.3	zaangażowanie społeczności	środki na rzecz zmian behawioralnych	promowanie wspólnego użytkowania samochodów (carsharing)
D.38	rozdział 8.3.3	zaangażowanie społeczności	środki na rzecz zmian behawioralnych	edukacja i działania podnoszące świadomość

Tabela 5 Katalog działań w zakresie ochrony środowiska przed hałasem szynowym

KOD	Szczegółowy opis Dobrych praktykach	Opis grupy	Opis podgrupy	Nazwa działania
S.1	rozdział 8.1.2.1	środki u źródła	zmiana poziomów emisji	środki dotyczące torów kolejowych
S.2	rozdział 8.1.2.1	środki u źródła	zmiana poziomów emisji	modernizacja kół lub elementów kół
S.3	rozdziały 8.1.2.1, 8.1.2.4	środki u źródła	zmiana poziomów emisji	hamulce o niskim poziomie hałasu
S.4	rozdział 8.1.2.4	środki u źródła	zmiana poziomów emisji	ciche silniki
S.5	rozdział 8.1.2.1	środki u źródła	zmiana poziomów emisji	odnowienie taboru kolejowego
S.6	rozdział 8.1.2.3	środki u źródła	ograniczenie czasu pracy źródeł hałasu	ograniczenie czasowe dla pojazdów towarowych
S.7	rozdział 8.1.2.3	środki u źródła	ograniczenie czasu pracy źródeł hałasu	ograniczenie czasu dla pojazdów pasażerskich
S.8	rozdział 8.1.2.2	środki u źródła	środki ograniczania prędkości	zmniejszenie prędkości pojazdów szynowych
S.9	rozdział 8.1.2.2	środki u źródła	środki ograniczania prędkości	wyznaczanie stref uspokojonego ruchu szynowego
S.10	rozdział 8.1.2.3	środki u źródła	inne środki zarządzania ruchem	redukcja liczby torów
S.11	rozdział 8.1.2.3, 8.1.2.4	środki u źródła	inne środki zarządzania ruchem	opłaty za dostęp do torów
S.12	rozdział 8.1.2.3	środki u źródła	inne środki zarządzania ruchem	zakazy i zmiana trasy pojazdów towarowych

## Tom I – Wstęp

KOD	Szczegółowy opis w Dobrych praktykach	Opis grupy	Opis podgrupy	Nazwa działania
S.13	rozdział 8.1.2.3	środki u źródła	inne środki zarządzania ruchem	zakazy i zmiana trasy pojazdów pasażerskich
S.14	rozdział 8.2.1	środki na drodze propagacji	przegrody	ekrany akustyczne i ich utrzymanie
S.15	rozdział 8.2.2	środki na drodze propagacji	izolacja budynków	zielone ściany i ich utrzymanie
S.16	rozdział 8.2.3	środki na drodze propagacji	przegrody	izolacja okien
S.17	rozdział 8.2.3	środki na drodze propagacji	izolacja budynków	inna izolacja
S.18	rozdział 8.3.1	planowanie urbanistyczne	planowanie przestrzenne	środki planowania i przepisy porządkowe
S.19	rozdział 8.3.1	planowanie urbanistyczne	planowanie przestrzenne	obszary wrażliwe
S.20	rozdział 8.3.1	planowanie urbanistyczne	planowanie przestrzenne	strefy buforowe
S.21	rozdział 8.3.3	planowanie urbanistyczne	obszary o wysokiej jakości akustycznej	obszary ciche
S.22	rozdział 8.3.3	planowanie urbanistyczne	obszary o wysokiej jakości akustycznej	tereny zielone
S.23	rozdział 8.3.3	planowanie urbanistyczne	obszary o wysokiej jakości akustycznej	krajobraz dźwiękowy
S.24	rozdział 8.1.2.3	zmiana infrastruktury	nowa infrastruktura	nowa trasa
S.25	rozdział 8.1.2.3	zmiana infrastruktury	nowa infrastruktura	nowa obwodnica / nowy wiadukt
S.26	rozdział 8.1.2.3	zmiana infrastruktury	nowa infrastruktura	nowy tunel
S.27	rozdział 8.1.2.3	zmiana infrastruktury	likwidacja infrastruktury	zamknięcie trasy kolejowej/tramwajowej
S.28	rozdział 8.1.2.3	zmiana infrastruktury	likwidacja infrastruktury	zamknięcie stacji kolejowej
S.29	rozdział 8.3.3	zaangażowanie społeczności	komunikacja	rozpowszechnianie informacji
S.30	rozdział 8.3.3	zaangażowanie społeczności	komunikacja	zarządzanie skargami
S.31	rozdział 8.3.3	zaangażowanie społeczności	środki na rzecz zmian behawioralnych	edukacja i działania podnoszące świadomość
S.32	rozdział 8.3.3	zaangażowanie społeczności	środki na rzecz zmian behawioralnych	promowanie innych środków transportu

Tabela 6 Słownik działań w zakresie ochrony środowiska przed hałasem przemysłowym

KOD	Szczegółowy opis w Dobrych praktykach	Opis grupy	Opis podgrupy	Nazwa działania
P.1	rozdział 8.1.4	środki u źródła	zmiana poziomów emisji	cicha eksploatacja instalacji
P.2	rozdział 8.1.4	środki u źródła	ograniczenie czasu emisji	ograniczenia czasowe eksploatacji instalacji
P.3	rozdział 8.2.1	środki na drodze propagacji	przegrody	ekrany akustyczne i ich utrzymanie
P.4	rozdział 8.2.2	środki na drodze propagacji	planowanie przestrzenne	zielone ściany i ich utrzymanie
P.5	rozdział 8.1.4	środki na drodze propagacji	planowanie przestrzenne	obudowy dźwiękoizolacyjne
P.6	rozdział 8.2.3	środki na drodze propagacji	planowanie przestrzenne	izolacja okien
P.7	rozdział 8.2.3	środki na drodze propagacji	obszary o wysokiej jakości akustycznej	inna izolacja
P.8	rozdział 8.3.1	planowanie urbanistyczne	planowanie przestrzenne	środki planowania i przepisy porządkowe



## Tom I – Wstęp

KOD	Szczegółowy opis w Dobrych praktykach	Opis grupy	Opis podgrupy	Nazwa działania
P.9	rozdział 8.3.1	planowanie urbanistyczne	planowanie przestrzenne	obszary wrażliwe
P.10	rozdział 8.3.1	planowanie urbanistyczne	planowanie przestrzenne	strefy buforowe
P.11	rozdział 8.3.3	planowanie urbanistyczne	obszary o wysokiej jakości akustycznej	obszary ciche
P.12	rozdział 8.3.3	planowanie urbanistyczne	obszary o wysokiej jakości akustycznej	tereny zielone
P.13	rozdział 8.3.3	planowanie urbanistyczne	obszary o wysokiej jakości akustycznej	krajobraz dźwiękowy
P.14	rozdział 8.1.4	zmiana infrastruktury	nowa infrastruktura	przeniesienie instalacji
P.15	rozdział 8.1.4	zmiana infrastruktury	likwidacja infrastruktury	likwidacja instalacji
P.16	rozdział 8.3.3	zaangażowanie społeczności	komunikacja	rozpowszechnianie informacji
P.17	rozdział 8.3.3	zaangażowanie społeczności	komunikacja	zarządzanie skargami
P.18	rozdział 8.3.3	zaangażowanie społeczności	środki na rzecz zmian behawioralnych	edukacja i działania podnoszące świadomość

## 6 Analiza materiałów, dokumentów i publikacji wykorzystanych do opracowania programu

### 6.1 Przepisy prawne

#### 6.1.1 Przepisy unijne

#### 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 ma za zadanie doprowadzić do zdefiniowania wspólnego podejścia do unikania, zapobiegania lub zmniejszania szkodliwych skutków narażenia na działanie hałasu, w tym jego dokuczliwości, na podstawie ustalonych priorytetów. W tym celu zarządza wdrażanie następujących działań:

- ustalenie stopnia narażenia na hałas w środowisku poprzez sporządzanie strategicznych map hałasu przy zastosowaniu wspólnych dla Państw Członkowskich metod oceny;
- zapewnienie społeczeństwu dostępu do informacji dotyczącej hałasu w środowisku i jego skutków;
- przyjęcie przez Państwa Członkowskie, na podstawie danych uzyskanych z map hałasu, planów działań zmierzających do zapobiegania powstawania hałasu w środowisku i obniżania jego poziomu tam, gdzie jest to konieczne, zwłaszcza tam, gdzie oddziaływanie hałasu może powodować szkodliwe skutki dla ludzkiego zdrowia, oraz zachowanie jakości klimatu akustycznego środowiska tam, gdzie jest ona jeszcze właściwa.

Ponadto celem niniejszej dyrektywy jest stworzenie podstawy dla rozwijania środków wspólnotowych w zakresie obniżania hałasu z głównych źródeł, w szczególności z taboru drogowego i szynowego oraz ich infrastruktury, samolotów, urządzeń pracujących na otwartej przestrzeni i urządzeń przemysłowych oraz maszyn i urządzeń samobieżnych.

Tom I – Wstęp

## 6.1.2 Przepisy krajowe

### Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska

Krajowe regulacje prawne w zakresie ochrony środowiska przed hałasem, w tym oceny stanu akustycznego środowiska, zawarte są w Dziale V ustawy Prawo ochrony środowiska. Dział ten reguluje metody oceny hałasu na potrzeby strategicznych map oraz programów ochrony środowiska przed hałasem, w tym definiuje sposób monitoringu hałasu i wskazuje sposób ustalania ochrony przed hałasem dla terenów. Dyspozycja ustawowa art. 119a niniejszej ustawy określa zakres programu ochrony środowiska przed hałasem, który tworzony jest na podstawie strategicznych map hałasu. Zgodnie z art. 119a ustawa nakłada obowiązek na marszałka województwa opracowania projektu uchwały dla obszaru województwa, który powinien być aktualizowany co 5 lat lub częściej w przypadku wystąpienia okoliczności uzasadniających zmianę Programu lub aktualizację harmonogramu.

Następnie, po uchwaleniu przez sejmiki województw, Programy stają się aktami prawa miejscowego, stanowiąc źródło powszechnie obowiązującego prawa, które są realizowane, raportowane oraz podlegają ocenie ich wykonania.

### 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

Ustawa ustala obowiązek udostępnienia informacji o środowisku i jego ochronie poprzez zobowiązanie władz publicznych do udostępniania każdemu informacji o środowisku i jego ochronie, które są informacjami znajdującymi się w posiadaniu władz publicznych lub informacjami przeznaczonymi dla władz publicznych, w zakresie, w jakim nie dotyczy to ich działalności ustawodawczej. Ponadto zgodnie z art. 21 ust. 1 oraz art. 21 ust. 2 pkt 23 lit. a wskazuje, iż program ochrony środowiska przed hałasem powinien być zamieszczony w publicznie dostępnych wykazach, natomiast zgodnie z art. 25 ust. 1 pkt 4 lit. a, zobowiązuje marszałka województwa do zamieszczenia programu ochrony środowiska przed hałasem na stronie Biuletynu Informacji Publicznej (BIP). Ustawa reguluje również kwestie związane z udziałem społeczeństwa w postępowaniu, którego przedmiotem jest sporządzenie programu ochrony środowiska przed hałasem.

Zgodnie z art. 3 ust. 1 pkt 11 ustawy przez podanie informacji do publicznej wiadomości rozumie się poprzez:

- udostępnienie informacji na stronie Biuletynu Informacji Publicznej organu właściwego w sprawie;
- ogłoszenie informacji w sposób zwyczajowo przyjęty w siedzibie organu właściwego w sprawie;
- ogłoszenie informacji przez obwieszczenie w sposób zwyczajowo przyjęty w miejscu planowanego przedsięwzięcia, a w przypadku projektu dokumentu wymagającego udziału społeczeństwa – w prasie o odpowiednim do rodzaju dokumentu zasięgu;
- w przypadku, gdy siedziba organu właściwego w sprawie mieści się na terenie innej gminy niż gmina właściwa miejscowo ze względu na przedmiot postępowania – także przez ogłoszenie w prasie lub w sposób zwyczajowo przyjęty w miejscowości lub miejscowościach właściwych ze względu na przedmiot postępowania.

## Tom I – Wstęp

Zgodnie z art. 39 ww. ustawy, organ opracowujący projekt dokumentu wymagającego udziału społeczeństwa, bez zbędnej zwłoki, podaje do publicznej wiadomości informację o:

- przystąpieniu do opracowywania projektu dokumentu i o jego przedmiocie;
- możliwościach zapoznania się z niezbędną dokumentacją sprawy oraz o miejscu, w którym jest ona wyłożona do wglądu;
- możliwości składania uwag i wniosków;
- sposobie i miejscu składania uwag i wniosków, wskazując jednocześnie co najmniej 21-dniowy termin ich składania;
- organie właściwym do rozpatrzenia uwag i wniosków;
- postępowaniu w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko, jeżeli jest prowadzone.

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

Dopuszczalne poziomy hałasu zostały ustalone w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie *dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku*, wydanym na podstawie art. 113 ust. 1 ustawy Prawo ochrony środowiska. Zostały one określone w zależności od rodzaju źródła hałasu i sposobu zagospodarowania terenu z uwzględnieniem podziału na porę dnia i porę nocy. Klasyfikację terenów chronionych przeprowadza się natomiast w oparciu o zapisy miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego (MPZP), w których zgodnie z art. 114 ust. 1 ustawy POŚ określa się funkcje terenów podlegających ochronie akustycznej. W przypadku braku obowiązujących MPZP na danym obszarze, oceny czy teren należy do terenów chronionych akustycznie dokonuje właściwy organ, na podstawie faktycznego zagospodarowania oraz wykorzystywania tego i sąsiednich terenów, zgodnie z art. 115 ustawy POŚ.

W ramach rozporządzenia wydzielono wskaźniki oceny dobowej ( $L_{AeqD}$  i  $L_{AeqN}$ ) oraz średniorocznej ( $L_{DWN}$  i  $L_N$ ). Wskaźniki dobowe mają zastosowanie do ustalania i kontroli warunków korzystania ze środowiska, w odniesieniu do jednej doby, natomiast wskaźniki średnioroczne mają zastosowanie do prowadzenia długookresowej polityki w zakresie ochrony przed hałasem (m.in.: strategicznych mapach hałasu i programach ochrony środowiska przed hałasem).

Dopuszczalne poziomy hałasu w środowisku w odniesieniu do hałasu powodowanego przez poszczególne grupy źródeł hałasu, wyrażone są wskaźnikami  $L_{AeqD}$  i  $L_{AeqN}$ , które to wskaźniki mają zastosowanie do ustalania i kontroli warunków korzystania ze środowiska, w odniesieniu do jednej doby, zawarte są w ww. rozporządzeniu.

Czas odniesienia dla poziomów dopuszczalnych obejmuje:

- 16 godzin występujących w porze dnia ( $L_{AeqD}$ ),
- 8 godzin występujących w porze nocy ( $L_{AeqN}$ ).

## Tom I – Wstęp

**Tabela 7 Dopuszczalne poziomy hałasu w środowisku powodowanego przez poszczególne grupy źródeł hałasu, z wyłączeniem hałasu powodowanego przez starty, lądowania i przeloty statków powietrznych oraz linie elektroenergetyczne**

Lp.	Rodzaj terenu	Dopuszczalny poziom hałasu w dB dla dróg lub linii kolejowych wyrażony wskaźnikiem $L_{AeqD}$ przedział czasu odniesienia równy 16 godzinom	Dopuszczalny poziom hałasu w dB dla dróg lub linii kolejowych wyrażony wskaźnikiem $L_{AeqN}$ przedział czasu odniesienia równy 8 godzinom	Dopuszczalny poziom hałasu w dB dla pozostałych obiektów i działalności będącej źródłem hałasu wyrażony wskaźnikiem $L_{AeqD}$ przedział czasu odniesienia równy 16 godzinom	Dopuszczalny poziom hałasu w dB dla pozostałych obiektów i działalności będącej źródłem hałasu wyrażony wskaźnikiem $L_{AeqN}$ przedział czasu odniesienia równy 8 godzinom
1	a) Strefa ochronna „A” uzdrowisk 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	61	56	50	40
3	a) Tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej i zamieszkania zbiorowego b) Tereny zabudowy zagrodowej c) Tereny rekreacyjno-wypoczynkowe d) Tereny mieszkaniowo usługowe	65	56	55	45
4	Tereny w strefie śródmiejskiej miast powyżej 100 tys. mieszkańców	68	60	55	45

W rozporządzeniu tym określono również wskaźniki  $L_{DWN}$  oraz  $L_N$ , które mają zastosowanie do prowadzenia długookresowej polityki w zakresie ochrony przed hałasem.

**Tabela 8 Dopuszczalne poziomy hałasu w środowisku powodowanego przez poszczególne grupy źródeł hałasu, z wyłączeniem hałasu powodowanego przez starty, lądowania i przeloty statków powietrznych oraz linie elektroenergetyczne**

Lp.	Rodzaj terenu	Dopuszczalny długookresowy średni poziom dźwięku A w dB dla dróg lub linii kolejowych $L_{DWN}$ przedział czasu odniesienia równy wszystkim dobom w roku	Dopuszczalny długookresowy średni poziom dźwięku A w dB dla dróg lub linii kolejowych $L_N$ przedział czasu odniesienia równy wszystkim porom nocy	Dopuszczalny długookresowy średni poziom dźwięku A w dB dla pozostałych obiektów i działalności będących źródłem hałasu $L_{DWN}$ przedział czasu odniesienia równy wszystkim dobom w roku	Dopuszczalny długookresowy średni poziom dźwięku A w dB dla pozostałych obiektów i działalności będących źródłem hałasu $L_N$ przedział czasu odniesienia równy wszystkim porom nocy
1	a) Strefa ochronna „A” uzdrowisk 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

## Tom I – Wstęp

Lp.	Rodzaj terenu	Dopuszczalny długookresowy średni poziom dźwięku A w dB dla dróg lub linii kolejowych $L_{DWN}$ przedział czasu odniesienia równy wszystkim dobom w roku	Dopuszczalny długookresowy średni poziom dźwięku A w dB dla dróg lub linii kolejowych $L_N$ przedział czasu odniesienia równy wszystkim porom nocy	Dopuszczalny długookresowy średni poziom dźwięku A w dB dla pozostałych obiektów i działalności będących źródłem hałasu $L_{DWN}$ przedział czasu odniesienia równy wszystkim dobom w roku	Dopuszczalny długookresowy średni poziom dźwięku A w dB dla pozostałych obiektów i działalności będących źródłem hałasu $L_N$ przedział czasu odniesienia równy wszystkim porom nocy
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	70	65	55	45

## 6.2 Przepisy dotyczące emisji hałasu z instalacji i urządzeń, w tym pojazdów

### Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym

Zgodnie z art. 66 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (t.j. Dz. U. z 2023 r. poz. 1047 z późn. zm.) pojazd uczestniczący w ruchu ma być tak zbudowany, wyposażony i utrzymany, aby korzystanie z niego nie zakłócało spokoju publicznego przez powodowanie hałasu przekraczającego poziom określony w przepisach szczegółowych. Zgodnie z § 9 rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia, pojazd powinien być tak zbudowany, wyposażony i utrzymany, aby poziom hałasu zewnętrznego mierzony podczas postoju pojazdu z odległości 0,5 m nie przekraczał w odniesieniu do:

- pojazdu, który był poddany badaniom homologacyjnym – wartości ustalonej w trakcie badań homologacyjnych o 5 dB (A),
- pozostałych pojazdów – wartości podanych w tabeli "Poziom hałasu zewnętrznego", stanowiącej załącznik nr 1 do rozporządzenia określającej poziom hałasu zewnętrznego pojazdów.

### Rozporządzenie Komisji (UE) NR 1304/2014 z dnia 26 listopada 2014 r. w sprawie technicznych specyfikacji interoperacyjności podsystemu „Tabor kolejowy — hałas”

Rozporządzenie Komisji (UE) NR 1304/2014 z dnia 26 listopada 2014 r. w sprawie technicznych specyfikacji interoperacyjności podsystemu „Tabor kolejowy — hałas”, zmieniające decyzję 2008/232/WE i uchylające decyzję 2011/229/UE tzw. TSI, określa techniczne specyfikacje dla interoperacyjności i dotyczy transportu kolejowego dla:

- systemu kolei dużych prędkości (HS)
- systemu kolei konwencjonalnych (CR)
- kolei dużych prędkości i kolei konwencjonalnych.

Tom I – Wstęp

Rozporządzenie to ma na celu ograniczenie emisji hałasu oraz ujednoczenie funkcjonowania systemu kolei w Unii Europejskiej.

**Rozporządzenie Ministra Gospodarki z dnia 21 grudnia 2005 r. w sprawie zasadniczych wymagań dla urządzeń używanych na zewnątrz pomieszczeń w zakresie emisji hałasu do środowiska (Dz. U. z 2005 r., Nr 263, poz. 2202 ze zm.)**

Rozporządzenie określa zasadnicze wymagania dla urządzeń przeznaczonych do używania na zewnątrz pomieszczeń, w zakresie emisji hałasu do środowiska, procedury zgodności, metody pomiaru hałasu emitowanego przez te urządzenia, sposoby oznakowania urządzeń i ich kwalifikację. Przepisy rozporządzenia odnoszą się do urządzeń przeznaczonych do używania na zewnątrz pomieszczeń. Maszyny te podlegają obowiązkowi ograniczenia emisji hałasu i zostały wymienione w załączniku nr 1 do rozporządzenia.

### **6.3 Warunki akustyczne w budynkach znajdujących się na terenach niechronionych akustycznie**

Zgodnie z art. 114 ust. 3 ustawy *Prawo ochrony środowiska*, jeżeli na terenach zamkniętych oraz na terenach przeznaczonych do działalności produkcyjnej, składowania i magazynowania znajduje się zabudowa mieszkaniowa, szpitale, domy pomocy społecznej lub budynki związane ze stałym albo czasowym pobytem dzieci i młodzieży, ochrona przed hałasem polega na stosowaniu rozwiązań technicznych zapewniających właściwe warunki akustyczne w budynkach. W § 325 i § 326 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie (t.j. Dz. U. z 2022 r. poz. 1225), wymieniono metody ograniczania hałasu w pomieszczeniach wymagających ochrony akustycznej oraz określono, że do zagadnień właściwych warunków akustycznych wewnątrz pomieszczeń odnoszą się następujące dokumenty normatywne:

- Polskie Normy dotyczące ochrony przed hałasem pomieszczeń w budynkach oraz oceny wpływu drgań na ludzi w budynkach;
- Polskie Normy dotyczące metod pomiaru poziomu dźwięku A w pomieszczeniach oraz oceny wpływu drgań na ludzi w budynkach;
- Polskie Normy dotyczące wymaganej izolacyjności akustycznej przegród w budynkach oraz izolacyjności akustycznej elementów budowlanych;
- Polskie Normy określające metody pomiaru izolacyjności akustycznej elementów budowlanych i izolacyjności akustycznej w budynkach.

Tom I – Wstęp

## **6.4 Polityki, strategie, plany lub programy szczebla krajowego i wojewódzkiego**

### **Strategia na rzecz odpowiedzialnego rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.)**

Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.) (zwana dalej SOR lub Strategią) jest dokumentem przyjętym uchwałą Rady Ministrów z dnia 14 lutego 2017 r. Stanowi kluczowy dokument dla kraju w kontekście średnio- i długofalowej polityki gospodarczej w powiązaniu z innymi dokumentami strategicznymi o znaczeniu krajowym, jak również międzynarodowym. W SOR zidentyfikowane zostały główne wyzwania oraz zagrożenia w kontekście realizacji założeń Strategii.

Głównym celem SOR jest tworzenie warunków dla wzrostu zamożności społeczeństwa przy jednoczesnej poprawie spójności w wymiarze społecznym, ekonomicznym, środowiskowym i terytorialnym. SOR ustala szereg priorytetów dla polityki państwa, stanowiących punkt odniesienia do konstruowania wszystkich polityk, programów i projektów realizacyjnych, tj.:

- koncentracja na działaniach wyprzedzających, ukierunkowujących rozwój w różnych sferach życia społecznego;
- implementowanie rozwiązań w obszarze polityki społeczno-gospodarczej w sposób nienaruszający stabilności finansów publicznych;
- określenie listy sektorów strategicznych, na których koncentrować ma się wsparcie w ramach polityk publicznych;
- wskazanie projektów flagowych, charakteryzujących się wysokim stopniem wpływu na realizację celów strategicznych, w największym stopniu oddziaływujących na całą gospodarkę;
- wskazanie perspektywicznych kierunków ekspansji zagranicznej;
- koncentracja wsparcia publicznego na przedsiębiorstwach chętnych na rozwój;
- zwiększenie koncentracji polityki regionalnej na obszarach problemowych i potencjałach terytorialnych obszarów miejskich i wiejskich;
- wskazani kluczowych inwestycji infrastrukturalnych (transportowych, energetycznych, środowiskowych, telekomunikacyjnych).

Jednym z tematów podjętych w ramach SOR jest oddziaływanie na jakość życia w zakresie klimatu akustycznego. W treści dokumentu podkreślono problem utrzymującej się tendencji wzrostowej oddziaływania hałasu z transportu lądowego na środowisko i ludzi. Wskazano, iż podstawą do wprowadzenia skutecznych działań w zakresie redukcji oddziaływania akustycznego jest stały rozwój wiedzy, prowadzący do wzrostu kompetencji kadr i przejrzystości procesu decyzyjnego. Działaniami zaplanowanymi w horyzoncie czasowym do 2030 r. w zakresie hałasu jest doskonalenie kadr w dziedzinie ochrony środowiska przed hałasem oraz wprowadzenie jednolitego systemu informatycznego, umożliwiającego publiczny dostęp do danych technicznych instalacji.

Z punktu widzenia niniejszego POH Lubelskie, istotny aspekt stanowią zapisy SOR odnoszące się do rozwoju poszczególnych gałęzi transportu w Polsce. W dokumencie zwrócono uwagę na olbrzymi przyrost liczby samochodów na przestrzeni ostatnich lat, a także na znacznie mniejszy, w stosunku do przewozów drogowych, udział pozostałych form transportu lądowego (kolei i żeglugi śródlądowej) w całkowitym rynku przewozu ładunków. W tym kontekście zwrócono uwagę na konieczność podjęcia działań związanych z poprawą jakości infrastruktury

## Tom I – Wstęp

kolejowej i rzecznej, a także wzajemną integracją poszczególnych środków transportu. W Strategii przedstawiono także koncepcję unowocześnienia oraz rozbudowy krajowej sieci połączeń kolejowych oraz powiązanej z nią infrastruktury, co miałyby prowadzić do zwiększenia znaczenia oraz atrakcyjności tego środka transportu. Jako kluczowy dokument w tym kontekście przywołany został *Krajowy Program Kolejowy do 2023 roku*. Dodatkowo, podkreślone zostało znaczenie prowadzenia nowych inwestycji infrastrukturalnych w zgodzie z procedurami krajowymi z zakresu oddziaływania na środowisko.

Na liście wskazanych projektów strategicznych, zaplanowanych do realizacji w ramach czasowych, które obejmuje niniejszy Program, znalazły się zagadnienia mogące przyczynić się do poprawy klimatu akustycznego, tj.:

- Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 (z perspektywą do 2025 r.);
- Program zarządzania i przebudowy dworców kolejowych;
- Projekt „Wspólny Bilet”.

## Krajowy Program Kolejowy do 2030 roku

W dokumencie tym określony został wieloletni plan rozbudowy oraz modernizacji krajowej sieci połączeń kolejowych, wraz z określeniem harmonogramu realizacji kolejnych zamierzeń inwestycyjnych, a także planowanych kosztów ich realizacji oraz źródeł finansowania. Głównym celem wskazanym do osiągnięcia w ramach realizacji KPK jest wzmocnienie roli transportu kolejowego w zintegrowanym systemie transportowym kraju, co miałyby zostać osiągnięte w wyniku realizacji spójnej i nowoczesnej sieci linii kolejowych. Wśród celów szczegółowych, związanych bezpośrednio z ww. celem głównym, wymienione zostały:

- wzmocnienie efektywności transportu kolejowego,
- zwiększenie bezpieczeństwa funkcjonowania transportu kolejowego,
- poprawa jakości w przewozach pasażerskich i towarowych.

Zamierzenia inwestycyjne wskazane do realizacji w ramach KPK zostały podzielone na zadania w ramach listy podstawowej (przewidzianych do realizacji w pierwszej kolejności) oraz rezerwowej (do realizacji w przypadku pojawienia się wolnych środków finansowych).

Wśród wymienionych w załączniku 1 do KPK zamierzeń inwestycyjnych wskazanych do realizacji w ramach listy podstawowej występują odcinki linii kolejowych w województwie lubelskim, w tym mogące wchodzić w granice miasta Lublin, na terenie którego oddziaływanie akustyczne od kolei podlegało mapowaniu w ramach SMH Lublin 2022.

## Rządowy Program Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.)

Rządowy Program Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. przyjęty został uchwałą nr 253/2022 Rady Ministrów z dnia 13 grudnia 2022 r. w sprawie ustanowienia programu wieloletniego pod nazwą „Rządowy Program Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.)”. Podstawowym zadaniem Programu jest określenie priorytetów inwestycyjnych (budowa autostrad, dróg ekspresowych, obwodnic, poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego) oraz określenie ram czasowych i finansowych ich realizacji, natomiast celem Programu jest budowa spójnego i nowoczesnego systemu dróg krajowych zapewniających efektywne wykorzystanie drogowego transportu osobowego i towarowego. Realizacja Programu pozwoli na osiągnięcie stanu docelowego dla sieci dróg ekspresowych



## Tom I – Wstęp

i autostrad. Dla województwa lubelskiego w ramach Rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych na listę zadań inwestycyjnych wpisano następujące zadania:

- Budowa autostrady A2 Siedlce – gr. Państwa, odc. Biała Podlaska
- Budowa drogi S12 Radom – Lublin;
- Budowa autostrady A2 Siedlce – gr. Państwa, odc. Siedlce – Biała Podlaska (w. Cicibór);
- Budowa drogi S17 Garwolin – Kurów;
- Budowa drogi S17 Piaski – Hrebenne;
- Budowa drogi S19 Białystok – Lubartów, gr. woj. mazowieckiego i lubelskiego – Lubartów, w. Lubartów Północ;
- Budowa drogi S19 odc. Lublin – Lubartów (w. Lublin Rudnik/bez węzła – w. Lubartów Północ);
- Budowa drogi S19 Lublin – Rzeszów, odc. Lublin – koniec obw. Kraśnika;
- Budowa drogi S19 Lublin – Rzeszów, odc. koniec obw. Kraśnika – w. Sokołów Młp. Północ;
- Budowa obwodnicy Chełma (S12);
- Budowa obwodnicy Tomaszowa Lubelskiego (S17);
- Budowa drogi S12 Lublin – Dorohusk odc. Piaski – Dorohusk.

**Program Wzmocnienia Krajowej Sieci Drogowej do 2030 r.**

Program Wzmocnienia Krajowej Sieci Drogowej do 2030 r. przyjęty został uchwałą nr 98/2022 Rady Ministrów z dnia 4 października 2022 r. w sprawie ustanowienia programu wieloletniego pod nazwą „Program Wzmocnienia Krajowej Sieci Drogowej do 2030 r.”. Program dotyczy kompleksowego utrzymania sieci dróg krajowych, zarządzanych przez GDDKiA, obejmujący utrzymanie bieżące i strukturalne. Utrzymanie strukturalne obejmuje dostosowanie istniejącej sieci dróg krajowych do przenoszenia obciążeń 11,5 t poprzez wzmocnienie nawierzchni, dostosowanie do obowiązujących warunków technicznych, w szczególności poprzez poszerzenie jezdni, poprawę geometrii drogi, w tym skrzyżowań i łuków. W ramach utrzymania strukturalnego będą realizowane kompleksowe przebudowy/rozbudowy odcinków dróg krajowych będących w zarządzie GDDKiA, obejmujące także m.in. przebudowę skrzyżowań i uzupełnienie infrastruktury o niezbędne elementy służące niechronionym uczestnikom ruchu utrzymanie bieżące obejmuje wszelkie rutynowo wykonywane prace remontowe, naprawcze, konserwacyjne i porządkowe, których celem jest zapobieganie degradacji nawierzchni, elementów drogi, obiektów inżynierskich i wyposażenia pasa drogowego, a także zabiegi mające na celu zachowanie estetyki i bezpieczeństwa ruchu w okresie całego roku. Ponadto, mając na uwadze nowoczesny i dynamiczny rozwój infrastruktury drogowej na terenie całego kraju i równoległe liczne wyzwania związane ze zmieniającymi się warunkami środowiskowymi, w szczególności z klimatem i stosunkami wodnymi, PWKSD obejmuje także wykonanie projektów nowych rozwiązań w zakresie utrzymania w odniesieniu do sieci drogowej zmniejszających negatywny wpływ infrastruktury drogowej na środowisko, w tym m.in. zastosowanie zielonych filtrów antysmogowych, odnawialnych źródeł energii lub magazynów energii czy infrastruktury mającej na celu zapobieganie skutkom suszy. Dla województwa lubelskiego w ramach Programu Wzmocnienia Krajowej Sieci Drogowej nie określono żadnych działań inwestycyjnych.

Tom I – Wstęp

### **Program budowy 100 obwodnic na lata 2020-2030**

Program budowy 100 obwodnic przyjęty został uchwałą nr 46/2021 Rady Ministrów z dnia 13 kwietnia 2021 r. w sprawie ustanowienia programu wieloletniego pod nazwą „Program Budowy 100 Obwodnic na lata 2020-2030”. W ramach realizacji tego programu wybudowane zostaną drogowe obejścia miejscowości w ciągach dróg krajowych, wyprowadzające ruch tranzytowy poza tereny zabudowane i dostosowane do przenoszenia obciążenia 11,5 t. Głównym celem Programu jest wyprowadzenie ruchu z zatłoczonych miast i miejscowości, poprawa jakości powietrza i środowiska akustycznego, zwiększenie bezpieczeństwa użytkowników dróg oraz poprawa przepustowości sieci dróg krajowych. W Programie ujęto budowę 7 obwodnic na terenie województwa lubelskiego, w tym:

- Obwodnica Dzwoli w ciągu drogi krajowej nr 74;
- Obwodnica Gorajca w ciągu drogi krajowej nr 74;
- Obwodnica Janowa Lubelskiego w ciągu drogi krajowej nr 74;
- Obwodnica Łącznej w ciągu drogi krajowej nr 82;
- Obwodnica Łukowa w ciągu dróg krajowych nr 63 i 76;
- Obwodnica Szczebrzeszyna w ciągu drogi krajowej nr 74;
- Obwodnica Zamościa w ciągu drogi krajowej nr 74.

### **Program Uzupełniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej**

Program został przyjęty uchwałą nr 151/2019 Rady Ministrów z dnia 3 grudnia 2019 r. w sprawie ustanowienia Programu Uzupełniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej – Kolej+ do 2028 r. Program ma na celu wyeliminowanie wykluczenia komunikacyjnego poprzez wdrożenie uzupełnienia sieci kolejowej o nowe połączenia, które zapewnią dostęp do komunikacji międzywojewódzkiej. Program dotyczy głównie miejscowości o liczbie mieszkańców powyżej 10 tys., które obecnie nie mają dostępu do komunikacji pasażerskiej i towarowej. Realizacja programu ułatwi dostęp do kolei pasażerskiej, poprawi warunki prowadzenia działalności gospodarczej i bezpieczeństwo na drogach (część przewozów towarowych przejmie transport kolejowy). W Programie nie ujęto odcinków kolei zlokalizowanych w granicach Lublina.

### **Kierunki rozwoju transportu intermodalnego do 2030 r. z perspektywą do 2040 r.**

Dokument został przyjęty uchwałą nr 177/2022 Rady Ministrów z dnia 26 sierpnia 2022 r. w sprawie przyjęcia dokumentu „Kierunki rozwoju transportu intermodalnego do 2030 r. z perspektywą do 2040 r.”. Głównym celem dokumentu jest stworzenie optymalnych warunków dla integracji międzygałęziowej w polskim systemie transportowym i zwiększenie wykorzystania transportu kolejowego w przewozach intermodalnych. W dokumencie wskazano również cele szczegółowe, których realizacja ma przyczynić się do realizacji celu głównego, w tym:

- powstanie kompleksowych projektów wykorzystania transportu intermodalnego w łańcuchach dostaw:
  - wsparcie rozwoju infrastruktury punktowej;
  - wsparcie rozwoju infrastruktury liniowej;
  - wsparcie rozwoju bocznic kolejowych;
  - wsparcie zakupu nowoczesnych środków transportu;
- poprawa konkurencyjności transportu intermodalnego:

## Tom I – Wstęp

- instrumenty wspierające zrównoważanie transportu drogowego i kolejowego w transporcie ładunków;
- poprawa systemu organizacji oraz zarządzania transportem intermodalnym;
- cyfryzacja transportu intermodalnego:
  - szersze wykorzystanie nowoczesnych technologii w transporcie intermodalnym;
  - wsparcie projektów badawczo-rozwojowych na rzecz rozwoju transportu intermodalnego.

W projekcie wskazano również projekty flagowe, których zadaniem jest koncentracja zadań inwestycyjnych oraz organizacyjnych wspierających rozwój transportu intermodalnego: „Eksport-Import”, „Wąskie Gardła”, „Tranzyt” oraz „Polska Wschodnia”.

### **Rządowy program wsparcia zadań zarządców infrastruktury kolejowej, w tym w zakresie utrzymania i remontów, do 2028 roku**

Rządowy Program wsparcia zadań zarządców infrastruktury kolejowej został przyjęty uchwałą nr 208/2023 Rady Ministrów z dnia 7 listopada 2023 r. w sprawie ustanowienia programu wieloletniego „Rządowy program wsparcia zadań zarządców infrastruktury kolejowej, w tym w zakresie utrzymania i remontów, do 2028 roku”. Przedmiotem Programu jest:

- zdefiniowanie celów i priorytetów interwencji finansowej państwa w zakresie zadań zarządców infrastruktury;
- określenie ram finansowych i prawnych zawarcia na okres obowiązywania Programu umów;
- określenie wysokości środków na poszczególne lata i na cały okres obowiązywania Programu, jakie minister właściwy do spraw transportu może w ramach Programu przeznaczyć na pokrycie kosztów:
  - utrzymania, remontów i ochrony infrastruktury kolejowej, w tym na pokrycie zaległości utrzymaniowych;
  - działalności zarządcy infrastruktury, która nie może być sfinansowana z opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej;
- ustalenie sposobu kategoryzowania odcinków linii kolejowych zarządzanych przez PKP PLK ze względu na niezbędny poziom utrzymania;
- wskazanie sposobów oceny efektywności wydatkowania środków publicznych na zadania finansowane w ramach Programu;
- ustalenie zasad nadzoru, ewaluacji oraz sprawozdawczości w ramach Programu.

### **Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku**

Strategia przyjęta została uchwałą nr 105 Rady Ministrów z dnia 24 września 2019 r. w sprawie przyjęcia „Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku”. Głównym celem polityki transportowej przedstawionej w strategii jest zwiększenie dostępności transportowej kraju oraz poprawa bezpieczeństwa uczestników ruchu i efektywności sektora transportowego przez utworzenie spójnego, zrównoważonego, innowacyjnego i przyjaznego użytkownikom systemu transportowego na poziomie krajowym, europejskim i globalnym. Osiągnięcie tego celu pozwoli na rozwijanie dogodnych warunków, sprzyjających stabilnemu rozwojowi gospodarczemu kraju. Realizacja celu głównego w perspektywie do 2030 r. wymaga podjęcia następujących działań:

## Tom I – Wstęp

- budowy zintegrowanej i wzajemnie powiązanej sieci transportowej służącej konkurencyjnej gospodarce;
- poprawy sposobu organizacji i zarządzania systemem transportowym;
- zmiany w indywidualnej i zbiorowej mobilności (m.in. promocja transportu zbiorowego);
- poprawy bezpieczeństwa uczestników ruchu oraz przewożonych towarów;
- ograniczania negatywnego wpływu transportu na środowisko;
- poprawy efektywności wykorzystania publicznych środków na przedsięwzięcia transportowe.

W dokumencie zawarto konkretne projekty strategiczne mające na celu stworzenie spójnej sieci autostrad, dróg ekspresowych i linii kolejowych o wysokim standardzie, rozwiniętej sieci lotnisk, portów morskich i żeglugi śródlądowej oraz systemów transportu publicznego.

### **Strategia rozwoju województwa lubelskiego do 2030 r.**

Dokument został przyjęty uchwałą nr XXIV/406/2021 Sejmiku Województwa Lubelskiego z dnia 29 marca 2021 r. Zgodnie z założeniami, celem strategii jest zapewnienie spójności z nowymi dokumentami szczebla krajowego, założeniami nowego okresu programowania UE na lata 2021-2027, ponadto Strategia ma stanowić odpowiedź na wyzwania wynikające m.in. ze zmian w sytuacji społecznej i gospodarczej regionu. Głównym celem polityki regionalnej jest efektywne wykorzystanie wewnętrznych potencjałów terytoriów i ich specjalizacji dla osiągnięcia zrównoważonego rozwoju kraju, co tworzyć będzie warunki do wzrostu dochodów mieszkańców Polski przy jednoczesnym osiągnięciu spójności w wymiarze społecznym, gospodarczym, środowiskowym i przestrzennym.

W ramach strategii jako czynnik w największym stopniu wpływający na klimat akustyczny województwa wskazano drogowy ruch komunikacyjny. Podkreślono, że w celu ograniczenia ponadnormatywnego oddziaływania niezbędna jest kontynuacja działań obejmujących kompleksowe planowanie zagospodarowania przestrzennego większych układów przestrzennych, realizacja układów obwodnicowych, zastosowanie zieleni izolacyjnej oraz stała dbałość o właściwy stan nawierzchni dróg.

### **Program Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Lubelskiego do roku 2030 (z perspektywą do 2040 roku)**

Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Lubelskiego do roku 2030 (z perspektywą do 2040 roku) został przyjęty uchwałą nr DXXXII/9404/2023 Zarządu Województwa Lubelskiego z dnia 20 grudnia 2023 r. Celem opracowania jest umożliwienie podejmowania decyzji w zakresie rozwoju regionalnego systemu transportowego w sposób spójny, holistyczny i oparty na wiarygodnych informacjach. Dokument ma na celu wsparcie w skutecznym planowaniu inwestycji związanych z transportem na terenie województwa, które są zgodne i spójne z głównymi celami polityki finansowej UE. Ponadto w ramach programu przygotowano model transportowy obejmujący swoim zasięgiem obszar województwa lubelskiego.

W zakresie inwestycji drogowych, w programie zaproponowano 24 projekty drogowe (inwestycje), które są kluczowe dla rozwoju transportu na terenie województwa:

## Tom I – Wstęp

- Budowa obwodnicy m. Tarnogród leżącej w ciągu drogi wojewódzkiej Nr 835 Lublin – Wysokie – Biłgoraj – Sieniawa – Przeworsk – Kańczuga – Dynów – Grabownica Starzeńska (rok zakończenia projektu 2026);
- Budowa obwodnicy m. Hrubieszów w ciągu drogi wojewódzkiej Nr 844 Chełm – Hrubieszów – Witków Dołhobyczów – granica Państwa (rok zakończenia projektu 2026);
- Budowa obwodnicy m. Opole Lubelskie Etap I (rok zakończenia projektu 2026);
- Budowa obwodnicy Nałęczowa w ciągu drogi wojewódzkiej Nr 830. Etap II (rok zakończenia projektu 2027);
- Budowa wschodniej obwodnicy miasta Biała Podlaska - Etap I odcinek droga wojew. Nr 812 - DK Nr 2 (rok zakończenia projektu 2027);
- Budowa wschodniej obwodnicy miasta Biała Podlaska - Etap II odcinek DK Nr 2 - węzeł na autostradzie A2 (rok zakończenia projektu 2028);
- Budowa wschodniej obwodnicy miasta Biała Podlaska - Etap III odcinek węzeł na autostradzie A2 - droga wojew. Nr 811 (rok zakończenia projektu 2030);
- Budowa obwodnicy Biłgoraj u w ciągu drogi wojewódzkiej Nr 835 (rok zakończenia projektu 2030);
- Budowa obwodnicy m. Międzyrzec Podlaski leżącej w ciągu drogi wojewódzkiej Nr 813 Międzyrzec Podlaski – Parczew – Ostrów Lubelski – Łęczna (rok zakończenia projektu 2027);
- Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 833 Chodel - Kraśnik od km 0+000 do km 26+679 o długości 26,679 km - Etap II Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 833 Chodel – Kraśnik na odcinku od km 1+326 (po rozbudowie km 1+000) do km 17+820 (po rozbudowie km 17+207,70) oraz budowa ścieżki rowerowej od km 17+820 do skrzyżowania z ul. Fabryczną w m. Kraśnik (rok zakończenia projektu 2025);
- Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 830 Lublin - Nałęczów - Bochothnica na odcinku od granicy m. Lublin (km 3+956) do węzła drogowego „Lublin Szerokie” (km ok. 6+700) o dł. ok. 2,744 km (rok zakończenia projektu 2024);
- Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 812 Biała Podlaska - Wisznice - Włodawa - Chełm - Rejowiec - Krasnystaw na odcinku Żuków – Korolówka (rok zakończenia projektu 2025);
- Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 829 Łucka - Łęczna - Biskupice na odcinku Kijany – Łęczna (rok zakończenia projektu 2027);
- Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 820 Sosnowica Dwór – Łęczna (rok zakończenia projektu 2027);
- Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 842 Rudnik Szlachecki - Wysokie - Krasnystaw odcinek Rudnik – Wysokie (rok zakończenia projektu 2027);
- Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 842 Rudnik Szlachecki - Wysokie – Krasnystaw odcinek Wysokie – Krasnystaw (rok zakończenia projektu 2027);
- Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 844 Chełm -Hrubieszów - Witków - Dołhobyczów - gr. państwa na odcinku od granicy m. Chełm do m. Białopole (rok zakończenia projektu 2026);
- Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 844 Chełm - Hrubieszów - Witków - Dołhobyczów - gr. państwa na odcinku od m. Białopole do m. Hrubieszów (rok zakończenia projektu 2027);
- Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 858 Zarzecze - Biłgoraj - Zwierzyniec - Szczepreszyn na odcinku Biłgoraj – Zwierzyniec (rok zakończenia projektu 2025);

## Tom I – Wstęp

- Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 858 Zarzecze - Biłgoraj - Zwierzyniec - Szczebrzeszyn na odcinku Szczebrzeszyn – Zwierzyniec (rok zakończenia projektu 2026);
- Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 837 Piaski – Żółkiewka Wieś – Nielisz – Sitaniec na odcinku Żółkiewka – Nielisz (rok zakończenia projektu 2029);
- Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 850 Tomaszów Lubelski - Józefówka – Alojzów (rok zakończenia projektu 2029);
- Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 849 Zamość - Jacnia - Józefów na odcinku Jacnia – Józefów (rok zakończenia projektu 2028);
- Przebudowa i rozbudowa ulicy Nałęczowskiej w Lublinie w ciągu DW 830 (rok zakończenia projektu 2028).

Część z wymienionych zadań inwestycyjnych zlokalizowana jest na obszarze objętym mapowaniem w ramach ostatniej edycji SMH.

## **Stan środowiska w województwie lubelskim Raport 2020**

Raport o stanie środowiska stanowi realizację zadań określonych w Programie Państwowego Monitoringu Środowiska województwa lubelskiego na lata 2016-2020 dotyczących udostępniania informacji o stanie środowiska w województwie. W publikacji przedstawiono analizę problemów identyfikowanych na podstawie badań i ocen realizowanych w ramach Państwowego Monitoringu Środowiska na poziomie wojewódzkim, dotyczących m.in. hałasu. W dokumencie jako główne zagrożenie dla klimatu akustycznego wskazano hałas drogowy.

## **Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Lubelskiego**

Plan zagospodarowania przestrzennego województwa lubelskiego przyjęty został uchwałą nr XI/162/2015 Sejmiku Województwa Lubelskiego z dnia 30 października 2015 r. Dokument ten stanowi podstawę prowadzenia polityki przestrzennej w województwie. Celem sporządzania planu jest określenie spójnej polityki przestrzennej dla województwa, wykorzystującej potencjał społeczny, kulturowy, środowiskowy i gospodarczy obszaru, w sposób zapewniający zrównoważony rozwój. Za cel wiodący uznano zrównoważony rozwój przestrzenny regionu prowadzący do podniesienia konkurencyjności województwa i poprawy warunków życia. Kierunki zagospodarowania przestrzennego województwa wyznaczono w oparciu o diagnozę stanu istniejącego, wynikającą z analizy uwarunkowań rozwoju przestrzennego oraz w oparciu o dokumenty kreujące politykę rozwoju na szczeblu europejskim, krajowym i regionalnym, w tym m.in. Koncepcję Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 oraz Strategię Rozwoju Województwa Lubelskiego na lata 2014-2020 (z perspektywą do 2030 r.). Dokument nie jest aktem prawa miejscowego.

Plan stanowi m.in. podstawę dla uzgadniania i opiniowania projektów dokumentów planowania lokalnego, opiniowania dokumentów rządowych dotyczących polityki przestrzennej i regionalnej, współtworzenia programów operacyjnych czy konstruowania budżetu województwa w zakresie realizacji programów i zadań wojewódzkich.

Tom I – Wstęp

## **Program Ochrony Środowiska województwa lubelskiego 2030**

Program ochrony środowiska województwa lubelskiego 2030 przyjęty został uchwałą nr LIII/759/2023 Sejmiku Województwa Lubelskiego z dnia 11 grudnia 2023 r. i jest podstawowym narzędziem do strategicznego prowadzenia polityki ochrony środowiska w województwie. Dokument ten wyznacza cele i zadania środowiskowe, które odnoszą się do aspektów środowiskowych, usystematyzowanych według priorytetów. Przedmiotowy dokument wspomaga dążenie do uzyskania sukcesywnego ograniczenia degradacji środowiska, ochrony i rozwoju jego walorów oraz racjonalnego gospodarowania zasobami środowiska z uwzględnieniem konieczności jego ochrony. Struktura opracowania obejmuje ocenę stanu środowiska na terenie województwa lubelskiego w odniesieniu m.in. do ochrony klimatu i jakości powietrza, zagrożenia hałasem, ochrony przed promieniowaniem elektromagnetycznym, prawidłowej gospodarki wodno-ściekowej, prawidłowej gospodarki odpadami, zasobów geologicznych i gleb, ochrony przyrody, ochrony przed zagrożeniem wystąpienia poważnych awarii.

Analiza wykonana w ramach opracowania Programu ochrony środowiska wykazała, że hałas drogowy stanowi dominujące źródło zagrożenia hałasem na terenie województwa lubelskiego.

W ramach Programu wskazano jako szanse zredukowania zagrożenia hałasem:

- aktualizację programów ochrony środowiska przed hałasem;
- realizację inwestycji drogowych zmniejszających natężenie ruchu i poprawiających stan nawierzchni;
- systematyczną modernizację dróg i promocję środków transportu innych niż prywatne pojazdy samochodowe;
- realizację zadań uwzględnionych w programach ochrony środowiska przed hałasem.

W ramach programu, w celu ograniczenia oddziaływania akustycznego wskazano następujące zadania:

- opracowanie i przyjęcie „Programu ochrony środowiska przed hałasem dla województwa lubelskiego”;
- monitoring realizacji „Programu ochrony środowiska przed hałasem dla województwa lubelskiego”;
- sporządzanie strategicznych map hałasu;
- monitoring hałasu;
- uwzględnianie w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zapisów dotyczących ochrony przed hałasem;
- edukacja ekologiczna w zakresie szkodliwości i możliwości ograniczania hałasu;
- stosowanie rozwiązań minimalizujących nadmierne narażenie na hałas (np. ekrany dźwiękochłonne);
- rozwój i poprawa komunikacji publicznej;
- modernizacja infrastruktury kolejowej (poprawa stanu technicznego torowisk i taboru kolejowego);
- modernizacja istniejącej infrastruktury drogowej, w szczególności stosowanie cichych nawierzchni.

Tom I – Wstęp

## **Ocena stanu klimatu akustycznego środowiska na terenie województwa lubelskiego w roku 2022**

Ocena stanu akustycznego środowiska została opracowana w ramach podstawowych działań monitoringu przez Główny Inspektorat Ochrony Środowiska, Departament Monitoringu Środowiska, Regionalny Wydział Monitoringu Środowiska w Lublinie w listopadzie 2023 r. Monitoring hałasu w środowisku był prowadzony w 2022 r. W ocenie przedstawiono wyniki badań monitoringowych hałasu drogowego prowadzonych w 31 punktach pomiarowych: w 28 punktach pomiary krótkookresowe i w 3 punktach pomiary długookresowe. Pomiarami objęto odcinki dróg wojewódzkich położone w granicach 3 powiatów: biłgorajskiego, tomaszowskiego i świdnickiego. Pomiary długookresowe hałasu drogowego prowadzono w miejscowościach: Aleksandrów w powiecie biłgorajskim, Tyszowce w powiecie tomaszowskim i Jacków w powiecie świdnickim. Na podstawie badań monitoringowych stwierdzono:

- w przypadku wskaźników długookresowych nie stwierdzono przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu;
- przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu wystąpiły w miejscowościach: Wola Piasecka, Mełgiew, Świdnik i Piaski; najwyższe przekroczenia w porze dnia sięgające 4 dB zarejestrowano w m. Wola Piasecka; w porze nocy, przekroczenia sięgające 3 dB odnotowano w m. Wola Piasecka oraz w m. Mełgiew przy ul. Lubelskiej.

W ramach opracowania zgromadzono również informacje o poziomach emitowanego hałasu z 46 obiektów przemysłowych. W dwóch z 46 kontrolowanych przez WIOŚ obiektów przemysłowych odnotowano przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu.

## **Obowiązujące programy ochrony środowiska oraz programy ochrony środowiska przed hałasem**

Poniżej zestawiono przeanalizowane programy ochrony środowiska oraz programy ochrony środowiska przed hałasem dla poszczególnych powiatów oraz gmin znajdujących się na terenach objętych niniejszym Programem:

- Program Ochrony Środowiska dla Gminy Anapol na lata 2018-2021 z perspektywą do roku 2025;
- Program ochrony środowiska dla Gminy Bełzec Na lata 2017-2020 z perspektywą do roku 2024 aktualizacja;
- Program Ochrony Środowiska i Gminny Plan Gospodarki Odpadami dla Gminy Biała Podlaska z 2004 r.;
- Program Ochrony Środowiska dla Gminy Biłgoraj na lata 2021-2025 z perspektywą do roku 2030;
- Program Ochrony Środowiska dla Gminy Chełm na lata 2020-2024 z perspektywą do 2028 roku;
- Program Ochrony Środowiska dla Gminy Cyców na lata 2022-2026;
- Program Ochrony Środowiska dla Gminy Dzwola na lata 2020-2023, z perspektywą do roku 2027;
- Program Ochrony Środowiska dla Gminy Fajstów na lata 2020-2024 z perspektywą do 2028 r.;
- Program Ochrony Środowiska dla Gminy Frampol na lata 2019-2022 z perspektywą do roku 2026;



## Tom I – Wstęp

- Program Ochrony Środowiska dla Gminy Grabów na lata 2023-2027 z perspektywą do roku 2030;
- Program Ochrony Środowiska dla Gminy Izbica na lata 2018-2022 z perspektywą do 2026 roku;
- Program Ochrony Środowiska dla Gminy Końskowola na lata 2021-2025 z perspektywą do roku 2030;
- Program Ochrony Środowiska dla Gminy Krasnystaw na lata 2018-2020 z perspektywą do 2024 r.;
- Program Ochrony Środowiska dla Gminy Kraśnik na lata 2023-2026 z perspektywą do roku 2030 (projekt);
- Program Ochrony Środowiska dla Gminy Księżpol na lata 2019-2022 z perspektywą do roku 2026;
- Program Ochrony Środowiska dla Gminy Lubartów na lata 2020-2023 z perspektywą do roku 2027;
- Program Ochrony Środowiska dla Gminy Łęczna z 2004 r.;
- Program Ochrony Środowiska dla Gminy Łuków na lata 2022-2025 z perspektywą do roku 2029;
- Program Ochrony Środowiska dla Gminy Markuszów z 2005 r.;
- Program Ochrony Środowiska dla Gminy Niemce na lata 2018-2021 z perspektywą do 2025 r.;
- Program Ochrony Środowiska dla Gminy Piaski na lata 2021-2024 z perspektywą do roku 2027;
- Program Ochrony Środowiska dla Gminy Puchaczów na lata 2022-2025 z perspektywą do 2027 roku;
- Program ochrony środowiska dla gminy Siedliszcze na lata 2020-2023 z perspektywą do 2027 r.;
- Program ochrony środowiska dla Gminy Tomaszów Lubelski na lata 2022 – 2026 z perspektywą do 2030 roku;
- Program Ochrony Środowiska dla Gminy Trzydnik Duży na lata 2020-2023 z perspektywą do roku 2027;
- Program Ochrony Środowiska dla Gminy Zamość na lata 2021-2024 z uwzględnieniem perspektywy do 2028 r.;
- Program Ochrony Środowiska na lata 2022-2026 z perspektywą do roku 2030 dla Gminy Wólka;
- Program Ochrony Środowiska Miasta Biała Podlaska na lata 2022-2025 z perspektywą na lata 2026-2030;
- Program Ochrony Środowiska dla Miasta i Gminy Bełżyce na lata 2018 – 2021 z perspektywą do 2025 roku;
- Program Ochrony Środowiska dla Gminy Miasto Biłgoraj na lata 2018-2021 z prognozą do roku 2025;
- Program Ochrony Środowiska dla Miasta Chełm na lata 2020-2023 z perspektywą do roku 2027;
- Program ochrony środowiska dla Miasta Dęblin na lata 2018-2021 z perspektywą do 2025 r.;
- Program Ochrony Środowiska dla Miasta Krasnystaw na lata 2022-2025 z perspektywą do roku 2030;

## Tom I – Wstęp

- Program Ochrony Środowiska dla Miasta Kraśnik na lata 2021-2024 z perspektywą do roku 2028;
- Program ochrony środowiska miasta Lublin na lata 2021-2024 z perspektywą do roku 2028;
- Program Ochrony Środowiska dla Gminy Miasto Puławy na lata 2021-2024 z perspektywą na lata 2025-2028;
- Program Ochrony Środowiska dla Gminy Miejskiej Świdnik na lata 2022-2026 z perspektywą na lata 2027-2031;
- Program Ochrony Środowiska dla Powiatu Białskiego na lata 2022-2025;
- Program Ochrony Środowiska dla Powiatu Biłgorajskiego na lata 2018-2021 z perspektywą do roku 2025 (aktualizacja);
- Program Ochrony Środowiska dla Powiatu Chełmskiego na lata 2021-2025;
- Program Ochrony Środowiska dla Powiatu Janowskiego na lata 2017 – 2020 z perspektywą do roku 2024;
- Program Ochrony Środowiska dla Powiatu Lubartowskiego na lata 2018 – 2020 z perspektywą do roku 2024;
- Program Ochrony Środowiska dla Powiatu Lubelskiego na lata 2022 – 2025 z perspektywą na lata 2026-2028;
- Program Ochrony Środowiska dla Powiatu Łukowskiego na lata 2017-2024;
- Program Ochrony Środowiska dla Powiatu Krasnostawskiego na lata 2021-2024 z perspektywą do roku 2028;
- Program Ochrony Środowiska dla Powiatu Kraśnickiego na lata 2021-2024 z uwzględnieniem perspektywy do 2027 roku;
- Program Ochrony Środowiska dla Powiatu Puławskiego na lata 2020-2025 z perspektywą do roku 2030;
- Program Ochrony Środowiska dla Powiatu Ryckiego na lata 2019 – 2022 z perspektywą do roku 2026;
- Program Ochrony Środowiska dla Powiatu Świdnickiego na lata 2021 – 2024;
- Program Ochrony Środowiska dla Powiatu Tomaszowskiego, 2018 r.;
- Program Ochrony Środowiska dla powiatu grodzkiego Zamość na lata 2021 – 2025 z perspektywą do roku 2030;

Powyższe programy ochrony środowiska zostały przeanalizowane, a zawarte w nich zapisy dotyczące zadań i zakładanych celów zostały uwzględnione w niniejszym Programie.

Ponadto, w województwie lubelskim opracowane zostały 3 dokumenty strategiczne odnoszące się do ochrony środowiska przed hałasem:

- Program ochrony środowiska przed hałasem miasta Lublin z 2019;
- Program ochrony środowiska przed hałasem dla województwa lubelskiego – obowiązujący w latach 2019-2023, opracowany dla dróg krajowych i dróg wojewódzkich o ruchu powyżej 3 000 000 pojazdów rocznie, zlokalizowanych w województwie lubelskim poza aglomeracjami;
- Program ochrony środowiska przed hałasem dla dróg: DK12 i D844, przebiegających przez miasto Chełm.

W powyższych opracowaniach został scharakteryzowany stan klimatu akustycznego dla danych obszarów poddawanych analizie. Oceny dokonano zazwyczaj w oparciu o wyniki

**Tom I – Wstęp**

strategicznych map hałasu, map akustycznych oraz o inne dane dot. monitoringu hałasu, pochodzące z danego terenu. W oparciu o te informacje w dokumentach ustalono cele związane z ograniczeniem narażenia mieszkańców na nadmierne oddziaływanie akustyczne wraz z zadaniami mającymi pomóc w ich realizacji, związanymi np. z rozbudową istniejących szlaków komunikacyjnych, budową obwodnic, zastosowaniem zabezpieczeń akustycznych w postaci np. ekranów akustycznych. Ponadto, w ramach opracowań poruszane są zagadnienia związane z edukacją ekologiczną w zakresie emisji hałasu oraz prawidłowym planowaniem przestrzennym.

Tom I – Wstęp

## **7 Opis obowiązków wynikających z programu dotyczących podmiotów lub organów odpowiedzialnych za realizację działań oraz ograniczeń wynikających z realizacji programu**

Zgodnie z art. 173 ustawy Prawo ochrony środowiska ochronę przed zanieczyszczeniami powstającymi w związku z eksploatacją dróg, linii kolejowych, linii tramwajowych, lotnisk oraz portów zapewnia się poprzez stosowanie rozwiązań technicznych ograniczających rozprzestrzeniania zanieczyszczeń oraz właściwą organizację ruchu. Powyższe obowiązki spoczywają na zarządzających danym źródłem hałasu, którzy zobligowani są również do przestrzegania wymogów ochrony środowiska w odniesieniu do infrastruktury komunikacyjnej. Wszystkie obowiązki ustanowione w niniejszym Programie zostały uzasadnione możliwościami ich zastosowania. Oceniając możliwości realizacji poszczególnych zadań brano pod uwagę możliwości techniczne, technologiczne oraz finansowe zarządcy źródła. Poza obowiązkami wynikającymi z aktu prawa miejscowego jakim jest POH, zarządzający źródłami hałasu jest zobowiązany zgodnie z przepisami ustawy Prawo ochrony środowiska do zapewnienia przestrzegania ogólnych wymogów i obowiązków ochrony środowiska, które przedstawiono poniżej. Prowadzący instalacje w odniesieniu do źródeł hałasu przemysłowych również zobowiązany jest do przestrzegania ww. wymogów, zgodnie z przepisami Prawa ochrony środowiska.

### **Obowiązki zarządcy źródła polegają na:**

- dotrzymywaniu standardów emisji hałasu;
- zapewnieniu prawidłowej eksploatacji urządzenia;
- prowadzeniu okresowych pomiarów wartości emisji hałasu;
- ewidencjonowaniu oraz przechowywaniu wyników pomiarów co 5 lat;
- przedstawianiu właściwemu organowi ochrony środowiska oraz wojewódzkiemu inspektorowi ochrony środowiska wykonanych pomiarów;
- zgłaszaniu do eksploatacji instalacji niewymagającej pozwolenia, mogącej jednak negatywnie oddziaływać na środowisko;
- stosowaniu zabezpieczeń akustycznych i właściwej organizacji ruchu w celu ochrony środowiska przed zanieczyszczeniem hałasem;
- dotrzymaniu standardów jakości środowiska;
- prowadzeniu okresowych lub ciągłych pomiarów wartości poziomu hałasu w środowisku;
- sporządzaniu co 5 lat map akustycznych dla terenów w otoczeniu obiektów mogących negatywnie wpływać na środowisko.
- sporządzaniu i przekazywaniu marszałkowi województwa rocznych raportów z postępu realizacji Programu.

### **Poniżej przedstawiono obowiązki organów uczestniczących w realizacji Programu:**

- uchwalanie aktów prawa miejscowego;
- kontrola hałasu w środowisku;
- prowadzenie właściwej polityki w zakresie planowania przestrzennego;
- przekazywanie informacji o wydanych decyzjach.

Organem administracji odpowiedzialnym za uchwalanie aktów prawa miejscowego w zakresie związanym z realizacją Programu jest rada miasta lub rada gminy, rada powiatu lub sejmik

## Tom I – Wstęp

województwa. Organem sprawującym funkcje kontrolne w zakresie prowadzenia pomiarów hałasu w odniesieniu do zarządców dróg jest właściwy marszałek województwa lub starosta powiatu oraz wojewódzki inspektor ochrony środowiska. Organem odpowiedzialnym za przekazywanie informacji o wydanych decyzjach są wójtowie, burmistrzowie, prezydenci miast oraz Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska. Organy administracji publicznej są również zobowiązane do prowadzenia odpowiedniej polityki w zakresie planowania przestrzennego.

Tom I – Wstęp

## 8 Opis sposobu monitorowania realizacji programu

Organem właściwym do kontroli realizacji Programu ochrony środowiska przed hałasem jest Marszałek Województwa Lubelskiego. Organ ten jest odpowiedzialny za koordynację i stały lub okresowy monitoring realizacji poszczególnych zadań określonych w niniejszym dokumencie. Do nadzorowania działań wyznaczonych w Programie służą raporty z realizacji działań programowych.

Zarządzający źródłami hałasu są zobowiązani do sporządzania i przedkładania w terminie do 31 marca każdego roku marszałkowi województwa raportu z postępu realizacji Programu za ubiegły rok. Zarządzającymi źródłami hałasu POH Lubelskie są:

- Prezydent Miasta Lublin,
- PKP PLK S.A. – w zakresie linii kolejowych w granicach m. Lublina,
- Skarb Państwa – Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad oddział w Lublinie,
- Zarząd Dróg Wojewódzkich w Lublinie,
- Prezydent Miasta Biała Podlaska,
- Prezydent Miasta Chełm,
- Prezydent Zamościa - Zarząd Dróg Grodzkich w Zamościu.

Raport powinien zawierać informacje o aktualnie realizowanych i zakończonych działaniach mających wpływ na klimat akustyczny (m.in. wydane decyzje administracyjne, wyniki analiz porealizacyjnych) oraz informacje o przyjętych w planach zagospodarowania przestrzennego zapisach dotyczących rozwiązań, mających na celu ograniczenie emisji hałasu do środowiska, a także poprawę komfortu życia mieszkańców, o ile Zarządzający jest w posiadaniu takich informacji. Przekazywane do marszałka województwa raporty stanowiąc będą podstawę do sporządzenia oceny stopnia realizacji działań przy sporządzaniu kolejnego Programu ochrony środowiska przed hałasem.

Przedkładane raporty z realizacji powinny zawierać m.in.:

- opisy poszczególnych zadań zrealizowanych i będących w realizacji,
- jednostkę odpowiedzialną za zadanie,
- wydane decyzje administracyjne lub dokonane zgłoszenia budowlane,
- harmonogram realizacji zadania, jego koszty i źródła finansowania,
- założone i uzyskane rezultaty w wyniku realizacji zadania,
- weryfikację skuteczności zadania (pomiarów weryfikacyjnych), o ile Zarządzający jest w posiadaniu takich informacji,
- informacje o ewentualnych zagrożeniach wykonania zadań Programu,
- informacje o wydanych aktach prawa miejscowego, mających wpływ na klimat akustyczny otoczenia dróg (m.in.: plany zagospodarowania, obszary ograniczonego użytkowania, obszary ciche), o ile Zarządzający są w posiadaniu takich informacji.

Tom I – Wstęp

## 9 Konsultacje społeczne i opiniowanie

### 9.1 Konsultacje społeczne

Zgodnie z art. 119a ust 5 ustawy POŚ marszałek województwa zapewnia udział społeczeństwa przy opracowywaniu programu ochrony środowiska przed hałasem na zasadach i w trybie określonych w ustawie 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.

Obwieszczeniem z dnia 9 października 2023 r. Marszałek Województwa Lubelskiego podał do publicznej wiadomości informację o przystąpieniu do opracowania projektu „Programu ochrony środowiska przed hałasem dla województwa lubelskiego” oraz o możliwości składania uwag i wniosków w terminie do 30 listopada 2023 r. Obwieszczenie opublikowano w Biuletynie Informacji Publicznej Urzędu Marszałkowskiego Województwa Lubelskiego w Lublinie, wywieszono na tablicę ogłoszeń w UMWL w siedzibie Departamentu Środowiska i Zasobów Naturalnych oraz opublikowano w prasie o zasięgu regionalnym. We wskazanym terminie nie zgłoszono uwag ani wniosków.

Po opracowaniu projektu POH, obwieszczeniem z dnia 26 kwietnia 2024 r. Marszałek Województwa Lubelskiego podał do publicznej wiadomości informację o opracowaniu projektu „Programu ochrony środowiska przed hałasem dla województwa lubelskiego” oraz o możliwości składania uwag i wniosków. Termin konsultacji wyznaczono na dni od 7 maja 2024 r. do 27 maja 2024 r. Obwieszczenie o konsultacjach zostało:

- zamieszczone na tablicy Ogłoszeń w Departamencie Środowiska i Zasobów Naturalnych UMWL,
- opublikowane na Biuletynie Informacji Publicznej UMWL, pod adresem: [https://umwl.bip.lubelskie.pl/index.php?id=479&action=details&document\\_id=201563](https://umwl.bip.lubelskie.pl/index.php?id=479&action=details&document_id=201563)
- opublikowane w prasie o zasięgu wojewódzkim w dniu 6 maja 2024 r.,
- informacja o konsultacjach znajduje się także na stronie internetowej lubelskie.pl, pod adresem: <https://www.lubelskie.pl/ogloszenia-i-komunikaty/konsultacje-spooleczne-projektu-programu-ochrony-srodowiska-przed-halasem-dla-wojewodztwa-lubelskiego/>.

W ramach konsultacji nie wpłynęły żadne uwagi ani wnioski do projektu dokumentu.

### 9.2 Konsultacje z organizacjami pozarządowymi

Na podstawie ustawy z dnia 24 kwietnia 2003 r. o działalności pożytku publicznego i o wolontariacie (Dz. U. z 2010 r. Nr 234 poz. 1536, z późn. zm.) oraz uchwały Nr XLVII/824/10 Sejmiku Województwa Lubelskiego z dnia 10 września 2010 r. w sprawie określenia szczegółowego sposobu konsultowania projektów aktów prawa miejscowego z organizacjami pozarządowymi i innymi podmiotami, Zarząd Województwa Lubelskiego uchwałą nr DLXXVIII/10229/2024, z dnia 30 kwietnia 2024 r. skierował projekt uchwały Sejmiku Województwa Lubelskiego w sprawie przyjęcia „Programu ochrony środowiska przed hałasem dla województwa lubelskiego” do konsultacji z Radą Działalności Pożytku Publicznego

## Tom I – Wstęp

Województwa Lubelskiego oraz z organizacjami pozarządowymi i innymi podmiotami prowadzącymi działalność pożytku publicznego. W ramach konsultacji na posiedzeniu w dniu 21 maja Rada Działalności Pożytku Publicznego Województwa Lubelskiego pozytywnie zaopiniowała projekt uchwały. W ramach konsultacji z organizacjami pozarządowymi i innymi podmiotami prowadzącymi działalność pożytku publicznego, przeprowadzonych w dniach od 8 maja 2024 r. do dnia 24 maja 2024 r. nie wpłynęły żadne uwagi ani wnioski.

### 9.3 Proces opiniowania

Projekt uchwały Sejmiku Województwa Lubelskiego w sprawie przyjęcia „Programu ochrony środowiska przed hałasem dla województwa lubelskiego” zgodnie z art. 119a ust. 6 ustawy Prawo ochrony środowiska został skierowany przez do zaopiniowania:

- prezydentowi miasta o liczbie mieszkańców większej niż 100 tysięcy,
- zarządzającym głównymi drogami,
- zarządzającemu liniami kolejowymi innymi niż główne linie kolejowe położonymi na terenie miasta o liczbie mieszkańców większej niż 100 tysięcy,
- Głównemu Inspektorowi Ochrony Środowiska - w zakresie zgodności programu ochrony środowiska przed hałasem ze strategicznymi mapami hałasu.

W ramach opiniowania wpłynęło 6 opinii od: Głównego Inspektora Ochrony Środowiska, PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Lublinie, Zarządu Dróg Wojewódzkich w Lublinie, Prezydenta Miasta Lublin oraz Prezydenta Miasta Chełm. W wyznaczonym 30 dniowym terminie opinii nie przedłożył Prezydent Miasta Biła Podlaska oraz Zarząd Dróg Grodzkich w Zamościu, co oznacza pozytywne zaopiniowanie projektu uchwały. Zbiorcze zestawienie uwag i wniosków wniesionych w ramach opiniowania, wraz z informacją, w jaki sposób zostały one wzięte pod uwagę i w jakim zakresie zostały uwzględnione, przedstawia Tabela 9.



## Tom I – Wstęp

**Tabela 9** Informacje o sposobie i zakresie uwzględnienia lub nieuwzględnienia wniosków i uwag prezydentów miast o liczbie mieszkańców większej niż 100 tysięcy, zarządców dróg głównych, zarządców linii kolejowych innych niż główne linie kolejowe położonych na terenie miast o liczbie mieszkańców większej niż 100 tysięcy oraz przez Głównego Inspektora Ochrony Środowiska wniesionych w ramach opiniowania projektu uchwały Sejmiku Województwa Lubelskiego w sprawie Projektu programu ochrony środowiska przed hałasem dla województwa lubelskiego.

Lp.	Opiniujący	Odniesienie do dokumentu POH	Treść uwagi lub wniosku	Uzasadnienie uwagi lub wniosku	Informacja o sposobie uwzględnienia uwag i wniosków
1.	Zarząd Dróg Wojewódzkich w Lublinie	Tom III, str. 120, tabela 27; pozycja 22	Zarząd Dróg Wojewódzkich w Lublinie (...) prosi o zmianę terminu wykonania działań naprawczych do 2026 r., w tabeli: Tom III – Drogi główne położone poza granicami miast o liczbie mieszkańców większej niż 100 tysięcy, str. 120, pozycja 22 – wykonanie nowej nawierzchni na odcinku Puławy AI. Partyzantów odcinek 11+338 12+000.		Uwzględniono. Zapisy skorygowano.

## Tom I – Wstęp

Lp.	Opiniujący	Odniesienie do dokumentu POH	Treść uwagi lub wniosku	Uzasadnienie uwagi lub wniosku	Informacja o sposobie uwzględnienia uwag i wniosków
2.	Prezydent Miasta Chełm	Tom III, pkt. 4.4.4 (str. 71)	Zalecenie w punkcie 4.4.4 powinno dotyczyć wyłącznie DW 844.	UM Chełm informuje, że w roku 2021 w ramach „Przebudowy drogi krajowej nr 12 w granicach administracyjnych miasta Chełm” warstwa ścieralna została wymieniona na SMA 8 lub SMA 11S.	Treść przedmiotowego punktu 4.4.4 wynika z § 3 pkt. 1 lit. d Rozporządzenie Ministra Klimatu i Środowiska z dnia 26 lipca 2021 r. (Dz.U.2024.271 t.j.) w sprawie programu ochrony środowiska przed hałasem, zgodnie z którym w POH wskazuje się dane i wnioski wynikające ze sporządzonych strategicznych map hałasu, w tym zestawienie propozycji działań przedstawionych na strategicznych mapach hałasu w zakresie ochrony przed hałasem, planowanych do realizacji w ciągu 5 lat, licząc od roku następującego po roku sporządzenia strategicznej mapy hałasu, oraz planowanych do realizacji w ciągu 6-10 lat, licząc od roku następującego po roku sporządzenia tej mapy. Wskazane działanie w takiej samej formie zostało opisane w ramach Strategicznej mapy hałasu miasta Chełm dla dróg, po których przejeżdża ponad 3 mln pojazdów rocznie [Opracowane przez: akredytowane laboratorium pomiarowe Eko Akustyka Filip Dymek, przy współpracy z firmą AnkomAkustik – Pracowania Akustyki Sp. z o.o.]. Zgodnie z przekazaną uwagą, opis zadania uzupełniono o aktualizację informacji o realizacji nawierzchni o podanych w opinii parametrach na wskazanym odcinku drogi DK 12.

## Tom I – Wstęp

Lp.	Opiniujący	Odniesienie do dokumentu POH	Treść uwagi lub wniosku	Uzasadnienie uwagi lub wniosku	Informacja o sposobie uwzględnienia uwag i wniosków
3.	Prezydent Miasta Lublin	Tom II, str. 4	"Liczba 200 obowiązujących miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego na dzień sporządzania strategicznej mapy hałasu jest błędna. W tamtym okresie obowiązywało 171 uchwał miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego.	Zgodnie ze stanowiskiem przedstawionym przez Wydział Planowania Urzędu Miasta Lublin, podana na str. 4 projektu „Programu ochrony środowiska przed hałasem dla województwa lubelskiego Tom II – Miasto o liczbie mieszkańców powyżej 100 tysięcy - Lublin” liczba 200 obowiązujących miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego na dzień sporządzania strategicznej mapy hałasu jest błędna. W tamtym okresie obowiązywało 171 uchwał miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego. Dokładna liczba uchwalonych miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego stanowi daną udostępnianą przez Główny Urząd Statystyczny.	Uwaga uwzględniona w części. Dane dotyczące liczby obowiązujących miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego w okresie sporządzania Strategicznych map hałasu zostały podane w oparciu o informacje zawarte w części opisowej Strategicznej mapy hałasu miasta Lublin (rozdział 7, tabela 3). W celu sporządzenia POH, wykonawcy udostępnią się dane dla SMH, które zostały wgrane do bazy eHałas i na nich Wykonawca powinien bazować. W związku z tym nie ma możliwości zaktualizowania danych zawartych w opracowaniu. Zapis zmieniono: Było: „Na dzień sporządzania mapy na terenie miasta obowiązało 200 miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, które wyznaczały tereny chronione akustycznie.” Jest: „Zgodnie z danymi zawartymi w SMH Lubin 2022, na dzień sporządzania strategicznej mapy hałasu na terenie miasta obowiązało 200 miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego (Zgodnie z danymi Głównego Urzędu statystycznego w roku 2022 obowiązywało 171 uchwalonych miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego), które wyznaczały tereny chronione akustycznie.”

## Tom I – Wstęp

Lp.	Opiniujący	Odniesienie do dokumentu POH	Treść uwagi lub wniosku	Uzasadnienie uwagi lub wniosku	Informacja o sposobie uwzględnienia uwag i wniosków
4.	Prezydent Miasta Lublin	Tom II, str. 30	„tam, gdzie to możliwe, stosowanie zasad uspokojenia ruchu, polegających na zmianie geometrii oraz profilu jezdni, w uzasadnionych przypadkach eliminacja progów zwalniających, w szczególności na odcinkach, na których występuje ruch ciężarowy i zastąpienie ich elementami modyfikującymi geometrię jezdni” - w mieście Lublin nie występują drogi z zainstalowanymi progami zwalniającymi, na których jest dopuszczony ruch pojazdów ciężarowych,	Wydział Zarządzania Ruchem Drogowym i Mobilnością Urzędu Miasta Lublin wskazał w projekcie dokumentu kwestie wymagające skorygowania, przedstawione na str. 30 Tomu II projektu „Programu [...]”, dotyczące tzw. działań miękkich, jakie mogą zostać wdrożone przez miasto w celu przeciwdziałania powstawaniu zagrożeń hałasowych.	Uwzględniono, usunięto zapis. Było: „tam, gdzie to możliwe, stosowanie zasad uspokojenia ruchu, polegających na zmianie geometrii oraz profilu jezdni, w uzasadnionych przypadkach eliminacja progów zwalniających, w szczególności na odcinkach, na których występuje ruch ciężarowy i zastąpienie ich elementami modyfikującymi geometrię jezdni” Jest: „tam, gdzie to możliwe, stosowanie zasad uspokojenia ruchu, polegających na zmianie geometrii oraz profilu jezdni”
5.	Prezydent Miasta Lublin	Tom II, tabela 17, tabela 34	W tabeli 17 i 34 należy wykreślić zadanie „Przebudowa ul. Bliskiej i ul. Skowronkowej”	„Przebudowa układu drogowego w północno-zachodnich dzielnicach Lublina - przebudowa Bliskiej i Skowronkowej” zostało zrealizowane i odebrane w dniu 21 marca 2024, na realizację zadania przez Zarząd Dróg i Mostów w Lublinie poniesiono koszty na kwotę 42 169 453,00 zł.	Uwzględniono.
6.	Prezydent Miasta Lublin	Tom II, pkt 4.4, tabela 6	Zadanie „Przedłużenie ul. Lubelskiego Lipca '80” jest w trakcie realizacji, prognozowane koszty związane z realizacją zadania przez Zarząd Dróg i Mostów w Lublinie wynoszą na chwilę obecną 102 397 237,00 zł.		Uwzględniono. Wprowadzono dodatkowe zapisy.
7.	Prezydent Miasta Lublin	Tom II, pkt 4.4, tabela 6	Zadanie: „Przedłużenie ul. Kłopotowskiego (dalszy ciąg ul. Węglarza) oraz przebudowa ul. Wallenroda” obecnie realizowane jest pod nazwą „Dostępne, funkcjonalne i bezpieczne drogi w Lublinie”.		Uwzględniono. Wprowadzono dodatkowe zapisy.
8.	Prezydent Miasta Lublin	Tom II, pkt 4.4, tabela 6	Z opisu zadania: Przebudowa ul. Samsonowicza należy wykreślić zapis w nawiasie: „(wykup gruntów)”. Prognozowane koszty związane z realizacją zadania przez Zarząd Dróg i Mostów w Lublinie to kwota 30 245 525,00 zł.		Uwzględniono.
9.	Prezydent Miasta Lublin	Tom II, pkt 4.4, tabela 6	W chwili obecnej zawieszono realizację koncepcji węzła przesiadkowego obok pętli przy os. Widok wraz ze skomunikowaniem go od ul. Filaretów i drogi łączącej go z pętlą przy Granitowej. Na dzień dzisiejszy nie został określony horyzont czasowy realizacji. Należy ten zapis wykreślić z opisu.		Uwzględniono. Usunięto zapisy.

## Tom I – Wstęp

Lp.	Opiniujący	Odniesienie do dokumentu POH	Treść uwagi lub wniosku	Uzasadnienie uwagi lub wniosku	Informacja o sposobie uwzględnienia uwag i wniosków
10.	Prezydent Miasta Lublin	Tom II, pkt 5.2, tabela 11	Zadanie „ul. Józefa Sowińskiego na odcinku od ul. Głębokiej do Alei Racławickich” nie jest ujęte w obowiązującym Wykazie przedsięwzięć wieloletnich realizowanych w latach 2024 – 2034		Nie uwzględniono. Działanie to zostało wymienione w Tabeli 11 w rozdziale 5.2, która stanowi podsumowanie niezrealizowanych działań krótkookresowych, wskazanych do realizacji w ramach poprzedniego „Programu ochrony środowiska przed hałasem miasta Lublin”, przyjętego uchwałą Rady Miasta Lublina nr 74/III/2019 z dnia 31 stycznia 2019 r. Nie wprowadzono zmian w zakresie wskazanego zapisu.
11.	Prezydent Miasta Lublin	Tom II, rozdział 5.2., tabela 13	Działania dotyczące optymalizacji sygnalizacji świetlnej nie należą do zadań Zarządu Dróg i Mostów w Lublinie w związku z powyższym Prosimy o przypisanie tych działań, w zadaniach niezrealizowanych, do Wydziału Zarządzania Ruchem Drogowym i Mobilnością Urzędu Miasta Lublin.	Działania dotyczące optymalizacja sygnalizacji świetlnej nie należą do zadań Zarządu Dróg i Mostów w Lublinie.	Tabela 13 w rozdziale 5.2. Tomu II prezentuje wykaz niezrealizowanych działań długookresowych wskazanych do realizacji w perspektywie ponad 10 lat o roku 2018 dla miasta Lublina. Stanowi ona podsumowanie statusu realizacji działań, które zostały zaproponowane w ramach poprzedniego „Programu ochrony środowiska przed hałasem miasta Lublin”, przyjętego uchwałą Rady Miasta Lublina nr 74/III/2019 z dnia 31 stycznia 2019 r. W dokumencie tym jako podmiot odpowiedzialny za realizację działań związanych z optymalizacją sygnalizacji świetlnej wskazany został ZDiM. Podmiot ten w okresie obowiązywania poprzedniego POH zobowiązany był również do raportowania statusu działań. Nie ma zatem możliwości zmiany zapisów w tabeli, dla działań tych dodano natomiast dodatkowe wyjaśnienie pod tabelą: „Działania naprawcze polegające na optymalizacji sygnalizacji świetlnej, na etapie sporządzania POH z 2019 roku zostały przypisane do realizacji Zarządowi Dróg i Mostów w Lublinie, natomiast działania związane z optymalizacją sygnalizacji świetlnej nie leżą w zakresie obowiązków wskazanej jednostki, w związku z tym, faktycznym podmiotem odpowiedzialnym za ich realizację był Wydział Zarządzania Ruchem Drogowym i Mobilnością Urzędu Miasta Lublin”

## Tom I – Wstęp

Lp.	Opiniujący	Odniesienie do dokumentu POH	Treść uwagi lub wniosku	Uzasadnienie uwagi lub wniosku	Informacja o sposobie uwzględnienia uwag i wniosków
12.	Prezydent Miasta Lublin	Tom II, tabela 33, wiersz nr 5	W tabeli 33 należy zmienić zakres zadania nr 5: z „ul. Ks. Jerzego Popiełuszki na odcinku od ul. Józefa Poniatowskiego do Al. Gen. Władysława Sikorskiego” na „ul. Ks. Jerzego Popiełuszki na odcinku od Legionowej do Al. Gen. Władysława Sikorskiego”.		Uwzględniono.
13.	Prezydent Miasta Lublin	Tom II, pkt 7.5	W punkcie 7.5 zdanie „W roku 2024, w ramach środków Planu dla Dzielnic przewidziano remonty takich ulic jak:” należy zastąpić „W roku 2024, w ramach środków Planu dla Dzielnic przewidziano remonty i ułożenie nawierzchni na takich ulicach jak:”		Uwzględniono.
14.	Prezydent Miasta Lublin	Tom II, pkt 7.5	W roku 2024 nie zostanie zrealizowany remont ul. Szwejka, na chwilę obecną nie ma decyzji na realizację tego remontu, należy wykreślić z opisu;		Uwzględniono.
15.	Prezydent Miasta Lublin	Tom II, tabela 30, wiersz 19	W Tabeli 30, w punkcie 19 należy wykreślić „wymianę nawierzchni ul. Muzyczna na odcinku od ul. Narutowicza do ul. Antoniego Szczerbowskiego”	ul. Muzyczna została przebudowana w latach 2015-2017 na odcinku od ul. Głębokiej/ Narutowicza/Nadbystrzyckiej do wysokości zjazdu na teren stadionu Arena Lublin	Uwzględniono

## Tom I – Wstęp

16.	Prezydent Miasta Lublin	Tom II, Tabela 30	<p>Zmiana szacunkowych kosztów realizacji dla poniższych zadań ujętych w Tabeli 30:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Przedłużenie ul. Lubelskiego Lipca '80 od skrzyżowania z ul. Diamentową i ul. Krochmalną do ul. Cukrowniczej - obejmuje również przebudowę odcinków ulic bocznych: Ciepłej, Włościańskiej, Przeskok, Dzierżawnej - 102 397 237,00 zł;</li> <li>• Remont ul. Zbożowej od skrzyżowania z al. Warszawską – 1 000 000,00 zł;</li> <li>• Remont ul. Bajkowskiego i ul. Świętoduskiej na odcinku od ul. Lubartowskiej do skrzyżowania z ul. Wodopojną – 400 000,00 zł;</li> <li>• Remont ul. Bursztynowej od ul. Filaretów do ul. Topazowej – 700 000,00 zł;</li> <li>• Remont ul. Mełgiewskiej (boczna) – 300 000,00 zł;</li> <li>• Remont ul. Jana Kasprowicza – 250 000,00 zł;</li> <li>• Remont odcinków ul. Wądołnej i ul. Głównej – 360 000,00 zł;</li> <li>• Zastosowanie środków trwałego uspokojenia ruchu - ul. Pawia na odcinku od ul. Długiej do ul. Lotniczej – 130 000,00 zł;</li> <li>• Wymiana nawierzchni - ul. Gospodarcza na odcinku od ul. Kresowej do ul. Hutniczej – 650 000,00 zł;</li> <li>• Wymiana nawierzchni - ul. Głęboka na odcinku od ul. Henryka Raabego do ul. Narutowicza – 700 000,00 zł;</li> <li>• Wymiana nawierzchni, zastosowanie środków trwałego uspokojenia ruchu - ul. Marii Curie-Skłodowskiej na odcinku od ul. Lipowej do ul. Artura Grottgera – 480 000,00 zł;</li> <li>• Wymiana nawierzchni - ul. Zbigniewa Herberta na odcinku od ul. Zemborzyckiej do ul. Budowlanej – 860 000,00 zł;</li> <li>• Wymiana nawierzchni - Al. Gen. Władysława Andersa na odcinku od ul. Lwowskiej do ul. Kalinowszczyzna – 5 000 000,00 zł;</li> <li>• Wymiana nawierzchni, zastosowanie środków trwałego uspokojenia ruchu - ul. Czechowska i ul. Chmielna na odcinku od</li> </ul>		Uwzględniono
-----	----------------------------	----------------------	--	--	--------------

## Tom I – Wstęp

Lp.	Opiniujący	Odniesienie do dokumentu POH	Treść uwagi lub wniosku	Uzasadnienie uwagi lub wniosku	Informacja o sposobie uwzględnienia uwag i wniosków
			<p>ul. Lubomelskiej do ul. 3 Maja – 1 400 000,00 zł;</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Zastosowanie środków trwałego uspokojenia ruchu - ul. Bernardyńska na odcinku od placu Wolności do ul. Zamojskiej – 130 000,00 zł;</li><li>• Wymiana nawierzchni - ul. Rusałka na odcinku od ul. Zamojskiej do ul. Wesolej – 300 000,00 zł;</li><li>• Wymiana nawierzchni - ul. Lubartowska na odcinku od Al. Solidarności do ul. Obywatelskiej – 1 500 000,00 zł.</li></ul>		



## Tom I – Wstęp

17.	PKP PLK S.A.	Tom II, pkt 4.4, str. 31	<p>Spółka nie prowadzi wykazu miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego obowiązujących na terenach obejmujących oraz położonych w sąsiedztwie linii kolejowych objętych strategicznymi mapami hałasu. PLK SA dopiero od września 2023 r. jest wpisana jako podmiot właściwy do opiniowania projektów miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego. Nie jest więc pewne, czy do Spółki wpłynęły wszystkie projekty planów miejscowych dotyczących obszarów wskazanych w Programie. Ponadto, Spółka nie ma możliwości weryfikacji, które z opiniowanych przez nią planów miejscowych zostały uchwalone przez gminy i zostały opublikowane w dzienniku urzędowym województwa (plany miejscowe zaczynają obowiązywać na ogół po 14 dniach od ich publikacji w dzienniku urzędowym). Natomiast pomiędzy etapem opiniowania, a wejściem w życie planu miejscowego może upłynąć od kilku miesięcy, do nawet lat. Przy czym na późniejszym etapie – wyłożenia do publicznego wglądu, ustalenia takiego dokumentu mogą się zasadniczo zmienić. Zarządca nie jest też w stanie zweryfikować, czy we wszystkich opiniowanych przez nas planach miejscowych uwagi zgłaszane w imieniu PLK są uwzględniane. Należy pamiętać, że zarządca linii kolejowych, a także zarządcy drogi są jedynie pomiotem opiniującym. Opinie nie muszą być uwzględniane przez wójta, burmistrza, prezydenta odpowiedzialnego za sporządzenie planu miejscowego. Wójt, burmistrz, prezydent, jako sporządzający miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego gromadzi dokumentację związaną z jego opracowaniem, w tym wykaz uzgodnień i opinii przedstawionych do projektu planu. W związku z czym, pełna wiedza na temat na temat miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego obowiązujących na obszarach sąsiadujących z liniami kolejowymi dla których sporządzono strategiczne mapy hałasu, wraz z wszystkimi uwagami i uzgodnieniami, w tym dotyczącymi ochrony przed hałasem, znajduje się w gestii</p>		<p>Nie uwzględniono. Treść przedmiotowego punktu 4.4 wynika z § 3 pkt. 1 lit. d Rozporządzenie Ministra Klimatu i Środowiska z dnia 26 lipca 2021 r. (Dz.U.2024.271 t.j.) w sprawie programu ochrony środowiska przed hałasem, zgodnie z którym w POH wskazuje się dane i wnioski wynikające ze sporządzonych strategicznych map hałasu, w tym zestawienie propozycji działań przedstawionych na strategicznych mapach hałasu w zakresie ochrony przed hałasem, planowanych do realizacji w ciągu 5 lat, licząc od roku następującego po roku sporządzenia strategicznej mapy hałasu, oraz planowanych do realizacji w ciągu 6-10 lat, licząc od roku następującego po roku sporządzenia tej mapy. Wskazane działanie w takiej samej formie zostało opisane w ramach Strategicznej mapy hałasu miasta Lublin z 2022 roku. Zapisy określają sposób postępowania w przypadku uchwalania nowych mpzp, do których spółka może wyrazić opinie. Dodatkowo postulowane zapisy zawarte są w treści rozdziału, zgodnie z pismem. Działanie w postaci opiniowania projektów MPZP jest istotne w kontekście właściwego planowania przestrzennego w sąsiedztwie linii kolejowych. Niezależnie od faktu czy zgłoszona przez Zarządzającego opinia o mpzp zostanie uwzględniona, istotne jest monitorowanie oraz weryfikacja zapisów przyszłych planów z punktu widzenia ograniczenia negatywnych skutków zdrowotnych na terenach w otoczeniu głównych linii kolejowych.</p>
-----	--------------	--------------------------	---	--	--

## Tom I – Wstęp

Lp.	Opiniujący	Odniesienie do dokumentu POH	Treść uwagi lub wniosku	Uzasadnienie uwagi lub wniosku	Informacja o sposobie uwzględnienia uwag i wniosków
			<p>gmin w granicach których znajdują się takie odcinki linii kolejowych. Poza wnoszeniem o zmianę przeznaczeń terenów, w opiniach do projektów planów Spółka postuluje o wprowadzanie w nich rozwiązań funkcjonalno-przestrzennych pozwalających na ograniczenie oddziaływania generowanego przez ruch pociągów. Postulujemy wprowadzenie nakazów lokalizacji w pierwszej linii zabudowy obiektów niechronionych akustycznie (nie przeznaczonych na stały bądź czasowy pobyt ludzi), takich jak: garaże wielopoziomowe, budynki magazynowe i gospodarcze, obiekty infrastruktury technicznej, lub inne obiekty kubaturowe mający wpływ na ograniczenie oddziaływania akustycznego generowane przez infrastrukturę transportową, lub choćby stref zieleni. We wrześniu ub. r. PLK wysłała do Marszałków województw, na terenie których znajdują się odcinki linii kolejowych objętych strategicznymi mapami hałasu pismo z prośbą o uwzględnienie powyższych postulatów w sporządzanych przez nich programach ochrony środowiska przed hałasem.</p>		

## Tom I – Wstęp

Lp.	Opiniujący	Odniesienie do dokumentu POH	Treść uwagi lub wniosku	Uzasadnienie uwagi lub wniosku	Informacja o sposobie uwzględnienia uwag i wniosków
18.	PKP PLK S.A.	Tom II, pkt 8.1.2, tabela 18	Spółka informuje, że redukcja ponadnormatywnego oddziaływania akustycznego w obszarach o najwyższej wartości wskaźnika NHA, zostanie uzyskana, w krótkim terminie, na skutek działań naprawczych wynikających z opracowywanych i planowanych do opracowania prowadzonych zamierzeń inwestycyjnych (o których mowa w tabeli), jak również deklarowanej przez przewoźników poprawy stanu technicznego użytkowanego taboru kolejowego i wprowadzanie do użytku nowego taboru. Należy tu także zaznaczyć, że stosowanie technicznych specyfikacji interoperacyjności podsystemu „Tabor kolejowy – hałas” dla systemu kolei w Unii (TSI „Hałas”), określonych w rozporządzeniu Komisji (UE) nr 1304/2014, w odniesieniu do istniejących wagonów towarowych powinno znacząco zmniejszyć maksymalne poziomy emisji hałasu. Jednym z najskuteczniejszych sposobów ograniczania hałasu kolejowego jest przezbrajanie istniejących wagonów towarowych polegające na wyposażeniu ich w kompozytowe wstawki hamulcowe. To rozwiązanie techniczne zmniejsza hałas powodowany przez kolej nawet o 10 dB, co odpowiada 50% redukcji hałasu słyszalnego dla ludzi. Przy czym z uwagi na fakt, iż Polsce przyznano dodatkowy okres przejściowy, do dnia 31 grudnia 2036 r., mający na celu zmniejszenie zanieczyszczenia hałasem powodowanego przez wagony towarowe, działanie w tym zakresie kontynuowane będzie również w perspektywie długoterminowej.		Uwzględniono. Uzupełniono tekst POH o informację o działaniach dot. poprawy taboru.

## Tom I – Wstęp

Lp.	Opiniujący	Odniesienie do dokumentu POH	Treść uwagi lub wniosku	Uzasadnienie uwagi lub wniosku	Informacja o sposobie uwzględnienia uwag i wniosków
19.	GDDKiA Oddział w Lublinie	Tom III, tabela 15	<p>a) Ze względu na zmiany harmonogramu robót wnioskuje się o zmianę terminów planowanych dat oddania inwestycji do użytku,</p> <p>b) Ze względu na planowaną datę oddania do użytku Budowy drogi S12 Lublin – Dorohusk odcinek Piaski – Dorohusk (z wyłączeniem obwodnicy Chełma) na zadaniu Dorohuczka (w. Dorohuczka – bez węzła) – Chełm (w. Chełm Zachód – bez węzła), wnioskuje się o przeniesienie pozycji nr 2 do tabeli 16</p> <p>c) Wnioskuje się o usunięcie pozycji nr 13 dot. zadania: „Budowa drogi ekspresowej S19 odcinek granica woj. podlaskiego – Łosice – granica woj. lubelskiego z wykazu, gdyż odcinek ten realizowany będzie na terenie województwa mazowieckiego.</p>		Uwzględniono. W tabeli 15, w kolumnie „Uwagi” naniesiono dodatkową adnotację. W zakresie lit. b i c – nie usunięto pozycji, natomiast w kolumnie „Uwagi” naniesiono dodatkowe adnotacje.
20.	GDDKiA Oddział w Lublinie	Tom III, tabela 16	Ze względu na zmiany harmonogramu robót wnioskuje się o zmianę terminów planowanych dat oddania inwestycji do użytku, zgodnie z pismem tut. Oddziału z dnia 24 maja 2024 r., znak: O/LU.I-2.534.3.2024		Uwzględniono. W tabeli 16, w kolumnie „Uwagi” naniesiono dodatkowe adnotacje.
21.	GDDKiA Oddział w Lublinie	Tom III, tabela 21	Wnioskuje się o zmianę zestawienia działań dla dróg w zarządzie GDDKiA, zaplanowanych w ramach POH drogi 2019 – zgodnie z załącznikiem nr 2		Uwzględniono. W tabeli 21, w kolumnie „Status realizacji” naniesiono dodatkowe adnotacje.
22.	GDDKiA Oddział w Lublinie	Tom III, tabela 27	<p>a) Ze względu na nieplanowane stosowanie cichych nawierzchni na nowobudowanych drogach ekspresowych, wnioskuję o usunięcie działania D.1 ciche nawierzchnie dróg zgodnie z załącznikiem nr 3,</p> <p>b) Ze względu na zmiany harmonogramów wnioskuję o zmianę planowanych terminów zakończenia inwestycji</p> <p>c) Ze względu na nieplanowaną cichą nawierzchnię na zadaniu Rozbudowa DK 17 na odc. Granica m. Zamość – Łabunie wnioskuję o usunięcie pozycji nr 14 z tabeli</p>		Uwzględniono w zakresie lit. a i b. Nie uwzględniono w zakresie lit. c. Działaniu w wierszu nr 14 nadano Kod działania z katalogu D.1 ciche nawierzchnie dróg ze względu na potencjalne ograniczenie oddziaływania akustycznego wskazanego odcinka drogi, związane z ogólną poprawą stanu nawierzchni drogi, wynikającą z planowanej rozbudowy.

## Tom I – Wstęp

Lp.	Opiniujący	Odniesienie do dokumentu POH	Treść uwagi lub wniosku	Uzasadnienie uwagi lub wniosku	Informacja o sposobie uwzględnienia uwag i wniosków
23.	GDDKiA Oddział w Lublinie	Tom III, tabela 29	Wnioskuje się o aktualizację kosztów działań zgodnie z załącznikiem nr 4		Uwzględniono.
24.	GDDKiA Oddział w Lublinie	Tom III, tabela 30	Wnioskuje się o aktualizację kosztów działań inwestycyjnych w ramach strategii długofalowej – wg załącznika nr 5		Uwzględniono.
25.	Główny Inspektor Ochrony Środowiska	Tom I, str. 15, tabela 3	<ul style="list-style-type: none"> <li>• brak długości dróg poddanych analizie dla miasta Lublina,</li> <li>• dla miasta Chełma, zgodnie ze strategiczną mapą hałasu, obszar analizy wynosi 10,15 km<sup>2</sup></li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Uwzględniono</li> <li>• Uwaga nieuwzględniona. Jak zaznaczono w tekście niniejszego programu ochrony przed hałasem dla województwa lubelskiego, przedstawione w ww. tabeli dane dotyczące obszaru analizy są szacunkowe. Na potrzeby sporządzenia programu do analizy przyjęto bufory płaskie i ścięte, które mieszczą się w granicach miasta Chełm, co prawdopodobnie spowodowało zmniejszenie powierzchni obszaru analizy względem powierzchni przedstawionej w części opisowej strategicznej mapy hałasu.</li> </ul>
26.	Główny Inspektor Ochrony Środowiska	Tom II, rozdział 2.2, str. 9	Nie wymieniono łącznicy kolejowej nr 930 relacji Lublin Główny — Lublin Tatary.		Uwaga nieuwzględniona. W programie nie wymieniono łącznicy kolejowej nr 930 relacji Lublin Główny — Lublin Tatary, ponieważ linia ta, mimo że została wymieniona w części opisowej strategicznej mapy hałasu miasta Lublin, nie została uwzględniona w przekazanych do opracowania danych identyfikujących, które raportowane są do Unii Europejskiej. Uwaga jest zatem niezasadna.
27.	Główny Inspektor Ochrony Środowiska	Tom II, str. 29, Tabela 6, pkt 9, 11, 12	W strategicznej mapie hałasu jako termin realizacji wskazano 2023-2045.		Uwzględniono.
28.	Główny Inspektor Ochrony Środowiska	Tom II, str. 53	Brak źródła odwołania.		Uwzględniono.

## Tom I – Wstęp

Lp.	Opiniujący	Odniesienie do dokumentu POH	Treść uwagi lub wniosku	Uzasadnienie uwagi lub wniosku	Informacja o sposobie uwzględnienia uwag i wniosków
29.	Główny Inspektor Ochrony Środowiska	Tom III, str. 4, Rozdział 1	<ul style="list-style-type: none"> <li>proszę o weryfikację długości odcinków dróg, ponieważ występują drobne rozbieżności z danymi z części opisowej strategicznej mapy hałasu,</li> <li>w Zamościu, w strategicznej mapie hałasu, wymieniono 6 odcinków dróg krajowych,</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>Długości dróg zostały ponownie zweryfikowane w oparciu o informacje wynikające z przekazanych danych identyfikujących. Wszelkie rozbieżności pomiędzy długościami przedstawionymi w niniejszym programie, a długościami z części opisowej strategicznych map hałasu wynikają chociażby z przyjętych zaokrągleń. Uwaga nie zostanie uwzględniona, gdyż ustalając długości dróg bazuje się przede wszystkim na danych identyfikujących, które raportowane są do Unii Europejskiej.</li> <li>Uwzględniono</li> </ul>
30.	Główny Inspektor Ochrony Środowiska	Tom III, Rozdział 2.3, Tabela 4	Proszę o weryfikację długości odcinków dróg, ponieważ występują drobne rozbieżności z danymi z części opisowej strategicznej mapy hałasu.		Przedstawione długości dróg w tabeli 4 zostały wyznaczone na podstawie pozyskanych danych identyfikujących. W części opisowej strategicznej mapy hałasu dla miasta Biała Podlaska występują rozbieżności dot. długości poszczególnych odcinków (tabela 3, tabela 4), co wynikać może m.in. z przyjętych zaokrągleń. W takiej sytuacji uwaga jest niezasadna. Ustalając długości dróg bazujemy przede wszystkim na danych identyfikujących, które raportowane są do Unii Europejskiej.
31.	Główny Inspektor Ochrony Środowiska	Streszczenie, str. 10, tabela 1	Numeracja priorytetów — brak nr 2.		Uwzględniono.

Tom I – Wstęp

## SPIS RYSUNKÓW

Rysunek 1 Lokalizacja objętych Programem źródeł hałasu na tle granic województwa lubelskiego ...	14
Rysunek 2 Zasięg terenów podlegających ochronie akustycznej w obszarze objętym mapowaniem w ramach SMH na tle granic województwa lubelskiego .....	16
Rysunek 3. Lokalizacja obszarów cichych poza aglomeracjami wyznaczonych w ramach POH.....	19

## SPIS TABEL

Tabela 1 Zestawienie Strategicznych map hałasu dla zakresu opracowania .....	11
Tabela 2 Zestawienie powiatów i gmin objętych zakresem SMH .....	12
Tabela 3 Podstawowe dane statystyczne dla obszaru objętego programem .....	15
Tabela 4 Katalog działań w zakresie ochrony środowiska przed hałasem drogowym .....	21
Tabela 5 Katalog działań w zakresie ochrony środowiska przed hałasem szynowym .....	22
Tabela 6 Słownik działań w zakresie ochrony środowiska przed hałasem przemysłowym .....	23
Tabela 7 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.....	27
Tabela 8 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.....	27
Tabela 9 Informacje o sposobie i zakresie uwzględnienia lub nieuwzględnienia wniosków i uwag prezydentów miast o liczbie mieszkańców większej niż 100 tysięcy, zarządców dróg głównych, zarządców linii kolejowych innych niż główne linie kolejowe położonych na terenie miast o liczbie mieszkańców większej niż 100 tysięcy oraz przez Głównego Inspektora Ochrony Środowiska wniesionych w ramach opiniowania projektu uchwały Sejmiku Województwa Lubelskiego w sprawie Projektu programu ochrony środowiska przed hałasem dla województwa lubelskiego. .	48

Załącznik nr 2  
do uchwały nr III /44 /2024  
Sejmiku Województwa Lubelskiego  
z dnia 19 czerwca 2024 r.



**PROGRAM OCHRONY ŚRODOWISKA  
PRZED HAŁASEM  
DLA WOJEWÓDZTWA LUBELSKIEGO  
Tom II – Miasto o liczbie mieszkańców powyżej  
100 tysięcy – LUBLIN**



## Tom II – Miasta o liczbie mieszkańców powyżej 100 tysięcy – LUBLIN

**SPIS TREŚCI**

<b>SPIS TREŚCI</b> .....	<b>2</b>
<b>1 Opis obszaru</b> .....	<b>4</b>
<b>2 Identyfikacja i charakterystyka źródeł hałasu</b> .....	<b>7</b>
2.1 Hałas drogowy .....	7
2.2 Hałas szynowy .....	9
2.3 Hałas przemysłowy .....	11
<b>3 Identyfikacja ograniczeń Identyfikacja i opis ograniczeń związanych z utworzonymi na tym obszarze obszarami ograniczonego użytkowania lub strefami przemysłowymi lub wyznaczonymi obszarami cichymi</b> .....	<b>13</b>
3.1 Obszary ograniczonego użytkowania .....	13
3.2 Strefy przemysłowe .....	13
3.3 Obszary ciche .....	15
<b>4 Dane i wnioski wynikające ze sporządzonej strategicznej mapy hałasu</b> ... <b>15</b>	
4.1 Wykaz terenów wymagających podjęcia działań ograniczających poziom hałasu wraz z liczbą mieszkańców .....	15
4.2 Identyfikacja dominujących źródeł hałasu.....	21
4.3 Identyfikacja obszarów, które spełniają kryteria obszarów cichych .....	27
4.4 Propozycje działań przedstawionych w strategicznych mapach hałasu .....	28
<b>5 Ocena realizacji poprzedniego programu ochrony środowiska przed hałasem</b> .....	<b>32</b>
5.1 Wykaz zrealizowanych działań w zakresie ochrony przed hałasem wskazanych w poprzednim programie.....	32
5.2 Wykaz niezrealizowanych działań w zakresie ochrony przed hałasem wskazanych w poprzednim programie.....	38
5.3 Wykaz zrealizowanych działań w zakresie ochrony przed hałasem innych niż wskazane w poprzednim programie .....	42
<b>6 Skargi mieszkańców na hałas</b> .....	<b>42</b>
6.1 Hałas drogowy .....	43
6.2 Hałas szynowy .....	45
6.3 Hałas przemysłowy .....	46
<b>7 Analiza materiałów, dokumentów i publikacji wykorzystanych do opracowania programu</b> .....	<b>49</b>
7.1 Polityki, strategie, plany lub programy .....	49
7.1.1 Strategia Lublin 2030.....	49
7.1.2 Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Lubelskiego Obszaru Metropolitalnego do roku 2030 (z perspektywą 2040) (PROJEKT) .....	50
7.1.3 Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla gminy Lublin i gmin sąsiadujących, z którymi gmina Lublin zawarła porozumienie w zakresie organizacji publicznego transportu zbiorowego .....	51
7.2 Obowiązujące programy ochrony środowiska.....	52
7.2.1 Program ochrony środowiska miasta Lublin na lata 2021-2024 z perspektywą do roku 2028.....	52
7.3 Obowiązujące przepisy prawa, w tym prawa miejscowego, mające wpływ na stan akustyczny środowiska .....	53

## Tom II – Miasta o liczbie mieszkańców powyżej 100 tysięcy – LUBLIN

7.3.1	Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Lublin .....	53
7.3.2	Miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego .....	53
7.4	Decyzje określające warunki korzystania ze środowiska .....	54
7.5	Planowane inwestycje ograniczające emisję hałasu oraz ograniczające rozprzestrzenianie się hałasu .....	54
<b>8</b>	<b>Działania .....</b>	<b>57</b>
8.1	Działania w zakresie ochrony przed hałasem planowane do podjęcia w latach 2024-2029 .....	57
8.1.1	Hałas drogowy.....	57
8.1.2	Hałas szynowy .....	62
8.2	Prognozowane efekty działań.....	64
8.3	Koszty realizacji działań .....	71
8.4	Strategia długofalowa .....	73
8.5	Strategia długofalowa – identyfikacja obszarów, które powinny zostać wyznaczone jako obszary ciche .....	76
<b>9</b>	<b>Harmonogram realizacji poszczególnych działań.....</b>	<b>78</b>
	<b>SPIS RYSUNKÓW .....</b>	<b>80</b>
	<b>SPIS TABEL .....</b>	<b>82</b>

Tom II – Miasta o liczbie mieszkańców powyżej 100 tysięcy – LUBLIN

## 1 Opis obszaru

Podstawą merytoryczną niniejszego tomu opracowania jest „Strategiczna mapa hałasu miasta Lublin”, [Konsorcjum: Internoise Marek Jucewicz – Lider konsorcjum, EPM INVEST Paweł Matyjasek – Członek konsorcjum]. Zasięg terytorialny opracowania stanowi obszar znajdujący się w granicach administracyjnych Lublina.

Lublin położony jest w centralnej części województwa lubelskiego i jest stolicą województwa oraz powiatu lubelskiego, a zarazem stanowi centralny ośrodek aglomeracji lubelskiej, będąc jednocześnie najgęściej zaludnioną gminą województwa. Jest istotnym ośrodkiem gospodarczym, administracyjnym, akademickim i kulturalnym dla wschodniej części Polski. Miasto dzieli się na 27 jednostek pomocniczych – dzielnic. Lublin sąsiaduje z siedmioma gminami wiejskimi: Głusk, Strzyżewice, Niedrzwica Duża, Konopnica, Jastków, Niemce i Wólka, a także z miastem Świdnik. Przez miasto przepływają 4 rzeki: Bystrzyca, Czechówka, Czerniejówka i Nędznica, z punktu widzenia krajobrazu ta pierwsza dzieli obszar miasta na część lewobrzeżną o bardziej urozmaiconej rzeźbie terenu z występującymi wąwozami lessowymi i głębokimi dolinami i prawobrzeżną, charakteryzującą się płaską, stosunkowo jednolitą budową.

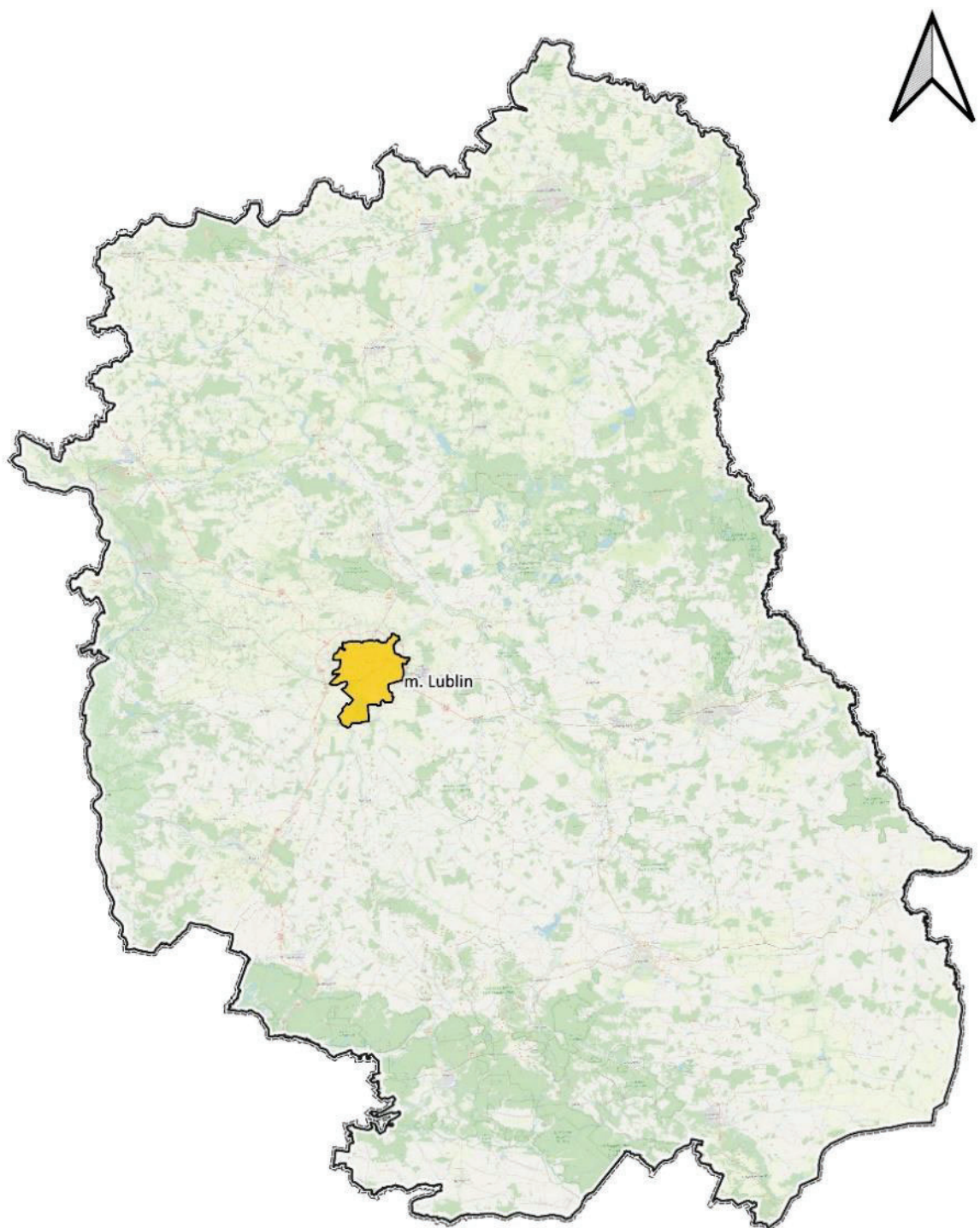
Miasto stanowi istotny węzeł transportowy. Na jego terenie funkcjonuje rozbudowana sieć drogowa, natomiast od północy okala je obwodnica wchodząca w ciąg szlaku Via Carpatia. Ponadto, miasto posiada połączenia kolejowe m.in. z Warszawą oraz z większością dużych miast w kraju, a także z granicą państwa w Dorohusku. Poza granicami miasta funkcjonuje port lotniczy w Świdniku. Zgodnie z danymi przedstawionymi w ramach SMH Lublin, miasto w roku sporządzania mapy liczyło 336 339 mieszkańców (330,4 tys. wg GUS, stan na 30.06.2023 r.) i zajmowało powierzchnię ok. 147,5 km<sup>2</sup>.



Na podstawie analizy dokumentów planistycznych wykonanej na etapie sporządzania SMH, wyznaczono następujące rodzaje terenów podlegających ochronie przed hałasem m.in.:

- tereny w strefie śródmiejskiej miast powyżej 100 tys. mieszkańców;
- tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej;
- tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej i zamieszkania zbiorowego;
- tereny mieszkaniowo-usługowe;
- tereny zabudowy zagrodowej;
- tereny zabudowy związanej ze stałym lub czasowym przebywaniem dzieci i młodzieży;
- tereny domów opieki społecznej i szpitali w miastach.

Zgodnie z danymi zawartymi w SMH Lubin 2022, na dzień sporządzania strategicznej mapy hałasu na terenie miasta obowiązało 200 miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego (Zgodnie z danymi Głównego Urzędu statystycznego w roku 2022 obowiązywało 171 uchwalonych miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego), które wyznaczały tereny chronione akustycznie. Powierzchnia terenów chronionych akustycznie zajmowała obszar 56,29 km<sup>2</sup>, co stanowiło 38% powierzchni całego miasta.

## Tom II – Miasta o liczbie mieszkańców powyżej 100 tysięcy – LUBLIN

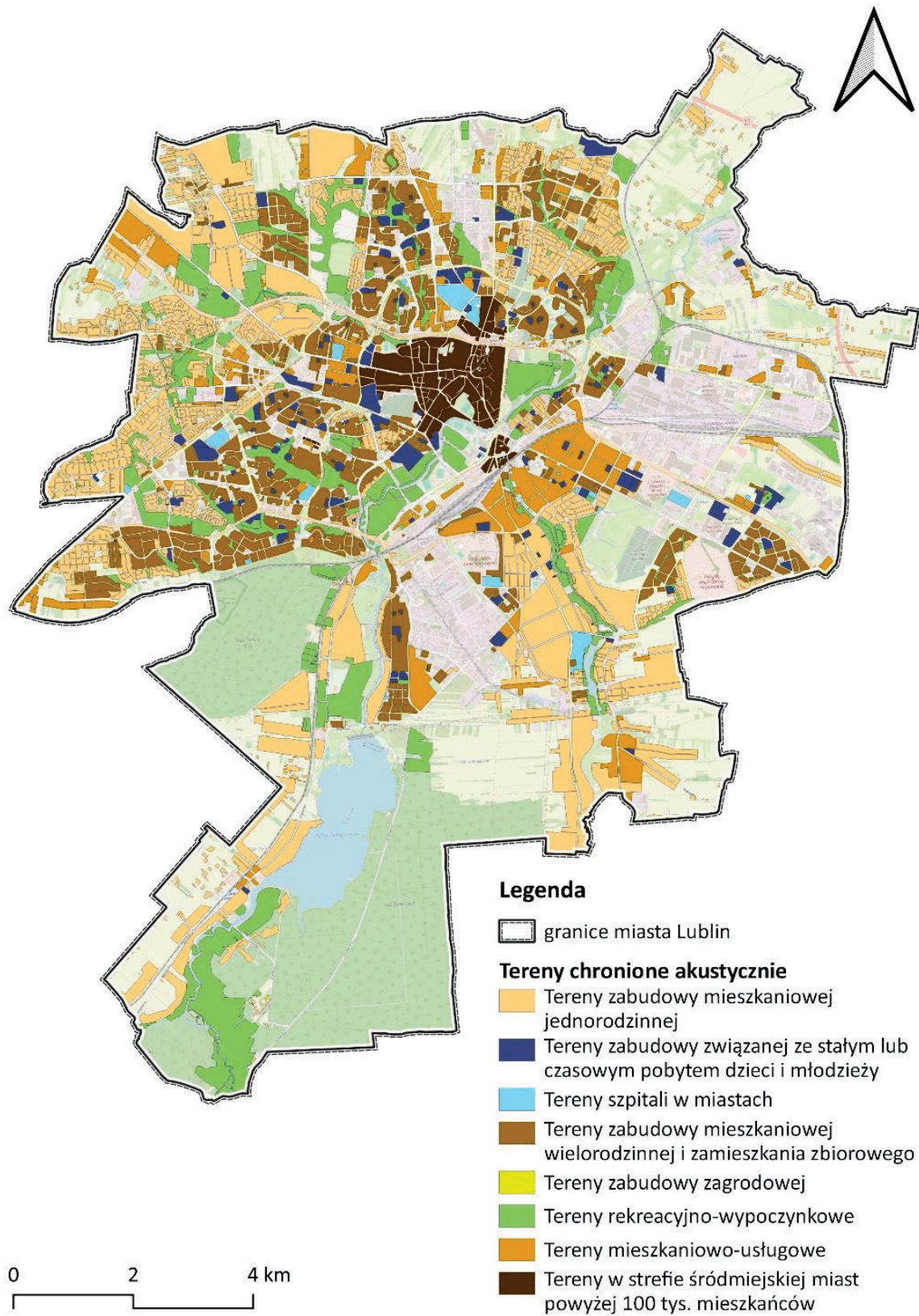
**Legenda**

-  granice miasta Lublin
-  granice województwa lubelskiego

0 25 50 km

Rysunek 1 Granice administracyjne Lublina na tle województwa [źródło podkładu mapy: OpenStreetMap]

## Tom II – Miasta o liczbie mieszkańców powyżej 100 tysięcy – LUBLIN



Rysunek 2 Tereny podlegające ochronie akustycznej na terenie Lublina [źródło: Strategiczna mapa hałasu miasta Lublin]

Tom II – Miasta o liczbie mieszkańców powyżej 100 tysięcy – LUBLIN

## 2 Identyfikacja i charakterystyka źródeł hałasu

W ramach sporządzania SMH Lublin 2022 przeanalizowano źródła hałasu występujące na terenie miasta, a następnie wykonano analizy dla źródeł hałasu takich jak: drogi o natężeniu ruchu pojazdów > 1000/dobę, linie kolejowe, a także źródła hałasu przemysłowego, w tym zakłady przemysłowe, wielkopowierzchniowe obiekty handlowe oraz parkingi zlokalizowane przy obiektach powierzchniowych lub o liczbie miejsc parkingowych > 300. Charakterystyka ww. źródeł hałasu przedstawiona jest w kolejnych rozdziałach.

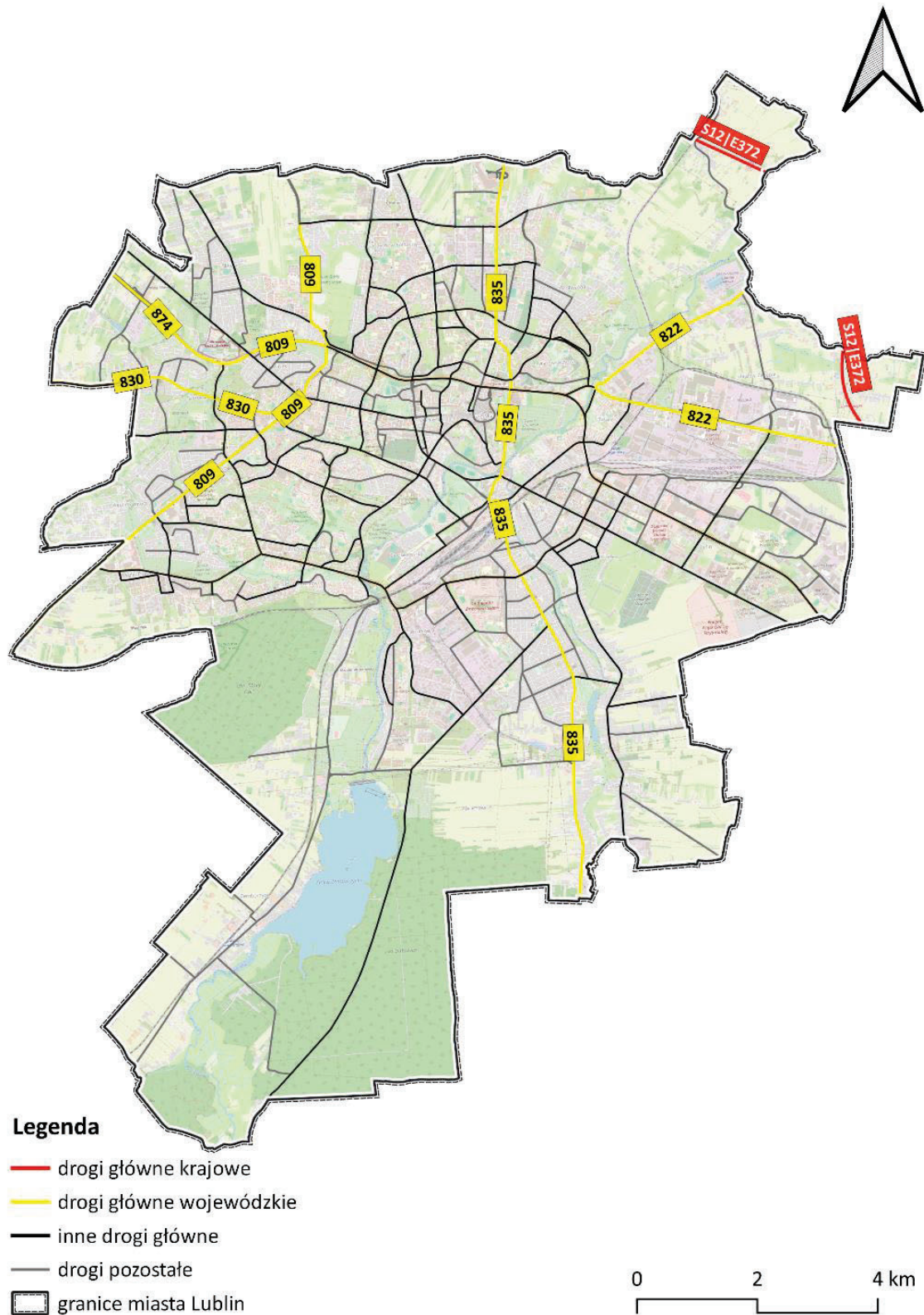
### 2.1 Hałas drogowy

Lublin jest istotnym węzłem komunikacyjnym wschodniej części Polski. W granicach miasta lub w bezpośrednim ich sąsiedztwie przebiegają trzy drogi ekspresowe: S12 z Puław do Piask, S17 z Warszawy do Piask i S19 (obwodnica zachodnia – w całości poza granicami miasta), a także drogi wojewódzkie nr 809, 822, 830 i 835. Na analizowaną sieć drogową na terenie Lublina składa się 590 km dróg, w tym:

- 2,7 km dróg krajowych;
- 44 km dróg wojewódzkich;
- 147 km dróg powiatowych;
- 396 km dróg gminnych.

Spośród ww. dróg na etapie sporządzania SMH wyodrębniono drogi stanowiące istotne źródła hałasu, w podziale na drogi główne o natężeniu ruchu >3 000 000 pojazdów w ciągu roku oraz drogi pozostałe o natężeniu >1000 pojazdów na dobę, które następnie zostały uwzględnione w analizach. W ramach SMH nie uwzględniano dróg wewnętrznych i zakładowych. Tak wyznaczone źródła hałasu drogowego stanowią podstawę do realizacji niniejszego POH.

## Tom II – Miasta o liczbie mieszkańców powyżej 100 tysięcy – LUBLIN



**Rysunek 3 Przebieg dróg głównych oraz pozostałych na terenie Lublina, ujętych w POH Lubelskie [źródło: Strategiczna mapa hałasu miasta Lublin]**

Tom II – Miasta o liczbie mieszkańców powyżej 100 tysięcy – LUBLIN

## 2.2 Hałas szynowy

Przez teren Lublina przebiegają 4 główne linie kolejowe oraz 3 pozostałe linie kolejowe, które zostały poddane mapowaniu w ramach ostatniej edycji strategicznych map hałasu:

- linia nr 7 łącząca Warszawę z granicą państwa w Dorohusku, a dalej z Kijowem;
- linia nr 68 do stacji Stalowa Wola Rozwadów i dalej – do Przeworska;
- linia nr 30 do Łukowa;
- linia nr 67 – linia łącząca stację Lublin Główny ze stacją Świdnik;
- linia nr 561;
- linia nr 562;
- linia nr 935.

Ponadto na terenie miasta funkcjonują 4 stacje kolejowe (w tym jedna towarowa):

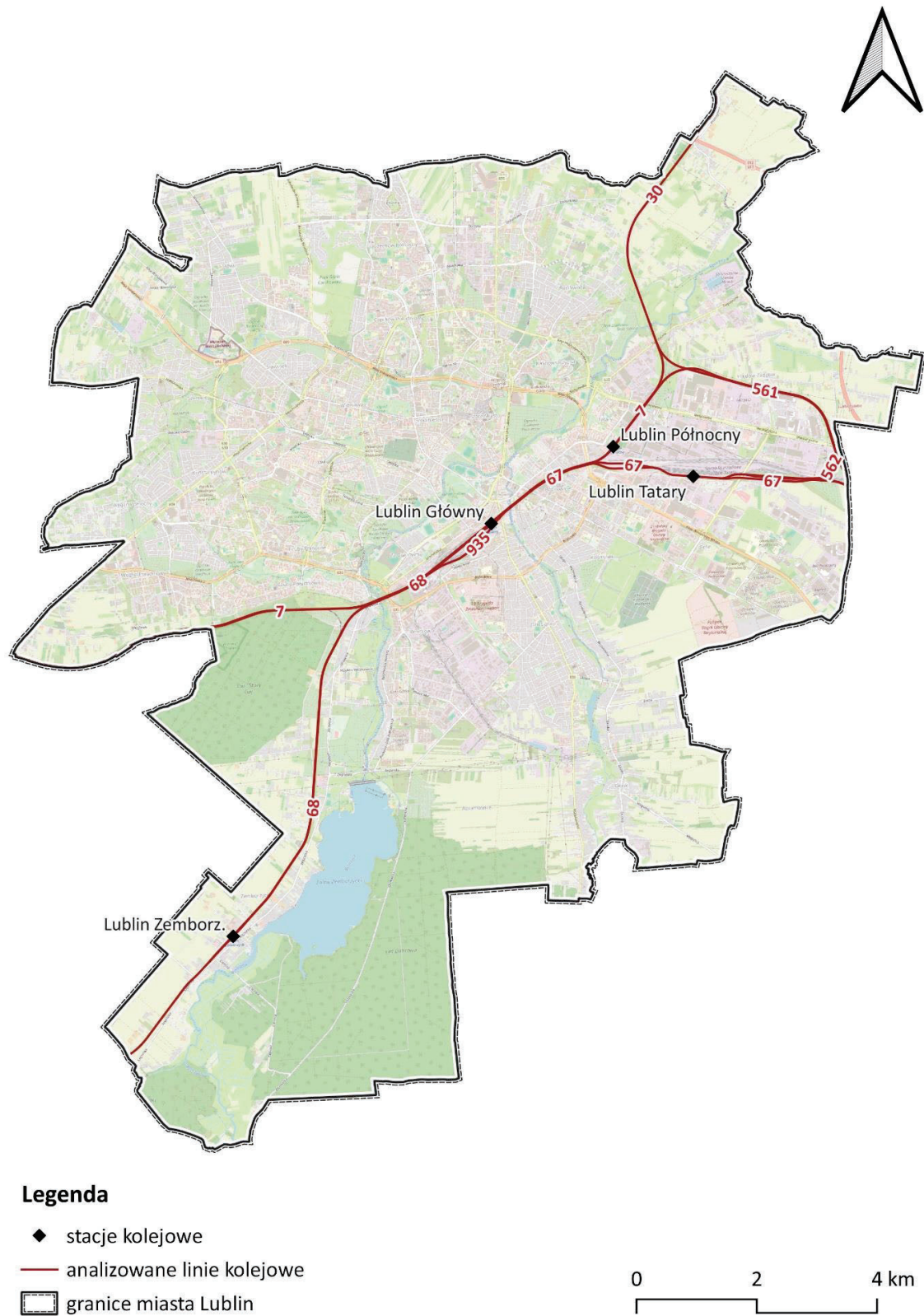
- Lublin Główny;
- Lublin Północ;
- Lublin Zemborzyce;
- Lublin Tatary (stacja towarowa).

Dodatkowo w granicach miasta zlokalizowane są 4 przystanki kolejowe: Lublin Zadębie, Lublin Ponikwoda, Lublin Zachodni oraz Rudnik Przystanek, natomiast na zachodniej granicy miasta działa przystanek kolejowy Stasin Polny.

Na poniższym rysunku przedstawiono przebieg uwzględnionych w SMH Lublin 2022 linii kolejowych przebiegających przez miasto Lublin.



## Tom II – Miasta o liczbie mieszkańców powyżej 100 tysięcy – LUBLIN



Rysunek 4 Przebieg linii kolejowych na terenie Lublina [źródło: Strategiczna mapa hałasu miasta Lublin]

Tom II – Miasta o liczbie mieszkańców powyżej 100 tysięcy – LUBLIN

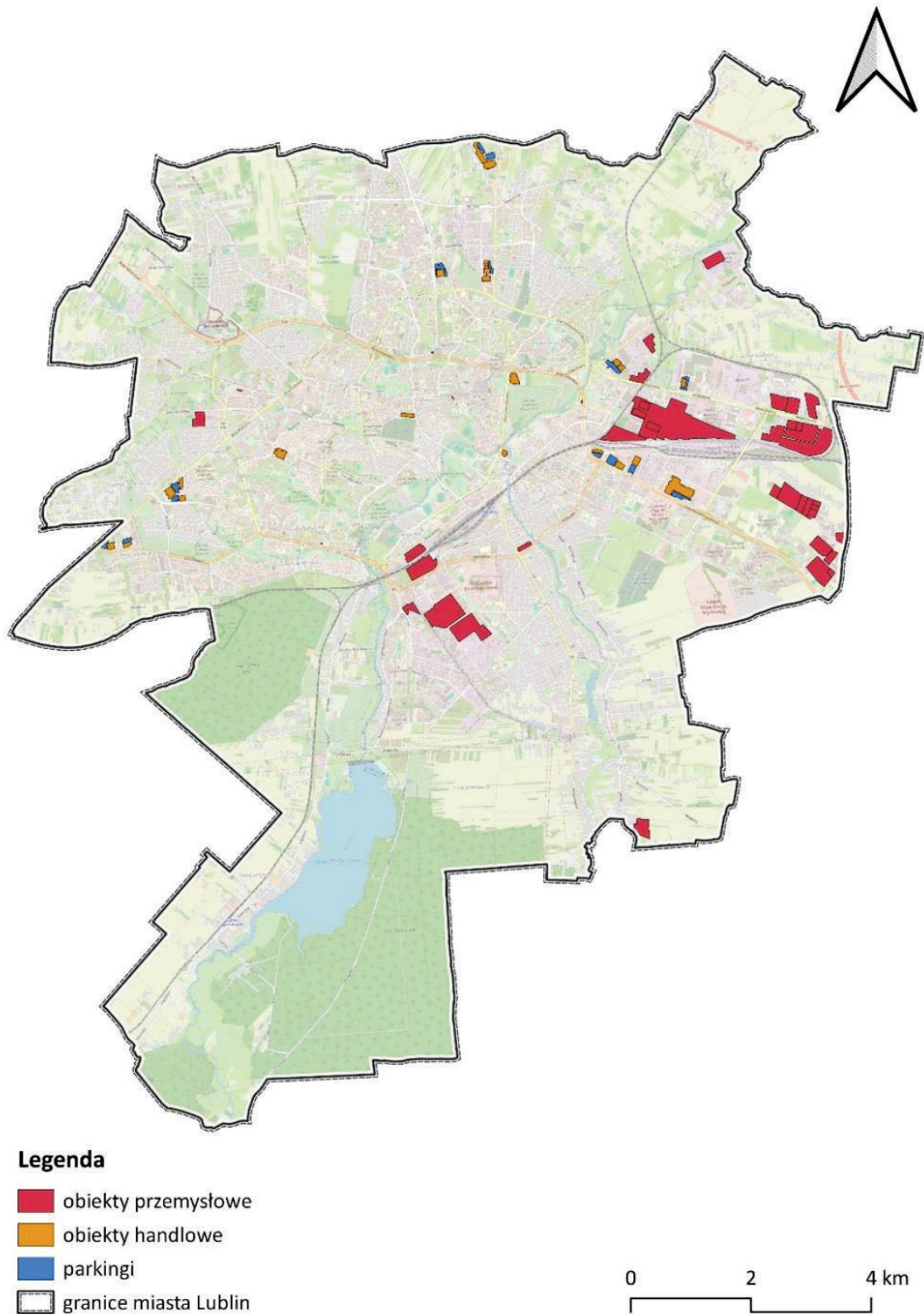
### **2.3 Hałas przemysłowy**

Lublin jest centralnym ośrodkiem gospodarczym regionu lubelskiego, w którym siedzibę mają liczne duże firmy z branży spożywczej, motoryzacyjnej i maszynowej. W ramach analiz wykonanych na etapie sporządzania strategicznej mapy hałasu uwzględniono:

- 27 obiektów handlowych;
- 42 obiekty przemysłowe;
- 15 parkingów.

Na poniższym rysunku przedstawiono lokalizację mapowanych źródeł hałasu o charakterze przemysłowym.

## Tom II – Miasta o liczbie mieszkańców powyżej 100 tysięcy – LUBLIN



Rysunek 5 Lokalizacja obiektów przemysłowych ujętych w POH Lubelskie [źródło: Strategiczna mapa hałasu miasta Lublin]

Tom II – Miasta o liczbie mieszkańców powyżej 100 tysięcy – LUBLIN

### **3 Identyfikacja ograniczeń Identyfikacja i opis ograniczeń związanych z utworzonymi na tym obszarze obszarami ograniczonego użytkowania lub strefami przemysłowymi lub wyznaczonymi obszarami cichymi**

#### **3.1 Obszary ograniczonego użytkowania**

Na terenie Lublina nie zostały wyznaczone obszary ograniczonego użytkowania w myśl art. 135 ustawy *Prawo ochrony środowiska*.

#### **3.2 Strefy przemysłowe**

Na terenie miasta Lublin i całego województwa lubelskiego nie zostały utworzone strefy przemysłowe w rozumieniu art. 136a – 136d ustawy *Prawo ochrony Środowiska*, zatem nie wyznaczono stref, w których dozwolone jest przekraczanie standardów jakości środowiska w zakresie dopuszczalnych poziomów substancji w powietrzu i dopuszczalnych poziomów hałasu.

Na terenie Lublina funkcjonuje od 24 września 2007 roku Podstrefa Lublin Specjalnej Strefy Ekonomicznej EURO-PARK Mielec, powołana Rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 24 września 2007 r. zmieniającym rozporządzenie w sprawie mieleckiej specjalnej strefy ekonomicznej (Dz. U. 2007 r., nr 182, poz. 1299). Podstrefę stanowi 128 ha gruntów zlokalizowanych we wschodniej części miasta, na terenie której obecnie działalność prowadzi 82 przedsiębiorców. Na poniższym rysunku przedstawiono lokalizację strefy względem granic miasta.

## Tom II – Miasta o liczbie mieszkańców powyżej 100 tysięcy – LUBLIN

**Legenda**

- Podstrefa Lublin Specjalnej Strefy Ekonomicznej EURO-PARK Mielec
- granice miasta Lublin

0 2 4 km

**Rysunek 6 Lokalizacja Podstrefy Lublin Specjalnej Strefy Ekonomicznej EURO-PARK Mielec**

Tom II – Miasta o liczbie mieszkańców powyżej 100 tysięcy – LUBLIN

### 3.3 Obszary ciche

Na terenie Lublina do tej pory nie zostały wyznaczone obszary ciche w aglomeracji, rozumiane w myśl art. 3 pkt. 10a ustawy Prawo ochrony środowiska.

## 4 Dane i wnioski wynikające ze sporządzonej strategicznej mapy hałasu

Poniżej przedstawiono pokrótce najistotniejsze dane i wnioski wynikające ze sporządzonej w roku 2022 strategicznej mapy hałasu, w tym:

- wykaz terenów wymagających podjęcia działań ograniczających poziom hałasu w środowisku wraz ze wskazaniem liczby mieszkańców na tych terenach,
- identyfikację dominujących źródeł hałasu,
- identyfikację obszarów, które spełniają kryteria obszarów cichych,
- propozycje działań, które zostały określone w ramach strategicznej mapy hałasu w zakresie ochrony przed hałasem, planowanych do realizacji w ciągu 5 lat, licząc od roku następującego po roku sporządzenia strategicznej mapy hałasu oraz planowanych do realizacji w ciągu 6–10 lat, licząc od roku następującego po roku sporządzenia tej mapy.

### 4.1 Wykaz terenów wymagających podjęcia działań ograniczających poziom hałasu wraz z liczbą mieszkańców

Na terenie miasta, zgodnie z wynikami analiz sporządzonych w ramach SMH Lublin 2022, występują niewielkie przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu. W poniższej tabeli zestawiono miejsca, w których odnotowano powyższe przekroczenia w podziale na typ źródła hałasu.

**Tabela 1 Lokalizacja miejsc, w których stwierdzono występowanie przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu [źródło: SMH Lublin 2022]**

Lp.	Typ źródła hałasu	Rejon przekroczenia/ulica	Wielkość przekroczenia LDWN (przedział dB)	Wielkość przekroczenia LN (przedział dB)
1	hałas drogowy	al. Kraśnicka	5,1-10	1-5
2	hałas drogowy	al. M. Smorawińskiego	1-5	-
3	hałas drogowy	al. Raclawickie	1-5	-
4	hałas drogowy	al. Spółdzielczości Pracy	1-5	-
5	hałas drogowy	al. Tysiąclecia	5,1-10	1-5
6	hałas drogowy	al. W. Sikorskiego	1-5; 5,1-10	1-5
7	hałas drogowy	al. W. Witosa	5,1-10	1-5

## Tom II – Miasta o liczbie mieszkańców powyżej 100 tysięcy – LUBLIN

Lp.	Typ źródła hałasu	Rejon przekroczenia/ulica	Wielkość przekroczenia LDWN (przedział dB)	Wielkość przekroczenia LN (przedział dB)
8	hałas drogowy	al. Warszawska	1-5	-
9	hałas drogowy	ul. A. Zelwerowicza	1-5	-
10	hałas drogowy	ul. Bohaterów Monte Cassino	5,1-10	-
11	hałas drogowy	ul. Dożynkowa	1-5	-
12	hałas drogowy	ul. Dywizjonu 303	5,1-10	5,1-10
13	hałas drogowy	ul. Gajowa	1-5	-
14	hałas drogowy	ul. Jana Pawła II	1-5	-
15	hałas drogowy	ul. Krańcowa	5,1-10	1-5
16	hałas drogowy	ul. Krochmalna	1-5	-
17	hałas drogowy	ul. Mełgiewska	5,1-10	1-5
18	hałas drogowy	ul. Męczenników Majdanka	5,1-10	5,1-10
19	hałas drogowy	ul. Ponikwoda	1-5	-
20	hałas drogowy	ul. Sławinkowska	1-5	-
21	hałas drogowy	ul. Turystyczna	5,1-10	5,1-10
22	hałas drogowy	ul. W. Kunickiego	5,1-10	-
23	hałas drogowy	ul. Willowa	1-5	-
24	hałas drogowy	ul. Wyścigowa	5,1-10	5,1-10
25	hałas drogowy	ul. Wyzwolenia	1-5	-
26	hałas drogowy	ul. Zemborzycka	5,1-10	-
27	hałas drogowy	ul. Zorza	5,1-10	-
28	hałas drogowy	al. Solidarności	-	1-5
29	hałas drogowy	ul. Nadbystrzycka	-	1-5
30	hałas drogowy	al. J. Piłsudskiego	-	1-5

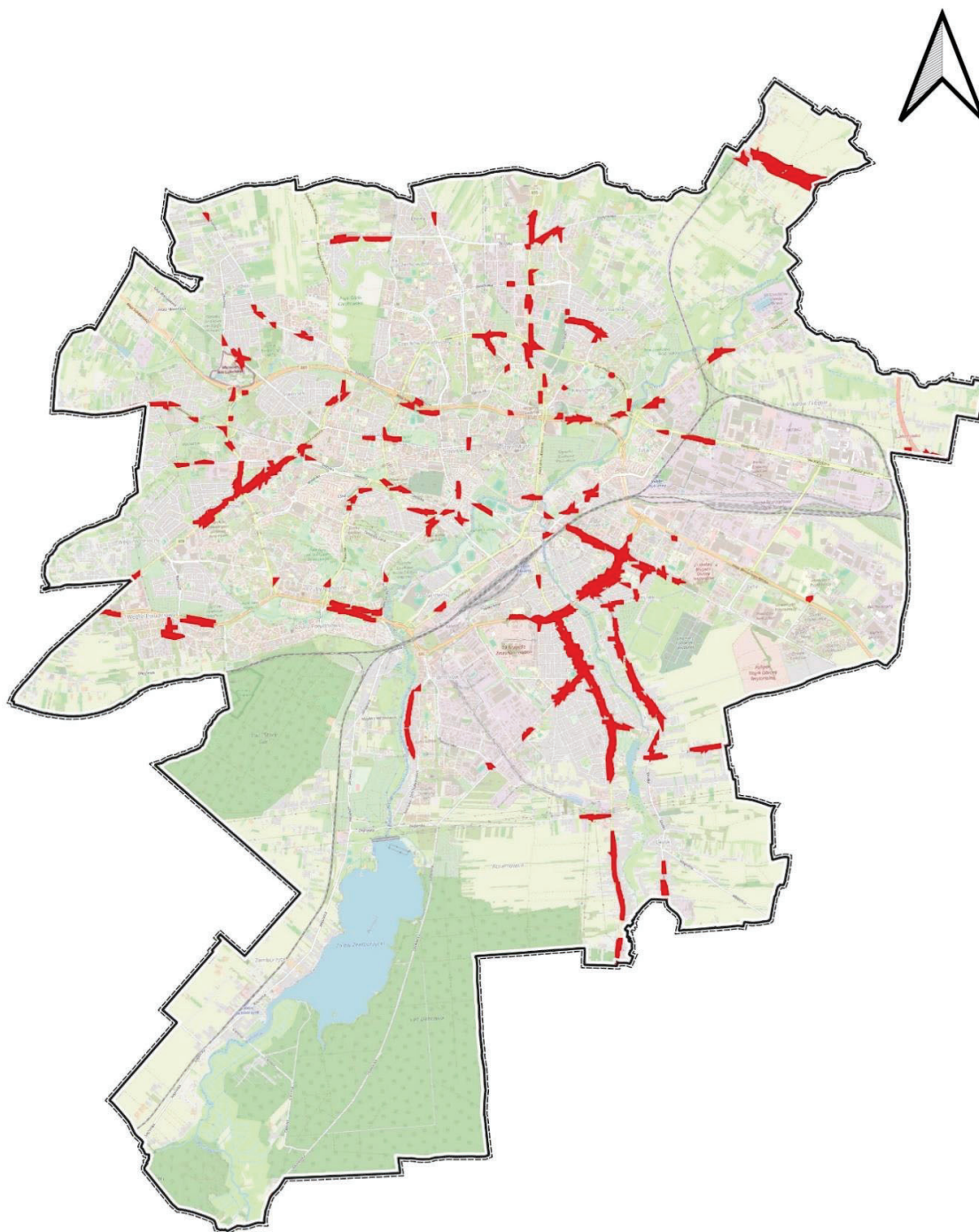
## Tom II – Miasta o liczbie mieszkańców powyżej 100 tysięcy – LUBLIN

Lp.	Typ źródła hałasu	Rejon przekroczenia/ulica	Wielkość przekroczenia LDWN (przedział dB)	Wielkość przekroczenia LN (przedział dB)
31	hałas drogowy	al. W. Andersa	-	1-5
32	hałas szynowy (kolejowy)	ul. Wrotkowska	1-5; 5,1-10	1-5
33	hałas szynowy (kolejowy)	ul. W. Kunickiego	1-5	1-5
34	hałas szynowy (kolejowy)	ul. Wolska	1-5	1-5
35	hałas szynowy (kolejowy)	ul. Wrońska	1-5	1-5; 5,1-10
36	hałas szynowy (kolejowy)	ul. Grabarska	-	1-5
37	hałas szynowy (kolejowy)	ul. M. Rataja	-	1-5
38	hałas przemysłowy	ul. S. Banacha	1-5; 5,1-10	1-5; 5,1-10; 10,1-15
39	hałas przemysłowy	ul. J. Kasprowicza	-	1-5
40	hałas przemysłowy	ul. T. Grodzickiego	-	1-5
41	hałas przemysłowy	ul. Jarmarczna	-	1-5
42	hałas przemysłowy	ul. Felin	-	1-5
43	hałas przemysłowy	ul. Wrotkowska	-	1-5
44	hałas przemysłowy	ul. Turystyczna	-	5,1-10
45	hałas przemysłowy	ul. Betonowa	-	5,1-10

Na kolejnych rysunkach przedstawiono lokalizację miejsc, w których występują ww. przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu, w podziale na poszczególne źródła hałasu.

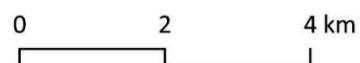


Tom II – Miasta o liczbie mieszkańców powyżej 100 tysięcy – LUBLIN



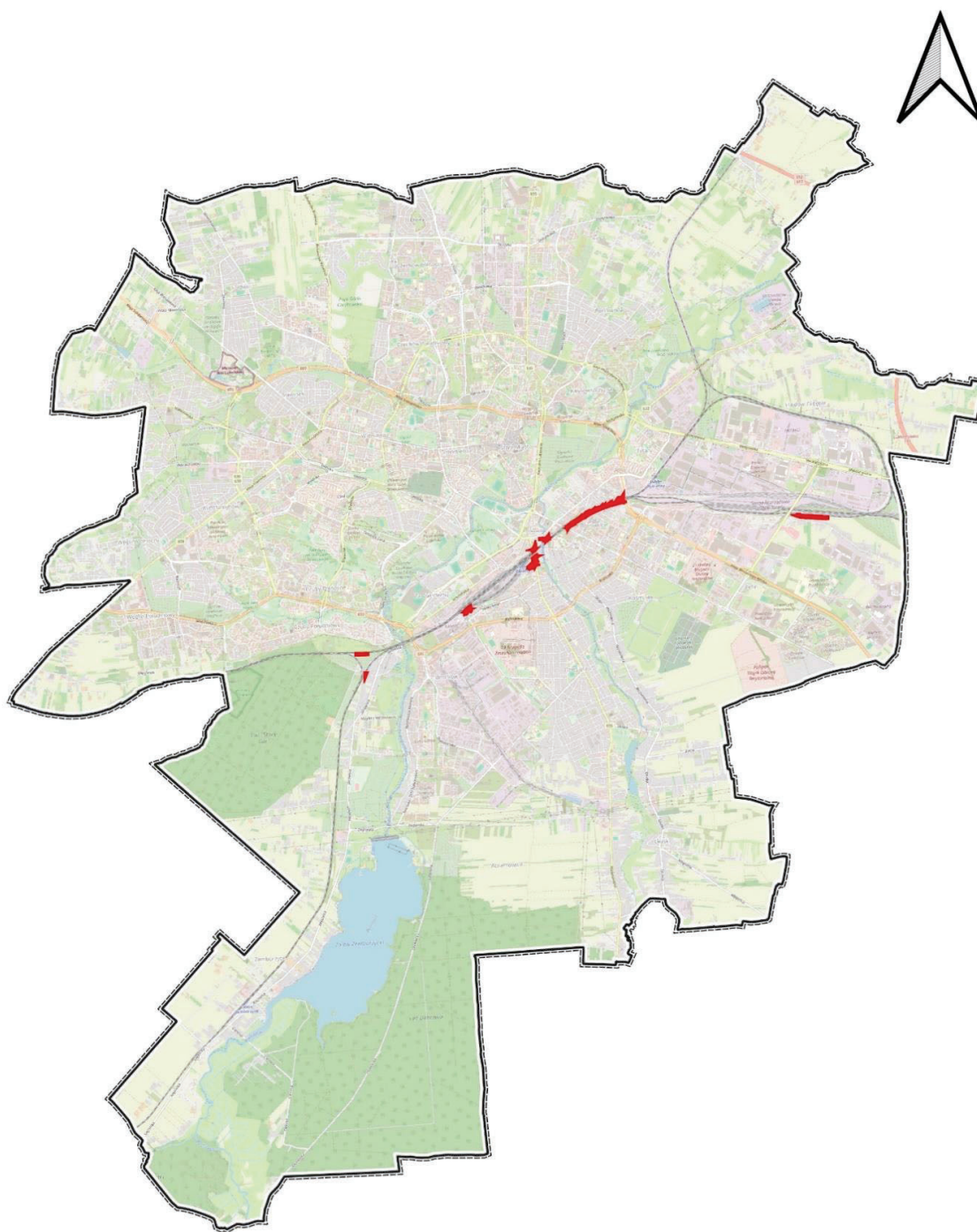
**Legenda**

- przekroczenia drogowe
- granice miasta Lublin





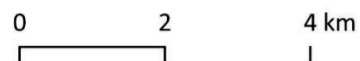
**Rysunek 7** Lokalizacja miejsc, w których występują przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu drogowego [źródło: SMH Lublin 2022]

Tom II – Miasta o liczbie mieszkańców powyżej 100 tysięcy – LUBLIN



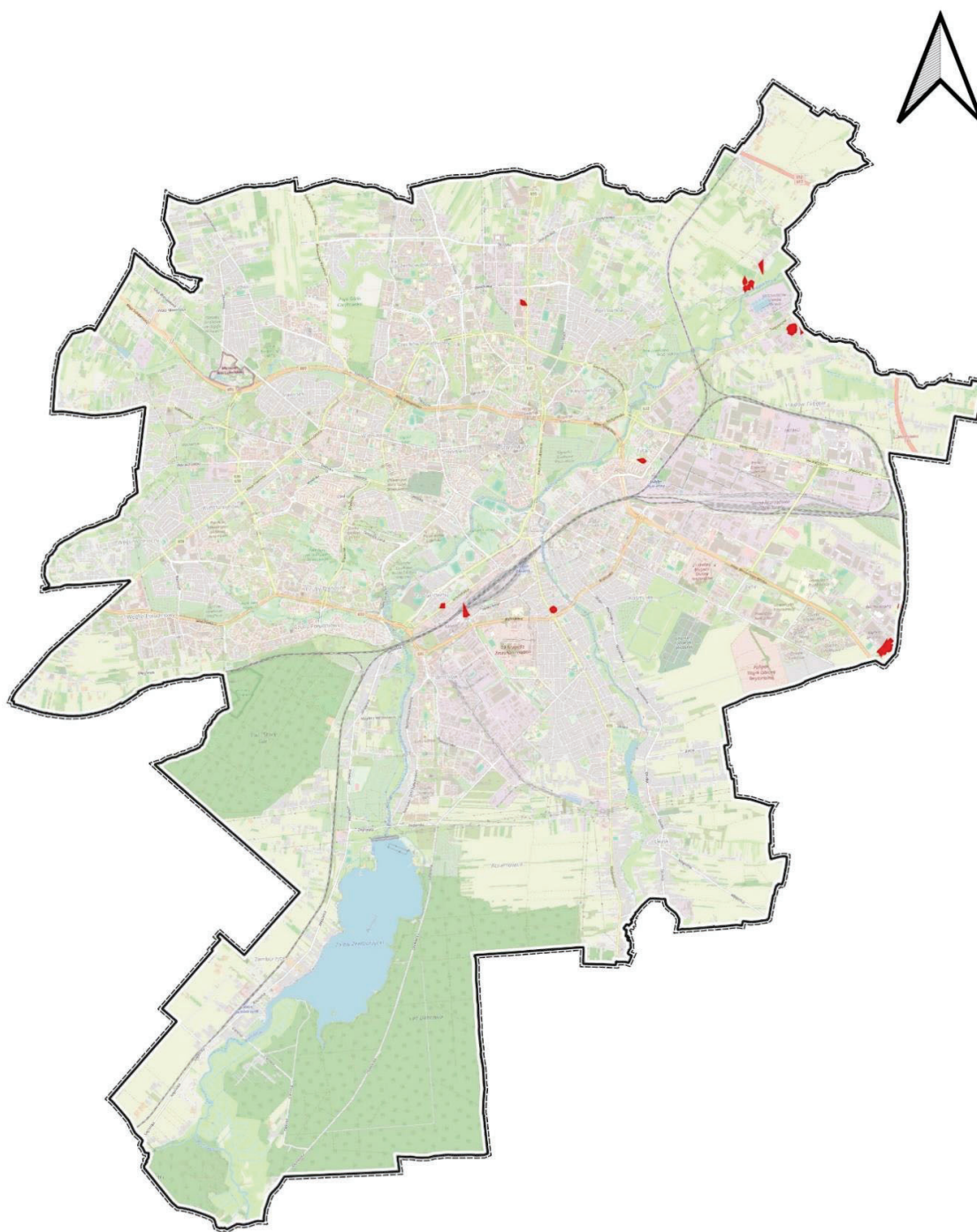
**Legenda**

-  przekroczenia kolejowe
-  granice miasta Lublin



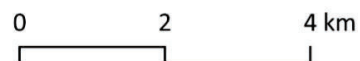
**Rysunek 8 Lokalizacja miejsc, w których występują przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu szynowego (kolejowego) [źródło: SMH Lublin 2022]**

Tom II – Miasta o liczbie mieszkańców powyżej 100 tysięcy – LUBLIN



**Legenda**

- przekroczenia przemysłowe
- granice miasta Lublin



**Rysunek 9 Lokalizacja miejsc, w których występują przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu przemysłowego [źródło: SMH Lublin 2022]**

## Tom II – Miasta o liczbie mieszkańców powyżej 100 tysięcy – LUBLIN

W kolejnej tabeli zestawiono liczbę mieszkańców narażonych na ponadnormatywne oddziaływanie hałasu, pochodzącego od poszczególnych źródeł. Wartości te są wynikami analiz statystycznych przeprowadzonych na potrzeby SMH Lublin 2022.

**Tabela 2 Liczba ludności narażona na ponadnormatywne oddziaływanie hałasu w podziale na źródła [źródło: SMH Lublin 2022]**

Lp.	Rodzaj źródła	Liczba mieszkańców zagrożonych przekroczeniami dopuszczalnych poziomów hałasu w przedziale 1-5 dB - wskaźnik LDWN	Liczba mieszkańców zagrożonych przekroczeniami dopuszczalnych poziomów hałasu w przedziale 5,1-10 dB - wskaźnik LDWN	Liczba mieszkańców zagrożonych przekroczeniami dopuszczalnych poziomów hałasu w przedziale 1-5 dB - wskaźnik LN	Liczba mieszkańców zagrożonych przekroczeniami dopuszczalnych poziomów hałasu w przedziale 5,1-10 dB - wskaźnik LN
1.	hałas drogowy	3000	400	2500	100
2.	hałas szynowy (kolejowy)	100	0	100	0
3.	hałas przemysłowy	100	0	0	0

#### 4.2 Identyfikacja dominujących źródeł hałasu

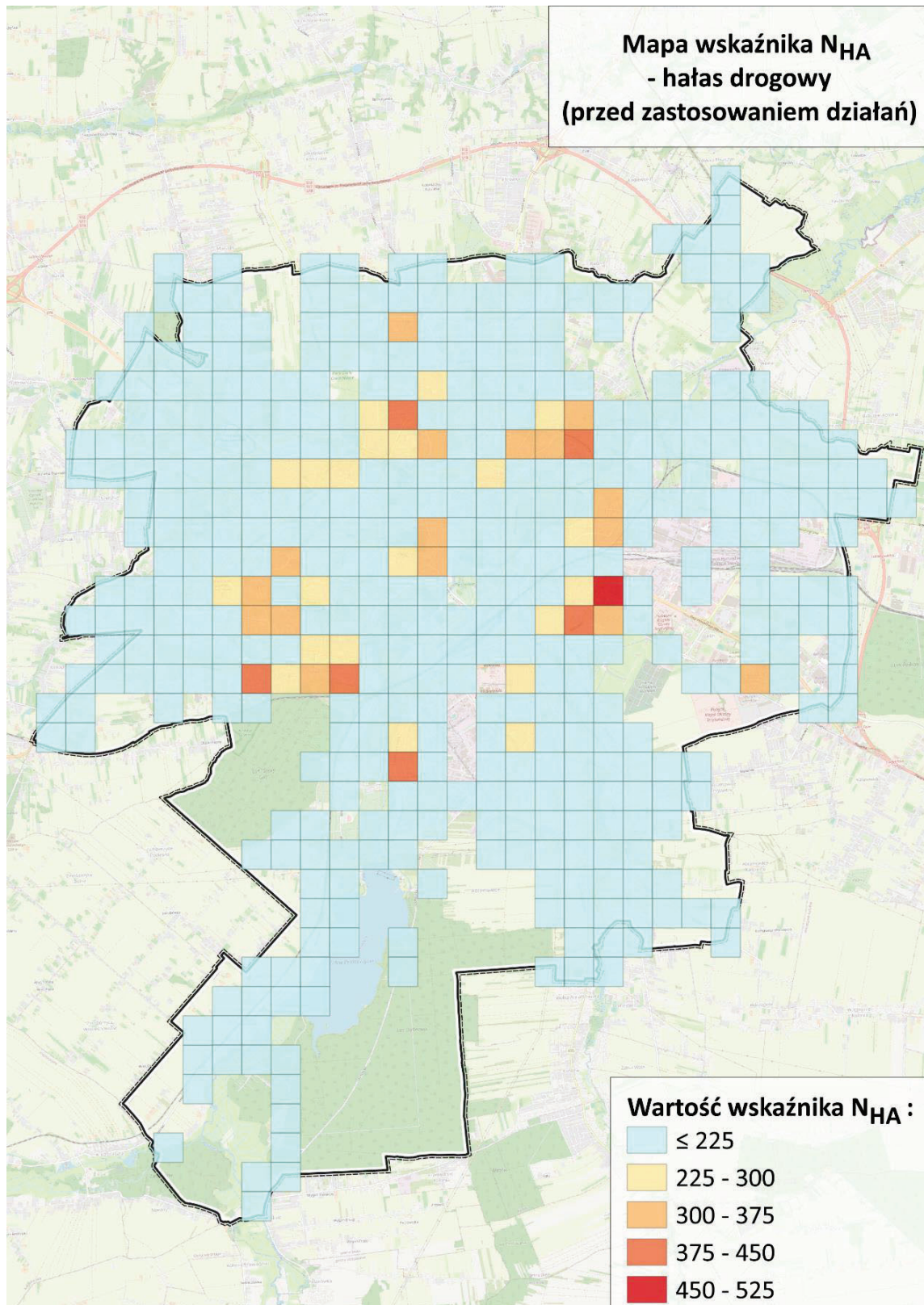
W celu zidentyfikowania dominujących źródeł hałasu na terenie miasta wykorzystano statystyczne wskaźniki dotyczące wpływu hałasu na mieszkańców. Wskaźniki te to:

- liczba osób narażona na znaczną dokuczliwość hałasu –  $N_{HA}$
- liczba osób narażona na znaczne zaburzenia snu –  $N_{HSD}$
- liczba przypadków zachorowalności na choroby niedokrwienne serca -  $N_{IHD}$ .

Wskaźniki te zostały wprowadzone w czwartej rundzie mapowania (strategicznych mapach hałasu 2022 r.). Zgodnie z aktualnym stanem wiedzy i badań naukowych, wskaźniki  $N_{HA}$  i  $N_{HSD}$  mają zastosowanie dla wszystkich źródeł hałasu komunikacyjnego (pochodzącego od dróg, linii kolejowych i tramwajowych oraz lotnisk), podczas gdy wskaźnik  $N_{IHD}$  stosuje się wyłącznie w przypadku hałasu drogowego.

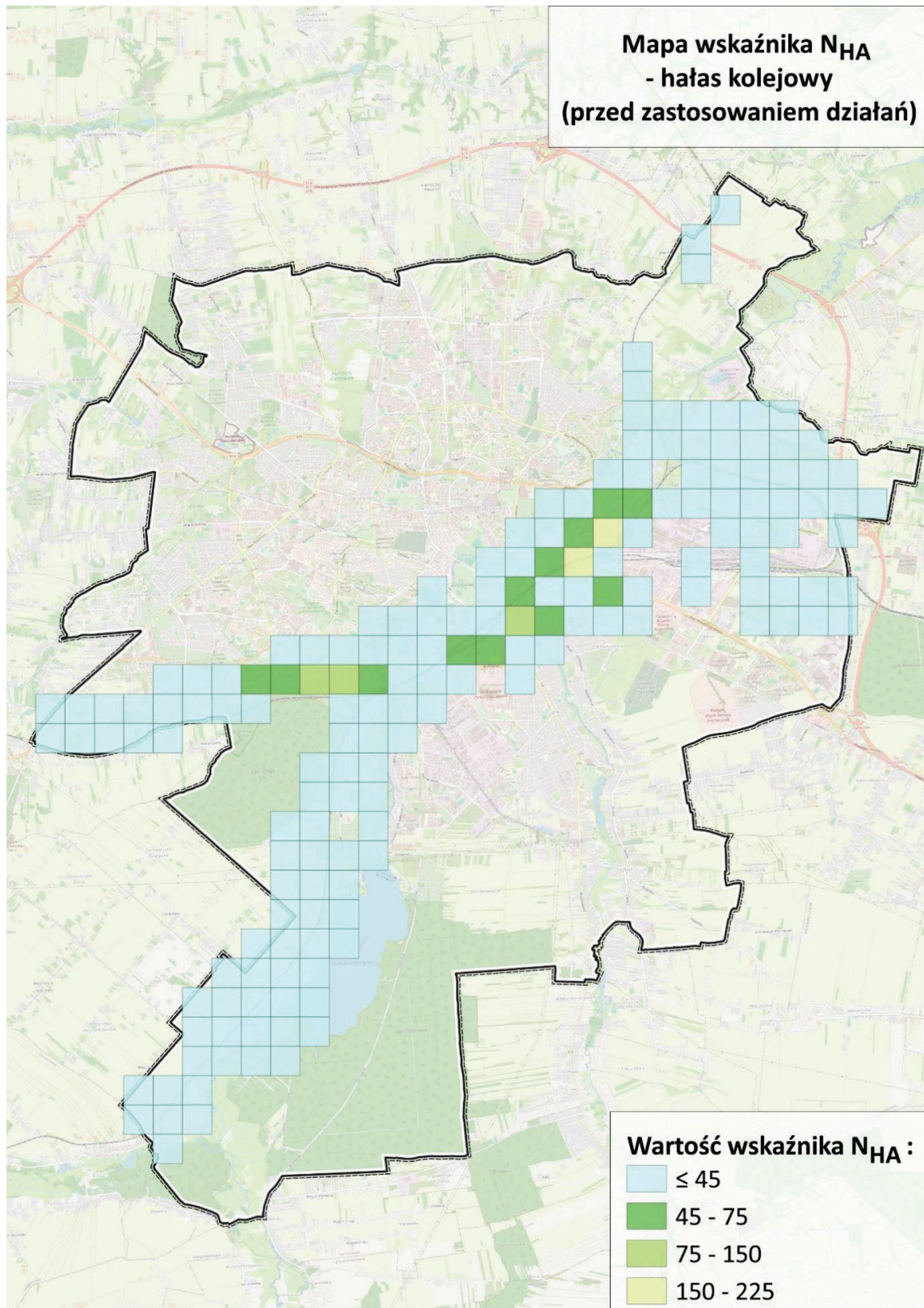
Mapy przedstawione na kolejnych rysunkach prezentują 10% obszarów jednostkowych w postaci kwadratów o boku 500 m x 500 m o najwyższych wartościach obliczonych wskaźników, powyżej wartości zerowej.

## Tom II – Miasta o liczbie mieszkańców powyżej 100 tysięcy – LUBLIN



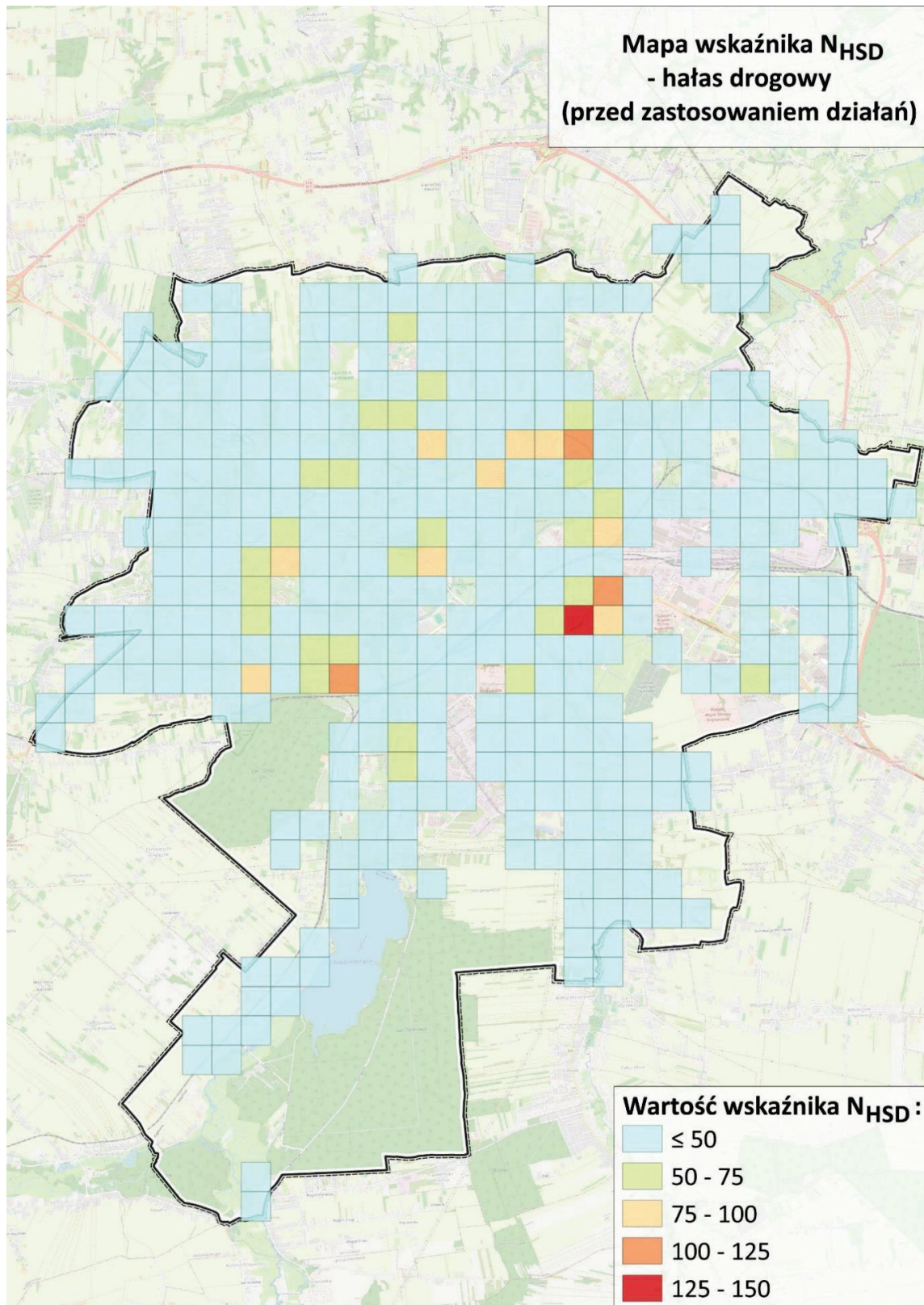
Rysunek 10 Wskaźnik  $N_{HA}$  dla hałasu drogowego w aglomeracji; 10% obszarów jednostkowych o największych wartościach wskaźnika

## Tom II – Miasta o liczbie mieszkańców powyżej 100 tysięcy – LUBLIN



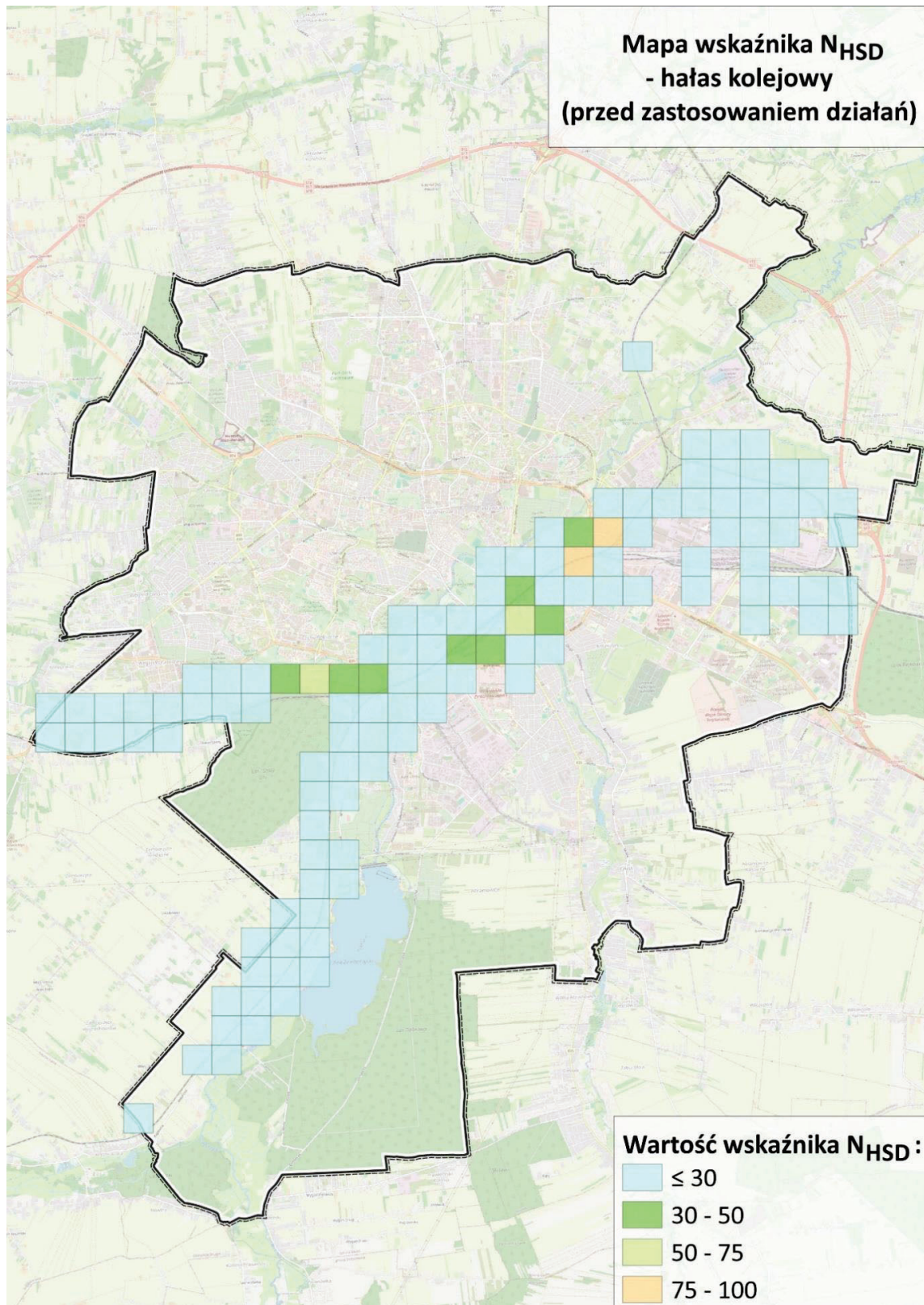
Rysunek 11 Wskaźnik  $N_{HA}$  dla hałasu szynowego (kolejowego) w aglomeracji; 10% obszarów jednostkowych o największych wartościach wskaźnika

## Tom II – Miasta o liczbie mieszkańców powyżej 100 tysięcy – LUBLIN



**Rysunek 12** Wskaźnik  $N_{HSD}$  dla hałasu drogowego w aglomeracji; 10% obszarów jednostkowych o największych wartościach wskaźnika

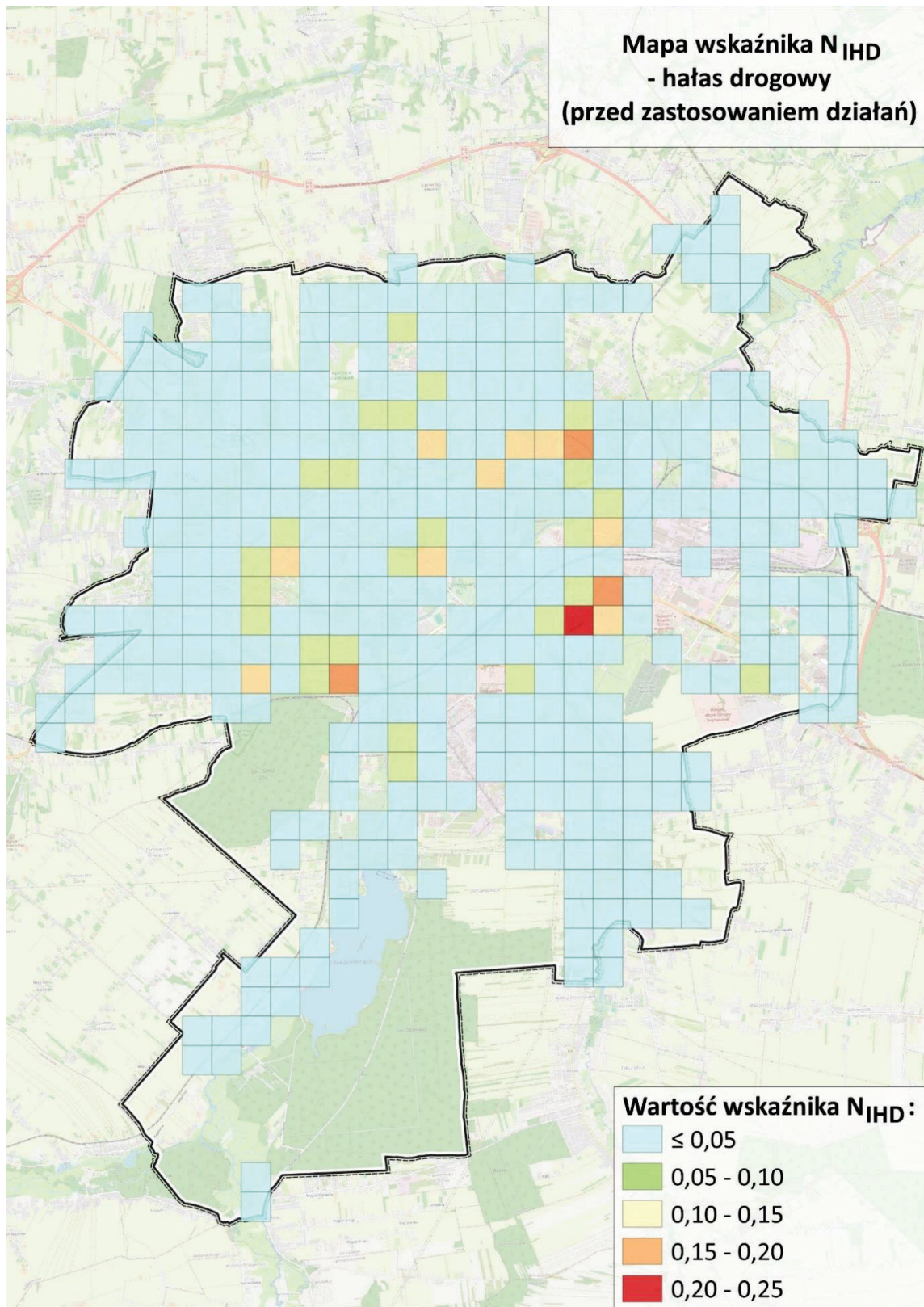
## Tom II – Miasta o liczbie mieszkańców powyżej 100 tysięcy – LUBLIN



**Rysunek 13** Wskaźnik  $N_{HSD}$  dla hałasu szynowego (kolejowego) w aglomeracji; 10% obszarów jednostkowych o największych wartościach wskaźnika



## Tom II – Miasta o liczbie mieszkańców powyżej 100 tysięcy – LUBLIN



**Rysunek 14** Wskaźnik  $N_{IHD}$  dla hałasu drogowego w aglomeracji; 10% obszarów jednostkowych o największych wartościach wskaźnika

## Tom II – Miasta o liczbie mieszkańców powyżej 100 tysięcy – LUBLIN

Najwyższe wartości wskaźnika  $N_{HA}$ ,  $N_{HSD}$  w odniesieniu do hałasu drogowego są rozproszone w centralnej i północnej części miasta, natomiast w odniesieniu do hałasu szynowego zlokalizowane są w centrum i na zachodzie. Najwyższe wartości wskaźnika  $N_{IHD}$  w odniesieniu do hałasu drogowego również występują w centrum miasta. Pod względem wyznaczonych wartości wskaźników zdrowotnych, dominującym źródłem hałasu jest hałas drogowy. Oddziaływanie hałasu drogowego jest również najrozleglejsze – występuje na największej powierzchni miasta, w stosunku do wyników od innych źródeł hałasu.

W poniższych tabelach zestawiono wyniki oceny szkodliwych skutków hałasu dla hałasu drogowego i kolejowego, w postaci liczby osób narażonych w poszczególnych przedziałach poziomów hałasu, wyrażone wskaźnikami  $N_{HA}$ ,  $N_{HSD}$ . Dodatkowo dla hałasu drogowego przedstawiono wyniki dla wskaźnika  $N_{IHD}$ .

**Tabela 3 Wyniki oceny szkodliwych skutków hałasu dla wskaźnika  $N_{HA}$  – liczba osób narażona na znaczną dokuczliwość hałasu w podziale na przedziały poziomów hałasu**

Rodzaj źródła hałasu	$L_{DWN}$ 55dB - 59,9 dB	$L_{DWN}$ 60dB - 64,9 dB	$L_{DWN}$ 65dB - 69,9 dB	$L_{DWN}$ 70 dB - 74,9 dB	$L_{DWN}$ 75dB - 79,9 dB	$L_{DWN} \geq 80$ dB	SUMA
hałas drogowy	9641	11057	3308	51	0	0	24057
hałas kolejowy	705	158	112	0	0	0	975

**Tabela 4 Wyniki oceny szkodliwych skutków hałasu dla wskaźnika  $N_{HSD}$  – liczba osób narażona na znaczne zaburzenie snu w podziale na przedziały poziomów hałasu**

Rodzaj źródła hałasu	$L_{DWN}$ 55 dB - 59,9 dB	$L_{DWN}$ 60 dB - 64,9 dB	$L_{DWN}$ 65 dB - 69,9 dB	$L_{DWN}$ 70 dB - 74,9 dB	$L_{DWN}$ 75 dB - 79,9 dB	$L_{DWN} \geq 80$ dB	SUMA
hałas drogowy	3089	1541	359	16	0	0	5005
hałas kolejowy	143	53	23	0	0	0	219

**Tabela 5 Wyniki oceny szkodliwych skutków hałasu dla wskaźnika  $N_{IHD}$  – liczba przypadków zachorowalności na choroby niedokrwienne serca**

Rodzaj źródła hałasu	IHD [liczba przypadków]
hałas drogowy	31

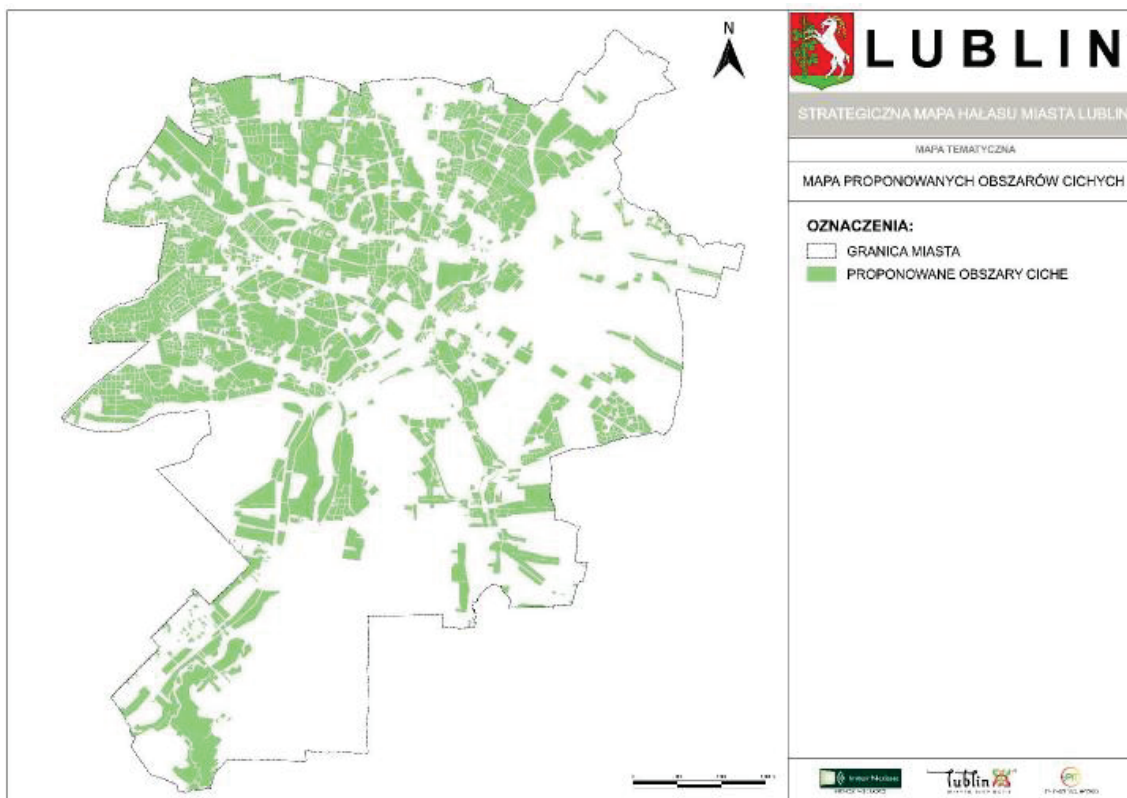
Z analizy zarówno wskaźników zdrowotnych, jak i liczby ludności narażonej na hałas, jednoznacznie wynika, że głównym źródłem hałasu na terenie całego miasta jest hałas pochodzący od dróg.

#### 4.3 Identyfikacja obszarów, które spełniają kryteria obszarów cichych

Obszar cichy w aglomeracji jest obszarem, na którym nie występują przekroczenia dopuszczanych poziomów hałasu wyrażonych wskaźnikiem  $L_{DWN}$ . Obszary ciche są wyznaczane m.in. na podstawie strategicznych map hałasu, w szczególności dla terenów miast powyżej 100 tysięcy mieszkańców.

## Tom II – Miasta o liczbie mieszkańców powyżej 100 tysięcy – LUBLIN

Analizy wykonane w ramach SMH Lublin 2022 wskazują, że dla przeważającej części miasta dotrzymane są standardy jakości środowiska w odniesieniu do hałasu. ramach sporządzania mapy wskazano obszary, wyznaczone na podstawie mapy terenów chronionych akustycznie, na których nie występują przekroczenia dopuszczalnych norm hałasu dla żadnego z rozpatrywanych źródeł. Ponadto wskazano, iż wśród tych terenów, na podstawie art. 118b ust. 1 ustawy Prawo ochrony środowiska, Rada Powiatu może w drodze uchwały wyznaczyć obszary ciche w aglomeracji, wskazując wymagania zapewniające utrzymanie poziomu hałasu co najmniej na istniejącym poziomie.



**Rysunek 15** Lokalizacja proponowanych obszarów cichych na podstawie wyników Strategicznej Mapy Hałasu

#### 4.4 Propozycje działań przedstawionych w strategicznych mapach hałasu

W Strategicznej mapie hałasu miasta Lublin zostały przedstawione proponowane działania mające przyczynić się do redukcji oddziaływania akustycznego, planowane do realizacji w ciągu 5 lat, licząc od roku następującego po roku sporządzania mapy – tzw. działania krótkookresowe. W ramach opracowania wskazano 2 działania inwestycyjne, których realizację zaplanowano w latach 2023-2028. Dla wymienionych inwestycji nie podano jednak planowanego roku realizacji, szacowanych kosztów oraz jednostki odpowiedzialnej za ich realizację. Inwestycje przedstawione do realizacji w ramach SMH Lublin przedstawiono w tabeli poniżej.

## Tom II – Miasta o liczbie mieszkańców powyżej 100 tysięcy – LUBLIN

**Tabela 6 Proponowane działania inwestycyjne w zakresie ograniczenia hałasu drogowego planowane do realizacji w ramach Strategicznej mapy hałasu**

Lp.	Nazwa zadania/zamierzenia	Jednostka odpowiedzialna	Planowana data zakończenia inwestycji	Prognozowane koszty związane z realizacją zadania [PLN]	Uwagi
1	Dworzec Metropolitalny	ZDiM	2023	brak danych	Zrealizowane
2	Przedłużenie ul. Lubelskiego Lipca '80	ZDiM	2025	96 341 944,21	Zadanie w trakcie realizacji, prognozowane koszty związane z realizacją zadania przez Zarząd Dróg i Mostów w Lublinie wynoszą na chwilę obecną 102 397 237,00 zł.
3	Budowa ul. Siewierzan	ZDiM	2023-2045	1 888 838,64	Zrealizowane
4	Budowa ul. Araszkiewiczza	ZDiM	2023-2045	754 262,08	Zrealizowane
5	Budowa dróg gminnych w rejonie ulic: Turystycznej i Hajdowskiej	ZDiM	2023-2045	4 471 961,49	Zrealizowane
6	Budowa ul. Zamenhofa w Lublinie na odcinku od ul. Staffa do ul. Sierpińskiego	ZDiM	2023-2045	1 859 899,40	Zrealizowane
7	Rozbudowa ul. Raszyńskiej (w ramach projektu Zintegrowane Centrum Komunikacyjne dla Lubelskiego Obszaru Funkcjonalnego)	ZDiM	2023-2045	9 555 740,03	Zrealizowane
8	Przebudowa układu drogowego w północno-zachodnich dzielnicach Lublina - przebudowa Bliskiej i Skowronkowej, progł zwalniające	ZDiM	2023-2045	42 169 453,00	Zrealizowano
9	Przedłużenie ul. Kłopotowskiego (dalszy ciąg ul. Węglarza) oraz przebudowa ul. Wallenroda	ZDiM	2023-2045	61 266 943,00	obecnie realizowane jest pod nazwą „Dostępne, funkcjonalne i bezpieczne drogi w Lublinie”
10	Przebudowa skrzyżowania al. Witosa z ul. Doświadczalną	ZDiM	2023-2045	13 567 464,00	Zrealizowane
11	Przebudowa skrzyżowania ul. Franczaka "Lalka" z ul. Jagiellończyka i Skalskiego	ZDiM	2023-2045	3 567 464,00	Zrealizowane
12	Przebudowa ul. Samsonowicza	ZDiM	2023-2045	29 978 300,00	-
13	Budowa ul. Lipniak od ul. Judyma do granicy miasta (prace projektowe)	ZDiM	2025	500 000	Zadanie zostało zmieniona na zadanie remontowe pn. „Ułożenie nawierzchni bitumicznej ul. Lipniak”, które będzie realizowane ze środków własnych Gminy w ramach Planu dla Dzielnic
14	Remonty ul. Wiejskiej, ul. Grodzickiego, części ul. Wrocławskiej, tzw. starej Łęczyskiej, ul. Laskowej	ZDiM	2023	brak danych	Zadanie zostało zrealizowane, w roku 2024 przewidziany jest II etap realizacji ul. Wrocławskiej na kwotę 500 000 zł

Dodatkowo wskazano, że w horyzoncie czasowym 2023-2028 zostaną opracowane koncepcje węzła przesiadkowego przy przystanku kolejowym Lublin Ponikwoda i skomunikowania

## Tom II – Miasta o liczbie mieszkańców powyżej 100 tysięcy – LUBLIN

go z ul. Węglarza, Trzeźniowską i Wrzosową oraz przebudowy pięciu pętli autobusowych (Koncertowa, Wojciechowska, Hajdów-Zadębie, obok sklepu IKEA, przeniesienie pętli z ul. Herberta na Budowlaną) w celu zainstalowania tam ładowarek dla autobusów elektrycznych.

W odniesieniu do działań inwestycyjnych planowanych w okresie 6-10 lat od daty sporządzenia strategicznej mapy hałasu wskazano jedynie sugestię budowy południowej części ekspresowej obwodnicy Lublina łączącej węzły Lublin Węglin i Lublin Felin stwierdzając, że budowa odcinka z pewnością wpłynęłaby na poprawę klimatu akustycznego w centralnych częściach miasta.

Dodatkowo w dokumencie zawarto propozycję działań tzw. miękkich, jakie mogą zostać wdrożone przez miasto w celu przeciwdziałania powstawaniu zagrożeń hałasowych. Podzielono je ze względu na rodzaj hałasu.

- Hałas drogowy:
  - kontrola stanu nawierzchni drogowej;
  - utrzymywanie nawierzchni drogowej w dobrym stanie technicznym;
  - stosowanie nowoczesnych nawierzchni o zredukowanym hałasie w przypadku remontów i przebudów odcinków drogowych;
  - zamiana skrzyżowań na ronda (w tym na ronda typu „pinezka”) w miejscach, w których takie działanie jest możliwe do realizacji;
  - tam, gdzie to możliwe, stosowanie zasad uspokojenia ruchu, polegających na zmianie geometrii oraz profilu jezdni;
  - usprawnienie systemu sterowania ruchem na terenie miasta;
  - opracowanie koncepcji wyprowadzenia ruchu ciężkiego z wybranych obszarów miasta;
  - opracowanie koncepcji wprowadzenia stref (obszarów) ograniczonych prędkości ruchu obejmujących swoim zasięgiem wybrane części miasta;
  - rozbudowa sieci trakcji trolejbusowej;
  - przekazywanie wyników pomiarów hałasu wykonywanych w ramach np. analiz porealizacyjnych, po wykonaniu remontów/przebudów;
  - kontrola przestrzegania przepisów ruchu drogowego w zakresie dopuszczalnej prędkości pojazdów;
  - prowadzenie zrównoważonej polityki rowerowej oraz rozbudowa systemu dróg rowerowych na terenie miasta;
  - dalsze wprowadzanie do eksploatacji środków transportu o ograniczonej emisji hałasu;
  - rozwój systemu parkingów, w tym parkingów P+R oraz węzłów przesiadkowych;
  - rozwój systemu drogowych pasów dla aut uprzywilejowanych (min. buspasów).
- Hałas kolejowy:
  - przekazywanie prezydentowi miasta wyników pomiarów hałasu wykonanych w ramach analiz porealizacyjnych, po wykonaniu remontów/przebudów linii kolejowych na terenie Lublina;
  - cykliczne szlifowanie szyn na odcinkach czynnych linii kolejowych na terenie miasta przez Zarządzającą linią kolejową.
- Hałas przemysłowy:
  - egzekwowanie decyzji administracyjnych dot. hałasu;
  - kontrole przestrzegania przepisów ochrony środowiska przed hałasem.

## Tom II – Miasta o liczbie mieszkańców powyżej 100 tysięcy – LUBLIN

- Wszystkie rodzaje hałasu:
  - uwzględnianie zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu przy sporządzaniu miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, w tym:
    - stosowanie w planowaniu przestrzennym zasad strefowania (w odniesieniu do terenów niezagospodarowanych);
    - wykorzystywanie strategicznej mapy hałasu w pracach planistycznych;
    - wprowadzanie do miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego zapisów dotyczących klasyfikacji terenów pod względem akustycznym;
    - stosowanie w MPZP stref ograniczenia rozwoju zabudowy mieszkaniowej określonej maksymalnym zasięgiem izolacji hałasu  $L_{DWN} / L_N$  o wartościach dopuszczalnych dla danego terenu;
    - w strefach o udokumentowanej uciążliwości hałasu powodowanej trasami komunikacyjnymi wprowadzanie, w stosunku do nowej zabudowy mieszkaniowej, wymogu stosowania elementów chroniących przed hałasem środowiskowym (np.: ekrany na elewacji budynku, rozpraszające elementy fasad, ekrany wzdłuż ścian szczytowych budynków);
  - edukacja ekologiczna w zakresie hałasu (przyczyny, skutki, możliwości walki z hałasem), promowanie proekologicznych postaw i środków transportu.

Tom II – Miasta o liczbie mieszkańców powyżej 100 tysięcy – LUBLIN

## **5 Ocena realizacji poprzedniego programu ochrony środowiska przed hałasem**

Rada Miasta Lublina przyjęła poprzedni „Program ochrony środowiska przed hałasem miasta Lublin” uchwałą Rady Miasta Lublina nr 74/III/2019 z dnia 31 stycznia 2019 r. Wykonawcą Programu był EKKOM Sp. z o.o. Głównym celem Programu było wyznaczenie kierunków i zakresów działań niezbędnych do przywrócenia dopuszczalnych poziomów hałasu na obszarach, na których zidentyfikowano na podstawie Mapy akustycznej miasta Lublin, przekroczenia obowiązujących norm hałasu. Program obejmował źródła hałasu w postaci komunikacji drogowej, linii kolejowych oraz przemysłu.

W ramach Programu przedstawiono działania główne związane z bezpośrednim ograniczeniem lub wyeliminowaniem przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku w zakresie hałasu drogowego.

### **5.1 Wykaz zrealizowanych działań w zakresie ochrony przed hałasem wskazanych w poprzednim programie**

W celu redukcji hałasu w ramach poprzedniej edycji programu ochrony środowiska przed hałasem do realizacji wskazano:

- 19 działań krótkookresowych o najwyższym priorytecie wdrożenia, przewidzianych do realizacji w latach 2018-2022, z których 10 działań zostało zrealizowanych;
- 16 działań inwestycyjnych krótkookresowych, przewidzianych do realizacji w ramach Wieloletniej Prognozy Finansowej (WPF), z których wszystkie działania zostały zrealizowane;
- 13 działań średniookresowych, do realizacji w latach 2023-2027, z których 9 działań zostało zrealizowanych;
- 52 działania długookresowe, o najniższym priorytecie realizacji, przewidziane do wdrożenia po roku 2028, z których 2 działania zostały zrealizowane.

W działaniach krótkoterminowych i średnioterminowych ujęto jedynie te odnoszące się do hałasu drogowego. Jest to podyktowane wynikiem analiz narażenia ludności na hałas, przeprowadzonych na etapie tworzenia poprzedniego POH, zgodnie z którymi dla źródeł hałasu przemysłowego i szynowego odnotowano znacznie niższe ryzyka związane z ponadnormatywnym oddziaływaniem hałasu, w związku z tym zaproponowano dla nich jedynie działania długoterminowe. W poniższych tabelach przedstawiono zaproponowane w ramach ostatniego Programu działania, które zostały zrealizowane.

**Tabela 7 Zrealizowane działania krótkookresowe (podstawowe) wskazane do realizacji na lata 2018-2022 dla miasta Lublina**

Lp.	Nazwa ulicy, linii kolejowej lub obszaru	Działanie naprawcze	Podmiot odpowiedzialny za realizację działań	Termin realizacji	Czy wykonano
1	ul. Krańcowa na odcinku od ul. Długiej do ul. Droga Męczenników Majdanka	Optymalizacja sygnalizacji świetlnej; egzekwowanie ograniczeń prędkości	ZDiM; Policja	2018-2022	TAK
2	ul. Droga Męczenników Majdanka na odcinku od ul. Lotniczej do ul. Krańcowej	Optymalizacja sygnalizacji świetlnej; egzekwowanie ograniczeń prędkości	ZDiM; Policja	2018-2022	TAK
3	Aleje Raclawickie na odcinku od ul. Lipowej do ul. Grottgera, od ul. Hieronima Łopacińskiego do ul. Puławskiej oraz od ul. Puławskiej do al. Generała Władysława Sikorskiego	Przebudowa ulicy przewidziana w Wieloletniej Prognozie Finansowej	ZDiM	2018-2022	TAK
4	ul. Józefa Poniatowskiego na odcinku od Alei Raclawickich do al. Solidarności	Przebudowa ulicy przewidziana w Wieloletniej Prognozie Finansowej	ZDiM	2018-2022	TAK
5	ul. Lipowa na odcinku od ul. Okopowej do ul. Krakowskie Przedmieście	Przebudowa ulicy przewidziana w Wieloletniej Prognozie Finansowej	ZDiM	2018-2022	TAK
6	ul. Prezydenta Gabriela Narutowicza na odcinku od ul. Głębokiej do al. Józefa Piłsudskiego	Optymalizacja sygnalizacji świetlnej	ZDiM	2018-2022	TAK
7	Al. Józefa Piłsudskiego i ul. Lipowa na odcinku od ul. Dolnej Panny Marii do ul. Marii Curie-Skłodowskiej	Optymalizacja sygnalizacji świetlnej	ZDiM	2018-2022	TAK



## Tom II – Miasta o liczbie mieszkańców powyżej 100 tysięcy – LUBLIN

Lp.	Nazwa ulicy, linii kolejowej lub obszaru	Działanie naprawcze	Podmiot odpowiedzialny za realizację działań	Termin realizacji	Czy wykonano
8	ul. Zbigniewa Herberta na odcinku od ul. Zembrzyckiej do ul. Budowlanej	Wymiana nawierzchni	ZDiM	2018-2022	TAK
9	ul. Nowy Świat na odcinku od ul. Mariana Smoluchowskiego do ul. Wojennej	Ograniczenie ruchu	ZDiM	2018-2022	TAK
10	ul. Abramowicka na odcinku od ul. Sadowej do granicy miasta	Przebudowa ulicy przewidziana w Wieloletniej Prognozie Finansowej	ZDiM	2018-2022	TAK

**Tabela 8 Zrealizowane działania krótkookresowe inwestycyjne, przewidziane w Wieloletniej Prognozie Finansowej wskazane do realizacji w latach 2018-2022 dla miasta Lublina**

Lp.	Nazwa ulicy, linii kolejowej lub obszaru	Działania naprawcze	Źródła finansowania	Szacunkowy koszt realizacji działania	Termin realizacji	Czy wykonano
1	Niskoemisyjna sieć komunikacji zbiorowej dla północnej części LOF wraz z budową systemu biletu elektronicznego komunikacji aglomeracyjnej	parkingi typu park-and-ride; cicha nawierzchnia	środki własne, ZDiM, ZTM, UM, dofinansowanie	182,5 mln zł	2015-2021	TAK
2	Budowa, modernizacja przystanków i węzłów przesiadkowych zintegrowanych z innymi rodzajami transportu dla potrzeb LOF	parkingi typu park-and-ride; cicha nawierzchnia	środki własne ZDiM, ZTM, UM, dofinansowanie	63,4 mln zł	2016-2021	TAK
3	Rozbudowa Systemu Zarządzania Ruchem i Komunikacją w Lublinie	System sterowania ruchem	środki własne, dofinansowanie	24,2 mln zł	2017-2020	TAK
4	Budowa nowego przebiegu DW 809 w Lublinie na odcinku od skrzyżowania ul. Bohaterów Monte Cassino z ul. Wojciechowską do węzła Sławin - wyprowadzenie ruchu w kierunku węzła Lublin Sławinek (S12/S17/S19)	Wyprowadzenie ruchu ciężkiego z centrum miasta; cicha nawierzchnia	środki własne ZDiM, ZTM, UM, dofinansowanie	119,5 mln zł	2015-2019	TAK

## Tom II – Miasta o liczbie mieszkańców powyżej 100 tysięcy – LUBLIN

Lp.	Nazwa ulicy, linii kolejowej lub obszaru	Działania naprawcze	Źródła finansowania	Szacunkowy koszt realizacji działania	Termin realizacji	Czy wykonano
5	Budowa i przebudowa DW 835 w Lublinie na odcinkach: od granicy miasta do skrzyżowania ul. Abramowickiej z ul. Sadową, od skrzyżowania ul. Kunickiego z ul. Dywizjonu 303 do ul. Wrotkowskiej wraz z budową skrzyżowania z DW 830	cicha nawierzchnia	Środki własne ZDiM, ZTM, UM, dofinansowanie	164,5 mln zł	2015-2019	TAK
6	Rozbudowa i udrożnienie sieci komunikacji zbiorowej dla obszaru specjalnej strefy ekonomicznej i strefy przemysłowej w Lublinie	wyprowadzenie ruchu ciężkiego z centrum miasta; cicha nawierzchnia; skrzyżowanie o ruchu okrężnym	środki własne poszczególnych jednostek, dofinansowanie	207,9 mln zł	2013-2020	TAK
7	Przebudowa strategicznego korytarza transportu zbiorowego wraz z zakupem taboru w centralnej części LOF	cicha nawierzchnia; wydzielone pasy komunikacji miejskiej - bus pasy; wprowadzenie pasów rowerowych na obszar jezdni; system sterowania ruchem	środki własne ZDiM, ZTM, UM, dofinansowanie	108,5 mln zł	2013-2020	TAK
8	Zintegrowane Centrum Komunikacyjne dla Lubelskiego Obszaru Funkcjonalnego	cicha nawierzchnia; skrzyżowania o ruchu okrężnym; wydzielone pasy komunikacji miejskiej - bus pasy; wprowadzenie pasów rowerowych na obszar jezdni;	środki własne ZDiM, ZTM, UM, dofinansowanie	190,9 mln zł	2016-2022	TAK
9	Bezemisijny transport publiczny w Lublinie	Bezemisijny transport publiczny	środki własne dofinansowanie	8,7 mln zł	2017-2021	TAK

## Tom II – Miasta o liczbie mieszkańców powyżej 100 tysięcy – LUBLIN

Lp.	Nazwa ulicy, linii kolejowej lub obszaru	Działania naprawcze	Źródła finansowania	Szacunkowy koszt realizacji działania	Termin realizacji	Czy wykonano
10	Przebudowa ul. Kalinowszczyzna	cicha nawierzchnia; wprowadzenie pasów rowerowych na obszar jezdni; parkingi równoległe do jezdni	środki własne dofinansowanie	13,8 mln zł	2016-2020	TAK
11	Budowa i przebudowa ul. Kasztanowej	cicha nawierzchnia	środki własne dofinansowanie	2,8 mln zł	2016-2019	TAK
12	Budowa i przebudowa ul. Firlejowskiej	cicha nawierzchnia	środki własne dofinansowanie	2 mln zł	2013-2019	TAK
13	Budowa ul. Chabrowej, ul. Rozmarynowej i łącznika pomiędzy ul. Rozmarynową i ul. Lawendową	cicha nawierzchnia	środki własne, dofinansowanie	1,7 mln zł	2017-2019	TAK
14	Przebudowa ul. Balladyny	cicha nawierzchnia; parkingi równoległe do jezdni; wyniesione progi zwalniające	środki własne dofinansowanie	6,9 mln zł	2017-2019	TAK
15	Drogi dojazdowe do szkoły podstawowej, przedszkola, domu kultury przy ul. Berylowej	cicha nawierzchnia; wyniesione progi zwalniające	środki własne ZDiM, UM, dofinansowanie	2,7 mln zł	2018-2019	TAK
16	Budowa ul. Halickiego i ul. Barcickiego oraz budowa chodnika po obu stronach ul. Koncertowej od ul. Harnasie do ul. Zelwerowicza	cicha nawierzchnia; wyniesione progi zwalniające i przejścia dla pieszych	środki własne, dofinansowanie	8,5 mln zł	2017-2019	TAK

**Tabela 9 Zrealizowane działania średniookresowe wskazane do realizacji na lata 2019-2029 dla miasta Lublina**

Lp.	Nazwa ulicy, linii kolejowej lub obszaru	Działania naprawcze	Podmiot odpowiedzialny za realizację działań	Źródła finansowania	Czy wykonano
1	ul. 3 Maja na odcinku od ul. Chmielnej do ul. Krakowskie Przedmieście	Optymalizacja sygnalizacji świetlnej	Zarząd Dróg i Mostów w Lublinie	środki własne, dofinansowanie	TAK

## Tom II – Miasta o liczbie mieszkańców powyżej 100 tysięcy – LUBLIN

Lp.	Nazwa ulicy, linii kolejowej lub obszaru	Działania naprawcze	Podmiot odpowiedzialny za realizację działań	Źródła finansowania	Czy wykonano
2	ul. Krakowskie Przedmieście na odcinku od ul. 3 Maja do ul. Lipowej	Wymiana nawierzchni, ograniczenie ruchu	Zarząd Dróg i Mostów w Lublinie	środki własne, dofinansowanie	TAK
3	ul. Wieniawska na odcinku od ul. Krakowskie Przedmieście do ul. Czechowskiej	Optymalizacja sygnalizacji świetlnej	Zarząd Dróg i Mostów w Lublinie	środki własne, dofinansowanie	TAK
4	ul. Krańcowa na odcinku od ul. Pogodnej do ul. Droga Męczenników Majdanka	Optymalizacja sygnalizacji świetlnej	Zarząd Dróg i Mostów w Lublinie	środki własne, dofinansowanie	TAK
5	ul. Droga Męczenników Majdanka na odcinku od ul. Krańcowej do ul. Sulistawickiej	Optymalizacja sygnalizacji świetlnej; Egzekwowanie ograniczeń prędkości	Zarząd Dróg i Mostów w Lublinie	środki własne, dofinansowanie	TAK
6	ul. Prezydenta Gabriela Narutowicza na odcinku od al. Józefa Piłsudskiego do placu Wolności	Optymalizacja sygnalizacji świetlnej	Zarząd Dróg i Mostów w Lublinie	środki własne, dofinansowanie	TAK
7	ul. Ignacego Mościckiego i ul. Okopowa na odcinku od ul. Dolnej Marii Panny do ul. Lipowej	Optymalizacja sygnalizacji świetlnej	Zarząd Dróg i Mostów w Lublinie	środki własne, dofinansowanie	TAK
8	ul. Zamojska na odcinku od ul. Bernardyńskiej do ul. Rusałka	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	Policja	środki własne,	TAK
9	ul. Unicka i ul. Podzamcze na odcinku od ul. Lubartowskiej do Placu Izaaka Singera	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	Policja	środki własne,	TAK

**Tabela 10 Zrealizowane działania długookresowe wskazane do realizacji w perspektywie ponad 10 lat od roku 2018 dla miasta Lublina**

Lp.	Nazwa ulicy, linii kolejowej lub obszaru	Działania naprawcze	Podmiot odpowiedzialny za realizację	Źródło finansowania	Czy wykonano
1	ul. Ks. Jerzego Popiełuszki na odcinku od ul. Józefa Poniatowskiego do Al. Gen. Władysława Sikorskiego	Wymiana nawierzchni	ZDiM	środki własne, dofinansowanie	W roku 2023 w ramach projektu Przebudowa strategicznego korytarza transportu zbiorowego wraz z zakupem taboru w centralnej części obszaru LOF zrealizowano przebudowa skrzyżowania ul. Ks. Jerzego Popiełuszki z ul. Bartosza Głowackiego i sygnalizacji świetlnej, z włączeniem do systemu zarządzania ruchem wraz z przebudową/rozbudową odcinka ul. Ks. Jerzego Popiełuszki w Lublinie, kwota kosztów zgodnie z umową to 4 737 558,77 zł, w tym kwota 3 713 756,00 zł to dofinansowanie UE

## Tom II – Miasta o liczbie mieszkańców powyżej 100 tysięcy – LUBLIN

Lp.	Nazwa ulicy, linii kolejowej lub obszaru	Działania naprawcze	Podmiot odpowiedzialny za realizację	Źródło finansowania	Czy wykonano
2	ul. Dożynkowa na odcinku od Al. Spółdzielczości Pracy do ul. Orzechowej	Wymiana nawierzchni; Zastosowanie środków trwałego uspokojenia ruchu	ZDiM	środki własne, dofinansowanie	W roku 2019 wykonano remont nawierzchni jezdni odcinka ulicy od al. Spółdzielczości Pracy do skrzyżowania z ul. Laurową. Termin zakończenia robót: 11.12.2019. Koszt realizacji: 663 923,71 zł.

## 5.2 Wykaz niezrealizowanych działań w zakresie ochrony przed hałasem wskazanych w poprzednim programie

W celu redukcji hałasu w ramach poprzedniej edycji programu ochrony środowiska przed hałasem do realizacji wskazano:

- 19 działań krótkookresowych o najwyższym priorytecie wdrożenia, przewidzianych do realizacji w latach 2018-2022, z których 9 działań nie zostało zrealizowanych;
- 13 działań średniookresowych, do realizacji w latach 2023-2027, z których 4 działania nie zostały zrealizowane;
- 52 działania długookresowe, o najniższym priorytecie realizacji, przewidziane do wdrożenia po roku 2028, z których 50 działań nie zostało zrealizowanych.

**Tabela 11 Niezrealizowane działania krótkookresowe (podstawowe) wskazane do realizacji na lata 2018-2022 dla miasta Lublina**

Lp.	Nazwa ulicy, linii kolejowej lub obszaru	Działanie naprawcze	Podmiot odpowiedzialny za realizację działań	Termin realizacji	Czy wykonano
1	ul. Pawia na odcinku od ul. Długiej do ul. Lotniczej	Zastosowanie środków trwałego uspokojenia ruchu	ZDiM	2018-2022	NIE
2	Al. Tysiąclecia na odcinku od ul. Hutniczej do ul. Maszynowej	Zastosowanie zieleni akustycznej przed budynkiem mieszkaniowym wielorodzinnym zlokalizowanym po wschodniej stronie ulicy	Biuro Miejskiego Architekta Zieleni	2018-2022	NIE
3	ul. Gospodarcza na odcinku od ul. Kresowej do ul. Hutniczej	Wymiana nawierzchni	ZDiM	2018-2022	NIE
4	Al. Gen. Władysława Sikorskiego na odcinku od Alei Raclawickich do ul. Ks. Jerzego Popiełuszki	Zastosowanie zieleni akustycznej przed budynkami mieszkaniowymi wielorodzinnymi zlokalizowanym po wschodniej stronie ulicy	Biuro Miejskiego Architekta Zieleni	2018-2022	NIE
5	ul. Józefa Sowińskiego na odcinku od ul. Głębokiej do Alei Raclawickich	Przebudowa ulicy przewidziana w Wieloletniej Prognozie Finansowej	ZDiM	2018-2022	NIE
6	ul. Głęboka na odcinku od ul. Henryka Raabego do ul. Narutowicza i ul. Muzyczna na odcinku	Wymiana nawierzchni	ZDiM	2018-2022	NIE (ul. Muzyczna została przebudowana w latach 2015-2017 na odcinku od ul. Głębokiej /Narutowicza /Nadbystrzyckiej do wysokości zjazdu

## Tom II – Miasta o liczbie mieszkańców powyżej 100 tysięcy – LUBLIN

Lp.	Nazwa ulicy, linii kolejowej lub obszaru	Działanie naprawcze	Podmiot odpowiedzialny za realizację działań	Termin realizacji	Czy wykonano
	od ul. Narutowicza do ul. Adama Szczerbowski				na teren stadionu Arena Lublin
7	ul. Adama Szczerbowski na odcinku od ul. Muzycznej do al. Józefa Piłsudskiego	Zastosowanie środków trwałego uspokojenia ruchu w postaci progów zwalniających wyspowych umożliwiających swobodny przejazd pojazdom Państwowej Straży Pożarnej	ZDiM	2018-2022	NIE
8	ul. Marii Curie-Skłodowskiej na odcinku od ul. Lipowej do ul. Artura Grottgera	Wymiana nawierzchni; Zastosowanie środków trwałego uspokojenia ruchu	ZDiM	2018-2022	NIE; NIE
9	Al. Gen. Władysława Andersa na odcinku od ul. Lwowskiej do ul. Kalinowszczyzna	Ograniczenie ruchu	ZDiM	2018-2022	NIE

Tabela 12 Niezrealizowane działania średniookresowe wskazane do realizacji na lata 2019-2029 dla miasta Lublina

Lp.	Nazwa ulicy, linii kolejowej lub obszaru	Działania naprawcze	Podmiot odpowiedzialny za realizację działań	Źródła finansowania	Czy wykonano
1	ul. Czechowska i ul. Chmielna na odcinku od ul. Lubomelskiej do ul. 3 Maja	Wymiana nawierzchni; Zastosowanie środków trwałego uspokojenia ruchu	ZDiM	środki własne, dofinansowanie	NIE
2	ul. Bernardyńska na odcinku od placu Wolności do ul. Zamojskiej	Zastosowanie środków trwałego uspokojenia ruchu	ZDiM	środki własne, dofinansowanie	NIE
3	ul. Rusałka na odcinku od ul. Zamojskiej do ul. Wesolej	Wymiana nawierzchni	ZDiM	środki własne, dofinansowanie	NIE
4	ul. Lubartowska na odcinku od Al. Solidarności do ul. Obywatelskiej	Wymiana nawierzchni	ZDiM	środki własne, dofinansowanie	NIE

Tabela 13 Niezrealizowane działania długookresowe wskazane do realizacji w perspektywie ponad 10 lat od roku 2018 dla miasta Lublina

Lp.	Nazwa ulicy, linii kolejowej lub obszaru	Działania naprawcze	Podmiot odpowiedzialny za realizację	Źródło finansowania	Czy wykonano
1	ul. Władysława Kunickiego i ul. Abramowicka na odcinku od ul. Wolskiej do ul. Sadowej	Wymiana nawierzchni; Optymalizacja sygnalizacji świetlnej*	ZDiM	środki własne, dofinansowanie	NIE
2	ul. Wojenna na odcinku od ul. Nowy Świat do ul. Wyścigowej	Zastosowanie środków trwałego uspokojenia ruchu	ZDiM	środki własne, dofinansowanie	NIE
3	ul. Nowy Świat na odcinku od ul. Władysława Kunickiego do ul. Wojennej	Ograniczenie ruchu	ZDiM	środki własne, dofinansowanie	NIE
4	ul. Ksawerego Dunikowskiego na odcinku od ul. Zbigniewa Herberta	Wymiana nawierzchni	ZDiM	środki własne, dofinansowanie	NIE
5	ul. Zemborzycka na odcinku od ul. Władysława Kunickiego do ul. Zbigniewa Herberta	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	Policja	środki własne	NIE
6	ul. Łęczyńska na odcinku od ul. Fabrycznej do Al. Tysiąclecia	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	Policja	środki własne	NIE

## Tom II – Miasta o liczbie mieszkańców powyżej 100 tysięcy – LUBLIN

Lp.	Nazwa ulicy, linii kolejowej lub obszaru	Działania naprawcze	Podmiot odpowiedzialny za realizację	Źródło finansowania	Czy wykonano
7	ul. Głęboka na odcinku od ul. Józefa Sowińskiego do ul. Lesława Pagi	Wymiana nawierzchni; Egzekwowanie ograniczeń prędkości	ZDiM; Policja	środki własne, dofinansowanie	NIE
8	ul. Krańcowa na odcinku od ul. Pogodnej do Al. Wincentego Witosa	Optymalizacja sygnalizacji świetlnej*	ZDiM	środki własne, dofinansowanie	NIE
9	ul. Pogodna na odcinku od ul. Krańcowej do ul. Lotniczej	Wymiana nawierzchni	ZDiM	środki własne, dofinansowanie	NIE
10	ul. Lotnicza i ul. Plagego i Laśkiewicza na odcinku od ul. Droga Męczenników Majdanka do Al. Wincentego Witosa	Wymiana nawierzchni	ZDiM	środki własne, dofinansowanie	NIE
11	ul. Droga Męczenników Majdanka na odcinku od ul. Garbarskiej do ul. Krańcowej oraz od ul. Sulistawickiej do ul. Hanki Ordonówny	Optymalizacja sygnalizacji świetlnej*; Egzekwowanie ograniczeń prędkości	ZDiM; Policja	środki własne, dofinansowanie	NIE
12	ul. Lubartowska na odcinku od Al. Solidarności do ul. Wacława Bajkowskiego	Wymiana nawierzchni	ZDiM	środki własne, dofinansowanie	NIE
13	Al. Solidarności i Al. Tysiąclecia na odcinku od ul. Dolnej 3 Maja do Placu Zamkowego	Optymalizacja sygnalizacji świetlnej*	ZDiM	środki własne, dofinansowanie	NIE
14	ul. Mieczysława Biernackiego i ul. Rуска na odcinku od ul. Bolesława Prusa do ul. Szkolnej	Wymiana nawierzchni	ZDiM	środki własne, dofinansowanie	NIE
15	ul. Bolesława Prusa na odcinku od Al. Solidarności do ul. Północnej	Wymiana nawierzchni	ZDiM	środki własne, dofinansowanie	NIE
16	ul. Północna na odcinku od ul. Tadeusza Szeligowskiego do ul. Bolesława Prusa	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	Policja	środki własne	NIE
17	ul. Królewska na odcinku od Placu Króla Władysława Łokietka do ul. Wyszyńskiego	Uspokojenie ruchu	ZDiM	środki własne, dofinansowanie	NIE
18	ul. Wyszyńskiego na odcinku od ul. Królewskiej do ul. Bernardyńskiej	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	Policja	środki własne	NIE
19	ul. Krochmalna na odcinku od ul. Włościanka do ul. Betonowej	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	Policja	środki własne	NIE
20	ul. Mełgiewska na odcinku od ul. Łęczyńskiej do ul. Frezerów	Optymalizacja sygnalizacji świetlnej*; Egzekwowanie ograniczeń prędkości	ZDiM; Policja	środki własne, dofinansowanie	NIE
21	Aleja Kraśnicka na odcinku od ul. Roztocze do ul. Nałęczowskiej	Optymalizacja sygnalizacji świetlnej*; Egzekwowanie ograniczeń prędkości	ZDiM; Policja	środki własne, dofinansowanie	NIE
22	Aleja Kraśnicka na odcinku od ul. Bełżyckiej do ul. Jana Pawła II	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	Policja	środki własne	NIE
23	ul. Zesłańców Sybiru i ul. Hugona Kołłątaja na odcinku od ul. Okopowej do ul. Krakowskie Przedmieście	Wymiana nawierzchni	ZDiM	środki własne, dofinansowanie	NIE
24	ul. Bursztynowa na odcinku od ul. Topazowej do ul. Filaretów	Wymiana nawierzchni	ZDiM	środki własne, dofinansowanie	NIE
25	Al. Spółdzielczości Pracy na odcinku od ul. Obywatelskiej do ul. Magnoliowej	Optymalizacja sygnalizacji świetlnej*	ZDiM	środki własne, dofinansowanie	NIE
26	Al. Spółdzielczości Pracy na odcinku od ul. Bolesława Sekutowicza do ul. Nasutowskiej	Optymalizacja sygnalizacji świetlnej*; Egzekwowanie ograniczeń prędkości	ZDiM; Policja	środki własne, dofinansowanie	NIE
27	Al. Mieczysława Smorawińskiego i Al. Gen. Władysława Andersa	Optymalizacja sygnalizacji świetlnej*	ZDiM	środki własne, dofinansowanie	NIE

## Tom II – Miasta o liczbie mieszkańców powyżej 100 tysięcy – LUBLIN

Lp.	Nazwa ulicy, linii kolejowej lub obszaru	Działania naprawcze	Podmiot odpowiedzialny za realizację	Źródło finansowania	Czy wykonano
	na odcinku od ul. Doktora Witolda Chodźki do ul. Walecznych				
28	ul. Doktora Witolda Chodźki na odcinku od Al. Mieczysława Smorawińskiego do ul. Profesora Antoniego Gębali	Zastosowanie środków trwałego uspokojenia ruchu	ZDiM	środki własne, dofinansowanie	NIE
29	ul. Jana Pawła II na odcinku od ul. Watykańskiej do ul. Nadbystrzyckiej	Optimalizacja sygnalizacji świetlnej*; Egzekwowanie ograniczeń prędkości	ZDiM; Policja	środki własne, dofinansowanie	NIE
30	Al. Solidarności na odcinku od Al. Mieczysława Smorawińskiego do ul. Ireny Kosmowskiej	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	Policja	środki własne	NIE
31	Plac Bychawski na odcinku od ul. Lubelskiego Lipca '80 do ul. Władysława Kunickiego	Optimalizacja sygnalizacji świetlnej*	ZDiM	środki własne, dofinansowanie	NIE
32	ul. Lwowska na odcinku od ul. Kalinowszczyzna do Al. Gen. Władysława Andersa	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	Policja	środki własne	NIE
33	Al. Gen. Władysława Sikorskiego na odcinku od ul. Ks. Jerzego Popiełuszki do ul. Jagiellońskiej	Zastosowanie wysokiej zieleni akustycznej przed budynkami mieszkaniowymi wielorodzinnymi zlokalizowanymi po wschodniej stronie ulicy	Biuro Miejskiego Architekta Zieleni	środki własne	NIE
34	ul. Filaretów na odcinku od ul. Rymwida do ul. Głębokiej	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	Policja	środki własne	NIE
35	Al. Tysiąclecia na odcinku od ul. Łęczyńskiej do ul. Przyjaźni	Zastosowanie wysokiej zieleni akustycznej przed budynkami mieszkaniowymi wielorodzinnymi zlokalizowanymi po zachodniej stronie ulicy	Biuro Miejskiego Architekta Zieleni	środki własne	NIE
36	Al. Warszawska na odcinku od ul. Bohaterów Monte Cassino do Al. Kraśnickiej	Optimalizacja sygnalizacji świetlnej*	ZDiM	środki własne, dofinansowanie	NIE
37	ul. Wileńska na odcinku od ul. Wajdeloty do ul. Grażyny	Wymiana nawierzchni	ZDiM	środki własne, dofinansowanie	NIE
38	ul. Dywizjonu 303 na odcinku od ul. Władysława Kunickiego do ul. Długiej	Optimalizacja sygnalizacji świetlnej*; Egzekwowanie ograniczeń prędkości	ZDiM; Policja	środki własne, dofinansowanie	NIE
39	ul. Diamentowa na odcinku od ul. Wrotkowskiej do ul. Eugeniusza Romera	Optimalizacja sygnalizacji świetlnej*	ZDiM	środki własne, dofinansowanie	NIE
40	ul. Eugeniusza Romera na odcinku od ul. Diamentowej do ul. Nałkowskich	Wymiana nawierzchni	ZDiM	środki własne, dofinansowanie	NIE
41	ul. Długa i ul. Wyzwolenia na odcinku od ul. Dywizjonu 303 do ul. Edwarda Raczyńskiego	Wymiana nawierzchni; Egzekwowanie ograniczeń prędkości	ZDiM; Policja	środki własne, dofinansowanie	NIE
42	ul. Bazylianówka na odcinku od ul. Porzeczkowej do ul. Stanisława Węglarza	Zastosowanie środków trwałego uspokojenia ruchu	ZDiM	środki własne, dofinansowanie	NIE
43	ul. Walecznych na odcinku od ul. Wiejskiej do ul. Stanisława Węglarza	Wymiana nawierzchni; Egzekwowanie ograniczeń prędkości	ZDiM; Policja	środki własne, dofinansowanie	NIE
44	ul. Bohaterów Monte Cassino na odcinku od Al. Kraśnickiej do ul. Stanisława Magierskiego	Optimalizacja sygnalizacji świetlnej*	ZDiM	środki własne, dofinansowanie	NIE
45	ul. Gliniana na odcinku od ul. Siewnej do ul. Nadbystrzyckiej	Wymiana nawierzchni; Zastosowanie środków trwałego uspokojenia ruchu	ZDiM	środki własne,	NIE



## Tom II – Miasta o liczbie mieszkańców powyżej 100 tysięcy – LUBLIN

Lp.	Nazwa ulicy, linii kolejowej lub obszaru	Działania naprawcze	Podmiot odpowiedzialny za realizację	Źródło finansowania	Czy wykonano
46	ul. Marii Curie-Skłodowskiej na odcinku od ul. Akademickiej do ul. Artura Grottgera	Wymiana nawierzchni; Zastosowanie środków trwałego uspokojenia ruchu	ZDiM	środki własne, dofinansowanie	NIE
47	ul. Lubelskiego Lipca '80 na odcinku od Al. Józefa Piłsudskiego do Alei Zygmuntowskich	Optymalizacja sygnalizacji świetlnej*	ZDiM	środki własne, dofinansowanie	NIE
48	ul. Roztocze na odcinku od ul. Orkana do ul. Bieszczadzkiej	Wymiana nawierzchni	ZDiM	środki własne, dofinansowanie	NIE
49	ul. Dolna 3 Maja na odcinku od Al. Solidarności do ul. Chmielnej	Optymalizacja sygnalizacji świetlnej*	ZDiM	środki własne, dofinansowanie	NIE
50	Al. Wincentego Witosa na odcinku od ul. Doświadczalnej do ul. Wacława Moritza	Optymalizacja sygnalizacji świetlnej*; Egzekwowanie ograniczeń prędkości	ZDiM; Policja	środki własne, dofinansowanie	NIE

\* Działania naprawcze polegające na optymalizacji sygnalizacji świetlnej, na etapie sporządzania POH z 2019 roku zostały przypisane do realizacji Zarządowi Dróg i Mostów w Lublinie, natomiast działania związane z optymalizacją sygnalizacji świetlnej nie leżą w zakresie obowiązków wskazanej jednostki, w związku z tym, faktycznym podmiotem odpowiedzialnym za ich realizację był Wydział Zarządzania Ruchem Drogowym i Mobilnością Urzędu Miasta Lublin

Przyczyną braku realizacji zadań był brak możliwości finansowania oraz konieczność opracowania rozległych dokumentów koncepcyjnych. W odniesieniu do niezrealizowanych działań w zakresie ograniczenia hałasu, mając na uwadze aktualne wyniki map akustycznych nie planuje się wdrożenia ich w obecnym Programie z uwagi na niski potencjał w zakresie poprawy stanu akustycznego oraz zmniejszenia oddziaływania hałasu.

### 5.3 Wykaz zrealizowanych działań w zakresie ochrony przed hałasem innych niż wskazane w poprzednim programie

Oprócz zadań wskazanych do realizacji w ramach poprzednio uchwalonego POH miasto realizuje szereg innych działań związanych z ograniczeniem ruchu drogowego, np. poprzez projektowanie koncepcji infrastruktury rowerowej oraz bieżącego wdrażania projektów buspasów. Od 2018 r. na terenie miasta zostało wytyczonych 17 km nowych buspasów. Dodatkowo, w 2023 roku zostały opracowane koncepcje, na bazie których ma szansę powstać ok. 17 km nowej infrastruktury rowerowej, której realizacja jest planowana w perspektywie do roku 2027. Od roku 2018 sieć infrastruktury rowerowej powiększyła się o 33 km. Oprócz tego, w Lublinie z powodzeniem funkcjonuje System Lubelskiego Roweru Miejskiego, który wpisuje się w idee ochrony środowiska przed hałasem. Obecnie system posiada ponad 21 000 użytkowników oraz 625 rowerów współdzielonych.

## 6 Skargi mieszkańców na hałas

Jednym z elementów poddawanych analizie w ramach POH jest weryfikacja skarg zgłaszanych do zarządców w zakresie uciążliwości hałasowej, pochodzącej od dróg, kolei oraz obiektów działalności przemysłowej. W poniższych podrozdziałach przedstawiono wykaz skarg dla poszczególnych źródeł wraz z informacją, czy zostały w stosunku do nich podjęte działania celem weryfikacji i ewentualnego wprowadzenia środków zaradczych.

## Tom II – Miasta o liczbie mieszkańców powyżej 100 tysięcy – LUBLIN

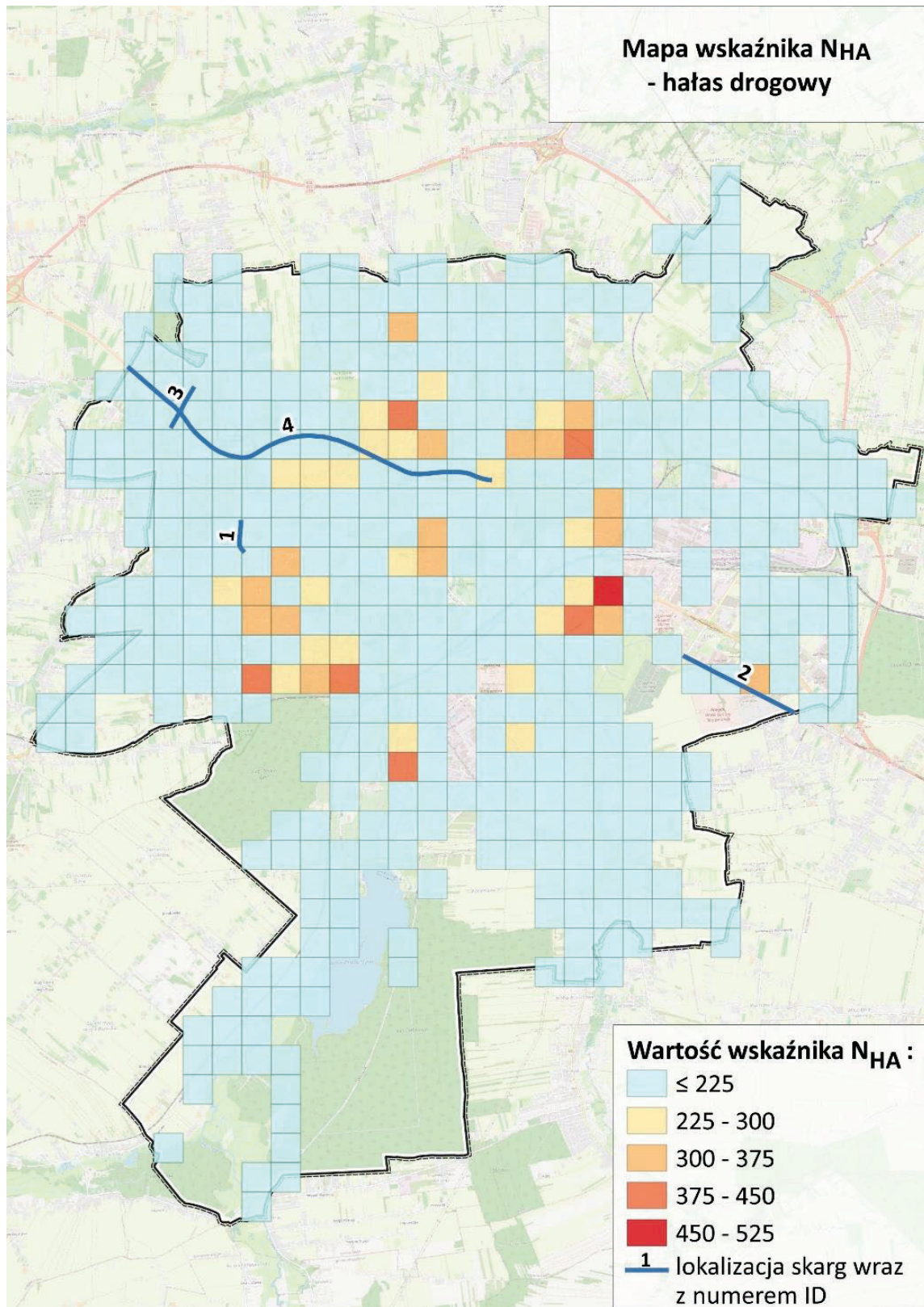
**6.1 Hałas drogowy**

W poniższej tabeli zestawiono skargi odnoszące się do hałasu drogowego zidentyfikowane na terenie miasta Lublin.

**Tabela 14 Skargi mieszkańców na hałas drogowy w mieście Lublin**

Lp.	Treść skargi	Komentarz
1	Uciążliwość hałasowa z lokalizacji Lublin ul. Bohaterów Monte Cassino na odcinku pomiędzy al. Kraśnicką a ul. Magierskiego; Uciążliwość hałasowa z lokalizacji ul. Bohaterów Monte Cassino - wnioskowanie o dobudowanie ekranów akustycznych	Marszałek Województwa Lubelskiego prowadzi postępowanie administracyjne w przedmiotowej sprawie dot. lokalizacji ul. Bohaterów Monte Cassino na odcinku pomiędzy al. Kraśnicką a ul. Magierskiego; Na etapie finalizacji jest decyzja ograniczająca akustycznego oddziaływanie na środowisko ul. Bohaterów Monte Cassino na odcinku od ul. Mieczysława Romanowskiego do ul. Stanisława Magierskiego
2	Wnioskowanie o dobudowanie ekranów akustycznych w lokalizacji ul. Franczaka "Lalka"	Pomiary nie wykazały wystąpienia przekroczenia dopuszczalnego hałasu.
3	Wnioskowanie o dobudowanie ekranów akustycznych w lokalizacji ul. Mgielna	Pomiary nie wykazały wystąpienia przekroczenia dopuszczalnego hałasu.
4	Wnioskowanie o dobudowanie ekranów akustycznych w lokalizacji al. Solidarności	Wniosek do budżetu o zabezpieczenie środków na budowę ekranów akustycznych (2022, 2023, 2024)

## Tom II – Miasta o liczbie mieszkańców powyżej 100 tysięcy – LUBLIN



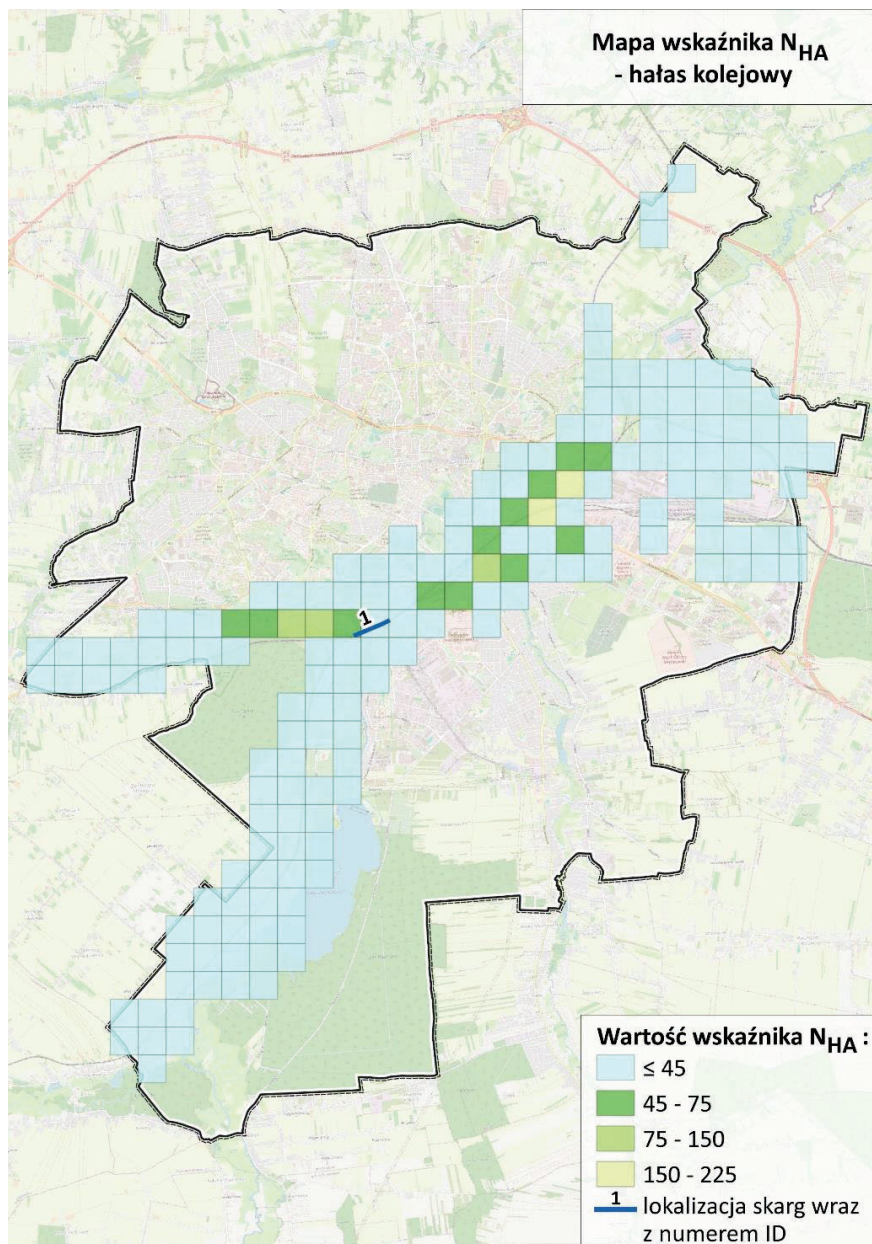
**Rysunek 16** Lokalizacja miejsc, w których wystąpiły skargi mieszkańców w odniesieniu do hałasu drogowego w Lublinie

## 6.2 Hałas szynowy

W poniższej tabeli zestawiono skargi odnoszące się do hałasu kolejowego zidentyfikowane na terenie miasta Lublin.

**Tabela 15 Skargi mieszkańców na hałas kolejowy w mieście Lublin**

Lp.	Treść skargi	Komentarz
1	Uciążliwość hałasowa z linii kolejowej w rejonie ul. Diamentowej w Lublinie	-



**Rysunek 17 Lokalizacja miejsc, w których wystąpiły skargi mieszkańców w odniesieniu do hałasu kolejowego w Lublinie**

## Tom II – Miasta o liczbie mieszkańców powyżej 100 tysięcy – LUBLIN

**6.3 Hałas przemysłowy**

W poniższej tabeli zestawiono skargi odnoszące się do hałasu przemysłowego zidentyfikowane na terenie miasta Lublin.

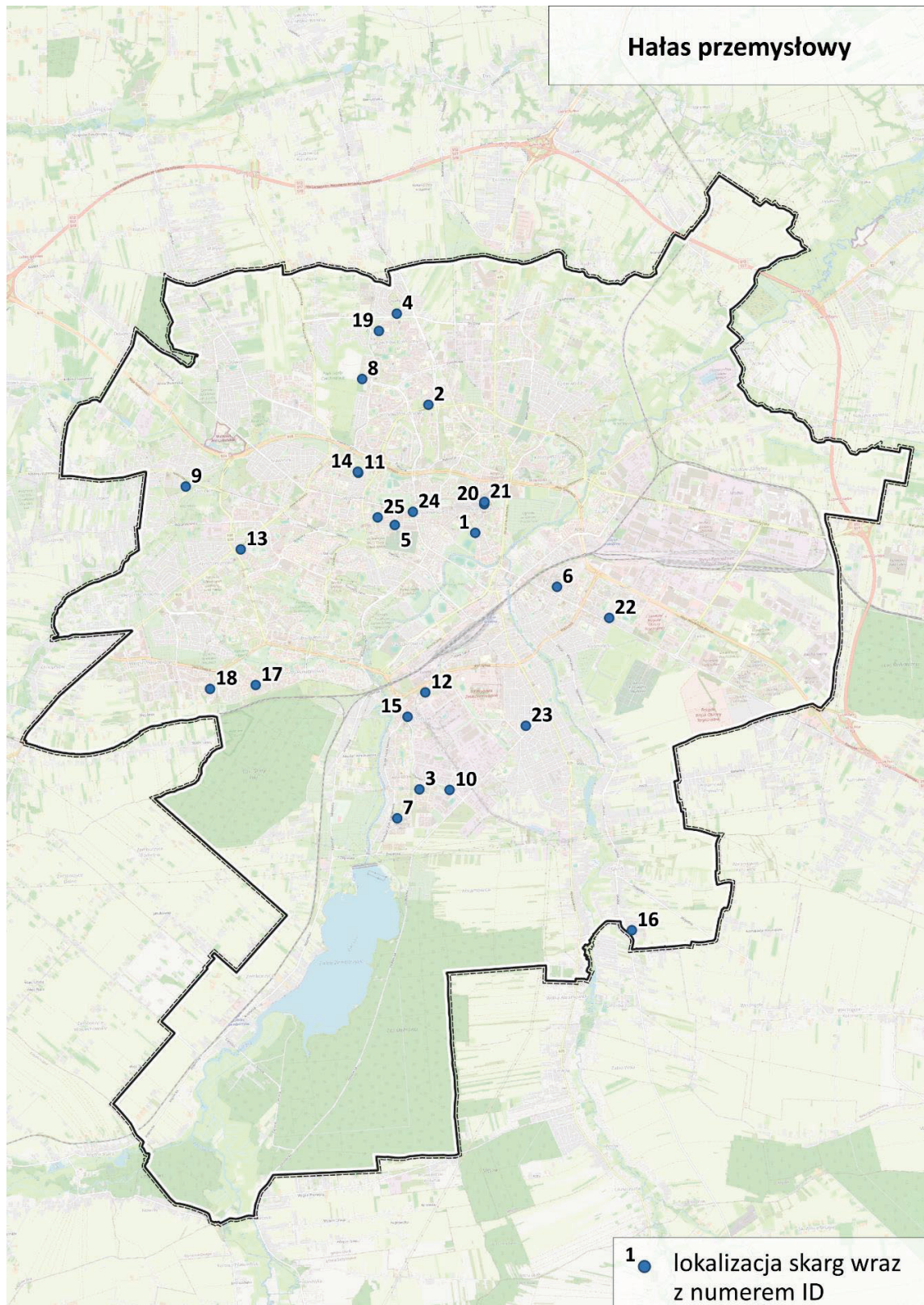
**Tabela 16 Skargi mieszkańców na hałas przemysłowy w mieście Lublin**

Lp.	Treść skargi	Komentarz
1	Uciążliwość hałasowa z obiektu: Klub muzyczny „Radość”, ul. Bernardyńska 15	Wydano decyzję o dopuszczalnym poziomie hałasu.
2	Uciążliwość hałasowa z obiektu: Izba Administracji Skarbowej, ul. Tadeusza Szeligowskiego 24	Nie stwierdzono przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu.
3	Uciążliwość hałasowa z obiektu: Myjnia samochodowa, ul. Ignacego Domeyki 4	Nie stwierdzono przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu.
4	Uciążliwość hałasowa z obiektu: Sklep „Stokrotka”, ul. Gorczańska 1	Wydano decyzję o dopuszczalnym poziomie hałasu.
5	Uciążliwość hałasowa z obiektu: „Biomed-Lublin” Wytwórnia Surowic i Szczepionek Spółka Akcyjna, ul. Uniwersytecka	Marszałek Województwa Lubelskiego prowadził postępowanie administracyjne, w wyniku którego Zakład podjął skuteczne działania zmierzające do ograniczenia emisji hałasu na środowisko
6	Uciążliwość hałasowa z obiektu: Market „Kaufland”, ul. Droga Męczenników Majdanka 14	Wydano decyzję o dopuszczalnym poziomie hałasu.
7	Uciążliwość hałasowa z obiektu: Sklep „Groszek”, ul. Fulmana 7	Nie stwierdzono przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu.
8	Uciążliwość hałasowa z obiektu: Sklep „Jysk”, ul. Koncertowa 4D	Nie stwierdzono przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu.
9	Uciążliwość hałasowa z obiektu: Urządzenia wentylacyjne - blok mieszkalny, ul. Łużyczan 19	Nie stwierdzono przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu.
10	Uciążliwość hałasowa z obiektu: Operator Sp. z o.o., ul. Diamentowa 4a, 20-447 Lublin - Szkolenia z obsługi sprzętu ciężkiego prowadzone przy ul. Wapiennej 85	Toczy się postępowanie administracyjne w sprawie.
11	Uciążliwość hałasowa z obiektu: Urządzenia wentylacyjne - Spółdzielnia Niewidomych im. Modesta Sękowskiego, ul. Bartosza Głowackiego 35	Nie stwierdzono przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu.
12	Uciążliwość hałasowa z obiektu: Myjnia samochodowa, ul. Inżynierska 12	Wydano decyzję o dopuszczalnym poziomie hałasu.
13	Uciążliwość hałasowa z obiektu: Zakład napraw motocykli, ul. Karola Namysłowskiego 67A	Nie stwierdzono przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu.
14	Uciążliwość hałasowa z obiektu: Specjalistyczny Zespół Medyczny „INTERMED” Sp. z o.o., ul. Bartosza Głowackiego 35	Nie stwierdzono przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu.
15	Uciążliwość hałasowa z obiektu: Zakład Herbapol-Lublin S.A., ul. Diamentowa 25	Toczy się postępowanie administracyjne w sprawie.
16	Uciążliwość hałasowa z obiektu: Przedsiębiorstwo Kamieniarskie, ul. Głuska 252	Przeprowadzono kontrolę. Nie stwierdzono przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu.
17	Uciążliwość hałasowa z obiektu: Myjnia samochodowa, ul. Ametystowa 1	Przeprowadzono kontrolę. Nie stwierdzono przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu.
18	Uciążliwość hałasowa z obiektu: Myjnia samochodowa, ul. Onyksowa 6	Przeprowadzono kontrolę. Nie stwierdzono przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu.
19	Uciążliwość hałasowa z obiektu: Sklep sieci SPOŁEM LSS, ul. Harnasie 11	Przeprowadzono kontrolę. Nie stwierdzono przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu.
20	Uciążliwość hałasowa z obiektu: Lokal "U Fotografu" / "Sezon", ul. Złota 2	Planowane jest przeprowadzenie kontroli zakładu w 2024 r.

## Tom II – Miasta o liczbie mieszkańców powyżej 100 tysięcy – LUBLIN

Lp.	Treść skargi	Komentarz
21	Uciążliwość hałasowa z obiektu: Lokal "Bałagan", ul. Grodzka 5a	Planowane jest przeprowadzenie kontroli zakładu w 2024 r.
22	Uciążliwość hałasowa z obiektu: Sklep LIDL, ul. Grabskiego 1	Planowane jest przeprowadzenie kontroli zakładu w 2024 r.
23	Uciążliwość hałasowa z obiektu: Warsztat samochodowy, ul. K. Pułaskiego 50	Planowane jest przeprowadzenie kontroli zakładu w 2024 r.
24	Uciążliwość hałasowa z obiektu: Sklep Biedronka, ul. Lipowa 1	Planowane jest przeprowadzenie kontroli zakładu w 2024 r.
25	Uciążliwość hałasowa z obiektu: Zahir Kebab, ul. Akademicka 5	Planowane jest przeprowadzenie kontroli zakładu w 2024 r.

## Tom II – Miasta o liczbie mieszkańców powyżej 100 tysięcy – LUBLIN



Rysunek 18 Lokalizacja miejsc, na które wystąpiły skargi mieszkańców w odniesieniu do hałasu przemysłowego w Lublinie

Tom II – Miasta o liczbie mieszkańców powyżej 100 tysięcy – LUBLIN

## **7 Analiza materiałów, dokumentów i publikacji wykorzystanych do opracowania programu**

### **7.1 Polityki, strategie, plany lub programy**

W celu zachowania integralności, zapewnienia trwałego i zrównoważonego rozwoju oraz zachowania spójności społeczno-gospodarczej i przestrzennej niniejszego POH, przelanizowano zapisy dokumentów strategicznych obowiązujących na terenie Lublina. W poniższych podrozdziałach przedstawiono pełną analizę dostępnych dokumentów, tj. plany, strategie, programy i polityki odnoszące się do obszaru Lublina.

#### **7.1.1 Strategia Lublin 2030**

Strategia rozwoju miasta Lublin została przyjęta uchwałą nr 1088/XXXV/2022 Rady Miasta Lublin z dnia 27 stycznia 2022 r. Strategia rozwoju miasta to długookresowy plan działania, określający strategiczne cele rozwoju i przyjmujący takie priorytety działania (cele operacyjne i kierunki), które są niezbędne dla realizacji i przyjętych zamierzeń rozwojowych. Strategię rozwoju miasta opracowano z uwzględnieniem zasad zgodności programowej z podstawowymi dokumentami krajowymi, regionalnymi i lokalnymi.

Strategia wskazuje następujące obszary rozwojowe dla miasta, odnoszące się do wymiaru społecznego, gospodarczego i przestrzennego:

- A. Lublin kreatywny, akademicki i przedsiębiorczy;
- B. Lublin zielony i zrównoważony urbanistycznie;
- C. Lublin otwarty, wielopokoleniowy i społecznie zaangażowany;
- D. Lublin twórczy, aktywny i gościnny;
- E. Lublin metropolitalny.

W zakresie obszaru B wskazano podobszar B.2. Sieć zrównoważonego transportu, w ramach którego nakreślono następujące zamierzenia:

- budowa infrastruktury niezbędnej dla rozwoju i optymalizacji systemu mobilności multimodalnej;
- poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego;
- integracja systemów obsługujących środki transportu oraz inteligentne strefy parkingowe;
- rozbudowa i rozwój funkcjonalności Inteligentnego Systemu Transportowego;
- upowszechnienie komunikacji zbiorowej i zmniejszenie ruchu pojazdów, szczególnie pojazdów spalinowych, zwłaszcza w centrum miasta;
- rozwój we współpracy z zewnętrznymi operatorami systemu mobilności współdzielonej.

Wyznaczono również zadania i projekty kluczowe:

- opracowanie analizy ruchu drogowego z uwzględnieniem wszystkich dostępnych form przemieszczania się po mieście (przy pomocy m.in. geoankiety);
- stworzenie nowych standardów inwestycji drogowych, promujących koncepcję ulic uspokojonych, z dużym komponentem zieleni;



## Tom II – Miasta o liczbie mieszkańców powyżej 100 tysięcy – LUBLIN

- ograniczenie indywidualnego ruchu samochodowego w centralnej części miasta, wraz z uporządkowaniem parkowania, poprzez zmianę organizacji ruchu i wprowadzenie ułatwień dla innych form transportu;
- uruchomienie aplikacji integrującej wszystkie środki transportu;
- opracowanie standardów dla rozwoju mikromobilności;
- wyznaczenie lokalizacji i zasad funkcjonowania stref czystego transportu;
- optymalizacja rozkładów komunikacji publicznej;
- wyznaczenie koncepcji sieci buspasów oraz jej wdrożenie;
- opracowanie koncepcji i budowa wewnętrznych węzłów przesiadkowych;
- wdrożenie inteligentnego systemu zarządzania miejscami parkingowymi;
- dalsza modernizacja i rozbudowa infrastruktury drogowej, spójnej ze Zintegrowanym Centrum Komunikacyjnym i przebudową zbiorowego układu komunikacyjnego;
- budowa nowych pętli komunikacji miejskiej;
- rozbudowa dróg wojewódzkich usprawniających dostęp do TEN-T (transeuropejska sieć transportowa TEN-T);
- wymiana doświadczeń w ramach międzynarodowych projektów, w tym finansowanie badań, analiz, raportów, projektów pilotażowych oraz dokumentacji technicznej i dokumentów o charakterze strategiczno-wdrożeniowym.

Działania te mogą przyczynić się do poprawy klimatu akustycznego w mieście.

Dodatkowo w ramach obszaru B wyodrębniono podobszar B.3 Zrównoważony rozwój urbanistyczny, w celu realizacji którego przewidziano dążenie do poprawy klimatu akustycznego w mieście, a w ramach zadań i projektów kluczowych zaplanowano przyjęcie katalogu rozwiązań ochronnych wraz z analizą aktualnego stanu klimatu akustycznego w Lublinie. W zakresie obszaru E. Lublin metropolitalny w podobszarze E.1 Lublin jako lider Lubelskiego Obszaru Metropolitalnego wyodrębniono również zadania i projekty kluczowe, mogące przyczynić się do poprawy klimatu akustycznego miasta, tj.:

- rozbudowę i modernizację linii kolejowych w obszarze LOM w celu utworzenia kolei aglomeracyjnej;
- budowę węzłów przesiadkowych P&R (park and ride), B&R (bike and ride) i K&R (kiss and ride) na obrzeżach Lublina;
- rozbudowę i powstanie spójnego systemu dróg rowerowych w ramach Lubelskiego Obszaru Metropolitalnego i włączenie ich do międzynarodowego systemu tras rowerowych;
- budowę drogi od węzła Witosa do węzła Konopnica obsługującej ruch w południowej części miasta i zapewniającej dostęp do Zalewu Zembrzyckiego;
- budowę infrastruktury obsługującej tereny przy Zintegrowanym Centrum Komunikacyjnym (w tym przedłużenie ul. Lubelskiego Lipca '80 oraz inwestycje w zrównoważony transport).

#### **7.1.2 Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Lubelskiego Obszaru Metropolitalnego do roku 2030 (z perspektywą 2040) (PROJEKT)**

W czasie powstawania niniejszego Programu, Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Lubelskiego Obszaru Metropolitalnego do roku 2030 (z perspektywą 2040), zwany

## Tom II – Miasta o liczbie mieszkańców powyżej 100 tysięcy – LUBLIN

dalej SUMP, był na końcowym etapie konsultacji społecznych. SUMP (z ang. Sustainable Urban Mobility Plan) jest planem strategicznym, zaprojektowanym w celu spełnienia potrzeb mobilności osób oraz gospodarki w mieście, a także w jego otoczeniu, zapewniając jednocześnie lepszą jakość życia. SUMP jest tworzony w oparciu o dotychczasowe praktyki planistyczne jednocześnie biorąc pod uwagę kwestie integracji, udziału społecznego oraz zasad oceny. Jego odstawowym celem jest poprawa dostępności transportowej, głównie w kontekście transportu publicznego.

W ramach SUMP nakreślono dwa cele horyzontalne:

- minimalizacja wpływu transportu na środowisko;
- poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego wszystkich użytkowników;

oraz siedem celów operacyjnych, których realizacja powinna przyczynić się do osiągnięcia celów horyzontalnych, do których przypisano pakiety działań, nadając im wysoki lub niski priorytet:

- Cel operacyjny 1: planowanie przestrzenne zorientowane na transport zbiorowy i mobilność aktywną;
- Cel operacyjny 2: mobilność aktywna podstawowym sposobem realizacji podróży niedalekich;
- Cel operacyjny 3: rozwój spójnego systemu transportu publicznego,
- Cel operacyjny 4: optymalne wykorzystanie samochodów;
- Cel operacyjny 5: rozwój logistyki miejskiej;
- Cel operacyjny 6: wzrost akceptacji dla wdrażania zrównoważonej mobilności;
- Cel operacyjny 7: rozwój struktur wspierających zrównoważoną mobilność.

Większość nakreślonych celów i zadań w pośredni lub bezpośredni sposób może przyczynić się do poprawy klimatu akustycznego w odniesieniu do hałasu komunikacyjnego na terenie miasta.

### **7.1.3 Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla gminy Lublin i gmin sąsiadujących, z którymi gmina Lublin zawarła porozumienie w zakresie organizacji publicznego transportu zbiorowego**

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla gminy Lublin i gmin sąsiadujących został przyjęty na mocy uchwały nr 674/XXVII/2013 Rady Miasta Lublin z dnia 17 stycznia 2013 r. Celem planu jest organizacja przewozów o charakterze użyteczności publicznej w latach 2013-2030 na obszarze miasta Lublin i gmin sąsiednich, z którymi miasto jako organizator transportu podpisało porozumienie w zakresie lokalnego transportu zbiorowego. Plan zakłada funkcjonowanie oraz rozwój nowoczesnego i proekologicznego transportu zbiorowego, który spełniać ma oczekiwania pasażerów, przez co stanowi realną alternatywę dla podróży realizowanych prywatnymi samochodami osobowymi. Jego celem jest wyznaczenie kierunków rozwoju komunikacji zbiorowej poprzez realizację działań priorytetowych i strategicznych.

Głównym celem wyznaczonym w ramach programu jest zapewnienie funkcjonowania transportu zbiorowego zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju transportu, a więc osiągnięcie udziału transportu zbiorowego w przewozach na poziomie co najmniej 50%. Szczegółowe cele Planu dotyczą zaplanowania sieci komunikacyjnej, na której realizowane będą przewozy publiczne, identyfikacja potrzeb przewozowych mieszkańców, wskazanie

Tom II – Miasta o liczbie mieszkańców powyżej 100 tysięcy – LUBLIN

zasad finansowania usług przewozowych, analiza preferencji w zakresie wyboru środka transportu, ustalenie zasad organizacji rynku przewozów, ustalenie standardów usług przewozowych oraz organizację systemu informacji pasażerów.

## **7.2 Obowiązujące programy ochrony środowiska**

### **7.2.1 Program ochrony środowiska miasta Lublin na lata 2021-2024 z perspektywą do roku 2028**

Obowiązujący program ochrony środowiska miasta Lublin został przyjęty uchwałą nr 922/XXIX/2021 Rady Miasta Lublin z dnia 27 maja 2021 r. Program określa cele i kierunki w zakresie ochrony środowiska, a jego zadaniem jest m.in. pomoc w prowadzeniu systematycznych działań na rzecz poprawy stanu środowiska w obrębie analizowanych obszarów interwencji, tj.:

- ochrona klimatu i powietrza;
- zagrożenie hałasem;
- pola elektromagnetyczne;
- gospodarowanie wodami;
- gospodarka wodno-ściekowa;
- zasoby geologiczne;
- gleby;
- gospodarka odpadami i zapobieganie powstawaniu odpadów;
- zasoby przyrodnicze;
- zagrożenie poważnymi awariami;
- edukacja ekologiczna.

W dokumencie jako dominujące źródło hałasu został wskazany hałas komunikacyjny pochodzący z dróg. W celu redukcji uciążliwości związanych z nadmiernym hałasem w ramach analizy SWOT wskazano realizację programu ochrony środowiska przed hałasem, rozbudowę i modernizację infrastruktury drogowej celu usprawnienia ruchu drogowego, promocję transportu niskoemisyjnego i rozbudowę ścieżek rowerowych, rozwój i pielęgnację zieleni miejskiej, w tym zadrzewień i zakrzewień przydrożnych, pełniących funkcję izolacyjną.

Program ochrony środowiska jako szanse w zakresie poprawy klimatu akustycznego w mieście ujmuje także wprowadzenie rozwiązań takich, jak:

- wprowadzenie Strefy Czystego Transportu – prowadzące do poprawy jakości przestrzeni dla pieszych i rowerzystów oraz zmniejszenia konieczności korzystania z transportu indywidualnego poprzez podnoszenie jakości transportu publicznego, wyznaczania buspasów oraz połączeń rowerowych;
- wprowadzenie strefy Tempo 30 – dzięki której, poprzez zwiększenie płynności ruchu samochodowego możliwe jest zmniejszenie hałasu komunikacyjnego.

Tom II – Miasta o liczbie mieszkańców powyżej 100 tysięcy – LUBLIN

### **7.3 Obowiązujące przepisy prawa, w tym prawa miejscowego, mające wpływ na stan akustyczny środowiska**

#### **7.3.1 Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Lublin**

Obowiązujące Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego (zwane dalej SUIKZP) zostało przyjęte Uchwałą Nr 283/VIII/2019 Rady Miasta Lublin z dnia 1 lipca 2019 r. Dokument składa się z 2 części:

- Część I – uwarunkowania zagospodarowania przestrzennego, określające czynniki wpływające na politykę przestrzenną miasta, mające znaczenie dla prowadzenia polityki przestrzennej. Uwzględniają aktualny stan prawny, rozstrzygnięcia władz miasta i ponadlokalne zadania publiczne.
- Część II – kierunki zagospodarowania przestrzennego, w której zawarto szczegółowe cele polityki przestrzennej wraz z sposobami jej realizacji, które mają wpływ na sporządzane mpzp.

Studium jest dokumentem planistycznym określającym politykę zagospodarowania przestrzennego całego obszaru miasta, nie stanowi jednak aktu prawa miejscowego. Studium jako jeden z głównych celów polityki zagospodarowania przestrzennego miasta w zakresie ochrony środowiska i jego zasobów określa ochronę przed hałasem. W celu poprawy klimatu akustycznego na terenie miasta studium wskazuje, iż należy dążyć do likwidacji istniejących i nie lokalizować nowych obiektów chronionych przed hałasem w obszarach, gdzie zostały już zidentyfikowane przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu, a także należy uwzględnić w mpzp założenia programów ochrony środowiska przed hałasem sporządzanych dla Miasta Lublin.

#### **7.3.2 Miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego**

Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego (MPZP) stanowi akt prawa miejscowego, który uchwalany jest przez Radę Gminy, w tym przypadku Radę Miasta Lublin. MPZP istotnie przyczynia się do kształtowania klimatu akustycznego miasta, przez określanie przeznaczenia terenów i zasad ich zagospodarowania oraz linii rozgraniczających terenów o różnym przeznaczeniu; zasad ochrony środowiska, przyrody, a także krajobrazu kulturowego; zasad kształtowania zabudowy oraz innych szczegółowych warunków zagospodarowania terenów i ograniczeń w ich użytkowaniu. Art. 114 ustawy Poś wskazuje zasady ochrony terenów przed hałasem przy sporządzaniu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. Przy sporządzaniu MPZP uwzględnia się tereny wyszczególnione w ramach Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu, tj. terenów przeznaczonych pod: zabudowę mieszkaniową jedno- i wielorodzinną, szpitale i domy pomocy społecznej, budynki związane z stałym lub czasowym pobytem dzieci i młodzieży, na cele uzdrowiskowe, na cele rekreacyjno-wypoczynkowe, na cele mieszkaniowo-usługowe. Dla wymienionych terenów w drodze rozporządzenia określone zostały dopuszczalne poziomy hałasu.

Szczegółowe informacje dot. pokrycia terenu miasta MPZP zawarte są w rozdziale 1 niniejszego tomu opracowania.

Tom II – Miasta o liczbie mieszkańców powyżej 100 tysięcy – LUBLIN

#### **7.4 Decyzje określające warunki korzystania ze środowiska**

W ramach opracowywania Programu przeanalizowano prawomocne decyzje określające warunki korzystania ze środowiska, w których określono dopuszczalne poziomy hałasu, oraz inne dokumenty i materiały sporządzone dla potrzeb postępowań administracyjnych prowadzonych w stosunku do podmiotów korzystających ze środowiska, których działalność ma negatywny wpływ na stan akustyczny środowiska. Na podstawie analizy wyżej wymienionych dokumentów wyznaczono prawomocne decyzje, w których na zarządców źródeł hałasu nałożono obowiązek podjęcia działań w zakresie ochrony przed hałasem. Następnie, dla wyznaczonych decyzji przeanalizowano terminy, w których zarządcy zobowiązani są do zakończenia działań, wskazanych przez organy wydające decyzje. W toku analiz wykazano, że żadne z działań nie wpisuje się w lata obowiązywania niniejszego Programu oraz nie wpływa na działania planowane do podjęcia w ramach POH.

#### **7.5 Planowane inwestycje ograniczające emisję hałasu oraz ograniczające rozprzestrzenianie się hałasu**

Poza działaniami wskazanymi w rozdziale 5 miasto Lublin przewiduje szereg innych działań inwestycyjnych, których realizacja może przyczynić się do ograniczenia rozprzestrzeniania się hałasu. Dla ulic o statusie dróg wojewódzkich przewidziano dwa duże działania inwestycyjne:

- Przebudowa i rozbudowa DW 822 w granicach administracyjnych miasta Lublin, której koszt realizacji oszacowano na ok. 160 mln PLN, termin realizacji to lata 2022-2027;
- Przebudowa i rozbudowa ulicy Nałęczowskiej w ciągu DW 830, której koszt realizacji oszacowano na 70 mln PLN, termin realizacji to lata 2022-2028.

Obydwie inwestycje zostały ujęte na liście projektów w projekcie Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Lubelskiego do roku 2030 (opisanym szerzej w rozdziale 5.2 w tomie I).

W roku 2024, w ramach środków Planu dla Dzielnic przewidziano remonty i ułożenie nawierzchni takich ulic jak:

- ul. Zbożowej od skrzyżowania z al. Warszawską,
- ul. Bajkowskiego i ul. Świętoduskiej na odcinku od ul. Lubartowskiej do skrzyżowania z ul. Wodopojną,
- ul. Młodej Polski,
- ul. Bursztynowej od ul. Filaretów do ul. Topazowej,
- ul. Świętochowskiego na odcinku od ul. Herberta do ul. Przybylskiego,
- ul. Mełgiewskiej (boczna),
- ul. Kasprowicza,
- ul. Namysłowskiego II etap,
- ul. Wapiennej oraz 5 sięgaczy,
- ul. Jagiellońskiej od ul. Sikorskiego do ul. Harcerskiej (I etap),
- remont ul. Zamkowej,
- remont odcinków ul. Wądołnej i ul. Głównej,
- ul. Wertera,

## Tom II – Miasta o liczbie mieszkańców powyżej 100 tysięcy – LUBLIN

- ul. Przeskok (od ul. Krochmalnej do ul. Lubelskiego Lipca '80)",
- ulic: Raginisa, Bołbotta, Gołębiewskiego,
- ul. Krzemienieckiej,
- ul. Tęczowej od ul. Pasiecznej do ul. Nizinnej i na ul. Nizinnej.

Łączna kwota wskazanych remontów została oszacowana na 10 385 000 zł.

W ramach środków z Budżetu Obywatelskiego zostały także przewidziane do realizacji w roku 2024 następujące projekty:

- remont ulicy Młodej Polski - I etap na kwotę 400 000 zł;
- remont ulicy Ćwiklińskiej w Lublinie na kwotę 400 000 zł;
- ulice Kołaczkowskiego, Szczepańskiego, Jawłowskiego, Skubiszewskiego – od destruktu do asfaltobetonu – poprawa nawierzchni ulic: Kołaczkowskiego, Szczepańskiego, Jawłowskiego, Skubiszewskiego na kwotę 400 000 zł;
- poprawa nawierzchni ulic w dzielnicy Hajdów-Zadębie – poprawa nawierzchni ul. Kasprowicza, ul. Kijańskiej, sięgaczy ul. Zadębie na kwotę 399 000 zł.

W wykazie przedsięwzięć wieloletnich realizowanych w latach 2024 – 2034 zaplanowano w ramach środków z Planu dla Dzielnic:

- remonty ulic:
  - remont ul. Pasiecznej na kwotę 1 000 000 zł (realizacja 2025 r.);
  - remont ul. Leśnej na kwotę 600 000 zł (realizacja 2025 r.);
  - remont ul. Podwale na kwotę 650 000 zł (realizacja 2025 r.);
  - ułożenie nawierzchni bitumicznej ul. Lipniak na kwotę 500 000 zł (realizacja 2025 r.);
  - remont ul. Leszetyckiego I etap na kwotę 300 000 zł (realizacja 2025 r.);
- zadania inwestycyjne:
  - przebudowa ul. Zorza (realizacja w latach 2024-2025) na kwotę 19 782 224 zł (poprawa stanu technicznego ulicy, upłynnienie ruchu, odsunięcie krawędzi jezdni od zabudowy mieszkaniowej, wprowadzenie ograniczenia prędkości oraz wykonanie nasadzeń gęstej zieleni stałozielonej);
  - budowa ul. Woronieckiego (realizacja 2025 r.) na kwotę 1 100 000 zł;
  - przebudowa ul. Pogodnej (realizacja w latach 2024-2026) na kwotę 15 759 780 zł;
  - przebudowa ul. Rowerowej (realizacja w latach 2025-2026) na kwotę 1 800 000 zł;
  - przebudowa ul. Montażowej (realizacja w latach 2024-2025) na kwotę 8 140 220 zł.

We wspomnianym wykazie przedsięwzięć wieloletnich realizowanych w latach 2024 – 2034 przewidziano również następujące zadania inwestycyjne realizowane ze środków własnych oraz dofinansowanych ze środków UE:

- budowa odcinka ul. Królowej Bony (realizacja 2026 r.) na kwotę 1 500 000 zł;
- budowa ul. Sławinek (realizacja 2024-2025) na kwotę 7 137 514 zł;
- budowa i przebudowa ul. Kruszynowej w Lublinie (realizacja 2024-2025) na kwotę 2 399 359 zł w tym uzyskane dofinansowanie w ramach VIII edycji Rządowego Funduszu Polski Ład: Program Inwestycji Strategicznych w wysokości 2 000 000 zł (w roku 2024 - 1 000 000 zł, w roku 2025 - 1 000 000 zł);

## Tom II – Miasta o liczbie mieszkańców powyżej 100 tysięcy – LUBLIN

- rozbudowa i przebudowa ulic w południowej części miasta Lublin - rozbudowa ul. Samsonowicza (realizacja 2024-2025) na kwotę 30 245 525 zł w tym dofinansowanie w ramach VIII edycji Rządowego Funduszu Polski Ład: Program Inwestycji Strategicznych w wysokości 28 462 000 zł (w roku 2024 – 14 000 000 zł, w roku 2025 – 14 462 000 zł);
- przebudowa ul. Janowskiej (realizacja 2024-2026) na kwotę 15 900 000 zł;
- rozwój zintegrowanego systemu transportu publicznego na terenie miasta Lublin - projekt polega na: rozbudowie al. Unii Lubelskiej na odcinku od Ronda Lubelskiego Lipca '80 do wysokości zjazdu na teren „VIVO! Lublin” wraz z rozbiórką i budową obiektów mostowych na rzece Bystrzyca, budowie Węzła Trześniowska wraz ze skomunikowaniem z przystankiem PKP Ponikwoda, przebudowie ul. Zana na odcinku od al. Kraśnickiej do ul. Nadbystrzyckiej, przebudowie istniejących pętli w celu realizacji punktów ładowania autobusów elektrycznych, zakupie taboru; całkowita wartość zadania inwestycyjnego wynosi 264.178.463 zł. Wartość planowanego dofinansowania w ramach Programu Fundusze Europejskie dla Polski Wschodniej 2021-2027: 137.589.025 zł, lata realizacji: 2024 - 2029. Projekt planowany do realizacji przez Zarząd Dróg i Mostów oraz Zarząd Transportu Miejskiego;
- System Zarządzania Ruchem i Komunikacją Publiczną w Lublinie - projekt polega na: rozbudowie istniejących podsystemów Systemu Zarządzania Ruchem (SZR) oraz Systemu Zarządzania Komunikacją Publiczną obejmujących wszystkie składniki niezbędne do ich współdziałania, zaprojektowaniu nowych podsystemów Systemu Zarządzania Ruchem obejmujących wszystkie składniki niezbędne do ich współdziałania rozszerzające funkcjonalność SZR o Podsystem informacji meteorologicznej oraz Podsystem wykrywania zdarzeń drogowych, zaprojektowaniu nowej aplikacji centralnej, Zaprojektowaniu systemowej hurtowni danych/integracja systemów, paszportyzacji (ewidencjonowaniu) sieci światłowodowej, integracji z podsystemami zewnętrznymi, rozbudowie infrastruktury sprzętowej Centrum Sterowania Ruchem w celu zapewnienia nie pogorszonych parametrów wydajnościowych SZR, przebudowie/ rozbudowie krzyżowań i sygnalizacji świetlnej w celu włączenia do SZR, przebudowie/ budowie przystanków komunikacji miejskiej, zatok i infrastruktury przystankowej w ramach przebudowywanych skrzyżowań, zarządzaniu infrastrukturą parkingową; całkowita wartość zadania inwestycyjnego: 110.900.000 zł, wartość projektu wynosi: 105.000.000 zł, wartość planowanego dofinansowania w ramach Programu Fundusze Europejskie dla Polski Wschodniej 2021-2027: 72.560.975 zł, lata realizacji: 2024 – 2029; projekt planowany do realizacji przez Wydział Zarządzania Ruchem Drogowym i Mobilnością, Zarząd Transportu Miejskiego oraz Zarząd Dróg i Mostów.

## 8 Działania

Ograniczenie hałasu do poziomów nieprzekraczających wartości dopuszczalnych oraz niepowodujących negatywnych skutków zdrowotnych dla mieszkańców dla obszaru całego miasta wydaje się być zadaniem nierealnym, należy jednak dążyć do jak największej poprawy klimatu akustycznego, w szczególności na obszarach najbardziej narażonych na negatywne oddziaływanie hałasu na mieszkańców. W ramach Programu zaproponowano działania, których realizacja powinna doprowadzić do poprawy stanu klimatu akustycznego w mieście. Zadania zostały podzielone na dwa horyzonty czasowe:

- działania w zakresie ochrony przed hałasem planowane do podjęcia w ciągu 5 lat, licząc od roku uchwalenia programu (tj. w horyzoncie czasowym 2024-2029);
- długofalową strategię ukierunkowaną na określenie i realizację celów w zakresie ochrony przed hałasem, w tym także identyfikację obszarów, które powinny zostać wyznaczone jako obszary ciche.

Dla pierwszej grupy działań przedstawiono szacunkową analizę zmniejszenia liczby osób dotkniętych szkodliwymi skutkami hałasu, wyrażonymi wskaźnikami  $N_{HA}$ ,  $N_{HSD}$ ,  $N_{IHD}$  w przypadku, gdy dane przedsięwzięcie zostanie zrealizowane. W grupie tej znalazły się m.in. działania zaplanowane w ramach SMH Lublin 2022, wpisujące się we wskazany horyzont czasowy, ponadto lista została uzupełniona o inwestycje planowane do realizacji, które zostały wskazane przez Zarządcę w trakcie opracowania Programu, a także działania wskazane w poprzednim POH, które nie zostały zrealizowane, a których realizację w wyniku przeprowadzonych analiz uznano za zasadną.

### 8.1 Działania w zakresie ochrony przed hałasem planowane do podjęcia w latach 2024-2029

#### 8.1.1 Hałas drogowy

W poniższej tabeli przedstawiono działania mające przyczynić się do redukcji oddziaływania akustycznego pochodzącego od źródeł drogowych, planowane do realizacji w ciągu 5 lat licząc od roku następującego po roku sporządzenia POH, tj. dla lat 2024-2029 wraz z informacją o jednostce odpowiedzialnej za realizację zadania. Na rysunkach przedstawiono natomiast lokalizacje planowanych działań, przy czym działania nr 27 i 28 dotyczą obszaru całego miasta.

**Tabela 17 Działania krótkoterminowe w celu redukcji hałasu drogowego zaplanowane dla miasta Lublina**

Lp.	Oznaczenie	Zarządca	Proponowane działanie	Kod działania z katalogu
1	HD1	ZDiTM	Przedłużenie ul. Lubelskiego Lipca '80 od skrzyżowania z ul. Diamentową i ul. Krochmalną do ul. Cukrowniczej - obejmuje również przebudowę odcinków ulic bocznych: Ciepłej, Włociańskiej, Przeskok, Dzierżawnej	D.1 ciche nawierzchnie dróg; D.31 nowa droga
2	HD2	ZDiTM	Remont ul. Zbożowej od skrzyżowania z al. Warszawską	D.1 ciche nawierzchnie dróg



## Tom II – Miasta o liczbie mieszkańców powyżej 100 tysięcy – LUBLIN

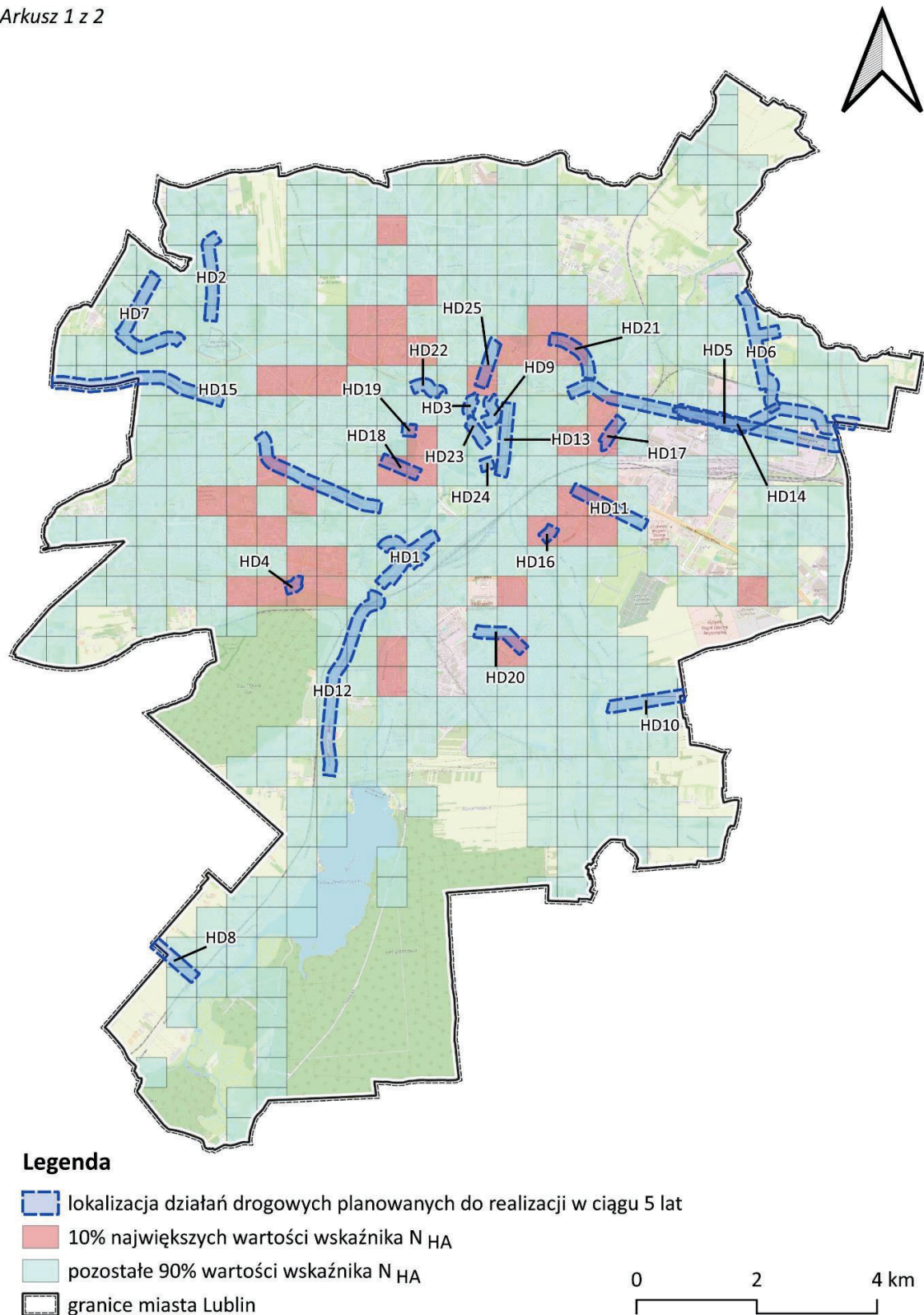
Lp.	Oznaczenie	Zarządca	Proponowane działanie	Kod działania z katalogu
3	HD2	ZDiTM	Remont ul. Bajkowskiego i ul. Świętoduskiej na odcinku od ul. Lubartowskiej do skrzyżowania z ul. Wodopojną	D.1 ciche nawierzchnie dróg
4	HD3	ZDiTM	Remont ul. Bursztynowej od ul. Filaretów do ul. Topazowej	D.1 ciche nawierzchnie dróg
5	HD5	ZDiTM	Remont ul. Melgiewskiej (boczna)	D.1 ciche nawierzchnie dróg
6	HD6	ZDiTM	Remont ul. Jana Kasprowicza	D.1 ciche nawierzchnie dróg
7	HD7	ZDiTM	Remont odcinków ul. Wądołnej i ul. Głównej	D.1 ciche nawierzchnie dróg
8	HD8	ZDiTM	Remont ul. Pasiecznej	D.1 ciche nawierzchnie dróg
9	HD9	ZDiTM	Remont ul. Podwale	D.1 ciche nawierzchnie dróg
10	HD10	ZDiTM	Przebudowa ul. Zorza	D.1 ciche nawierzchnie dróg
11	HD11	ZDiTM	Przebudowa ul. Pogodnej	D.1 ciche nawierzchnie dróg
12	HD12	ZDiTM	Przebudowa ul. Janowskiej	D.1 ciche nawierzchnie dróg
13	HD13	ZDiTM	Rozwój zintegrowanego systemu transportu publicznego na terenie miasta Lublin	D.5 odnowienie floty transportu publicznego na cichszą; D.12 ulepszenie pojazdów i infrastruktury transportu publicznego; D.14 inteligentna mobilność
14	HD14	ZDiTM	Przebudowa i rozbudowa DW 822 w granicach administracyjnych miasta Lublin	D.1 ciche nawierzchnie dróg; D.31 nowa droga
15	HD15	ZDiTM	Przebudowa i rozbudowa ulicy Nałęczowskiej w Lublinie w ciągu DW 830	D.1 ciche nawierzchnie dróg; D.31 nowa droga
16	HD16	ZDiTM	Zastosowanie środków trwałego uspokojenia ruchu - ul. Pawia na odcinku od ul. Długiej do ul. Lotniczej	D.10 fizyczne środki uspokojenia ruchu
17	HD17	ZDiTM	Wymiana nawierzchni - ul. Gospodarcza na odcinku od ul. Kresowej do ul. Hutniczej	D.1 ciche nawierzchnie dróg
18	HD18	ZDiTM	Wymiana nawierzchni - ul. Głęboka na odcinku od ul. Henryka Raabego do ul. Narutowicza	D.1 ciche nawierzchnie dróg
19	HD19	ZDiTM	Wymiana nawierzchni, zastosowanie środków trwałego uspokojenia ruchu - ul. Marii Curie-Skłodowskiej na odcinku od ul. Lipowej do ul. Artura Grottera	D.1 ciche nawierzchnie dróg; D.10 fizyczne środki uspokojenia ruchu
20	HD20	ZDiTM	Wymiana nawierzchni - ul. Zbigniewa Herberta na odcinku od ul. Zemborzyckiej do ul. Budowlanej	D.1 ciche nawierzchnie dróg
21	HD21	ZDiTM	Wymiana nawierzchni - Al. Gen. Władysława Andersa na odcinku od ul. Lwowskiej do ul. Kalinowszczyzna	D.1 ciche nawierzchnie dróg
22	HD22	ZDiTM	Wymiana nawierzchni, zastosowanie środków trwałego uspokojenia ruchu - ul. Czechowska i ul. Chmielna na odcinku od ul. Lubomelskiej do ul. 3 Maja	D.1 ciche nawierzchnie dróg; D.10 fizyczne środki uspokojenia ruchu
23	HD23	ZDiTM	Zastosowanie środków trwałego uspokojenia ruchu - ul. Bernardyńska na odcinku od placu Wolności do ul. Zamojskiej	D.10 fizyczne środki uspokojenia ruchu

## Tom II – Miasta o liczbie mieszkańców powyżej 100 tysięcy – LUBLIN

Lp.	Oznaczenie	Zarządca	Proponowane działanie	Kod działania z katalogu
24	HD24	ZDiTM	Wymiana nawierzchni - ul. Rusalka na odcinku od ul. Zamojskiej do ul. Wesolej	D.1 ciche nawierzchnie dróg
25	HD25	ZDiTM	Wymiana nawierzchni - ul. Lubartowska na odcinku od Al. Solidarności do ul. Obywatelskiej	D.1 ciche nawierzchnie dróg
26	HD26	ZDiTM	System Zarządzania Ruchem i Komunikacją Publiczną w Lublinie	D.12 ulepszenie pojazdów i infrastruktury transportu publicznego; D.14 inteligentna mobilność
27	HD27	ZDiTM	<ul style="list-style-type: none"> <li>– kontrola stanu nawierzchni drogowej, utrzymywanie nawierzchni drogowej w dobrym stanie technicznym, stosowanie nowoczesnych nawierzchni o zredukowanym hałasie w przypadku remontów i przebudów odcinków drogowych,</li> <li>– zamiana skrzyżowań na ronda (w tym na ronda typu „pinezka”) w miejscach, w których takie działanie jest możliwe do realizacji,</li> <li>– tam, gdzie to możliwe, stosowanie zasad uspokojenia ruchu, polegających na zmianie geometrii oraz profilu jezdni, w uzasadnionych przypadkach eliminacja progów zwalniających, w szczególności na odcinkach, na których występuje ruch ciężarowy i zastąpienie ich elementami modyfikującymi geometrię jezdni,</li> <li>– usprawnienie systemu sterowania ruchem na terenie miasta,</li> <li>– opracowanie koncepcji wyprowadzenia ruchu ciężkiego z wybranych obszarów miasta,</li> <li>– opracowanie koncepcji wprowadzenia stref (obszarów) ograniczonych prędkości ruchu obejmujących swoim zasięgiem wybrane części miasta,</li> <li>– rozbudowa sieci trakcji trolejbusowej,</li> <li>– przekazywanie wyników pomiarów hałasu wykonywanych w ramach np. analiz porealizacyjnych, po wykonaniu remontów/przebudów,</li> <li>– kontrola przestrzegania przepisów ruchu drogowego w zakresie dopuszczalnej prędkości pojazdów,</li> <li>– prowadzenie zrównoważonej polityki rowerowej oraz rozbudowa systemu dróg rowerowych na terenie miasta, dalsze wprowadzanie do eksploatacji środków transportu o ograniczonej emisji hałasu,</li> <li>– rozwój systemu parkingów, w tym parkingów P+R oraz węzłów przesiadkowych,</li> <li>– rozwój systemu drogowych pasów dla aut uprzywilejowanych (min. buspasów),</li> </ul>	D.5 odnowienie floty transportu publicznego n cichszą; D.8 zmniejszenie prędkości jazdy; D.9 ronda i skrzyżowania; D.10 fizyczne środki uspokojenia ruchu; D.11 wyznaczenie stref z uspokojonym ruchem drogowym; D.13 poprawa infrastruktury dla ruchu rowerowego i pieszego; D.15 zmniejszenie liczby pasów ruchu; D.16 zakazy/zmiany trasy pojazdów ciężkich D.18 zarządzanie parkowaniem;

## Tom II – Miasta o liczbie mieszkańców powyżej 100 tysięcy – LUBLIN

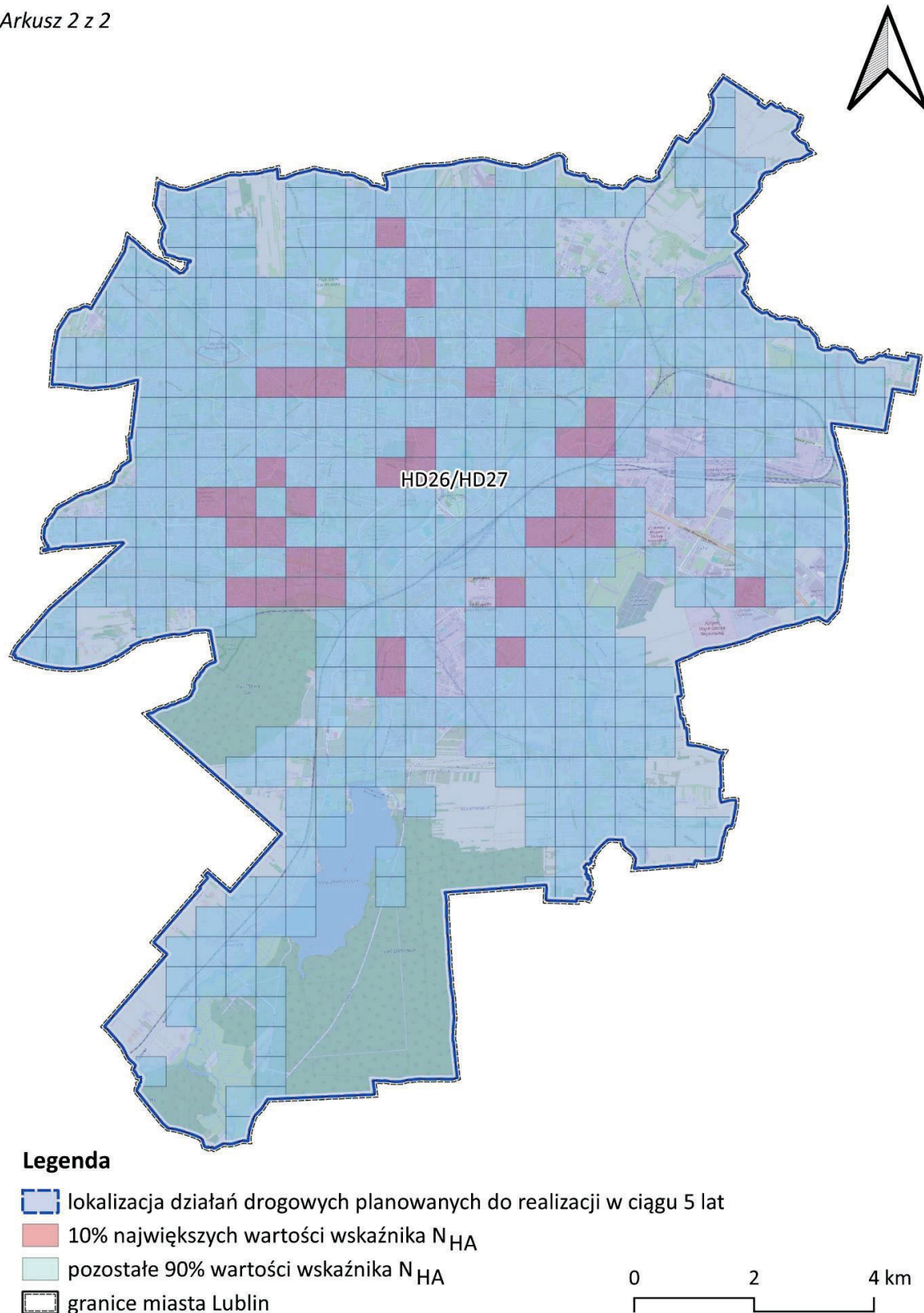
Arkusz 1 z 2



Rysunek 19 Lokalizacja wskazanych działań z zakresu ograniczania hałasu drogowego na terenie miasta Lublina proponowanych do podjęcia w ciągu 5 lat, licząc od roku uchwalenia programu, arkusz 1 z 2

## Tom II – Miasta o liczbie mieszkańców powyżej 100 tysięcy – LUBLIN

Arkusz 2 z 2



Rysunek 20 Lokalizacja wskazanych działań z zakresu ograniczania hałasu drogowego na terenie miasta Lublina proponowanych do podjęcia w ciągu 5 lat, licząc od roku uchwalenia programu, arkusz 2 z 2

Tom II – Miasta o liczbie mieszkańców powyżej 100 tysięcy – LUBLIN

### 8.1.2 Hałas szynowy

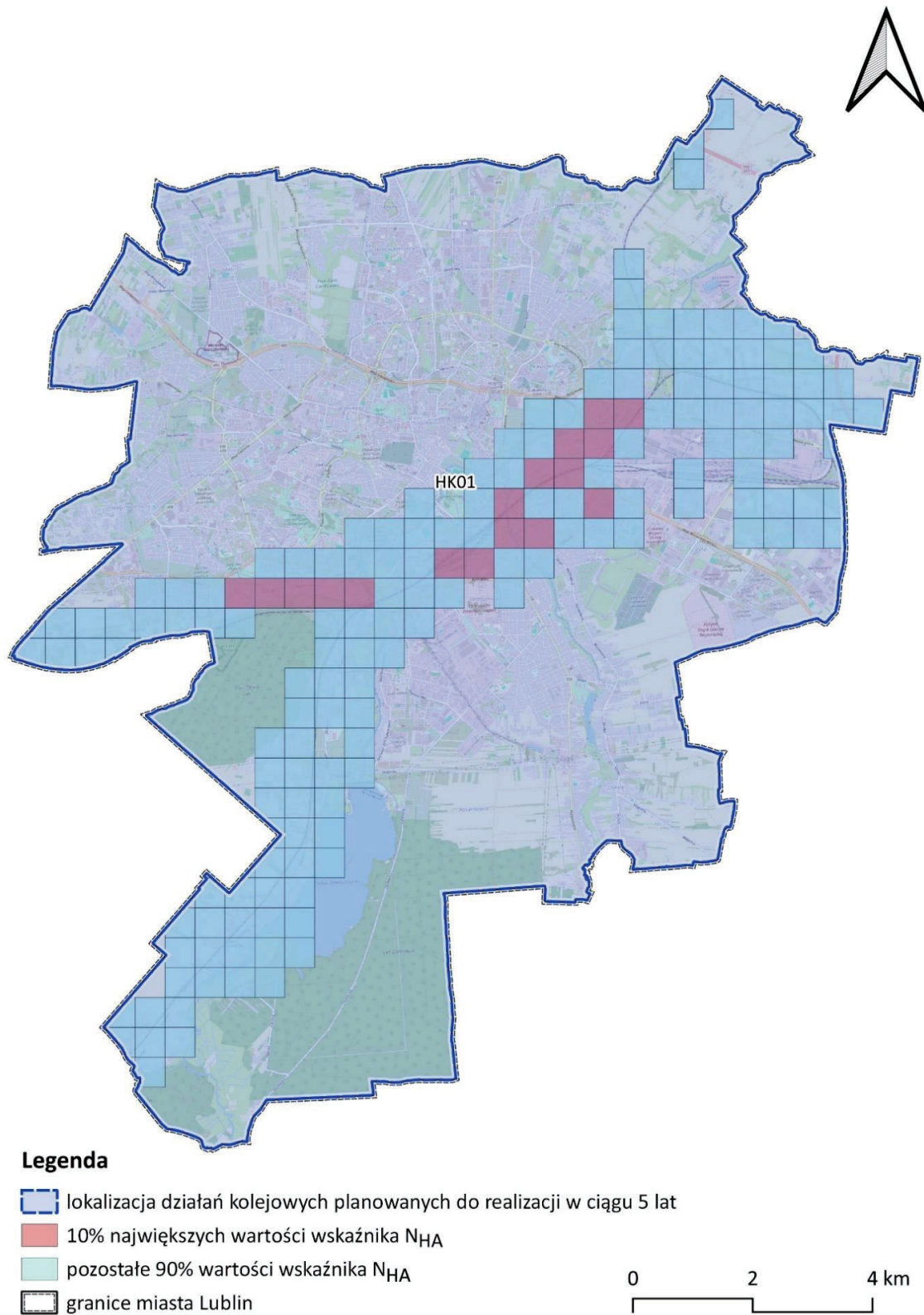
W poniższej tabeli przedstawiono działania mające przyczynić się do redukcji oddziaływania akustycznego pochodzącego od źródeł kolejowych, planowane do realizacji w ciągu 5 lat licząc od roku następującego po roku sporządzenia POH, tj. dla lat 2024-2029 wraz z informacją o jednostce odpowiedzialnej za realizację zadania.

**Tabela 18 Działania krótkoterminowe w celu redukcji hałasu kolejowego zaplanowane dla miasta Lublina**

Lp.	Oznaczenie	Zarządca	Proponowane działanie	Kod działania z katalogu
1	HK1	PKP PLK S.A.	<ul style="list-style-type: none"> <li>– przekazywanie Prezydentowi miasta wyników pomiarów hałasu wykonanych w ramach analiz porealizacyjnych, po wykonaniu remontów/przebudów linii kolejowych,</li> <li>– cykliczne szlifowanie szyn na odcinkach czynnych linii kolejowych na terenie miasta przez Zarządzającego linią kolejową.</li> </ul>	S.1 środki dotyczące torów kolejowych; S.29 rozpowszechnianie informacji

Oprócz wymienionych w tabeli działań, redukcja ponadnormatywnego oddziaływania akustycznego w obszarach o najwyższej wartości wskaźnika  $N_{HA}$ , zostanie uzyskana, w krótkim terminie, na skutek działań naprawczych wynikających z opracowywanych i planowanych do opracowania prowadzonych zamierzeń inwestycyjnych, jak również deklarowanej przez przewoźników poprawy stanu technicznego użytkowanego taboru kolejowego i wprowadzanie do użytku nowego taboru. Należy tu także zaznaczyć, że stosowanie technicznych specyfikacji interoperacyjności podsystemu „Tabor kolejowy – hałas” dla systemu kolei w Unii (TSI „Hałas”), określonych w rozporządzeniu Komisji (UE) nr 1304/2014, w odniesieniu do istniejących wagonów towarowych powinno znacząco zmniejszyć maksymalne poziomy emisji hałasu. Jednym z najskuteczniejszych sposobów ograniczania hałasu kolejowego jest przebranie istniejących wagonów towarowych polegające na wyposażeniu ich w kompozytowe wstawki hamulcowe. To rozwiązanie techniczne zmniejsza hałas powodowany przez kolej nawet o 10 dB, co odpowiada 50% redukcji hałasu słyszalnego dla ludzi. Przy czym z uwagi na fakt, iż Polsce przyznano dodatkowy okres przejściowy, do dnia 31 grudnia 2036 r., mający na celu zmniejszenie zanieczyszczenia hałasem powodowanego przez wagony towarowe, działanie w tym zakresie kontynuowane będzie również w perspektywie długoterminowej.

## Tom II – Miasta o liczbie mieszkańców powyżej 100 tysięcy – LUBLIN



**Rysunek 21** Lokalizacja wskazanych działań z zakresu ograniczania hałasu kolejowego na terenie miasta Lublina proponowanych do podjęcia w ciągu 5 lat, licząc od roku uchwalenia programu

Tom II – Miasta o liczbie mieszkańców powyżej 100 tysięcy – LUBLIN

## 8.2 Prognozowane efekty działań

Efekty działań w postaci porównania wartości wskaźników  $N_{HA}$ ,  $N_{HSD}$ , i  $N_{IHD}$  przed i po realizacji działania zebrano w tabelach poniżej. Dla każdego z działań efekty wyznaczone zostały odrębnie nawet, gdy obszary działań pokrywają się przestrzennie. Pozwoli to w ramach kolejnej SMH zweryfikować efekty tych działań nawet w sytuacji, gdy nie wszystkie z nich doczekają się praktycznej realizacji. Efektywność poszczególnych działań jest zróżnicowana, przy czym działania obejmujące swoim zasięgiem całe miasto wykazują największą efektywność, co wynika z faktu wpływu na największą liczbę mieszkańców.

**Tabela 19 Zakładane efekty planowanych działań w otoczeniu dróg głównych – liczba osób dotkniętych znaczną uciążliwością hałasu (wskaźnik  $N_{HA}$ )**

Lp.	KOD w opracowaniu	Liczba osób dotkniętych znaczną uciążliwością hałasu stan obecny $N_{HA,drogowy}^{SMH}$	Liczba osób dotkniętych znaczną uciążliwością hałasu po realizacji działania $N_{HA,drogowy}^{POH}$	Liczba osób dotkniętych znaczną uciążliwością hałasu różnica $R_{HA,drogowy}$
1.	HD3	40	37	-3
2.	HD4	121	111	-10
3.	HD10	21	20	-1
4.	HD13	444	419	-25
5.	HD14	214	205	-9
6.	HD15	63	60	-3
7.	HD17	176	169	-7
8.	HD18	238	228	-10
9.	HD21	461	440	-21
10.	HD23	66	60	-6
11.	HD25	254	237	-17

**Tabela 20 Zakładane efekty planowanych działań, w otoczeniu dróg głównych – liczba osób dotkniętych znacznymi zaburzeniami snu (wskaźnik  $N_{HSD}$ )**

Lp.	KOD w opracowaniu	Liczba osób dotkniętych znacznymi zaburzeniami snu stan obecny $N_{HSD,drogowy}^{SMH}$	Liczba osób dotkniętych znacznymi zaburzeniami snu po realizacji działania $N_{HSD,drogowy}^{POH}$	Liczba osób dotkniętych znacznymi zaburzeniami snu różnica $R_{HSD,drogowy}$
1.	HD3	11	10	-1
2.	HD4	31	26	-5
3.	HD10	5	5	0
4.	HD13	117	100	-17
5.	HD14	62	55	-7
6.	HD15	17	14	-3
7.	HD17	51	47	-4
8.	HD18	70	65	-5
9.	HD21	139	129	-10
10.	HD23	18	15	-3
11.	HD25	72	61	-11

## Tom II – Miasta o liczbie mieszkańców powyżej 100 tysięcy – LUBLIN

**Tabela 21 Zakładane efekty planowanych działań, w otoczeniu dróg głównych – liczba osób dotkniętych chorobą niedokrwienną serca ( $N_{IHD}$ )**

Lp.	KOD w opracowaniu	Liczba osób dotkniętych chorobą niedokrwienną serca stan obecny $N_{IHD,drogowy}^{SMH}$	Liczba osób dotkniętych chorobą niedokrwienną serca po realizacji działania $N_{IHD,drogowy}^{POH}$	Liczba osób dotkniętych chorobą niedokrwienną serca różnica $R_{IHD,drogowy}$
1.	HD3	0	0	0
2.	HD4	0	0	0
3.	HD10	0	0	0
4.	HD13	0	0	0
5.	HD14	0	0	0
6.	HD15	0	0	0
7.	HD17	0	0	0
8.	HD18	0	0	0
9.	HD21	0	0	0
10.	HD23	0	0	0
11.	HD25	0	0	0

**Tabela 22 Zakładane efekty planowanych działań, w otoczeniu dróg innych niż drogi główne – liczba osób dotkniętych znaczną uciążliwością hałasu (wskaźnik  $N_{HA}$ )**

Lp.	KOD w opracowaniu	Liczba osób dotkniętych znaczną uciążliwością hałasu stan obecny $N_{HA,drogowy}^{SMH}$	Liczba osób dotkniętych znaczną uciążliwością hałasu po realizacji działania $N_{HA,drogowy}^{POH}$	Liczba osób dotkniętych znaczną uciążliwością hałasu różnica $R_{HA,drogowy}$
1.	HD1	83	73	-10
2.	HD2	119	110	-9
3.	HD5	36	34	-2
4.	HD6	27	26	-1
5.	HD7	23	22	-1
6.	HD8	2	2	0
7.	HD9	34	31	-3
8.	HD11	480	453	-27
9.	HD12	38	37	-1
10.	HD16	100	98	-2
11.	HD19	32	30	-2
12.	HD20	269	257	-12
13.	HD22	78	71	-7
14.	HD24	25	23	-2



**Tabela 23 Zakładane efekty planowanych działań, w otoczeniu dróg innych niż drogi główne – liczba osób dotkniętych znacznymi zaburzeniami snu (wskaźnik  $N_{HSD}$ )**

Lp.	KOD w opracowaniu	Liczba osób dotkniętych znacznymi zaburzeniami snu stan obecny $N_{HSD}^{SMH}$ <sub>drogowy</sub>	Liczba osób dotkniętych znacznymi zaburzeniami snu po realizacji działania $N_{HSD}^{POH}$ <sub>drogowy</sub>	Liczba osób dotkniętych znacznymi zaburzeniami snu różnica $R_{HSD}$ <sub>drogowy</sub>
1.	HD1	21	7	-14
2.	HD2	28	16	-12
3.	HD5	11	11	0
4.	HD6	7	5	-2
5.	HD7	6	2	-4
6.	HD8	1	0	-1
7.	HD9	8	5	-3
8.	HD11	128	101	-27
9.	HD12	10	7	-3
10.	HD16	29	22	-7
11.	HD19	8	8	0
12.	HD20	62	38	-24
13.	HD22	20	16	-4
14.	HD24	7	5	-2

**Tabela 24 Zakładane efekty planowanych działań w otoczeniu dróg innych niż drogi główne – liczba osób dotkniętych chorobą niedokrwienną serca ( $N_{IHD}$ )**

Lp.	KOD w opracowaniu	Liczba osób dotkniętych chorobą niedokrwienną serca stan obecny $N_{IHD}^{SMH}$ <sub>drogowy</sub>	Liczba osób dotkniętych chorobą niedokrwienną serca po realizacji działania $N_{IHD}^{POH}$ <sub>drogowy</sub>	Liczba osób dotkniętych chorobą niedokrwienną serca różnica $R_{IHD}$ <sub>drogowy</sub>
1.	HD1	0	0	0
2.	HD2	0	0	0
3.	HD5	0	0	0
4.	HD6	0	0	0
5.	HD7	0	0	0
6.	HD8	0	0	0
7.	HD9	0	0	0
8.	HD11	0	0	0
9.	HD12	0	0	0
10.	HD16	0	0	0
11.	HD19	0	0	0
12.	HD20	0	0	0
13.	HD22	0	0	0
14.	HD24	0	0	0

**Tabela 25 Zakładane efekty planowanych działań w otoczeniu całej analizowanej sieci drogowej – liczba osób dotkniętych znaczną uciążliwością hałasu (wskaźnik  $N_{HA}$ )**

Lp.	KOD w opracowaniu	Liczba osób dotkniętych znaczną uciążliwością hałasu stan obecny $N_{HA,drogowy}^{SMH}$	Liczba osób dotkniętych znaczną uciążliwością hałasu po realizacji działania $N_{HA,drogowy}^{POH}$	Liczba osób dotkniętych znaczną uciążliwością hałasu różnica $R_{HA,drogowy}$
1.	HD27	29420	26294	-3126

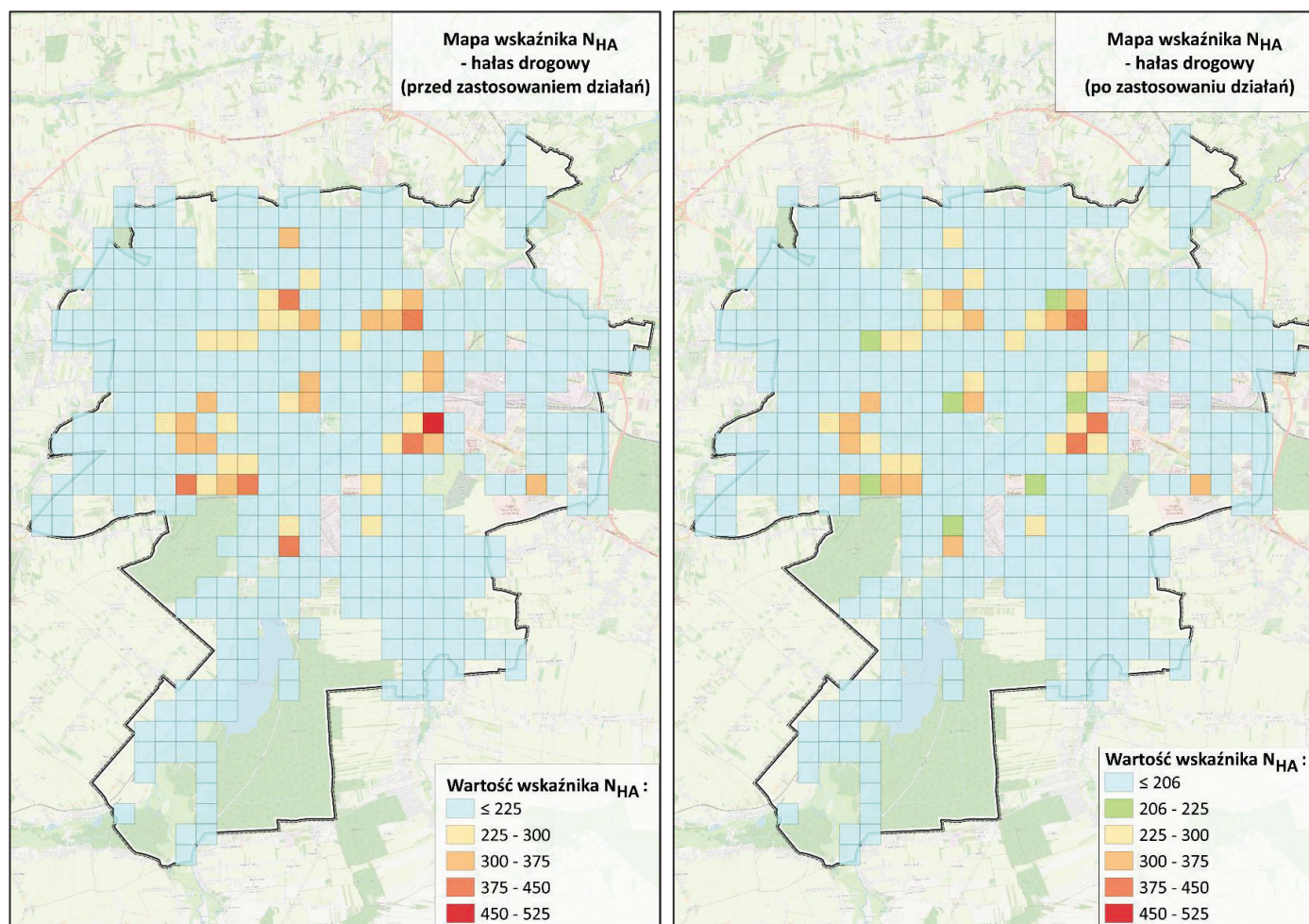
**Tabela 26 Zakładane efekty planowanych działań w otoczeniu całej analizowanej sieci drogowej – liczba osób dotkniętych znacznymi zaburzeniami snu (wskaźnik  $N_{HSD}$ )**

Lp.	KOD w opracowaniu	Liczba osób dotkniętych znacznymi zaburzeniami snu stan obecny $N_{HSD,drogowy}^{SMH}$	Liczba osób dotkniętych znacznymi zaburzeniami snu po realizacji działania $N_{HSD,drogowy}^{POH}$	Liczba osób dotkniętych znacznymi zaburzeniami snu różnica $R_{HSD,drogowy}$
1.	HD27	5919	4942	-977

**Tabela 27 Zakładane efekty planowanych działań w otoczeniu całej analizowanej sieci drogowej – liczba osób dotkniętych chorobą niedokrwienną serca ( $N_{IHD}$ )**

Lp.	KOD w opracowaniu	Liczba osób dotkniętych chorobą niedokrwienną serca stan obecny $N_{IHD,drogowy}^{SMH}$	Liczba osób dotkniętych chorobą niedokrwienną serca po realizacji działania $N_{IHD,drogowy}^{POH}$	Liczba osób dotkniętych chorobą niedokrwienną serca różnica $R_{IHD,drogowy}$
1.	HD27	6	5	-1

Na mapach poniżej zestawiono z kolei porównanie rozkładu 10% największych wartości wskaźnika  $N_{HA}$  przed realizacją działań inwestycyjnych krótkoterminowych oraz po ich realizacji.



Rysunek 22 Porównanie rozkładu 10% największych wartości wskaźnika  $N_{HA}$  przed i po realizacji działań – hałas drogowy, miasto Lublin

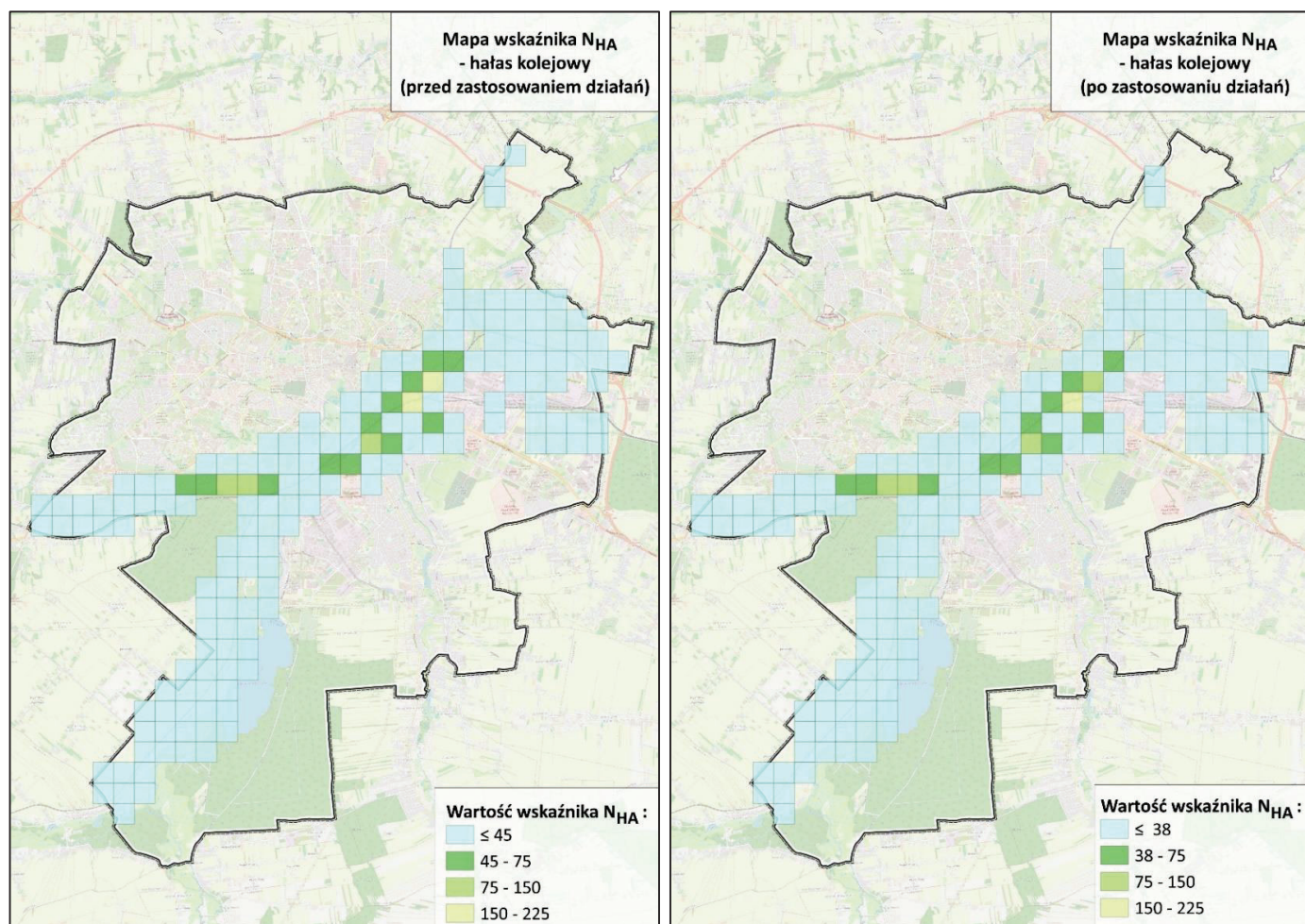
**Tabela 28 Zakładane efekty planowanych działań w otoczeniu linii kolejowych innych niż główne linie kolejowe – liczba osób dotkniętych znaczną uciążliwością hałasu (wskaźnik  $N_{HA}$ )**

Lp.	KOD w opracowaniu	Liczba osób dotkniętych znaczną uciążliwością hałasu stan obecny $N_{HA,kolejowy}^{SMH}$	Liczba osób dotkniętych znaczną uciążliwością hałasu po realizacji działania $N_{HA,kolejowy}^{POH}$	Liczba osób dotkniętych znaczną uciążliwością hałasu różnica $R_{HA,kolejowy}$
1.	HK1	2188	1829	-359

**Tabela 29 Zakładane efekty planowanych działań w otoczeniu linii kolejowych innych niż główne linie kolejowe – liczba osób dotkniętych znacznymi zaburzeniami snu (wskaźnik  $N_{HSD}$ )**

Lp.	KOD w opracowaniu	Liczba osób dotkniętych znacznymi zaburzeniami snu stan obecny $N_{HSD,kolejowy}^{SMH}$	Liczba osób dotkniętych znacznymi zaburzeniami snu po realizacji działania $N_{HSD,kolejowy}^{POH}$	Liczba osób dotkniętych znacznymi zaburzeniami snu różnica $R_{HSD,kolejowy}$
1.	HK1	1052	767	-285

Na mapach poniżej zestawiono z kolei porównanie rozkładu 10% największych wartości wskaźnika  $N_{HA}$  przed realizacją działań inwestycyjnych krótkoterminowych oraz po ich realizacji



Rysunek 23 Porównanie rozkładu 10% największych wartości wskaźnika  $N_{HA}$  przed i po realizacji działań – hałas kolejowy Lublin

### 8.3 Koszty realizacji działań

W tabeli poniżej zestawiono szacowane koszty realizacji zadań o charakterze inwestycyjnym, zaplanowanych w rozdziale 9.1. W przypadku działań o charakterze organizacyjnym, ujętych we wskazanym rozdziale, oszacowanie kosztów ich wdrożenia na tym etapie nie jest możliwe. Ponadto na etapie opracowania Programu nie można wykonać oceny efektywności kosztowej oraz oceny relacji kosztów do korzyści.

**Tabela 30 Koszty działań z zakresu ograniczania hałasu drogowego dla terenu miasta Lublina, proponowanych do realizacji w latach 2024-2029**

Lp.	Oznaczenie	Zarządca	Proponowane działanie	Szacunkowe koszty realizacji [PLN]	Źródło finansowania
1.	HD1	ZDiTM	Przedłużenie ul. Lubelskiego Lipca '80 od skrzyżowania z ul. Diamentową i ul. Krochmalną do ul. Cukrowniczej - obejmuje również przebudowę odcinków ulic bocznych: Ciepłej, Włociańskiej, Przeskok, Dzierżawnej	102 397 237,00	Środki własne
2.	HD2	ZDiTM	Remont ul. Zbożowej od skrzyżowania z al. Warszawską	1 000 000,00	Środki własne
3.	HD3	ZDiTM	Remont ul. Bajkowskiego i ul. Świętoduskiej na odcinku od ul. Lubartowskiej do skrzyżowania z ul. Wodopojną	400 000,00	Środki własne
4.	HD4	ZDiTM	Remont ul. Bursztynowej od ul. Filaretów do ul. Topazowej	700 000,00	Środki własne
5.	HD5	ZDiTM	Remont ul. Mełgiewskiej (boczna)	300 000,00	Środki własne
6.	HD6	ZDiTM	Remont ul. Jana Kasprowicza	250 000,00	Środki własne
7.	HD7	ZDiTM	Remont odcinków ul. Wądołnej i ul. Głównej	360 000,00	Środki własne
8.	HD8	ZDiTM	Remont ul. Pasiecznej	1 000 000,00	Środki własne
9.	HD9	ZDiTM	Remont ul. Podwale	650 000,00	Środki własne
10.	HD10	ZDiTM	Przebudowa ul. Zorza	19 782 224,00	Środki własne
11.	HD11	ZDiTM	Przebudowa ul. Pogodnej	15 759 780,00	Środki własne
12.	HD12	ZDiTM	Przebudowa ul. Janowskiej	15 900 000,00	Środki własne
13.	HD13	ZDiTM	Rozwój zintegrowanego systemu transportu publicznego na terenie miasta Lublin*	264 178 463,00	Środki własne
14.	HD14	ZDiTM	Przebudowa i rozbudowa DW 822 w granicach administracyjnych miasta Lublin	ok. 160 000 000,00	Środki własne
15.	HD15	ZDiTM	Przebudowa i rozbudowa ulicy Nałęczowskiej w Lublinie w ciągu DW 830	70 000 000,00	Środki własne
16.	HD16	ZDiTM	Zastosowanie środków trwałego uspokojenia ruchu - ul. Pawia na odcinku od ul. Długiej do ul. Lotniczej	103 000,00	Środki własne
17.	HD17	ZDiTM	Wymiana nawierzchni - ul. Gospodarcza na odcinku od ul. Kresowej do ul. Hutniczej	650 000,00	Środki własne
18.	HD18	ZDiTM	Wymiana nawierzchni - ul. Głęboka na odcinku od ul. Henryka Raabego do ul. Narutowicza	700 000,00	Środki własne
19.	HD19	ZDiTM	Wymiana nawierzchni, zastosowanie środków trwałego uspokojenia ruchu - ul. Marii Curie-Skłodowskiej na odcinku od ul. Lipowej do ul. Artura Grottera	480 000,00	Środki własne

## Tom II – Miasta o liczbie mieszkańców powyżej 100 tysięcy – LUBLIN

Lp.	Oznaczenie	Zarządca	Proponowane działanie	Szacunkowe koszty realizacji [PLN]	Źródło finansowania
20.	HD20	ZDiTM	Wymiana nawierzchni - ul. Zbigniewa Herberta na odcinku od ul. Zemborzycykiej do ul. Budowlanej	860 000,00	Środki własne
21.	HD21	ZDiTM	Wymiana nawierzchni - Al. Gen. Władysława Andersa na odcinku od ul. Lwowskiej do ul. Kalinowszczyzna	5 000 000,00	Środki własne
22.	HD22	ZDiTM	Wymiana nawierzchni, zastosowanie środków trwałego uspokojenia ruchu - ul. Czechowska i ul. Chmielna na odcinku od ul. Lubomelskiej do ul. 3 Maja	1 400 000,00	Środki własne
23.	HD23	ZDiTM	Zastosowanie środków trwałego uspokojenia ruchu - ul. Bernardyńska na odcinku od placu Wolności do ul. Zamojskiej	130 000,00	Środki własne
24.	HD24	ZDiTM	Wymiana nawierzchni - ul. Rusałka na odcinku od ul. Zamojskiej do ul. Wesolej	300 000,00	Środki własne
25.	HD25	ZDiTM	Wymiana nawierzchni - ul. Lubartowska na odcinku od Al. Solidarności do ul. Obywatelskiej	1 500 000,00	Środki własne
26.	HD26	ZDiTM	System Zarządzania Ruchem i Komunikacją Publiczną w Lublinie	110 900 000,00	Środki własne
27.	HD27	ZDiTM	<ul style="list-style-type: none"> <li>- kontrola stanu nawierzchni drogowej, utrzymywanie nawierzchni drogowej w dobrym stanie technicznym, stosowanie nowoczesnych nawierzchni o zredukowanym hałasie w przypadku remontów i przebudów odcinków drogowych,</li> <li>- zamiana skrzyżowań na ronda (w tym na ronda typu „pinezka”) w miejscach, w których takie działanie jest możliwe do realizacji,</li> <li>- tam, gdzie to możliwe, stosowanie zasad uspokojenia ruchu, polegających na zmianie geometrii oraz profilu jezdni, w uzasadnionych przypadkach eliminacja progów zwalniających, w szczególności na odcinkach, na których występuje ruch ciężarowy i zastąpienie ich elementami modyfikującymi geometrię jezdni,</li> <li>- usprawnienie systemu sterowania ruchem na terenie miasta,</li> <li>- opracowanie koncepcji wyprowadzenia ruchu ciężkiego z wybranych obszarów miasta,</li> <li>- opracowanie koncepcji wprowadzenia stref (obszarów) ograniczonych prędkości ruchu obejmujących swoim zasięgiem wybrane części miasta,</li> <li>- rozbudowa sieci trakcji trolejbusowej,</li> <li>- przekazywanie wyników pomiarów hałasu wykonywanych w ramach np. analiz porealizacyjnych, po wykonaniu remontów/przebudów,</li> <li>- kontrola przestrzegania przepisów ruchu drogowego w zakresie dopuszczalnej prędkości pojazdów,</li> <li>- prowadzenie zrównoważonej polityki rowerowej oraz rozbudowa systemu dróg rowerowych na terenie miasta, dalsze wprowadzanie do eksploatacji środków transportu o ograniczonej emisji hałasu,</li> <li>- rozwój systemu parkingów, w tym parkingów P+R oraz węzłów przesiadkowych,</li> </ul>	Nie dotyczy – działanie ciągłe, organizacyjne	Środki własne

## Tom II – Miasta o liczbie mieszkańców powyżej 100 tysięcy – LUBLIN

Lp.	Oznaczenie	Zarządca	Proponowane działanie	Szacunkowe koszty realizacji [PLN]	Źródło finansowania
			– rozwój systemu drogowych pasów dla aut uprzywilejowanych (min. buspasów),		

**Tabela 31 Koszty działań z zakresu ograniczania hałasu kolejowego dla terenu miasta Lublina, proponowanych do realizacji w latach 2024-2029**

Lp.	Oznaczenie	Zarządca	Proponowane działanie	Szacunkowe koszty realizacji [PLN]	Źródło finansowania
1	HK1	PKP PLK S.A.	<ul style="list-style-type: none"> <li>– przekazywanie Prezydentowi miasta wyników pomiarów hałasu wykonanych w ramach analiz porealizacyjnych, po wykonaniu remontów/przebudów linii kolejowych,</li> <li>– cykliczne szlifowanie szyn na odcinkach czynnych linii kolejowych na terenie miasta przez Zarządzającego linią kolejową.</li> </ul>	Nie dotyczy – działanie ciągłe, organizacyjne	Środki własne, Fundusze krajowe, Fundusze europejskie

**8.4 Strategia długofalowa**

W ramach strategii długofalowej proponuje się dla obszaru całego miasta, w kontekście zapobiegania uciążliwości hałasowej pochodzącej od wszystkich analizowanych źródeł hałasu, w sposób ciągły realizować działania o charakterze organizacyjnym, które zestawiono w tabeli poniżej.

**Tabela 32 Działania organizacyjne zaplanowane w ramach strategii długofalowej dla terenu całego miasta**

Lp.	Nazwa obszaru	Działania naprawcze	Jednostka odpowiedzialna	Kod działania z katalogu
1	Całe miasto	Stosowanie w planowaniu przestrzennym zasad strefowania (w odniesieniu do terenów niezagospodarowanych),	Urząd Miasta Lublin	D.24 środki planowania i przepisy porządkowe; S.18 środki planowania i przepisy porządkowe; P.8 środki planowania i przepisy porządkowe; D.26 strefy buforowe; S.20 strefy buforowe; P.10 strefy buforowe
2	Całe miasto	Wykorzystywanie strategicznej mapy hałasu w pracach planistycznych,	Urząd Miasta Lublin	D.24 środki planowania i przepisy porządkowe; S.18 środki planowania i przepisy porządkowe; P.8 środki planowania i przepisy porządkowe
3	Całe miasto	Wprowadzanie do miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego zapisów dotyczących klasyfikacji terenów pod względem akustycznym,	Urząd Miasta Lublin	D.24 środki planowania i przepisy porządkowe; S.18 środki planowania i przepisy porządkowe; P.8 środki planowania i przepisy porządkowe; D.25 obszary wrażliwe; S.19 obszary wrażliwe; P.9 obszary wrażliwe
4	Całe miasto	Stosowanie w MPZP stref ograniczenia rozwoju zabudowy mieszkaniowej określonej maksymalnym zasięgiem izolacji hałasu LDWN / LN o wartościach dopuszczalnych dla danego terenu.	Urząd Miasta Lublin	D.24 środki planowania i przepisy porządkowe; S.18 środki planowania i przepisy porządkowe; P.8 środki planowania i przepisy porządkowe; D.26 strefy buforowe; S.20 strefy buforowe; P.10 strefy buforowe



## Tom II – Miasta o liczbie mieszkańców powyżej 100 tysięcy – LUBLIN

Lp.	Nazwa obszaru	Działania naprawcze	Jednostka odpowiedzialna	Kod działania z katalogu
5	Całe miasto	W strefach o udokumentowanej uciążliwości hałasu powodowanej trasami komunikacyjnymi wprowadzanie, w stosunku do nowej zabudowy mieszkaniowej, wymogu stosowania elementów chroniących przed hałasem środowiskowym (np.: ekrany na elewacji budynku, rozpraszające elementy fasad, ekrany wzdłuż ścian szczytowych budynków),	Urząd Miasta Lublin	D.23 inna izolacja; S.17 inna izolacja
6	Całe miasto	Edukacja ekologiczna w zakresie hałasu (przyczyny, skutki, możliwości walki z hałasem), promowanie proekologicznych postaw i środków transportu.	Urząd Miasta Lublin	D.33 rozpowszechnianie informacji; D.35 promowanie cichej mobilności; D.36 promowanie transportu publicznego; D.37 promowanie wspólnego użytkowania samochodów (carsharing); D.38 edukacja i działania podnoszące świadomość; S.29 rozpowszechnianie informacji; S.31 edukacja i działania podnoszące świadomość; S.32 promowanie innych środków transportu; P.16 rozpowszechnianie informacji; P.18 edukacja i działania podnoszące świadomość

Ponadto, w celu redukcji hałasu drogowego, przewidziano szereg działań inwestycyjnych, których realizację zaplanowano na lata 2030-2034. Działania te zestawiono w poniższej tabeli.

**Tabela 33 Działania inwestycyjne w celu redukcji hałasu drogowego, zaplanowane w ramach strategii długofalowej**

Lp.	Nazwa ulicy lub obszaru	Działania naprawcze	Jednostka odpowiedzialna	Kod działania z katalogu
1	ul. Władysława Kunickiego i ul. Abramowicka na odcinku od ul. Wolskiej do ul. Sadowej	Wymiana nawierzchni	ZDiTM	D.1 ciche nawierzchnie
2	ul. Wojenna na odcinku od ul. Nowy Świat do ul. Wyścigowej	Zastosowanie środków trwałego uspokojenia ruchu	ZDiTM	D.10 fizyczne środki uspokojenia ruchu
3	ul. Nowy Świat na odcinku od ul. Władysława Kunickiego do ul. Wojennej	Ograniczenie ruchu	ZDiTM	D.6 ograniczenie czasowe dla pojazdów ciężkich; D.7 ograniczenie czasowe dla pojazdów osobowych; D.16 zakazy/zmiana trasy pojazdów ciężkich; D.17 zakazy/zmiana trasy pojazdów osobowych
4	ul. Ksawerego Dunikowskiego na odcinku od ul. Zbigniewa Herberta	Wymiana nawierzchni	ZDiTM	D.1 ciche nawierzchnie
5	ul. Ks. Jerzego Popiełuszki na odcinku od ul. Legionowej do Al. Gen. Władysława Sikorskiego	Wymiana nawierzchni	ZDiTM	D.1 ciche nawierzchnie
6	ul. Lotnicza i ul. Plagego i Laśkiewicza na odcinku od ul. Droga Męczenników Majdanka do Al. Wincentego Witosa	Wymiana nawierzchni	ZDiTM	D.1 ciche nawierzchnie
7	ul. Lubartowska na odcinku od Al. Solidarności	Wymiana nawierzchni	ZDiTM	D.1 ciche nawierzchnie

## Tom II – Miasta o liczbie mieszkańców powyżej 100 tysięcy – LUBLIN

Lp.	Nazwa ulicy lub obszaru	Działania naprawcze	Jednostka odpowiedzialna	Kod działania z katalogu
	do ul. Wacława Bajkowskiego			
8	ul. Mieczysława Biernackiego i ul. Ruska na odcinku od ul. Bolesława Prusa do ul. Szkolnej	Wymiana nawierzchni	ZDiTM	D.1 ciche nawierzchnie
9	ul. Bolesława Prusa na odcinku od Al. Solidarności do ul. Północnej	Wymiana nawierzchni	ZDiTM	D.1 ciche nawierzchnie
10	ul. Królewska na odcinku od Placu Króla Władysława Łokietka do ul. Wyszyńskiego	Uspokojenie ruchu	ZDiTM	D.11 wyznaczenie stref z uspokojonym ruchem drogowym
11	ul. Zesłańców Sybiru i ul. Hugona Kołłątaja na odcinku od ul. Okopowej do ul. Krakowskie Przedmieście	Wymiana nawierzchni	ZDiTM	D.1 ciche nawierzchnie
12	ul. Doktora Witolda Chodźki na odcinku od Al. Mieczysława Smorawińskiego do ul. Profesora Antoniego Gębali	Zastosowanie środków trwałego uspokojenia ruchu	ZDiTM	D.10 fizyczne środki uspokojenia ruchu
13	Al. Gen. Władysława Sikorskiego na odcinku od ul. Ks. Jerzego Popiełuszki do ul. Jagiellońskiej	Zastosowanie wysokiej zieleni akustycznej przed budynkami mieszkaniowymi wielorodzinnymi zlokalizowanymi po wschodniej stronie ulicy	ZDiTM	D.23 inna izolacja
14	Al. Tysiąclecia na odcinku od ul. Łęczyńskiej do ul. Przyjaźni	Zastosowanie wysokiej zieleni akustycznej przed budynkami mieszkaniowymi wielorodzinnymi zlokalizowanymi po zachodniej stronie ulicy	ZDiTM	D.23 inna izolacja
15	ul. Wileńska na odcinku od ul. Wajdeloty do ul. Grażyny	Wymiana nawierzchni	ZDiTM	D.1 ciche nawierzchnie
16	ul. Eugeniusza Romera na odcinku od ul. Diamentowej do ul. Nałkowskich	Wymiana nawierzchni	ZDiTM	D.1 ciche nawierzchnie
17	ul. Dożynkowa na odcinku od Al. Spółdzielczości Pracy do ul. Orzechowej	Wymiana nawierzchni; Zastosowanie środków trwałego uspokojenia ruchu	ZDiTM	D.1 ciche nawierzchnie; D.10 fizyczne środki uspokojenia ruchu
18	ul. Długa i ul. Wyzwolenia na odcinku od ul. Dywizjonu 303 do ul. Edwarda Raczyńskiego	Wymiana nawierzchni	ZDiTM	D.1 ciche nawierzchnie
19	ul. Bazyliańówka na odcinku od ul. Porzeczkowej do ul. Stanisława Węglarza	Zastosowanie środków trwałego uspokojenia ruchu	ZDiTM	D.10 fizyczne środki uspokojenia ruchu
20	ul. Walecznych na odcinku od ul. Wiejskiej do ul. Stanisława Węglarza	Wymiana nawierzchni	ZDiTM	D.1 ciche nawierzchnie

## Tom II – Miasta o liczbie mieszkańców powyżej 100 tysięcy – LUBLIN

Lp.	Nazwa ulicy lub obszaru	Działania naprawcze	Jednostka odpowiedzialna	Kod działania z katalogu
21	ul. Gliniana na odcinku od ul. Siewnej do ul. Nadbystrzyckiej	Wymiana nawierzchni; Zastosowanie środków trwałego uspokojenia ruchu	ZDiTM	D.1 ciche nawierzchnie; D.10 fizyczne środki uspokojenia ruchu
22	ul. Marii Curie-Skłodowskiej na odcinku od ul. Akademickiej do ul. Artura Grottgera	Wymiana nawierzchni; Zastosowanie środków trwałego uspokojenia ruchu	ZDiTM	D.1 ciche nawierzchnie; D.10 fizyczne środki uspokojenia ruchu
23	ul. Roztocze na odcinku od ul. Orkana do ul. Bieszczadzkiej	Wymiana nawierzchni	ZDiTM	D.1 ciche nawierzchnie

### 8.5 Strategia długofalowa – identyfikacja obszarów, które powinny zostać wyznaczone jako obszary ciche

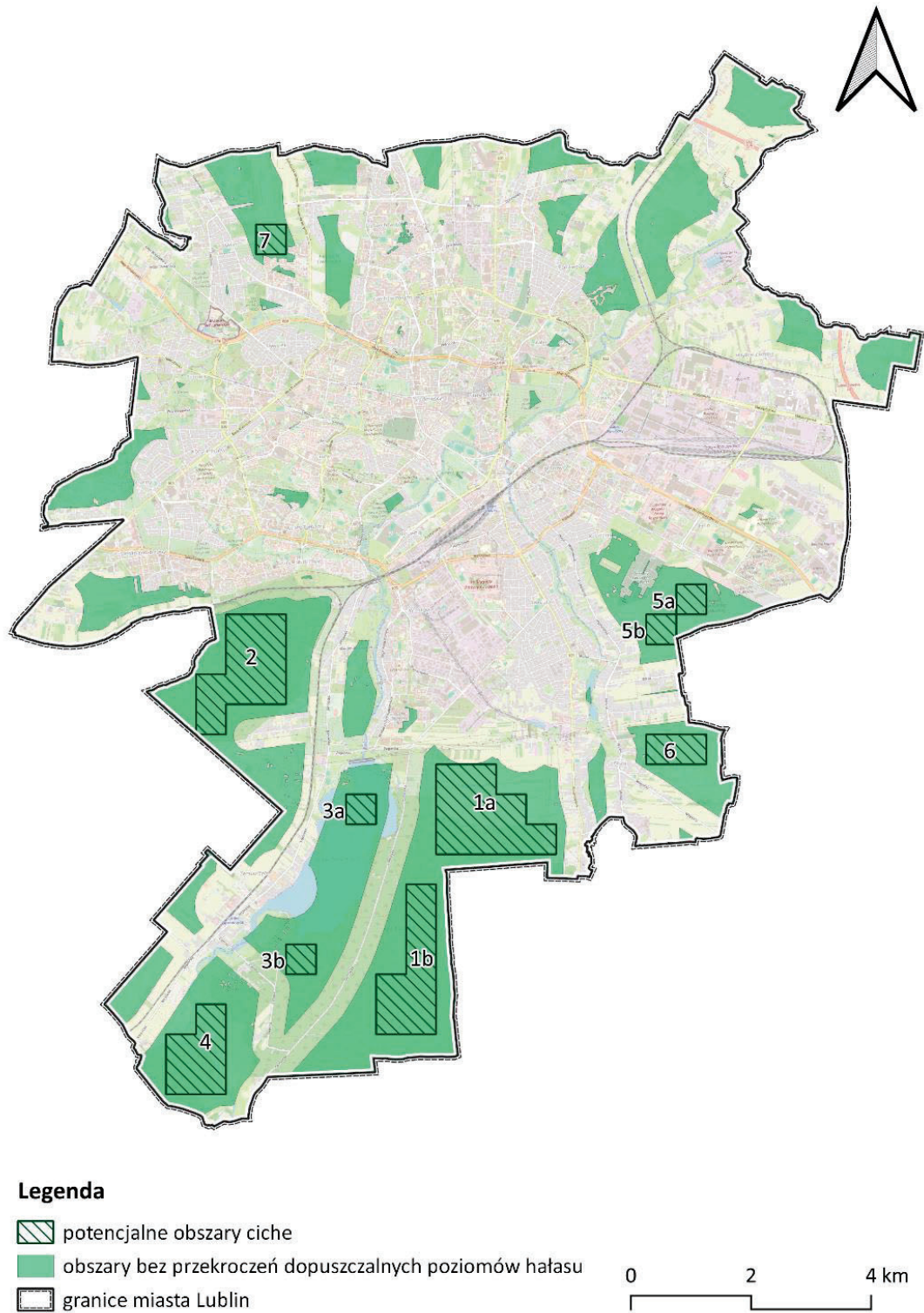
W ramach POH przygotowano propozycję terenów, które potencjalnie mogą spełniać kryteria obszarów cichych. Przy wyznaczaniu ww. obszarów uwzględniono tereny, na których nie stwierdzono ponadnormatywnego oddziaływania akustycznego na wyznaczonym terenie z uwzględnieniem użytkowania terenu oraz odległościami od poszczególnych źródeł hałasu (danymi wejściowymi były dane, które opracowano na etapie SMH), a następnie wskazano obszary jednostkowe w postaci kwadratów o boku 500 m x 500 m, które są ostateczną potencjalną propozycją obszarów cichych.

Wyznaczone na podstawie powyższych założeń tereny, zgodnie z art. 118b ust. 1 ustawy *Prawo ochrony środowiska*, Rada Powiatu może w drodze uchwały wyznaczyć jako obszary ciche w aglomeracji, wskazując wymagania zapewniające utrzymanie poziomu hałasu co najmniej na istniejącym poziomie. Oznacza to, że obszarem cichym może być każdy obszar, na którym nie wskazano przekroczeń, jednakże należy mieć na uwadze, iż nie można dopuścić, aby:

- wpływ hałasu z zewnątrz powodował przekroczenia dopuszczalnych norm hałasu wewnątrz obszaru cichego;
- źródła hałasu wewnątrz obszaru (drogi wewnętrzne, działalność handlowo-usługowa, itp.) powodowały przekroczenia dopuszczalnych norm hałasu na samym obszarze i poza nim.

Ponadto, należy mieć na względzie, że w przypadku terenów mieszkaniowych, ustanowienie obszaru cichego może zablokować ich rozwój. Na poniższym rysunku przedstawiono propozycję obszarów cichych na terenie Lublina.

## Tom II – Miasta o liczbie mieszkańców powyżej 100 tysięcy – LUBLIN



**Rysunek 24 Propozycja obszarów cichych opracowana w oparciu o wyniki SMH Lublin 2022**

Tom II – Miasta o liczbie mieszkańców powyżej 100 tysięcy – LUBLIN

## 9 Harmonogram realizacji poszczególnych działań

W poniższym rozdziale przedstawiono harmonogram realizacji działań mających na celu redukcję hałasu na terenie Lublin. Wszystkie z tych działań zostały przedstawione także w powyższych rozdziałach, a sugerowana hierarchia wykonywania działań została zaproponowana biorąc pod uwagę wartość wskaźnika  $N_{HA}$  na obszarze objętym oddziaływaniem inwestycji. Harmonogram wskazujący kolejność wykonywania działań przewidzianych w celu redukcji hałasu przedstawiono w poniższej tabeli.

**Tabela 34 Harmonogram realizacji działań krótkookresowych w celu redukcji hałasu drogowego dla miasta Lublina**

Priorytet	Oznaczenie	Zarządca	Proponowane działanie	$N_{HA}$ PRZED
1	HD26	ZDiTM	System Zarządzania Ruchem i Komunikacją Publiczną w Lublinie	29420
	HD27	ZDiTM	<ul style="list-style-type: none"> <li>– kontrola stanu nawierzchni drogowej, utrzymywanie nawierzchni drogowej w dobrym stanie technicznym, stosowanie nowoczesnych nawierzchni o zredukowanym hałasie w przypadku remontów i przebudów odcinków drogowych,</li> <li>– zamiana skrzyżowań na ronda (w tym na ronda typu „pinezka”) w miejscach, w których takie działanie jest możliwe do realizacji,</li> <li>– tam, gdzie to możliwe, stosowanie zasad uspokojenia ruchu, polegających na zmianie geometrii oraz profilu jezdni, w uzasadnionych przypadkach eliminacja progów zwalniających, w szczególności na odcinkach, na których występuje ruch ciężarowy i zastąpienie ich elementami modyfikującymi geometrię jezdni,</li> <li>– usprawnienie systemu sterowania ruchem na terenie miasta,</li> <li>– opracowanie koncepcji wyprowadzenia ruchu ciężkiego z wybranych obszarów miasta,</li> <li>– opracowanie koncepcji wprowadzenia stref (obszarów) ograniczonych prędkości ruchu obejmujących swoim zasięgiem wybrane części miasta,</li> <li>– rozbudowa sieci trakcji trolejbusowej,</li> <li>– przekazywanie wyników pomiarów hałasu wykonywanych w ramach np. analiz porealizacyjnych, po wykonaniu remontów/przebudów,</li> <li>– kontrola przestrzegania przepisów ruchu drogowego w zakresie dopuszczalnej prędkości pojazdów,</li> <li>– prowadzenie zrównoważonej polityki rowerowej oraz rozbudowa systemu dróg rowerowych na terenie miasta, dalsze wprowadzanie do eksploatacji środków transportu o ograniczonej emisji hałasu,</li> <li>– rozwój systemu parkingów, w tym parkingów P+R oraz węzłów przesiadkowych,</li> <li>– rozwój systemu drogowych pasów dla aut uprzywilejowanych (m.in. buspasów),</li> </ul>	29420
3	HD11	ZDiTM	Przebudowa ul. Pogodnej	480
4	HD21	ZDiTM	Wymiana nawierzchni - Al. Gen. Władysława Andersa na odcinku od ul. Lwowskiej do ul. Kalinowszczyzna	461
5	HD13	ZDiTM	Rozwój zintegrowanego systemu transportu publicznego na terenie miasta Lublin*	444
6	HD20	ZDiTM	Wymiana nawierzchni - ul. Zbigniewa Herberta na odcinku od ul. Zemborzyckiej do ul. Budowlanej	269
7	HD25	ZDiTM	Wymiana nawierzchni - ul. Lubartowska na odcinku od Al. Solidarności do ul. Obywatelskiej	254
8	HD17	ZDiTM	Wymiana nawierzchni - ul. Gospodarcza na odcinku od ul. Kresowej do ul. Hutniczej	223
9	HD14	ZDiTM	Przebudowa i rozbudowa DW 822 w granicach administracyjnych miasta Lublin	214
10	HD18	ZDiTM	Wymiana nawierzchni - ul. Głęboka na odcinku od ul. Henryka Raabego do ul. Narutowicza	176
11	HD4	ZDiTM	Remont ul. Bursztynowej od ul. Filaretów do ul. Topazowej	121
12	HD2	ZDiTM	Remont ul. Zbożowej od skrzyżowania z al. Warszawską	119

## Tom II – Miasta o liczbie mieszkańców powyżej 100 tysięcy – LUBLIN

Priorytet	Oznaczenie	Zarządca	Proponowane działanie	N <sub>HA</sub> PRZED
13	HD16	ZDiTM	Zastosowanie środków trwałego uspokojenia ruchu - ul. Pawia na odcinku od ul. Długiej do ul. Lotniczej	100
14	HD1	ZDiTM	Przedłużenie ul. Lubelskiego Lipca '80 od skrzyżowania z ul. Diamentową i ul. Krochmalną do ul. Cukrowniczej - obejmuje również przebudowę odcinków ulic bocznych: Ciepłej, Włościańskiej, Przeskok, Dzierżawnej	83
15	HD22	ZDiTM	Wymiana nawierzchni, zastosowanie środków trwałego uspokojenia ruchu - ul. Czechowska i ul. Chmielna na odcinku od ul. Lubomelskiej do ul. 3 Maja	78
16	HD23	ZDiTM	Zastosowanie środków trwałego uspokojenia ruchu - ul. Bernardyńska na odcinku od placu Wolności do ul. Zamojskiej	66
17	HD15	ZDiTM	Przebudowa i rozbudowa ulicy Nałęczowskiej w Lublinie w ciągu DW 830	63
18	HD3	ZDiTM	Remont ul. Bajkowskiego i ul. Świętoduskiej na odcinku od ul. Lubartowskiej do skrzyżowania z ul. Wodopojną	40
19	HD12	ZDiTM	Przebudowa ul. Janowskiej	38
20	HD5	ZDiTM	Remont ul. Mełgiewskiej (boczna)	36
21	HD9	ZDiTM	Remont ul. Podwale	34
22	HD19	ZDiTM	Wymiana nawierzchni, zastosowanie środków trwałego uspokojenia ruchu - ul. Marii Curie-Skłodowskiej na odcinku od ul. Lipowej do ul. Artura Grottgera	32
23	HD6	ZDiTM	Remont ul. Jana Kasprowicza	27
24	HD24	ZDiTM	Wymiana nawierzchni - ul. Rusałka na odcinku od ul. Zamojskiej do ul. Wesolej	25
25	HD7	ZDiTM	Remont odcinków ul. Wądołej i ul. Głównej	23
26	HD10	ZDiTM	Przebudowa ul. Zorza	21
27	HD8	ZDiTM	Remont ul. Pasiecznej	2

Tabela 35 Harmonogram realizacji działań krótkookresowych w celu redukcji hałasu kolejowego dla miasta Lublina

Priorytet	Oznaczenie	Zarządca	Proponowane działanie	N <sub>HA</sub> PRZED
1	HK1	PKP PLK S.A.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- przekazywanie Prezydentowi miasta wyników pomiarów hałasu wykonanych w ramach analiz porealizacyjnych, po wykonaniu remontów/przebudów linii kolejowych na terenie Lublina,</li> <li>- cykliczne szlifowanie szyn na odcinkach czynnych linii kolejowych na terenie miasta przez Zarządzającego linią kolejową.</li> </ul>	2188

## Tom II – Miasta o liczbie mieszkańców powyżej 100 tysięcy – LUBLIN

**SPIS RYSUNKÓW**

Rysunek 1 Granice administracyjne Lublina na tle województwa [źródło podkładu mapy: OpenStreetMap] .....	5
Rysunek 2 Tereny podlegające ochronie akustycznej na terenie Lublina [źródło: Strategiczna mapa hałasu miasta Lublin].....	6
Rysunek 3 Przebieg dróg głównych oraz pozostałych na terenie Lublina, ujętych w POH Lubelskie [źródło: Strategiczna mapa hałasu miasta Lublin].....	8
Rysunek 4 Przebieg linii kolejowych na terenie Lublina [źródło: Strategiczna mapa hałasu miasta Lublin] .....	10
Rysunek 5 Lokalizacja obiektów przemysłowych ujętych w POH Lubelskie [źródło: Strategiczna mapa hałasu miasta Lublin].....	12
Rysunek 6 Lokalizacja Podstrefy Lublin Specjalnej Strefy Ekonomicznej EURO-PARK Mielec .....	14
Rysunek 7 Lokalizacja miejsc, w których występują przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu drogowego [źródło: SMH Lublin 2022] .....	18
Rysunek 8 Lokalizacja miejsc, w których występują przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu szynowego (kolejowego) [źródło: SMH Lublin 2022] .....	19
Rysunek 9 Lokalizacja miejsc, w których występują przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu przemysłowego [źródło: SMH Lublin 2022].....	20
Rysunek 10 Wskaźnik $N_{HA}$ dla hałasu drogowego w aglomeracji; 10% obszarów jednostkowych o największych wartościach wskaźnika .....	22
Rysunek 11 Wskaźnik $N_{HA}$ dla hałasu szynowego (kolejowego) w aglomeracji; 10% obszarów jednostkowych o największych wartościach wskaźnika .....	23
Rysunek 12 Wskaźnik $N_{HSD}$ dla hałasu drogowego w aglomeracji; 10% obszarów jednostkowych o największych wartościach wskaźnika .....	24
Rysunek 13 Wskaźnik $N_{HSD}$ dla hałasu szynowego (kolejowego) w aglomeracji; 10% obszarów jednostkowych o największych wartościach wskaźnika .....	25
Rysunek 14 Wskaźnik $N_{IHD}$ dla hałasu drogowego w aglomeracji; 10% obszarów jednostkowych o największych wartościach wskaźnika .....	26
Rysunek 15 Lokalizacja proponowanych obszarów cichych na podstawie wyników Strategicznej Mapy Hałasu .....	28
Rysunek 16 Lokalizacja miejsc, w których wystąpiły skargi mieszkańców w odniesieniu do hałasu drogowego w Lublinie .....	44
Rysunek 17 Lokalizacja miejsc, w których wystąpiły skargi mieszkańców w odniesieniu do hałasu kolejowego w Lublinie.....	45
Rysunek 18 Lokalizacja miejsc, na które wystąpiły skargi mieszkańców w odniesieniu do hałasu przemysłowego w Lublinie .....	48
Rysunek 19 Lokalizacja wskazanych działań z zakresu ograniczania hałasu drogowego na terenie miasta Lublina proponowanych do podjęcia w ciągu 5 lat, licząc od roku uchwalenia programu, arkusz 1 z 2.....	60
Rysunek 20 Lokalizacja wskazanych działań z zakresu ograniczania hałasu drogowego na terenie miasta Lublina proponowanych do podjęcia w ciągu 5 lat, licząc od roku uchwalenia programu, arkusz 2 z 2.....	61
Rysunek 21 Lokalizacja wskazanych działań z zakresu ograniczania hałasu kolejowego na terenie miasta Lublina proponowanych do podjęcia w ciągu 5 lat, licząc od roku uchwalenia programu .....	63
Rysunek 22 Porównanie rozkładu 10% największych wartości wskaźnika $NHA$ przed i po realizacji działań – hałas drogowy, miasto Lublin.....	68

## Tom II – Miasta o liczbie mieszkańców powyżej 100 tysięcy – LUBLIN

Rysunek 23 Porównanie rozkładu 10% największych wartości wskaźnika <i>NHA</i> przed i po realizacji działań – hałas kolejowy Lublin .....	70
Rysunek 24 Propozycja obszarów cichych opracowana w oparciu o wyniki SMH Lublin 2022 .....	77



## Tom II – Miasta o liczbie mieszkańców powyżej 100 tysięcy – LUBLIN

**SPIS TABEL**

Tabela 1 Lokalizacja miejsc, w których stwierdzono występowanie przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu [źródło: SMH Lublin 2022] .....	15
Tabela 2 Liczba ludności narażona na ponadnormatywne oddziaływanie hałasu w podziale na źródła [źródło: SMH Lublin 2022] .....	21
Tabela 3 Wyniki oceny szkodliwych skutków hałasu dla wskaźnika $N_{HA}$ – liczba osób narażona na znaczną dokuczliwość hałasu w podziale na przedziały poziomów hałasu .....	27
Tabela 4 Wyniki oceny szkodliwych skutków hałasu dla wskaźnika $N_{HSD}$ – liczba osób narażona na znaczne zaburzenie snu w podziale na przedziały poziomów hałasu .....	27
Tabela 5 Wyniki oceny szkodliwych skutków hałasu dla wskaźnika $N_{IHD}$ – liczba przypadków zachorowalności na choroby niedokrwienne serca .....	27
Tabela 6 Proponowane działania inwestycyjne w zakresie ograniczenia hałasu drogowego planowane do realizacji w ramach Strategicznej mapy hałasu .....	29
Tabela 7 Zrealizowane działania krótkookresowe (podstawowe) wskazane do realizacji na lata 2018-2022 dla miasta Lublina .....	33
Tabela 8 Zrealizowane działania krótkookresowe inwestycyjne, przewidziane w Wieloletniej Prognozie Finansowej wskazane do realizacji w latach 2018-2022 dla miasta Lublina .....	34
Tabela 9 Zrealizowane działania średniookresowe wskazane do realizacji na lata 2019-2029 dla miasta Lublina .....	36
Tabela 10 Zrealizowane działania długookresowe wskazane do realizacji w perspektywie ponad 10 lat od roku 2018 dla miasta Lublina .....	37
Tabela 11 Niezrealizowane działania krótkookresowe (podstawowe) wskazane do realizacji na lata 2018-2022 dla miasta Lublina .....	38
Tabela 12 Niezrealizowane działania średniookresowe wskazane do realizacji na lata 2019-2029 dla miasta Lublina .....	39
Tabela 13 Niezrealizowane działania długookresowe wskazane do realizacji w perspektywie ponad 10 lat od roku 2018 dla miasta Lublina .....	39
Tabela 14 Skargi mieszkańców na hałas drogowy w mieście Lublin .....	43
Tabela 15 Skargi mieszkańców na hałas kolejowy w mieście Lublin .....	45
Tabela 16 Skargi mieszkańców na hałas przemysłowy w mieście Lublin .....	46
Tabela 17 Działania krótkoterminowe w celu redukcji hałasu drogowego zaplanowane dla miasta Lublina .....	57
Tabela 18 Działania krótkoterminowe w celu redukcji hałasu kolejowego zaplanowane dla miasta Lublina .....	62
Tabela 19 Zakładane efekty planowanych działań w otoczeniu dróg głównych – liczba osób dotkniętych znaczną uciążliwością hałasu (wskaźnik $N_{HA}$ ) .....	64
Tabela 20 Zakładane efekty planowanych działań, w otoczeniu dróg głównych – liczba osób dotkniętych znacznymi zaburzeniami snu (wskaźnik $N_{HSD}$ ) .....	64
Tabela 21 Zakładane efekty planowanych działań, w otoczeniu dróg głównych – liczba osób dotkniętych chorobą niedokrwinną serca ( $N_{IHD}$ ) .....	65
Tabela 22 Zakładane efekty planowanych działań, w otoczeniu dróg innych niż drogi główne – liczba osób dotkniętych znaczną uciążliwością hałasu (wskaźnik $N_{HA}$ ) .....	65
Tabela 23 Zakładane efekty planowanych działań, w otoczeniu dróg innych niż drogi główne – liczba osób dotkniętych znacznymi zaburzeniami snu (wskaźnik $N_{HSD}$ ) .....	66
Tabela 24 Zakładane efekty planowanych działań w otoczeniu dróg innych niż drogi główne – liczba osób dotkniętych chorobą niedokrwinną serca ( $N_{IHD}$ ) .....	66

## Tom II – Miasta o liczbie mieszkańców powyżej 100 tysięcy – LUBLIN

Tabela 25 Zakładane efekty planowanych działań w otoczeniu całej analizowanej sieci drogowej – liczba osób dotkniętych znaczną uciążliwością hałasu (wskaźnik $N_{HA}$ ) .....	67
Tabela 26 Zakładane efekty planowanych działań w otoczeniu całej analizowanej sieci drogowej – liczba osób dotkniętych znacznymi zaburzeniami snu (wskaźnik $N_{HSD}$ ) .....	67
Tabela 27 Zakładane efekty planowanych działań w otoczeniu całej analizowanej sieci drogowej – liczba osób dotkniętych chorobą niedokrwienną serca ( $N_{IHD}$ ) .....	67
Tabela 28 Zakładane efekty planowanych działań w otoczeniu linii kolejowych innych niż główne linie kolejowe – liczba osób dotkniętych znaczną uciążliwością hałasu (wskaźnik $N_{HA}$ ) .....	69
Tabela 29 Zakładane efekty planowanych działań w otoczeniu linii kolejowych innych niż główne linie kolejowe – liczba osób dotkniętych znacznymi zaburzeniami snu (wskaźnik $N_{HSD}$ ) .....	69
Tabela 30 Koszty działań z zakresu ograniczania hałasu drogowego dla terenu miasta Lublina, proponowanych do realizacji w latach 2024-2029 .....	71
Tabela 32 Koszty działań z zakresu ograniczania hałasu kolejowego dla terenu miasta Lublina, proponowanych do realizacji w latach 2024-2029 .....	73
Tabela 33 Działania organizacyjne zaplanowane w ramach strategii długofalowej dla terenu całego miasta .....	73
Tabela 34 Działania inwestycyjne w celu redukcji hałasu drogowego, zaplanowane w ramach strategii długofalowej .....	74
Tabela 35 Harmonogram realizacji działań krótkookresowych w celu redukcji hałasu drogowego dla miasta Lublina .....	78
Tabela 36 Harmonogram realizacji działań krótkookresowych w celu redukcji hałasu kolejowego dla miasta Lublina .....	79

Załącznik nr 3  
do uchwały nr III /44 /2024  
Sejmiku Województwa Lubelskiego  
z dnia 19 czerwca 2024 r.



**PROGRAM OCHRONY ŚRODOWISKA  
PRZED HAŁASEM  
DLA WOJEWÓDZTWA LUBELSKIEGO  
Tom III – Drogi główne położone poza granicami  
miast o liczbie mieszkańców większej niż 100 tysięcy**

## SPIS TREŚCI

	<b>SPIS TREŚCI</b> .....	<b>2</b>
<b>1</b>	<b>OPIS OBSZARU OBJĘTEGO ZAKRESEM OPRACOWANIA</b> .....	<b>4</b>
<b>2</b>	<b>IDENTYFIKACJA I CHARAKTERYSTYKA ŹRÓDEŁ HAŁASU – DROGI GŁÓWNE</b> <b>9</b>	
	<b>2.1 Drogi krajowe</b> .....	<b>9</b>
	<b>2.2 Drogi wojewódzkie</b> .....	<b>14</b>
	<b>2.3 Główne drogi na terenie miasta Biała Podlaska</b> .....	<b>17</b>
	<b>2.4 Główne drogi na terenie miasta Chełm</b> .....	<b>18</b>
	<b>2.5 Główne drogi na terenie miasta Zamość</b> .....	<b>18</b>
<b>3</b>	<b>IDENTYFIKACJA OGRANICZEŃ</b> .....	<b>20</b>
	<b>3.1 Obszary ograniczonego użytkowania</b> .....	<b>20</b>
	<b>3.2 Obszary ciche</b> .....	<b>20</b>
<b>4</b>	<b>DANE I WNIOSKI ZE STRATEGICZNYCH MAP HAŁASU</b> .....	<b>20</b>
	<b>4.1 Wykaz terenów wymagających podjęcia działań ograniczających poziom hałasu w środowisku</b> .....	<b>20</b>
	4.1.1 Drogi krajowe .....	20
	4.1.2 Drogi wojewódzkie .....	24
	4.1.3 Główne drogi na terenie miast na prawach powiatu.....	27
	<b>4.2 Identyfikacja obszarów, które spełniają kryteria obszarów cichych</b> .....	<b>32</b>
	<b>4.3 Identyfikacja dominujących źródeł hałasu</b> .....	<b>32</b>
	4.3.1 Drogi krajowe .....	32
	4.3.2 Drogi wojewódzkie .....	49
	4.3.3 Główne drogi na terenie miast na prawach powiatu.....	62
	<b>4.4 Propozycja działań</b> .....	<b>67</b>
	4.4.1 Drogi krajowe .....	67
	4.4.2 Drogi wojewódzkie .....	70
	4.4.3 Główne drogi na terenie miasta Białej Podlaskiej .....	71
	4.4.4 Główne drogi na terenie miasta Chełma .....	71
	4.4.5 Główne drogi na terenie miasta Zamość .....	72
	<b>4.5 Identyfikacja obszarów, które spełniają kryteria obszarów cichych</b> .....	<b>72</b>
<b>5</b>	<b>OCENA REALIZACJI POPRZEDNIEGO PROGRAMU</b> .....	<b>73</b>
	<b>5.1 Program ochrony środowiska przed hałasem dla województwa lubelskiego</b> .....	<b>73</b>
	<b>5.2 Program ochrony środowiska przed hałasem dla województwa lubelskiego dla dróg: DK12 i DW844 przebiegających przez teren miasta Chełm</b> .....	<b>107</b>
<b>6</b>	<b>SKARGI MIESZKAŃCÓW NA HAŁAS</b> .....	<b>111</b>
<b>7</b>	<b>ANALIZA MATERIAŁÓW, DOKUMENTÓW I PUBLIKACJI</b> .....	<b>114</b>
	<b>7.1 Polityki, strategie, plany lub programy</b> .....	<b>114</b>
	7.1.1 Strategia Rozwoju Miasta Zamość na lata 2020 – 2030 .....	115
	7.1.2 Strategia Rozwoju Miasta Chełm 2021 – 2030 .....	115
	7.1.3 Zintegrowana Strategia Rozwoju Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Biała Podlaska na lata 2021-2030 (projekt) .....	115
	<b>7.2 Decyzje określające warunki korzystania ze środowiska</b> .....	<b>115</b>
<b>8</b>	<b>DZIAŁANIA</b> .....	<b>116</b>

---

8.1	Działania w zakresie ochrony przed hałasem planowane do podjęcia w latach 2024-2029 .....	116
8.2	Prognozowane efekty działań .....	128
8.3	Koszty realizacji działań .....	142
8.4	Strategia długofalowa .....	146
9	HARMONOGRAM REALIZACJI POSZCZEGÓLNYCH DZIAŁAŃ .....	147
	SPIS RYSUNKÓW .....	152
	SPIS TABEL .....	156

Tom III – Drogi główne położone poza granicami miast o liczbie mieszkańców większej niż 100 tysięcy

## 1 Opis obszaru objętego zakresem opracowania

Podstawą merytoryczną niniejszej części opracowania są strategiczne mapy hałasu sporządzone dla dróg o natężeniu ruchu ponad 3 000 000 pojazdów rocznie, tj.:

- Strategiczne mapy hałasu dla dróg krajowych o ruchu powyżej 3 000 000 pojazdów rocznie w województwie lubelskim o łącznej długości 458,128 km [Opracowane przez KFB Acoustics sp. z o.o.];
- Strategiczna mapa hałasu obszarów położonych w otoczeniu dróg wojewódzkich na terenie województwa lubelskiego [Opracowane przez EKKOM Sp. z o.o.];
- Strategiczna mapa hałasu dla dróg głównych w granicach miasta Biała Podlaska o natężeniu ruchu powyżej 3 000 000 pojazdów rocznie [Opracowane przez: SVANTEK Sp. z o.o. – Laboratorium badawcze];
- Strategiczna mapa hałasu miasta Chełm dla dróg, po których przejeżdża ponad 3 mln pojazdów rocznie [Opracowane przez: akredytowane laboratorium pomiarowe Eko - Akustyka Filip Dymek, przy współpracy z firmą AnkomAkustik – Pracownia Akustyki Sp. z o.o.];
- Strategiczna mapa hałasu dla głównych dróg na terenie miasta Zamość [Opracowane przez BAASA Acoustics sp. j.].

Zasięg niniejszej części programu stanowią obszary znajdujące się w buforach analiz ww. map hałasu. Zgodnie z danymi przedstawionymi w ramach SMH w obszarze analizy zamieszkuje 717 544 osób.

W ramach SMH zarządcy infrastruktury drogowej zidentyfikowali odcinki dróg głównych, po których porusza się powyżej 3 000 000 pojazdów rocznie. Na terenie województwa lubelskiego w ramach SMH, zidentyfikowano następujące odcinki spełniające kryteria mapowania:

- 77 odcinków dróg krajowych o łącznej długości 458,128 km;
- 27 odcinków dróg wojewódzkich o łącznej długości 99,479 km;
- 1 odcinek drogi krajowej i 6 odcinków dróg wojewódzkich o łącznej długości 17,838 km na terenie miasta Biała Podlaska;
- 1 odcinek drogi krajowej i 1 odcinek drogi wojewódzkiej na terenie miasta Chełm o łącznej długości 14,854 km;
- 6 odcinków dróg krajowych, 1 odcinek drogi wojewódzkiej i 5 odcinków dróg powiatowych na terenie miasta Zamość o łącznej długości 15,002 km.

Wszystkie wyżej wymienione odcinki zostały przedstawione na poniższym rysunku.

## Tom III – Drogi główne położone poza granicami miast o liczbie mieszkańców większej niż 100 tysięcy



Rysunek 1 Odcinki dróg głównych objętych POH na tle granic województwa i powiatów [źródło podkładu mapy: OpenStreetMap]

Tom III – Drogi główne położone poza granicami miast o liczbie mieszkańców większej niż 100 tysięcy

Obszary, dla których sporządzone zostały SMH dla dróg głównych występują na terenie:

- 16 powiatów (powiat bialski, powiat biłgorajski, powiat chełmski, powiat janowski, powiat krasnostawski, powiat kraśnicki, powiat lubartowski, powiat lubelski, powiat łęczyński, powiat łukowski, powiat puławski, powiat radzyński, powiat rycki, powiat świdnicki, powiat tomaszowski, powiat zamojski);
- 3 miast na prawach powiatu (powiat Biała Podlaska, powiat Chełm, powiat Zamość);
- 64 gminy (w tym gminy na prawach powiatu).

**Tabela 1 Zestawienie powiatów i gmin objętych zakresem SMH**

Lp.	Powiat	Gmina
1	Chełm	Chełm miasto
2	Zamość	Zamość miasto
3	Biała Podlaska	Biała Podlaska miasto
4	Lublin	Lublin miasto
5	bialski	Zalesie
6	bialski	Biała Podlaska
7	bialski	Międzyrzec Podlaski miasto
8	bialski	Międzyrzec Podlaski
9	biłgorajski	Biłgoraj miasto
10	biłgorajski	Biłgoraj
11	biłgorajski	Frampol
12	biłgorajski	Księżpol
13	biłgorajski	Tarnogród
14	chełmski	Chełm
15	chełmski	Siedliszcze
16	janowski	Janów Lubelski
17	janowski	Modliborzyce
18	krasnostawski	Izbica
19	krasnostawski	Krasnystaw
20	krasnostawski	Krasnystaw miasto
21	krasnostawski	Łopiennik Górny
22	krasnostawski	Fajslawice
23	kraśnicki	Trzydnik Duży
24	kraśnicki	Annopol
25	kraśnicki	Kraśnik miasto
26	kraśnicki	Kraśnik
27	kraśnicki	Wilkołaz
28	lubartowski	Lubartów miasto
29	lubartowski	Lubartów
30	lubartowski	Firlej
31	lubartowski	Kock
32	lubelski	Głusk
33	lubelski	Niedzwica Duża



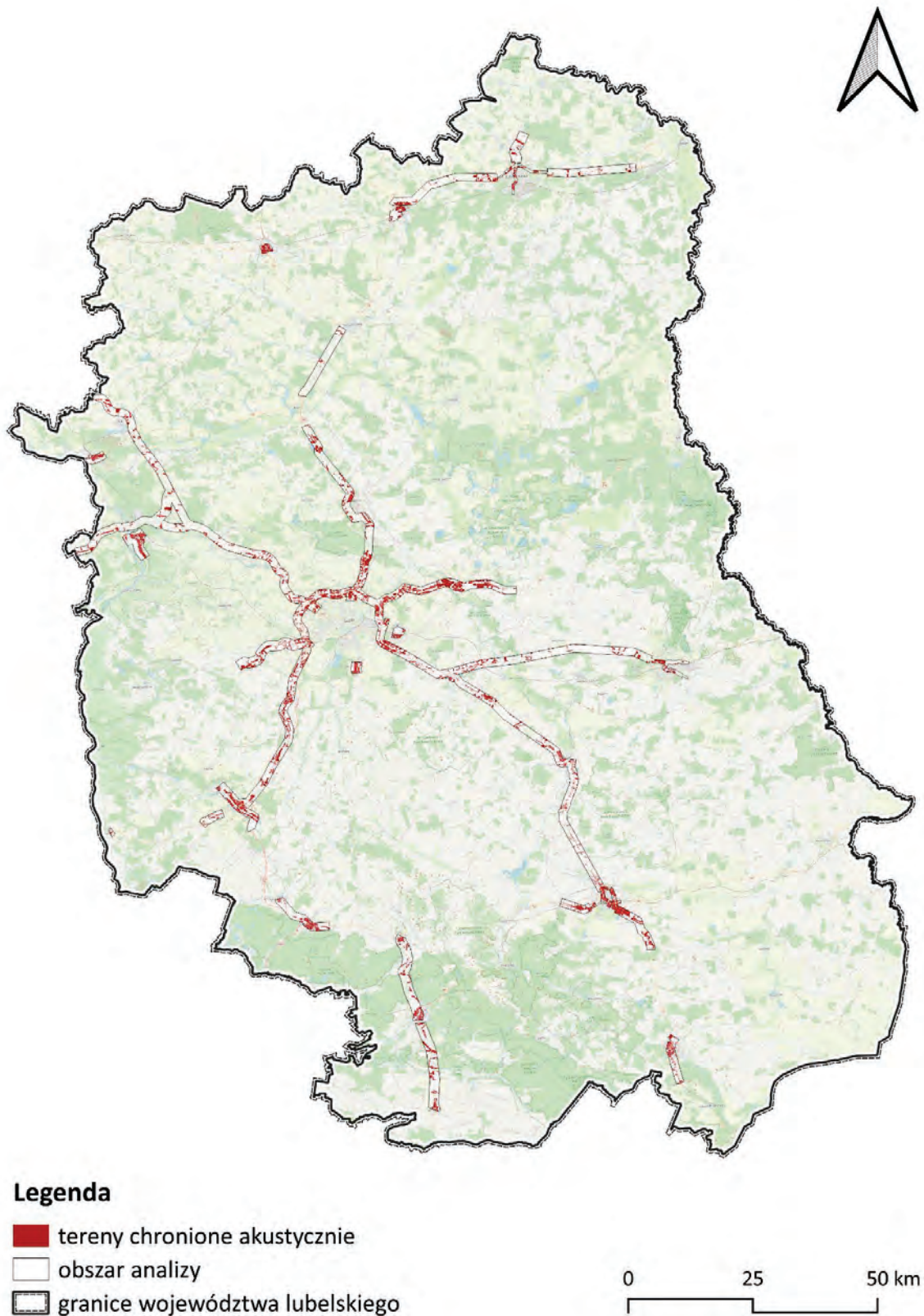
## Tom III – Drogi główne położone poza granicami miast o liczbie mieszkańców większej niż 100 tysięcy

34	lubelski	Bełżyce
35	lubelski	Konopnica
36	lubelski	Jastków
37	lubelski	Garbów
38	lubelski	Niemce
39	lubelski	Wólka
40	łęczyński	Łęczna
41	łęczyński	Puchaczów
42	łukowski	Łuków miasto
43	puławski	Markuszów
44	puławski	Kurów
45	puławski	Żyrzyn
46	puławski	Końskowola
47	puławski	Puławy miasto
48	puławski	Puławy
49	radzyński	Borki
50	radzyński	Radzyń Podlaski miasto
51	radzyński	Radzyń Podlaski
52	rycki	Ułęż
53	rycki	Ryki
54	rycki	Dęblin
55	świdnicki	Świdnik
56	świdnicki	Melgiew
57	świdnicki	Piaski
58	świdnicki	Trawniki
59	tomaszowski	Bełżec
60	tomaszowski	Tomaszów Lubelski miasto
61	tomaszowski	Tomaszów Lubelski
62	zamojski	Stary Zamość
63	zamojski	Zamość
64	zamojski	Łabunie

Odcinki dróg objętych analizą przebiegają w znacznej części przez tereny rolnicze oraz leśne, aczkolwiek również zbliżają się lub przechodzą przez tereny przekształcone antropogenicznie, takie jak: tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej, zagrodowej, wielorodzinnej, zabudowy mieszkaniowo-usługowej oraz tereny przemysłowe. Na podstawie analizy dokumentów planistycznych, na etapie sporządzania strategicznej mapy hałasu, wyznaczono w otoczeniu dróg następujące rodzaje terenów podlegających ochronie przed hałasem m.in.:

- tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej;
- tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej i zamieszkania zbiorowego;
- tereny mieszkaniowo-usługowe;
- tereny zabudowy zagrodowej;
- tereny zabudowy związanej ze stałym lub czasowym przebywaniem dzieci i młodzieży;
- tereny domów opieki społecznej i szpitali w miastach.

## Tom III – Drogi główne położone poza granicami miast o liczbie mieszkańców większej niż 100 tysięcy



Rysunek 2 Tereny podlegające ochronie akustycznej wzdłuż analizowanych odcinków dróg głównych [źródło: Strategiczne mapy hałasu dla dróg głównych w województwie lubelskim]

Tom III – Drogi główne położone poza granicami miast o liczbie mieszkańców większej niż 100 tysięcy

Bufor analizy obejmował obszar 800 m od osi dróg w przypadku odcinków dróg krajowych w zarządzie GDDKiA, 1000 m od osi dróg w przypadku odcinków dróg wojewódzkich w zarządzie ZDW, 250 m od osi dróg głównych na terenie miasta Biła Podlaska, 350 m od osi dróg głównych na terenie miasta Chełm oraz 400 m od osi dróg głównych na terenie Zamość. Całkowita powierzchnia terenów w tak wyznaczonych buforach analizy wzdłuż odcinków dróg głównych wynosi łącznie ok. 954,2 km<sup>2</sup>. Powierzchnia terenów chronionych akustycznie zajmuje obszar ok. 167,5 km<sup>2</sup>, co stanowi 18 % powierzchni całego obszaru analizy. Wszystkie tereny chronione akustycznie wyznaczono na podstawie zapisów miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego oraz na podstawie faktycznego zagospodarowania terenu zgodnie z art. 115 ustawy POŚ.

## 2 Identyfikacja i charakterystyka źródeł hałasu – drogi główne

W ramach sporządzania Strategicznych Map Hałasu przeanalizowano źródła hałasu drogowego w postaci dróg głównych o natężeniu ruchu powyżej 3 000 000 pojazdów rocznie. W kolejnych rozdziałach przedstawiono charakterystykę analizowanych odcinków dróg w podziale wg podmiotów zarządzających drogami.

### 2.1 Drogi krajowe

Strategiczna mapa hałasu obejmowała 77 odcinków dróg krajowych na terenie województwa lubelskiego którymi zarządza Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Lublinie. Ww. drogi krajowe znajdują się na obszarze 15 powiatów, tj.:

- powiat bialski;
- powiat chełmski;
- powiat janowski;
- powiat krasnostawski;
- powiat kraśnicki;
- powiat lubartowski;
- powiat lubelski;
- powiat łęczyński;
- powiat łukowski;
- powiat puławski
- powiat radzyński;
- powiat rycki;
- powiat świdnicki;
- powiat tomaszowski;
- powiat zamojski.

W poniższej tabeli zestawiono odcinki dróg krajowych objętych SMH GDDKiA 2022 z uwzględnieniem numeru drogi, nazwy odcinka i jego długości, natomiast na kolejnym rysunku wskazano ich lokalizację względem granic województwa i powiatów.

**Tabela 2 Zestawienie odcinków dróg krajowych w zarządzie GDDKiA objętych Programem [źródło: SMH GDDKiA 2022]**

Lp.	Nr drogi	Nazwa odcinka	Długość odcinka [km]
1	2	MIĘDZYRZEC PODL. /OBWODNICA: (DK19) - UL. BRZESKA/	4,291
2	2	MIĘDZYRZEC PODL. /UL. BRZESKA/ - STYRZYNIC /UL. SŁONECZNA/	14,395
3	2	STYRZYNIC /UL. SŁONECZNA/ - BIAŁA PODL. /GR. MIASTA/	4,168
4	2	BIAŁA PODL. /GR. MIASTA/ - WÓŁKA DOBRYŃSKA /DK68/	17,839
5	12	ZWOLEŃ /UL. KOCHANOWSKIEGO (DK79)/ - ANIELIN /DW874/	2,721
6	12s	ANIELIN /DW874/ - W. PUŁAWY ZACH. /DW738/	7,430
7	12s	W. PUŁAWY ZACH. /DW738/ - W. PUŁAWY WISŁA /UL. DĘBLIŃSKA (DW801)/	2,531
8	S12s	W. PUŁAWY WISŁA /UL. DĘBLIŃSKA (DW801)/ - W. AZOTY	2,235
9	S12s	W. AZOTY - W. PUŁAWY WSCH. /DW824/	2,990
10	S12s	W. PUŁAWY WSCH. /DW824/ - W. KOŃSKOWOLA	4,370
11	S12s	W. KOŃSKOWOLA - W. KURÓW ZACH. /S17/	3,417
12	S12s	W. KURÓW ZACH. /S17/ - W. KURÓW WSCH. /UL. GŁOWACKIEGO/	6,588
13	S12s	W. KURÓW WSCH. /UL. GŁOWACKIEGO/ - W. NAŁĘCZÓW	6,490
14	S12s	W. NAŁĘCZÓW - W. JASTKÓW /DW874/	9,937
15	S12s	W. JASTKÓW /DW874/ - W. LUBLIN SŁAWINEK /S19, DW874/	7,710
16	S12s	W. LUBLIN SŁAWINEK /S19, DW874/ - W. LUBLIN CZECHÓW /DW809/	5,144
17	S12s	W. LUBLIN CZECHÓW /DW809/ - W. LUBLIN RUDNIK /DK19, DW835/	5,026
18	S12s	W. LUBLIN RUDNIK /DK19, DW835/ - W. LUBLIN TATARY /DK82, DW822/	2,983
19	S12s	W. LUBLIN RUDNIK /DK19, DW835/ - W. LUBLIN TATARY /DK82, DW822/	1,132
20	S12s	W. LUBLIN TATARY /DK82, DW822/ - W. LUBLIN ZADĘBIE /UL. MEŁGIEWSKA (DW822)/	2,409
21	S12s	W. LUBLIN TATARY /DK82, DW822/ - W. LUBLIN ZADĘBIE /UL. MEŁGIEWSKA (DW822)/	0,219
22	S12s	W. LUBLIN ZADĘBIE /UL. MEŁGIEWSKA (DW822) - W. LUBLIN FELIN /AL. JANA PAWŁA II/	3,356
23	S12s	W. LUBLIN FELIN /AL. JANA PAWŁA II/ - W. ŚWIDNIK /UL. KUSOCIŃSKIEGO/	4,549
24	S12s	W. ŚWIDNIK /UL. KUSOCIŃSKIEGO/ - W. PIASKI ZACH. /DW836/	9,944
25	S12s	W. PIASKI ZACH. /DW836/ - W. PIASKI WSCH. /DK17/	2,147
26	12	W. PIASKI WSCH. /DK17/ - BISKUPICE /DW829/	6,324
27	12	BISKUPICE /DW829/ - DOROHUCZA /DW838/	5,992
28	12	DOROHUCZA /DW838/ - MARYNIN /DW839/	12,174
29	12	MARYNIN /DW839/ - CHEŁM /GR. MIASTA/	16,133
30	S17	W. TROJANÓW - W. RYKI PŁN.	4,541
31	S17	W. RYKI PŁN. - W. RYKI PŁD. /DK48/	7,911
32	S17	W. RYKI PŁD. /DK48/ - W. SKRUDKI	7,077
33	S17	W. SKRUDKI - W. ŻYRZYN	7,340
34	S17	W. ŻYRZYN - W. KURÓW ZACH. /S12/	7,048
35	17a	PIASKI /PRZEJŚCIE: (S12, DK12) - UL. LUBELSKA (DW836)/	1,040
36	17	PIASKI /UL. LUBELSKA (DW836)/ - FAJSŁAWICE /DW838/	9,125
37	17	FAJSŁAWICE /DW838/ - KRASNYSTAW /UL. POLEWANA/	16,683

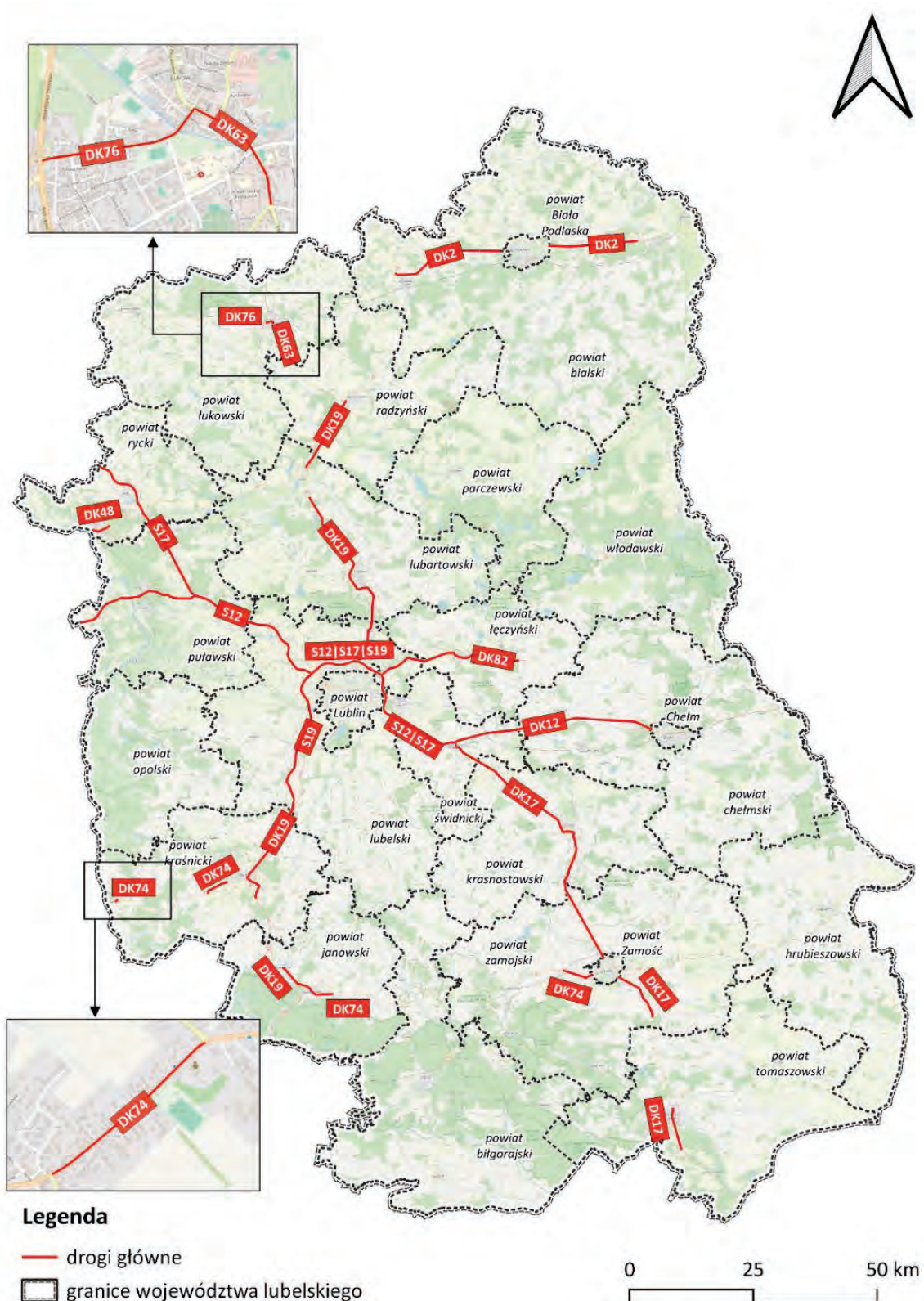
## Tom III – Drogi główne położone poza granicami miast o liczbie mieszkańców większej niż 100 tysięcy

Lp.	Nr drogi	Nazwa odcinka	Długość odcinka [km]
38	17	KRASNYSTAW /OBWODNICA 1: UL. POLEWANA - UL. KŁOSOWSKIEGO (DW842)/	3,097
39	17	KRASNYSTAW /OBWODNICA 2: UL. KŁOSOWSKIEGO (DW842) - UL. LWOWSKA (DW812)/	1,605
40	17	KRASNYSTAW /UL. LWOWSKA (DW812)/ - TULIGŁOWY /DW846/	1,886
41	17	TULIGŁOWY /DW846/ - SITANIEC /DW837/	25,038
42	17	SITANIEC /DW837/ - ZAMOŚĆ /GR. MIASTA/	0,468
43	17	ZAMOŚĆ /GR. MIASTA/ - ŁABUŃKI PIERWSZE	5,751
44	17	ŁABUŃKI PIERWSZE - ŁABUNIE-REFORMA /DP3258L/	5,827
45	17	TOMASZÓW LUB. /PRZEJŚCIE/	5,189
46	17	TOMASZÓW LUB. - BEŁŻEC /UL. RZESZOWSKA (DW865)/	3,611
47	19; S19c	RADZYŃ PODL. /UL. KLEEBERGA (DK63)/ - W. KOCK PŁN. /S19, DK48/	15,838
48	S19c; 19	W. KOCK PŁD. /DW808/ - FIRLEJ	6,340
49	19; 19a	FIRLEJ - LUBARTÓW /UL. KLEEBERGA (DW815)/	10,116
50	19a; 103677	LUBARTÓW /OBWODNICA: UL. KLEEBERGA (DW815) - UL. LUBELSKA/	7,802
51	19	LUBARTÓW /UL. LUBELSKA/ - ŁUCKA /DW829/	1,229
52	19	ŁUCKA /DW829/ - NIEMCE /UL. SZKOLNA (DW 828)/	8,073
53	19	NIEMCE /UL. SZKOLNA (DW 828)/ - CIECIERZYN /UL. DOLINA CIEMIĘGI (DP2217L)/	4,999
54	19	CIECIERZYN /UL. DOLINA CIEMIĘGI (DP2217L)/ - W. LUBLIN RUDNIK /S12, DW835/	1,935
55	S19d	W. LUBLIN SŁAWINEK /S12, DW874/ - W. LUBLIN SZEROKIE /DW830/	2,845
56	S19d	W. LUBLIN SZEROKIE /DW830/ - W. LUBLIN WĘGLIN /DW747, DW809/	6,355
57	S19d; 19	W. LUBLIN WĘGLIN /DW747, DW809/ - NIEDRZWICA DUŻA /UL. BYCHAWSKA (DW834)/	11,768
58	19	NIEDRZWICA DUŻA /UL. BYCHAWSKA (DW834)/ - RUDNIK SZL. /UL. ZAKRZOWSKA DROGA (DW842)/	18,783
59	19	RUDNIK SZL. /UL. ZAKRZOWSKA DROGA (DW842)/ - KRAŚNIK /UL. LUBELSKA (DW833)/	5,734
60	19	KRAŚNIK /PRZEJŚCIE: UL. LUBELSKA (DW833) - (DK74)/	1,443
61	19	KRAŚNIK /DK74/ - SŁODKÓW /DP2717L/	5,755
62	19	MODLIBORZYCE /UL. ARMII KRAJOWEJ (DW857)/ - JANÓW LUB. /GR. MIASTA/	3,204
63	19	JANÓW LUB. /PRZEJŚCIE: GR. MIASTA - UL. ZAMOYSKIEGO (DK74)/	4,789
64	48	DĘBLIN /PRZEJŚCIE 1: UL. STĘŻYCKA (DW801) - UL. PODCHORAŻYCH (DW801)/	0,816
65	48	DĘBLIN /PRZEJŚCIE 2: UL. PODCHORAŻYCH (DW801) - UL. SKOTNICKIEGO/	3,096
66	63	ŁUKÓW /PRZEJŚCIE 2: UL. WARSZAWSKA (DK76) - UL. ŚWIDERSKA (DW808)/	0,887
67	74	ANNOPOL /PRZEJŚCIE: UL. KOŚCIUSZKI (DW854) - UL. SKAŁY (DW824)/	0,695
68	74	OLBIĘCIN /DW855/ - KRAŚNIK /GR. MIASTA/	4,943
69	74	JANÓW LUB. /PRZEJŚCIE: UL. ULANOWSKA (DK19) - GR. MIASTA/	4,646
70	74	ZAWADA - ZAMOŚĆ /GR. MIASTA/	6,264
71	74d	SITANIEC /PRZEJŚCIE: UL. GRANICZNA - UL. LEGIONÓW/	0,765
72	76	ŁUKÓW /PRZEJŚCIE: UL. ŻELECHOWSKA (DW807) - UL. PIŁSUDSKIEGO (DK63)/	1,144

## Tom III – Drogi główne położone poza granicami miast o liczbie mieszkańców większej niż 100 tysięcy

Lp.	Nr drogi	Nazwa odcinka	Długość odcinka [km]
73	82	W. LUBLIN TATARY /S12/ - ŁUSZCZÓW	5,898
74	82	ŁUSZCZÓW - ŁĘCZNA /UL. OSIEDLE KOLONIA TRĘBACZÓW (DW829)/	9,889
75	82	ŁĘCZNA /PRZEJŚCIE 1: UL. OSIEDLE KOLONIA TRĘBACZÓW (DW829) - UL. KRASNYSTAWSKA (DW820, DW829)/	1,554
76	82	ŁĘCZNA /PRZEJŚCIE 2: UL. KRASNYSTAWSKA (DW820, DW829) - UL. SUFFCZYŃSKICH/	1,065
77	82	ŁĘCZNA - ALBERTÓW	11,577

Tom III – Drogi główne położone poza granicami miast o liczbie mieszkańców większej niż 100 tysięcy



Rysunek 3 Odcinki dróg krajowych w zarządzie GDDKiA objęte Programem [źródło: SMH GDDKiA Lubelskie]

## 2.2 Drogi wojewódzkie

Strategiczna mapa hałasu obejmowała 27 odcinków dróg wojewódzkich na terenie województwa lubelskiego, które zlokalizowane są na terenie 8 powiatów, tj.:

- powiat bialski;
- powiat biłgorajski;
- powiat kraśnicki;
- powiat lubelski;
- powiat łęczyński;
- powiat puławski;
- powiat świdnicki;
- powiat tomaszowski.

Zarządzającym drogami wojewódzkimi jest Zarząd Dróg Wojewódzkich w Lublinie.

W poniższej tabeli zestawiono odcinki dróg wojewódzkich objętych SMH, z uwzględnieniem podziału m.in. na nr drogi, nazwę odcinka i jego długość. Natomiast na rysunku poniżej przedstawiono przebieg analizowanych odcinków w odniesieniu do granic województwa.

**Tabela 3 Zestawienie odcinków dróg wojewódzkich objętych Programem [źródło: SMH ZDW 2022]**

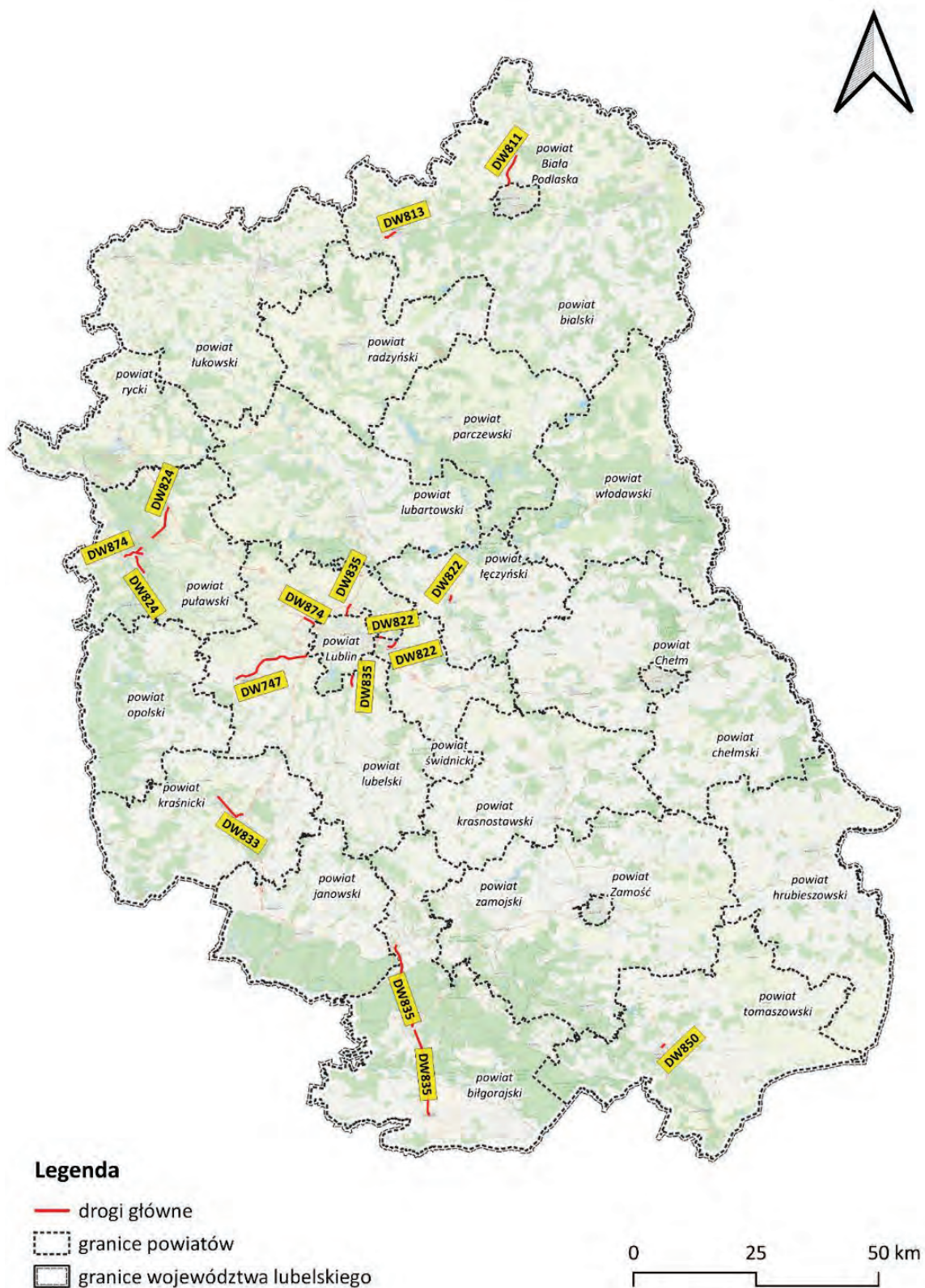
Lp.	Nr drogi	Nazwa odcinka	Długość odcinka [km]
1	747	Bełżyce	8,919
2	747	W. Lublin- Węglin -Radawiec	4,482
3	809a	W. Lublin Węglin/S19/	1,321
4	811	Osówka	6,619
5	813	Międzyrzec Podlaski	2,734
6	820	Łączna-/Przejście 813-DK82	1,400
7	822	Lublin-Zadębie-Świdnik	0,777
8	822	W. Lublin- Tatary	2,157
9	824	W. Puławy- Wschód	7,577
10	824	Puławy, Przejście2	1,718
11	824	Puławy Przejście4	4,018
12	833	Kraśnik Fabr.	5,740
13	833	Kraśnik, Przejście ul. Lubelska	1,601
14	835	Lublin - Mętów	2,327
15	835	Biłgoraj	15,450
16	835	Frampol-Biłgoraj	0,470
17	835	Biłgoraj	1,153
18	835	Biłgoraj, Przejście2	0,936
19	835	Biłgoraj-Majdan Nowy	6,511
20	835	Majdan Nowy	12,500
21	835a	W. Rudnik	2,497
22	850	Tomaszów Lubelski	1,080



## Tom III – Drogi główne położone poza granicami miast o liczbie mieszkańców większej niż 100 tysięcy

Lp.	Nr drogi	Nazwa odcinka	Długość odcinka [km]
23	874a	Zarzecze/Góra Puławska	0,701
24	874	Lublin/Sławinek	2,507
25	874	Góra Puławska	1,994
26	874	Puławy/Przejście 1	0,822
27	874	Puławy/Przejście 2	1,468

Tom III – Drogi główne położone poza granicami miast o liczbie mieszkańców większej niż 100 tysięcy



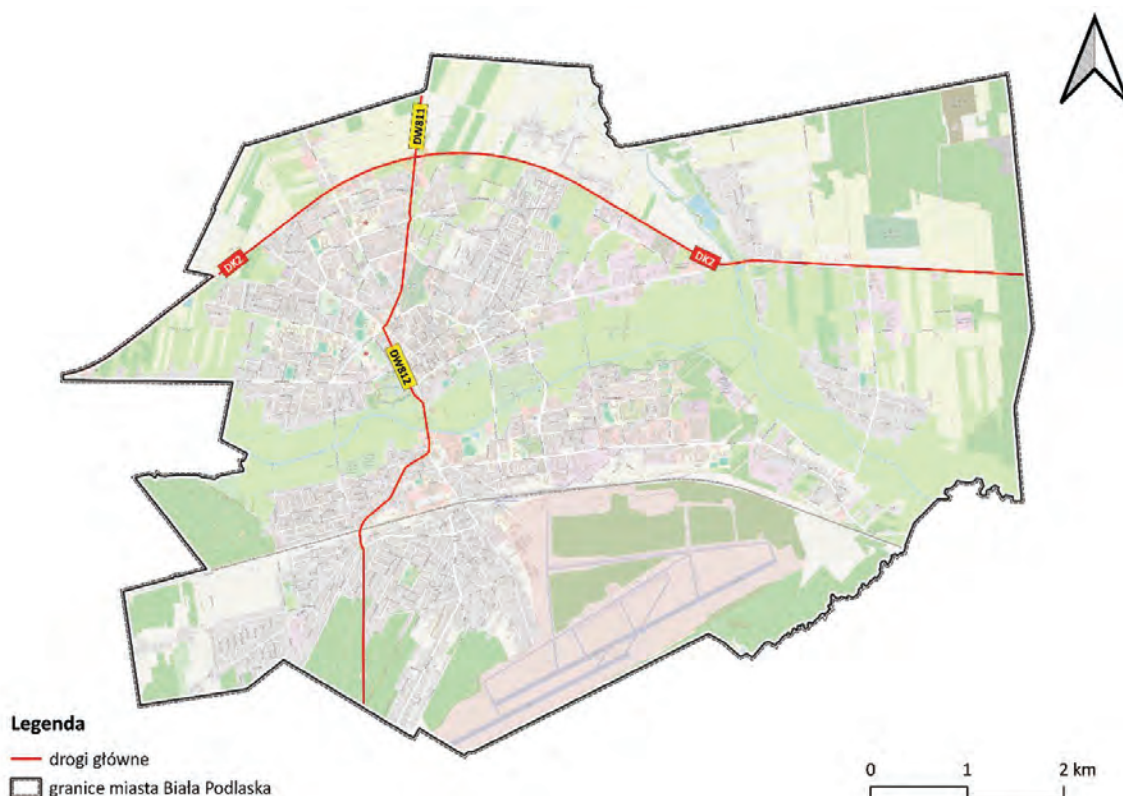
Rysunek 4 Odcinki dróg wojewódzkich w zarządzie ZDW objęte Programem [źródło: SMH ZDW 2022]

## 2.3 Główne drogi na terenie miasta Biała Podlaska

Strategiczna mapa hałasu obejmowała 7 odcinków dróg na terenie miasta na prawach powiatu Biała Podlaska. Zarządzającym drogami na terenie miasta Biała Podlaska jest Prezydent Miasta Biała Podlaska. W poniższej tabeli zestawiono odcinki dróg objętych niniejszym Programem, z uwzględnieniem podziału m.in. na nr drogi i długość odcinka. Natomiast na rysunku poniżej przedstawiono przebieg analizowanych odcinków w odniesieniu do granic miasta Biała Podlaska.

**Tabela 4 Zestawienie dróg głównych w mieście Biała Podlaska objętych Programem [źródło: SMH Biała Podlaska 2022].**

Lp.	Numer drogi	Nazwa ulicy	Długość odcinka [km]
1	DK2	Obwodnica miasta	10,962
2	811	ul. Janowska od granicy miasta do DK2	0,680
3	812	ul. Janowska od DK2	1,830
4	812	ul. Zamkowa	0,855
5	812	ul. Łomaska	0,557
6	812	ul. Witoroska	1,253
7	812	ul. Lubelska	1,701



**Rysunek 5 Odcinki dróg głównych na terenie miasta Biała Podlaska objęte Programem [źródło: SMH Biała Podlaska 2022]**

Tom III – Drogi główne położone poza granicami miast o liczbie mieszkańców większej niż 100 tysięcy

## 2.4 Główne drogi na terenie miasta Chełm

Strategiczna mapa hałasu obejmowała 2 odcinki dróg na terenie miasta na prawach powiatu Chełm. Zarządzającym drogami na terenie miasta Chełm jest Prezydent Miasta Chełm. W poniższej tabeli zestawiono odcinki dróg objętych niniejszym Programem, z uwzględnieniem podziału m.in. na nr drogi i długość odcinka. Natomiast na rysunku poniżej przedstawiono przebieg analizowanych odcinków w odniesieniu do granic miasta Chełm.

**Tabela 5 Zestawienie dróg głównych w mieście Chełm objętych Programem [źródło: SMH Chełm 2023]**

Lp.	Numer drogi	Długość odcinka [km]
1	DK 12	8,105
2	DW 844	6,749



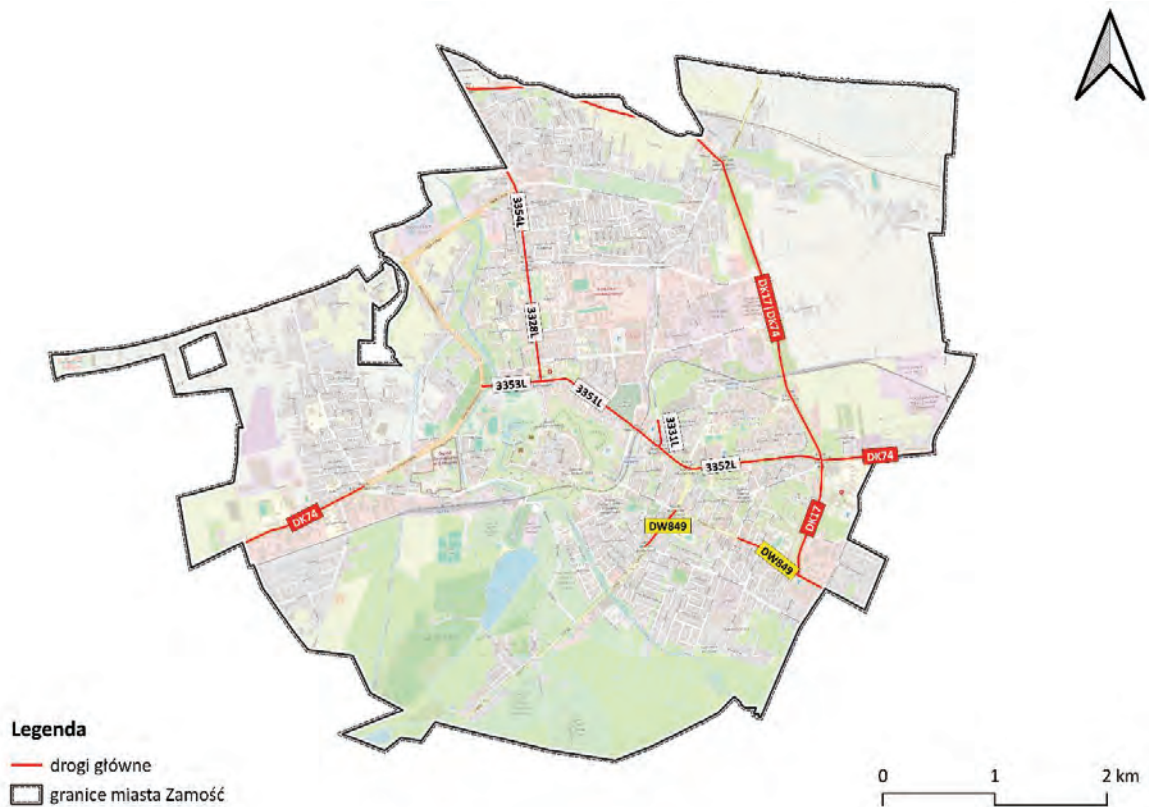
**Rysunek 6 Odcinki dróg głównych na terenie miasta Chełm objęte Programem [źródło: SMH Chełm 2023]**

## 2.5 Główne drogi na terenie miasta Zamość

Strategiczna mapa hałasu obejmowała 13 odcinków dróg na terenie miasta na prawach powiatu Zamość. Zarządzającym drogami na terenie miasta Zamość jest Gmina Zamość. W poniższej tabeli zestawiono odcinki dróg objętych niniejszym Programem, z uwzględnieniem podziału m.in. na nr drogi i długość odcinka. Natomiast na rysunku poniżej przedstawiono przebieg analizowanych odcinków w odniesieniu do granic miasta Zamość.

**Tabela 6 Zestawienie dróg głównych w mieście Zamość objętych Programem [źródło: SMH Zamość 2022]**

Lp.	Numer drogi	Nazwa ulicy	Długość odcinka [km]
1	DK74	Szczebrzeska	1,205
2	DK74	Lubelska	0,885
3	3331L	Prosta	0,251
4	3353L	Sadowa	0,538
5	3351L	Peowiaków	0,964
6	DK74	Hrubieszowska	1,003
7	DK17	Lwowska	0,914
8	DK17	Legionów	1,687
9	DK17	Legionów	3,192
10	DW849	Orląt Lwowskich	0,420
11	3352L	Prymasa Stefana Wyszyńskiego	1,817
12	3328L	Marszałka J. Piłsudskiego	1,062
13	DK17	Aleje Jana Pawła II	1,064



**Rysunek 7. Odcinki dróg głównych na terenie miasta Zamość objęte Programem [źródło: SMH Zamość 2022]**

Tom III – Drogi główne położone poza granicami miast o liczbie mieszkańców większej niż 100 tysięcy

### **3 Identyfikacja ograniczeń**

#### **3.1 Obszary ograniczonego użytkowania**

W otoczeniu odcinków dróg głównych objętych SMH oraz niniejszym POH nie zostały wyznaczone obszary ograniczonego użytkowania, rozumiane w myśl art. 135 ustawy Prawo ochrony środowiska.

#### **3.2 Obszary ciche**

W otoczeniu odcinków dróg głównych objętych SMH oraz niniejszym POH nie zostały wyznaczone obszary ciche poza aglomeracjami, rozumiane w myśl art. 3 pkt. 10b ustawy *Prawo ochrony środowiska*.

### **4 Dane i wnioski ze strategicznych map hałasu**

Na podstawie informacji zawartych w SMH, zestawiono najważniejsze dane dotyczące oddziaływania hałasu drogowego na obszarze województwa lubelskiego. W poniższych podrozdziałach przedstawiono dane statystyczne dotyczące obszarów oraz liczby mieszkańców narażonych na przekroczenia dopuszczalnych wartości hałasu drogowego w podziale na Zarządców dróg oraz poszczególne powiaty. Wartości te są wynikiem analiz statystycznych przeprowadzonych w ramach strategicznej mapy hałasu.

#### **4.1 Wykaz terenów wymagających podjęcia działań ograniczających poziom hałasu w środowisku**

Wynikiem analiz wykonanych w ramach opracowania strategicznych map hałasu jest m.in. informacja o powierzchni przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu od każdego ze źródeł hałasu. W rozdziale przedstawiono wyniki dotyczące powierzchni przekroczeń oraz liczby mieszkańców na terenach, na których występują przekroczenia. Dane z map zostały zestawione poniżej. Ze względu na to, że zsumowanie wyników dla wszystkich źródeł mogłoby powodować duże przeszacowanie, zastosowano podział na dane dla GDDKiA, dane dla ZDW oraz dane dla pozostałych Zarządców.

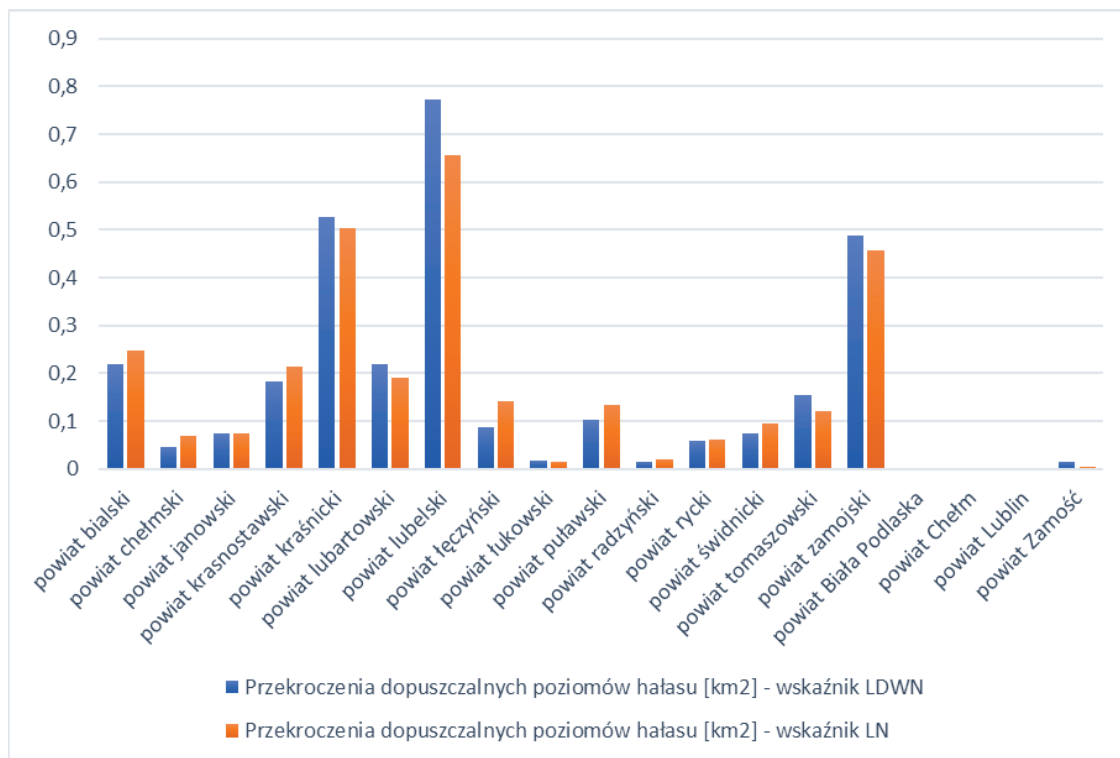
##### **4.1.1 Drogi krajowe**

Na terenach, przez które przebiegają odcinki dróg krajowych objęte Programem, zgodnie z wynikami analiz sporządzonych w ramach SMH GDDKiA 2022 występują tereny, na których odnotowano przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu. Miejsca takie odnotowano na obszarze 17 powiatów. Najbardziej narażonymi na ponadnormatywny hałas są powiaty lubelski, kraśnicki oraz zamojski. Również w tych jednostkach odnotowano największą liczbę mieszkańców terenów, na których występują przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu. Szczegółowe dane statystyczne przedstawiono w poniższej tabeli oraz na wykresach, natomiast mapa na rysunku 11 prezentuje lokalizację terenów, na których wystąpiły przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu względem granic powiatów i województwa.

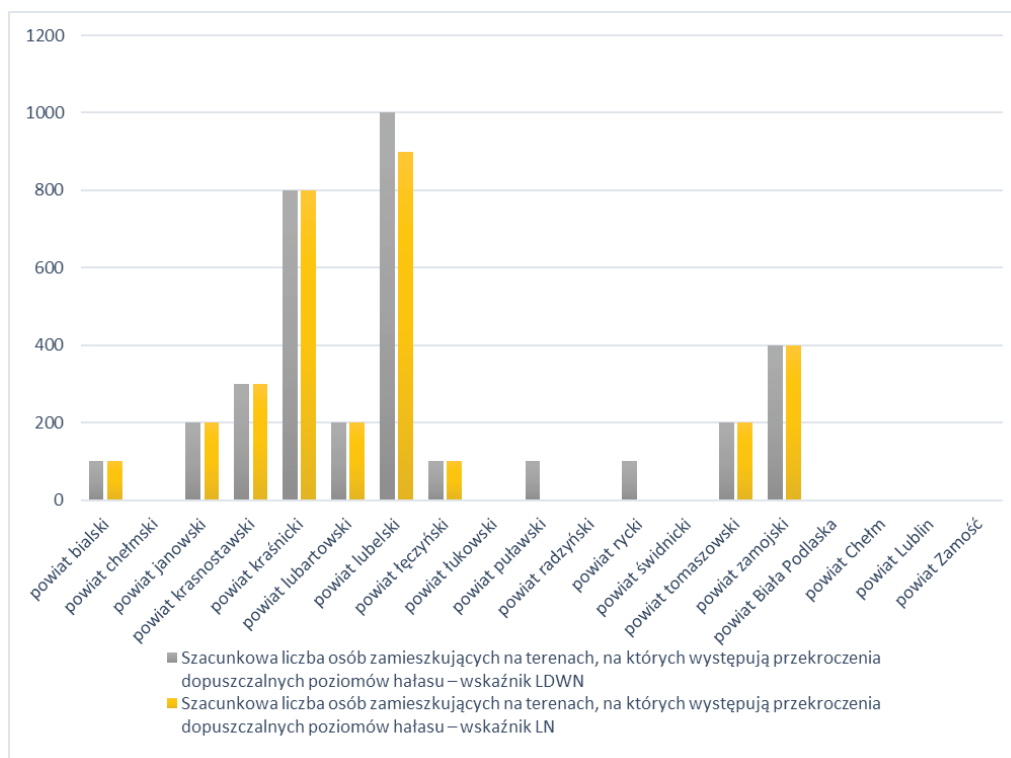
**Tabela 7 Dane statystyczne dotyczące powierzchni terenów, na których wystąpiły przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu pochodzącego od dróg krajowych oraz liczby mieszkańców zamieszkujących te tereny, w podziale na powiaty [źródło: SMH GDDKiA 2022]**

Lp.	Zarządca	Powiat	Przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu [km <sup>2</sup> ] - wskaźnik L <sub>DWN</sub>	Przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu [km <sup>2</sup> ] - wskaźnik L <sub>N</sub>	Szacunkowa liczba osób zamieszkujących na terenach, na których występują przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu – wskaźnik L <sub>DWN</sub>	Szacunkowa liczba osób zamieszkujących na terenach, na których występują przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu – wskaźnik L <sub>N</sub>	Numerы dróg
1	GDDKiA	powiat biański	0,219	0,248	100	100	DK2
2	GDDKiA	powiat chełmski	0,045	0,069	0	0	DK12
3	GDDKiA	powiat janowski	0,075	0,074	200	200	DK19, DK74
4	GDDKiA	powiat krasnostawski	0,184	0,215	300	300	DK17
5	GDDKiA	powiat krański	0,526	0,504	800	800	DK19, DK74
6	GDDKiA	powiat lubartowski	0,22	0,191	200	200	DK19
7	GDDKiA	powiat lubelski	0,773	0,656	1000	900	S12, S17, S19, DK19, DK82
8	GDDKiA	powiat łęczyński	0,087	0,142	100	100	DK82
9	GDDKiA	powiat łukowski	0,018	0,016	0	0	DK76, DK63
10	GDDKiA	powiat puławski	0,102	0,133	100	0	S12, S17
11	GDDKiA	powiat radzyński	0,014	0,02	0	0	DK19
12	GDDKiA	powiat rycki	0,06	0,061	100	0	S17, DK48
13	GDDKiA	powiat świdnicki	0,074	0,096	0	0	S12, S17, DK12, DK17
14	GDDKiA	powiat tomaszowski	0,154	0,12	200	200	DK17
15	GDDKiA	powiat zamojski	0,487	0,458	400	400	DK17, DK74
16	GDDKiA	powiat Biła Podlaska	0	0	0	0	DK2
17	GDDKiA	powiat Chełm	0	0	0	0	DK12
18	GDDKiA	powiat Lublin	0,001	0	0	0	S12, S17
19	GDDKiA	powiat Zamość	0,015	0,005	0	0	DK17, DK74

Tom III – Drogi główne położone poza granicami miast o liczbie mieszkańców większej niż 100 tysięcy



**Rysunek 8 Przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu pochodzącego od dróg krajowych objętych Programem, w podziale na powiaty [źródło: SMH GDDKiA 2022]**



**Rysunek 9 Szacunkowa liczba osób zamieszkujących tereny, na których występują przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu pochodzącego od dróg krajowych objętych Programem, w podziale na powiaty [źródło: SMH GDDKiA 2022]**



## Tom III – Drogi główne położone poza granicami miast o liczbie mieszkańców większej niż 100 tysięcy



Rysunek 10 Lokalizacja terenów, na których występują przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu pochodzącego od dróg krajowych objętych Programem, w odniesieniu do granic województwa i powiatów [źródło: SMH GDDKiA 2022]

Tom III – Drogi główne położone poza granicami miast o liczbie mieszkańców większej niż 100 tysięcy

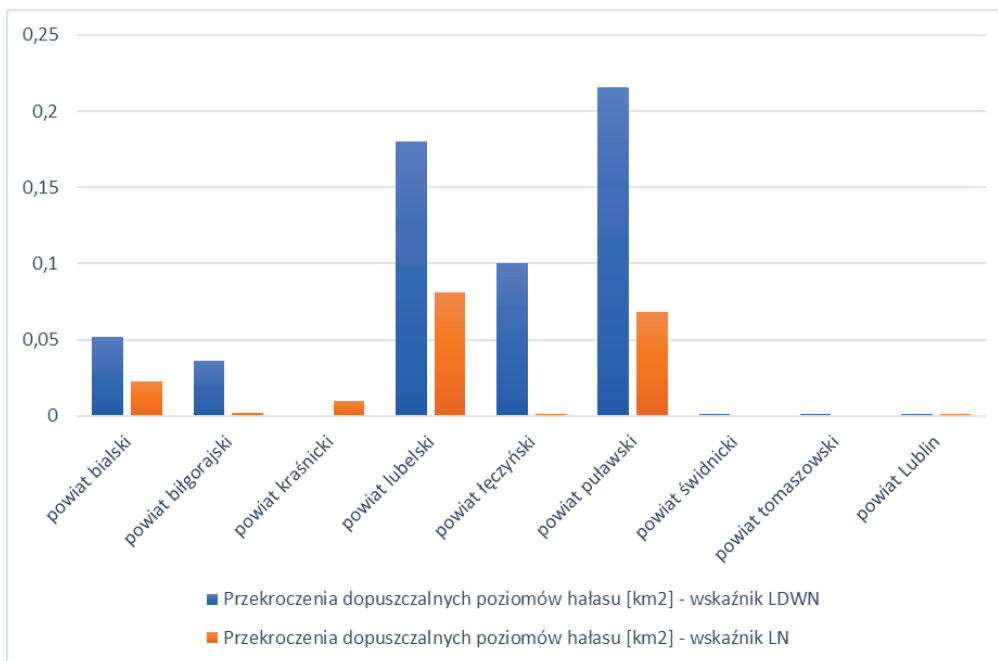
#### 4.1.2 Drogi wojewódzkie

Na terenach, przez które przebiegają odcinki dróg wojewódzkich objęte Programem, zgodnie z wynikami analiz sporządzonych w ramach SMH ZDW 2022 występują tereny, na których odnotowano przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu. Miejsca takie odnotowano na obszarze 9 powiatów. Najbardziej narażonymi na ponadnormatywny hałas są powiaty puławski i lubelski. W powiecie puławskim i białskim odnotowano największą liczbę mieszkańców terenów, na których występują przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu. Szczegółowe dane statystyczne przedstawiono w poniższej tabeli oraz na wykresach, natomiast mapa na rysunku 14 prezentuje lokalizację terenów, na których wystąpiły przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu względem granic powiatów i województwa.

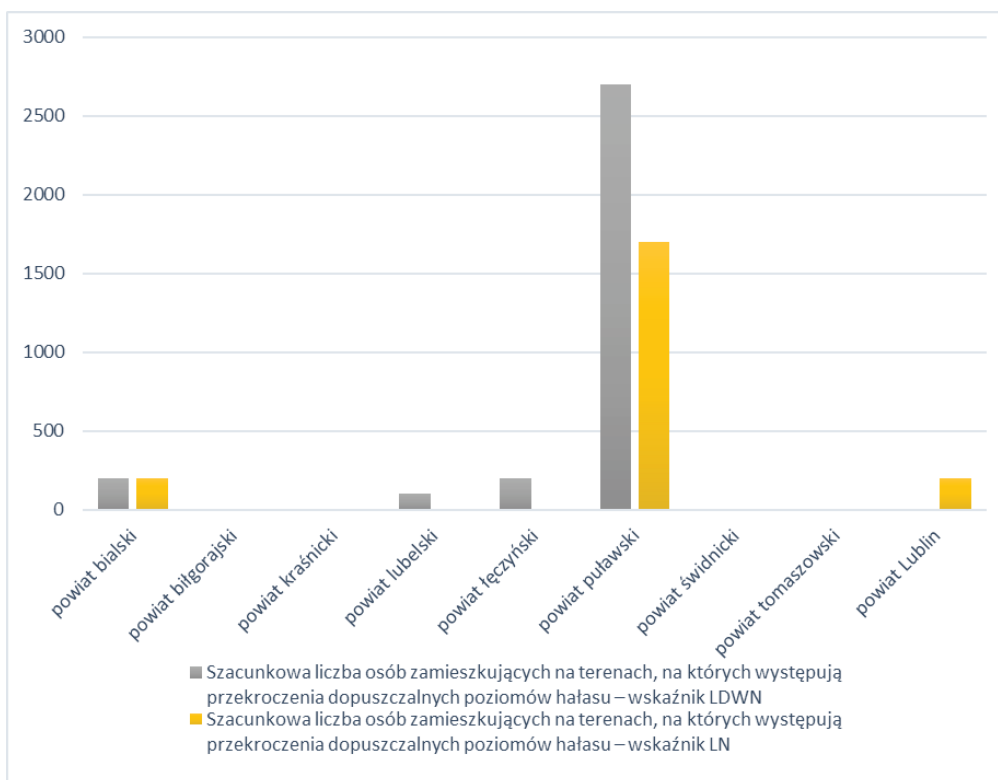
**Tabela 8 Dane statystyczne dotyczące powierzchni terenów, na których wystąpiły przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu pochodzącego od dróg wojewódzkich oraz liczby mieszkańców zamieszkujących te tereny, w podziale na powiaty [źródło: SMH ZDW 2022]**

Lp.	Zarządca	Powiat	Przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu [km <sup>2</sup> ] - wskaźnik L <sub>DWN</sub>	Przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu [km <sup>2</sup> ] - wskaźnik L <sub>N</sub>	Szacunkowa liczba osób zamieszkujących na terenach, na których występują przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu – wskaźnik L <sub>DWN</sub>	Szacunkowa liczba osób zamieszkujących na terenach, na których występują przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu – wskaźnik L <sub>N</sub>
1	ZDW	powiat białski	0,052	0,023	200	200
2	ZDW	powiat biłgorajski	0,036	0,002	0	0
3	ZDW	powiat kraśnicki	0	0,01	0	0
4	ZDW	powiat lubelski	0,18	0,081	100	0
5	ZDW	powiat łęczyński	0,1	0,001	200	0
6	ZDW	powiat puławski	0,216	0,068	2700	1700
7	ZDW	powiat świdnicki	0,001	0	0	0
8	ZDW	powiat tomaszowski	0,001	0	0	0
9	ZDW	powiat Lublin	0,001	0,001	0	200

Tom III – Drogi główne położone poza granicami miast o liczbie mieszkańców większej niż 100 tysięcy



**Rysunek 11 Przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu pochodzącego od dróg wojewódzkich objętych Programem, w podziale na powiaty [źródło: SMH ZDW 2022]**



**Rysunek 12 Szacunkowa liczba osób zamieszkująca tereny, na których występują przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu pochodzącego od dróg wojewódzkich objętych Programem, w podziale na powiaty [źródło: SMH ZDW 2022]**

## Tom III – Drogi główne położone poza granicami miast o liczbie mieszkańców większej niż 100 tysięcy



Rysunek 13 Lokalizacja terenów, na których występują przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu pochodzącego od dróg wojewódzkich objętych Programem, w odniesieniu do granic województwa i powiatów [źródło: SMH ZDW 2022]

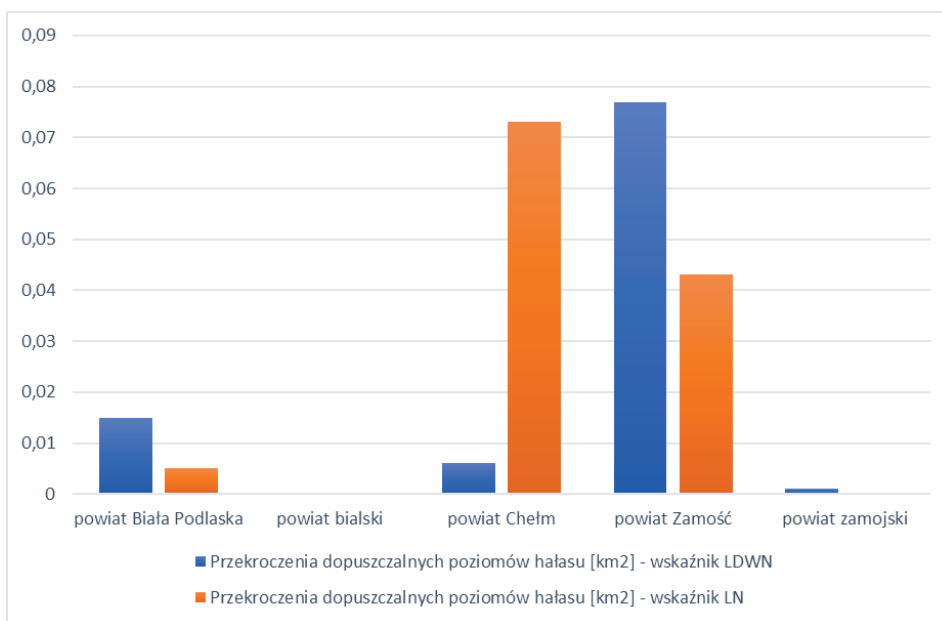
Tom III – Drogi główne położone poza granicami miast o liczbie mieszkańców większej niż 100 tysięcy

#### 4.1.3 Główne drogi na terenie miast na prawach powiatu

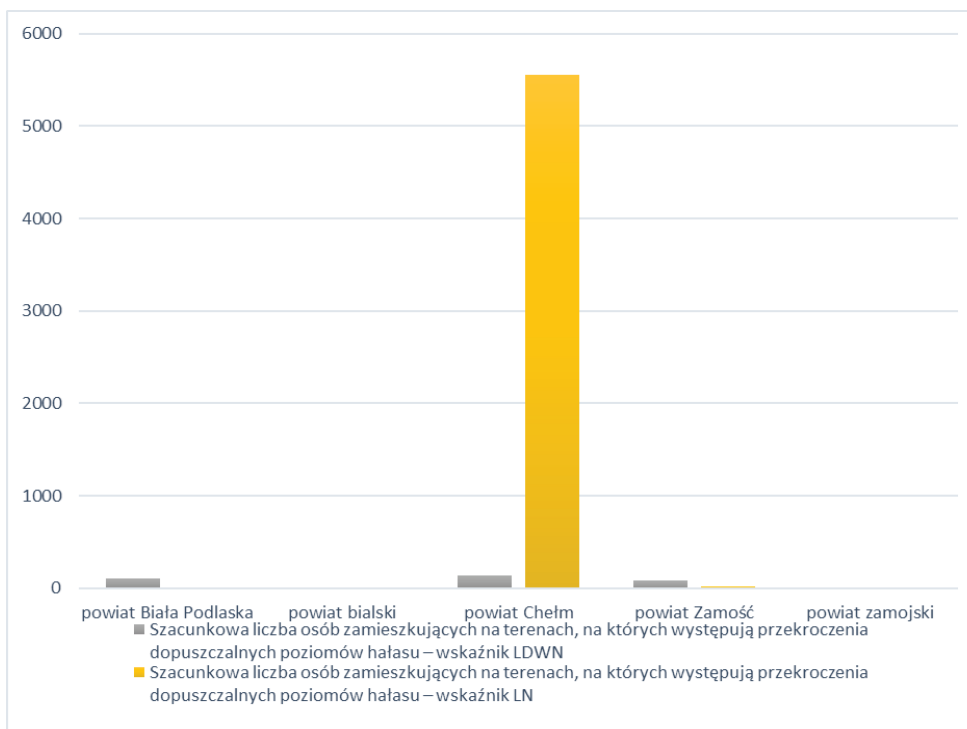
Na terenach zlokalizowanych w granicach miast na prawach powiatu, tj. Białej Podlaskiej, Chełma oraz Zamościa, przez które przebiegają odcinki dróg głównych, zgodnie z wynikami analiz sporządzonych w ramach strategicznych map hałasu sporządzanych dla tychże miast występują tereny, na których odnotowano przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu. Miejsca takie odnotowano na obszarze wszystkich wymienionych miejscowości. Najbardziej narażonym na ponadnormatywny hałas jest miasto Chełm. Szczegółowe dane statystyczne przedstawiono w poniższej tabeli oraz na wykresach, natomiast na rysunkach 17, 18, 19 zaprezentowano lokalizację terenów, na których wystąpiły przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu względem granic miast.

**Tabela 9 Dane statystyczne dotyczące powierzchni terenów, na których wystąpiły przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu pochodzącego od dróg głównych na terenie miast na prawach powiatu o liczbie mieszkańców mniejszej niż 100 tys. oraz liczby mieszkańców zamieszkujących te tereny [źródło: SMH Biała Podlaska 2022; SMH Chełm 2023; SMH Zamość 2022]**

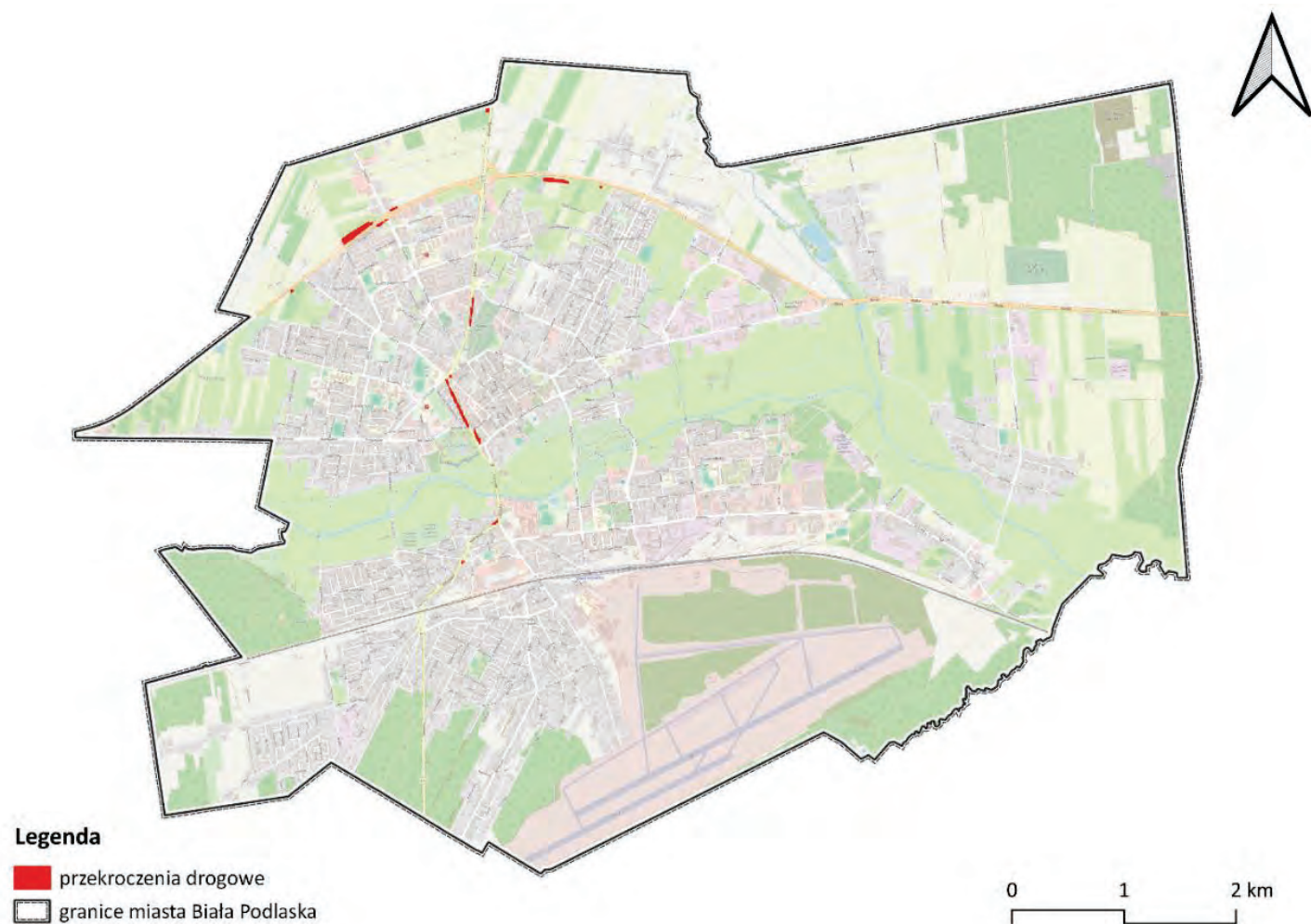
Lp.	Zarządca	Powiat	Przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu [km <sup>2</sup> ] - wskaźnik L <sub>DWN</sub>	Przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu [km <sup>2</sup> ] - wskaźnik L <sub>N</sub>	Szacunkowa liczba osób zamieszkujących na terenach, na których występują przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu – wskaźnik L <sub>DWN</sub>	Szacunkowa liczba osób zamieszkujących na terenach, na których występują przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu – wskaźnik L <sub>N</sub>
1	Prezydent Miasta Biała Podlaska	powiat Biała Podlaska	0,015	0,005	100	0
2	Prezydent Miasta Biała Podlaska	powiat bialski	0	0	0	0
3	Prezydent Miasta Chełm	powiat Chełm	0,006	0,073	140	5555
4	ZDG Zamość	powiat Zamość	0,077	0,043	79	23
5	ZDG Zamość	powiat zamojski	0,001	0	0	0



**Rysunek 14 Przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu pochodzącego od dróg objętych Programem, zlokalizowanych na terenach miast na prawach powiatu o liczbie mieszkańców poniżej 100 tys. [źródło: SMH Biała Podlaska 2022; SMH Chełm 2023; SMH Zamość 2022]**

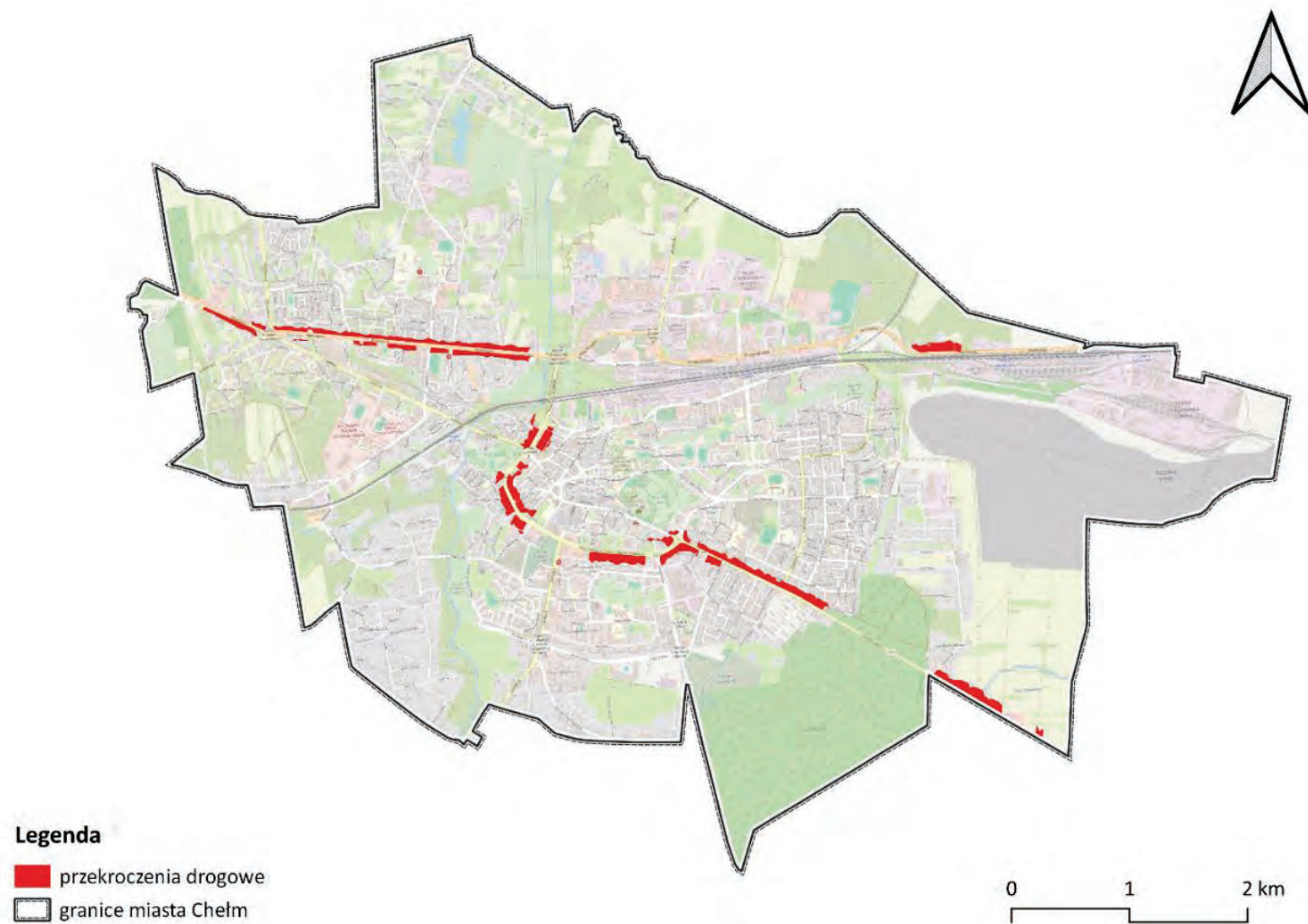


**Rysunek 15 Szacunkowa liczba osób zamieszkująca tereny, na których występują przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu pochodzącego od dróg objętych Programem, zlokalizowanych na terenach miast na prawach powiatu o liczbie mieszkańców poniżej 100 tys. [źródło: SMH Biała Podlaska 2022; SMH Chełm 2023; SMH Zamość 2022]**



Rysunek 16 Lokalizacja terenów, na których występują przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu pochodzącego od dróg głównych objętych Programem na terenie miasta Biała Podlaska [źródło: SMH Biała Podlaska 2022]

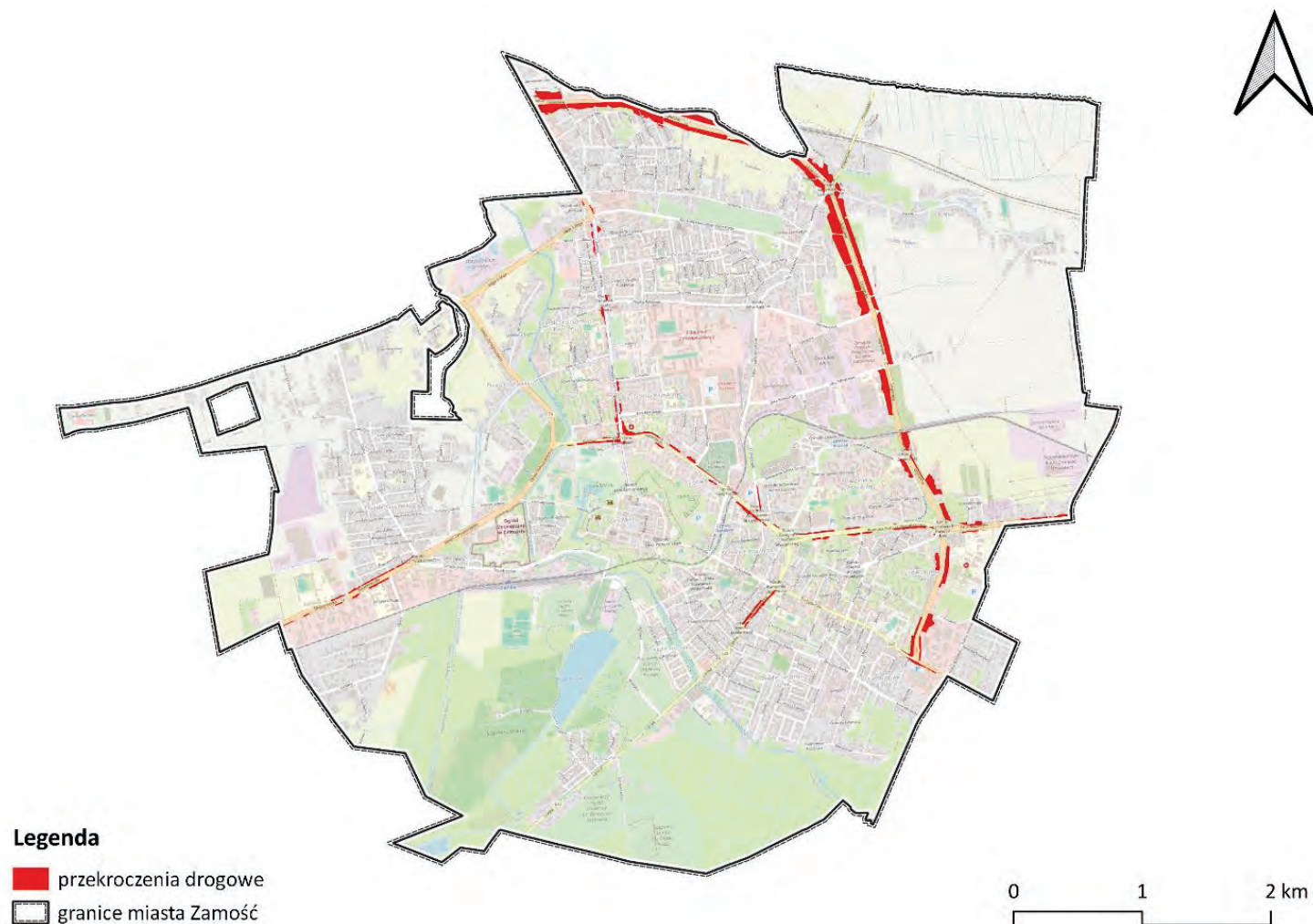
## Tom III – Drogi główne położone poza granicami miast o liczbie mieszkańców większej niż 100 tysięcy



Rysunek 17 Lokalizacja terenów, na których występują przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu pochodzącego od dróg głównych objętych Programem na terenie miasta Chełm [źródło: SMH Chełm 2023]



## Tom III – Drogi główne położone poza granicami miast o liczbie mieszkańców większej niż 100 tysięcy



**Rysunek 18** Lokalizacja terenów, na których występują przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu pochodzącego od dróg głównych objętych Programem na terenie miasta Zamość [źródło: SMH Zamość 2022]

## 4.2 Identyfikacja obszarów, które spełniają kryteria obszarów cichych

W ramach SMH w obszarze analizy na terenie województwa lubelskiego nie wskazano obszarów, które spełniają kryteria obszarów cichych.

## 4.3 Identyfikacja dominujących źródeł hałasu

W celu zidentyfikowania obszarów, na których dominuje hałas drogowy na terenach objętych opracowaniem, wykorzystano następujące statystyczne wskaźniki dotyczące wpływu hałasu na mieszkańców:

- liczba osób narażona na znaczną dokuczliwość hałasu –  $N_{HA}$
- liczba osób narażona na znaczne zaburzenia snu –  $N_{HSD}$
- liczba przypadków zachorowalności na choroby niedokrwienne serca -  $N_{IHD}$ .

Wskaźniki te zostały wprowadzone w czwartej rundzie mapowania (strategicznych mapach hałasu 2022 r.). Zgodnie z aktualnym stanem wiedzy i badań naukowych, wskaźniki  $N_{HA}$  i  $N_{HSD}$  mają zastosowanie dla wszystkich źródeł hałasu komunikacyjnego (pochodzącego od dróg, linii kolejowych i tramwajowych oraz lotnisk), podczas gdy wskaźnik  $N_{IHD}$  stosuje się wyłącznie w przypadku hałasu drogowego.

Mapy przedstawione na kolejnych rysunkach w podrozdziałach prezentują 10% obszarów jednostkowych w postaci kwadratów o boku 500 x 500 m, o najwyższych wartościach powyżej wartości zerowej dla wymienionych wyżej wskaźników  $N_{HA}$ ,  $N_{HSD}$  oraz  $N_{IHD}$ .

### 4.3.1 Drogi krajowe

W poniższych tabelach zestawiono wyniki oceny szkodliwych skutków hałasu drogowego pochodzącego od odcinków głównych dróg w zarządzie GDDKiA w podziale na powiaty.

**Tabela 10 Wyniki oceny szkodliwych skutków hałasu dla dróg głównych w zarządzie GDDKiA na terenie województwa lubelskiego**

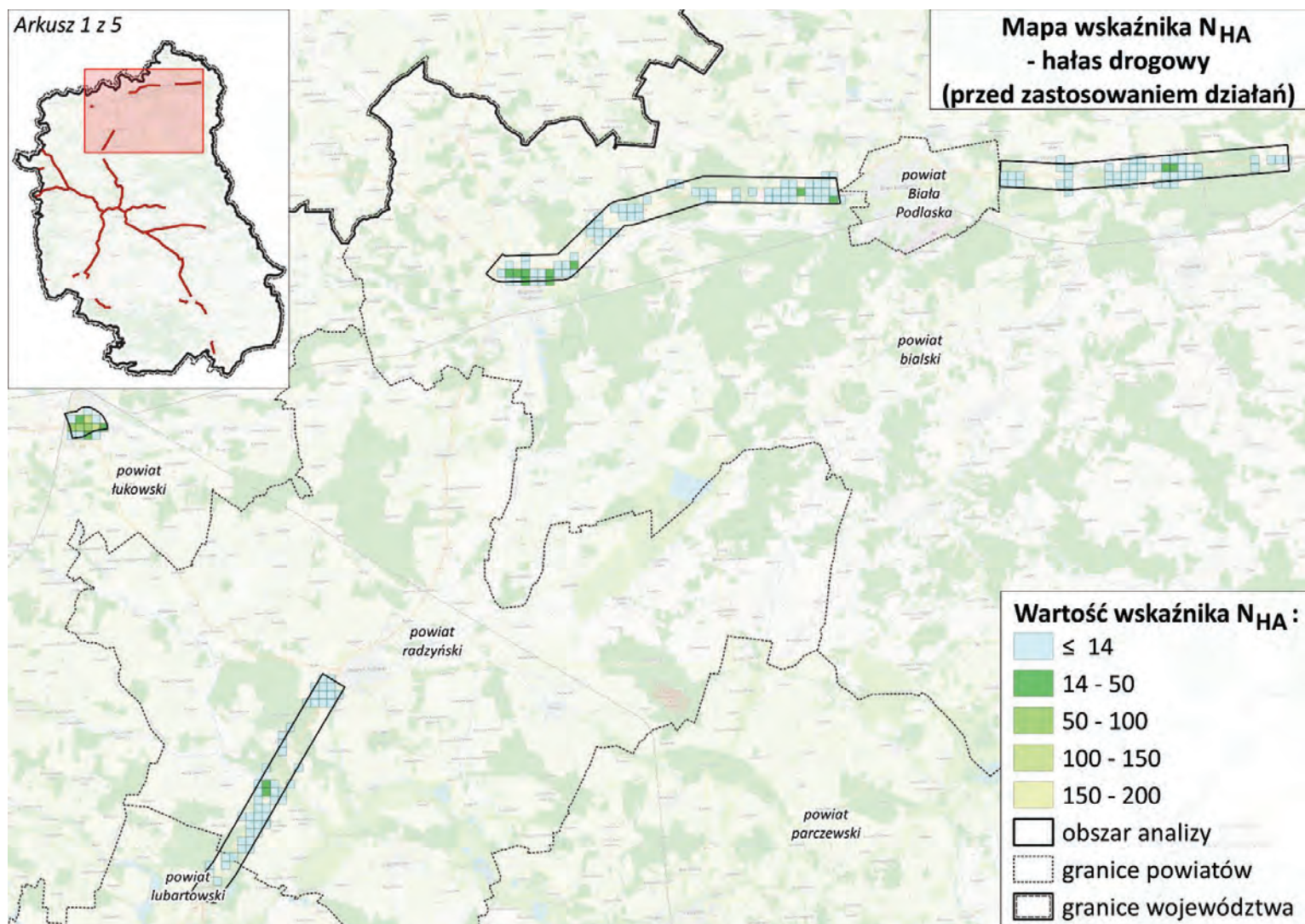
Lp.	Powiat	Wskaźnik $N_{HA}$	Wskaźnik $N_{HSD}$	Wskaźnik $N_{IHD}$
1	powiat bialski	721	195	0
2	powiat chełmski	215	67	0
3	powiat janowski	1005	155	0
4	powiat krasnostawski	1299	318	0
5	powiat kraśnicki	980	275	1
6	powiat lubartowski	791	202	0
7	powiat lubelski	3113	850	1
8	powiat ęczyński	1079	190	0
9	powiat łukowski	495	80	0
10	powiat puławski	553	168	0
11	powiat radzyński	129	37	0

## Tom III – Drogi główne położone poza granicami miast o liczbie mieszkańców większej niż 100 tysięcy

Lp.	Powiat	Wskaźnik $N_{HA}$	Wskaźnik $N_{HSD}$	Wskaźnik $N_{IHD}$
12	powiat rycki	554	122	0
13	powiat świdnicki	985	262	0
14	powiat tomaszowski	1304	221	1
15	powiat zamojski	1389	306	1
16	powiat m. Lublin	24	6	0
17	powiat m. Zamość	148	22	0

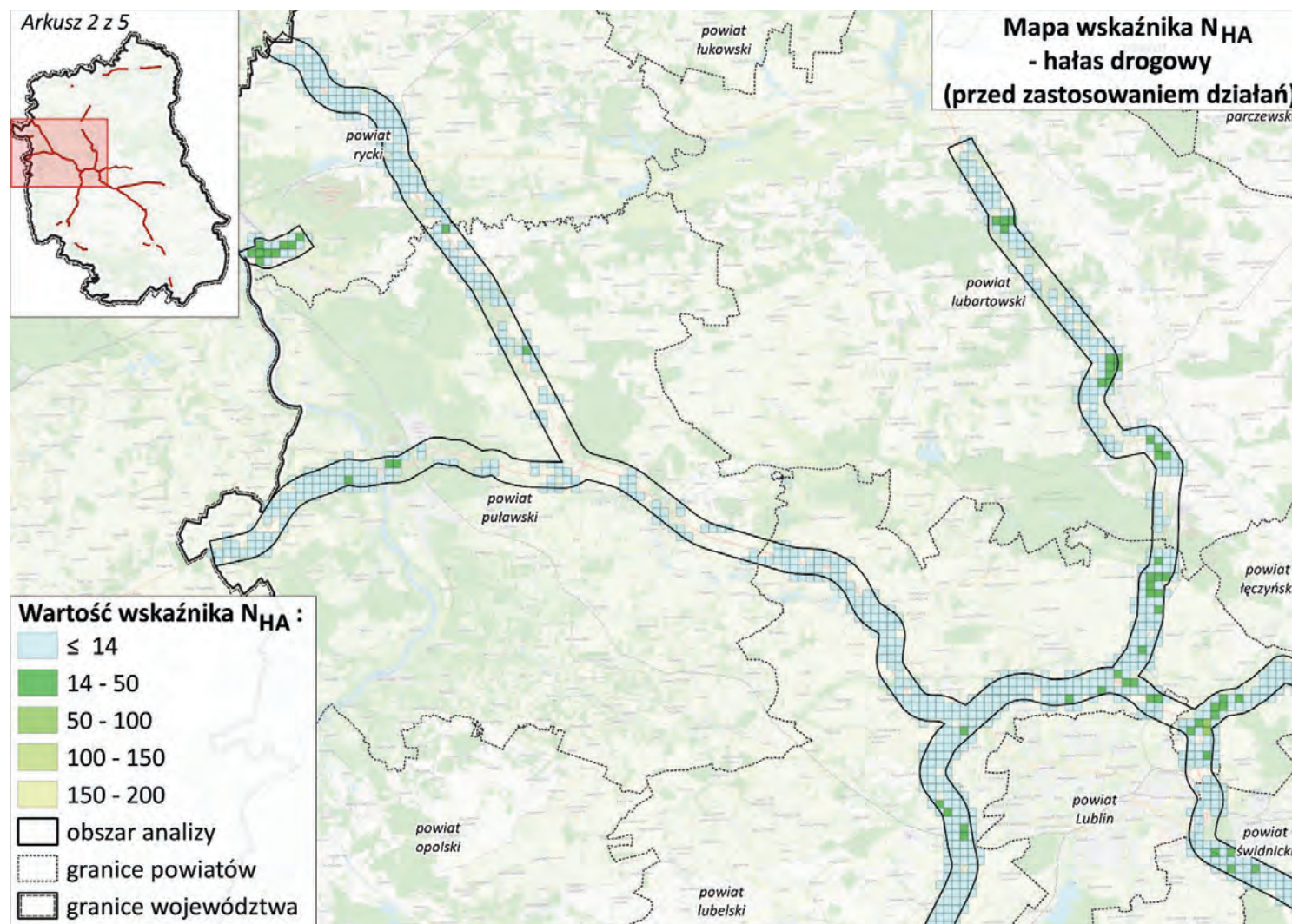
Analizy wykazały najwyższą liczbę mieszkańców zagrożonych negatywnymi skutkami zdrowotnymi wynikającymi z ekspozycji na hałas drogowy w powiecie lubelskim, zamojskim, tomaszowskim i krasnostawskim.

Mapy przedstawione na kolejnych rysunkach prezentują 10% terenów w postaci kwadratów o boku 500 m x 500 m, na których wystąpiły najwyższe wartości wskaźnika  $N_{HA}$ .



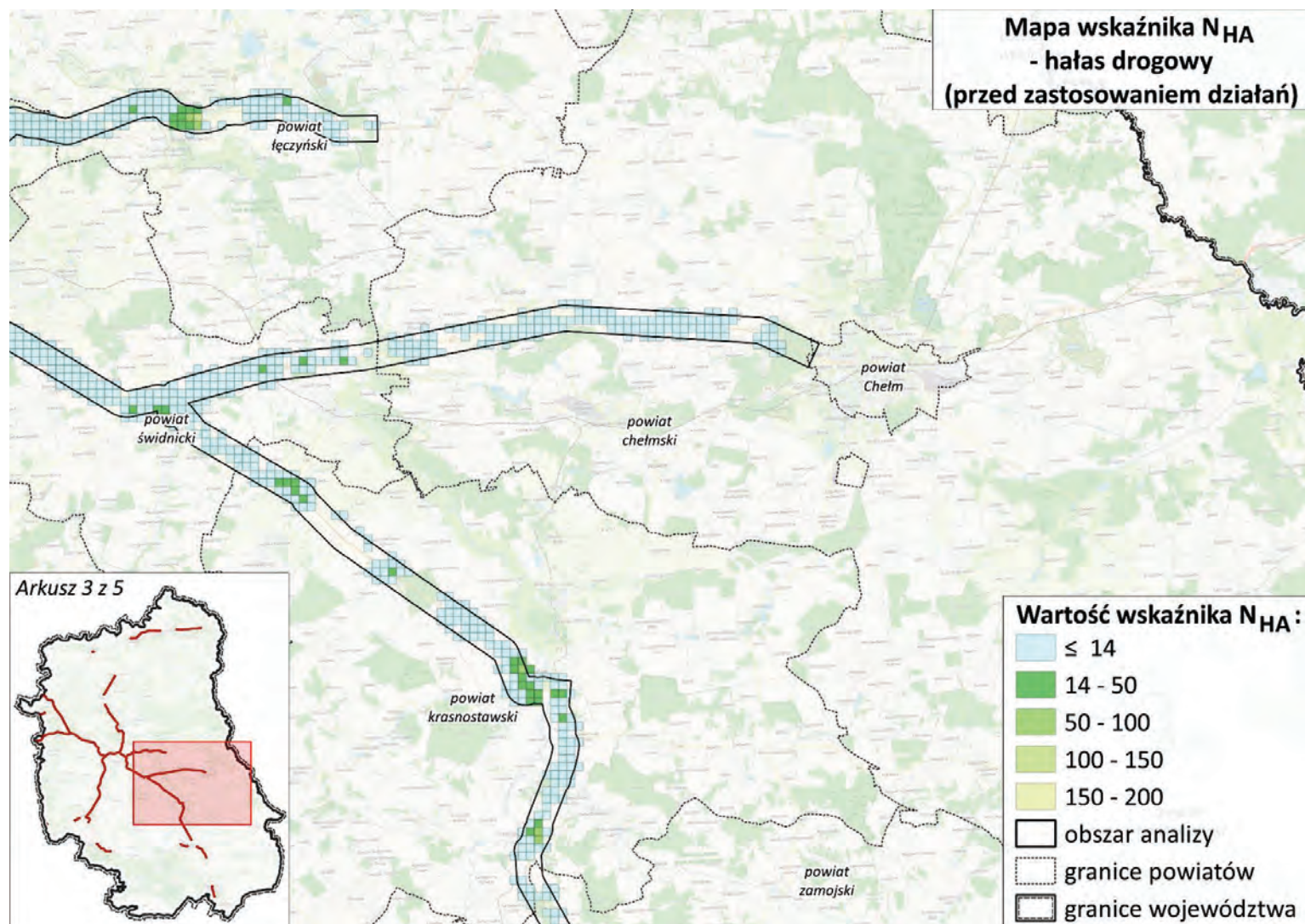
Rysunek 19 Wskaźnik  $N_{HA}$  dla hałasu drogowego pochodzącego od dróg głównych w zarządzie GDDKiA; 10% obszarów jednostkowych o największych wartościach wskaźnika, arkusz 1 z 5

## Tom III – Drogi główne położone poza granicami miast o liczbie mieszkańców większej niż 100 tysięcy



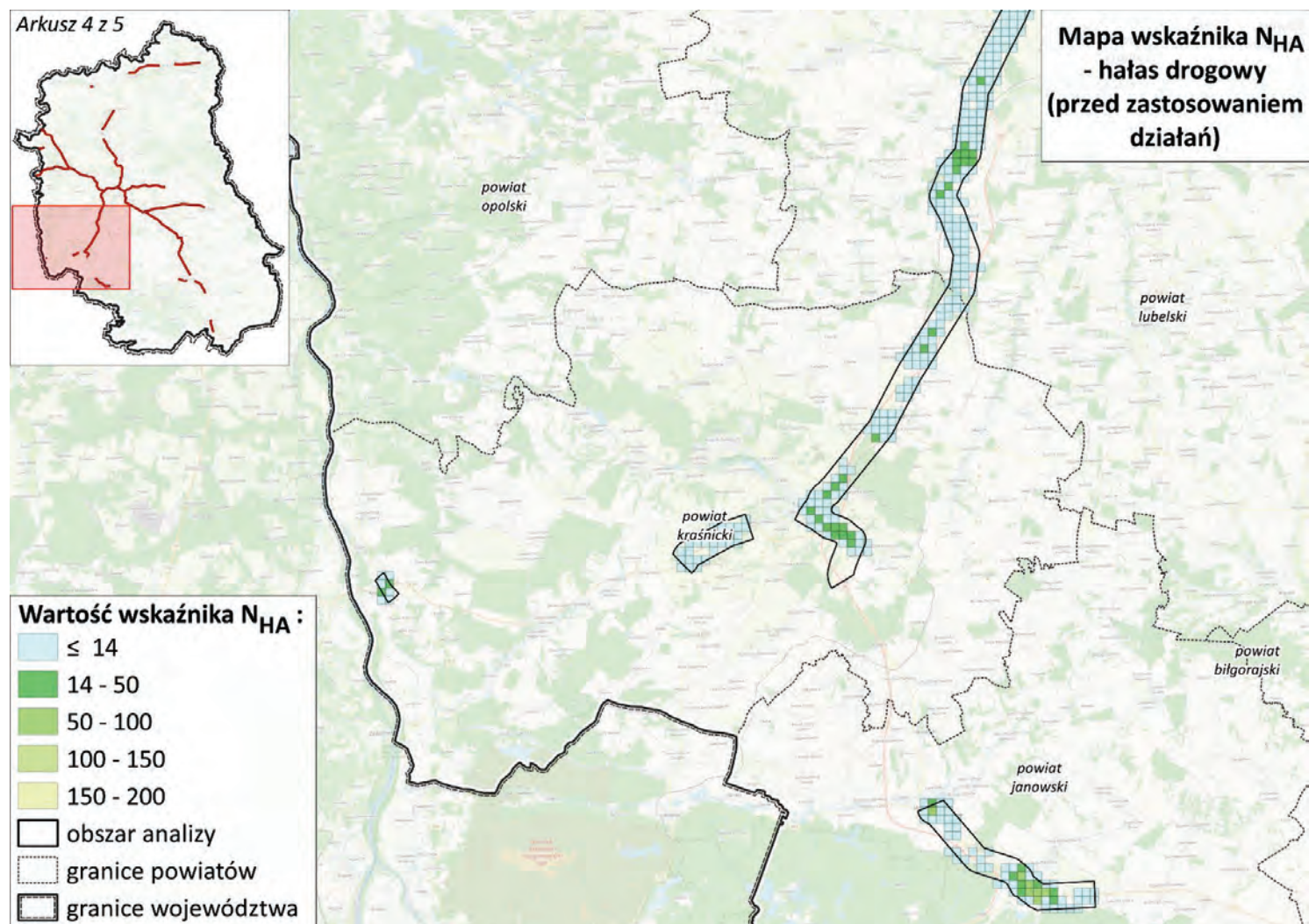
Rysunek 20 Wskaźnik  $N_{HA}$  dla hałasu drogowego pochodzącego od dróg głównych w zarządzie GDDKiA; 10% obszarów jednostkowych o największych wartościach wskaźnika, arkusz 2 z 5

Tom III – Drogi główne położone poza granicami miast o liczbie mieszkańców większej niż 100 tysięcy



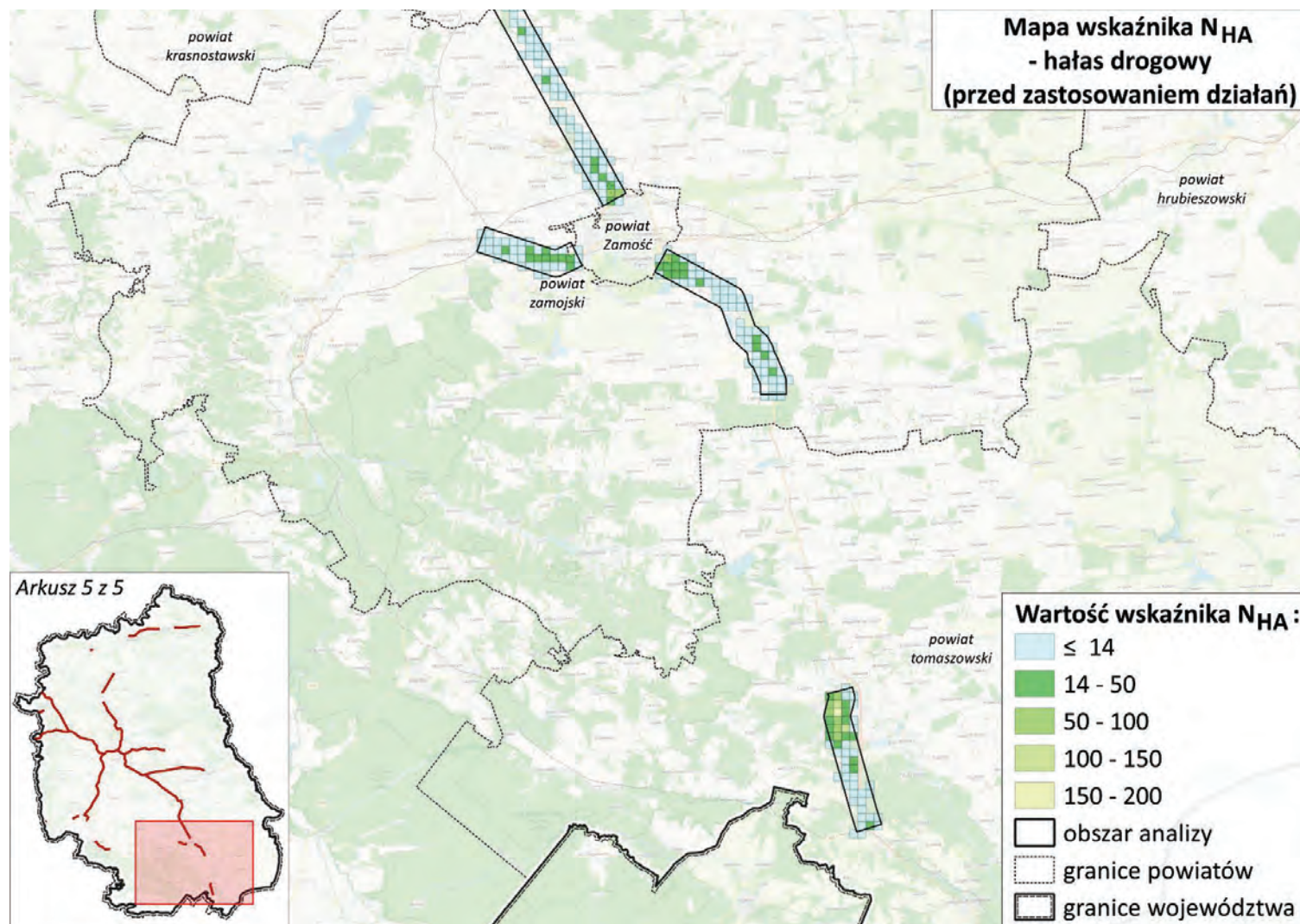
Rysunek 21 Wskaźnik  $N_{HA}$  dla hałasu drogowego pochodzącego od dróg głównych w zarządzie GDDKiA; 10% obszarów jednostkowych o największych wartościach wskaźnika, arkusz 3 z 5

Tom III – Drogi główne położone poza granicami miast o liczbie mieszkańców większej niż 100 tysięcy



Rysunek 22 Wskaźnik  $N_{HA}$  dla hałasu drogowego pochodzącego od dróg głównych w zarządzie GDDKiA; 10% obszarów jednostkowych o największych wartościach wskaźnika, arkusz 4 z 5

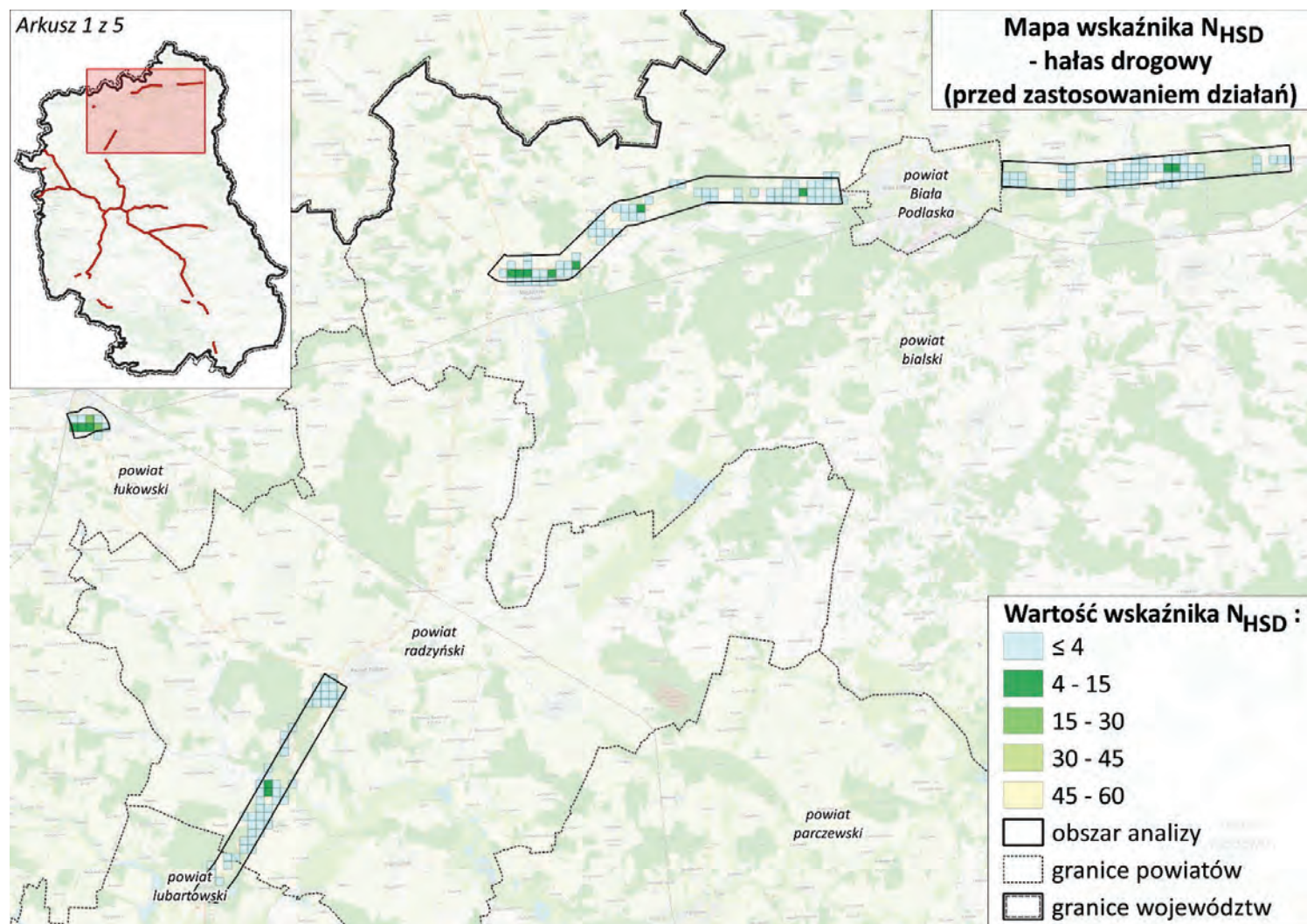
## Tom III – Drogi główne położone poza granicami miast o liczbie mieszkańców większej niż 100 tysięcy



Rysunek 23 Wskaźnik  $N_{HA}$  dla hałasu drogowego pochodzącego od dróg głównych w zarządzie GDDKiA; 10% obszarów jednostkowych o największych wartościach wskaźnika, arkusz 5 z 5

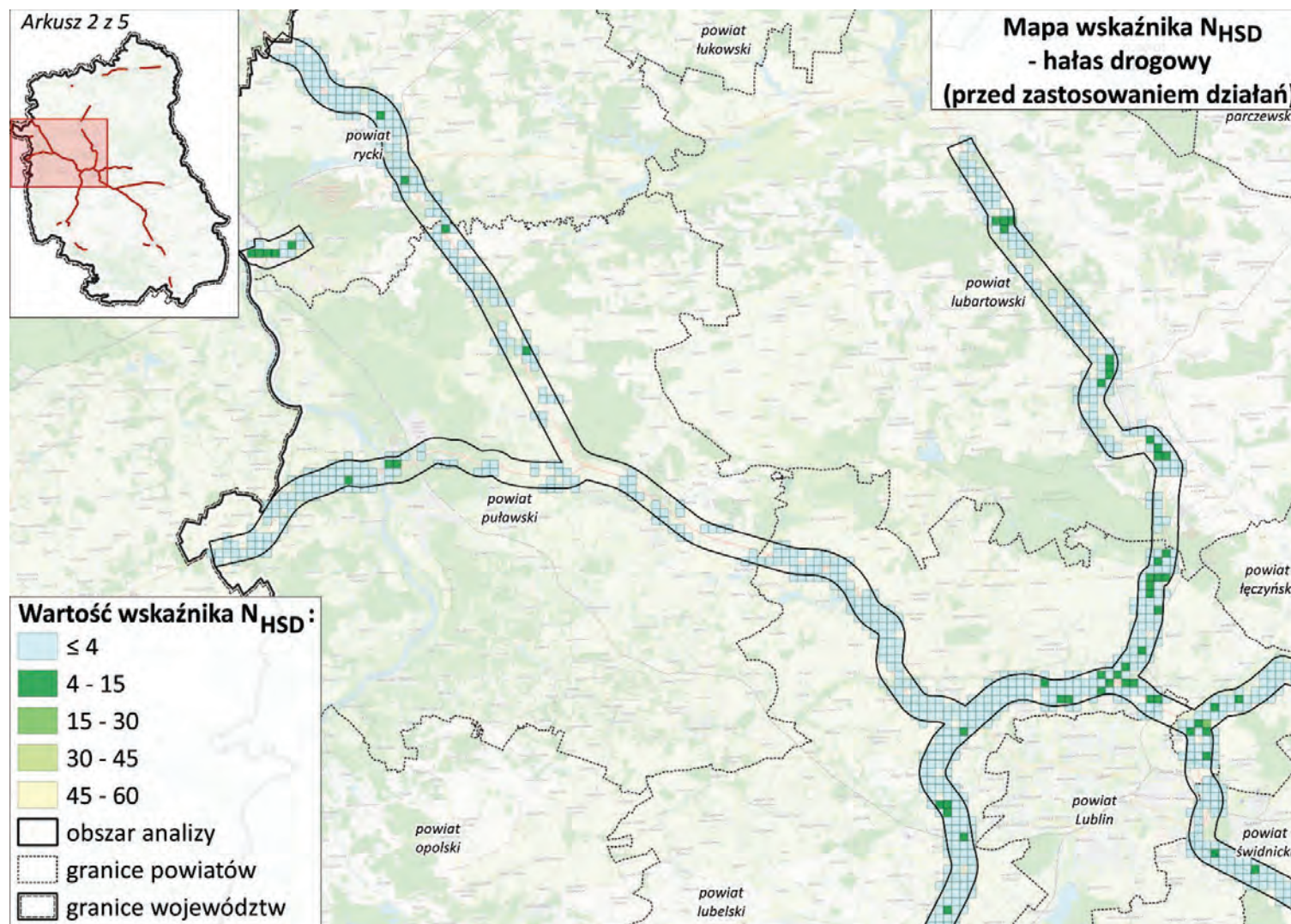


Tom III – Drogi główne położone poza granicami miast o liczbie mieszkańców większej niż 100 tysięcy



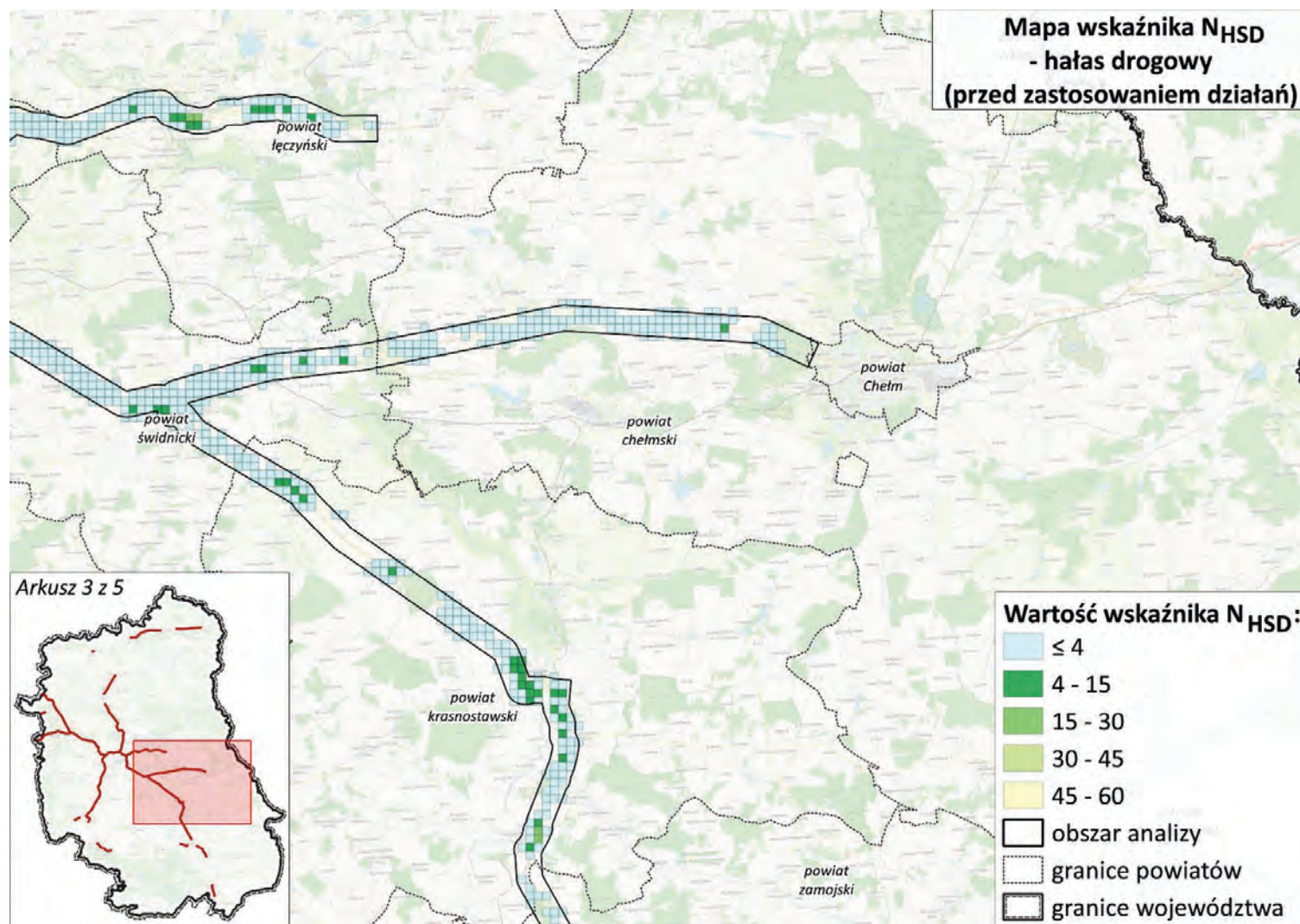
Rysunek 24 Wskaźnik  $N_{HSD}$  dla hałasu drogowego pochodzącego od dróg głównych w zarządzie GDDKiA; 10% obszarów jednostkowych o największych wartościach wskaźnika; arkusz 1 z 5

Tom III – Drogi główne położone poza granicami miast o liczbie mieszkańców większej niż 100 tysięcy



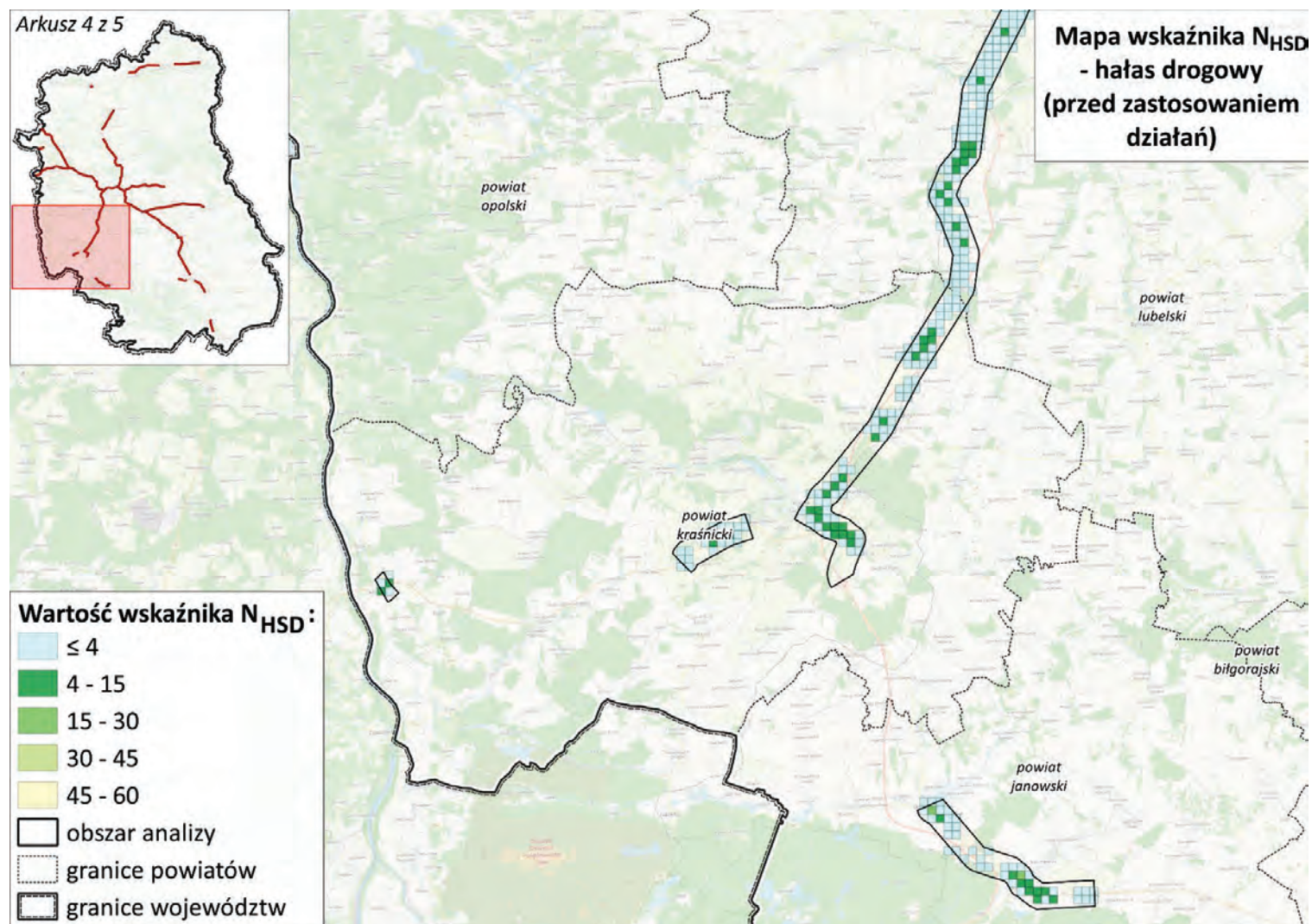
Rysunek 25 Wskaźnik  $N_{HSD}$  dla hałasu drogowego pochodzącego od dróg głównych w zarządzie GDDKiA; 10% obszarów jednostkowych o największych wartościach wskaźnika; arkusz 2 z 5

Tom III – Drogi główne położone poza granicami miast o liczbie mieszkańców większej niż 100 tysięcy



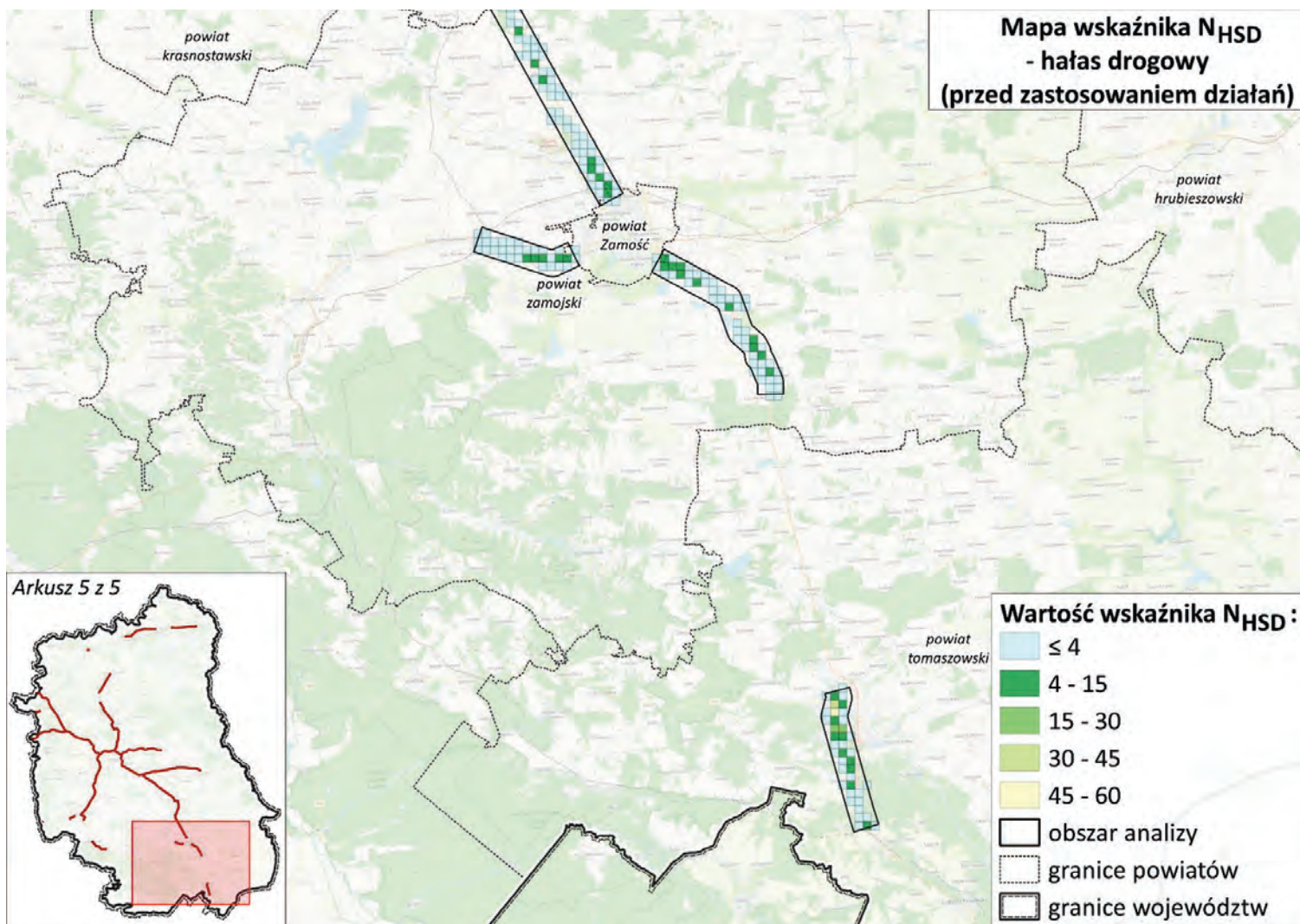
Rysunek 26 Wskaźnik  $N_{HSD}$  dla hałasu drogowego pochodzącego od dróg głównych w zarządzie GDDKiA; 10% obszarów jednostkowych o największych wartościach wskaźnika; arkusz 3 z 5

Tom III – Drogi główne położone poza granicami miast o liczbie mieszkańców większej niż 100 tysięcy



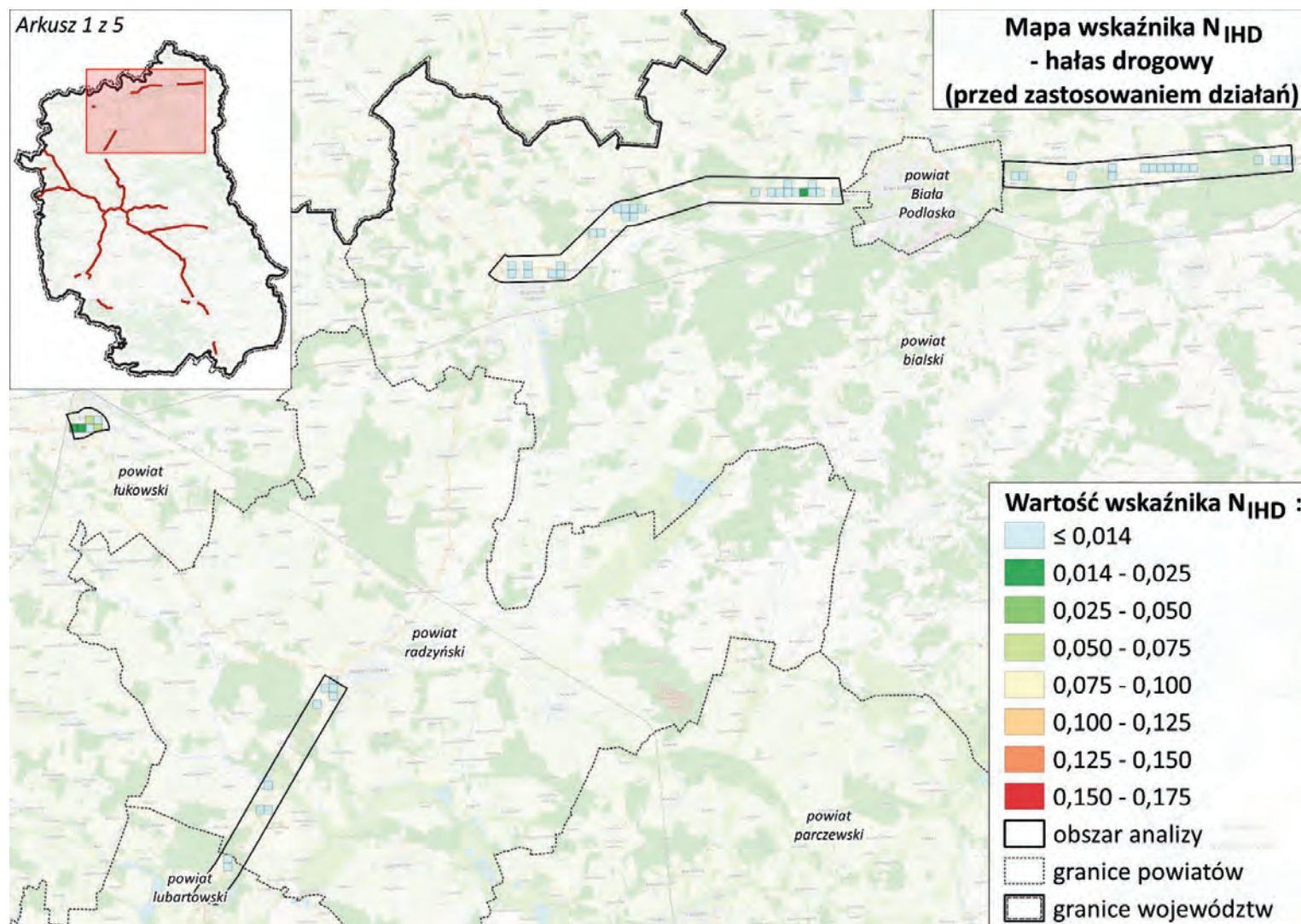
Rysunek 27 Wskaźnik  $N_{HSD}$  dla hałasu drogowego pochodzącego od dróg głównych w zarządzie GDDKiA; 10% obszarów jednostkowych o największych wartościach wskaźnika; arkusz 4 z 5

Tom III – Drogi główne położone poza granicami miast o liczbie mieszkańców większej niż 100 tysięcy



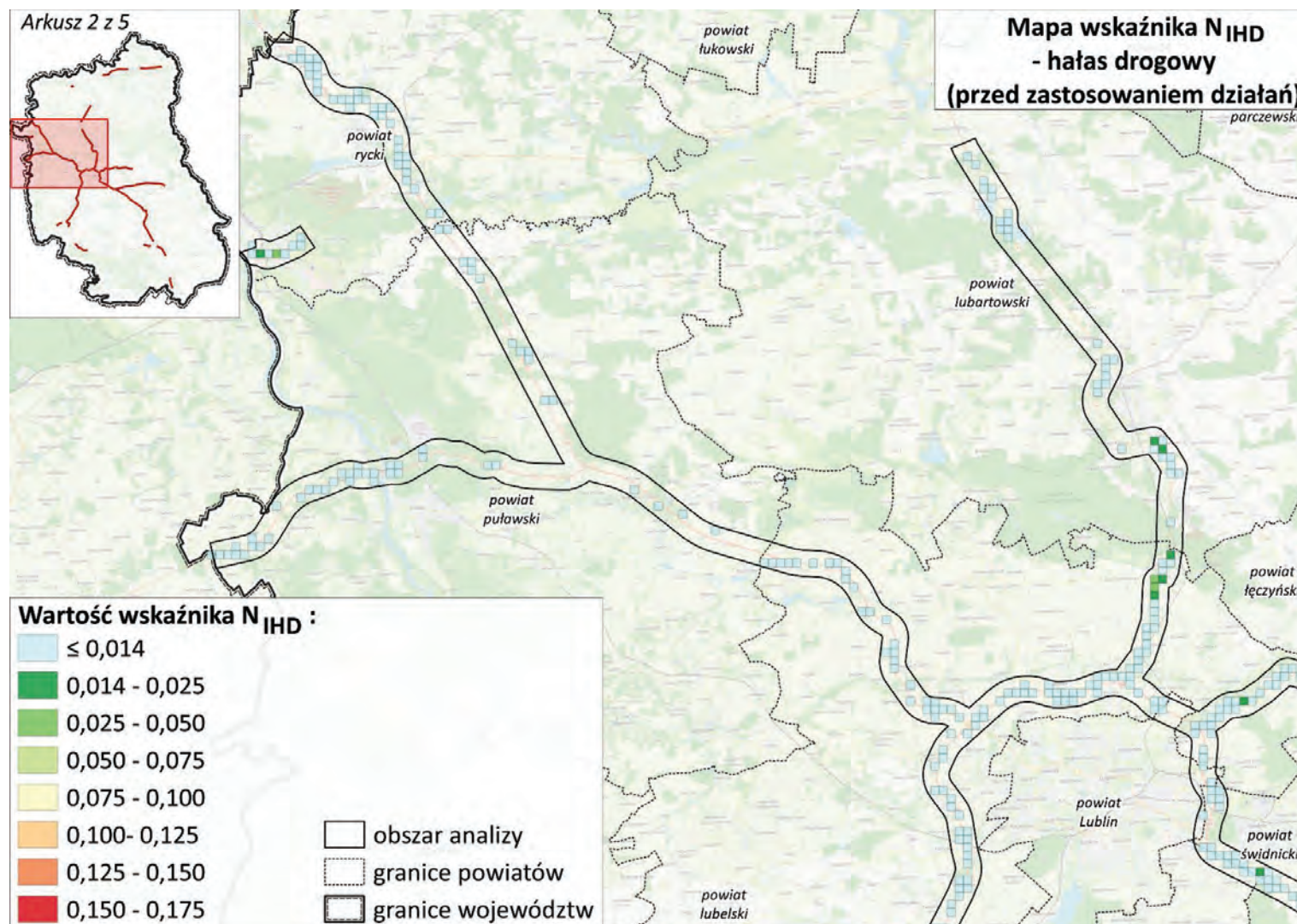
Rysunek 28 Wskaźnik  $N_{HSD}$  dla hałasu drogowego pochodzącego od dróg głównych w zarządzie GDDKiA; 10% obszarów jednostkowych o największych wartościach wskaźnika; arkusz 5 z 5

Tom III – Drogi główne położone poza granicami miast o liczbie mieszkańców większej niż 100 tysięcy



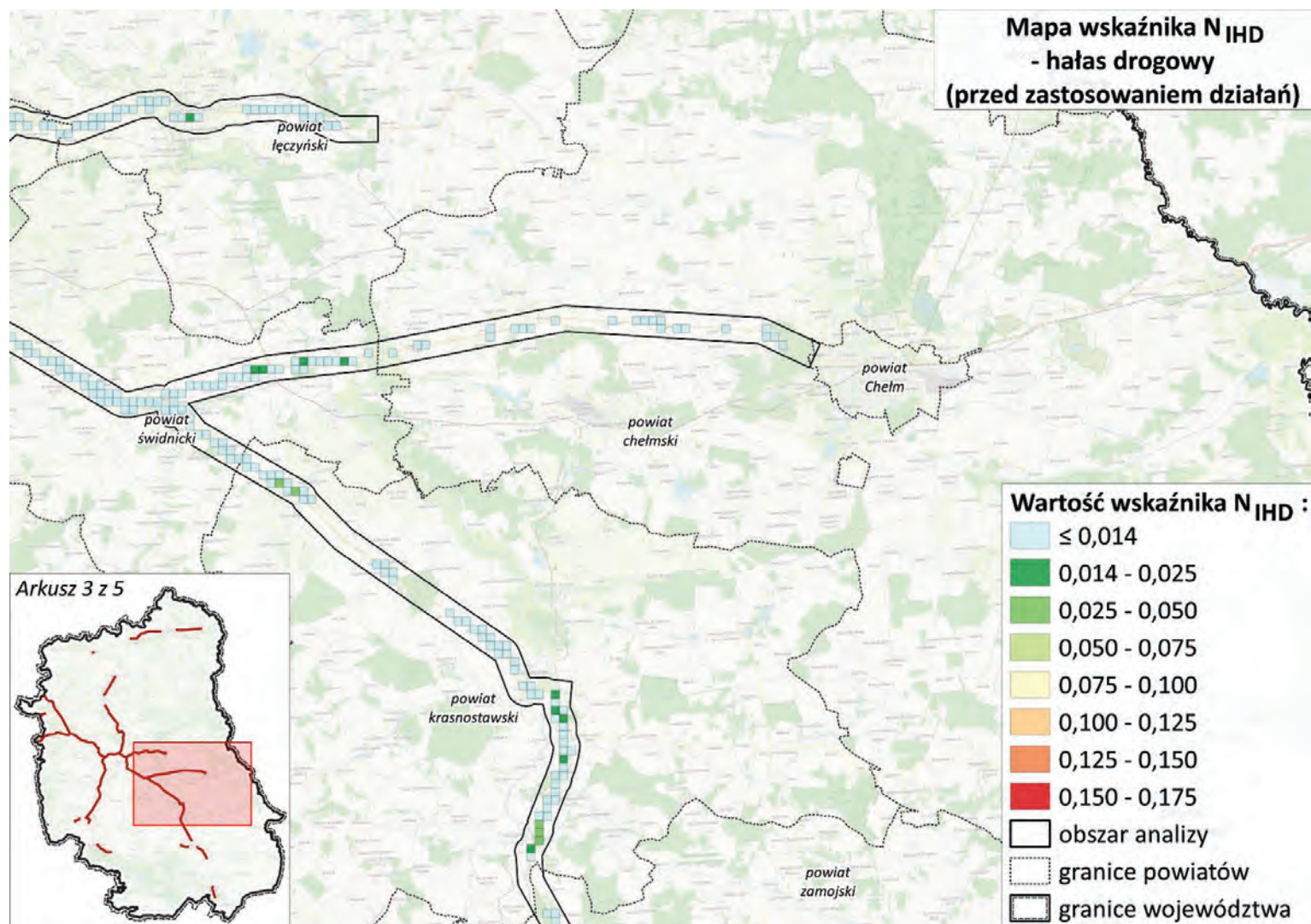
Rysunek 29 Wskaźnik  $N_{IHD}$  dla hałasu drogowego pochodzącego od dróg głównych w zarządzie GDDKiA; 10% obszarów jednostkowych o największych wartościach wskaźnika; arkusz 1 z 5

Tom III – Drogi główne położone poza granicami miast o liczbie mieszkańców większej niż 100 tysięcy



Rysunek 30 Wskaźnik  $N_{IHD}$  dla hałasu drogowego pochodzącego od dróg głównych w zarządzie GDDKiA; 10% obszarów jednostkowych o największych wartościach wskaźnika; arkusz 2 z 5

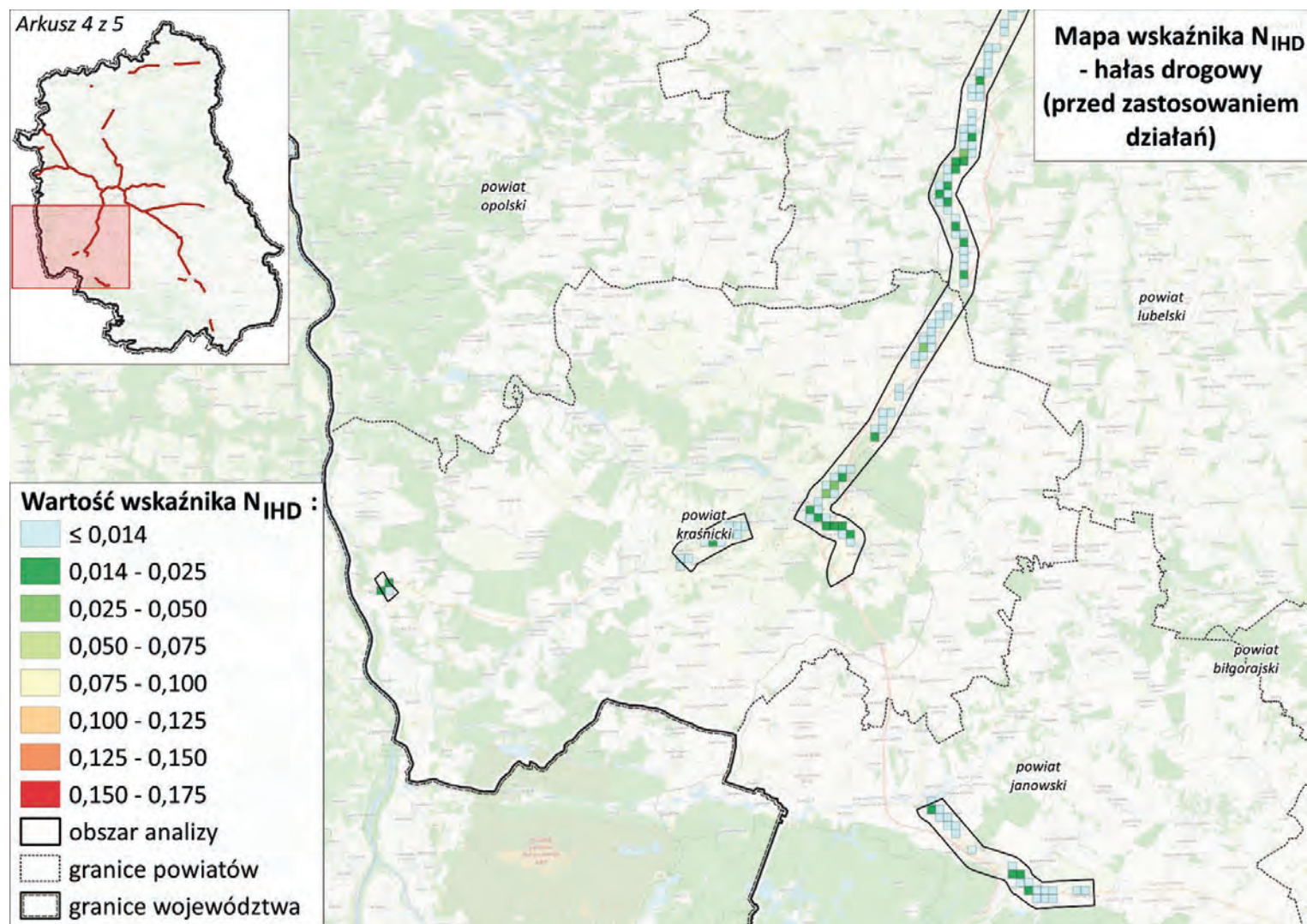
Tom III – Drogi główne położone poza granicami miast o liczbie mieszkańców większej niż 100 tysięcy



Rysunek 31 Wskaźnik  $N_{IHD}$  dla hałasu drogowego pochodzącego od dróg głównych w zarządzie GDDKiA; 10% obszarów jednostkowych o największych wartościach wskaźnika; arkusz 3 z 5

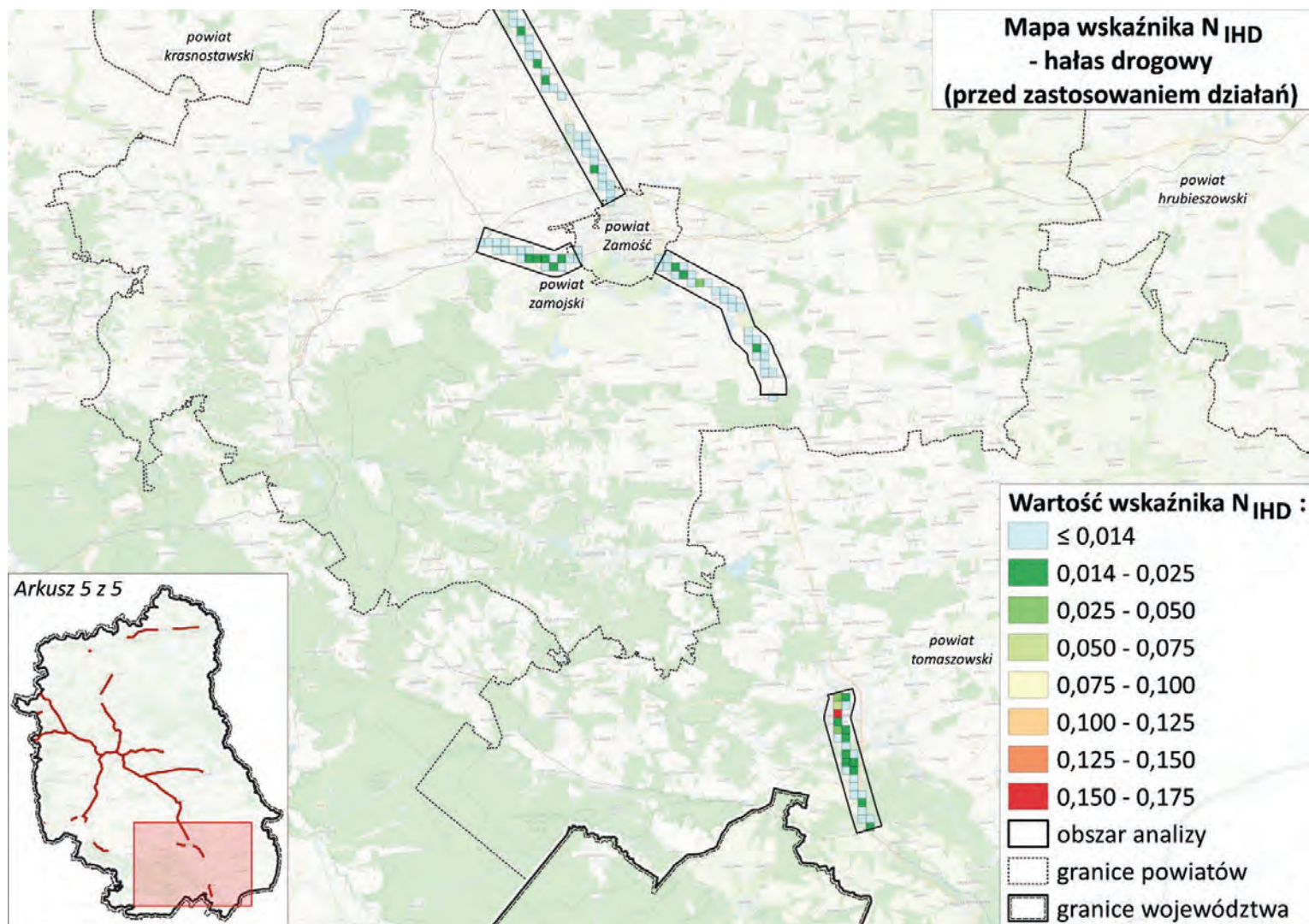


Tom III – Drogi główne położone poza granicami miast o liczbie mieszkańców większej niż 100 tysięcy



Rysunek 32 Wskaźnik  $N_{IHD}$  dla hałasu drogowego pochodzącego od dróg głównych w zarządzie GDDKiA; 10% obszarów jednostkowych o największych wartościach wskaźnika; arkusz 4 z 5

Tom III – Drogi główne położone poza granicami miast o liczbie mieszkańców większej niż 100 tysięcy



Rysunek 33 Wskaźnik  $N_{IHD}$  dla hałasu drogowego pochodzącego od dróg głównych w zarządzie GDDKiA; 10% obszarów jednostkowych o największych wartościach wskaźnika; arkusz 5 z 5

#### 4.3.2 Drogi wojewódzkie

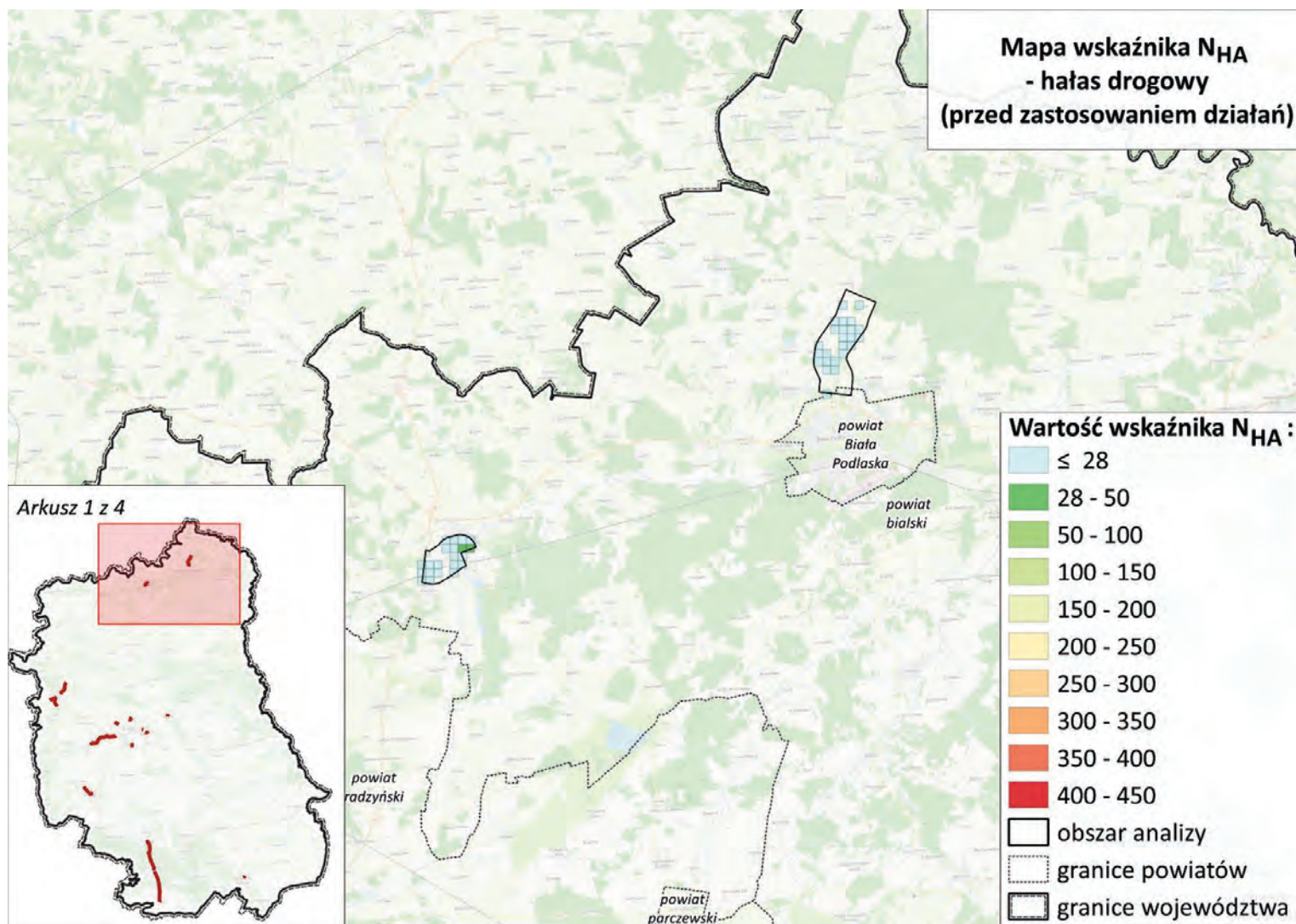
W poniższych tabelach zestawiono wyniki oceny szkodliwych skutków hałasu drogowego pochodzącego od odcinków głównych dróg w zarządzie ZDW w podziale na powiaty.

**Tabela 11 Wyniki oceny szkodliwych skutków hałasu dla dróg głównych w zarządzie ZDW na terenie województwa lubelskiego**

Lp.	Powiat	Wskaźnik $N_{HA}$	Wskaźnik $N_{HSD}$	Wskaźnik $N_{IHD}$
1	powiat bialski	325	40	0
2	powiat biłgorajski	1320	206	0
3	powiat kraśnicki	1012	123	0
4	powiat lubelski	652	102	0
5	powiat łęczyński	168	10	0
6	powiat puławski	3837	647	1
7	powiat świdnicki	859	52	0
8	powiat tomaszowski	5	0	0
9	powiat Lublin	4	1	0

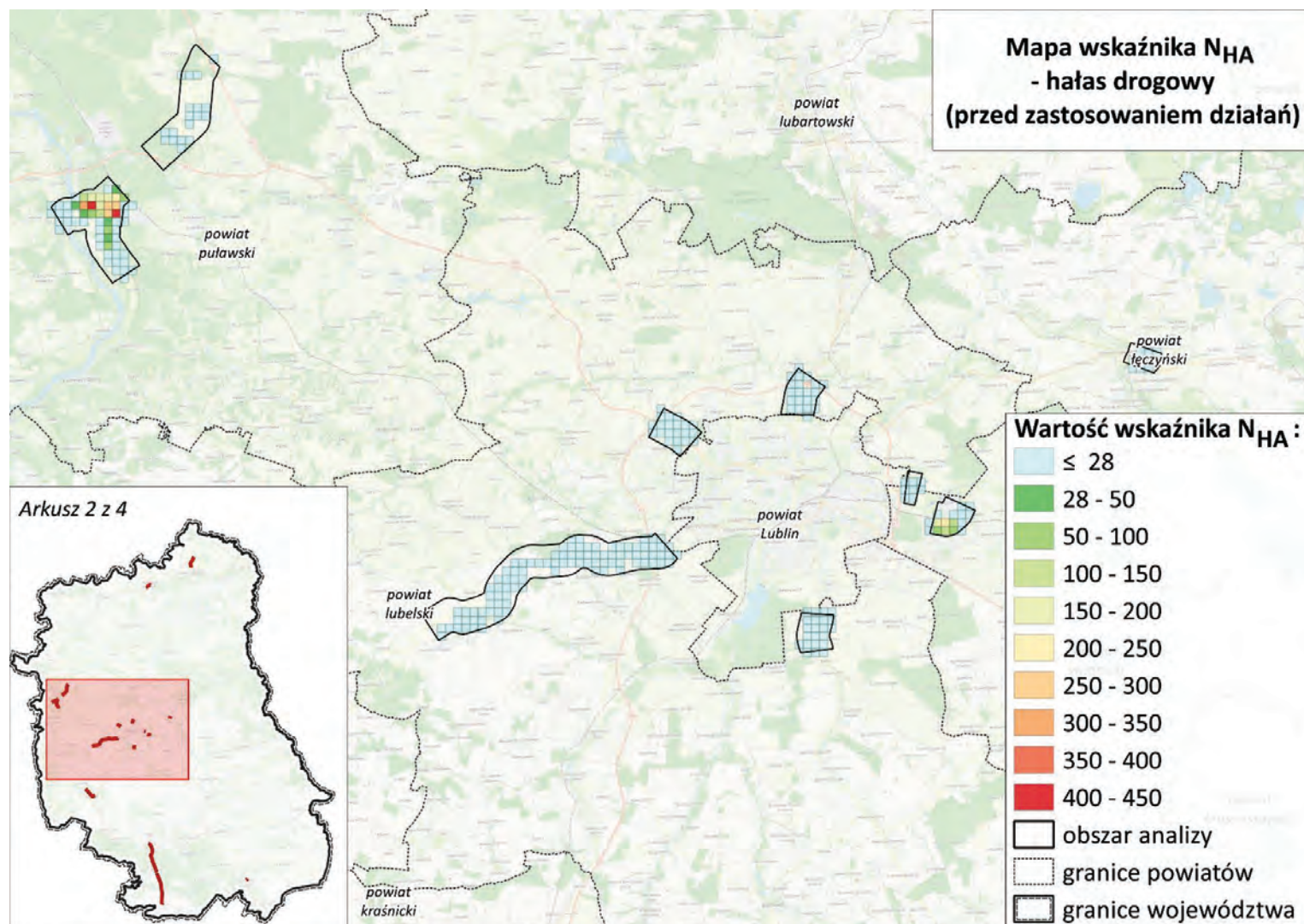
Analizy wykazały najwyższą liczbę mieszkańców zagrożonych negatywnymi skutkami zdrowotnymi wynikającymi z ekspozycji na hałas drogowy w powiecie puławskim, biłgorajskim i kraśnickim.

Mapy przedstawione na kolejnych rysunkach prezentują 10% terenów w postaci kwadratów o boku 500 m x 500 m, na których wystąpiły najwyższe wartości wskaźnika  $N_{HA}$ .



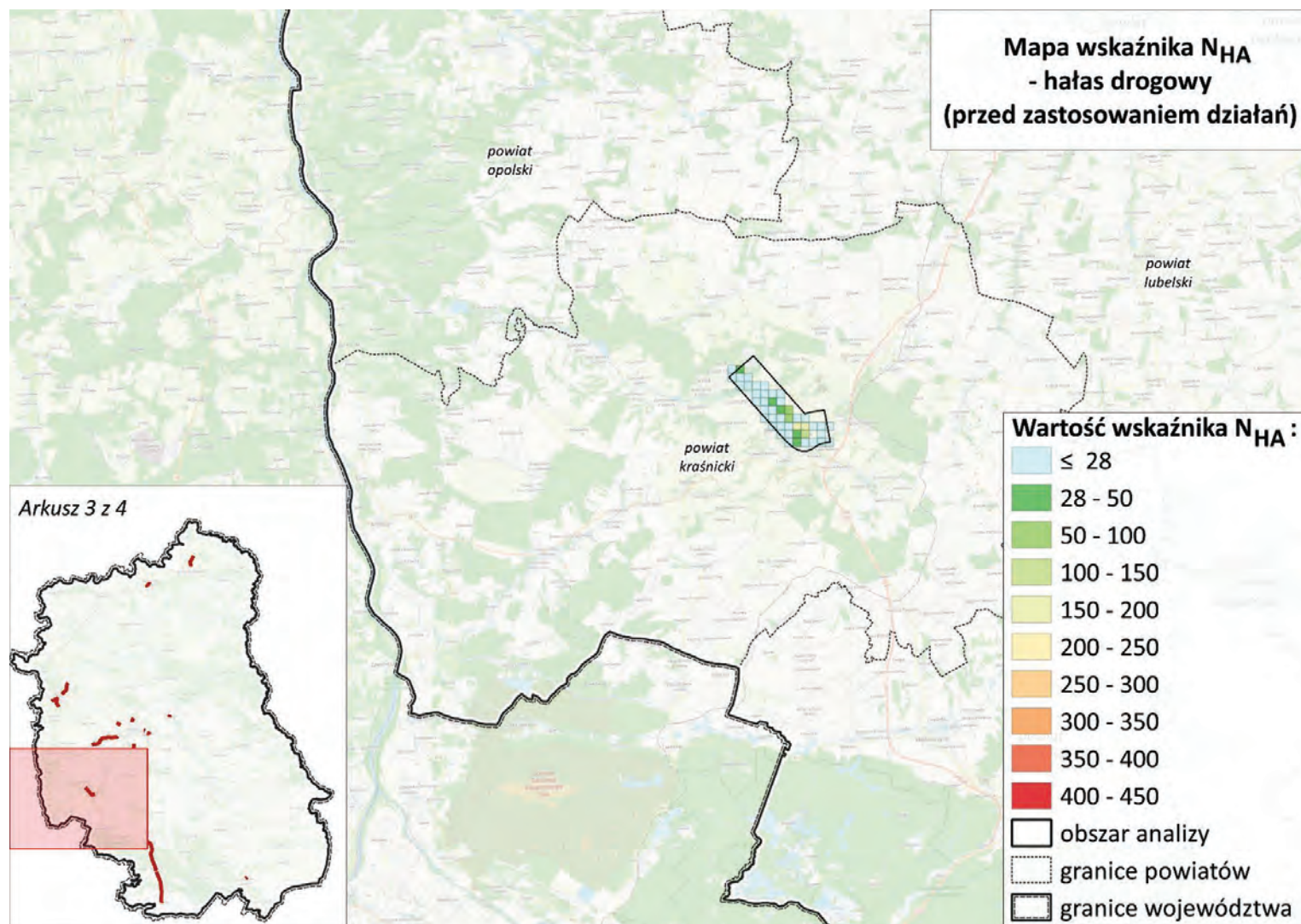
Rysunek 34 Wskaźnik  $N_{HA}$  dla hałasu drogowego pochodzącego od dróg głównych w zarządzie ZDW; 10% obszarów jednostkowych o największych wartościach wskaźnika, arkusz 1 z 4

Tom III – Drogi główne położone poza granicami miast o liczbie mieszkańców większej niż 100 tysięcy



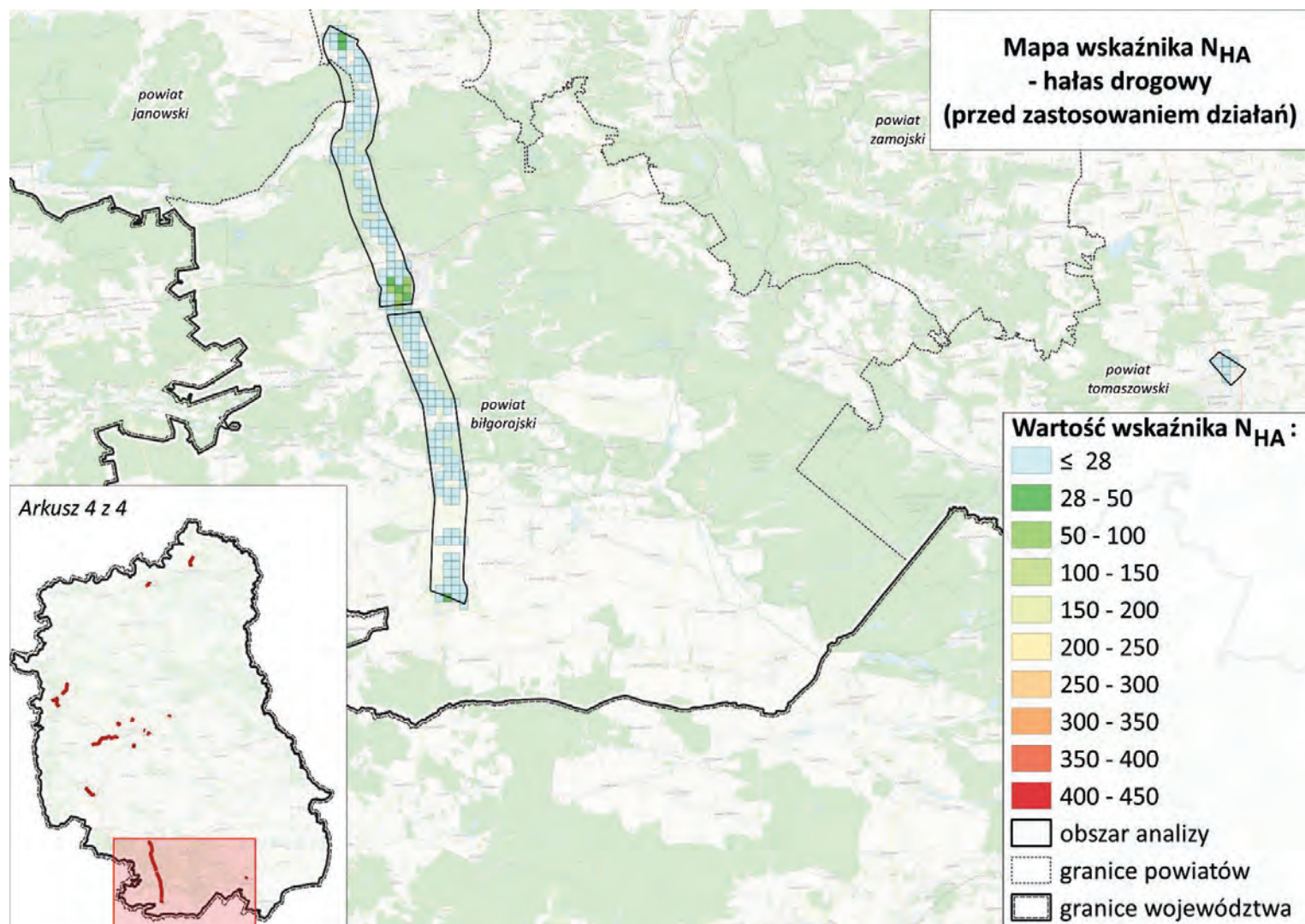
Rysunek 35 Wskaźnik  $N_{HA}$  dla hałasu drogowego pochodzącego od dróg głównych w zarządzie ZDW; 10% obszarów jednostkowych o największych wartościach wskaźnika, arkusz 2 z 4

Tom III – Drogi główne położone poza granicami miast o liczbie mieszkańców większej niż 100 tysięcy



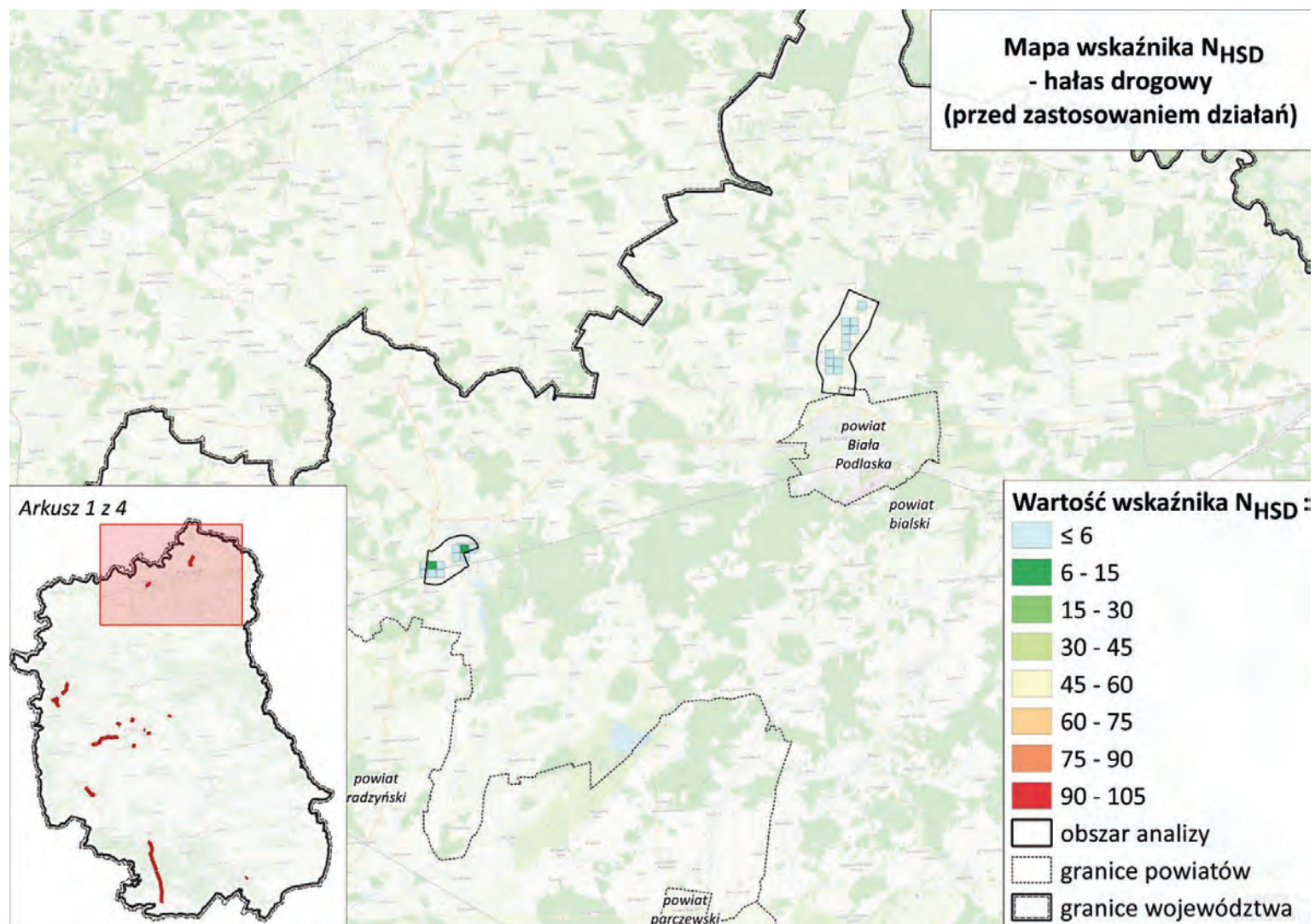
Rysunek 36 Wskaźnik  $N_{HA}$  dla hałasu drogowego pochodzącego od dróg głównych w zarządzie ZDW; 10% obszarów jednostkowych o największych wartościach wskaźnika, arkusz 3 z 4

Tom III – Drogi główne położone poza granicami miast o liczbie mieszkańców większej niż 100 tysięcy



Rysunek 37 Wskaźnik  $N_{HA}$  dla hałasu drogowego pochodzącego od dróg głównych w zarządzie ZDW; 10% obszarów jednostkowych o największych wartościach wskaźnika, arkusz 4 z 4

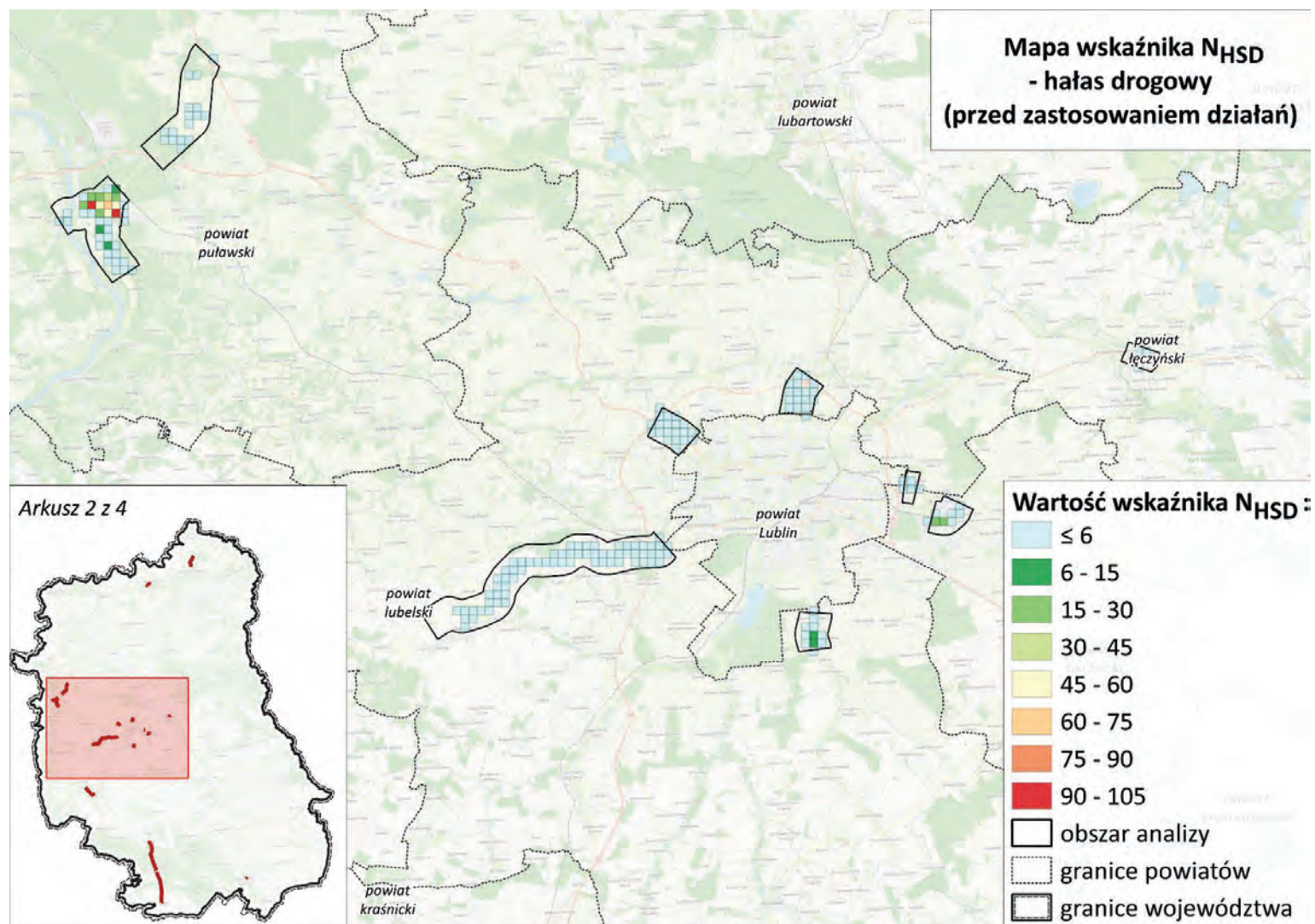
Tom III – Drogi główne położone poza granicami miast o liczbie mieszkańców większej niż 100 tysięcy



Rysunek 38 Wskaźnik  $N_{HSD}$  dla hałasu drogowego pochodzącego od dróg głównych w zarządzie ZDW; 10% obszarów jednostkowych o największych wartościach wskaźnika; arkusz 1 z 4

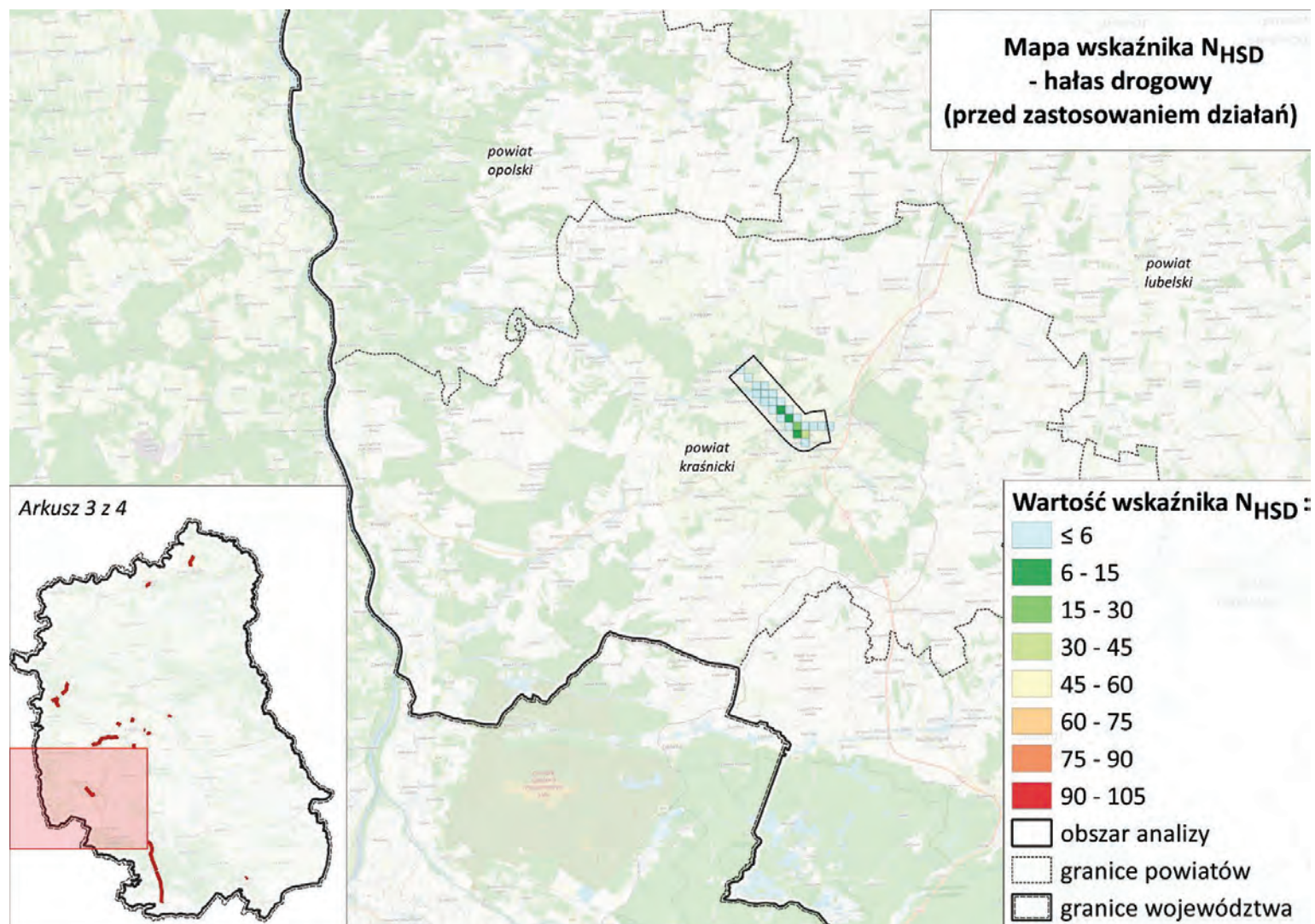


Tom III – Drogi główne położone poza granicami miast o liczbie mieszkańców większej niż 100 tysięcy



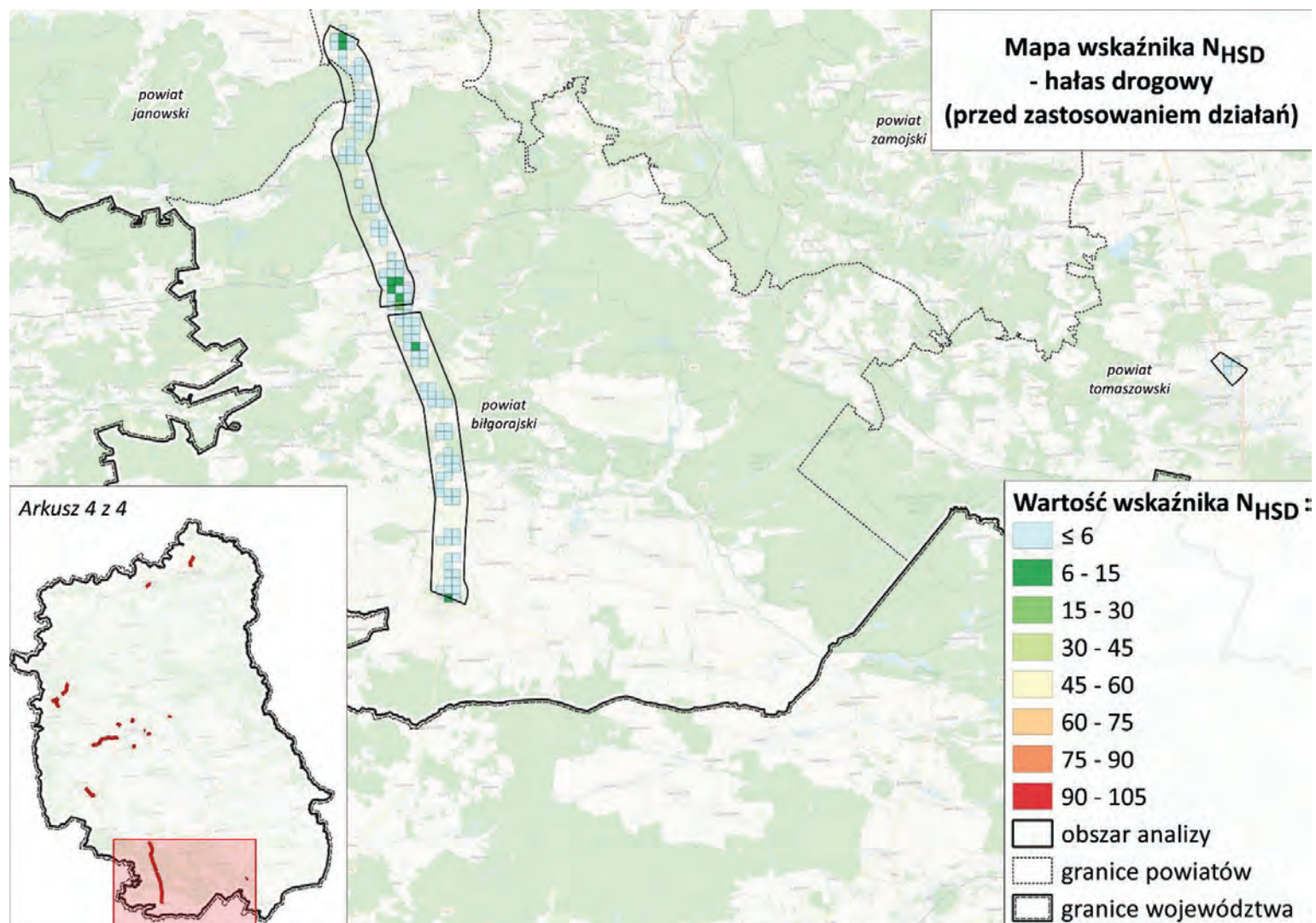
Rysunek 39 Wskaźnik  $N_{HSD}$  dla hałasu drogowego pochodzącego od dróg głównych w zarządzie ZDW; 10% obszarów jednostkowych o największych wartościach wskaźnika; arkusz 2 z 4

Tom III – Drogi główne położone poza granicami miast o liczbie mieszkańców większej niż 100 tysięcy



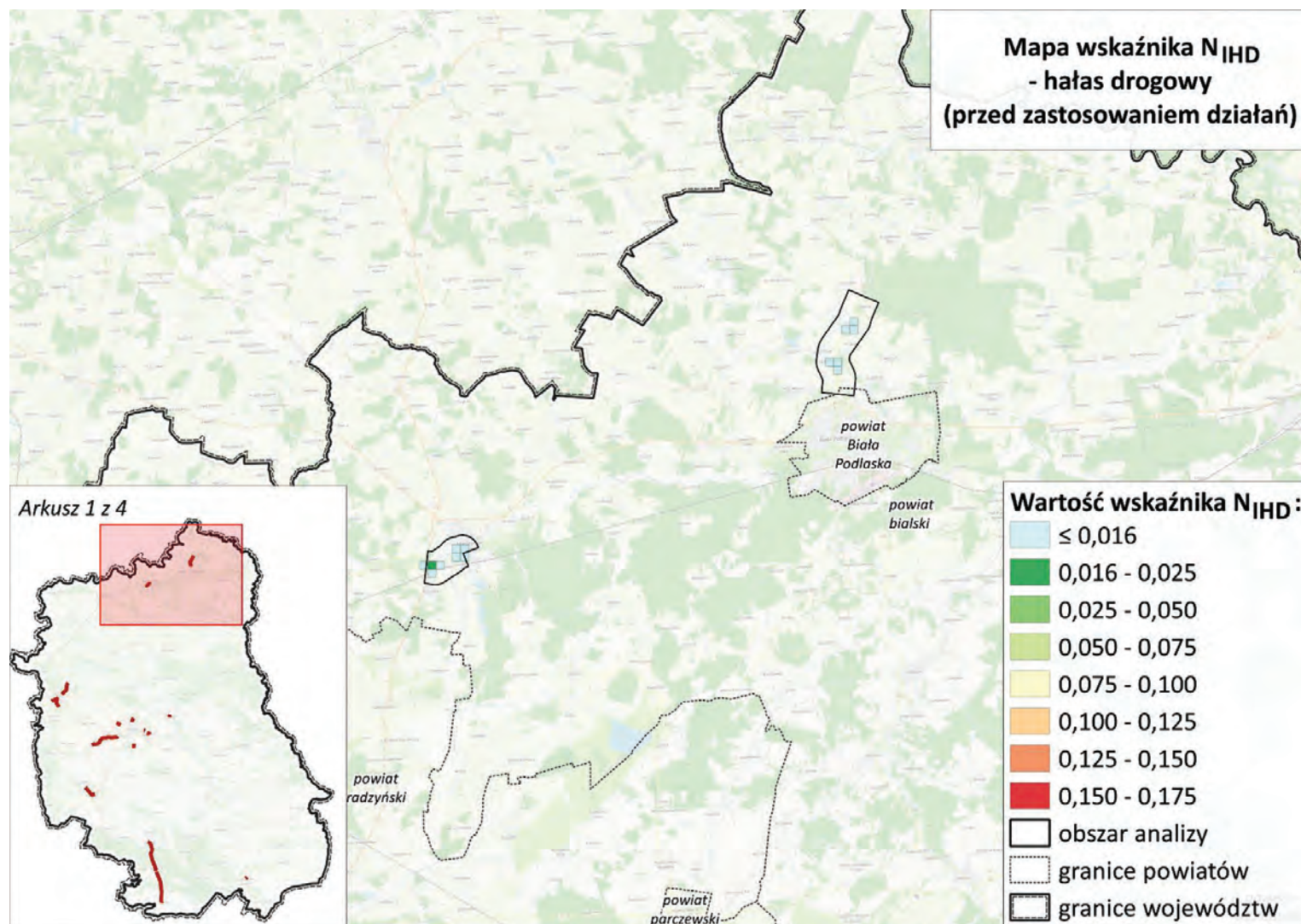
Rysunek 40 Wskaźnik  $N_{HSD}$  dla hałasu drogowego pochodzącego od dróg głównych w zarządzie ZDW; 10% obszarów jednostkowych o największych wartościach wskaźnika; arkusz 3 z 4

Tom III – Drogi główne położone poza granicami miast o liczbie mieszkańców większej niż 100 tysięcy



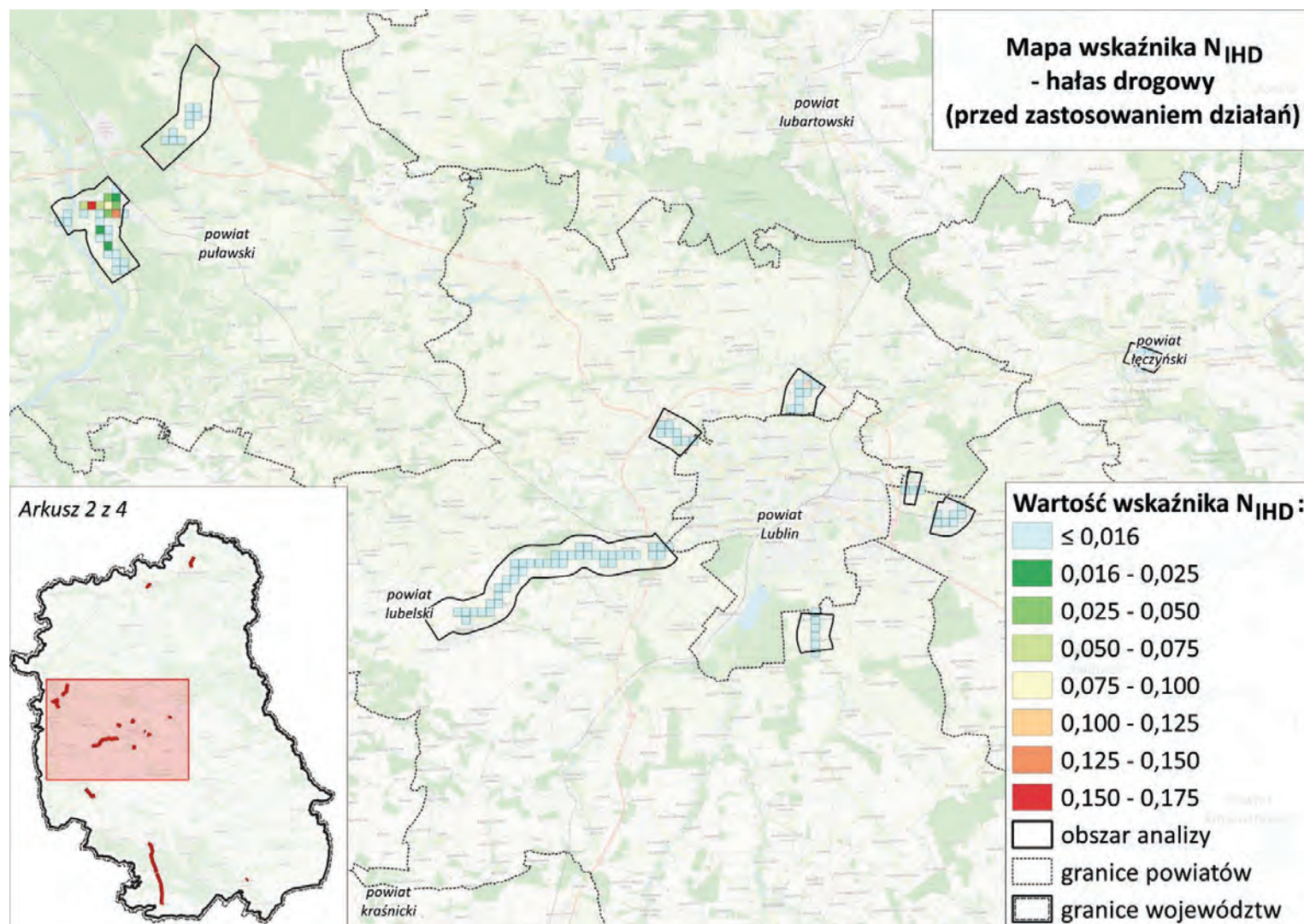
Rysunek 41 Wskaźnik  $N_{HSD}$  dla hałasu drogowego pochodzącego od dróg głównych w zarządzie ZDW; 10% obszarów jednostkowych o największych wartościach wskaźnika; arkusz 4 z 4

Tom III – Drogi główne położone poza granicami miast o liczbie mieszkańców większej niż 100 tysięcy



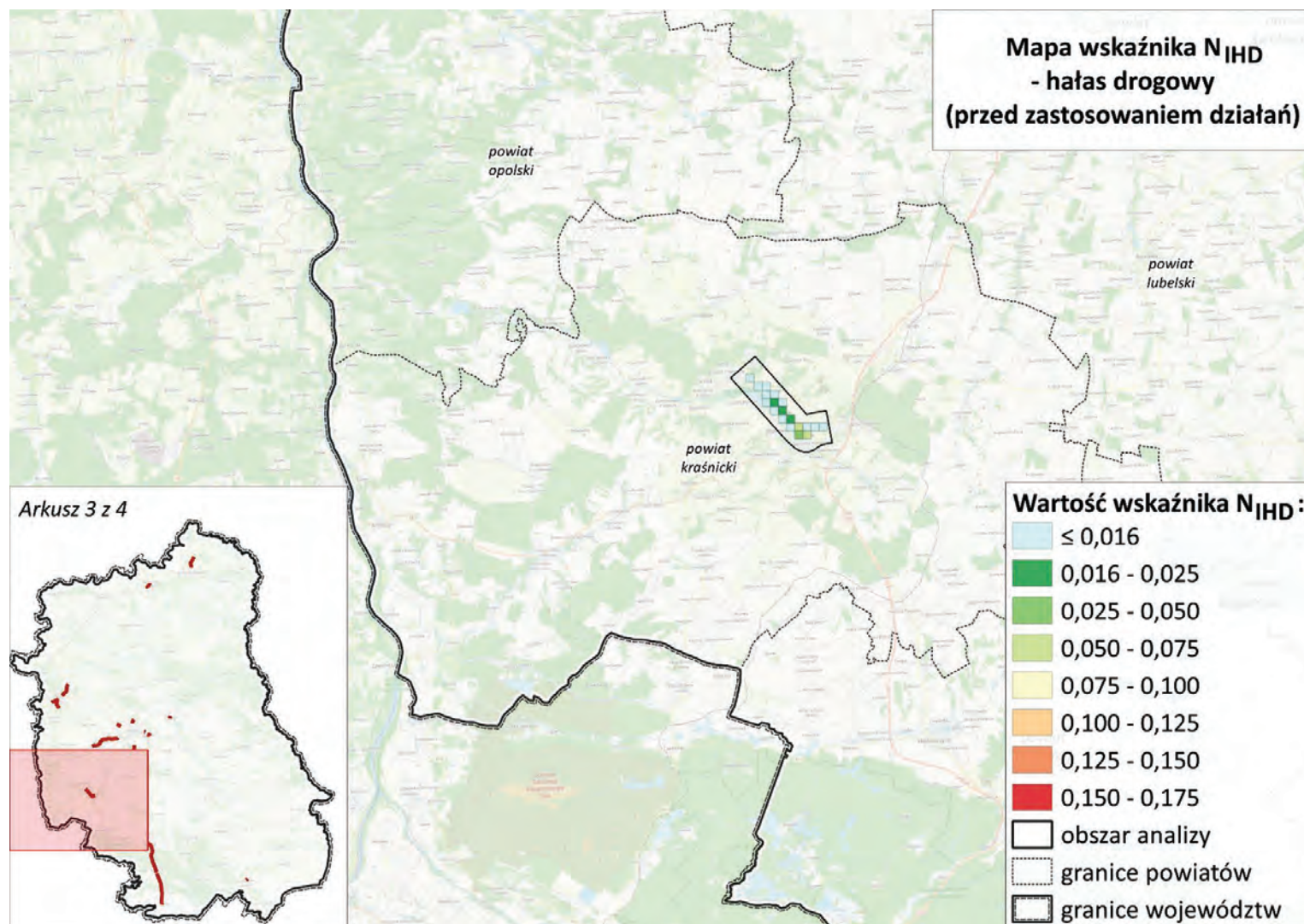
Rysunek 42 Wskaźnik  $N_{IHD}$  dla hałasu drogowego pochodzącego od dróg głównych w zarządzie ZDW; 10% obszarów jednostkowych o największych wartościach wskaźnika; arkusz 1 z 4

Tom III – Drogi główne położone poza granicami miast o liczbie mieszkańców większej niż 100 tysięcy



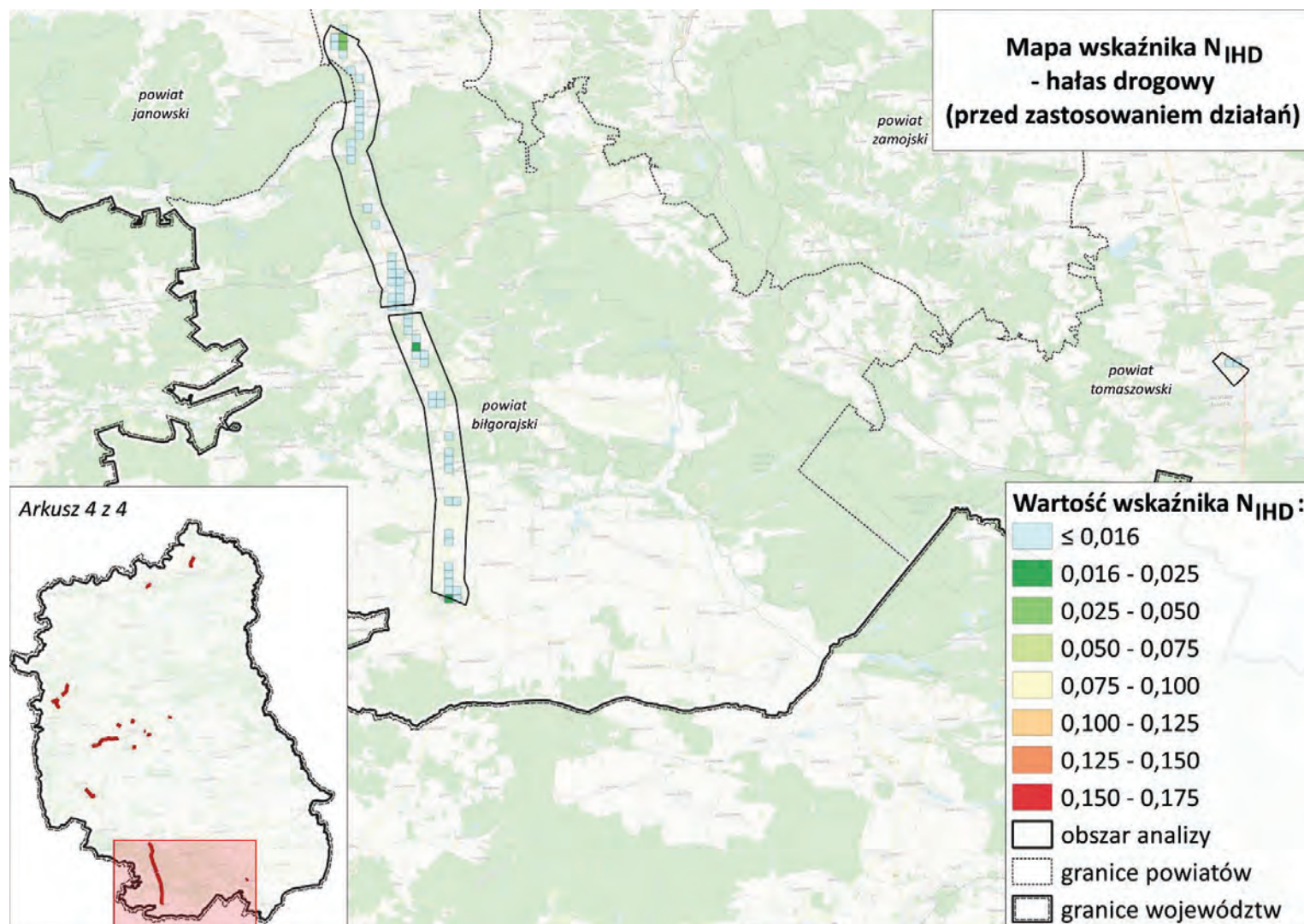
Rysunek 43 Wskaźnik  $N_{IHD}$  dla hałasu drogowego pochodzącego od dróg głównych w zarządzie ZDW; 10% obszarów jednostkowych o największych wartościach wskaźnika; arkusz 2 z 4

Tom III – Drogi główne położone poza granicami miast o liczbie mieszkańców większej niż 100 tysięcy



Rysunek 44 Wskaźnik  $N_{IHD}$  dla hałasu drogowego pochodzącego od dróg głównych w zarządzie ZDW; 10% obszarów jednostkowych o największych wartościach wskaźnika; arkusz 3 z 4

Tom III – Drogi główne położone poza granicami miast o liczbie mieszkańców większej niż 100 tysięcy



Rysunek 45 Wskaźnik  $N_{IHD}$  dla hałasu drogowego pochodzącego od dróg głównych w zarządzie ZDW; 10% obszarów jednostkowych o największych wartościach wskaźnika; arkusz 4 z 4

#### 4.3.3 Główne drogi na terenie miast na prawach powiatu

W poniższych tabelach zestawiono wyniki oceny szkodliwych skutków hałasu drogowego pochodzącego od odcinków głównych dróg w zarządzie pozostałych podmiotów.

**Tabela 12 Wyniki oceny szkodliwych skutków hałasu dla dróg głównych w zarządzie Prezydenta Miasta Biała Podlaska na terenie województwa lubelskiego**

Lp.	Powiat	Wskaźnik $N_{HA}$	Wskaźnik $N_{HSD}$	Wskaźnik $N_{IHD}$
1	powiat Biała Podlaska	950	198	0

**Tabela 13 Wyniki oceny szkodliwych skutków hałasu dla dróg głównych w zarządzie Prezydenta Miasta Chełm na terenie województwa lubelskiego**

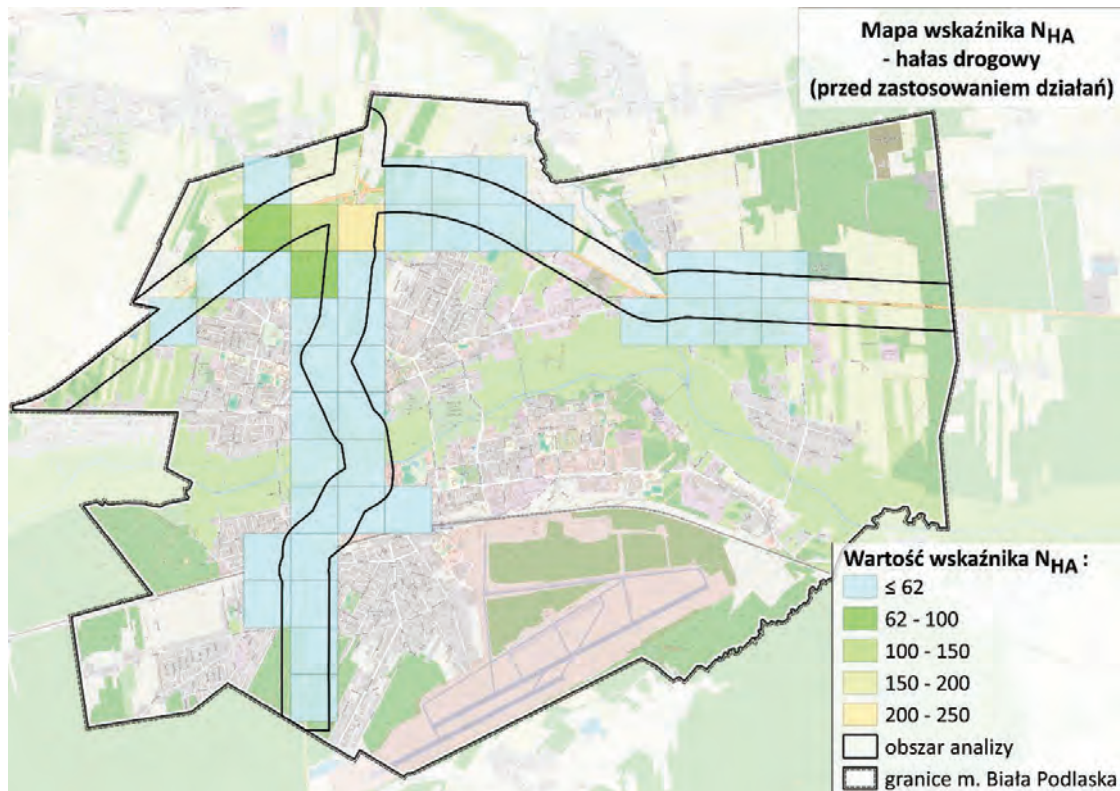
Lp.	Powiat	Wskaźnik $N_{HA}$	Wskaźnik $N_{HSD}$	Wskaźnik $N_{IHD}$
1	powiat m. Chełm	686	379	0

**Tabela 14 Wyniki oceny szkodliwych skutków hałasu dla dróg głównych w zarządzie ZDG Zamość na terenie województwa lubelskiego**

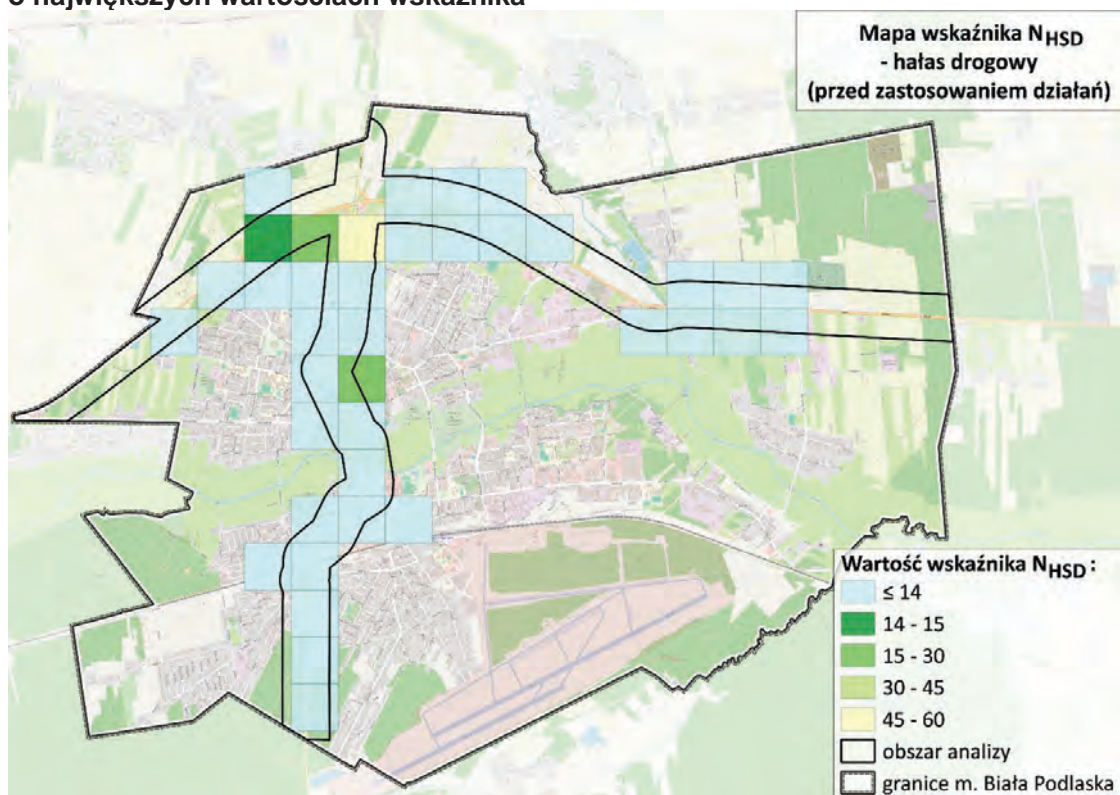
Lp.	Powiat	Wskaźnik $N_{HA}$	Wskaźnik $N_{HSD}$	Wskaźnik $N_{IHD}$
1	powiat m. Zamość	2992	725	0

Analizy wykazały najwyższą liczbę mieszkańców zagrożonych negatywnymi skutkami zdrowotnymi wynikającymi z ekspozycji na hałas drogowy pochodzący od dróg na terenie miasta Zamość. Mapy przedstawione na kolejnych rysunkach prezentują 10% terenów w postaci kwadratów o boku 500 m x 500 m, na których wystąpiły najwyższe wartości wskaźnika  $N_{HA}$ .



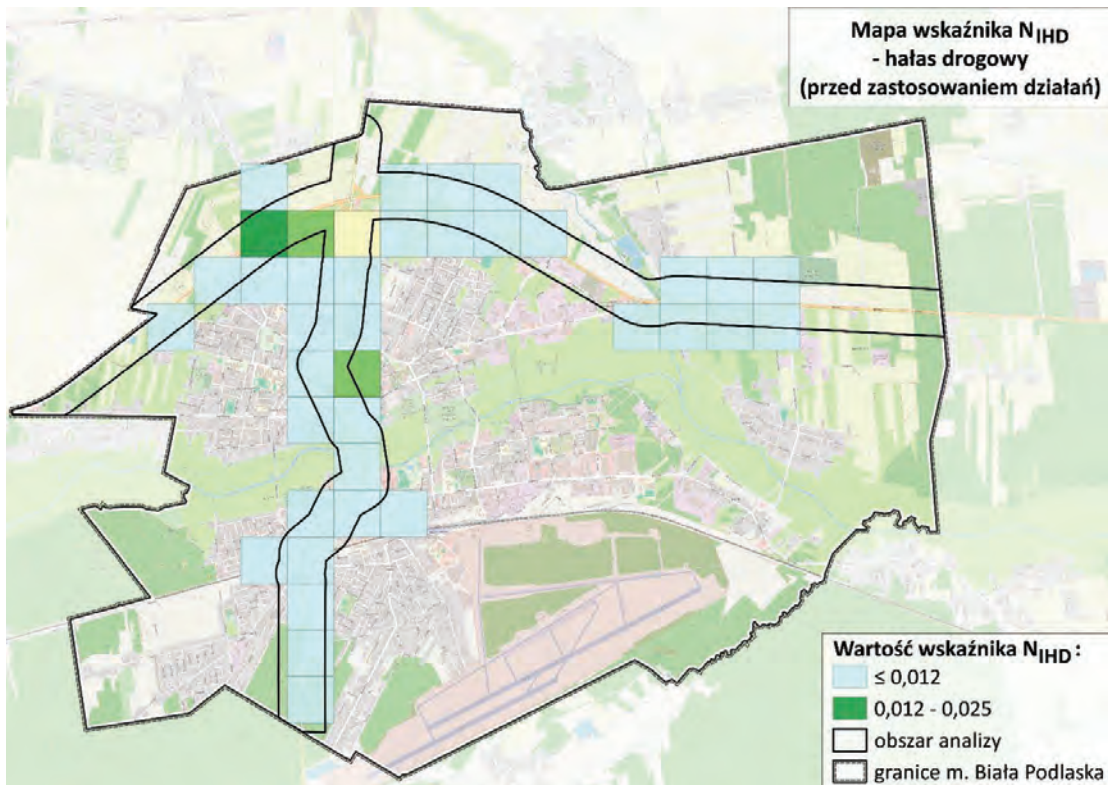


Rysunek 46 Wskaźnik  $N_{HA}$  dla hałasu drogowego pochodzącego od dróg głównych w zarządzie Prezydenta Miasta Biała Podlaska; 10% obszarów jednostkowych o największych wartościach wskaźnika

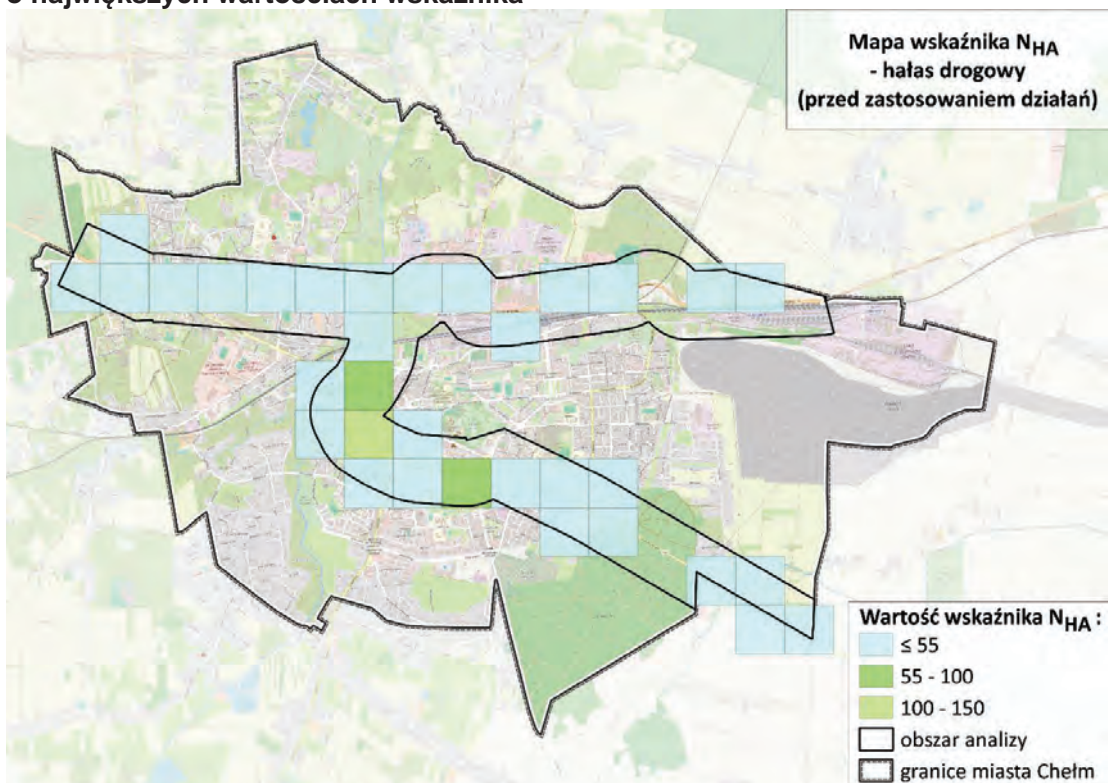


Rysunek 47 Wskaźnik  $N_{HSD}$  dla hałasu drogowego pochodzącego od dróg głównych w zarządzie Prezydenta Miasta Biała Podlaska; 10% obszarów jednostkowych o największych wartościach wskaźnika

Tom III – Drogi główne położone poza granicami miast o liczbie mieszkańców większej niż 100 tysięcy

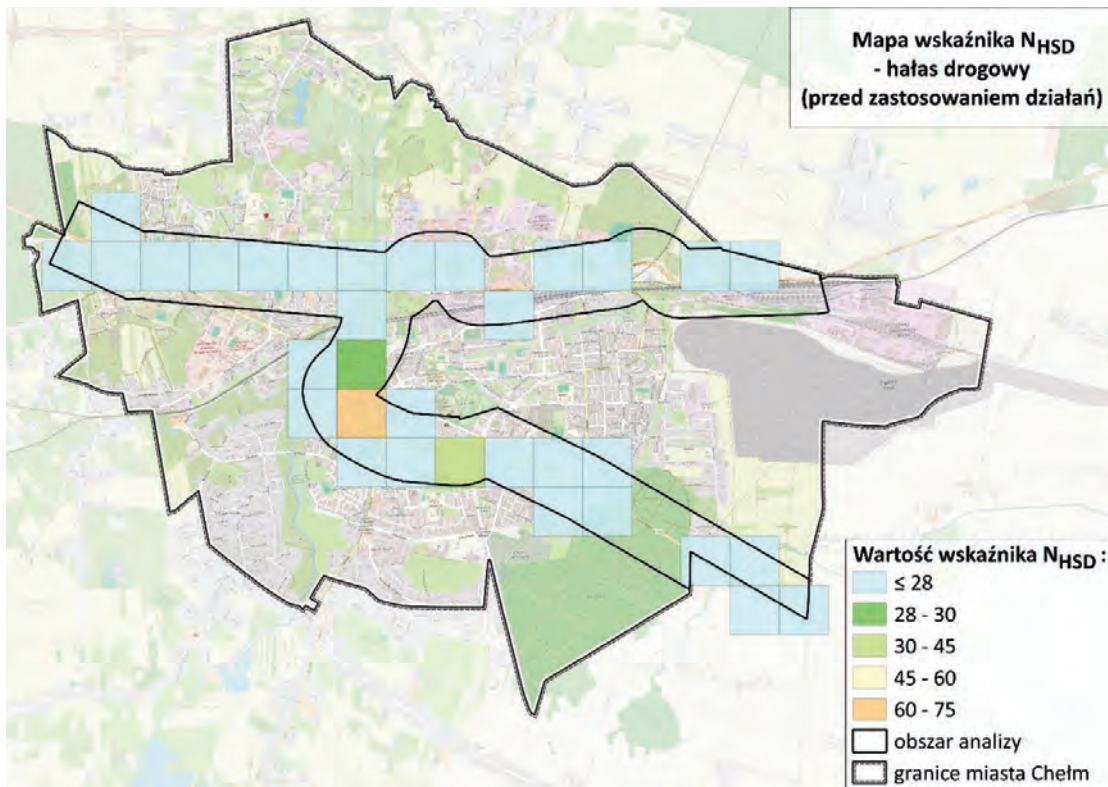


**Rysunek 48** Wskaźnik  $N_{IHD}$  dla hałasu drogowego pochodzącego od dróg głównych w zarządzie Prezydenta Miasta Biała Podlaska; 10% obszarów jednostkowych o największych wartościach wskaźnika

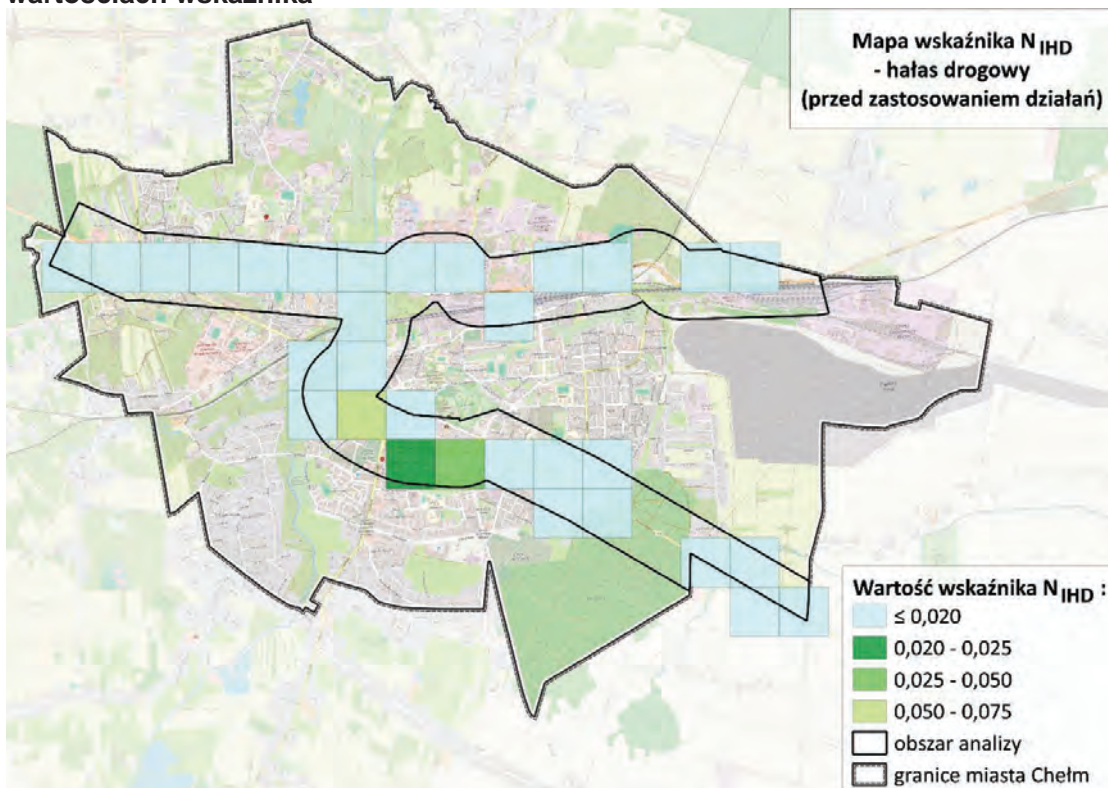


**Rysunek 49** Wskaźnik  $N_{HA}$  dla hałasu drogowego pochodzącego od dróg głównych w zarządzie Prezydenta Miasta Chełm; 10% obszarów jednostkowych o największych wartościach wskaźnika

Tom III – Drogi główne położone poza granicami miast o liczbie mieszkańców większej niż 100 tysięcy

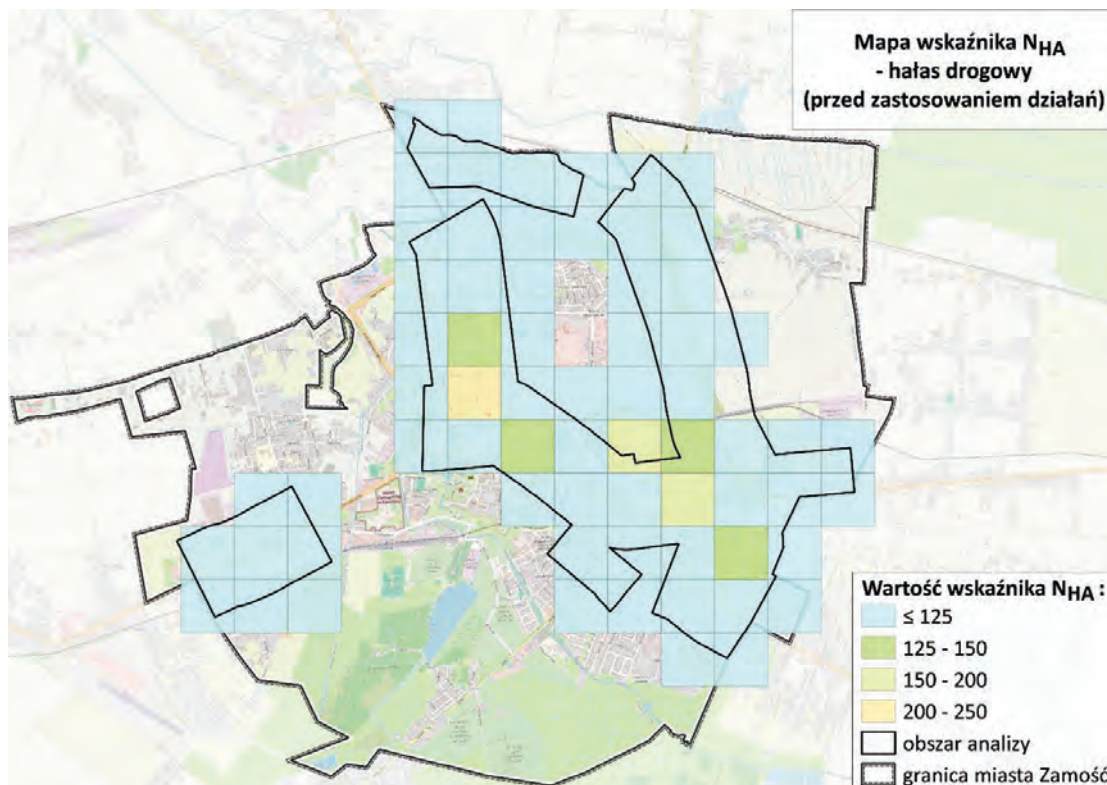


Rysunek 50 Wskaźnik  $N_{HSD}$  dla hałasu drogowego pochodzącego od dróg głównych w zarządzie Prezydenta Miasta Chełm; 10% obszarów jednostkowych o największych wartościach wskaźnika

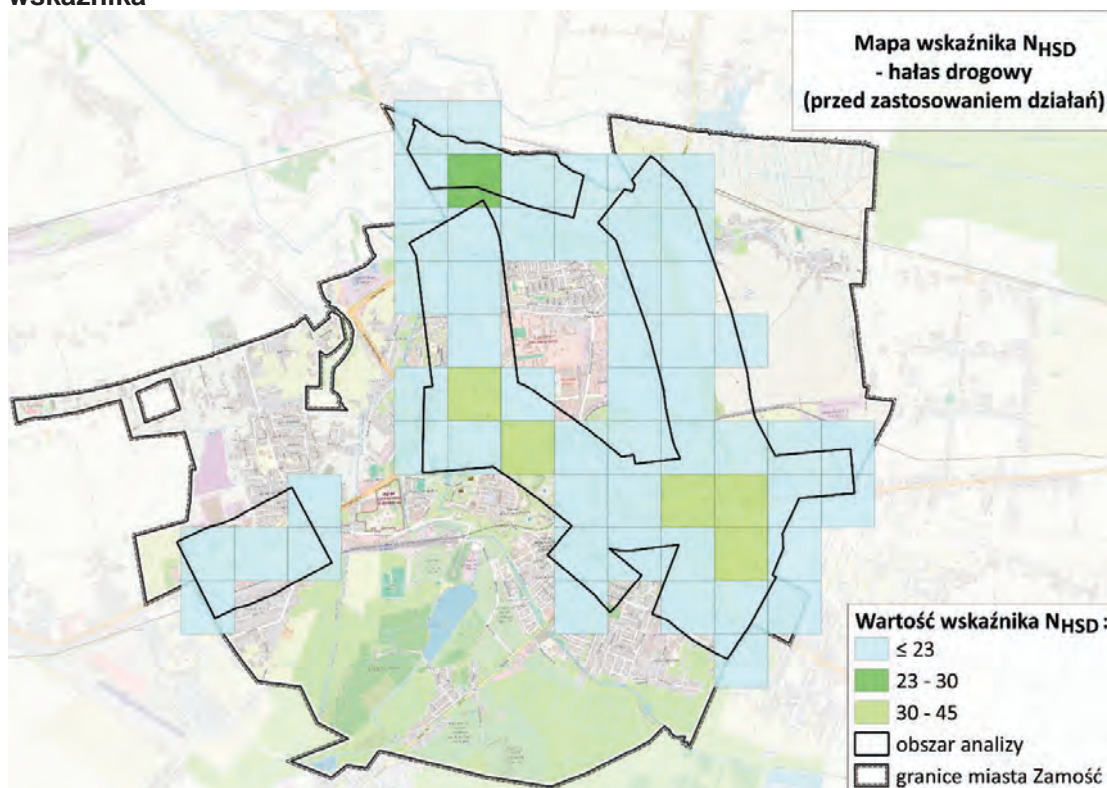


Rysunek 51 Wskaźnik  $N_{IHD}$  dla hałasu drogowego pochodzącego od dróg głównych w zarządzie Prezydenta Miasta Chełm; 10% obszarów jednostkowych o największych wartościach wskaźnika

Tom III – Drogi główne położone poza granicami miast o liczbie mieszkańców większej niż 100 tysięcy

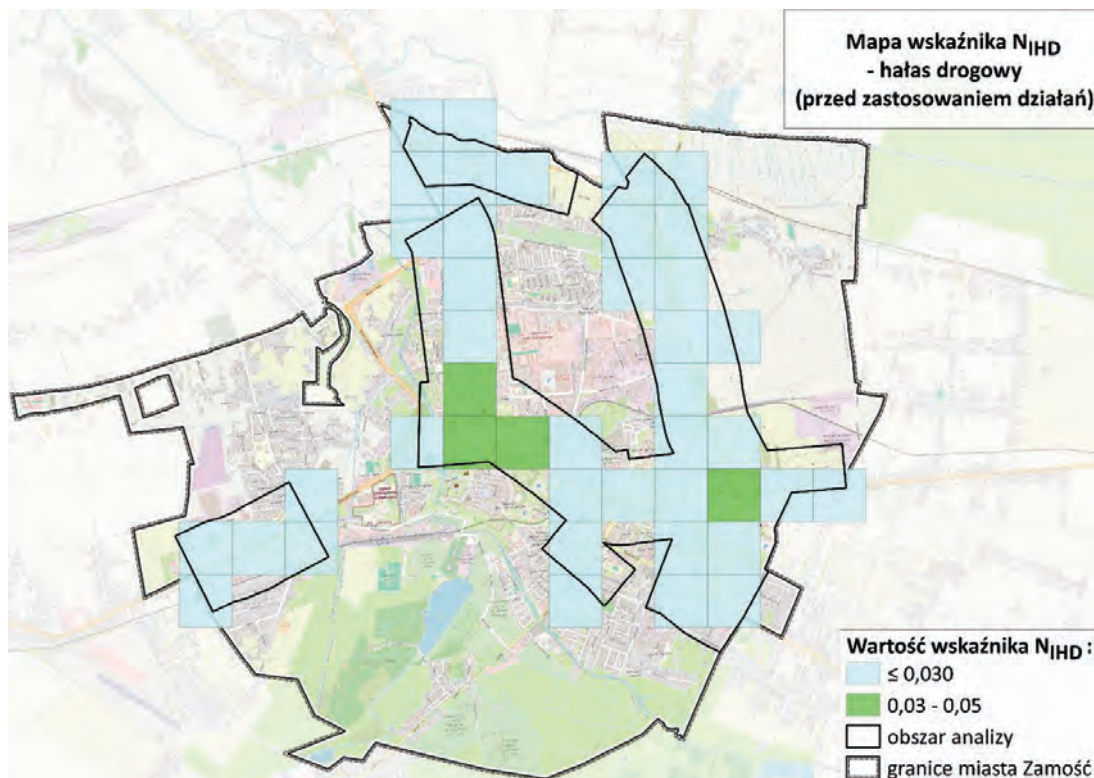


Rysunek 52 Wskaźnik  $N_{HA}$  dla hałasu drogowego pochodzącego od dróg głównych w zarządzie ZDG Zamość; 10% obszarów jednostkowych o największych wartościach wskaźnika



Rysunek 53 Wskaźnik  $N_{HSD}$  dla hałasu drogowego pochodzącego od dróg głównych w zarządzie ZDG Zamość; 10% obszarów jednostkowych o największych wartościach wskaźnika

Tom III – Drogi główne położone poza granicami miast o liczbie mieszkańców większej niż 100 tysięcy



**Rysunek 54** Wskaźnik  $N_{IHD}$  dla hałasu drogowego pochodzącego od dróg głównych w zarządzie ZDG Zamość; 10% obszarów jednostkowych o największych wartościach wskaźnika

## 4.4 Propozycja działań

### 4.4.1 Drogi krajowe

W poniższej tabeli zestawiono zakresy proponowanych w SMH działań, planowanych do realizacji w ciągu 5 lat licząc od roku następującego po roku sporządzenia mapy, tj. dla lat 2023-2027 wraz z informacją o numerze drogi, której dotyczy dane działanie inwestycyjne.

**Tabela 15** Zestawienie działań w zakresie ochrony przed hałasem planowanych do realizacji w ciągu 5 lat, licząc od roku sporządzenia mapy (SMH GDDKiA 2022)

Lp.	Klasa i Nr drogi	Nazwa inwestycji	Nazwa odcinka	Planowana data oddania do użytkowania (rok)	Uwagi
1	S12	Budowa drogi S12 Lublin – Dorohusk odcinek Piaski – Dorohusk (z wyłączeniem obwodnicy Chełma)	1. Piaski (koniec obw.) - Dorohuczca (w. Dorohuczca)	2026	Nowy termin realizacji: 2027
2	S12	Budowa drogi S12 Lublin – Dorohusk odcinek Piaski – Dorohusk (z wyłączeniem obwodnicy Chełma)	2. Dorohuczca (w. Dorohuczca-bez węzła) - Chełm (w. Chełm Zachód - bez węzła)	2026	Nowy termin realizacji: 2031
3	S12	Budowa drogi S12 Lublin – Dorohusk odcinek Piaski – Dorohusk (z wyłączeniem obwodnicy Chełma)	3. Chełm (w. Chełm Wschód - bez węzła) - Dorohusk	2026	Nowy termin realizacji: 2027

## Tom III – Drogi główne położone poza granicami miast o liczbie mieszkańców większej niż 100 tysięcy

Lp.	Klasa i Nr drogi	Nazwa inwestycji	Nazwa odcinka	Planowana data oddania do użytkowania (rok)	Uwagi
4	S17	Budowa drogi S17 Piaski - Hrebenne	1. Piaski, węzeł "Piaski Wschód" wraz z węzłem - węzeł "Łopiennik" wraz z węzłem	2026	Nowy termin realizacji: 2028
5	S17	Budowa drogi S17 Piaski - Hrebenne	2. węzeł "Łopiennik" bez węzła – węzeł "Krasnystaw Północ" bez węzła	2027	Nowy termin realizacji: 2029
6	S17	Budowa drogi S17 Piaski - Hrebenne	3. węzeł „Krasnystaw Północ” wraz z węzłem – węzeł „Izbica” wraz z węzłem	2026	Nowy termin realizacji: 2028
7	S17	Budowa drogi S17 Piaski - Hrebenne	4. węzeł „Izbica” bez węzła – węzeł „Zamość Sitaniec” wraz z węzłem	2026	Nowy termin realizacji: 2028
8	S17	Budowa drogi S17 Piaski - Hrebenne	5. węzeł „Zamość Sitaniec” bez węzła – węzeł „Zamość Wschód” bez węzła	2027	Nowy termin realizacji: 2029
9	S17	Budowa drogi S17 Piaski - Hrebenne	6. węzeł „Zamość Wschód” wraz z węzłem – węzeł „Zamość Południe” wraz z węzłem	2025	Nowy termin realizacji: 2026
10	S17	Budowa drogi S17 Piaski - Hrebenne	7. węzeł „Zamość Południe” bez węzła – węzeł „Tomaszów Lubelski Północ” bez węzła	2025	Nowy termin realizacji: 2026
11	S17	Budowa drogi S17 Piaski - Hrebenne	8. Budowa Miejsc Obsługi Podróżnych na obwodnicy Tomaszowa Lubelskiego wraz z pasami włączenia i wyłączenia	2026	Nowy termin realizacji: 2027. Poza zakresem opracowania
12	S17	Budowa drogi S17 Piaski - Hrebenne	9. Tomaszów Lubelski (koniec obwodnicy) - Hrebenne (początek obwodnicy)	2025	Nowy termin realizacji: 2026
13	S19	Budowa drogi ekspresowej S19 odcinek granica woj. podlaskiego – Łosice – granica woj. lubelskiego	Budowa drogi ekspresowej S19 odcinek granica woj. podlaskiego – Łosice – granica woj. lubelskiego	2027	Nowy termin realizacji: 2029. Poza zakresem opracowania. Odcinek realizowany na terenie woj. mazowieckiego.
14	S19	„Budowa drogi ekspresowej S19 Białystok – Lubartów odc. granica woj. mazowieckiego i lubelskiego - Międzyrzec Podlaski (koniec obwodnicy)”	„Budowa drogi ekspresowej S19 Białystok – Lubartów odc. granica woj. mazowieckiego i lubelskiego - Międzyrzec Podlaski (koniec obwodnicy)”	2025	-
15	S19	Budowa drogi ekspresowej S19 Białystok – Lubartów odc. Międzyrzec Podlaski (koniec obwodnicy) – Kock (początek obwodnicy)	1. Międzyrzec Podlaski (koniec obwodnicy) - Radzyń Podlaski (węzeł Radzyń 2)	2025	Nowy termin realizacji: 2026. Poza zakresem opracowania
16	S19	Budowa drogi ekspresowej S19 Białystok – Lubartów odc. Międzyrzec Podlaski (koniec obwodnicy) – Kock (początek obwodnicy)	2. Radzyń Podlaski - Kock (początek obwodnicy)	2025	Nowy termin realizacji: 2026
17	S19	Budowa drogi ekspresowej S19 Białystok – Lubartów, odc. granica woj. mazowieckiego i lubelskiego - Lubartów w. „Lubartów Północ”	1. obwodnica kocka i Woli Skromowskiej (dobudowa drugiej jezdni)	2025	Nowy termin realizacji: 2027. Poza zakresem opracowania

## Tom III – Drogi główne położone poza granicami miast o liczbie mieszkańców większej niż 100 tysięcy

Lp.	Klasa i Nr drogi	Nazwa inwestycji	Nazwa odcinka	Planowana data oddania do użytkowania (rok)	Uwagi
18	S19	Budowa drogi ekspresowej S19 Białystok – Lubartów, odc. granica woj. mazowieckiego i lubelskiego - Lubartów w. „Lubartów Północ”	2. Kock (koniec obwodnicy Woli Skromowskiej) - w. Lubartów Północ	2025	Nowy termin realizacji: 2026
19	GP74	2816. Budowa obwodnicy Dzwoli w ciągu DK 74	Budowa drogi kl. GP - obwodnicy m. Dzwola w ciągu DK 74	2024	Nowy termin realizacji: 2025. Poza zakresem opracowania
20	GP74	2824. Budowa obwodnicy Gorajca na drodze Nr 74	Budowa obwodnicy Gorajca na drodze Nr 74	2026	Nowy termin realizacji: 2027. Poza zakresem opracowania
21	GP63	Budowa mostu granicznego przez rzekę Bug w miejscowości Sławatycze w ciągu drogi krajowej Nr 63	Budowa mostu granicznego przez rzekę Bug w miejscowości Sławatycze w ciągu drogi krajowej Nr 63	2023	Nowy termin realizacji: 2026. Poza zakresem opracowania
22	GP17	Budowa ronda w m. Krasnystaw, na skrzyżowaniu DK 17 z drogą wojewódzką nr 812	Budowa ronda w m. Krasnystaw, na skrzyżowaniu DK 17 z drogą wojewódzką nr 812	2023	-
23	GP74	Budowa systemu odwodnienia przy DK 74 w m. Sitaniec	Budowa systemu odwodnienia przy DK 74 w m. Sitaniec	2023	Nowy termin realizacji: 2024. Poza zakresem opracowania
24	GP19	Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego województwie lubelskim na DK 19 na odc. Turów - Radzyń Podlaski	Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego województwie lubelskim na DK 19 na odc. Turów - Radzyń Podlaski	2023	Poza zakresem opracowania
25	GP74	Poprawa BRD na przejściu dla pieszych na DK 74 w m. Gościeradów	Poprawa BRD na przejściu dla pieszych na DK 74 w m. Gościeradów	2022	Poza zakresem opracowania
26	GP48	Rozbudowa DK 48 odc. Dęblin - Moszczanka	Rozbudowa DK 48 odc. Dęblin - Moszczanka	2024	Nowy termin realizacji: 2026
27	GP63	Rozbudowa DK 63 granica województwa mazowieckiego i lubelskiego - Łuków	Rozbudowa DK 63 granica województwa mazowieckiego i lubelskiego - Łuków	2024	Nowy termin realizacji: 2027. Poza zakresem opracowania
28	GP74	Rozbudowa DK 74 na odcinku dojazd do mostu w Annopolu	Rozbudowa DK 74 na odcinku dojazd do mostu w Annopolu	2024	Nowy termin realizacji: 2026. Poza zakresem opracowania
29	GP74	Rozbudowa DK 74 na odcinku Horyszów - Hrubieszów	Rozbudowa DK 74 na odcinku Horyszów - Hrubieszów	2025	Nowy termin realizacji: 2027. Poza zakresem opracowania
30	GP74	Rozbudowa DK 74 na odcinku Hrubieszów - Zosin	Rozbudowa DK 74 na odcinku Hrubieszów - Zosin	2024	Nowy termin realizacji: 2027. Poza zakresem opracowania
31	GP74	Rozbudowa DK 74 na odcinku Janów Lubelski - Frampol	Rozbudowa DK 74 na odcinku Janów Lubelski - Frampol	2024	Nowy termin realizacji: 2025. Poza zakresem opracowania
32	GP74	Rozbudowa DK 74 na odcinku Klemensów - Zamość	Rozbudowa DK 74 na odcinku Klemensów - Zamość	2024	Poza zakresem opracowania
33	GP74	Rozbudowa DK 74 na odcinku Zamość - Miączyn	Rozbudowa DK 74 na odcinku Zamość - Miączyn	2024	Nowy termin realizacji: 2026. Poza zakresem opracowania
34	S19	Budowa drogi ekspresowej S19 na odc. Lublin – Lubartów	Budowa drogi ekspresowej S19 na odc. Lublin – Lubartów	2024	Nowy termin realizacji: 2026

## Tom III – Drogi główne położone poza granicami miast o liczbie mieszkańców większej niż 100 tysięcy

Lp.	Klasa i Nr drogi	Nazwa inwestycji	Nazwa odcinka	Planowana data oddania do użytkowania (rok)	Uwagi
35	S12	Budowa obwodnicy Chełma w ciągu drogi S12	Budowa obwodnicy Chełma w ciągu drogi S12	2025	Nowy termin realizacji: 2026. Poza zakresem opracowania

W poniższej tabeli zestawiono zakresy proponowanych działań, planowanych do realizacji w ciągu 6-10 lat licząc od roku następującego po roku sporządzenia mapy, tj. dla lat 2028-2032 wraz z informacją o numerze drogi, której dotyczy dane działanie inwestycyjne.

**Tabela 16 Zestawienie działań w zakresie ochrony przed hałasem planowanych do realizacji w ciągu 6-10 lat, licząc od roku sporządzenia mapy (SMH GDDKiA 2022)**

Lp.	Numer drogi	Nazwa inwestycji	Nazwa zadania	Planowana data oddania do użytkowania (rok)	Uwagi
1	GP63/GP76	2738. Budowa obwodnicy Łukowa w ciągu DK63 z powiązaniem z DK76	Budowa obwodnicy Łukowa w ciągu dróg krajowych nr 63 i 76	2028	Nowy termin realizacji: 2030
2	GP74	2812. Budowa obwodnicy Janowa Lubelskiego w ciągu drogi krajowej nr 74	Budowa obwodnicy Janowa Lubelskiego w ciągu drogi krajowej nr 74	2028	Nowy termin realizacji: 2030
3	GP74	2828. Budowa obwodnicy Szczepieszyna w ciągu drogi krajowej nr 74	Budowa obwodnicy Szczepieszyna w ciągu drogi krajowej nr 74	2029	Nowy termin realizacji: 2030
4	GP74	2832. Budowa obwodnicy Zamościa w ciągu dk 74	Budowa obwodnicy Zamościa w ciągu dk 74	2029	Nowy termin realizacji: 2030
5	GP82	2912. Budowa obwodnicy Łęcznej w ciągu dk 82	Budowa obwodnicy Łęcznej w ciągu dk 82	2028	Nowy termin realizacji: 2031

#### 4.4.2 Drogi wojewódzkie

W poniższej tabeli zestawiono zakresy proponowanych w ramach SMH działań, planowanych do realizacji w ciągu 5 lat licząc od roku następującego po roku sporządzenia mapy, tj. dla lat 2023-2027 wraz z informacją o numerze drogi, której dotyczy dane działanie.

**Tabela 17 Zestawienie działań planowanych do realizacji w ciągu 5 lat, licząc od roku następującego po roku sporządzeniu strategicznej mapy hałasu (SMH ZDW 2022)**

Lp.	Numer drogi	Nazwa inwestycji	Okres realizacji
1	813	Budowa obwodnicy m. Międzyrzec Podlaski leżącej w ciągu drogi wojewódzkiej Nr 813, obwodnica o dł. ok. 4,7 km wraz z obiektami inżynierskimi.	2021-2024
2	820	Rozbudowa drogi, na odc. od km 0+000 do km 28+460 o dł. 28,460 km.	2021-2022
3	833	Rozbudowa drogi na odcinku od km 1+326 do km 17+820 o dł. 16,494 km.	2019-2023
4	833	Rozbudowa drogi od km 0+000 do km 26+679 o dł. 26,676km - Etap I połączenie z obwodnicą Chodla (droga woj. Nr 747) oraz rozbudowa i przełożenie drogi w m. Kraśnik, o dł. ok. 8,2 km.	2018-2021
5	835	Rozbudowa drogi na odcinku Biłgoraj - gr. Województwa, od km 90+490 do km 115+875.	2017-2021



Tom III – Drogi główne położone poza granicami miast o liczbie mieszkańców większej niż 100 tysięcy

W poniższej tabeli zestawiono zakresy proponowanych działań, planowanych do realizacji w ciągu 6-10 lat licząc od roku następującego po roku sporządzenia mapy, tj. dla lat 2028-2032 wraz z informacją o numerze drogi, której dotyczy dane działanie inwestycyjne.

**Tabela 18 Zestawienie działań planowanych do realizacji w ciągu 6-10 lat, licząc od roku następującego po roku sporządzenia strategicznej mapy hałasu (SMH ZDW 2022)**

Lp.	Numer drogi	Nazwa inwestycji	Okres realizacji
1	811	rozbudowa drogi na odcinku gr. Województwa - Biała Podlaska, od km 16+218 do km 38+169 o dł. 21,951 km	po 2030
2	850	rozbudowa drogi na odcinku od km 0+000 do km 48+544 o dł. ok. 48,544km	po 2030

#### 4.4.3 Główne drogi na terenie miasta Białej Podlaskiej

W najbliższych latach na terenie Białej Podlaskiej, zgodnie z zapisami SMH Biała Podlaska 2022, planuje się jedno działanie inwestycyjne. W poniższej tabeli zestawiono zakres proponowanego działania, planowanego do realizacji w ciągu 5 lat licząc od roku następującego po roku sporządzenia mapy, tj. dla lat 2023-2027 wraz z informacją o numerze drogi, której dotyczy.

**Tabela 19 Zestawienie działań planowanych do realizacji w ciągu 5 lat, licząc od roku następującego po roku sporządzenia strategicznej mapy hałasu (SMH Biała Podlaska 2022)**

Lp.	Numer drogi	Nazwa inwestycji	Okres realizacji
1	812	Przebudowa ul. Janowskiej	2023-2027

Inwestycja obejmuje przebudowę ulicy Janowskiej na odcinku o długości 400 m (km 0+450 ÷ 0+850). Głównym jej celem jest poprawa bezpieczeństwa ruchu i zwiększenie przepustowości ulicy Janowskiej, która w 2024 r. stanie się trasą wylotową w kierunku autostrady A2. Zakres planowanych zmian:

- Przebudowa spiralnego Ronda Żołnierzy Wyklętych (skrzyżowanie z ulicą Armii Krajowej) na rondo turbinowe – km 0+478.
- Przebudowa skrzyżowania skanalizowanego z ulicą Jana III Sobieskiego na rondo turbinowe – km 0+700.
- Poszerzenie jezdni ul. Janowskiej między w/w rondami do przekroju typu 2/2 (dwie jednokierunkowe jezdnie po dwa pasy ruchu o szerokości 3.50 m, pas rozdziału oyszer. 2.00 m) – szer. 16.00 m, dł. 170 m.
- Budowa dodatkowego pasa ruchu w obrębie dojazdu do wiaduktu nad drogą krajową DK2 (kierunek ul. Sobieskiego – wiadukt) - szer. 3.50 m, dł. 80 m.

W ramach strategii długofalowej, w SMH Biała Podlaska 2022 na lata 2028-2032 nie zostały zaproponowane żadne działania inwestycyjne.

#### 4.4.4 Główne drogi na terenie miasta Chełma

Dla dróg zlokalizowanych w granicach miasta Chełm w strategicznej mapie hałasu nie przewidziano działań inwestycyjnych. W związku ze zidentyfikowanymi przekroczeniami wartości dopuszczalnych hałasu w środowisku zaproponowano natomiast uruchomienie

Tom III – Drogi główne położone poza granicami miast o liczbie mieszkańców większej niż 100 tysięcy

inicjatywy społecznej, pozwalającej na zrozumienie zagadnień związanych z nadmierną emisją hałasu, w tym zrozumienia negatywnego wpływu hałasu na człowieka oraz zagrożeń jakie wiążą się z długotrwałym narażeniem na nadmierną emisję hałasu. W ramach strategii długofalowej zaproponowano natomiast wymianę nawierzchni drogowej na cichobieżną o klasie przynajmniej SMA8 lub BBTM8 na całym terenie miasta Chełm. Szacunkowy koszt wymiany nawierzchni na drogach o długości 8,1 km (DK 12) i 6,7 km (DW 844) to 15 500 000 zł. Szacunkowa liczba osób objęta proponowanymi działaniami ograniczającymi hałas to ponad 10 tysięcy osób.

W roku 2021, w ramach „Przebudowy drogi krajowej nr 12 w granicach administracyjnych miasta Chełm” na drodze DK 12 warstwa ścieralna została wymieniona na nawierzchnię o obniżonej hałaśliwości, SMA 8 lub SMA 11S.

#### 4.4.5 Główne drogi na terenie miasta Zamość

W ramach SMH Zamość 2022 na terenie Zamościa zaplanowano 4 działania inwestycyjne. W poniższej tabeli zestawiono zakres proponowanego działania, planowanego do realizacji w ciągu 5 lat licząc od roku następującego po roku sporządzenia mapy, tj. dla lat 2023-2027 wraz z informacją o numerze drogi, której dotyczy.

**Tabela 20 Zestawienie działań planowanych do realizacji w ciągu 5 lat, licząc od roku następującego po roku sporządzenia strategicznej mapy hałasu (SMH Zamość 2022)**

Lp.	Numer drogi	Nazwa inwestycji	Okres realizacji
1	74	„Przebudowa drogi na odcinku około 5 km w ciągu drogi krajowej nr 74 od al. 1 Maja (most na rzece Łabuńka) do ulicy Szczepieszkiej (granica miasta Zamość)” Zmiana typu nawierzchni z bitumicznej - beton asfaltowy na bitumiczną – SMA 11	2023
2	849	„Przebudowa ul. Partyzantów (DW 849) od skrzyżowania ulic: Odrodzenia – Orłąt Lwowskich – Partyzantów do skrzyżowania ulic: Reja – Ogrodowa – Lwowska – Partyzantów” Zmiana typu nawierzchni z bitumicznej - beton asfaltowy na bitumiczną – SMA 8	2023
3	3327L	„Przebudowa drogi powiatowej nr 3327L od km 0+012 do km 0+848 ulicy Partyzantów w Zamościu” Zmiana typu nawierzchni z bitumicznej - beton asfaltowy na bitumiczną – SMA 8	2022
4	849	„Przebudowa ul. Lwowskiej (DW 849) od ulicy Al. Jana Pawła II do skrzyżowania ulic: Reja – Ogrodowa – Lwowska – Partyzantów” Zmiana typu nawierzchni z bitumicznej - beton asfaltowy na bitumiczną – SMA 8	2023

W ramach strategii długofalowej, w SMH Zamość 2022 na lata 2028-2032 nie zostały zaproponowane żadne działania inwestycyjne.

#### 4.5 Identyfikacja obszarów, które spełniają kryteria obszarów cichych

W ramach opisanych strategicznych map hałasu nie zostały wyznaczone tereny spełniające kryteria obszarów cichych.

Tom III – Drogi główne położone poza granicami miast o liczbie mieszkańców większej niż 100 tysięcy

## **5 Ocena realizacji poprzedniego programu**

### **5.1 Program ochrony środowiska przed hałasem dla województwa lubelskiego**

Sejmik Województwa Lubelskiego przyjął poprzedni „Program ochrony środowiska przed hałasem dla województwa lubelskiego” uchwałą nr V/119/2019 z dnia 25 kwietnia 2019 r. Wykonawcą Programu był EKKOM Sp. z o.o. Program został opracowany dla dróg krajowych i dróg wojewódzkich o ruchu powyżej 3 000 000 pojazdów rocznie, zlokalizowanych w województwie lubelskim poza aglomeracjami. Głównym celem Programu było określenie niezbędnych priorytetów i wskazanie działań mających na celu zmniejszenie uciążliwości i ograniczenie poziomu hałasu dla obszarów pokrywających się z zakresem map akustycznych dla odcinków dróg krajowych i wojewódzkich w województwie lubelskim o średniorocznym natężeniu ruchu powyżej 3 000 000 pojazdów

W ramach Programu przedstawiono działania, których realizacja powinna doprowadzić do poprawy stanu akustycznego w podziale na następujące grupy, w podziale na działania zaplanowane dla dróg w zarządzie GDDKiA i ZDW:

- działania krótkookresowe, stanowiące podstawowy zakres Programu, wskazane do realizacji do 2023 roku,
- działania długookresowe, których realizacja przewidywana jest w horyzoncie czasowym dłuższym niż czas obowiązywania programu, wskazane do realizacji po 2023 roku;
- działania związane z edukacją ekologiczną społeczeństwa, które powinny być prowadzone w sposób ciągły w zakresie działań długo- i krótkookresowych.

**Tabela 21 Zestawienie działań dla dróg w zarządzie GDDKiA, zaplanowanych w ramach POH drogi 2019 wraz z statusem realizacji**

Lp.	Numer drogi	Nazwa odcinka	Kilometraż drogi początkowy	Kilometraż drogi końcowy	Działania naprawcze	Szacunkowy koszt realizacji działania	Podmiot odpowiedzialny za realizację działań	Termin realizacji	Status działania	Konieczność uwzględnienia w obecnym POH
1	2	MIĘDZYRZEC WORONIEC PODL.	612+000	613+000	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	10 tys.	Policja	po 2023 r.	Nie dotyczy.	NIE
2	2	MIĘDZYRZEC WORONIEC PODL.	614+000	615+000	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	10 tys.	Policja	po 2023 r.	Nie dotyczy.	NIE
3	2	MIĘDZYRZEC WORONIEC PODL.	616+000	617+000	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	10 tys.	Policja	po 2023 r.	Nie dotyczy.	NIE
4	2	MIĘDZYRZEC WORONIEC PODL.	617+401	618+000	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	10 tys.	Policja	po 2023 r.	Nie dotyczy.	NIE
5	2	MIĘDZYRZEC WORONIEC PODL.	618+000	619+000	Egzekwowanie ograniczeń prędkości na odcinku 618+000 618+200	10 tys.	Policja	po 2023 r.	Nie dotyczy.	NIE
6	2	MIĘDZYRZEC WORONIEC/WORONIEC-BIAŁA PODL.	626+377	627+000	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	10 tys.	Policja	po 2023 r.	Nie dotyczy.	NIE
7	2	WORONIEC-BIAŁA PODL.	627+000	628+000	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	10 tys.	Policja	po 2023 r.	Nie dotyczy.	NIE
8	2	WORONIEC-BIAŁA PODL.	628+000	629+000	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	10 tys.	Policja	po 2023 r.	Nie dotyczy.	NIE
9	2	WORONIEC-BIAŁA PODL.	629+000	630+000	Egzekwowanie ograniczeń prędkości na odcinku 629+000 629+200	10 tys.	Policja	po 2023 r.	Nie dotyczy.	NIE

## Tom III – Drogi główne położone poza granicami miast o liczbie mieszkańców większej niż 100 tysięcy

Lp.	Numer drogi	Nazwa odcinka	Kilometraż drogi początkowy	Kilometraż drogi końcowy	Działania naprawcze	Szacunkowy koszt realizacji działania	Podmiot odpowiedzialny za realizację działań	Termin realizacji	Status działania	Konieczność uwzględnienia w obecnym POH
10	2	BIAŁA PODL. DOBRYŃSKA -WÓLKA	641+512	642+000	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	10 tys.	Policja	po 2023 r.	Nie dotyczy.	NIE
11	2	BIAŁA PODL. DOBRYŃSKA -WÓLKA	645+000	646+000	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	10 tys.	Policja	po 2023 r.	Nie dotyczy.	NIE
12	2	BIAŁA PODL. DOBRYŃSKA -WÓLKA	648+000	649+000	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	10 tys.	Policja	po 2023 r.	Nie dotyczy.	NIE
13	2	BIAŁA PODL. DOBRYŃSKA -WÓLKA	649+000	650+000	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	10 tys.	Policja	po 2023 r.	Nie dotyczy.	NIE
14	2	BIAŁA PODL. DOBRYŃSKA -WÓLKA	650+000	650+471	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	10 tys.	Policja	po 2023 r.	Nie dotyczy.	NIE
15	2	BIAŁA PODL. DOBRYŃSKA -WÓLKA	650+471	651+000	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	10 tys.	Policja	po 2023 r.	Nie dotyczy.	NIE
16	2	BIAŁA PODL. DOBRYŃSKA -WÓLKA	651+000	652+000	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	10 tys.	Policja	po 2023 r.	Nie dotyczy.	NIE
17	2	BIAŁA PODL. DOBRYŃSKA -WÓLKA	652+000	653+000	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	10 tys.	Policja	po 2023 r.	Nie dotyczy.	NIE
18	2	BIAŁA PODL. DOBRYŃSKA -WÓLKA	653+000	654+000	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	10 tys.	Policja	po 2023 r.	Nie dotyczy.	NIE
19	2	BIAŁA PODL. DOBRYŃSKA -WÓLKA	657+000	658+000	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	10 tys.	Policja	po 2023 r.	Nie dotyczy.	NIE
20	2	BIAŁA PODL. DOBRYŃSKA -WÓLKA	658+000	659+000	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	10 tys.	Policja	po 2023 r.	Nie dotyczy.	NIE
21	2	BIAŁA PODL. DOBRYŃSKA -WÓLKA	659+000	659+351	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	10 tys.	Policja	po 2023 r.	Nie dotyczy.	NIE

## Tom III – Drogi główne położone poza granicami miast o liczbie mieszkańców większej niż 100 tysięcy

Lp.	Numer drogi	Nazwa odcinka	Kilometraż drogi początkowy	Kilometraż drogi końcowy	Działania naprawcze	Szacunkowy koszt realizacji działania	Podmiot odpowiedzialny za realizację działań	Termin realizacji	Status działania	Konieczność uwzględnienia w obecnym POH
22	63	ŁUKÓW/PRZEJŚCIE A/	296+854	297+000	Wymiana nawierzchni w ramach rozbudowy DK63 na odcinku granica województw – Łuków	brak danych	GDDKiA	po 2023 r. (planowana rozbudowa: 2019-2021)	Nie zrealizowano. Nowy termin realizacji 2030	NIE
22	63	ŁUKÓW/PRZEJŚCIE A/	296+854	297+000	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	10 tys.	Policja	po 2023 r.	Nie dotyczy.	NIE
23	63	ŁUKÓW/PRZEJŚCIE A/	297+000	298+000	Wymiana nawierzchni w ramach rozbudowy DK63 na odcinku granica województw – Łuków	brak danych	GDDKiA	po 2023 r. (planowana rozbudowa: 2021)	Nie zrealizowano. Nowy termin realizacji 2030	NIE
23	63	ŁUKÓW/PRZEJŚCIE A/	297+000	298+000	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	10 tys.	Policja	po 2023 r.	Nie dotyczy.	NIE
24	63	ŁUKÓW/PRZEJŚCIE A/	298+000	299+000	Wymiana nawierzchni w ramach rozbudowy DK63 na odcinku granica województw – Łuków	brak danych	GDDKiA	po 2023 r. (planowana rozbudowa: 2019-2021)	Nie zrealizowano. Nowy termin realizacji 2030	NIE
24	63	ŁUKÓW/PRZEJŚCIE A/	298+000	299+000	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	10 tys.	Policja	po 2023 r.	Nie dotyczy.	NIE
25	63	ŁUKÓW/PRZEJŚCIE A/	299+284	300+000	Egzekwowanie ograniczeń prędkości (fotoradar)	100 tys.	ITD	po 2023 r.	Nie zrealizowano. Brak planów dotyczących instalacji.	NIE

## Tom III – Drogi główne położone poza granicami miast o liczbie mieszkańców większej niż 100 tysięcy

Lp.	Numer drogi	Nazwa odcinka	Kilometraż drogi początkowy	Kilometraż drogi końcowy	Działania naprawcze	Szacunkowy koszt realizacji działania	Podmiot odpowiedzialny za realizację działań	Termin realizacji	Status działania	Konieczność uwzględnienia w obecnym POH
26	63	ŁUKÓW/PRZEJŚCIE A/	300+000	301+000	Egzekwowanie ograniczeń prędkości (fotoradar)	100 tys.	ITD	2019-2023	Nie zrealizowano. Brak planów dotyczących instalacji.	NIE
27	63	ŁUKÓW/PRZEJŚCIE A/	301+000	301+340	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	10 tys.	Policja	po 2023 r.	Nie dotyczy.	NIE
28	63	ŁUKÓW/PRZEJŚCIE B/	301+340	301+529	Wymiana nawierzchni w ramach rozbudowy DK63 na odcinku granica województw – Łuków	brak danych	GDDKiA	po 2023 r. (planowana rozbudowa: 2019-2021)	Nie zrealizowano	NIE
29	63	ŁUKÓW/PRZEJŚCIE B/	301+529	302+000	Wymiana nawierzchni w ramach rozbudowy DK63 na odcinku granica województw – Łuków	brak danych	GDDKiA	po 2023 r. (planowana rozbudowa: 2019-2021)	Nie zrealizowano	NIE
30	63	ŁUKÓW/PRZEJŚCIE B/	302+000	302+227	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	10 tys.	Policja	po 2023 r.	Nie dotyczy.	NIE
31	19	RADZYŃ PODL. -WĘŻEŁ KOCK PŁN	242+493	243+000	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	10 tys.	Policja	po 2023 r.	Nie dotyczy.	NIE
32	19	RADZYŃ PODL. -WĘŻEŁ KOCK PŁN	243+000	244+000	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	10 tys.	Policja	po 2023 r.	Nie dotyczy.	NIE
33	19	RADZYŃ PODL. -WĘŻEŁ KOCK PŁN	244+000	245+000	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	10 tys.	Policja	po 2023 r.	Nie dotyczy.	NIE

## Tom III – Drogi główne położone poza granicami miast o liczbie mieszkańców większej niż 100 tysięcy

Lp.	Numer drogi	Nazwa odcinka	Kilometraż drogi początkowy	Kilometraż drogi końcowy	Działania naprawcze	Szacunkowy koszt realizacji działania	Podmiot odpowiedzialny za realizację działań	Termin realizacji	Status działania	Konieczność uwzględnienia w obecnym POH
34	19	RADZYŃ PODL. -WĘZEŁ KOCK PŁN	250+000	251+000	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	10 tys.	Policja	po 2023 r.	Nie dotyczy.	NIE
35	19	RADZYŃ PODL. -WĘZEŁ KOCK PŁN	251+000	252+000	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	10 tys.	Policja	po 2023 r.	Nie dotyczy.	NIE
36	19	RADZYŃ PODL. -WĘZEŁ KOCK PŁN	255+000	255+215	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	10 tys.	Policja	po 2023 r.	Nie dotyczy.	NIE
37	19	RADZYŃ PODL. -WĘZEŁ KOCK PŁN	255+215	256+000	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	10 tys.	Policja	po 2023 r.	Nie dotyczy.	NIE
38	48	DĘBLIN/PRZEJŚCIE A/	154+034	154+850	Wymiana nawierzchni w ramach rozbudowy DK48 na odcinku Dęblin - Moszczanka	brak danych	GDDKiA	po 2023 r. (planowana rozbudowa: 2020-2022)	Nie zrealizowano. Nowy termin realizacji 2024-2026	TAK, uwzględnione w ramach innego działania
39	12h	ZWOLEŃ- ANIELIN	0+000	1+000	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	10 tys.	Policja	po 2023 r.	Nie dotyczy.	NIE
40	12h	ZWOLEŃ- ANIELIN	1+099	2+000	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	10 tys.	Policja	po 2023 r.	Nie dotyczy.	NIE
41	12i	ZWOLEŃ- ANIELIN	0+000	0+567	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	10 tys.	Policja	po 2023 r.	Nie dotyczy.	NIE
42	12i	PUŁAWY OBWODNICA	10+528	11+000	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	10 tys.	Policja	po 2023 r.	Nie dotyczy.	NIE
50	17	GOŃCZYCE-RYKI	76+000	77+000	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	10 tys.	Policja	po 2023 r.	Nie dotyczy.	NIE
51	17	GOŃCZYCE-RYKI	77+000	78+000	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	10 tys.	Policja	po 2023 r.	Nie dotyczy.	NIE



## Tom III – Drogi główne położone poza granicami miast o liczbie mieszkańców większej niż 100 tysięcy

Lp.	Numer drogi	Nazwa odcinka	Kilometraż drogi początkowy	Kilometraż drogi końcowy	Działania naprawcze	Szacunkowy koszt realizacji działania	Podmiot odpowiedzialny za realizację działań	Termin realizacji	Status działania	Konieczność uwzględnienia w obecnym POH
52	17	GOŃCZYCE-RYKI	78+000	78+647	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	10 tys.	Policja	po 2023 r.	Nie dotyczy.	NIE
53	17	RYKI/PRZEJŚCIE/	80+000	81+000	Budowa drogi ekspresowej S17 Garwolin – Kurów na odcinku od granicy województw do węzła „Skrudki”	brak danych	GDDKiA	po 2023 r. (planowany termin zakończenia: 2019 r.)	Zrealizowano.	NIE
54	17	RYKI/PRZEJŚCIE/	81+000	82+000	Budowa drogi ekspresowej S17 Garwolin – Kurów na odcinku od granicy województw do węzła „Skrudki”	brak danych	GDDKiA	po 2023 r. (planowany termin zakończenia: 2019 r.)	Zrealizowano.	NIE
55	17	RYKI/PRZEJŚCIE/	82+000	83+000	Budowa drogi ekspresowej S17 Garwolin – Kurów na odcinku od granicy województw do węzła „Skrudki”	brak danych	GDDKiA	2019-2023 (planowany termin zakończenia: 2019 r.)	Zrealizowano.	NIE
56	17	RYKI/PRZEJŚCIE/	83+000	84+000	Budowa drogi ekspresowej S17 Garwolin – Kurów na odcinku od granicy województw do węzła „Skrudki”	brak danych	GDDKiA	po 2023 r. (planowany termin zakończenia: 2019 r.)	Zrealizowano.	NIE
57	17	RYKI/PRZEJŚCIE/	84+000	85+000	Budowa drogi ekspresowej S17 Garwolin – Kurów na odcinku od granicy	brak danych	GDDKiA	2019-2023 (planowany termin zakończenia: 2019 r.)	Zrealizowano.	NIE

## Tom III – Drogi główne położone poza granicami miast o liczbie mieszkańców większej niż 100 tysięcy

Lp.	Numer drogi	Nazwa odcinka	Kilometraż drogi początkowy	Kilometraż drogi końcowy	Działania naprawcze	Szacunkowy koszt realizacji działania	Podmiot odpowiedzialny za realizację działań	Termin realizacji	Status działania	Konieczność uwzględnienia w obecnym POH
					województw do węzła „Skrudki”					
58	17	RYKI/PRZEJŚCIE/	85+000	86+000	Budowa drogi ekspresowej S17 Garwolin – Kurów na odcinku od granicy województw do węzła „Skrudki”	brak danych	GDDKiA	po 2023 r. (planowany termin zakończenia: 2019 r.)	Zrealizowano.	NIE
59	17	RYKI/PRZEJŚCIE/	86+000	86+133	Budowa drogi ekspresowej S17 Garwolin – Kurów na odcinku od granicy województw do węzła „Skrudki”	brak danych	GDDKiA	po 2023 r. (planowany termin zakończenia: 2019 r.)	Zrealizowano.	NIE
60	17	MOSZCZANKA-ŻYRZYN	86+133	87+000	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	10 tys.	Policja	2019-2023	Realizowano w trybie ciągłym.	NIE
61	17	MOSZCZANKA-ŻYRZYN	88+000	89+000	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	10 tys.	Policja	po 2023 r.	Nie dotyczy.	NIE
62	17	MOSZCZANKA-ŻYRZYN	89+000	89+888	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	10 tys.	Policja	po 2023 r.	Nie dotyczy.	NIE
63	17	MOSZCZANKA-ŻYRZYN	90+000	91+000	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	10 tys.	Policja	po 2023 r.	Nie dotyczy.	NIE
64	17	MOSZCZANKA-ŻYRZYN	95+000	96+000	Egzekwowanie ograniczeń prędkości (trwa rozbudowa S17)	10 tys.	Policja	po 2023 r.	Nie dotyczy.	NIE
65	17	ŻYRZYN-SKRZ. Z DP NR 2507L	100+000	101+000	Egzekwowanie ograniczeń	10 tys.	Policja	po 2023 r.	Nie dotyczy.	NIE

## Tom III – Drogi główne położone poza granicami miast o liczbie mieszkańców większej niż 100 tysięcy

Lp.	Numer drogi	Nazwa odcinka	Kilometraż drogi początkowy	Kilometraż drogi końcowy	Działania naprawcze	Szacunkowy koszt realizacji działania	Podmiot odpowiedzialny za realizację działań	Termin realizacji	Status działania	Konieczność uwzględnienia w obecnym POH
					prędkości (trwa rozbudowa S17)					
66	17	ŻYRZYN-SKRZ. Z DP NR 2507L	102+000	103+000	Egzekwowanie ograniczeń prędkości (trwa rozbudowa S17)	10 tys.	Policja	po 2023 r.	Nie dotyczy.	NIE
67	S19c	WĘŻEŁ KOCK PŁD-FIRLEJ	7+097	7+870	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	10 tys.	Policja	po 2023 r.	Nie dotyczy.	NIE
68	19	WĘŻEŁ KOCK PŁD-FIRLEJ	266+215	267+000	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	10 tys.	Policja	po 2023 r.	Nie dotyczy.	NIE
69	19	WĘŻEŁ KOCK PŁD-FIRLEJ	267+000	268+000	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	10 tys.	Policja	po 2023 r.	Nie dotyczy.	NIE
70	19	WĘŻEŁ KOCK PŁD-FIRLEJ	271+000	271+782	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	10 tys.	Policja	po 2023 r.	Nie dotyczy.	NIE
71	19	FIRLEJ-LUBARTÓW	276+000	277+000	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	10 tys.	Policja	po 2023 r.	Nie dotyczy.	NIE
72	19	FIRLEJ-LUBARTÓW	277+000	278+000	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	10 tys.	Policja	po 2023 r.	Nie dotyczy.	NIE
73	19	FIRLEJ-LUBARTÓW	279+000	280+000	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	10 tys.	Policja	po 2023 r.	Nie dotyczy.	NIE
74	19	FIRLEJ-LUBARTÓW	280+000	281+000	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	10 tys.	Policja	po 2023 r.	Nie dotyczy.	NIE
75	19a	LUBARTÓW/OBWODNICA/	1+000	2+000	Budowa drogi ekspresowej S19 na odcinku Lublin – Lubartów	brak danych	GDDKiA	po 2023 r. (planowana realizacja: 2022-2024)	Nie zrealizowano. Nowy termin realizacji 2026	NIE
76	19a	LUBARTÓW/OBWODNICA/	2+000	2+540	Budowa drogi ekspresowej S19	brak danych	GDDKiA	po 2023 r. (planowana)	Nie zrealizowano.	TAK, uwzględnione

## Tom III – Drogi główne położone poza granicami miast o liczbie mieszkańców większej niż 100 tysięcy

Lp.	Numer drogi	Nazwa odcinka	Kilometraż drogi początkowy	Kilometraż drogi końcowy	Działania naprawcze	Szacunkowy koszt realizacji działania	Podmiot odpowiedzialny za realizację działań	Termin realizacji	Status działania	Konieczność uwzględnienia w obecnym POH
					na odcinku Lublin – Lubartów			realizacja: 2022-2024)	Nowy termin realizacji 2026	w ramach innego działania
77	19a	LUBARTÓW/OBWODNICA/	3+000	4+000	Budowa drogi ekspresowej S19 na odcinku Lublin – Lubartów	brak danych	GDDKiA	po 2023 r. (planowana realizacja: 2022-2024)	Nie zrealizowano. Nowy termin realizacji 2026	TAK, uwzględnione w ramach innego działania
78	103677	LUBARTÓW/OBWODNICA/	1+000	2+000	Budowa drogi ekspresowej S19 na odcinku Lublin – Lubartów	brak danych	GDDKiA	po 2023 r. (planowana realizacja: 2022-2024)	Nie zrealizowano. Nowy termin realizacji 2026	TAK, uwzględnione w ramach innego działania
79	103677	LUBARTÓW/OBWODNICA/	2+000	2+055	Budowa drogi ekspresowej S19 na odcinku Lublin – Lubartów	brak danych	GDDKiA	po 2023 r. (planowana realizacja: 2022-2024)	Nie zrealizowano. Nowy termin realizacji 2026	TAK, uwzględnione w ramach innego działania
80	19	LUBARTÓW-ŁUCKA	287+751	288+000	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	100 tys.	ITD	po 2023 r.	Nie dotyczy	NIE
80	19	LUBARTÓW-ŁUCKA	288+000	288+980	(fotoradar)	100 tys.	ITD	2019-2023	Zrealizowano	NIE
81	19	ŁUCKA-NIEMCE	288+980	289+000	Budowa drogi ekspresowej S19 na odcinku Lublin – Lubartów	brak danych	GDDKiA	po 2023 r. (planowana realizacja: 2022-2024)	Nie zrealizowano. Nowy termin realizacji 2026	TAK, uwzględnione w ramach innego działania
82	19	ŁUCKA-NIEMCE	289+000	290+000	Budowa drogi ekspresowej S19 na odcinku Lublin – Lubartów	brak danych	GDDKiA	po 2023 r. (planowana realizacja: 2022-2024)	Nie zrealizowano. Nowy termin realizacji 2026	TAK, uwzględnione w ramach innego działania
83	19	ŁUCKA-NIEMCE	290+000	291+000	Budowa drogi ekspresowej S19 na odcinku Lublin – Lubartów	brak danych	GDDKiA	po 2023 r. (planowana realizacja: 2022-2024)	Nie zrealizowano. Nowy termin realizacji 2026	TAK, uwzględnione w ramach innego działania

## Tom III – Drogi główne położone poza granicami miast o liczbie mieszkańców większej niż 100 tysięcy

Lp.	Numer drogi	Nazwa odcinka	Kilometraż drogi początkowy	Kilometraż drogi końcowy	Działania naprawcze	Szacunkowy koszt realizacji działania	Podmiot odpowiedzialny za realizację działań	Termin realizacji	Status działania	Konieczność uwzględnienia w obecnym POH
84	19	ŁUCKA-NIEMCE	293+000	294+000	Budowa drogi ekspresowej S19 na odcinku Lublin – Lubartów	brak danych	GDDKiA	po 2023 r. (planowana realizacja: 2022-2024)	Nie zrealizowano. Nowy termin realizacji 2026	TAK, uwzględnione w ramach innego działania
85	19	ŁUCKA-NIEMCE	295+000	296+000	Budowa drogi ekspresowej S19 na odcinku Lublin – Lubartów	brak danych	GDDKiA	po 2023 r. (planowana realizacja: 2022-2024)	Nie zrealizowano. Nowy termin realizacji 2026	TAK, uwzględnione w ramach innego działania
86	19	ŁUCKA-NIEMCE	296+000	296+701	Budowa drogi ekspresowej S19 na odcinku Lublin – Lubartów	brak danych	GDDKiA	po 2023 r. (planowana realizacja: 2022-2024)	Nie zrealizowano. Nowy termin realizacji 2026	TAK, uwzględnione w ramach innego działania
87	19	ŁUCKA-NIEMCE	296+701	297+000	Budowa drogi ekspresowej S19 na odcinku Lublin – Lubartów	brak danych	GDDKiA	po 2023 r. (planowana realizacja: 2022-2024)	Nie zrealizowano. Nowy termin realizacji 2026	TAK, uwzględnione w ramach innego działania
88	19	ŁUCKA-NIEMCE	297+000	297+053	Budowa drogi ekspresowej S19 na odcinku Lublin – Lubartów	brak danych	GDDKiA	po 2023 r. (planowana realizacja: 2022-2024)	Nie zrealizowano. Nowy termin realizacji 2026	TAK, uwzględnione w ramach innego działania
89	19	NIEMCE-CIECIERZYN	297+053	298+000	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	10 tys.	Policja	2019-2023	Realizowano w trybie ciągłym.	NIE
90	19	NIEMCE-CIECIERZYN	298+000	298+903	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	10 tys.	Policja	po 2023 r.	Nie dotyczy.	NIE
91	19	NIEMCE-CIECIERZYN	299+000	300+000	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	10 tys.	Policja	po 2023 r.	Nie dotyczy.	NIE
92	19	NIEMCE-CIECIERZYN	300+000	301+000	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	10 tys.	Policja	po 2023 r.	Nie dotyczy.	NIE

## Tom III – Drogi główne położone poza granicami miast o liczbie mieszkańców większej niż 100 tysięcy

Lp.	Numer drogi	Nazwa odcinka	Kilometraż drogi początkowy	Kilometraż drogi końcowy	Działania naprawcze	Szacunkowy koszt realizacji działania	Podmiot odpowiedzialny za realizację działań	Termin realizacji	Status działania	Konieczność uwzględnienia w obecnym POH
93	19	NIEMCE-CIECIERZYN	301+000	301+414	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	100 tys.	Policja	po 2023 r.	Nie dotyczy.	NIE
93	19	NIEMCE-CIECIERZYN	301+414	302+000		101 tys.	Policja	2019-2023	Realizowano w trybie ciągłym.	NIE
94	19	NIEMCE-CIECIERZYN	302+000	302+052	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	100 tys.	Policja	po 2023 r.	Nie dotyczy.	NIE
94	19	CIECIERZYN-WĘZEŁ LUBLIN RUDNIK	302+052	302+963	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	101 tys.	Policja	po 2023 r.	Nie dotyczy.	NIE
95	12	WĘZEŁ PIASKI WSCHÓDBISKUPICE	640+000	641+000	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	10 tys.	Policja	po 2023 r.	Nie dotyczy.	NIE
96	12	BISKUPICE-DOROHUCZA	641+256	642+000	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	10 tys.	Policja	po 2023 r.	Nie dotyczy.	NIE
97	12	BISKUPICE-DOROHUCZA	643+000	644+000	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	10 tys.	Policja	po 2023 r.	Nie dotyczy.	NIE
98	12	BISKUPICE-DOROHUCZA	644+000	644+586	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	10 tys.	Policja	po 2023 r.	Nie dotyczy.	NIE
99	12	BISKUPICE-DOROHUCZA	645+000	646+000	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	10 tys.	Policja	po 2023 r.	Nie dotyczy.	NIE
100	12	BISKUPICE-DOROHUCZA	646+000	647+000	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	10 tys.	Policja	po 2023 r.	Nie dotyczy.	NIE
101	17a	PIASKI/PRZEJŚCIE/	0+000	1+040	Budowa drogi ekspresowej S17 (Warszawa) Zakręt – Lublin – Zamość – Hrebenne (Lwów) na odcinku: Piaski – Zamość	brak danych	GDDKiA	po 2023 r. (planowana realizacja: 2021-2024)	Nie zrealizowano. Nowy termin realizacji 2026-2028	TAK, uwzględnione w ramach innego działania

## Tom III – Drogi główne położone poza granicami miast o liczbie mieszkańców większej niż 100 tysięcy

Lp.	Numer drogi	Nazwa odcinka	Kilometraż drogi początkowy	Kilometraż drogi końcowy	Działania naprawcze	Szacunkowy koszt realizacji działania	Podmiot odpowiedzialny za realizację działań	Termin realizacji	Status działania	Konieczność uwzględnienia w obecnym POH
102	17	PIASKI-FAJSŁAWICE	114+308	115+000	Budowa drogi ekspresowej S17 (Warszawa) Zakręt – Lublin – Zamość – Hrebenne (Lwów) na odcinku: Piaski – Zamość	brak danych	GDDKiA	po 2023 r. (planowana realizacja: 2021-2024)	Nie zrealizowano. Nowy termin realizacji 2026-2028	TAK, uwzględnione w ramach innego działania
103	17	PIASKI-FAJSŁAWICE	115+000	116+000	Budowa drogi ekspresowej S17 (Warszawa) Zakręt – Lublin – Zamość – Hrebenne (Lwów) na odcinku: Piaski – Zamość	brak danych	GDDKiA	po 2023 r. (planowana realizacja: 2021-2024)	Nie zrealizowano. Nowy termin realizacji 2026-2028	TAK, uwzględnione w ramach innego działania
104	17	PIASKI-FAJSŁAWICE	116+000	117+000	Budowa drogi ekspresowej S17 (Warszawa) Zakręt – Lublin – Zamość – Hrebenne (Lwów) na odcinku: Piaski – Zamość	brak danych	GDDKiA	po 2023 r. (planowana realizacja: 2021-2024)	Nie zrealizowano. Nowy termin realizacji 2026-2028	TAK, uwzględnione w ramach innego działania
105	17	PIASKI-FAJSŁAWICE	119+000	120+000	Budowa drogi ekspresowej S17 (Warszawa) Zakręt – Lublin – Zamość – Hrebenne (Lwów) na odcinku: Piaski – Zamość	brak danych	GDDKiA	po 2023 r. (planowana realizacja: 2021-2024)	Nie zrealizowano. Nowy termin realizacji 2026-2028	TAK, uwzględnione w ramach innego działania
106	17	PIASKI-FAJSŁAWICE	120+000	121+000	Budowa drogi ekspresowej S17 (Warszawa) Zakręt – Lublin – Zamość – Hrebenne (Lwów) na odcinku: Piaski – Zamość	brak danych	GDDKiA	po 2023 r. (planowana realizacja: 2021-2024)	Nie zrealizowano. Nowy termin realizacji 2026-2028	TAK, uwzględnione w ramach innego działania

## Tom III – Drogi główne położone poza granicami miast o liczbie mieszkańców większej niż 100 tysięcy

Lp.	Numer drogi	Nazwa odcinka	Kilometraż drogi początkowy	Kilometraż drogi końcowy	Działania naprawcze	Szacunkowy koszt realizacji działania	Podmiot odpowiedzialny za realizację działań	Termin realizacji	Status działania	Konieczność uwzględnienia w obecnym POH
107	17	PIASKI-FAJSŁAWICE	121+000	122+000	Budowa drogi ekspresowej S17 (Warszawa) Zakręt – Lublin – Zamość – Hrebenne (Lwów) na odcinku: Piaski – Zamość	brak danych	GDDKiA	po 2023 r. (planowana realizacja: 2021-2024)	Nie zrealizowano. Nowy termin realizacji 2026-2028	TAK, uwzględnione w ramach innego działania
108	17	PIASKI-FAJSŁAWICE	122+000	123+000	Budowa drogi ekspresowej S17 (Warszawa) Zakręt – Lublin – Zamość – Hrebenne (Lwów) na odcinku: Piaski – Zamość	brak danych	GDDKiA	po 2023 r. (planowana realizacja: 2021-2024)	Nie zrealizowano. Nowy termin realizacji 2026-2028	TAK, uwzględnione w ramach innego działania
109	17	PIASKI-FAJSŁAWICE	123+000	123+433	Budowa drogi ekspresowej S17 (Warszawa) Zakręt – Lublin – Zamość – Hrebenne (Lwów) na odcinku: Piaski – Zamość	brak danych	GDDKiA	po 2023 r. (planowana realizacja: 2021-2024)	Nie zrealizowano. Nowy termin realizacji 2026-2028	TAK, uwzględnione w ramach innego działania
110	17	FAJSŁAWICE-KRASNYSTAW	123+433	124+000	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	10 tys.	Policja	po 2023 r.	Nie dotyczy.	NIE
111	17	FAJSŁAWICE-KRASNYSTAW	124+000	125+000	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	10 tys.	Policja	po 2023 r.	Nie dotyczy.	NIE
112	17	FAJSŁAWICE-KRASNYSTAW	130+000	130+852	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	10 tys.	Policja	po 2023 r.	Nie dotyczy.	NIE
112	17	FAJSŁAWICE-KRASNYSTAW	130+852	131+000		11 tys.	Policja	po 2023 r.	Nie dotyczy.	NIE
113	17	FAJSŁAWICE-KRASNYSTAW	131+000	132+000	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	10 tys.	Policja	po 2023 r.	Nie dotyczy.	NIE



## Tom III – Drogi główne położone poza granicami miast o liczbie mieszkańców większej niż 100 tysięcy

Lp.	Numer drogi	Nazwa odcinka	Kilometraż drogi początkowy	Kilometraż drogi końcowy	Działania naprawcze	Szacunkowy koszt realizacji działania	Podmiot odpowiedzialny za realizację działań	Termin realizacji	Status działania	Konieczność uwzględnienia w obecnym POH
114	17	FAJSŁAWICE-KRASNYSTAW	135+000	136+000	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	10 tys.	Policja	po 2023 r.	Nie dotyczy.	NIE
115	17	FAJSŁAWICE-KRASNYSTAW	136+000	137+000	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	10 tys.	Policja	po 2023 r.	Nie dotyczy.	NIE
116	17	FAJSŁAWICE-KRASNYSTAW	137+000	137+535	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	10 tys.	Policja	po 2023 r.	Nie dotyczy.	NIE
117	17	FAJSŁAWICE-KRASNYSTAW	137+535	138+000	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	10 tys.	Policja	po 2023 r.	Nie dotyczy.	NIE
118	17	FAJSŁAWICE-KRASNYSTAW	138+000	139+000	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	10 tys.	Policja	po 2023 r.	Nie dotyczy.	NIE
119	17	FAJSŁAWICE-KRASNYSTAW	139+000	140+000	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	10 tys.	Policja	po 2023 r.	Nie dotyczy.	NIE
120	17	KRASNYSTAW/OBWODNUCA B/	144+000	144+818	Budowa drogi ekspresowej S17 (Warszawa) Zakręt – Lublin – Zamość – Hrebenne (Lwów) na odcinku: Piaski – Zamość	brak danych	GDDKiA	po 2023 r. (planowana realizacja: 2021-2024)	Nie zrealizowano. Nowy termin realizacji 2026-2028	TAK, uwzględnione w ramach innego działania
121	17	KRASNYSTAW- MAŁOCHWIEJ	144+818	145+000	Budowa drogi ekspresowej S17 (Warszawa) Zakręt – Lublin – Zamość – Hrebenne (Lwów) na odcinku: Piaski – Zamość	brak danych	GDDKiA	po 2023 r. (planowana realizacja: 2021-2024)	Nie zrealizowano. Nowy termin realizacji 2026-2028	TAK, uwzględnione w ramach innego działania
122	17	KRASNYSTAW- MAŁOCHWIEJ	145+000	146+000	Budowa drogi ekspresowej S17 (Warszawa) Zakręt – Lublin –	brak danych	GDDKiA	po 2023 r. (planowana realizacja: 2021-2024)	Nie zrealizowano. Nowy termin	TAK, uwzględnione w ramach

## Tom III – Drogi główne położone poza granicami miast o liczbie mieszkańców większej niż 100 tysięcy

Lp.	Numer drogi	Nazwa odcinka	Kilometraż drogi początkowy	Kilometraż drogi końcowy	Działania naprawcze	Szacunkowy koszt realizacji działania	Podmiot odpowiedzialny za realizację działań	Termin realizacji	Status działania	Konieczność uwzględnienia w obecnym POH
					Zamość – Hrebenne (Lwów) na odcinku: Piaski – Zamość				realizacji 2026-2028	innego działania
123	17	KRASNYSTAW- MAŁOCHWIEJ	146+000	146+704	Budowa drogi ekspresowej S17 (Warszawa) Zakręt – Lublin – Zamość – Hrebenne (Lwów) na odcinku: Piaski – Zamość	brak danych	GDDKiA	po 2023 r. (planowana realizacja: 2021-2024)	Nie zrealizowano. Nowy termin realizacji 2026-2028	TAK, uwzględnione w ramach innego działania
124	17	MAŁOCHWIEJ-CHOMĘCISKA DUŻE	148+000	149+000	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	10 tys.	Policja	po 2023 r.	Nie dotyczy.	NIE
125	17	MAŁOCHWIEJ-CHOMĘCISKA DUŻE	149+000	150+000	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	10 tys.	Policja	po 2023 r.	Nie dotyczy.	NIE
126	17	MAŁOCHWIEJ-CHOMĘCISKA DUŻE	150+000	150+199	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	10 tys.	Policja	po 2023 r.	Nie dotyczy.	NIE
127	17	MAŁOCHWIEJ-CHOMĘCISKA DUŻE	150+199	151+000	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	10 tys.	Policja	po 2023 r.	Nie dotyczy.	NIE
128	17	MAŁOCHWIEJ-CHOMĘCISKA DUŻE	151+000	152+000	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	10 tys.	Policja	po 2023 r.	Nie dotyczy.	NIE
129	17	MAŁOCHWIEJ-CHOMĘCISKA DUŻE	152+000	153+000	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	10 tys.	Policja	po 2023 r.	Nie dotyczy.	NIE
130	17	MAŁOCHWIEJ-CHOMĘCISKA DUŻE	153+000	153+527	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	10 tys.	Policja	po 2023 r.	Nie dotyczy.	NIE
131	17	MAŁOCHWIEJ-CHOMĘCISKA DUŻE	153+527	154+000	Egzekwowanie ograniczeń prędkości do	100 tys.	ITD	po 2023 r.	Nie zrealizowano. Brak planów dotyczących instalacji.	NIE

## Tom III – Drogi główne położone poza granicami miast o liczbie mieszkańców większej niż 100 tysięcy

Lp.	Numer drogi	Nazwa odcinka	Kilometraż drogi początkowy	Kilometraż drogi końcowy	Działania naprawcze	Szacunkowy koszt realizacji działania	Podmiot odpowiedzialny za realizację działań	Termin realizacji	Status działania	Konieczność uwzględnienia w obecnym POH
									Zainstalowane urządzenie rejestrujące w km 162+600	
131	17	MAŁOCHWIEJ-CHOMĘCISKA DUŻE	154+000	155+000	40 km/h (fotoradar)	101 tys.	ITD	2019-2023	Nie zrealizowano. Brak planów dotyczących instalacji. Zainstalowane urządzenie rejestrujące w km 162+600	NIE
132	17	MAŁOCHWIEJ-CHOMĘCISKA DUŻE	155+000	155+051	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	10 tys.	Policja	po 2023 r.	Nie dotyczy.	NIE
132	17	MAŁOCHWIEJ-CHOMĘCISKA DUŻE	155+051	156+000	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	11 tys.	Policja	2019-2023	Realizowano w trybie ciągłym.	NIE
133	17	MAŁOCHWIEJ-CHOMĘCISKA DUŻE	159+000	160+000	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	10 tys.	Policja	po 2023 r.	Nie dotyczy.	NIE
134	17	MAŁOCHWIEJ-CHOMĘCISKA DUŻE	160+000	161+000	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	10 tys.	Policja	po 2023 r.	Nie dotyczy.	NIE
135	17	MAŁOCHWIEJ-CHOMĘCISKA DUŻE	161+000	162+000	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	10 tys.	Policja	po 2023 r.	Nie dotyczy.	NIE
136	17	MAŁOCHWIEJ-CHOMĘCISKA DUŻE	162+000	162+951	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	10 tys.	Policja	po 2023 r.	Nie dotyczy.	NIE
137	17	CHOMĘCISKA DUŻEZAMOŚĆ	163+000	164+000	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	10 tys.	Policja	po 2023 r.	Nie dotyczy.	NIE
138	17	CHOMĘCISKA DUŻEZAMOŚĆ	164+000	165+000	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	10 tys.	Policja	po 2023 r.	Nie dotyczy.	NIE

## Tom III – Drogi główne położone poza granicami miast o liczbie mieszkańców większej niż 100 tysięcy

Lp.	Numer drogi	Nazwa odcinka	Kilometraż drogi początkowy	Kilometraż drogi końcowy	Działania naprawcze	Szacunkowy koszt realizacji działania	Podmiot odpowiedzialny za realizację działań	Termin realizacji	Status działania	Konieczność uwzględnienia w obecnym POH
139	17	CHOMĘCISKA DUŻEZAMOŚĆ	168+000	169+000	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	10 tys.	Policja	po 2023 r.	Nie dotyczy.	NIE
140	17	CHOMĘCISKA DUŻEZAMOŚĆ	169+000	170+000	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	10 tys.	Policja	po 2023 r.	Nie dotyczy.	NIE
141	17	CHOMĘCISKA DUŻEZAMOŚĆ	170+000	171+000	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	10 tys.	Policja	2019-2023	Realizowano w trybie ciągłym.	NIE
142	17	CHOMĘCISKA DUŻEZAMOŚĆ	171+000	171+742	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	10 tys.	Policja	po 2023 r.	Nie dotyczy.	NIE
143	17	CHOMĘCISKA DUŻEZAMOŚĆ	171+742	172+000	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	10 tys.	Policja	po 2023 r.	Nie dotyczy.	NIE
144	74d	ZAMOŚĆ-SITANIEC-ZAMOŚĆ	0+213	0+978	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	10 tys.	Policja	2019-2023	Realizowano w trybie ciągłym.	NIE
145	82	LUBLIN-WĘZEL TATARY LUBLIN	4+709	5+000	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	10 tys.	Policja	po 2023 r.	Nie dotyczy.	NIE
146	82	LUBLIN-WĘZEL TATARY LUBLIN	5+000	6+000	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	10 tys.	Policja	2019-2023	Realizowano w trybie ciągłym.	NIE
147	82	LUBLIN-WĘZEL TATARY LUBLIN	6+000	6+750	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	10 tys.	Policja	po 2023 r.	Nie dotyczy.	NIE
148	82	WĘZEL TATARYŁUSZCZÓW LUBLIN	7+000	7+707	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	10 tys.	Policja	po 2023 r.	Nie dotyczy.	NIE
149	82	WĘZEL TATARYŁUSZCZÓW LUBLIN	8+000	9+000	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	10 tys.	Policja	2019-2023	Realizowano w trybie ciągłym	NIE
150	82	WĘZEL TATARYŁUSZCZÓW LUBLIN	9+000	10+000	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	10 tys.	Policja	po 2023 r.	Nie dotyczy.	NIE

## Tom III – Drogi główne położone poza granicami miast o liczbie mieszkańców większej niż 100 tysięcy

Lp.	Numer drogi	Nazwa odcinka	Kilometraż drogi początkowy	Kilometraż drogi końcowy	Działania naprawcze	Szacunkowy koszt realizacji działania	Podmiot odpowiedzialny za realizację działań	Termin realizacji	Status działania	Konieczność uwzględnienia w obecnym POH
151	82	WĘZEŁ TATARYŁUSZCZÓW LUBLIN	10+000	11+000	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	10 tys.	Policja	po 2023 r.	Nie dotyczy.	NIE
152	82	WĘZEŁ TATARYŁUSZCZÓW LUBLIN	11+000	12+000	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	10 tys.	Policja	po 2023 r.	Nie dotyczy.	NIE
153	82	WĘZEŁ TATARYŁUSZCZÓW LUBLIN	12+000	12+764	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	10 tys.	Policja	po 2023 r.	Nie dotyczy.	NIE
154	82	ŁUSZCZÓW-ŁĘCZNA	12+764	13+000	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	10 tys.	Policja	po 2023 r.	Nie dotyczy.	NIE
154	82	ŁUSZCZÓW-ŁĘCZNA	13+000	14+000	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	11 tys.	Policja	po 2023 r.	Nie dotyczy.	NIE
155	82	ŁUSZCZÓW-ŁĘCZNA	17+000	18+000	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	10 tys.	Policja	po 2023 r.	Nie dotyczy.	NIE
156	82	ŁUSZCZÓW-ŁĘCZNA	18+000	19+000	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	10 tys.	Policja	po 2023 r.	Nie dotyczy.	NIE
157	82	ŁĘCZNA/PRZEJŚCIE/	23+000	23+828	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	10 tys.	Policja	po 2023 r.	Nie dotyczy.	NIE
157	82	ŁĘCZNA/PRZEJŚCIE/	23+828	24+000	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	11 tys.	Policja	po 2023 r.	Nie dotyczy.	NIE
158	82	ŁĘCZNA/PRZEJŚCIE/	24+207	25+000	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	10 tys.	Policja	po 2023 r.	Nie dotyczy.	NIE
159	82	ŁĘCZNA-PUCHACZÓW	25+272	26+000	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	10 tys.	Policja	po 2023 r.	Nie dotyczy.	NIE
160	82	ŁĘCZNA-PUCHACZÓW	30+038	31+000	Rozbudowa DK82	brak danych	GDDKiA	po 2023 r. (planowana)	Nie zrealizowano	NIE

## Tom III – Drogi główne położone poza granicami miast o liczbie mieszkańców większej niż 100 tysięcy

Lp.	Numer drogi	Nazwa odcinka	Kilometraż drogi początkowy	Kilometraż drogi końcowy	Działania naprawcze	Szacunkowy koszt realizacji działania	Podmiot odpowiedzialny za realizację działań	Termin realizacji	Status działania	Konieczność uwzględnienia w obecnym POH
								realizacja: 2023-2024)		
161	82	ŁĘCZNA-PUCHACZÓW	31+000	32+000	Rozbudowa DK82	brak danych	GDDKiA	po 2023 r. (planowana realizacja: 2023-2024)	Nie zrealizowano	NIE
162	82	ŁĘCZNA-PUCHACZÓW	32+000	33+000	Rozbudowa DK82	brak danych	GDDKiA	po 2023 r. (planowana realizacja: 2023-2024)	Nie zrealizowano	NIE
163	82	ŁĘCZNA-PUCHACZÓW	33+000	33+690	Rozbudowa DK82	brak danych	GDDKiA	po 2023 r. (planowana realizacja: 2023-2024)	Nie zrealizowano	NIE
164	82	ŁĘCZNA-PUCHACZÓW	33+690	34+000	Rozbudowa DK82	brak danych	GDDKiA	po 2023 r. (planowana realizacja: 2023-2024)	Nie zrealizowano	NIE
165	82	ŁĘCZNA-PUCHACZÓW	34+000	35+000	Rozbudowa DK82	brak danych	GDDKiA	po 2023 r. (planowana realizacja: 2023-2024)	Nie zrealizowano	NIE
166	17	TOMASZÓW /PRZEJŚCIE/ LUB.	210+141	211+000	Budowa drogi ekspresowej S17 Warszawa – Hrebenne, odc. Obwodnica Tomaszowa Lubelskiego	brak danych	GDDKiA	2019-2023 (planowana realizacja: 2017-2021)	Nie zrealizowano	NIE
167	17	TOMASZÓW /PRZEJŚCIE/ LUB.	211+083	212+000	Budowa drogi ekspresowej S17 Warszawa – Hrebenne, odc. Obwodnica Tomaszowa Lubelskiego	brak danych	GDDKiA	po 2023 r. (planowana realizacja: 2017-2021)	Nie zrealizowano	NIE
168	17	TOMASZÓW /PRZEJŚCIE/ LUB.	212+000	213+000	Budowa drogi ekspresowej S17	brak danych	GDDKiA	2019-2023 (planowana)	Nie zrealizowano	NIE

## Tom III – Drogi główne położone poza granicami miast o liczbie mieszkańców większej niż 100 tysięcy

Lp.	Numer drogi	Nazwa odcinka	Kilometraż drogi początkowy	Kilometraż drogi końcowy	Działania naprawcze	Szacunkowy koszt realizacji działania	Podmiot odpowiedzialny za realizację działań	Termin realizacji	Status działania	Konieczność uwzględnienia w obecnym POH
					Warszawa – Hrebenne, odc. Obwodnica Tomaszowa Lubelskiego			realizacja: 2017-2021)		
169	17	TOMASZÓW /PRZEJŚCIE/ LUB.	213+000	214+000	Budowa drogi ekspresowej S17 Warszawa – Hrebenne, odc. Obwodnica Tomaszowa Lubelskiego	brak danych	GDDKiA	po 2023 r. (planowana realizacja: 2017-2021)	Nie zrealizowano	NIE
170	17	TOMASZÓW /PRZEJŚCIE/ LUB.	214+000	215+000	Budowa drogi ekspresowej S17 Warszawa – Hrebenne, odc. Obwodnica Tomaszowa Lubelskiego	brak danych	GDDKiA	2019-2023 (planowana realizacja: 2017-2021)	Nie zrealizowano	NIE
171	17	TOMASZÓW /PRZEJŚCIE/ LUB.	215+000	215+330	Budowa drogi ekspresowej S17 Warszawa – Hrebenne, odc. Obwodnica Tomaszowa Lubelskiego	brak danych	GDDKiA	po 2023 r. (planowana realizacja: 2017-2021)	Nie zrealizowano	NIE
172	17	ZAMOŚĆ-WÓŁKA ŁABUŃSKA	179+122	180+000	Rozbudowa DK17 na odcinku od km 179+122 do km 184+660	brak danych	GDDKiA	po 2023 r. (planowana realizacja: 2020-2021)	Nie zrealizowano	NIE
173	17	ZAMOŚĆ-WÓŁKA ŁABUŃSKA	180+000	181+000	Rozbudowa DK17 na odcinku od km 179+122 do km 184+660	brak danych	GDDKiA	po 2023 r. (planowana realizacja: 2020-2021)	Nie zrealizowano	NIE
174	17	ZAMOŚĆ-WÓŁKA ŁABUŃSKA	181+000	182+000	Rozbudowa DK17 na odcinku od km 179+122 do km 184+660	brak danych	GDDKiA	po 2023 r. (planowana realizacja: 2020-2021)	Nie zrealizowano	NIE

## Tom III – Drogi główne położone poza granicami miast o liczbie mieszkańców większej niż 100 tysięcy

Lp.	Numer drogi	Nazwa odcinka	Kilometraż drogi początkowy	Kilometraż drogi końcowy	Działania naprawcze	Szacunkowy koszt realizacji działania	Podmiot odpowiedzialny za realizację działań	Termin realizacji	Status działania	Konieczność uwzględnienia w obecnym POH
175	17	ZAMOŚĆ-WÓŁKA ŁABUŃSKA	182+000	182+327	Rozbudowa DK17 na odcinku od km 179+122 do km 184+660	brak danych	GDDKiA	po 2023 r. (planowana realizacja: 2020-2021)	Nie zrealizowano	NIE
176	17	ZAMOŚĆ-WÓŁKA ŁABUŃSKA	183+000	184+000	Rozbudowa DK17 na odcinku od km 179+122 do km 184+660	brak danych	GDDKiA	2019-2023 (planowana realizacja: 2020-2021)	Nie zrealizowano	NIE
177	17	ZAMOŚĆ-WÓŁKA ŁABUŃSKA	184+000	184+873	Rozbudowa DK17 na odcinku od km 179+122 do km 184+660	brak danych	GDDKiA	po 2023 r. (planowana realizacja: 2020-2021)	Nie zrealizowano	NIE
178	17	ZAMOŚĆ-WÓŁKA ŁABUŃSKA	186+000	187+000	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	10 tys.	Policja	po 2023 r.	Nie dotyczy.	NIE
179	17	ZAMOŚĆ-WÓŁKA ŁABUŃSKA	187+000	188+000	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	10 tys.	Policja	po 2023 r.	Nie dotyczy.	NIE
180	17	ZAMOŚĆ-WÓŁKA ŁABUŃSKA	188+000	188+651	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	10 tys.	Policja	po 2023 r.	Nie dotyczy.	NIE
181	17	ZAMOŚĆ-WÓŁKA ŁABUŃSKA	188+651	189+000	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	10 tys.	Policja	po 2023 r.	Nie dotyczy.	NIE
182	17	ZAMOŚĆ-WÓŁKA ŁABUŃSKA	189+000	190+000	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	10 tys.	Policja	po 2023 r.	Nie dotyczy.	NIE
183	17	ZAMOŚĆ-WÓŁKA ŁABUŃSKA	190+000	190+700	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	10 tys.	Policja	po 2023 r.	Nie dotyczy.	NIE
184	74	ZAWADA-ZAMOŚĆ	264+749	265+000	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	10 tys.	Policja	po 2023 r.	Nie dotyczy.	NIE
185	74	ZAWADA-ZAMOŚĆ	265+000	266+000	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	10 tys.	Policja	po 2023 r.	Nie dotyczy.	NIE



## Tom III – Drogi główne położone poza granicami miast o liczbie mieszkańców większej niż 100 tysięcy

Lp.	Numer drogi	Nazwa odcinka	Kilometraż drogi początkowy	Kilometraż drogi końcowy	Działania naprawcze	Szacunkowy koszt realizacji działania	Podmiot odpowiedzialny za realizację działań	Termin realizacji	Status działania	Konieczność uwzględnienia w obecnym POH
186	74	ZAWADA-ZAMOŚĆ	266+000	267+000	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	10 tys.	Policja	po 2023 r.	Nie dotyczy.	NIE
187	74	ZAWADA-ZAMOŚĆ	267+000	268+000	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	10 tys.	Policja	po 2023 r.	Nie dotyczy.	NIE
188	74	ZAWADA-ZAMOŚĆ	268+000	268+850	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	10 tys.	Policja	po 2023 r.	Nie dotyczy.	NIE
188	74	ZAWADA-ZAMOŚĆ	268+850	269+000	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	11 tys.	Policja	po 2023 r.	Nie dotyczy.	NIE
189	74	ZAWADA-ZAMOŚĆ	269+000	270+000	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	10 tys.	Policja	po 2023 r.	Nie dotyczy.	NIE
190	74	ZAWADA-ZAMOŚĆ	270+000	271+000	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	10 tys.	Policja	po 2023 r.	Nie dotyczy.	NIE
191	74	JANÓW LUB. /PRZEJŚCIE/	206+895	207+000	Egzekwowanie ograniczeń prędkości (fotoradar)	100 tys.	ITD	po 2023 r.	Nie zrealizowano, brak planów dotyczących instalacji we wskazanym obszarze.	NIE
192	74	JANÓW LUB. /PRZEJŚCIE/	207+000	208+000	Egzekwowanie ograniczeń prędkości (fotoradar)	100 tys.	ITD	2019-2023	Nie zrealizowano, brak planów dotyczących instalacji we wskazanym obszarze.	NIE
193	74	JANÓW LUB. /PRZEJŚCIE/	208+000	209+000	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	10 tys.	Policja	po 2023 r.	Nie dotyczy.	NIE
194	19	MODLIBORZYCE-JANÓW LUB.	378+314	379+000	Egzekwowanie ograniczeń	100 tys.	ITD	2019-2023	Zrealizowano	NIE

## Tom III – Drogi główne położone poza granicami miast o liczbie mieszkańców większej niż 100 tysięcy

Lp.	Numer drogi	Nazwa odcinka	Kilometraż drogi początkowy	Kilometraż drogi końcowy	Działania naprawcze	Szacunkowy koszt realizacji działania	Podmiot odpowiedzialny za realizację działań	Termin realizacji	Status działania	Konieczność uwzględnienia w obecnym POH
					prędkości do 40 km/h (fotoradar)					
195	19	MODLIBORZYCE-JANÓW LUB.	379+000	380+000	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	10 tys.	Policja	2019-2023	Realizowano w trybie ciągłym	NIE
196	19	MODLIBORZYCE-JANÓW LUB.	380+000	381+000	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	10 tys.	Policja	po 2023 r.	Nie dotyczy.	NIE
197	19	JANÓW LUB. /PRZEJŚCIE/	385+000	386+000	Egzekwowanie ograniczeń prędkości (fotoradar)	100 tys.	ITD	2019-2023	Zrealizowano.	NIE
198	19	JANÓW LUB. /PRZEJŚCIE/	386+000	386+307	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	10 tys.	Policja	po 2023 r.	Nie dotyczy.	NIE
199	12	MARYNIN/CHEŁM	664+000	665+000	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	10 tys.	Policja	po 2023 r.	Nie dotyczy.	NIE
200	12	MARYNIN/CHEŁM	666+136	667+000	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	10 tys.	Policja	po 2023 r.	Nie dotyczy.	NIE
201	12	MARYNIN/CHEŁM	667+000	668+000	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	10 tys.	Policja	po 2023 r.	Nie dotyczy.	NIE
202	12	MARYNIN/CHEŁM	668+000	669+000	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	10 tys.	Policja	po 2023 r.	Nie dotyczy.	NIE
203	12	MARYNIN/CHEŁM	669+393	670+000	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	10 tys.	Policja	po 2023 r.	Nie dotyczy.	NIE
204	12	MARYNIN/CHEŁM	672+000	672+697	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	10 tys.	Policja	po 2023 r.	Nie dotyczy.	NIE
205	12	MARYNIN/CHEŁM	673+000	674+000	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	10 tys.	Policja	po 2023 r.	Nie dotyczy.	NIE

## Tom III – Drogi główne położone poza granicami miast o liczbie mieszkańców większej niż 100 tysięcy

Lp.	Numer drogi	Nazwa odcinka	Kilometraż drogi początkowy	Kilometraż drogi końcowy	Działania naprawcze	Szacunkowy koszt realizacji działania	Podmiot odpowiedzialny za realizację działań	Termin realizacji	Status działania	Konieczność uwzględnienia w obecnym POH
206	19	LUBLIN-NIEDRZWICA DUŻA	318+364	319+000	Budowa drogi ekspresowej S19 na odcinku Lublin – koniec obwodnicy Kraśnika	brak danych	GDDKiA	po 2023 r. (planowana realizacja: 2018-2021)	Nie zrealizowano	NIE
207	19	LUBLIN-NIEDRZWICA DUŻA	319+000	320+000	Budowa drogi ekspresowej S19 na odcinku Lublin – koniec obwodnicy Kraśnika	brak danych	GDDKiA	po 2023 r. (planowana realizacja: 2018-2021)	Nie zrealizowano	NIE
208	19	LUBLIN-NIEDRZWICA DUŻA	321+000	322+000	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	10 tys.	Policja	po 2023 r.	Nie dotyczy.	NIE
209	19	LUBLIN-NIEDRZWICA DUŻA	322+000	323+000	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	10 tys.	Policja	po 2023 r.	Nie dotyczy.	NIE
210	19	LUBLIN-NIEDRZWICA DUŻA	324+000	325+000	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	10 tys.	Policja	po 2023 r.	Nie dotyczy.	NIE
211	19	LUBLIN-NIEDRZWICA DUŻA	325+000	326+000	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	10 tys.	Policja	po 2023 r.	Nie dotyczy.	NIE
212	19	LUBLIN-NIEDRZWICA DUŻA	326+000	326+274	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	10 tys.	Policja	po 2023 r.	Nie dotyczy.	NIE
212	19	LUBLIN-NIEDRZWICA DUŻA	326+274	327+000	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	10 tys.	Policja	2019-2023	Realizowano w trybie ciągłym	NIE
213	19	LUBLIN-NIEDRZWICA DUŻA	327+000	328+000	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	10 tys.	Policja	po 2023 r.	Nie dotyczy.	NIE
214	19	LUBLIN-NIEDRZWICA DUŻA	328+000	329+000	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	10 tys.	Policja	po 2023 r.	Nie dotyczy.	NIE

## Tom III – Drogi główne położone poza granicami miast o liczbie mieszkańców większej niż 100 tysięcy

Lp.	Numer drogi	Nazwa odcinka	Kilometraż drogi początkowy	Kilometraż drogi końcowy	Działania naprawcze	Szacunkowy koszt realizacji działania	Podmiot odpowiedzialny za realizację działań	Termin realizacji	Status działania	Konieczność uwzględnienia w obecnym POH
215	19	LUBLIN-NIEDRZWICA DUŻA	329+000	330+000	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	10 tys.	Policja	2019-2023	Realizowano w trybie ciągłym	NIE
216	19	LUBLIN-NIEDRZWICA DUŻA	330+000	330+678	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	10 tys.	Policja	2019-2023	Realizowano w trybie ciągłym	NIE
216	19	LUBLIN-NIEDRZWICA DUŻA	330+678	330+908	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	10 tys.	Policja	po 2023 r.	Nie dotyczy.	NIE
216	19	NIEDRZWICA DUŻA-RUDNIK SZL.	330+908	331+000	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	10 tys.	Policja	po 2023 r.	Nie dotyczy.	NIE
217	19	NIEDRZWICA DUŻA-RUDNIK SZL.	331+000	332+000	Egzekwowanie ograniczeń prędkości (fotoradar)	100 tys.	ITD	2019-2023	Nie zrealizowano. Brak planów dotyczących instalacji we wskazanym obszarze.	NIE
218	19	NIEDRZWICA DUŻA-RUDNIK SZL.	332+000	333+000	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	10 tys.	Policja	2019-2023	Realizowano w trybie ciągłym	NIE
219	19	NIEDRZWICA DUŻA-RUDNIK SZL.	333+000	334+000	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	10 tys.	Policja	po 2023 r.	Nie dotyczy.	NIE
220	19	NIEDRZWICA DUŻA-RUDNIK SZL.	334+000	334+151	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	10 tys.	Policja	po 2023 r.	Nie dotyczy.	NIE
220	19	NIEDRZWICA DUŻA-RUDNIK SZL.	334+151	335+000	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	11 tys.	Policja	2019-2023	Realizowano w trybie ciągłym	NIE
221	19	NIEDRZWICA DUŻA-RUDNIK SZL.	335+000	336+000	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	10 tys.	Policja	2019-2023	Realizowano w trybie ciągłym	NIE

## Tom III – Drogi główne położone poza granicami miast o liczbie mieszkańców większej niż 100 tysięcy

Lp.	Numer drogi	Nazwa odcinka	Kilometraż drogi początkowy	Kilometraż drogi końcowy	Działania naprawcze	Szacunkowy koszt realizacji działania	Podmiot odpowiedzialny za realizację działań	Termin realizacji	Status działania	Konieczność uwzględnienia w obecnym POH
222	19	NIEDRZWICA DUŻA-RUDNIK SZL.	336+000	337+000	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	10 tys.	Policja	po 2023 r.	Nie dotyczy.	NIE
223	19	NIEDRZWICA DUŻA-RUDNIK SZL.	337+000	338+000	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	10 tys.	Policja	2019-2023	Realizowano w trybie ciągłym	NIE
224	19	NIEDRZWICA DUŻA-RUDNIK SZL.	338+000	338+214	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	10 tys.	Policja	po 2023 r.	Nie dotyczy.	NIE
224	19	NIEDRZWICA DUŻA-RUDNIK SZL.	338+214	339+000	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	10 tys.	Policja	po 2023 r.	Nie dotyczy.	NIE
225	19	NIEDRZWICA DUŻA-RUDNIK SZL.	339+000	340+000	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	10 tys.	Policja	po 2023 r.	Nie dotyczy.	NIE
226	19	NIEDRZWICA DUŻA-RUDNIK SZL.	340+000	341+000	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	10 tys.	Policja	po 2023 r.	Nie dotyczy.	NIE
227	19	NIEDRZWICA DUŻA-RUDNIK SZL.	341+000	341+863	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	10 tys.	Policja	po 2023 r.	Nie dotyczy.	NIE
228	19	NIEDRZWICA DUŻA-RUDNIK SZL.	343+000	344+000	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	10 tys.	Policja	po 2023 r.	Nie dotyczy.	NIE
229	19	NIEDRZWICA DUŻA-RUDNIK SZL.	344+000	344+907	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	10 tys.	Policja	po 2023 r.	Nie dotyczy.	NIE
230	19	NIEDRZWICA DUŻA-RUDNIK SZL.	345+000	346+000	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	10 tys.	Policja	2019-2023	Realizowano w trybie ciągłym	NIE
231	19	NIEDRZWICA DUŻA-RUDNIK SZL.	347+020	348+000	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	10 tys.	Policja	po 2023 r.	Nie dotyczy.	NIE
232	19	NIEDRZWICA DUŻA-RUDNIK SZL.	349+000	349+691	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	10 tys.	Policja	po 2023 r.	Nie dotyczy.	NIE

## Tom III – Drogi główne położone poza granicami miast o liczbie mieszkańców większej niż 100 tysięcy

Lp.	Numer drogi	Nazwa odcinka	Kilometraż drogi początkowy	Kilometraż drogi końcowy	Działania naprawcze	Szacunkowy koszt realizacji działania	Podmiot odpowiedzialny za realizację działań	Termin realizacji	Status działania	Konieczność uwzględnienia w obecnym POH
232	19	RUDNIK SZL. -KRAŚNIK	349+691	350+000	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	10 tys.	Policja	po 2023 r.	Nie dotyczy.	NIE
233	19	RUDNIK SZL. -KRAŚNIK	350+000	351+000	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	10 tys.	Policja	2019-2023	Realizowano w trybie ciągłym	NIE
234	19	RUDNIK SZL. -KRAŚNIK	353+000	354+000	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	10 tys.	Policja	2019-2023	Realizowano w trybie ciągłym	NIE
235	19	RUDNIK SZL. -KRAŚNIK	354+000	355+000	Egzekwowanie ograniczeń prędkości (fotoradar)	100 tys.	ITD	2019-2023	Realizowano w trybie ciągłym	NIE
236	19	RUDNIK SZL. -KRAŚNIK	355+000	355+425	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	10 tys.	Policja	po 2023 r.	Nie dotyczy.	NIE
237	19	KRAŚNIK-OBWODNICA	356+000	356+868	Budowa drogi S19 na odcinku Kraśnik – Janów Lubelski	brak danych	GDDKiA	2019-2023 (planowana realizacja: 2019-2021)	Nie zrealizowano	NIE
238	19	KRAŚNIK-SŁODKÓW	356+868	357+000	Budowa drogi S19 na odcinku Kraśnik – Janów Lubelski	brak danych	GDDKiA	po 2023 r. (planowana realizacja: 2019-2021)	Nie zrealizowano	NIE
239	19	KRAŚNIK-SŁODKÓW	357+000	358+000	Budowa drogi S19 na odcinku Kraśnik – Janów Lubelski	brak danych	GDDKiA	po 2023 r. (planowana realizacja: 2019-2021)	Nie zrealizowano	NIE
240	19	KRAŚNIK-SŁODKÓW	358+000	359+000	Budowa drogi S19 na odcinku Kraśnik – Janów Lubelski	brak danych	GDDKiA	2019-2023 (planowana realizacja: 2019-2021)	Nie zrealizowano	NIE
241	19	KRAŚNIK-SŁODKÓW	359+000	359+798	Budowa drogi S19 na odcinku Kraśnik – Janów Lubelski	brak danych	GDDKiA	po 2023 r. (planowana realizacja: 2019-2021)	Nie zrealizowano	NIE

## Tom III – Drogi główne położone poza granicami miast o liczbie mieszkańców większej niż 100 tysięcy

Lp.	Numer drogi	Nazwa odcinka	Kilometraż drogi początkowy	Kilometraż drogi końcowy	Działania naprawcze	Szacunkowy koszt realizacji działania	Podmiot odpowiedzialny za realizację działań	Termin realizacji	Status działania	Konieczność uwzględnienia w obecnym POH
242	19	KRAŚNIK-SŁODKÓW	359+798	360+000	Budowa drogi S19 na odcinku Kraśnik – Janów Lubelski	brak danych	GDDKiA	po 2023 r. (planowana realizacja: 2019-2021)	Nie zrealizowano	NIE
242	19	KRAŚNIK-SŁODKÓW	360+000	361+000	Budowa drogi S19 na odcinku Kraśnik – Janów Lubelski	brak danych	GDDKiA	po 2023 r. (planowana realizacja: 2019-2021)	Nie zrealizowano	NIE
243	74	OLBIĘCIN-KRAŚNIK	199+000	200+000	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	10 tys.	Policja	po 2023 r.	Nie dotyczy.	NIE
244	74	OLBIĘCIN-KRAŚNIK	200+000	200+985	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	10 tys.	Policja	po 2023 r.	Nie dotyczy.	NIE
245	74	OLBIĘCIN-KRAŚNIK	201+000	202+000	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	10 tys.	Policja	po 2023 r.	Nie dotyczy.	NIE
246	74	OLBIĘCIN-KRAŚNIK	202+000	000+000	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	10 tys.	Policja	po 2023 r.	Nie dotyczy.	NIE

Tabela 22 Zestawienie działań dla dróg w zarządzie ZDW, zaplanowanych w ramach POH drogi 2019 wraz z statusem realizacji

Lp.	Numer drogi	Nazwa odcinka	Kilometraż drogi początkowy	Kilometraż drogi końcowy	Działania naprawcze	Szacunkowy koszt realizacji działania	Podmiot odpowiedzialny za realizację działań	Termin realizacji	Status działania	Konieczność uwzględnienia w obecnym POH
1	801	Puławy	117+870	119+210	Wymiana nawierzchni na odcinku 118+650 - 119+210; Egzekwowanie ograniczeń prędkości na odcinku 118+650 - 119+210	180 tys.; 10 tys.	ZDW; Policja	po 2023 r.	Nie zrealizowano (odcinek przekazany do powiatu)	NIE
2	801	Puławy	121+210	121+750	Wymiana nawierzchni na odcinku 121+000 - 121+750; Egzekwowanie ograniczeń prędkości	270 tys.; 10 tys.	ZDW; Policja	2019-2023	Nie zrealizowano (odcinek przekazany do powiatu)	NIE

## Tom III – Drogi główne położone poza granicami miast o liczbie mieszkańców większej niż 100 tysięcy

Lp.	Numer drogi	Nazwa odcinka	Kilometraż drogi początkowy	Kilometraż drogi końcowy	Działania naprawcze	Szacunkowy koszt realizacji działania	Podmiot odpowiedzialny za realizację działań	Termin realizacji	Status działania	Konieczność uwzględnienia w obecnym POH
3	801	Puławy	121+750	122+770	Wymiana nawierzchni na odcinku 122+500 - 122+770	95 tys.	ZDW	po 2023 r.	Nie zrealizowano (odcinek przekazany do powiatu)	NIE
4	824	Puławy	12+018	12+615	Wymiana nawierzchni	270 tys.	ZDW	po 2023 r.	Nie zrealizowano. Ujęte w planie robót w roku 2024-2025, Odcinek nieujęty w obecnej SMH, stąd brak konieczności przenoszenia działania do obecnego Programu	NIE
5	824	Puławy	12+615	13+615	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	10 tys.	Policja	po 2023 r.	Nie dotyczy.	NIE
6	824	Puławy	13+615	14+615	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	10 tys.	Policja	po 2023 r.	Nie dotyczy.	NIE
7	824	Puławy	14+615	15+615	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	10 tys.	Policja	po 2023 r.	Nie dotyczy.	NIE
8	824	Puławy	15+615	16+633	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	10 tys.	Policja	po 2023 r.	Nie dotyczy.	NIE
9	12*	Puławy-Końskowola	562+030	563+000	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	10 tys.	Policja	po 2023 r.	Nie dotyczy.	NIE
10	12*	Puławy-Końskowola	563+000	564+000	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	10 tys.	Policja	po 2023 r.	Nie dotyczy.	NIE
11	12*	Puławy-Końskowola	564+000	565+000	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	10 tys.	Policja	po 2023 r.	Nie dotyczy.	NIE



## Tom III – Drogi główne położone poza granicami miast o liczbie mieszkańców większej niż 100 tysięcy

Lp.	Numer drogi	Nazwa odcinka	Kilometraż drogi początkowy	Kilometraż drogi końcowy	Działania naprawcze	Szacunkowy koszt realizacji działania	Podmiot odpowiedzialny za realizację działań	Termin realizacji	Status działania	Konieczność uwzględnienia w obecnym POH
12	12*	Puławy-Końskowola	565+000	565+526	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	10 tys.	Policja	po 2023 r.	Nie dotyczy.	NIE
13	12*	Puławy-Końskowola	566+000	567+000	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	10 tys.	Policja	po 2023 r.	Nie dotyczy.	NIE
14	12*	Puławy-Końskowola	567+000	568+000	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	10 tys.	Policja	2019-2023	Realizowano w trybie ciągłym	NIE
15	12*	Puławy-Końskowola	568+000	568+735	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	10 tys.	Policja	2019-2023	Realizowano w trybie ciągłym	NIE
16	824a*	Puławy Al. Partyzantów	0+000	0+095	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	10 tys.	Policja	po 2023 r.	Nie dotyczy.	NIE
17	824*	Żyrzyn-Puławy	3+068	4+000	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	10 tys.	Policja	2019-2023	Realizowano w trybie ciągłym	NIE
18	824*	Żyrzyn-Puławy	4+000	5+000	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	10 tys.	Policja	2019-2023	Realizowano w trybie ciągłym	NIE
19	824*	Żyrzyn-Puławy	5+000	6+000	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	10 tys.	Policja	po 2023 r.	Nie dotyczy.	NIE
20	824*	Żyrzyn-Puławy	6+000	7+000	Egzekwowanie ograniczeń prędkości	10 tys.	Policja	po 2023 r.	Nie dotyczy.	NIE

## Tom III – Drogi główne położone poza granicami miast o liczbie mieszkańców większej niż 100 tysięcy

Lp.	Numer drogi	Nazwa odcinka	Kilometraż drogi początkowy	Kilometraż drogi końcowy	Działania naprawcze	Szacunkowy koszt realizacji działania	Podmiot odpowiedzialny za realizację działań	Termin realizacji	Status działania	Konieczność uwzględnienia w obecnym POH
21	824*	Puławy Al. Partyzantów	10+495	11+000	Wymiana nawierzchni; Egzekwowanie ograniczeń prędkości	330 tys.; 10 tys.	ZDW; Policja	po 2023 r.	Nie zrealizowano. Ujęta w planie robót w roku 2024-2025	TAK, w zakresie wymiany nawierzchni
22	824*	Puławy Al. Partyzantów	11+000	11+338	Wymiana nawierzchni	220 tys.; 10 tys.	ZDW; Policja	po 2023 r.	Nie zrealizowano. Ujęta w planie robót w roku 2024-2025	TAK
23	824*	Puławy Al. Partyzantów	11+338	12+000	Wymiana nawierzchni; Egzekwowanie ograniczeń prędkości	430 tys.; 10 tys.	ZDW; Policja	2019-2023	Nie zrealizowano. Ujęta w planie robót w roku 2024	TAK, w zakresie wymiany nawierzchni
24	830	Nałęczów	19+416	20+416	Wymiana nawierzchni; Egzekwowanie ograniczeń prędkości	300 tys.; 10 tys.	ZDW; Policja	po 2023 r.	Opracowano dokumentację projektową i wystąpiono o decyzję ZRID (w 2020 r.) Odcinek nieujęty w obecnej SMH, stąd brak konieczności przenoszenia działania do obecnego Programu	NIE
25	830	Nałęczów	20+416	21+416	Wymiana nawierzchni; Egzekwowanie ograniczeń prędkości	300 tys.; 10 tys.	ZDW; Policja	po 2023 r.	Opracowano dokumentację projektową i wystąpiono o decyzję ZRID (w 2020 r.) Odcinek nieujęty w obecnej SMH, stąd brak konieczności przenoszenia działania do obecnego Programu	NIE
26	830	Nałęczów	21+416	22+416	Wymiana nawierzchni; Egzekwowanie ograniczeń prędkości	300 tys.; 10 tys.	ZDW; Policja	2019-2023	Opracowano dokumentację projektową i wystąpiono o decyzję ZRID (w 2020 r.) Odcinek nieujęty w obecnej SMH, stąd brak konieczności przenoszenia działania do obecnego Programu	NIE
27	830	Nałęczów	22+416	23+416	Wymiana nawierzchni; Zastosowanie trwałych środków uspokojenia ruchu	300 tys.; 100 tys.	ZDW	po 2023 r.	Opracowano dokumentację projektową i wystąpiono o decyzję ZRID (w 2020 r.) Odcinek nieujęty w obecnej SMH, stąd brak konieczności przenoszenia działania do obecnego Programu	NIE

## Tom III – Drogi główne położone poza granicami miast o liczbie mieszkańców większej niż 100 tysięcy

Lp.	Numer drogi	Nazwa odcinka	Kilometraż drogi początkowy	Kilometraż drogi końcowy	Działania naprawcze	Szacunkowy koszt realizacji działania	Podmiot odpowiedzialny za realizację działań	Termin realizacji	Status działania	Konieczność uwzględnienia w obecnym POH
28	830	Nałęczów	23+416	24+416	Wymiana nawierzchni; Zastosowanie trwałych środków uspokojenia ruchu	300 tys.; 100 tys.	ZDW	2019-2023	Opracowano dokumentację projektową i wystąpiono o decyzję ZRID (w 2020 r.) Odcinek nieujęty w obecnej SMH, stąd brak konieczności przenoszenia działania do obecnego Programu	NIE
29	830	Nałęczów	24+416	25+416	Wymiana nawierzchni; Egzekwowanie ograniczeń prędkości	300 tys.; 10 tys.	ZDW; Policja	2019-2023	Opracowano dokumentację projektową i wystąpiono o decyzję ZRID (w 2020 r.) Odcinek nieujęty w obecnej SMH, stąd brak konieczności przenoszenia działania do obecnego Programu	NIE
30	830	Nałęczów	25+416	25+755	Wymiana nawierzchni; Egzekwowanie ograniczeń prędkości	300 tys.; 10 tys.	ZDW; Policja	po 2023 r.	Opracowano dokumentację projektową i wystąpiono o decyzję ZRID (w 2020 r.) Odcinek nieujęty w obecnej SMH, stąd brak konieczności przenoszenia działania do obecnego Programu	NIE
31	833	Kraśnik Fabr. - Kraśnik	20+356	21+356	Wymiana nawierzchni; Egzekwowanie ograniczeń prędkości (fotoradar / pomiar odcinkowy)	350 tys.; 100 tys.	ZDW; ITD	po 2023 r.	Wymiana nawierzchni: Zakończono w 2021 r.; fotoradar: nie zrealizowano, brak planów realizacji	NIE
32	833	Kraśnik Fabr. - Kraśnik	21+356	22+356	Wymiana nawierzchni; Egzekwowanie ograniczeń prędkości (fotoradar / pomiar odcinkowy)	350 tys.; 100 tys.	ZDW; ITD	po 2023 r.	Wymiana nawierzchni: Zakończono w 2021 r.; fotoradar: nie zrealizowano, brak planów realizacji	NIE
33	833	Kraśnik Fabr. - Kraśnik	22+356	23+356	Wymiana nawierzchni; Egzekwowanie ograniczeń prędkości (fotoradar / pomiar odcinkowy)	350 tys.; 100 tys.	ZDW; ITD	po 2023 r.	Wymiana nawierzchni: Zakończono w 2021 r.; fotoradar: nie zrealizowano, brak planów realizacji	NIE
34	833	Kraśnik Fabr. - Kraśnik	23+356	24+356	Wymiana nawierzchni; Egzekwowanie ograniczeń prędkości (fotoradar / pomiar odcinkowy)	350 tys.; 100 tys.	ZDW; ITD	po 2023 r.	Wymiana nawierzchni: Zakończono w 2021 r.; fotoradar: nie zrealizowano, brak planów realizacji	NIE
35	833	Kraśnik Fabr. -Kraśnik	24+356	25+096	Wymiana nawierzchni; Egzekwowanie ograniczeń prędkości (fotoradar / pomiar odcinkowy)	350 tys.; 100 tys.	ZDW; ITD	2019-2023	Wymiana nawierzchni: Zakończono w 2021 r.; fotoradar: nie zrealizowano, brak planów realizacji	NIE

## Tom III – Drogi główne położone poza granicami miast o liczbie mieszkańców większej niż 100 tysięcy

Lp.	Numer drogi	Nazwa odcinka	Kilometraż drogi początkowy	Kilometraż drogi końcowy	Działania naprawcze	Szacunkowy koszt realizacji działania	Podmiot odpowiedzialny za realizację działań	Termin realizacji	Status działania	Konieczność uwzględnienia w obecnym POH
36	835	Lublin Mętów	10+014	11+014	Wymiana nawierzchni; Egzekwowanie ograniczeń prędkości	450 tys.; 10 tys.	ZDW; Policja	po 2023 r.	Wymiana nawierzchni: Zakończono w 2019 r.; Egzekwowanie ograniczeń prędkości: nie dotyczy.	NIE
37	835	Lublin Mętów	11+014	12+014	Wymiana nawierzchni; Egzekwowanie ograniczeń prędkości	450 tys.; 10 tys.	ZDW; Policja	po 2023 r.	Wymiana nawierzchni: Zakończono w 2019 r.; Egzekwowanie ograniczeń prędkości: nie dotyczy.	NIE
38	835	Lublin Mętów	12+014	12+341	Wymiana nawierzchni; Egzekwowanie ograniczeń prędkości	145 tys.; 10 tys.	ZDW; Policja	po 2023 r.	Wymiana nawierzchni: Zakończono w 2019 r.; Egzekwowanie ograniczeń prędkości: nie dotyczy.	NIE
39	835	Biłgoraj – Majdan Nowy	89+752	90+752	Wymiana nawierzchni; Egzekwowanie ograniczeń prędkości	300 tys.; 10 tys.	ZDW; Policja	po 2023 r.	Wymiana nawierzchni: Zakończono w 2022 r.; Egzekwowanie ograniczeń prędkości: nie dotyczy.	NIE
40	835	Biłgoraj – Majdan Nowy	90+752	91+752	Wymiana nawierzchni; Egzekwowanie ograniczeń prędkości	300 tys.; 10 tys.	ZDW; Policja	po 2023 r.	Wymiana nawierzchni: Zakończono w 2022 r.; Egzekwowanie ograniczeń prędkości: nie dotyczy.	NIE
41	835	Biłgoraj – Majdan Nowy	91+752	92+752	Wymiana nawierzchni; Egzekwowanie ograniczeń prędkości	300 tys.; 10 tys.	ZDW; Policja	2019-2023	Wymiana nawierzchni: Zakończono w 2022 r.; Egzekwowanie ograniczeń prędkości: realizowano w trybie ciągłym	NIE
42	835	Biłgoraj – Majdan Nowy	92+752	93+752	Wymiana nawierzchni; Egzekwowanie ograniczeń prędkości	300 tys.; 10 tys.	ZDW; Policja	2019-2023	Wymiana nawierzchni: Zakończono w 2022 r.; Egzekwowanie ograniczeń prędkości: realizowano w trybie ciągłym	NIE

## **5.2 Program ochrony środowiska przed hałasem dla województwa lubelskiego dla dróg: DK12 i DW844 przebiegających przez teren miasta Chełm**

Sejmik Województwa Lubelskiego przyjął poprzedni „Program ochrony środowiska przed hałasem dla województwa lubelskiego dla dróg: DK12 i DW844, przebiegających przez teren miasta Chełm” uchwałą nr XXXII/487/2021 z dnia 22 grudnia 2021 r. Wykonawcą Programu był EKKOM Sp. z o.o. Głównym celem Programu było określenie niezbędnych priorytetów i wskazanie działań mających na celu zmniejszenie uciążliwości i ograniczenie poziomu hałasu dla wszystkich obszarów miasta, w których obrębie zdiagnozowano w mapie akustycznej przekroczenie wartości dopuszczalnych hałasu w środowisku. Program obejmował źródła hałasu w postaci dróg DK 12 i DW 844, a w jego ramach przedstawiono działania główne związane z bezpośrednim ograniczeniem lub wyeliminowaniem przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku w zakresie hałasu drogowego.

W celu redukcji hałasu w ramach poprzedniej edycji programu ochrony środowiska przed hałasem do realizacji wskazano:

- 5 działań krótkookresowych o najwyższym priorytecie wdrożenia, przewidziane do realizacji w latach 2021-2025;
- 6 działań długookresowych, o najniższym priorytecie realizacji, przewidziane do wdrożenia po roku 2025;
- działania związane z edukacją społeczną do ciągłej realizacji.

W ramach Programu, w ramach strategii krótkoterminowej (na lata 2021-2025), zaproponowano działania naprawcze dla 3 odcinków dróg. Działania te do tej pory nie zostały zrealizowane.

**Tabela 23 Zestawienie działań krótkoterminowych (na lata 2021-2025) zaplanowanych w ramach POH Chełm 2021 wraz z statusem realizacji**

Lp.	Nazwa ulicy	Działanie naprawcze	Podmiot odpowiedzialny za realizację	Szacunkowy koszt realizacji	Status realizacji	Konieczność uwzględniania w obecnym POH
1	ul. Rejowiecka (DK12) na odcinku od ul. Wincentego Witosa do ul. Działkowej	Na przedmiotowym odcinku DK12 realizowana jest inwestycja pn.: „Przebudowa drogi krajowej nr 12 w granicach administracyjnych miasta Chełm”, w ramach której przewidziano zastosowanie działań minimalizujących oddziaływanie akustyczne drogi – budowę ekranów akustycznych, zgodnie z zapisami Decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach z dnia 3 czerwca 2016 r., znak WOOŚ.4210.5.2016.SM. Zgodnie z zapisami raportu ponownej oceny oddziaływania na środowisko dla ww. inwestycji (EKKOM, wrzesień 2018), po realizacji przedsięwzięcia poziomy dopuszczalne hałasu w środowisku zostaną dotrzymane na całym przebudowywanym odcinku DK12. Analizy akustyczne wykonane w ramach ww. raportu uwzględniały także wpływ budowy obwodnicy miasta Chełm w ciągu drogi S12. W ramach Programu nie proponuje się więc dodatkowych działań naprawczych	Miasto Chełm	152 000 000	Zrealizowano	NIE
2	Al. I Armii Wojska Polskiego (DW844) na odcinku od ul. Lwowskiej do ul. Hrubieszowskiej	Remont nawierzchni jezdni (wymiana warstwy ścieralnej).	Miasto Chełm	1 300 000	Nie zrealizowano	NIE - Wprowadzono działanie zastępcze „Budowa oraz modernizacja infrastruktury umożliwiającej stworzenie warunków obsługi i rozwoju terminala intermodalnego w mieście Chełm”
3	Al. Armii Krajowej (DW844) na odcinku od ul. Lubelskiej do ul. Witolda Lutosławskiego	Remont nawierzchni jezdni (wymiana warstwy ścieralnej).	Miasto Chełm	1 300 000	Nie zrealizowano	NIE - Wprowadzono działanie zastępcze „Budowa oraz modernizacja infrastruktury umożliwiającej stworzenie warunków obsługi i rozwoju terminala intermodalnego w mieście Chełm”
4	ul. Hrubieszowska (DW844) na odcinku od Al. I Armii Wojska Polskiego do ul. Litewskiej	Remont nawierzchni jezdni (wymiana warstwy ścieralnej).	Miasto Chełm	600 000	Nie zrealizowano	NIE - Wprowadzono działanie zastępcze „Budowa oraz modernizacja infrastruktury umożliwiającej stworzenie warunków obsługi i rozwoju terminala intermodalnego w mieście Chełm”
5	ul. Rejowiecka (DK12) na odcinku od ul.	Na przedmiotowym odcinku DK12 realizowana jest inwestycja pn.: „Przebudowa drogi krajowej nr 12 w granicach administracyjnych miasta Chełm”, w ramach której przewidziano zastosowanie działań	Miasto Chełm	152 000 000	Zrealizowano	NIE

## Tom III – Drogi główne położone poza granicami miast o liczbie mieszkańców większej niż 100 tysięcy

Lp.	Nazwa ulicy	Działanie naprawcze	Podmiot odpowiedzialny za realizację	Szacunkowy koszty realizacji	Status realizacji	Konieczność uwzględniania w obecnym POH
	Działkowej do Al. Armii Krajowej	minimalizujących oddziaływanie akustyczne drogi – budowę ekranów akustycznych, zgodnie z zapisami Decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach z dnia 3 czerwca 2016 r., znak WOOŚ.4210.5.2016.SM. Zgodnie z zapisami raportu ponownej oceny oddziaływania na środowisko dla ww. inwestycji (EKKOM, wrzesień 2018), po realizacji przedsięwzięcia poziomy dopuszczalne hałasu w środowisku zostaną dotrzymane na całym przebudowywanym odcinku DK12. Analizy akustyczne wykonane w ramach ww. raportu uwzględniały także wpływ budowy obwodnicy miasta Chełm w ciągu drogi S12. W ramach Programu nie proponuje się więc dodatkowych działań naprawczych				

W ramach strategii długoterminowej, do realizacji w ramach listy rezerwowej lub po 2025 roku zaplanowano 6 zadań inwestycyjnych, z zego 3 zostały zrealizowane.

**Tabela 24 Zestawienie działań długoterminowych (po roku 2025) zaplanowanych w ramach POH Chełm 2021 wraz z statusem realizacji**

Lp.	Nazwa ulicy	Działanie naprawcze	Podmiot odpowiedzialny za realizację	Szacunkowy koszty realizacji	Status realizacji	Konieczność uwzględniania w obecnym POH
1	ul. Rejowiecka (DK12) na odcinku od ul. Włodawskiej do ul. Wincentego Witosa	Na przedmiotowym odcinku DK12 realizowana jest inwestycja pn.: „Przebudowa drogi krajowej nr 12 w granicach administracyjnych miasta Chełm”, w ramach której przewidziano zastosowanie działań minimalizujących oddziaływanie akustyczne drogi – budowę ekranów akustycznych, zgodnie z zapisami Decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach z dnia 3 czerwca 2016 r., znak WOOŚ.4210.5.2016.SM. Zgodnie z zapisami raportu ponownej oceny oddziaływania na środowisko dla ww. inwestycji (EKKOM, wrzesień 2018), po realizacji przedsięwzięcia poziomy dopuszczalne hałasu w środowisku zostaną dotrzymane na całym przebudowywanym odcinku DK12. Analizy akustyczne wykonane w ramach ww. raportu uwzględniały także wpływ budowy obwodnicy miasta Chełm w ciągu drogi S12. W ramach Programu nie proponuje się więc dodatkowych działań naprawczych.	Miasto Chełm	152 000 000	Zrealizowano	NIE
2	ul. Hrubieszowska (DW844) na odcinku od ul. Litewskiej do ul. Modrzewiowej	Remont nawierzchni jezdni (wymiana warstwy ścieralnej)	Miasto Chełm	250 000	Nie zrealizowano	NIE - Wprowadzono działanie zastępcze „Budowa oraz modernizacja infrastruktury umożliwiającej stworzenie warunków obsługi i rozwoju terminala intermodalnego w mieście Chełm”

## Tom III – Drogi główne położone poza granicami miast o liczbie mieszkańców większej niż 100 tysięcy

Lp.	Nazwa ulicy	Działanie naprawcze	Podmiot odpowiedzialny za realizację	Szacunkowy koszt realizacji	Status realizacji	Konieczność uwzględniania w obecnym POH
3	ul. Wschodnia (DK12) na odcinku od budynku nr 7B do budynku nr 19B	Na przedmiotowym odcinku DK12 realizowana jest inwestycja pn.: „Przebudowa drogi krajowej nr 12 w granicach administracyjnych miasta Chełm”, w ramach której przewidziano zastosowanie działań minimalizujących oddziaływanie akustyczne drogi – budowę ekranów akustycznych, zgodnie z zapisami Decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach z dnia 3 czerwca 2016 r., znak WOOŚ.4210.5.2016.SM. Zgodnie z zapisami raportu ponownej oceny oddziaływania na środowisko dla ww. inwestycji (EKKOM, wrzesień 2018), po realizacji przedsięwzięcia poziomy dopuszczalne hałasu w środowisku zostaną dotrzymane na całym przebudowywanym odcinku DK12. Analizy akustyczne wykonane w ramach ww. raportu uwzględniały także wpływ budowy obwodnicy miasta Chełm w ciągu drogi S12. W ramach Programu nie proponuje się więc dodatkowych działań naprawczych.	Miasto Chełm	152 000 000	Zrealizowano	NIE
4	Al. Armii Krajowej (DW844) na odcinku od ul. Zielnej do ul. Lubelskiej	Remont nawierzchni jezdni (wymiana warstwy ścieralnej).	Miasto Chełm	420 000	Nie zrealizowano	NIE - Wprowadzono działanie zastępcze „Budowa oraz modernizacja infrastruktury umożliwiającej stworzenie warunków obsługi i rozwoju terminala intermodalnego w mieście Chełm”
5	ul. Podgórze (DK12) na odcinku od wjazdu na stację paliw do ul. Włodawskiej	Na przedmiotowym odcinku DK12 realizowana jest inwestycja pn.: „Przebudowa drogi krajowej nr 12 w granicach administracyjnych miasta Chełm”, w ramach której przewidziano zastosowanie działań minimalizujących oddziaływanie akustyczne drogi – budowę ekranów akustycznych, zgodnie z zapisami Decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach z dnia 3 czerwca 2016 r., znak WOOŚ.4210.5.2016.SM. Zgodnie z zapisami raportu ponownej oceny oddziaływania na środowisko dla ww. inwestycji (EKKOM, wrzesień 2018), po realizacji przedsięwzięcia poziomy dopuszczalne hałasu w środowisku zostaną dotrzymane na całym przebudowywanym odcinku DK12. Analizy akustyczne wykonane w ramach ww. raportu uwzględniały także wpływ budowy obwodnicy miasta Chełm w ciągu drogi S12. W ramach Programu nie proponuje się więc dodatkowych działań naprawczych.	Miasto Chełm	152 000 000	Zrealizowano	NIE
6	ul. Hrubieszowska (DW844) na odcinku od ul. Kosynierów granicy miasta	Remont nawierzchni jezdni (wymiana warstwy ścieralnej).	Miasto Chełm	860 000	Nie zrealizowano	NIE - Wprowadzono działanie zastępcze „Budowa oraz modernizacja infrastruktury umożliwiającej stworzenie warunków obsługi i rozwoju terminala intermodalnego w mieście Chełm”



## 6 Skargi mieszkańców na hałas

W trakcie przygotowania Programu przeanalizowano skargi zgłaszane do Zarządców dróg w zakresie uciążliwości hałasowych związanych z infrastrukturą drogową. W ramach niniejszego POH przeanalizowano wszelkie skargi mieszkańców na hałas, przekazane przez Zarządzających drogami głównymi objętymi niniejszym POH. W poniższej tabeli zestawiono skargi mieszkańców na hałas drogowy.

**Tabela 25 Skargi mieszkańców na hałas drogowy w podziale na zarządców dróg**

Lp.	Treść skargi	Droga	Zarządca
1	Uciążliwość hałasowa z lokalizacji Zemborzycze Tereszyńskie	S19	GDDKiA
2	Uciążliwość hałasowa z lokalizacji Strzeszkowice Duże	S19	GDDKiA
3	Uciążliwość hałasowa z lokalizacji Trojaczkowice	S19	GDDKiA
4	Uciążliwość hałasowa z lokalizacji Bednarczówka	S19	GDDKiA
5	Uciążliwość hałasowa z lokalizacji Niedrzwica Duża	S19	GDDKiA
6	Uciążliwość hałasowa z lokalizacji Krebsówka	S19	GDDKiA
7	Uciążliwość hałasowa z lokalizacji Niedrzwica Kościelna Kolonia	S19	GDDKiA
8	Uciążliwość hałasowa z lokalizacji Niedrzwica Kościelna	S19	GDDKiA
9	Uciążliwość hałasowa z lokalizacji Załucze	S19	GDDKiA
10	Uciążliwość hałasowa z lokalizacji Wilkołaz Górny	S19	GDDKiA
11	Uciążliwość hałasowa z lokalizacji Obroki	S19	GDDKiA
12	Uciążliwość hałasowa z lokalizacji Franciszków	S19	GDDKiA
13	Uciążliwość hałasowa z lokalizacji Kraśnik	S19	GDDKiA
14	Uciążliwość hałasowa z lokalizacji Słodków Pierwszy	S19	GDDKiA
15	Uciążliwość hałasowa z lokalizacji Słupie	S19	GDDKiA
16	Uciążliwość hałasowa z lokalizacji Janów Lubelski	S19	GDDKiA
17	Wniosek o dobudowanie ekranów dźwiękochłonnych na działce m. Świdnik znajdującej się w obrębie węzła Zadębie w ciągu drogi ekspresowej S17 Lublin - Piaski	S17	GDDKiA
18	Uciążliwość hałasowa z lokalizacji Puławy ul. Wólka Profecka	S12	GDDKiA
19	Uciążliwość hałasowa z lokalizacji Bronowice 39 (gmina Puławy)	S12	GDDKiA
20	Uciążliwość hałasowa z lokalizacji Moszczanka 12 (Gmina Ryki)	S17	GDDKiA
21	Uciążliwość hałasowa z lokalizacji Ryki ul. Sadowa 45	S17	GDDKiA
22	Uciążliwość hałasowa z lokalizacji Stara Dąbia 58a (gmina Ryki)	S17	GDDKiA
23	Uciążliwość hałasowa z lokalizacji Długie 40 (gmina Wólka)	S17/S12	GDDKiA
24	Uciążliwość hałasowa z lokalizacji Świdnik ul. Piasecka 186	S17/S12	GDDKiA
25	Uciążliwość hałasowa z lokalizacji Dąbrowica 22L (gmina Jastków)	S19	GDDKiA
26	Uciążliwość hałasowa z lokalizacji Uniszowice 1A (gmina Konopnica)	S19	GDDKiA

Lokalizację zgłaszanych skarg przedstawiono na poniższej mapie. Przeprowadzone analizy w zakresie lokalizacji złożonych skarg w obrębie dróg głównych w odniesieniu do wyników analiz oceny skutków zdrowotnych powodowanych przez hałas drogowy dla tych terenów potwierdzają zasadność skarg w większości lokalizacji, przede wszystkim w przebiegu drogi S19. Należy podkreślić, że GDDKiA ma obowiązek wykonania analiz porealizacyjnych, które określą poziom hałasu wzdłuż trasy S19. W przypadku wystąpienia

Tom III – Drogi główne położone poza granicami miast o liczbie mieszkańców większej niż 100 tysięcy przekroczeń Oddział może zostać zobowiązany do zabezpieczenia przed negatywnym wpływem miejsc wskazanych drogą decyzji administracyjnych stosownych organów. Analizy porealizacyjne 6 odcinków S19 Lublin – granica województw lubelskiego i podkarpackiego wykonywane będą sukcesywnie, a ich wyniki będą przekazywane m.in. do Urzędu Marszałkowskiego Województwa Lubelskiego w Lublinie. Ponadto do oddziału GDDKIA trafiła petycja mieszkańców miejscowości Płuszowice. Wykonana analiza porealizacyjna w zakresie oddziaływania akustycznego potwierdziła brak występowania przekroczeń dopuszczalnych wartości poziomu hałasu komunikacyjnego od wybudowanej drogi ekspresowej S19 na tereny przyległe w miejscowości Płuszowice.

Ponadto, w ramach niniejszego opracowania przeanalizowano wyniki przeprowadzonych przeglądów ekologicznych oraz analiz porealizacyjnych, wykonanych dla odcinków dróg S12, S17 i S19 zlokalizowanych na terenie województwa:

- Analiza porealizacyjna dla drogi ekspresowej S17 na odcinku granica województwa mazowieckiego i lubelskiego do węzła „Skrudki” wraz z węzłem;
- Analiza porealizacyjna dla zadania pn.: „Budowa drogi ekspresowej S17 Garwolin – Kurów na odcinku granica województwa mazowieckiego i lubelskiego – węzeł „Sielce” obecnie „Kurów Zachód” (bez węzła) część nr 3: odcinek dojazd do przeprawy mostowej na rzece Wiśle w. m. Puławy;
- Przegląd ekologiczny w zakresie oddziaływań akustycznych z odcinka drogi ekspresowej S12/S17 od węzła Tatary do węzła Lublin Zadębnie wraz z węzłami;
- Przegląd ekologiczny w zakresie oddziaływań akustycznych z odcinka drogi ekspresowej S12 od węzła Puławy Azoty (bez węzła) do węzła Puławy Zachód (wraz z węzłem);
- Przegląd ekologiczny w zakresie oddziaływań akustycznych z odcinka drogi ekspresowej S19 od węzła Lublin Szerokie do węzła Lublin Węglin wraz z węzłami.

Analizy akustyczne przeprowadzone w ramach dwóch ostatnich dokumentów wykazały przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu, w związku z czym dla terenów, na których wystąpiły przekroczenia zaproponowane zostały działania minimalizujące oddziaływanie akustyczne, w postaci ekranów akustycznych oraz zastosowania nawierzchni o obniżonej hałaśliwości. Obowiązek wykonania wskazanych środków minimalizujących oddziaływanie akustyczne został nałożony na Zarządzającego odcinkami dróg w ramach Decyzji Marszałka Województwa Lubelskiego Znak: DŚ-III.726.1.2029.MDOM z dnia 4 marca 2022 r. oraz Decyzji Marszałka Województwa Lubelskiego znak: 726.1.2020.MDOM z dnia 4 marca 2022 r., które określiły termin wykonania obowiązku do dnia 31 grudnia 2023 r. W ramach pozostałych wymienionych wyżej opracowań środowiskowych nie zostały wykazane przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku.

Tom III – Drogi główne położone poza granicami miast o liczbie mieszkańców większej niż 100 tysięcy

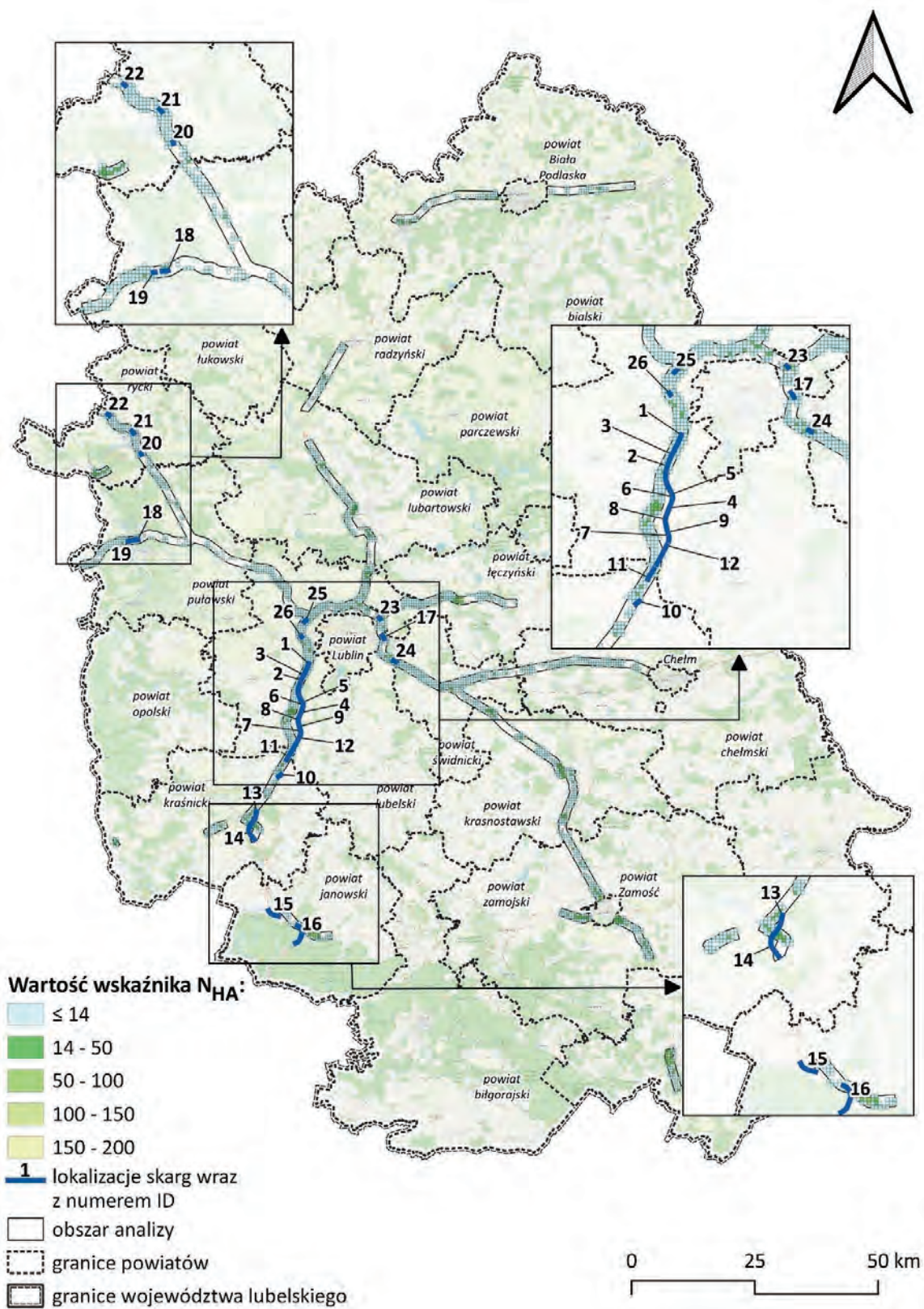


Tabela 26 Lokalizacja skarg mieszkańców na hałas drogowy

Tom III – Drogi główne położone poza granicami miast o liczbie mieszkańców większej niż 100 tysięcy

## **7 Analiza materiałów, dokumentów i publikacji**

### **7.1 Polityki, strategie, plany lub programy**

Dokumenty opracowane na szczeblu wojewódzkim odnoszące się do obszaru poddanego analizie opisano w ramach Tomu 1 niniejszego opracowania.

W ramach opracowania przeanalizowano również obowiązujące powiatowe i gminne programy ochrony środowiska, które obowiązują na terenie objętym analizą. W programach ochrony środowiska dla tych terenów zawarto informacje o aktualnym stanie klimatu akustycznego na danym obszarze, powołując się zwykle na opracowania takie jak: strategiczne mapy hałasu/mapy akustyczne czy monitoring hałasu na danym obszarze. Przywołane dokumenty pozwalają na wykonanie oceny stanu środowiska oraz wskazanie m.in. głównych źródeł hałasu oraz obszarów, na których jest największe zagrożenie hałasem. Na tej podstawie określano cel, czyli zmniejszenie zagrożenia mieszkańców powiatu ponadnormatywnym hałasem. Do realizacji celu wyznacza się zadania, które w większości przypadków wiążą się z realizacją inwestycji ograniczających emisję hałasu poprzez budowę i przebudowę dróg na danym terenie, udroźnieniem ruchu w obszarach zabudowanych poprzez budowę obwodnic czy ekranów akustycznych. Kolejnym kierunkiem na zmniejszenie emisji hałasu jest edukacja ekologiczna oraz wprowadzenie do MPZP odpowiednich zapisów sprzyjających ograniczeniu hałasu.

Analizie podlegały także dokumenty strategiczne opracowane na szczeblu regionalnym, w tym Strategia Rozwoju Miasta Chełm 2021 – 2030, Strategia Rozwoju Miasta Zamość na lata 2020 – 2030, Zintegrowana Strategia Rozwoju Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Biała Podlaska na lata 2021-2030 (projekt), Strategia Lublin 2030. Strategie rozwoju miast są dokumentem stanowiącym podstawę do prowadzenia polityki rozwoju na terytorium miasta a także przygotowywania dokumentów niezbędnych dla wykorzystania różnych mechanizmów wsparcia tego rozwoju. Strategie określają kierunki rozwoju i cele strategiczne, które samorząd lokalny zobowiązuje się realizować w danej perspektywie czasowej. Realizacja poszczególnych założeń ma na celu poprawę jakości życia mieszkańców poprzez m.in. ograniczenie negatywnych oddziaływań. Wśród wskazanych celów i zadań wymienione są także te, których realizacja wpłynąć może na obniżenie poziomu hałasu na terenie miasta, poprzez np.

- zwiększanie wydajności systemu parkowania,
- zwiększanie przepustowości komunikacyjnej miasta,
- remonty i sukcesywna modernizacja istniejącej infrastruktury drogowej, budowa nowych dróg,
- wsparcie rozwoju infrastruktury rowerowej,
- uruchamianie inicjatyw społecznych związanych z edukacją w zakresie hałasu.

Wybrane działania, których realizacja przyczyni się do poprawy klimatu akustycznego na obszarze województwa lubelskiego, zostały uwzględnione w rozdziale 8 niniejszego Programu.

Tom III – Drogi główne położone poza granicami miast o liczbie mieszkańców większej niż 100 tysięcy

### **7.1.1 Strategia Rozwoju Miasta Zamość na lata 2020 – 2030**

Strategia Rozwoju Miasta Zamość na lata 2020 - 2030 jest dokumentem stanowiącym podstawę do prowadzenia polityki rozwoju na terytorium miasta, a także przygotowywania dokumentów niezbędnych dla wykorzystania różnych mechanizmów wsparcia tego rozwoju. Strategia wskazuje cele i kierunki działań, które samorząd lokalny zobowiązuje się realizować. Wśród wskazanych celów i zadań wymienione są także te, których realizacja wpłynąć może na obniżenie poziomu hałasu na terenie miasta, np. zwiększanie wydajności systemu parkowania, zwiększanie przepustowości komunikacyjnej miasta; remonty i sukcesywna modernizacja istniejącej infrastruktury drogowej, budowa nowych dróg, wsparcie rozwoju infrastruktury rowerowej.

### **7.1.2 Strategia Rozwoju Miasta Chełm 2021 – 2030**

Strategia Rozwoju Miasta Chełm 2021 – 2030 stanowi kluczowy dokument określający kierunki rozwoju i strategiczne cele przewidziane do zrealizowania na terenie miasta. W ramach opisanych w Strategii celów wymieniono m.in. zapewnienie nowoczesnej infrastruktury publicznej oraz efektywnego transportu publicznego, obejmującą budowę nowych oraz przebudowę istniejących dróg, zakup autobusów wykorzystujących napęd wodorowy, promocję transportu i rozwiązań intermodalnych. Działania te mogą przyczynić się do poprawy klimatu akustycznego na terenie miasta.

### **7.1.3 Zintegrowana Strategia Rozwoju Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Biała Podlaska na lata 2021-2030 (projekt)**

Dokument wskazuje działania, które należy podjąć w zakresie wyzwań gospodarczych, społecznych i środowiskowych w celu wzmocnienia atrakcyjności terenu pod względem inwestowania i prowadzenia działalności gospodarczej, a także zapewnienia wysokiej jakości życia mieszkańcom obszaru. Cele i kierunki wskazane w strategii obejmują działania mogące przyczynić się do zmniejszenia hałasu na terenie miasta. W tym zakresie w dokumencie wymieniono m.in. rozwój zrównoważonego transportu i mobilności multimodalne oraz planowanie zagospodarowania przestrzennego w sposób zapobiegający powstawaniu kolizji środowiskowych.

## **7.2 Decyzje określające warunki korzystania ze środowiska**

W ramach niniejszego POH przeanalizowano prawomocne decyzje określające warunki korzystania ze środowiska oraz inne dokumenty i materiały sporządzone dla potrzeb postępowań administracyjnych prowadzonych w stosunku do podmiotów korzystających ze środowiska, których działalność ma negatywny wpływ na stan akustyczny środowiska w celu określenia czy w wymienionych dokumentach wskazano działania w zakresie ochrony przed hałasem, które należy wprowadzić jako wiążące do realizacji programu. W przeanalizowanych decyzjach nie zidentyfikowano działań nałożonych na zarządców dróg, które, zgodnie z wyznaczonymi przez organ terminami realizacji należałoby podjąć po roku 2023, stąd w niniejszym POH nie ma konieczności uwzględnienia dodatkowych zadań.

Tom III – Drogi główne położone poza granicami miast o liczbie mieszkańców większej niż 100 tysięcy

## 8 Działania

Ograniczenie hałasu do poziomów nieprzekraczających wartości dopuszczalnych oraz niepowodujących negatywnych skutków zdrowotnych dla mieszkańców całego obszaru objętego analizą wydaje się być zadaniem nierealnym, należy jednak dążyć do jak największej poprawy klimatu akustycznego, w szczególności na obszarach najbardziej narażonych na negatywne oddziaływanie hałasu na mieszkańców. W ramach Programu zaproponowano działania, których realizacja powinna doprowadzić do poprawy stanu klimatu akustycznego w otoczeniu analizowanych odcinków dróg. Zadania zostały podzielone na dwa horyzonty czasowe:

- działania w zakresie ochrony przed hałasem planowane do podjęcia w ciągu 5 lat, licząc od roku uchwalenia programu (tj. w horyzoncie czasowym 2024-2029);
- długofalową strategię ukierunkowaną na określenie i realizację celów w zakresie ochrony przed hałasem.

Dla pierwszej grupy działań przedstawiono szacunkową analizę zmniejszenia liczby osób dotkniętych szkodliwymi skutkami hałasu, wyrażonymi wskaźnikami  $N_{HA}$ ,  $N_{HSD}$ ,  $N_{IHD}$  w przypadku, gdy dane przedsięwzięcie zostanie zrealizowane. W grupie tej znalazły się m.in. działania zaplanowane w ramach strategicznych map hałasu, wpisujące się we wskazany horyzont czasowy, ponadto lista została uzupełniona o inwestycje planowane do realizacji, które zostały wskazane przez Zarządców w trakcie opracowania Programu, a także działania wskazane w poprzednich POH, które nie zostały zrealizowane, a których realizację w wyniku przeprowadzonych analiz uznano za zasadną.

### 8.1 Działania w zakresie ochrony przed hałasem planowane do podjęcia w latach 2024-2029

W poniższej tabeli zestawiono działania planowane do podjęcia w latach 2024-2029 w ramach niniejszego POH wraz z określeniem podmiotu odpowiedzialnego za ich realizację. Na kolejnym rysunku przedstawiono lokalizację wskazanych w tabeli inwestycji na terenie województwa w odniesieniu do 10% terenów o najwyższej wartości wskaźnika  $N_{HA}$ . W ramach niniejszej edycji POH zaplanowano 32 działania inwestycyjne, których realizacja może przyczynić się do poprawy klimatu akustycznego na obszarze województwa lubelskiego. Dla działań przypisano jednostkę odpowiedzialną za ich realizację oraz planowany rok oddania inwestycji do użytku.

Na mapach zamieszczonych poniżej przedstawiono z kolei lokalizację przestrzenną wskazanych w tabeli inwestycji.

**Tabela 27 Działania z zakresu ograniczania hałasu drogowego pochodzącego od głównych dróg na terenie województwa lubelskiego, proponowane do realizacji w latach 2024-2029**

Lp.	Oznaczenie	Powiat	Nr drogi	Podmiot odpowiedzialny	Inwestycja	Nazwa/zakres	Planowany termin zakończenia inwestycji	Kod działania z katalogu
1	HD1	powiat lubartowski, powiat radzyński	S19	GDDKiA	Budowa drogi ekspresowej S19 Białystok – Lubartów odc. Międzyrzec Podlaski (koniec obwodnicy) – Kock (początek obwodnicy)	Radzyń Podlaski - Kock (początek obwodnicy)	2026	D.31 nowa droga
2	HD2	powiat lubartowski	S19	GDDKiA	Budowa drogi ekspresowej S19 Białystok – Lubartów odc. Kock (początek obwodnicy) - Lubartów w. „Lubartów Północ”	koniec obwodnicy Kocka i Woli Skromowskiej – Lubartów Północ (bez węzła)	2026	D.31 nowa droga
3	HD3	powiat lubartowski, powiat lubelski	S19	GDDKiA	Budowa drogi S19 Lublin-Lubartów	w. Lubartów Północ - Lublin (w. Lublin Rudnik)	2026	D.31 nowa droga
4	HD4	powiat krasnostawski, powiat świdnicki	S17	GDDKiA	Budowa drogi S17 Piaski - Hrebenne	Piaski, węzeł "Piaski Wschód" wraz z węzłem - węzeł "Łopiennik" wraz z węzłem	2028	D.31 nowa droga
5	HD5	powiat krasnostawski	S17	GDDKiA	Budowa drogi S17 Piaski - Hrebenne	węzeł "Łopiennik" bez węzła – węzeł "Krasnystaw Północ" bez węzła	2029	D.31 nowa droga
6	HD6	powiat krasnostawski, powiat zamojski	S17	GDDKiA	Budowa drogi S17 Piaski - Hrebenne	węzeł „Krasnystaw Północ” wraz z węzłem – węzeł „Izbica” wraz z węzłem	2028	D.31 nowa droga
7	HD7	powiat zamojski	S17	GDDKiA	Budowa drogi S17 Piaski - Hrebenne	węzeł „Izbica” bez węzła – węzeł „Zamość Sitaniec” wraz z węzłem	2028	D.31 nowa droga
8	HD8	powiat zamojski, powiat Zamość	S17	GDDKiA	Budowa drogi S17 Piaski - Hrebenne	węzeł „Zamość Sitaniec” bez węzła	2029	D.31 nowa droga

## Tom III – Drogi główne położone poza granicami miast o liczbie mieszkańców większej niż 100 tysięcy

Lp.	Oznaczenie	Powiat	Nr drogi	Podmiot odpowiedzialny	Inwestycja	Nazwa/zakres	Planowany termin zakończenia inwestycji	Kod działania z katalogu
						– węzeł „Zamość Wschód” bez węzła		
9	HD9	powiat zamojski, powiat Zamość	S17	GDDKiA	Budowa drogi S17 Piaski - Hrebenne	węzeł „Zamość Wschód” wraz z węzłem – węzeł „Zamość Południe” wraz z węzłem	2026	D.31 nowa droga
10	HD10	powiat tomaszowski	S17	GDDKiA	Budowa drogi S17 Piaski - Hrebenne	Tomaszów Lubelski (koniec obwodnicy) - Hrebenne (początek obwodnicy)	2026	D.31 nowa droga
11	HD11	powiat świdnicki	S12	GDDKiA	Budowa drogi S12 Lublin – Dorohusk odcinek Piaski – Dorohusk (z wyłączeniem obwodnicy Chełma)	Piaski (koniec obwodnicy) – obiekt WD-08 (wraz z obiektem)	2027	D.31 nowa droga
12	HD12	powiat chełmski	S12	GDDKiA	Budowa drogi S12 Lublin – Dorohusk odcinek Piaski – Dorohusk (z wyłączeniem obwodnicy Chełma)	obiekt WD-15 (wraz z obiektem) - w Chełm Zachód (bez węzła)	2031	D.31 nowa droga
13	HD13	powiat chełmski powiat Chełm	S12	GDDKiA	Budowa obwodnicy Chełma w ciągu S12	Budowa obwodnicy Chełma w ciągu S12	2026	D.31 nowa droga; D.16 zakazy/zmiana trasy pojazdów ciężkich; D.17 zakazy/zmiana trasy pojazdów lekkich
14	HD14	powiat zamojski, powiat Zamość	DK17	GDDKiA	Rozbudowa DK 17 na odc. granica m. Zamość - Łabunie	od km 179+113 do km 184+716	2024	D.1 ciche nawierzchnie dróg
15	HD15	powiat rycki	DK48	GDDKiA	Rozbudowa DK 48 odc. Dęblin - Moszczanka	od km 153+520 do km 155+378 - przebudowa od km 158+389 do km 164+475 - rozbudowa	2026	D.1 ciche nawierzchnie dróg
16	HD16	powiat bialski	813	ZDW	Budowa obwodnicy m. Międzyrzec Podlaski leżącej w ciągu drogi wojewódzkiej nr 813	obwodnica o dł. ok. 4,7 km wraz z obiektami inżynierskimi	2024	D.1 ciche nawierzchnie dróg; D.31 nowa droga; D.16 zakazy/zmiana trasy pojazdów ciężkich; D.17 zakazy/zmiana trasy pojazdów lekkich
17	HD17	powiat biłgorajski	835	ZDW	Budowa obwodnicy m. Tarnogród leżącej w ciągu drogi wojewódzkiej Nr 835	Lublin – Wysokie – Biłgoraj – Sieniawa – Przeworsk – Kańczuga – Dynów	2026	D.1 ciche nawierzchnie dróg; D.31 nowa droga; D.16 zakazy/zmiana trasy pojazdów



## Tom III – Drogi główne położone poza granicami miast o liczbie mieszkańców większej niż 100 tysięcy

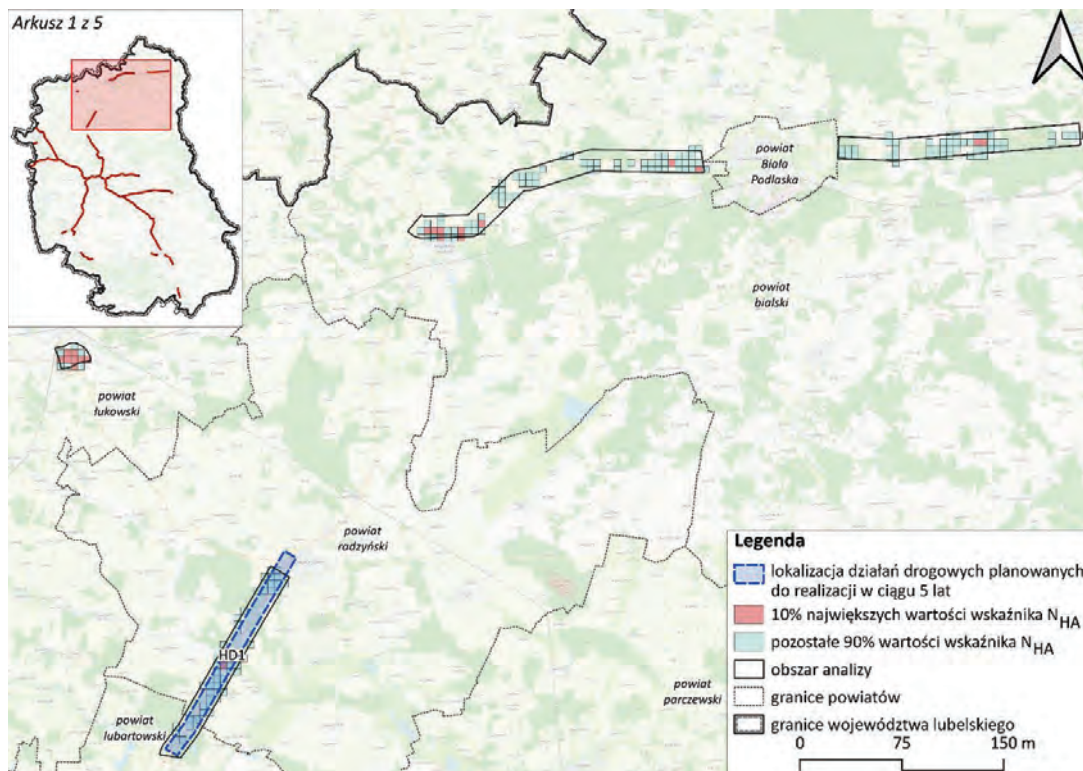
Lp.	Oznaczenie	Powiat	Nr drogi	Podmiot odpowiedzialny	Inwestycja	Nazwa/zakres	Planowany termin zakończenia inwestycji	Kod działania z katalogu
						– Grabownica Starzeńska		ciężkich; D.17 zakazy/zmiana trasy pojazdów lekkich
18	HD18	powiat kraśnicki	833	ZDW	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 833 Chodel - Kraśnik - Etap II Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 833 Chodel – Kraśnik	od km 0+000 do km 26+679 o długości 26,679 km; na odcinku od km 1+326 (po rozbudowie km 1+000)	2025	D.1 ciche nawierzchnie dróg
19	HD19	powiat łęczyński	820	ZDW	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 820 Sosnowica Dwór – Łęczna	Sosnowica Dwór – Łęczna	2027	D.1 ciche nawierzchnie dróg
20	HD20	powiat puławski	824	ZDW	Wymiana nawierzchni Puławy Al. Partyzantów	10+495 11+000	2025	D.1 ciche nawierzchnie dróg
21	HD21	powiat puławski	824	ZDW	Wymiana nawierzchni Puławy Al. Partyzantów	11+000 11+338	2025	D.1 ciche nawierzchnie dróg
22	HD22	powiat puławski	824	ZDW	Wymiana nawierzchni Puławy Al. Partyzantów	11+338 12+000	2026	D.1 ciche nawierzchnie dróg
23	HD23	powiat Biała Podlaska	812	Prezydent Miasta Biała Podlaska	Przebudowa odcinka drogi ul. Janowskiej wraz z budową ronda na skrzyżowaniu ul. Janowskiej z ul. Jana III Sobieskiego	od ronda im. Żołnierzy Wyklętych do ul. Żołnierzy Wyklętych do ul. Jana III Sobieskiego	2025	D.1 ciche nawierzchnie dróg; D.9 ronda i skrzyżowania
24	HD24	powiat Biała Podlaska	-	Prezydent Miasta Biała Podlaska	Właściwa organizacja ruchu, egzekwowanie istniejących ograniczeń prędkości oraz wprowadzenie nowych rozwiązań w postaci np. cichej nawierzchni	teren miasta Biała Podlaska	2029	D.1 ciche nawierzchnie D.8 zmniejszenie prędkości jazdy
25	HD25	powiat Chełm	-	Prezydenta Miasta Chełm	Budowa oraz modernizacja infrastruktury umożliwiającej stworzenie warunków obsługi i rozwoju terminala intermodalnego w mieście Chełm	teren miasta Chełm	2025	D.1 ciche nawierzchnie
26	HD26	powiat Chełm	-	Prezydenta Miasta Chełm	Uruchomienie inicjatywy społecznej pozwalającej na zrozumienie zagadnień związanych z nadmierną emisją hałasu, wymiana nawierzchni	teren miasta Chełm	2029	D.1 ciche nawierzchnie dróg; D.31 nowa droga; D.16 zakazy/zmiana trasy pojazdów ciężkich; D.17 zakazy/zmiana trasy pojazdów lekkich

## Tom III – Drogi główne położone poza granicami miast o liczbie mieszkańców większej niż 100 tysięcy

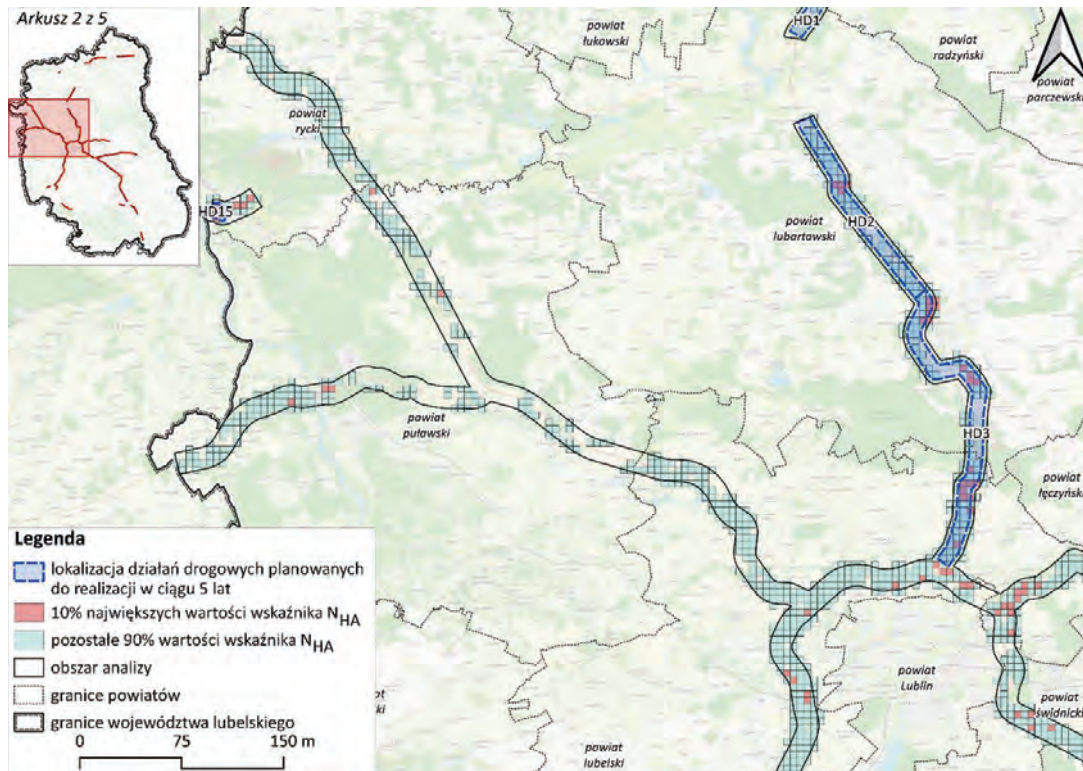
Lp.	Oznaczenie	Powiat	Nr drogi	Podmiot odpowiedzialny	Inwestycja	Nazwa/zakres	Planowany termin zakończenia inwestycji	Kod działania z katalogu
					drogowej na cichobieżną na całym terenie miasta			
27	HD27	powiat Zamość	DK NR 17/74	ZDG Zamość	Remont nawierzchni ul. Legionów DK NR 17/74	od Ronda Skulskiego do Ronda Wysiedlonych Mieszkańców Zamojszczyzny	2024	D.1 ciche nawierzchnie dróg
28	HD28	powiat Zamość	DK Nr 17	ZDG Zamość	Przebudowa ul. Lwowskiej DK Nr 17	od ulicy Al. Jana Pawła II do granicy miasta	2025	D.1 ciche nawierzchnie dróg
29	HD29	powiat Zamość	DW 849	ZDG Zamość	Przebudowa ul. Lwowskiej (DW 849)	od ulicy Al. Jana Pawła II do skrzyżowania ulic: Reja – Ogrodowa – Lwowska – Partyzantów	2025	D.1 ciche nawierzchnie dróg
30	HD30	powiat Zamość	3351 L	ZDG Zamość	Przebudowa ul. Peowiaków (droga powiatowa nr 3351 L)	na odcinku od ronda przy ul. J. Piłsudskiego do ronda przy cmentarzu	2025	D.1 ciche nawierzchnie dróg
31	HD31	powiat Zamość	3352 L	ZDG Zamość	Przebudowa ul. Wyszyńskiego (droga powiatowa nr 3352 L)	ul. Wyszyńskiego	2026	D.1 ciche nawierzchnie dróg
32	HD32	powiat Zamość	-	ZDG Zamość	Działania miękkie takie jak: – Kontynuacja edukacji ekologicznej – Zwiększanie wydajności systemu parkowania w mieście poprzez wprowadzenie inteligentnego systemu zarządzania, informującego o wolnych miejscach postojowych – Zwiększanie przepustowości komunikacyjnej miasta – Wdrożenie planów i koncepcji budowy zintegrowanej sieci	teren miasta Zamość	2020-2030	D.1 ciche nawierzchnie dróg; D.5 odnowienie floty transportu publicznego na cichszą; D.12 ulepszanie pojazdów i infrastruktury transportu publicznego; D.13 poprawa infrastruktury dla ruchu rowerowego i pieszego; D.18 zarządzanie parkowaniem; D.31 nowa droga; D.35 promowanie cichej mobilności; D.36 promowanie transportu publicznego; D.38 edukacja i działania podnoszące świadomość

## Tom III – Drogi główne położone poza granicami miast o liczbie mieszkańców większej niż 100 tysięcy

Lp.	Oznaczenie	Powiat	Nr drogi	Podmiot odpowiedzialny	Inwestycja	Nazwa/zakres	Planowany termin zakończenia inwestycji	Kod działania z katalogu
					<p>ścieżek rowerowych na terenie miasta i z gminami ościennymi;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Wytyczenie nowych odcinków tras rowerowych oraz integracja z istniejącymi ścieżkami rowerowymi zapewniając wygodne i bezpieczne warunki uprawiania turystyki rowerowej</li> <li>– Stworzenie warunków do przewozu rowerów środkami transportu publicznego na wybranych trasach</li> <li>– Wprowadzenie sieci wypożyczalni rowerów miejskich i hulajnóg elektrycznych</li> <li>– Stworzenie mieszkańcom Zamościa możliwości pozostawienia pojazdów na parkingach P&amp;R</li> <li>– Zakup taboru z silnikami zasilanymi ekologicznym paliwem lub o napędzie alternatywnym</li> <li>– Regularne remonty i sukcesywna modernizacja istniejącej infrastruktury drogowej</li> <li>– Budowa nowych dróg</li> </ul> <p>Wsparcie działań zmierzających do rozbudowy komunikacji publicznej/prywatnej łączącej Miasto Zamość z atrakcyjnymi miejscowościami na Roztoczu;</p>			

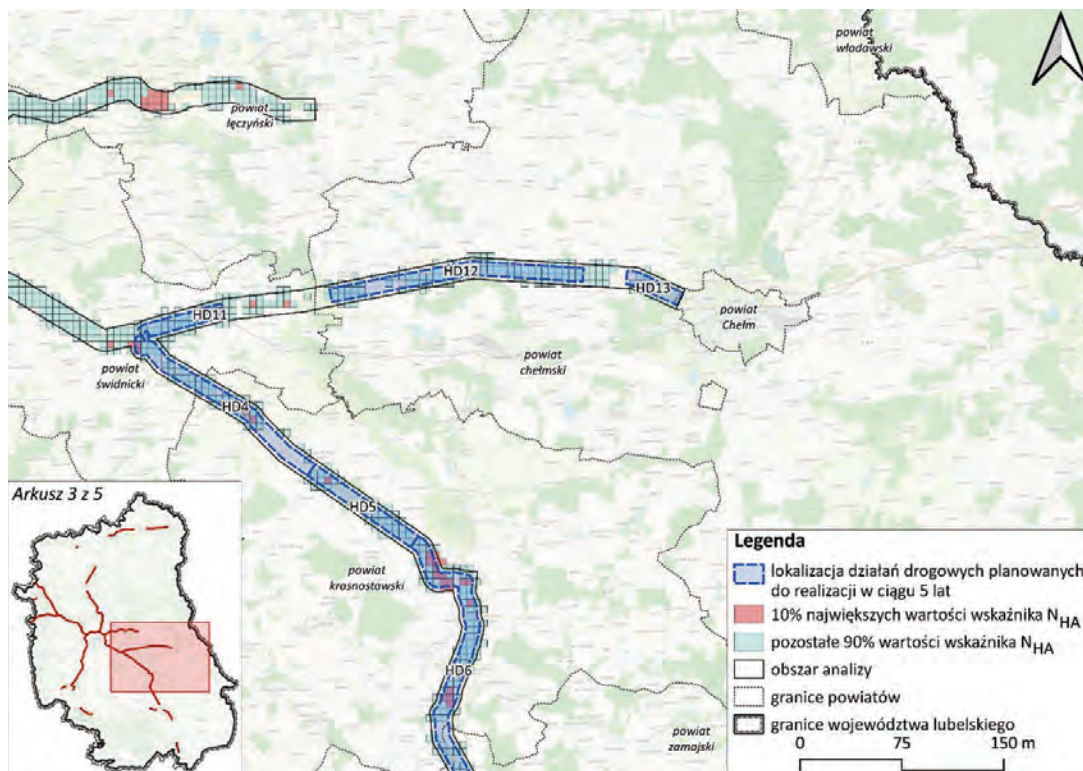


**Rysunek 55** Lokalizacja działań z zakresu ograniczania hałasu drogowego pochodzącego od głównych dróg w zarządzie GDDKiA proponowanych do podjęcia w ciągu 5 lat, licząc od roku uchwalenia programu, arkusz 1 z 5

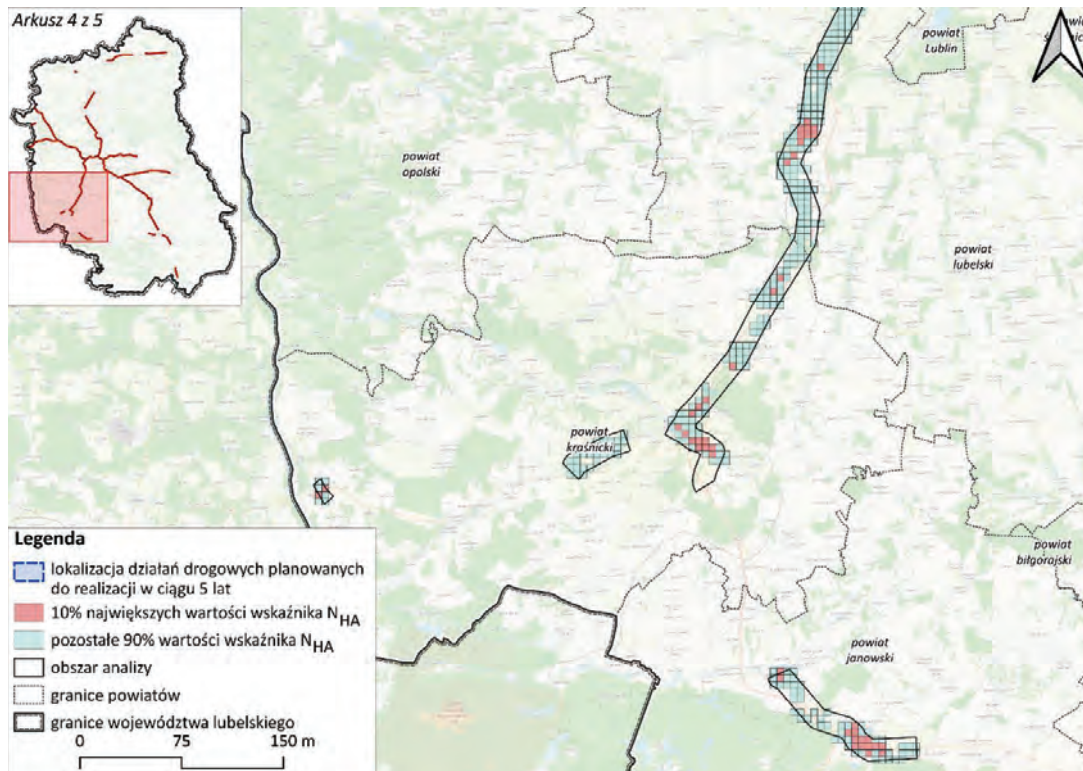


**Rysunek 56** Lokalizacja działań z zakresu ograniczania hałasu drogowego pochodzącego od głównych dróg w zarządzie GDDKiA proponowanych do podjęcia w ciągu 5 lat, licząc od roku uchwalenia programu, arkusz 2 z 5

## Tom III – Drogi główne położone poza granicami miast o liczbie mieszkańców większej niż 100 tysięcy

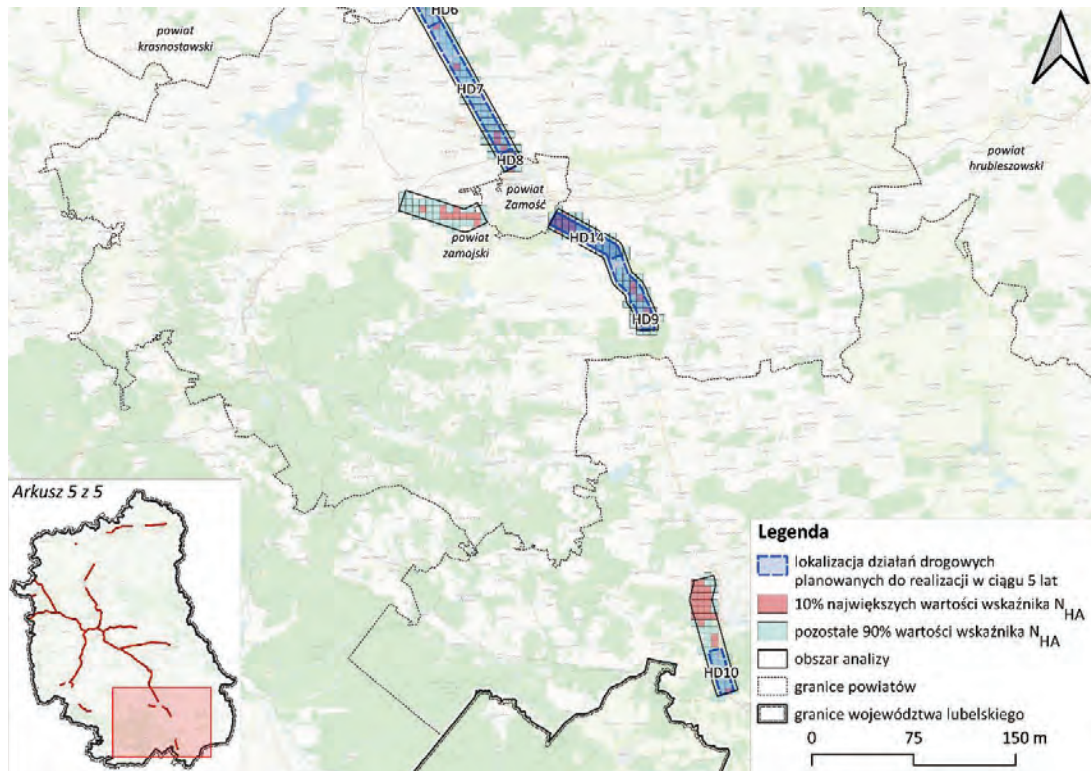


Rysunek 57 Lokalizacja działań z zakresu ograniczania hałasu drogowego pochodzącego od głównych dróg w zarządzie GDDKiA proponowanych do podjęcia w ciągu 5 lat, licząc od roku uchwalenia programu, arkusz 3 z 5

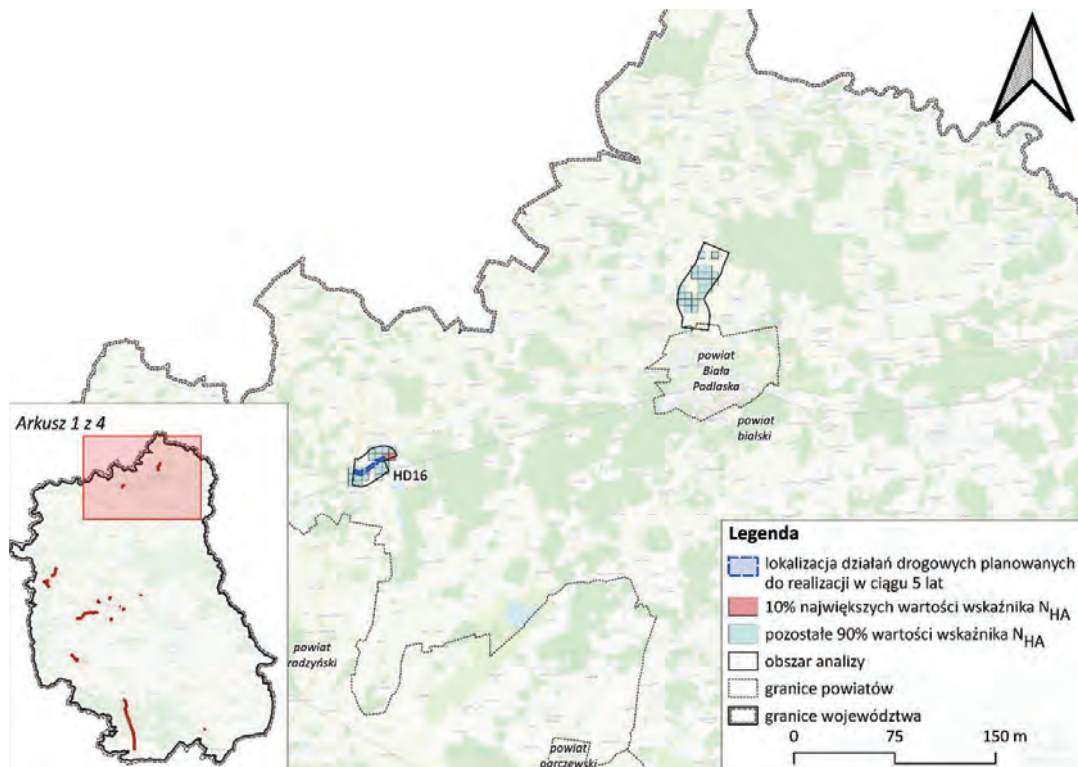


Rysunek 58 Lokalizacja działań z zakresu ograniczania hałasu drogowego pochodzącego od głównych dróg w zarządzie GDDKiA proponowanych do podjęcia w ciągu 5 lat, licząc od roku uchwalenia programu, arkusz 4 z 5

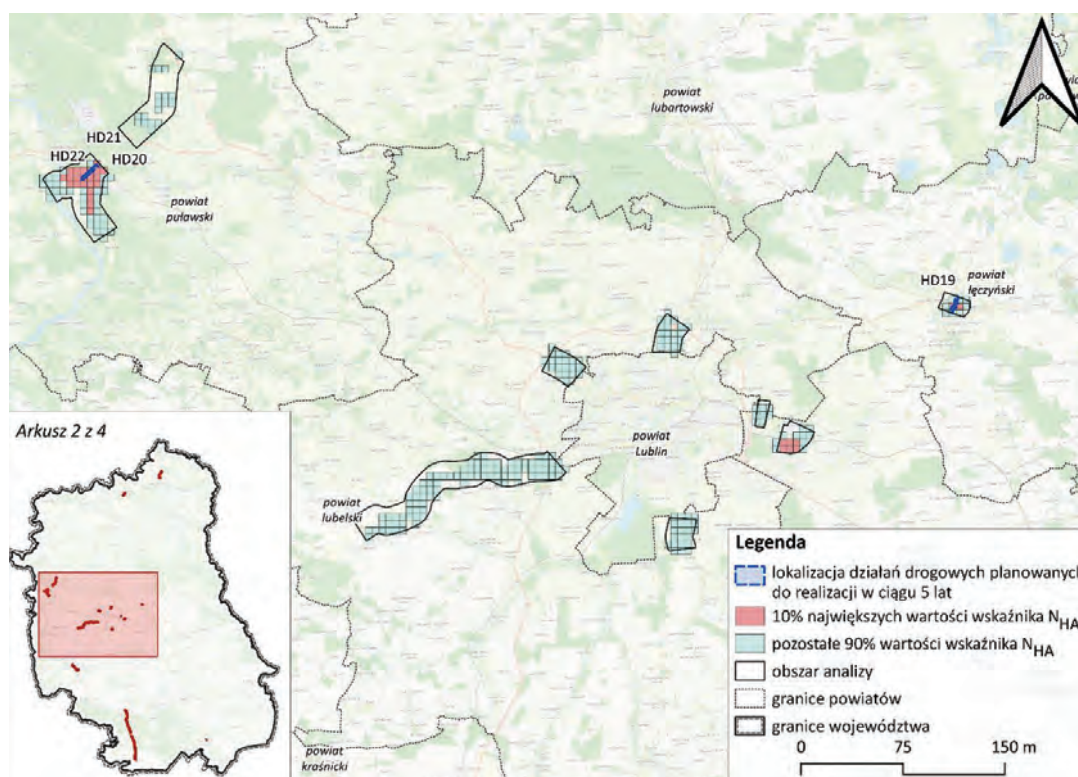
## Tom III – Drogi główne położone poza granicami miast o liczbie mieszkańców większej niż 100 tysięcy



**Rysunek 59** Lokalizacja działań z zakresu ograniczania hałasu drogowego pochodzącego od głównych dróg w zarządzie GDDKiA proponowanych do podjęcia w ciągu 5 lat, licząc od roku uchwalenia programu, arkusz 5 z 5

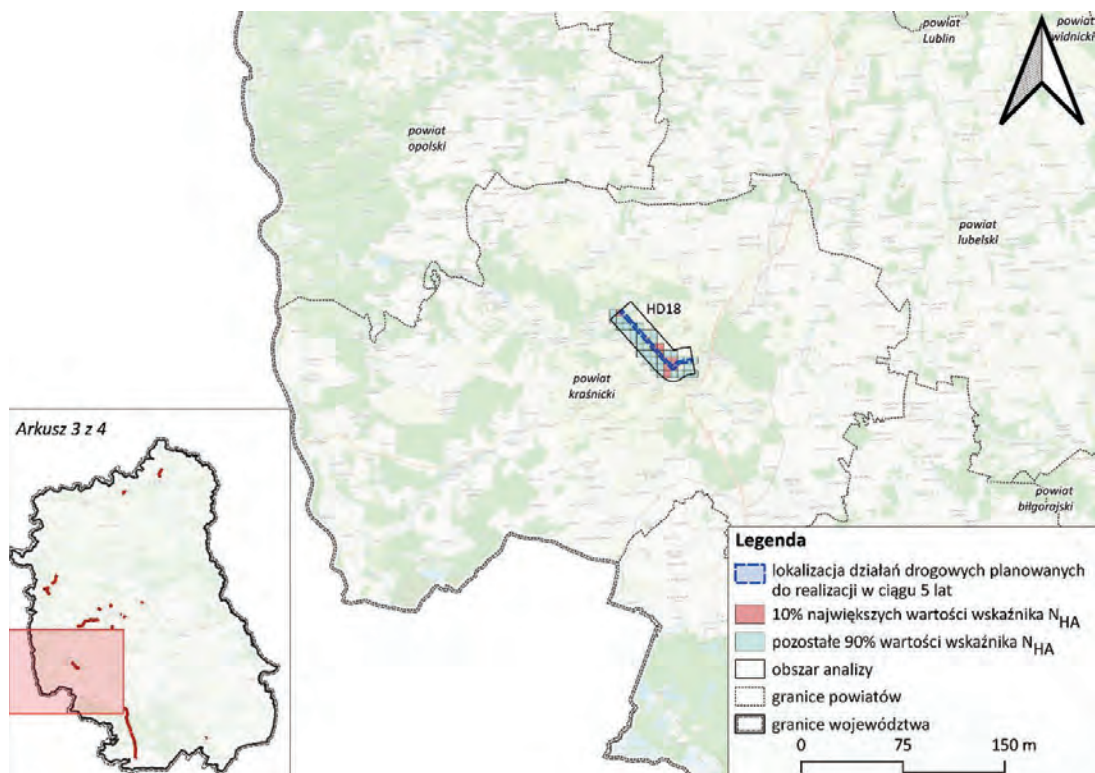


Rysunek 60 Lokalizacja działań z zakresu ograniczania hałasu drogowego pochodzącego od głównych dróg w zarządzie ZDW proponowanych do podjęcia w ciągu 5 lat, licząc od roku uchwalenia programu, arkusz 1 z 4

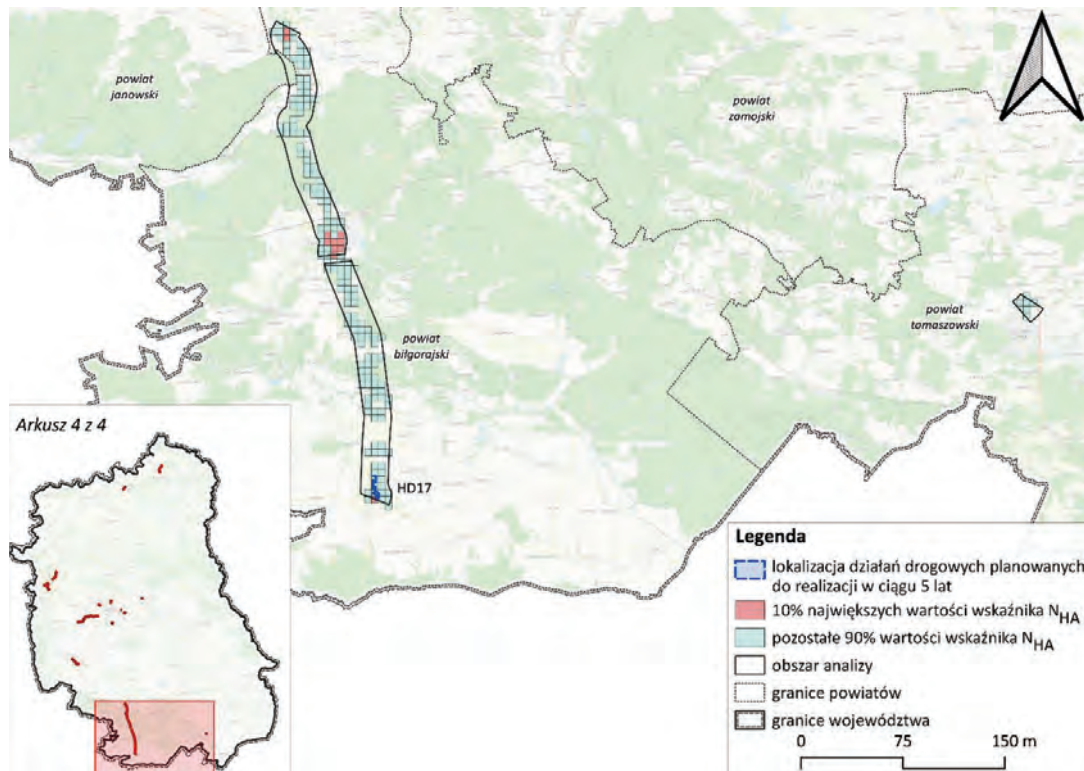


Rysunek 61 Lokalizacja działań z zakresu ograniczania hałasu drogowego pochodzącego od głównych dróg w zarządzie ZDW proponowanych do podjęcia w ciągu 5 lat, licząc od roku uchwalenia programu, arkusz 2 z 4

## Tom III – Drogi główne położone poza granicami miast o liczbie mieszkańców większej niż 100 tysięcy



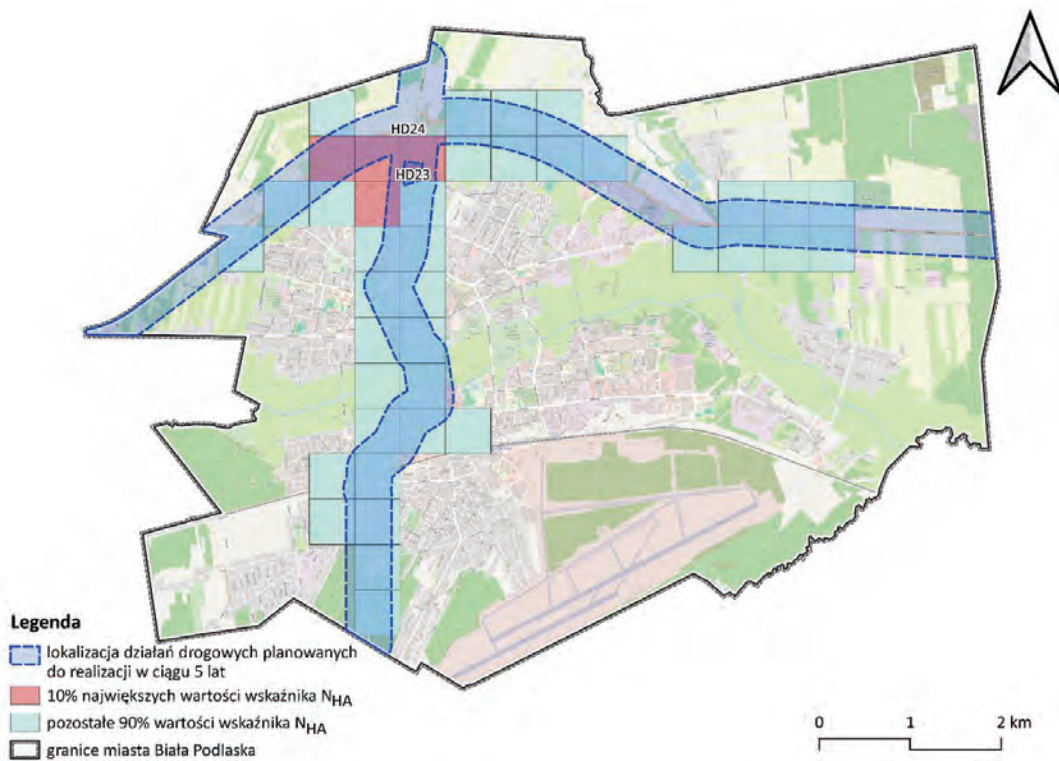
Rysunek 62 Lokalizacja działań z zakresu ograniczania hałasu drogowego pochodzącego od głównych dróg w zarządzie ZDW proponowanych do podjęcia w ciągu 5 lat, licząc od roku uchwalenia programu, arkusz 3 z 4



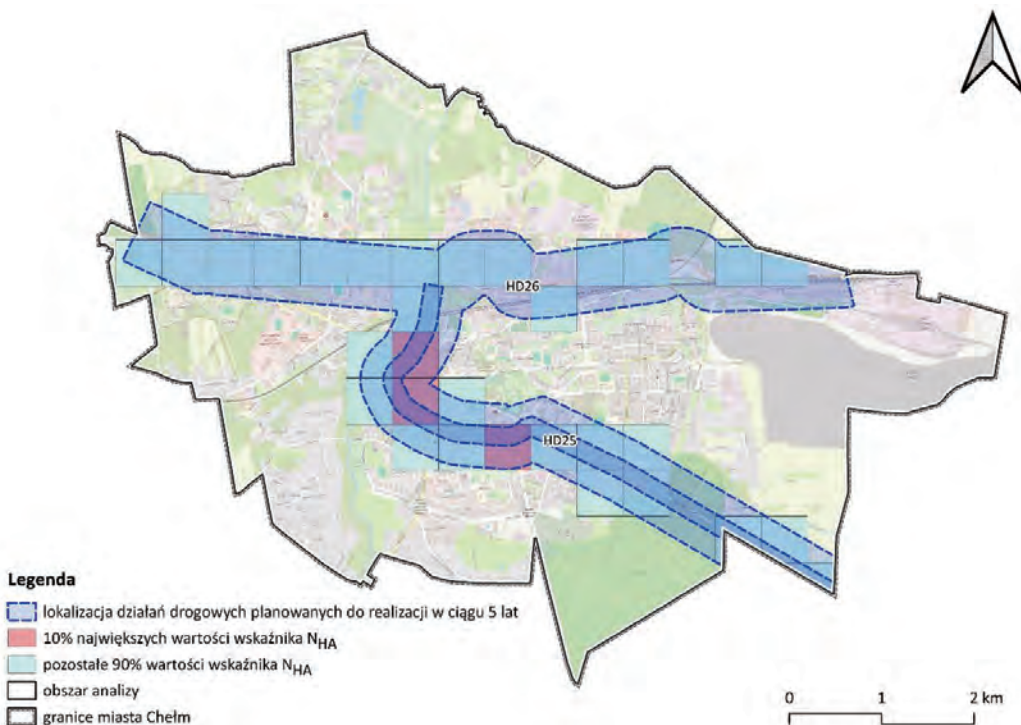
Rysunek 63 Lokalizacja działań z zakresu ograniczania hałasu drogowego pochodzącego od głównych dróg w zarządzie ZDW proponowanych do podjęcia w ciągu 5 lat, licząc od roku uchwalenia programu, arkusz 4 z 4



## Tom III – Drogi główne położone poza granicami miast o liczbie mieszkańców większej niż 100 tysięcy

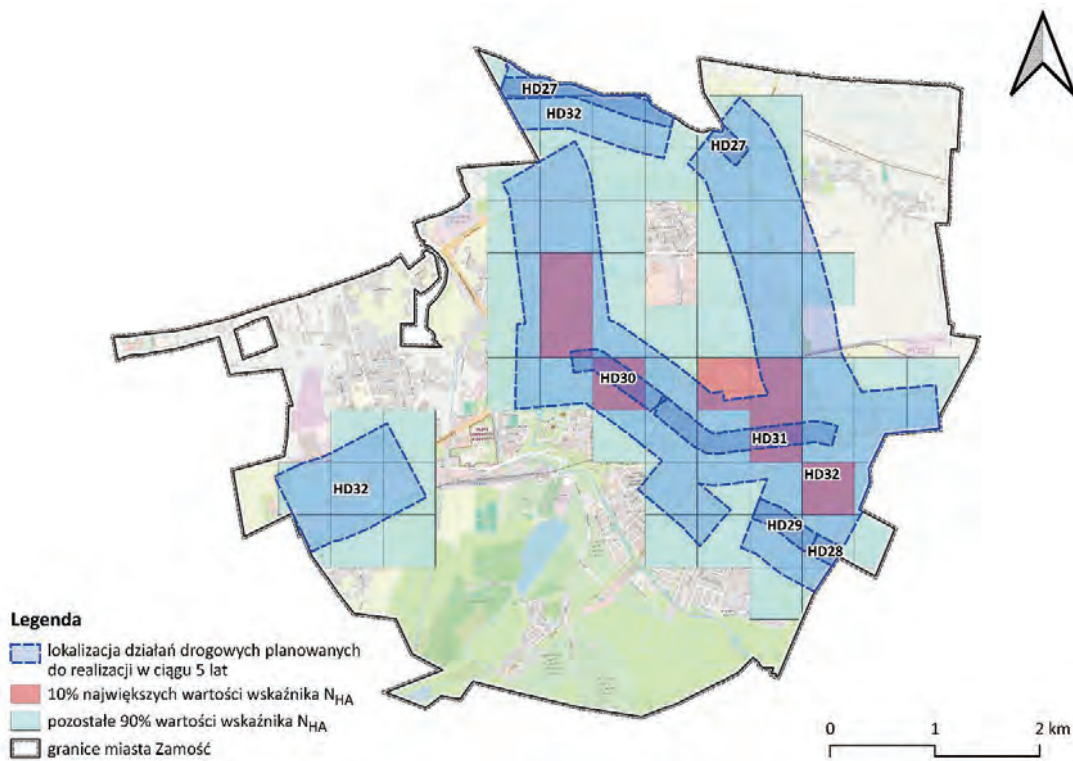


**Rysunek 64** Lokalizacja działań z zakresu ograniczania hałasu drogowego pochodzącego od głównych dróg w zarządzie Prezydenta Miasta Biała Podlaska proponowanych do podjęcia w ciągu 5 lat, licząc od roku uchwalenia programu



**Rysunek 65** Lokalizacja działań z zakresu ograniczania hałasu drogowego pochodzącego od głównych dróg w zarządzie Prezydenta Miasta Chełm proponowanych do podjęcia w ciągu 5 lat, licząc od roku uchwalenia programu

Tom III – Drogi główne położone poza granicami miast o liczbie mieszkańców większej niż 100 tysięcy



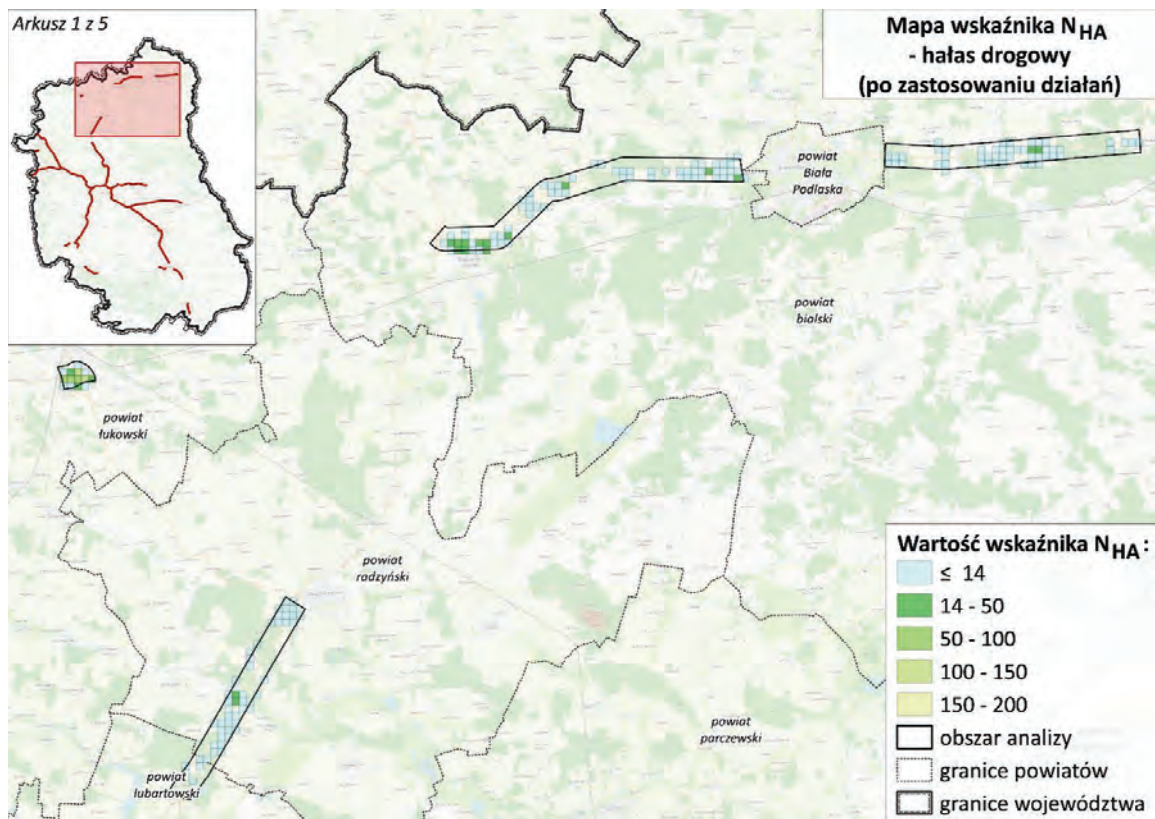
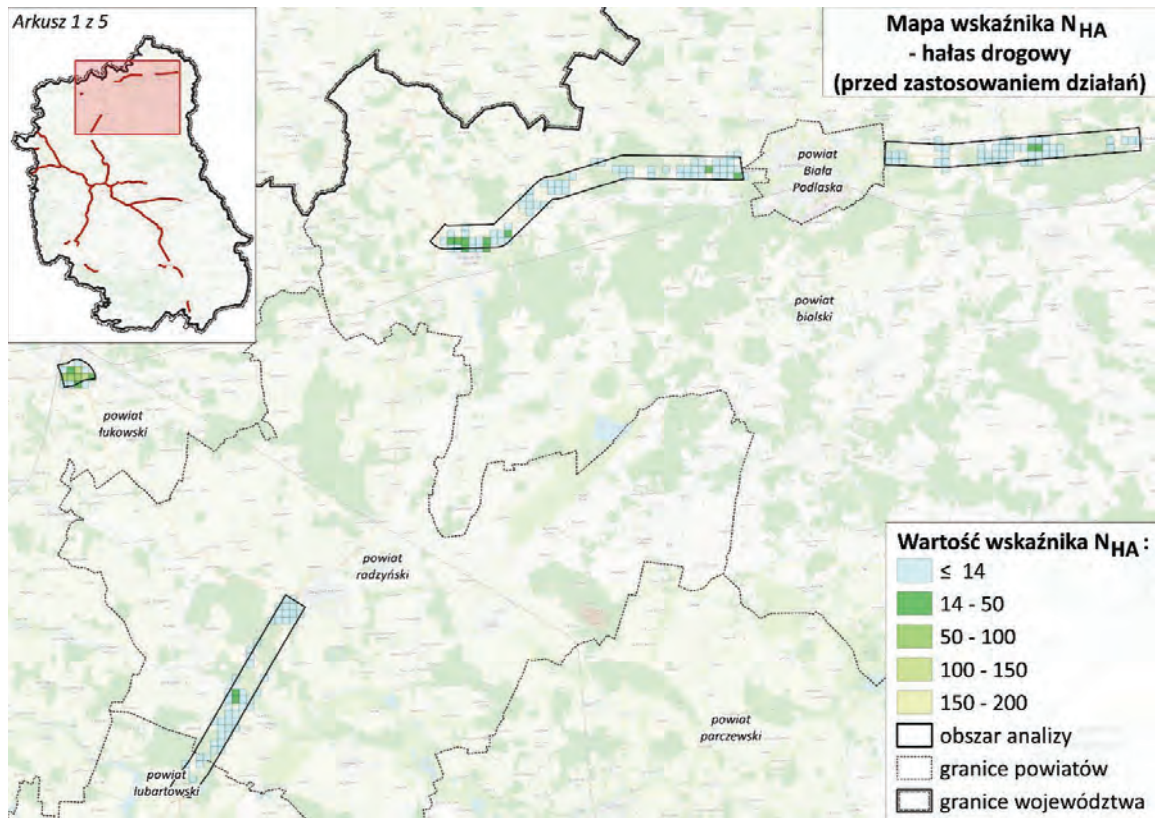
**Rysunek 66** Lokalizacja działań z zakresu ograniczania hałasu drogowego pochodzącego od głównych dróg w zarządzie ZDG Zamość proponowanych do podjęcia w ciągu 5 lat, licząc od roku uchwalenia programu

## 8.2 Prognozowane efekty działań

Efekty działań w postaci porównania wartości wskaźników  $N_{HA}$ ,  $N_{HSD}$ ,  $N_{IHD}$  przed realizacją działań i przy założeniu, że wszystkie wymienione w rozdziale 8.1 działania zostaną zrealizowane zebrano w tabelach poniżej. Efekty przedstawiono tabelarycznie w podziale na powiaty objęte zakresem niniejszego opracowania. Dodatkowo efekty w postaci zmiany wartości wskaźnika  $N_{HA}$  na tle województwa przedstawiono na mapach zamieszczonych na kolejnych rysunkach.

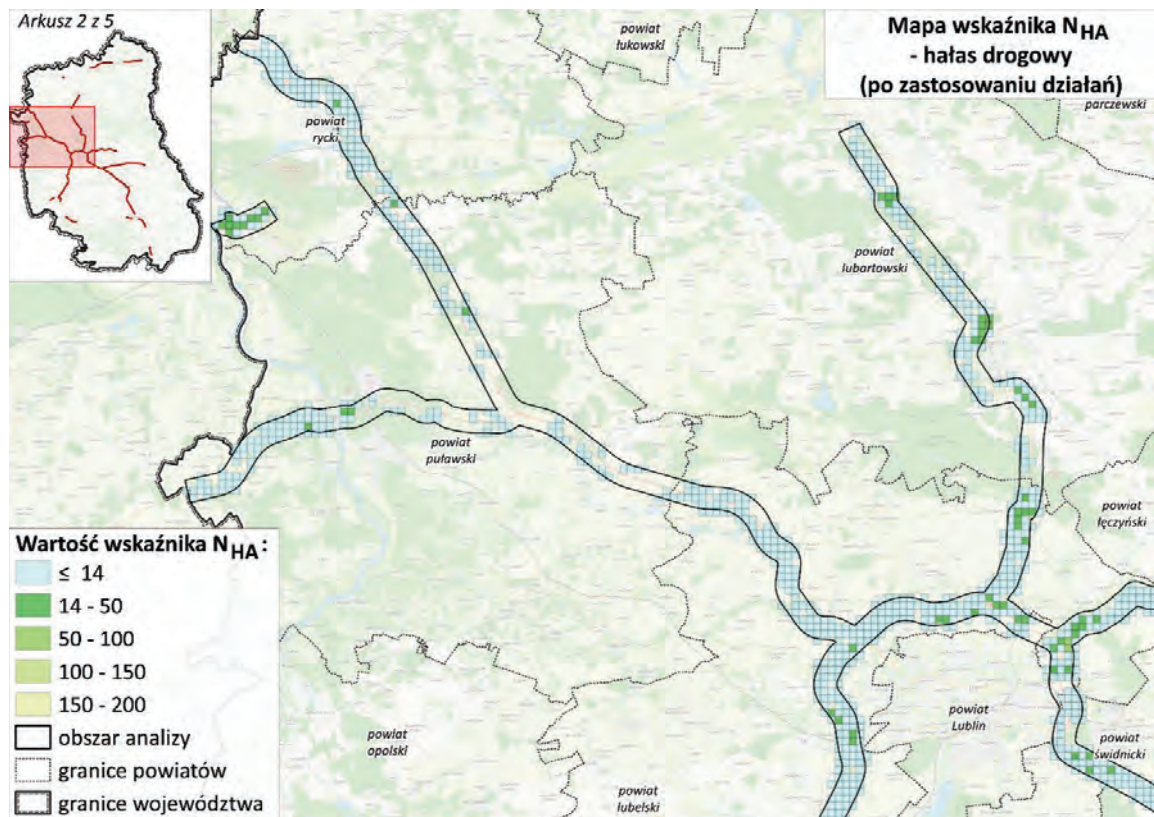
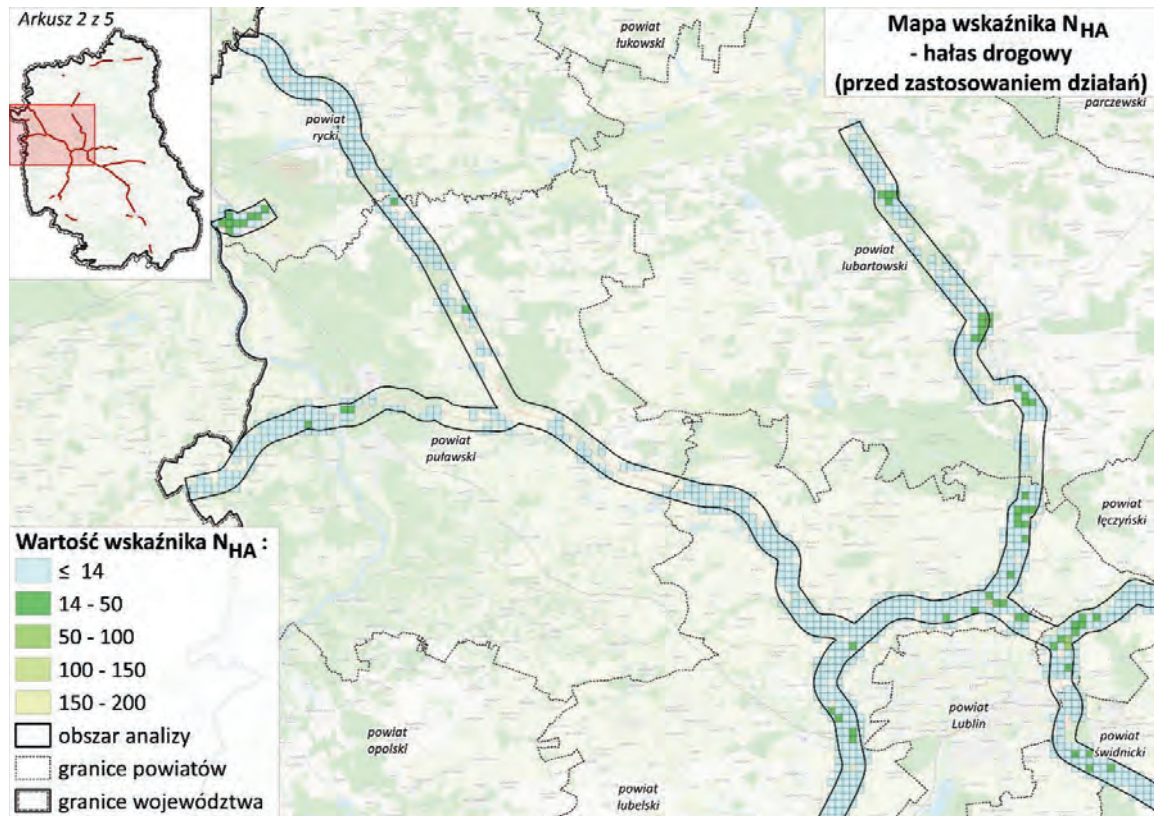
**Tabela 28 Efekty planowanych działań z zakresu ograniczania hałasu drogowego pochodzącego od głównych dróg, proponowanych do podjęcia w ciągu 5 lat, licząc od roku uchwalenia Programu**

Lp	Powiat	Wskaźnik N <sub>HA</sub> przed	Wskaźnik N <sub>HA</sub> po	Zmiana N <sub>HA</sub>	Wskaźnik N <sub>HSD</sub> przed	Wskaźnik N <sub>HSD</sub> po	Zmiana N <sub>HSD</sub>	Wskaźnik N <sub>IHD</sub> przed	Wskaźnik N <sub>IHD</sub> po	Zmiana N <sub>IHD</sub>
1	powiat bialski	1046	1042	-4	235	234	-1	0	0	0
2	powiat biłgorajski	1320	1316	-4	206	204	-2	0	0	0
3	powiat chełmski	215	200	-15	67	60	-7	0	0	0
4	powiat janowski	1005	1005	0	155	155	0	0	0	0
5	powiat krasnostawski	1299	1189	-110	318	250	-68	0	0	0
6	powiat kraśnicki	1959	1923	-36	396	376	-20	1	1	0
7	powiat lubartowski	791	748	-43	202	180	-22	0	0	0
8	powiat lubelski	3618	3586	-32	932	912	-20	1	1	0
9	powiat łęczyński	1093	1093	0	190	190	0	0	0	0
10	powiat łukowski	495	495	0	80	80	0	0	0	0
11	powiat puławski	4389	4379	-10	815	810	-5	1	1	0
12	powiat radzyński	129	124	-5	37	35	-2	0	0	0
13	powiat rycki	554	547	-7	122	119	-3	0	0	0
14	powiat świdnicki	1840	1809	-31	314	300	-14	1	0	-1
15	powiat tomaszowski	1309	1299	-10	222	215	-7	1	1	0
16	powiat zamojski	1389	1275	-114	306	235	-71	1	1	0
17	powiat Podlaska Biała	950	841	-109	198	146	-52	0	0	0
18	powiat Chełm	501	475	-26	274	256	-18	0	0	0
19	powiat Zamość	2624	2206	-418	468	367	-101	0	0	0
20	województwo lubelskie	26526	25552	-974	5536	5123	-413	7	6	-1



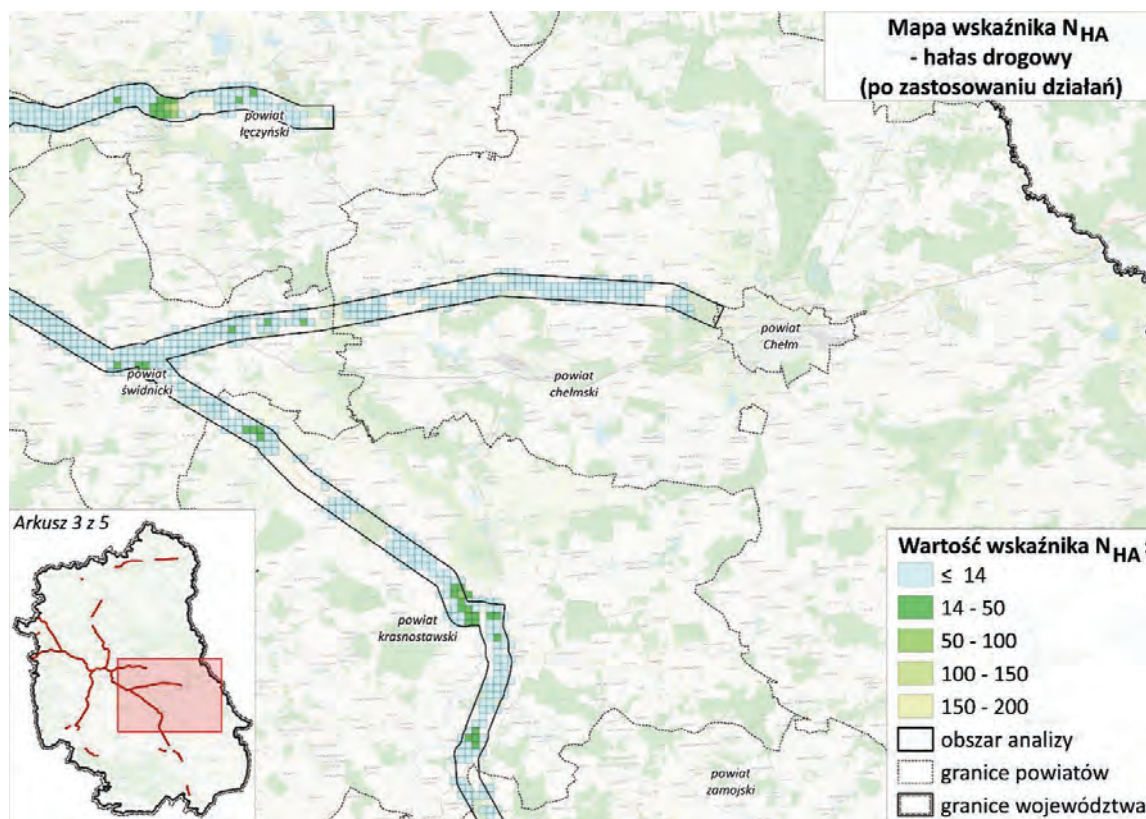
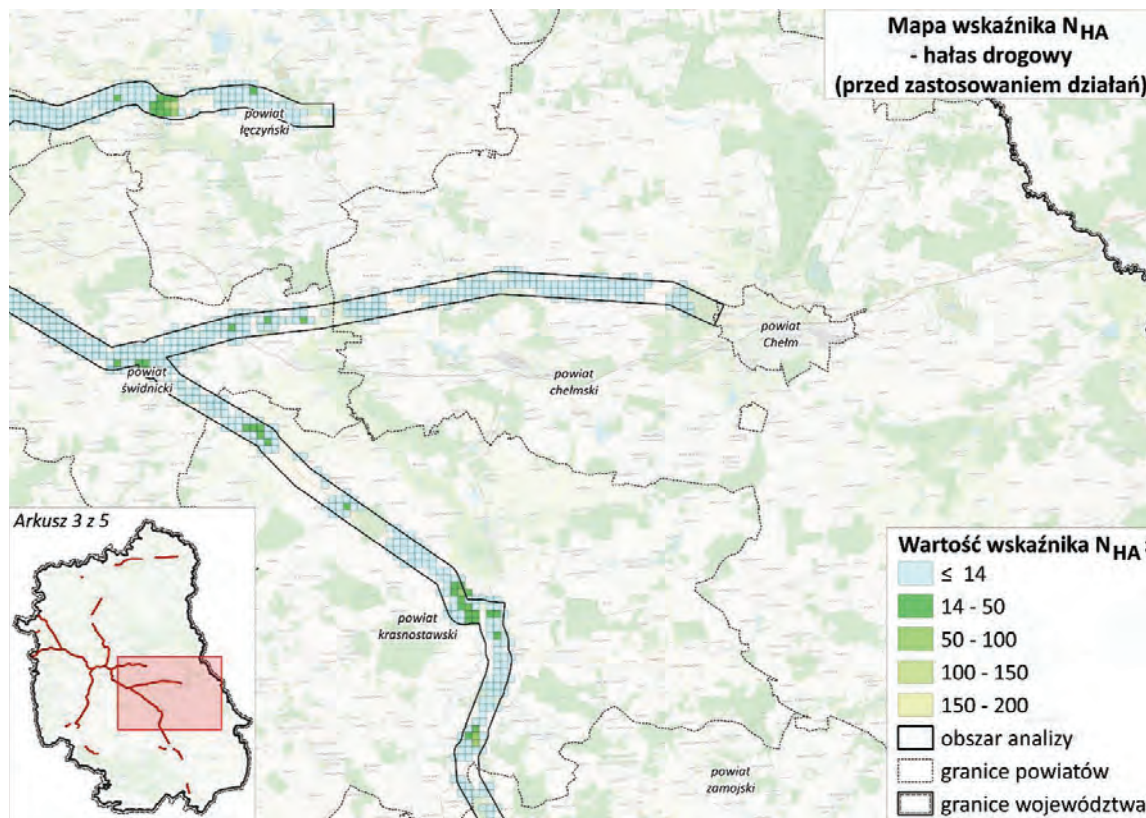
Rysunek 67 Porównanie rozkładu 10% największych wartości wskaźnika  $N_{HA}$  przed i po realizacji działań – działania na głównych drogach w zarządzie GDDKiA; arkusz 1 z 5

## Tom III – Drogi główne położone poza granicami miast o liczbie mieszkańców większej niż 100 tysięcy



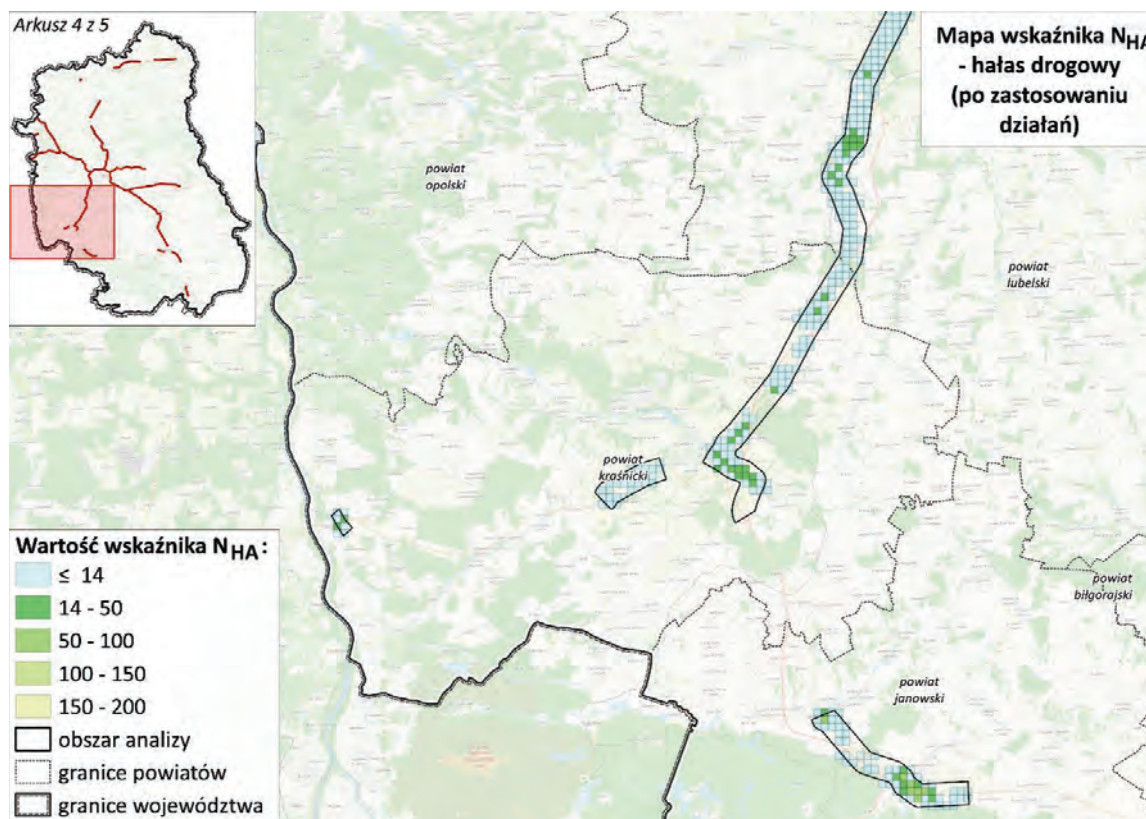
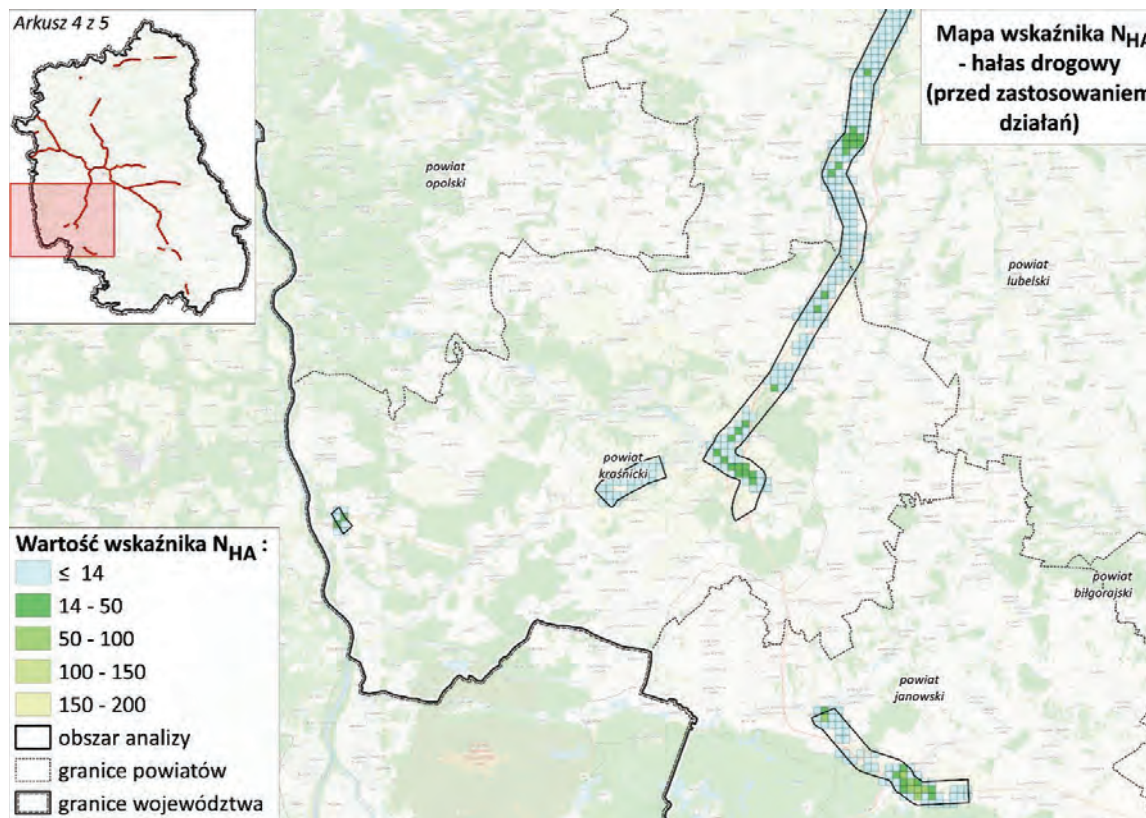
Rysunek 68 Porównanie rozkładu 10% największych wartości wskaźnika  $N_{HA}$  przed i po realizacji działań – działania na głównych drogach w zarządzie GDDKiA; arkusz 2 z 5

Tom III – Drogi główne położone poza granicami miast o liczbie mieszkańców większej niż 100 tysięcy



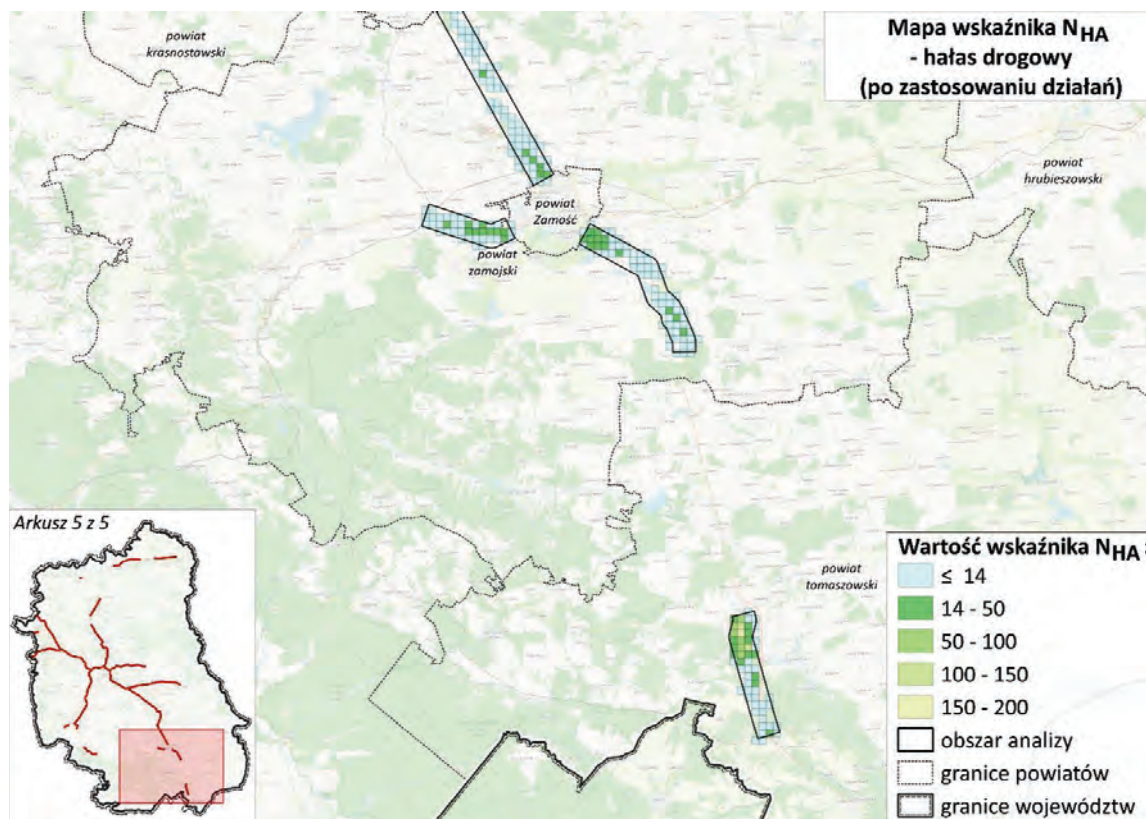
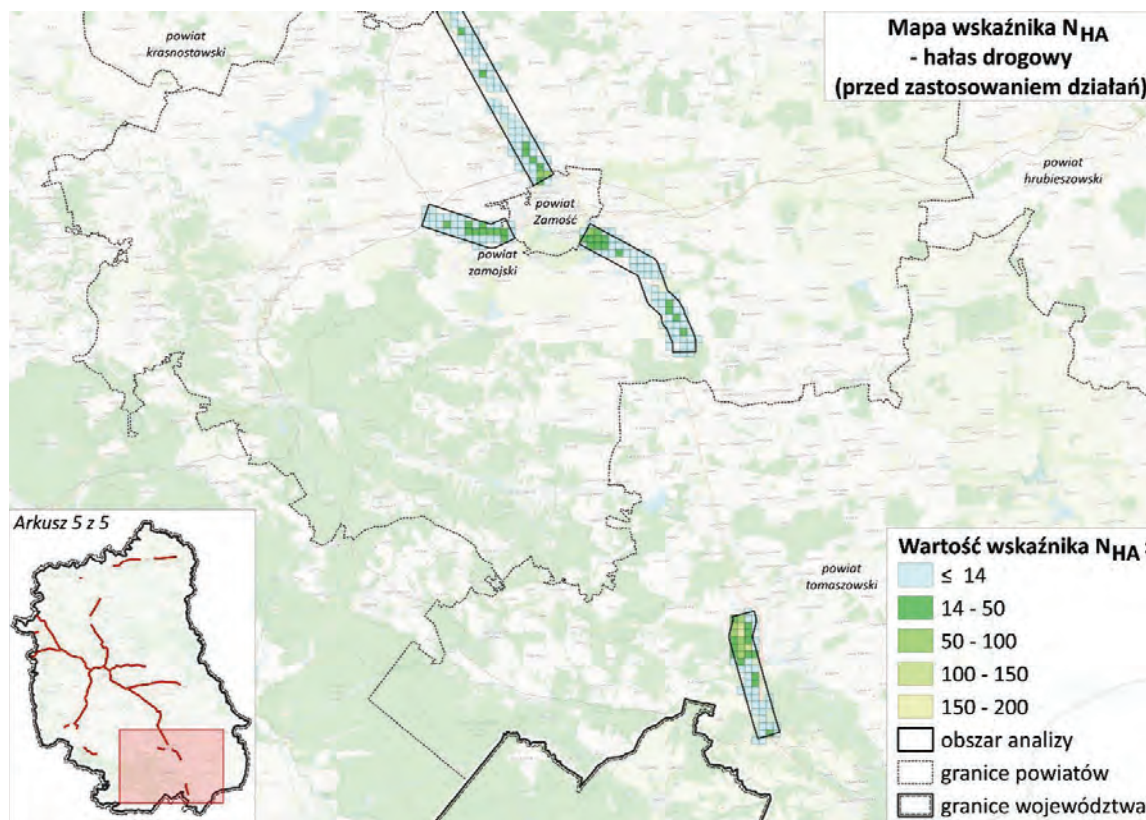
Rysunek 69 Porównanie rozkładu 10% największych wartości wskaźnika  $N_{HA}$  przed i po realizacji działań – działania na głównych drogach w zarządzie GDDKiA; arkusz 3 z 5

Tom III – Drogi główne położone poza granicami miast o liczbie mieszkańców większej niż 100 tysięcy



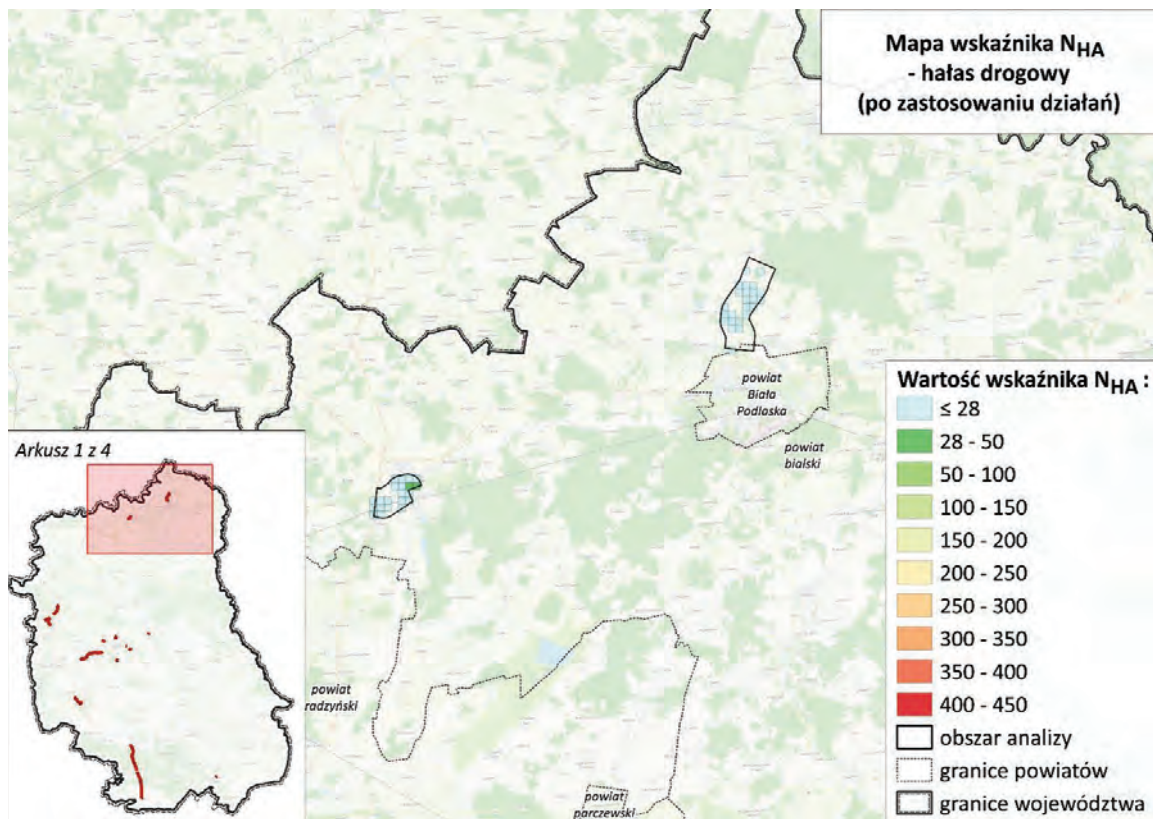
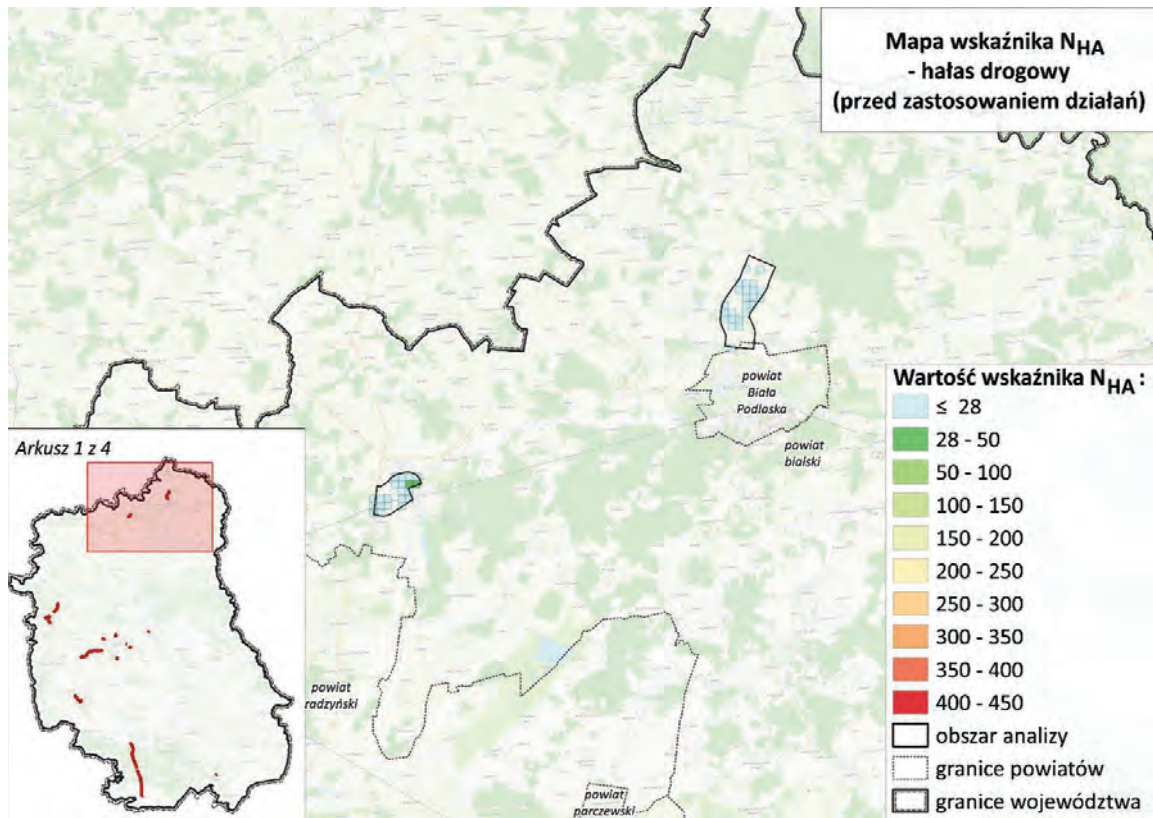
Rysunek 70 Porównanie rozkładu 10% największych wartości wskaźnika  $N_{HA}$  przed i po realizacji działań – działania na głównych drogach w zarządzie GDDKiA; arkusz 4 z 5

Tom III – Drogi główne położone poza granicami miast o liczbie mieszkańców większej niż 100 tysięcy



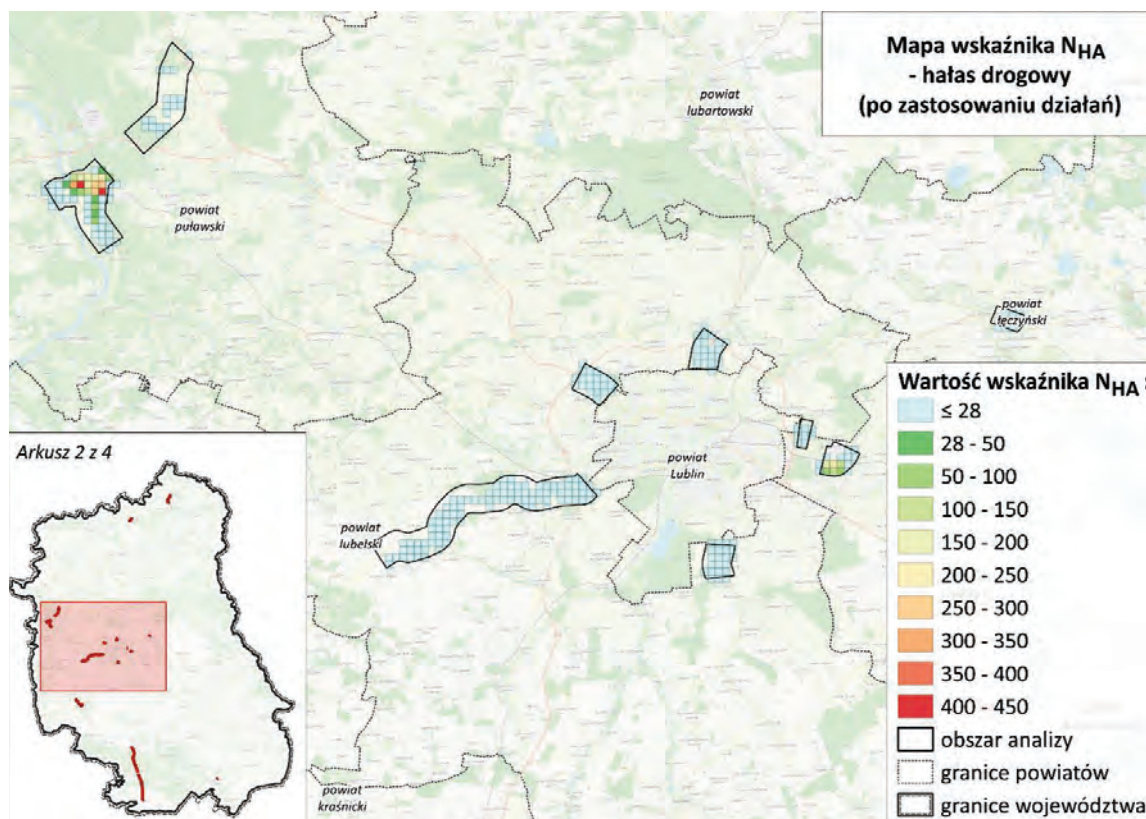
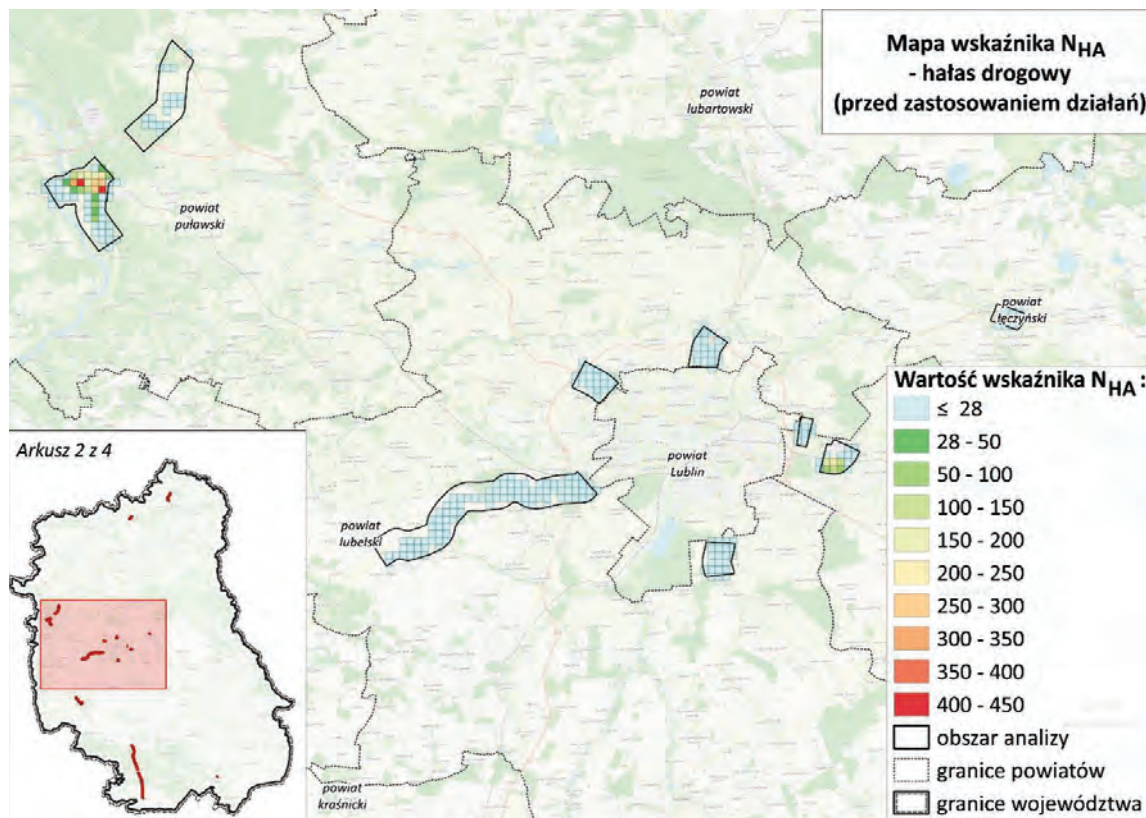
Rysunek 71 Porównanie rozkładu 10% największych wartości wskaźnika  $N_{HA}$  przed i po realizacji działań – działania na głównych drogach w zarządzie GDDKiA; arkusz 5 z 5





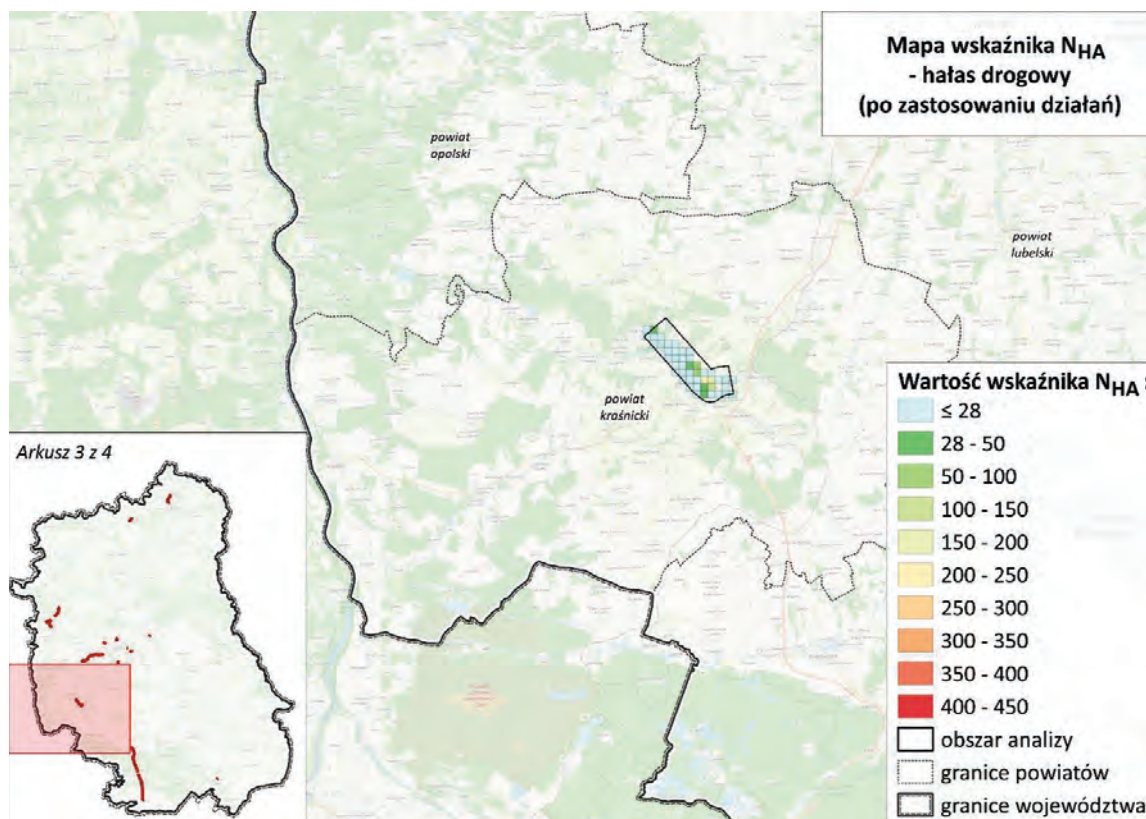
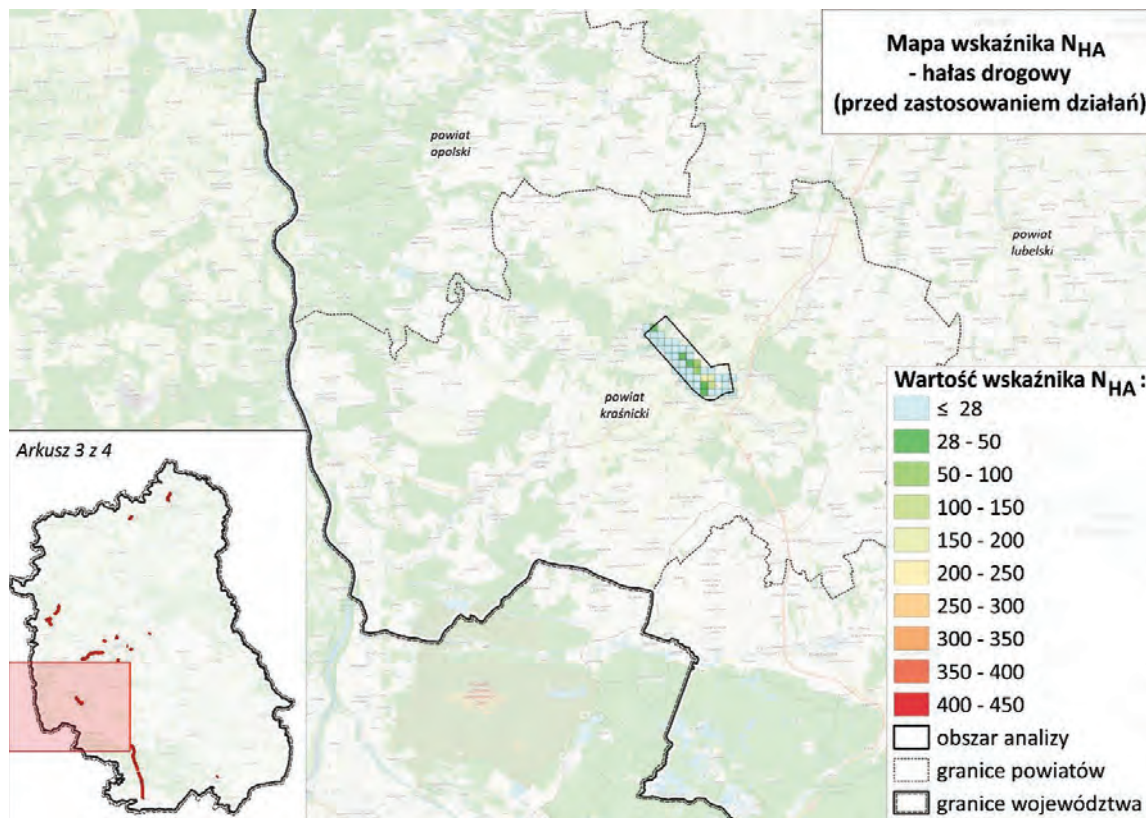
Rysunek 72 Porównanie rozkładu 10% największych wartości wskaźnika  $N_{HA}$  przed i po realizacji działań – działania na głównych drogach w zarządzie ZDW; arkusz 1 z 4

Tom III – Drogi główne położone poza granicami miast o liczbie mieszkańców większej niż 100 tysięcy



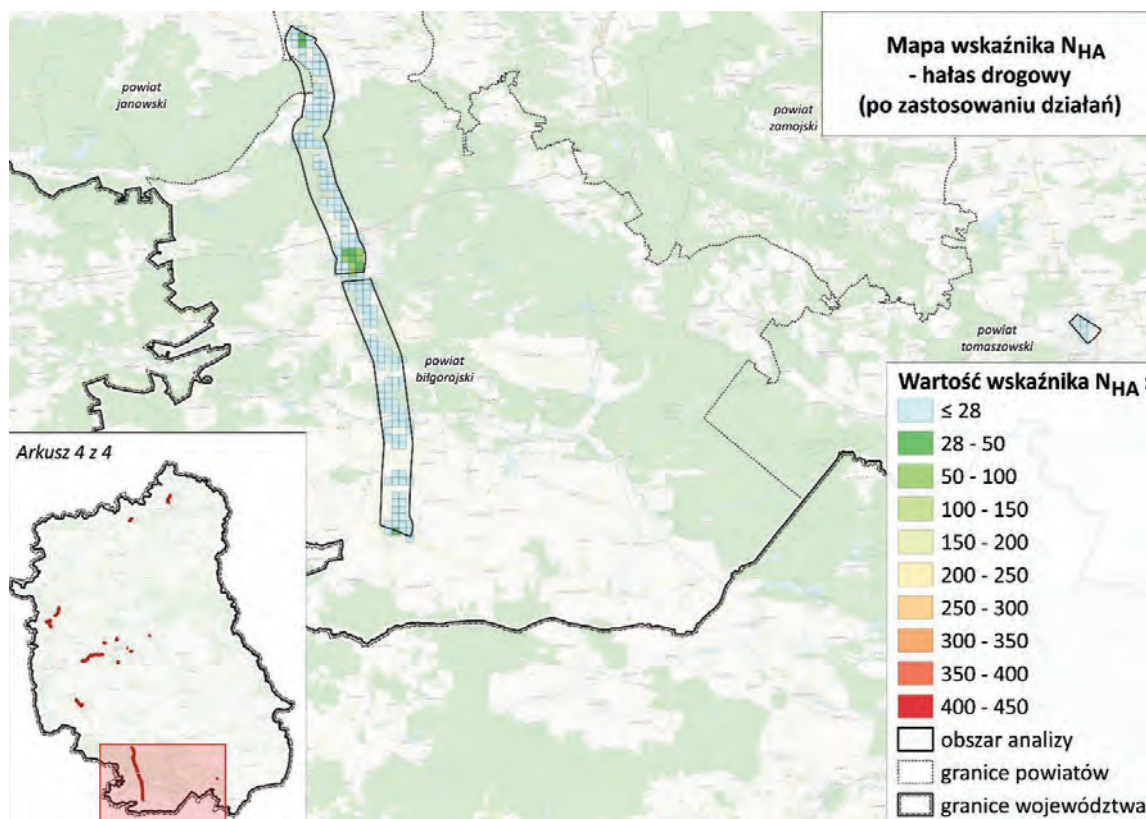
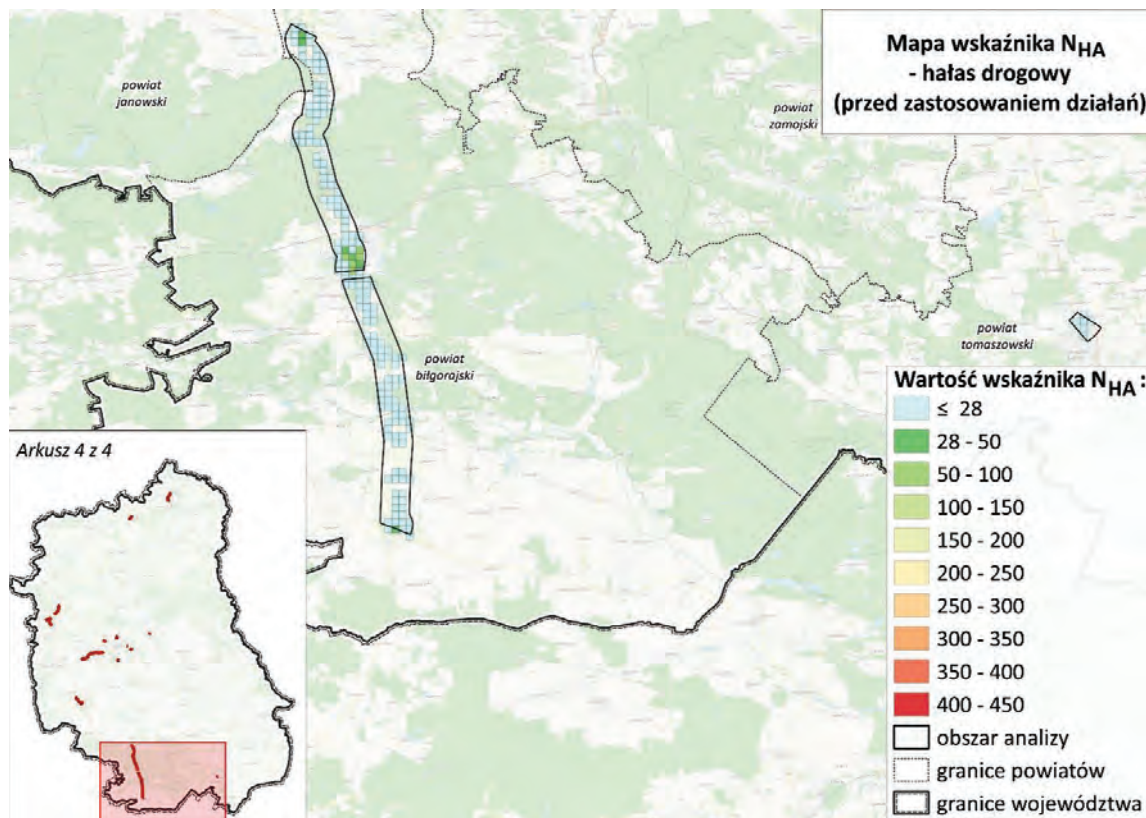
Rysunek 73 Porównanie rozkładu 10% największych wartości wskaźnika  $N_{HA}$  przed i po realizacji działań – działania na głównych drogach w zarządzie ZDW; arkusz 2 z 4

Tom III – Drogi główne położone poza granicami miast o liczbie mieszkańców większej niż 100 tysięcy



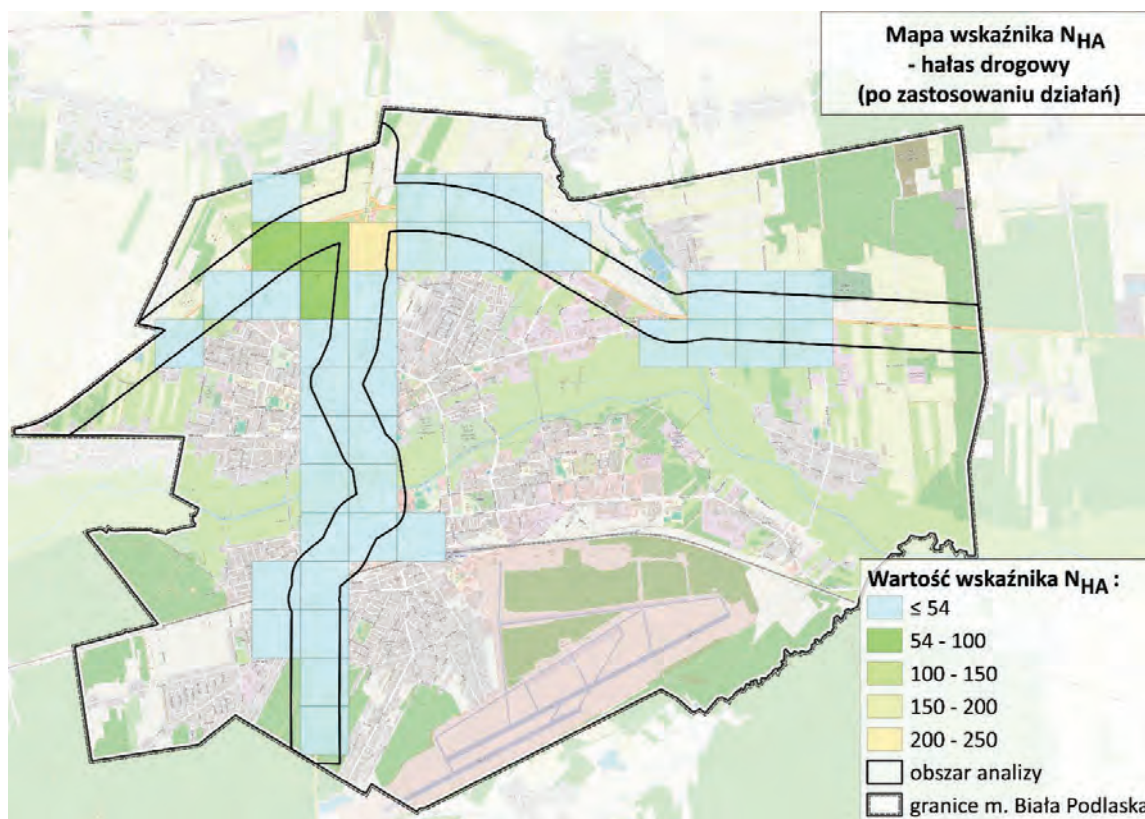
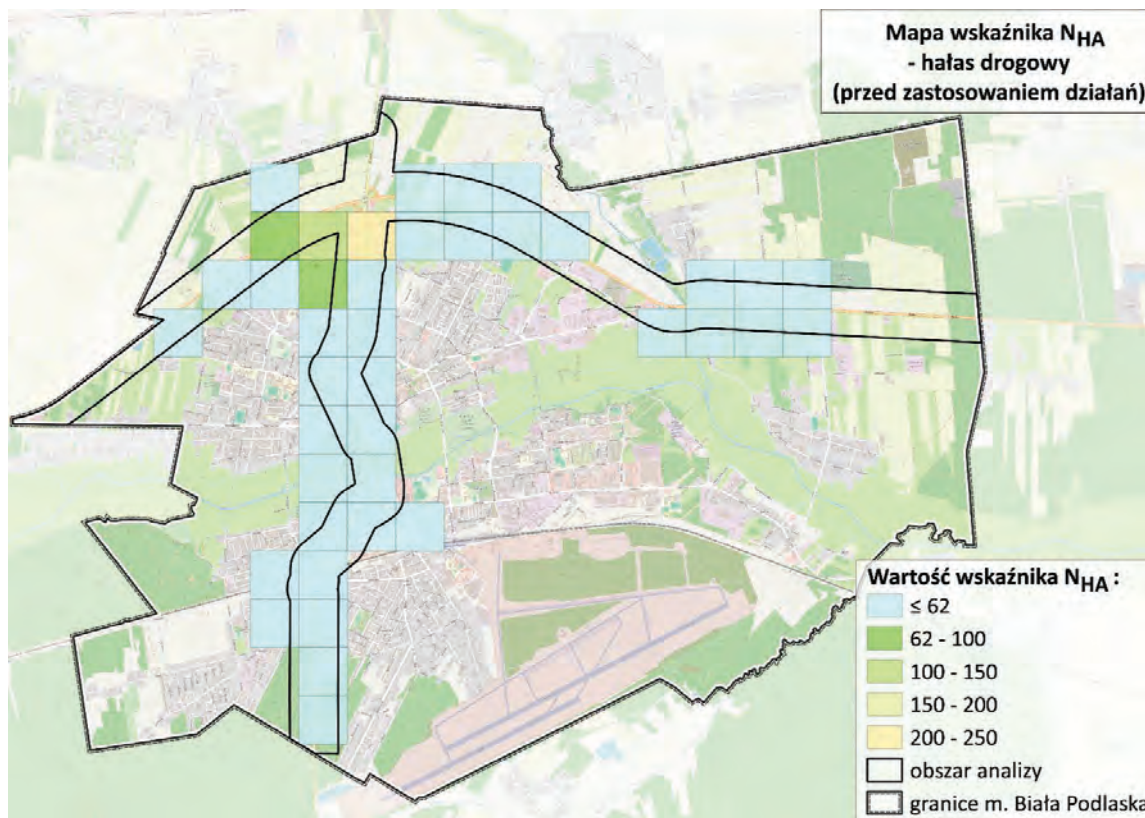
Rysunek 74 Porównanie rozkładu 10% największych wartości wskaźnika  $N_{HA}$  przed i po realizacji działań – działania na głównych drogach w zarządzie ZDW; arkusz 3 z 4

Tom III – Drogi główne położone poza granicami miast o liczbie mieszkańców większej niż 100 tysięcy



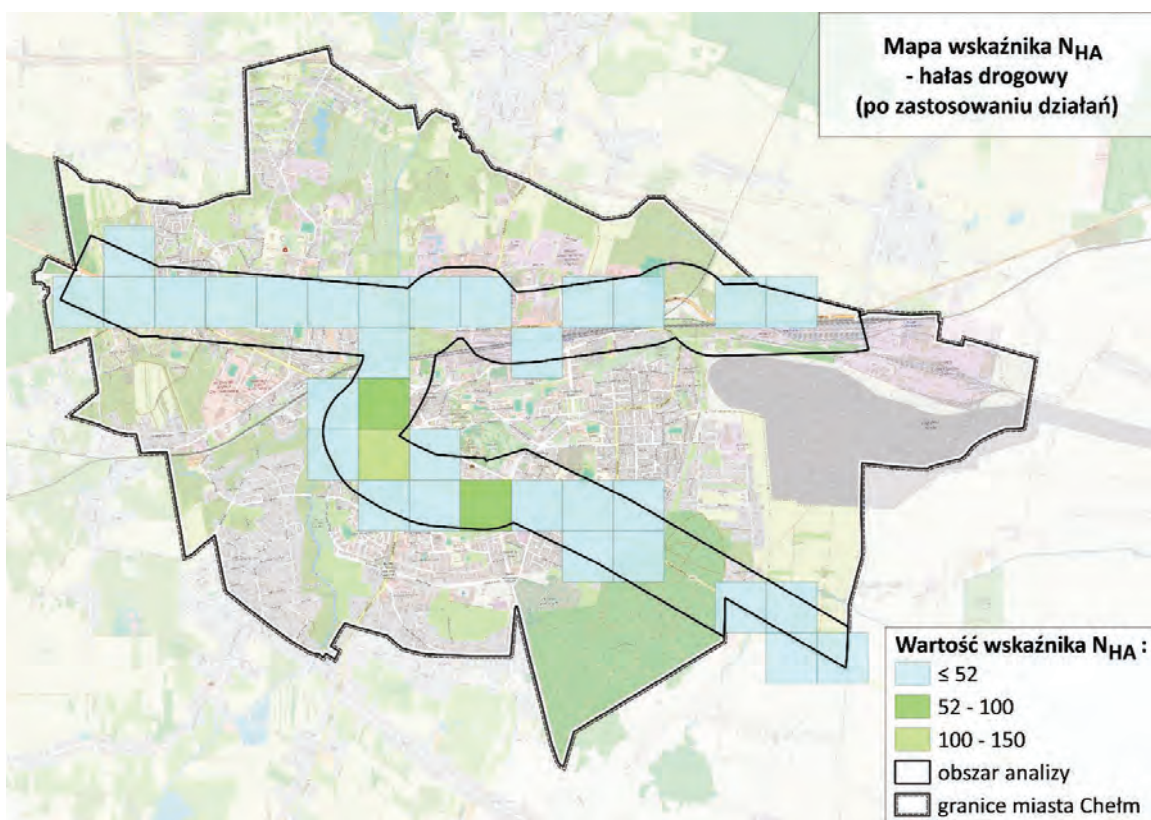
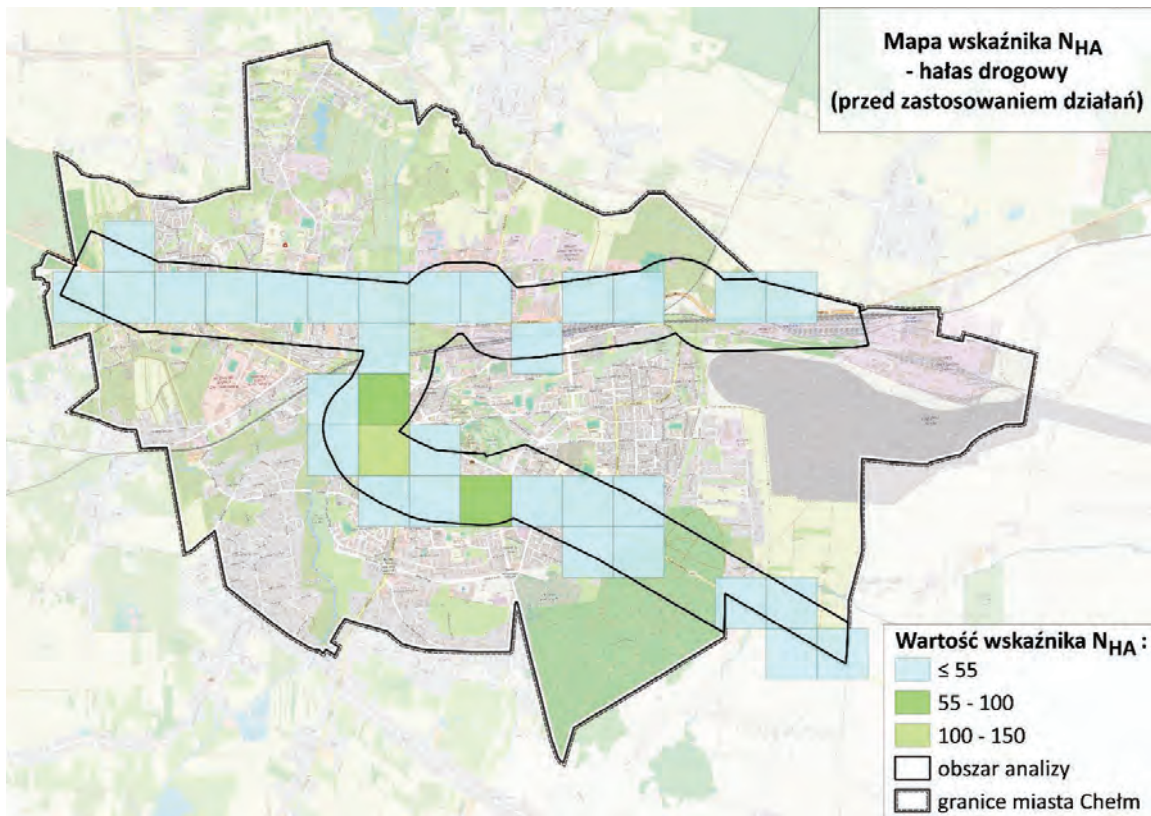
Rysunek 75 Porównanie rozkładu 10% największych wartości wskaźnika  $N_{HA}$  przed i po realizacji działań – działania na głównych drogach w zarządzie ZDW; arkusz 4 z 4

Tom III – Drogi główne położone poza granicami miast o liczbie mieszkańców większej niż 100 tysięcy



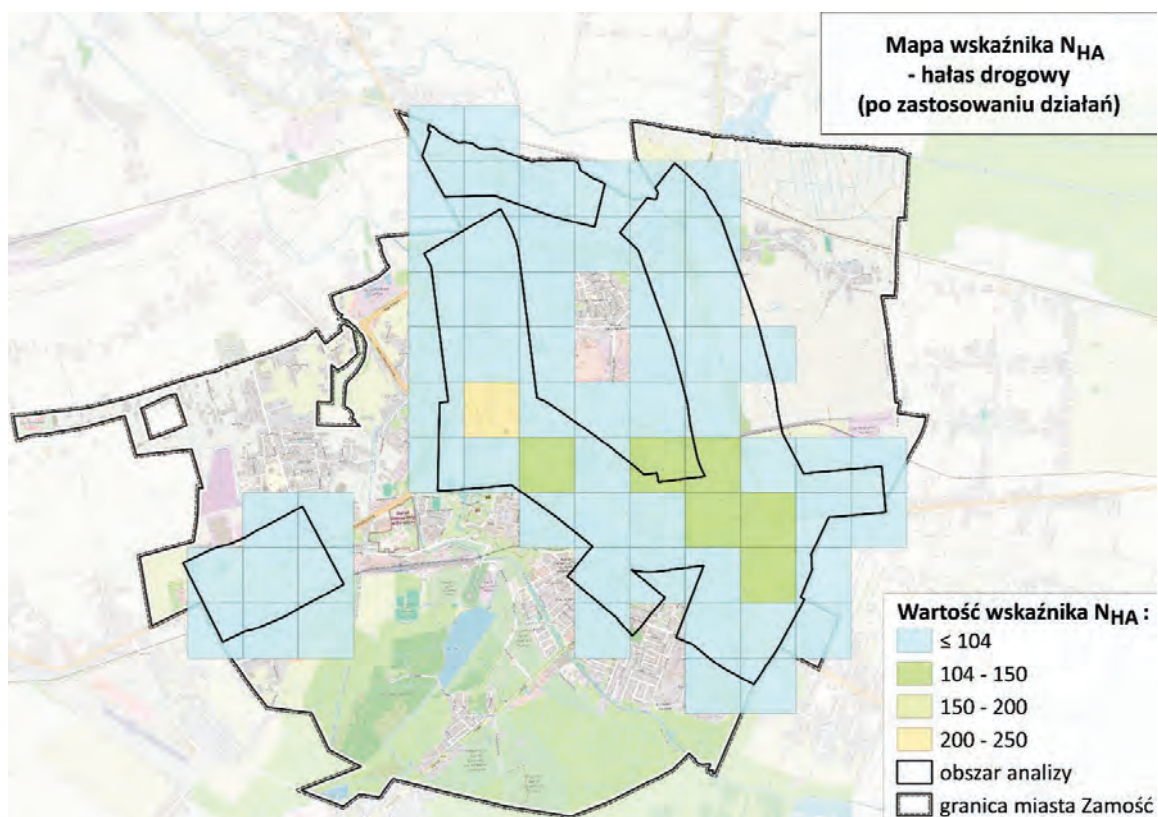
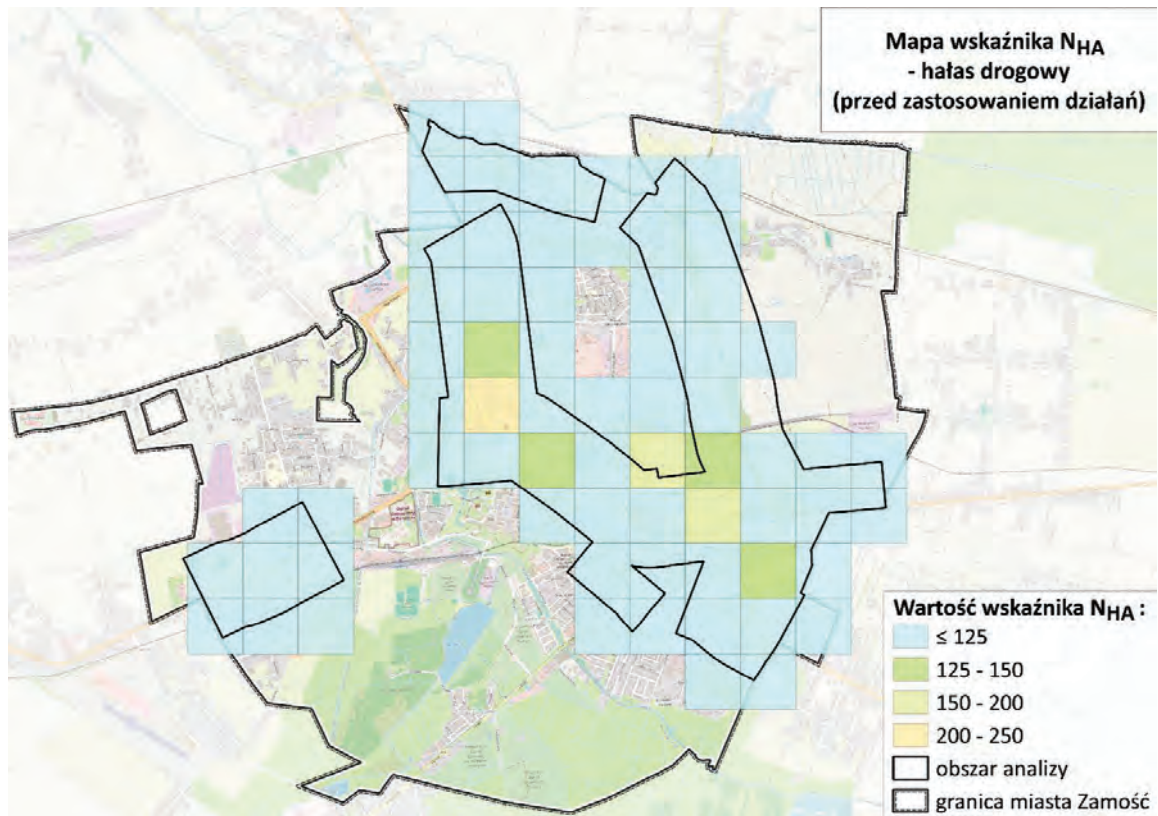
Rysunek 76 Porównanie rozkładu 10% największych wartości wskaźnika  $N_{HA}$  przed i po realizacji działań – działania na głównych drogach w zarządzie Prezydenta Miasta Biała Podlaska

## Tom III – Drogi główne położone poza granicami miast o liczbie mieszkańców większej niż 100 tysięcy



Rysunek 77 Porównanie rozkładu 10% największych wartości wskaźnika  $N_{HA}$  przed i po realizacji działań – działania na głównych drogach w zarządzie Prezydenta Miasta Chelm

## Tom III – Drogi główne położone poza granicami miast o liczbie mieszkańców większej niż 100 tysięcy



**Rysunek 78 Porównanie rozkładu 10% największych wartości wskaźnika  $N_{HA}$  przed i po realizacji działań – działania na głównych drogach w zarządzie ZDG Zamość**

Tom III – Drogi główne położone poza granicami miast o liczbie mieszkańców większej niż 100 tysięcy

### 8.3 Koszty realizacji działań

W tabeli poniżej zestawiono szacowane koszty realizacji zadań o charakterze inwestycyjnym, zaplanowanych w rozdziale 8.1. W przypadku działań o charakterze organizacyjnym, ujętych we wskazanym rozdziale, oszacowanie kosztów ich wdrożenia na tym etapie nie jest możliwe. Na etapie opracowania Programu nie można wykonać oceny efektywności kosztowej oraz oceny relacji kosztów do korzyści.

**Tabela 29 Koszty działań z zakresu ograniczania hałasu drogowego pochodzącego od głównych dróg na terenie województwa lubelskiego, proponowanych do realizacji w latach 2024-2029**

Lp.	Oznaczenie	Nr drogi	Podmiot odpowiedzialny	Proponowane działanie	Nazwa/zakres	Szacunkowe koszty realizacji [PLN]	Źródło finansowania
1	HD1	S19	GDDKiA	Budowa drogi ekspresowej S19 Białystok – Lubartów odc. Międzyrzec Podlaski (koniec obwodnicy) – Kock (początek obwodnicy)	Radzyń Podlaski - Kock (początek obwodnicy)	854 771 845	Środki własne, fundusze krajowe i europejskie
2	HD2	S19	GDDKiA	Budowa drogi ekspresowej S19 Białystok – Lubartów odc. Kock (początek obwodnicy) - Lubartów w. „Lubartów Północ”	koniec obwodnicy Kocka i Woli Skromowskiej – Lubartów Północ (bez węzła)	521 163 820,92	Środki własne, fundusze krajowe i europejskie
3	HD3	S19	GDDKiA	Budowa drogi S19 Lublin-Lubartów	w. Lubartów Północ - Lublin (w. Lublin Rudnik)	1 126 849 995	Środki własne, fundusze krajowe i europejskie
4	HD4	S17	GDDKiA	Budowa drogi S17 Piaski - Hrebenne	Piaski, węzeł "Piaski Wschód" wraz z węzłem - węzeł "Łopiennik" wraz z węzłem	991 211 194	Środki własne, fundusze krajowe i europejskie
5	HD5	S17	GDDKiA	Budowa drogi S17 Piaski - Hrebenne	węzeł "Łopiennik" bez węzła – węzeł "Krasnystaw Północ" bez węzła	135 666 360	Środki własne, fundusze krajowe i europejskie
6	HD6	S17	GDDKiA	Budowa drogi S17 Piaski - Hrebenne	węzeł „Krasnystaw Północ” wraz z węzłem – węzeł „Izbica” wraz z węzłem	1 183 391 873	Środki własne, fundusze krajowe i europejskie
7	HD7	S17	GDDKiA	Budowa drogi S17 Piaski - Hrebenne	węzeł „Izbica” bez węzła – węzeł „Zamość Sitaniec” wraz z węzłem	655 327 354	Środki własne, fundusze krajowe i europejskie
8	HD8	S17	GDDKiA	Budowa drogi S17 Piaski - Hrebenne	węzeł „Zamość Sitaniec” bez węzła – węzeł „Zamość Wschód” bez węzła	188 381 483	Środki własne, fundusze krajowe i europejskie



## Tom III – Drogi główne położone poza granicami miast o liczbie mieszkańców większej niż 100 tysięcy

Lp.	Oznaczenie	Nr drogi	Podmiot odpowiedzialny	Proponowane działanie	Nazwa/zakres	Szacunkowe koszty realizacji [PLN]	Źródło finansowania
9	HD9	S17	GDDKiA	Budowa drogi S17 Piaski - Hrebenne	węzeł „Zamość Wschód” wraz z węzłem – węzeł „Zamość Południe” wraz z węzłem	500 876 292	Środki własne, fundusze krajowe i europejskie
10	HD10	S17	GDDKiA	Budowa drogi S17 Piaski - Hrebenne	Tomaszów Lubelski (koniec obwodnicy) - Hrebenne (początek obwodnicy)	960 335 178	Środki własne, fundusze krajowe i europejskie
11	HD11	S12	GDDKiA	Budowa drogi S12 Lublin – Dorohusk odcinek Piaski – Dorohusk (z wyłączeniem obwodnicy Chelma)	Piaski (koniec obwodnicy) – obiekt WD-08 (wraz z obiektem)	456 773 793	Środki własne, fundusze krajowe i europejskie
12	HD12	S12	GDDKiA	Budowa drogi S12 Lublin – Dorohusk odcinek Piaski – Dorohusk (z wyłączeniem obwodnicy Chelma)	obiekt WD-15 (wraz z obiektem) - w. Chelm Zachód (bez węzła)	948 270 131	Środki własne, fundusze krajowe i europejskie
13	HD13	S12	GDDKiA	Budowa obwodnicy Chelma w ciągu S12	Budowa obwodnicy Chelma w ciągu S12	634 473 923	Środki własne, fundusze krajowe i europejskie
14	HD14	DK17	GDDKiA	Rozbudowa DK 17 na odc. granica m. Zamość - Łabunie	od km 179+113 do km 184+716	41 714 044,00 (+ 15 745 959 zadanie awaryjne)	Środki własne, fundusze krajowe i europejskie
15	HD15	DK48	GDDKiA	Rozbudowa DK 48 odc. Dęblin - Moszczanka	od km 153+520 do km 155+378 - przebudowa od km 158+389 do km 164+475 - rozbudowa	112 226 200	Środki własne, fundusze krajowe i europejskie
16	HD16	813	ZDW	Budowa obwodnicy m. Międzyrzec Podlaski leżącej w ciągu drogi wojewódzkiej nr 813	obwodnica o dł. ok. 4,7 km wraz z obiektami inżynierskimi	80 000 000	Środki własne, fundusze krajowe
17	HD17	835	ZDW	Budowa obwodnicy m. Tarnogród leżącej w ciągu drogi wojewódzkiej Nr 835	Lublin – Wysokie – Biłgoraj – Sieniawa – Przeworsk – Kańczuga – Dynów – Grabownica Starzeńska	b.d.	Środki własne, fundusze krajowe
18	HD18	833	ZDW	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 833 Chodel - Kraśnik - Etap II Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 833 Chodel – Kraśnik	od km 0+000 do km 26+679 o długości 26,679 km; na odcinku od km 1+326 (po rozbudowie km 1+000)	b.d.	Środki własne, fundusze krajowe

## Tom III – Drogi główne położone poza granicami miast o liczbie mieszkańców większej niż 100 tysięcy

Lp.	Oznaczenie	Nr drogi	Podmiot odpowiedzialny	Proponowane działanie	Nazwa/zakres	Szacunkowe koszty realizacji [PLN]	Źródło finansowania
19	HD19	820	ZDW	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 820 Sosnowica Dwór – Łęczna	Sosnowica Dwór – Łęczna	b.d.	Środki własne, fundusze krajowe
20	HD20	824	ZDW	Wymiana nawierzchni Puławy Al. Partyzantów	10+495 11+000	330 000	Środki własne, fundusze krajowe
21	HD21	824	ZDW	Wymiana nawierzchni Puławy Al. Partyzantów	11+000 11+338	220 000	Środki własne, fundusze krajowe
22	HD22	824	ZDW	Wymiana nawierzchni Puławy Al. Partyzantów	11+338 12+000	430 000	Środki własne, fundusze krajowe
23	HD23	812	Prezydenta Miasta Biała Podlaska	Przebudowa odcinka drogi ul. Janowskiej wraz z budową ronda na skrzyżowaniu ul. Janowskiej z ul. Jana III Sobieskiego	od ronda im. Żołnierzy Wyklętych do ul. Żołnierzy Wyklętych do ul. Jana III Sobieskiego	b.d.	Środki własne
24	HD24	-	Prezydenta Miasta Biała Podlaska	Właściwa organizacja ruchu, egzekwowanie istniejących ograniczeń prędkości oraz wprowadzenie nowych rozwiązań w postaci np. cichej nawierzchni	teren miasta Biała Podlaska	b.d.	Środki własne
25	HD25	-	Prezydenta Miasta Chełm	Budowa oraz modernizacja infrastruktury umożliwiającej stworzenie warunków obsługi i rozwoju terminala intermodalnego w mieście Chełm	teren miasta Chełm	b.d.	Środki własne
26	HD26	-	Prezydenta Miasta Chełm	Uruchomienie inicjatywy społecznej pozwalającej na zrozumienie zagadnień związanych z nadmierną emisją hałasu, wymiana nawierzchni drogowej na cichobieżną na całym terenie miasta	teren miasta Chełm	b.d.	Środki własne
27	HD27	DK NR 17/74	ZDG Zamość	Remont nawierzchni ul. Legionów DK NR 17/74	od Ronda Skulskiego do Ronda Wysiedlonych Mieszkańców Zamojszczyzny	6 000 000	Środki własne
28	HD28	DK Nr 17	ZDG Zamość	Przebudowa ul. Lwowskiej DK Nr 17	od ulicy Al. Jana Pawła II do granicy miasta	5 000 000	Środki własne
29	HD29	DW 849	ZDG Zamość	Przebudowa ul. Lwowskiej (DW 849)	od ulicy Al. Jana Pawła II do skrzyżowania ulic: Reja – Ogrodowa – Lwowska – Partyzantów	10 000 000	Środki własne
30	HD30	3351 L	ZDG Zamość	Przebudowa ul. Peowiaków (droga powiatowa nr 3351 L)	na odcinku od ronda przy ul. J.	15 500 000	Środki własne

## Tom III – Drogi główne położone poza granicami miast o liczbie mieszkańców większej niż 100 tysięcy

Lp.	Oznaczenie	Nr drogi	Podmiot odpowiedzialny	Proponowane działanie	Nazwa/zakres	Szacunkowe koszty realizacji [PLN]	Źródło finansowania
					Piłsudskiego do ronda przy cmentarzu		
31	HD31	3352 L	ZDG Zamość	Przebudowa ul. Wyszyńskiego (droga powiatowa nr 3352 L)	ul. Wyszyńskiego	25 200 000	Środki własne
32	HD32	-	ZDG Zamość	<p>Działania miękkie takie jak:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Kontynuacja edukacji ekologicznej</li> <li>- Zwiększanie wydajności systemu parkowania w mieście poprzez wprowadzenie inteligentnego systemu zarządzania, informującego o wolnych miejscach postojowych</li> <li>- Zwiększanie przepustowości komunikacyjnej miasta</li> <li>- Wdrożenie planów i koncepcji budowy zintegrowanej sieci ścieżek rowerowych na terenie miasta i z gminami ościennymi;</li> <li>- Wytyczenie nowych odcinków tras rowerowych oraz integracja z istniejącymi ścieżkami rowerowymi zapewniając wygodne i bezpieczne warunki uprawiania turystyki rowerowej</li> <li>- Stworzenie warunków do przewozu rowerów środkami transportu publicznego na wybranych trasach</li> <li>- Wprowadzenie sieci wypożyczalni rowerów miejskich i hulajnóg elektrycznych</li> <li>- Stworzenie mieszkańcom Zamościa możliwości pozostawienia pojazdów na parkingach P&amp;R</li> <li>- Zakup taboru z silnikami zasilanymi ekologicznym paliwem lub o napędzie alternatywnym</li> <li>- Regularne remonty i sukcesywna modernizacja istniejącej infrastruktury drogowej</li> <li>- Budowa nowych dróg <ul style="list-style-type: none"> <li>- Wsparcie działań zmierzających do rozbudowy komunikacji publicznej/prywatnej łączącej Miasto Zamość z atrakcyjnymi miejscowościami na Rostoczu;</li> </ul> </li> </ul>	teren miasta Zamość	b.d.	Środki własne

Tom III – Drogi główne położone poza granicami miast o liczbie mieszkańców większej niż 100 tysięcy

## 8.4 Strategia długofalowa

W ramach strategii długofalowej wskazano część działań inwestycyjnych, które zgodnie z planem zostaną zrealizowane po roku 2029. Zadania te zestawiono w tabeli poniżej.

W poniższej tabeli zestawiono działania planowane do podjęcia w ramach długofalowej strategii, której celem jest ograniczenie oddziaływania akustycznego głównych dróg na terenie województwa. Działania co do zasady charakteryzuje niższy priorytet realizacji niż w przypadku działań krótkookresowych. Dla działań zostały wskazane podmioty odpowiedzialnego za ich realizację.

**Tabela 30 Działania inwestycyjne zaplanowane w ramach strategii długofalowej**

Lp.	Nr drogi	Inwestycja	Odcinek w ramach inwestycji	Szacunkowe koszty realizacji [zł]	Podmiot odpowiedzialny	Planowany termin zakończenia inwestycji
1	S17	Budowa drogi S17 Piaski - Hrebenne	Hrebenne (od istniejącej DK17 w km 233+435) - terminal Hrebenne (Rawa Ruska)	5 392 372	GDDKiA	2033
2	DK74	Budowa obwodnicy Janowa Lubelskiego w ciągu DK 74	Budowa obwodnicy Janowa Lubelskiego w ciągu DK 74	230 000 000	GDDKiA	2030
3	DK74	Budowa obwodnicy Zamościa w ciągu DK 74	Budowa obwodnicy Zamościa w ciągu DK 74	450 000 000	GDDKiA	2030
4	DK74	Budowa obwodnicy Szczepieszyna w ciągu DK 74	Budowa obwodnicy Szczepieszyna w ciągu DK 74	120 000 000	GDDKiA	2030
5	DK82	Budowa obwodnicy Łęcznej w ciągu DK82	Budowa obwodnicy Łęcznej w ciągu DK82	195 000 000	GDDKiA	2030
6	DK63	Budowa obwodnicy Łukowa w ciągu DK 63 z powiązaniem z DK 76	Budowa obwodnicy Łukowa w ciągu dróg krajowych nr 63 i 76	225 000 000	GDDKiA	2030
7	S12	Budowa drogi S12 Lublin – Dorohusk odcinek Piaski – Dorohusk (z wyłączeniem obwodnicy Chełma)	obiekt węzeł drogowy 08 (bez obiektu) – obiekt węzeł drogowy -15 (bez obiektu)	445 469 310	GDDKiA	2031

Oprócz wskazanych działań inwestycyjnych, dla obszaru całego województwa proponuje się realizację szeregu działań organizacyjnych oraz zadań związanych z edukacją społeczną, które powinny być prowadzone systematycznie, w sposób ciągły, równocześnie z realizowanymi działaniami inwestycyjnymi, a w miarę potrzeb należy je wzmacniać i modyfikować w kolejnych aktualizacjach Programu. Trwałe i skuteczne w kontekście poprawy stanu klimatu akustycznego działania wymagają czasu oraz współdziałania wielu organów i instytucji oraz budowania świadomości społecznej. Działania te zestawiono w poniższej tabeli.

**Tabela 31 Działania organizacyjne zaplanowane w ramach strategii długofalowej dla całego obszaru objętego POH**

Lp.	Nazwa obszaru	Działania naprawcze	Jednostka odpowiedzialna	Kod działania z katalogu
1	Całe województwo	Stosowanie w planowaniu przestrzennym zasad strefowania (w odniesieniu do terenów niezagospodarowanych),	Organy administracji publicznej	D.24 środki planowania i przepisy porządkowe; S.18 środki planowania i przepisy porządkowe; P.8 środki planowania i przepisy porządkowe; D.26 strefy buforowe; S.20 strefy buforowe; P.10 strefy buforowe

## Tom III – Drogi główne położone poza granicami miast o liczbie mieszkańców większej niż 100 tysięcy

Lp.	Nazwa obszaru	Działania naprawcze	Jednostka odpowiedzialna	Kod działania z katalogu
2	Całe województwo	Wykorzystywanie strategicznej mapy hałasu w pracach planistycznych,	Organy administracji publicznej	D.24 środki planowania i przepisy porządkowe; S.18 środki planowania i przepisy porządkowe; P.8 środki planowania i przepisy porządkowe
3	Całe województwo	Wprowadzanie do miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego zapisów dotyczących klasyfikacji terenów pod względem akustycznym,	Organy administracji publicznej	D.24 środki planowania i przepisy porządkowe; S.18 środki planowania i przepisy porządkowe; P.8 środki planowania i przepisy porządkowe; D.25 obszary wrażliwe; S.19 obszary wrażliwe; P.9 obszary wrażliwe
4	Całe województwo	Stosowanie w MPZP stref ograniczenia rozwoju zabudowy mieszkaniowej określonej maksymalnym zasięgiem izolacji hałasu LDWN / LN o wartościach dopuszczalnych dla danego terenu.	Organy administracji publicznej	D.24 środki planowania i przepisy porządkowe; S.18 środki planowania i przepisy porządkowe; P.8 środki planowania i przepisy porządkowe; D.26 strefy buforowe; S.20 strefy buforowe; P.10 strefy buforowe
5	Całe województwo	W strefach o udokumentowanej uciążliwości hałasu powodowanej trasami komunikacyjnymi wprowadzanie, w stosunku do nowej zabudowy mieszkaniowej, wymogu stosowania elementów chroniących przed hałasem środowiskowym (np.: ekrany na elewacji budynku, rozpraszające elementy fasad, ekrany wzdłuż ścian szczytowych budynków),	Organy administracji publicznej	D.23 inna izolacja; S.17 inna izolacja
6	Całe województwo	Edukacja ekologiczna w zakresie hałasu (przyczyny, skutki, możliwości walki z hałasem), promowanie proekologicznych postaw i środków transportu.	Organy administracji publicznej; Zarządcy dróg	D.33 rozpowszechnianie informacji; D/35 promowanie cichej mobilności; D.36 promowanie transportu publicznego; D.37 promowanie wspólnego użytkowania samochodów (carsharing); D.38 edukacja i działania podnoszące świadomość; S.29 rozpowszechnianie informacji; S.31 edukacja i działania podnoszące świadomość; S32 promowanie innych środków transportu; P.16 rozpowszechnianie informacji; P.18 edukacja i działania podnoszące świadomość

## 9 Harmonogram realizacji poszczególnych działań

W poniższym rozdziale przedstawiono harmonogram realizacji działań mających na celu redukcję hałasu drogowego na terenie województwa lubelskiego, pochodzącego od dróg o natężeniu ruchu powyżej 3 000 000 rocznie, przedstawionych szczegółowo w rozdziale 8.1. Sugerowana hierarchia wykonywania działań krótkoterminowych została zaproponowana biorąc pod uwagę wartość  $N_{HA}$  w obszarze oddziaływania inwestycji, dzięki czemu możliwe było wskazanie najbardziej krytycznych pod względem oddziaływania hałasu na zdrowie mieszkańców miejsc do wdrożenia działań w pierwszej kolejności. Harmonogram realizacji działań przedstawiono w tabeli poniżej.

**Tabela 32 Harmonogram realizacji działań krótkookresowych w celu redukcji hałasu pochodzącego od dróg głównych w województwie lubelskim**

Priorytet	Oznaczenie	Powiat	Nr drogi	Zarządca	Inwestycja	Nazwa/zakres	N <sub>HA</sub> PRZED
1	HD32	powiat Zamość	-	ZDG Zamość	Działania miękkie takie jak: <ul style="list-style-type: none"> <li>– Kontynuacja edukacji ekologicznej</li> <li>– Zwiększanie wydajności systemu parkowania w mieście poprzez wprowadzenie inteligentnego systemu zarządzania, informującego o wolnych miejscach postojowych</li> <li>– Zwiększanie przepustowości komunikacyjnej miasta</li> <li>– Wdrożenie planów i koncepcji budowy zintegrowanej sieci ścieżek rowerowych na terenie miasta i z gminami ościennymi;</li> <li>– Wytyczenie nowych odcinków tras rowerowych oraz integracja z istniejącymi ścieżkami rowerowymi zapewniając wygodne i bezpieczne warunki uprawiania turystyki rowerowej</li> <li>– Stworzenie warunków do przewozu rowerów środkami transportu publicznego na wybranych trasach</li> <li>– Wprowadzenie sieci wypożyczalni rowerów miejskich i hulajnog elektrycznych</li> <li>– Stworzenie mieszkańcom Zamościa możliwości pozostawienia pojazdów na parkingach P&amp;R</li> <li>– Zakup taboru z silnikami zasilanymi ekologicznym paliwem lub o napędzie alternatywnym</li> <li>– Regularne remonty i sukcesywna modernizacja istniejącej infrastruktury drogowej</li> <li>– Budowa nowych dróg</li> <li>– Wsparcie działań zmierzających do rozbudowy komunikacji publicznej/prywatnej łączącej Miasto Zamość z atrakcyjnymi miejscowościami na Roztoczu;</li> </ul>	teren miasta Zamość	2540
2	HD24	powiat Biała Podlaska	-	Prezydent Miasta Biała Podlaska, Policja	Właściwa organizacja ruchu, egzekwowanie istniejących ograniczeń prędkości oraz wprowadzenie nowych rozwiązań w postaci np. cichej nawierzchni	teren miasta Biała Podlaska	950
3	HD6	powiat krasnostawski, powiat zamojski	S17	GDDKiA	Budowa drogi S17 Piaski - Hrebenne	węzeł „Krasnystaw Północ” wraz z węzłem – węzeł „Izbica” wraz z węzłem	745
4	HD3	powiat lubartowski, powiat lubelski	S19	GDDKiA	Budowa drogi S19 Lublin-Lubartów	w. Lubartów Północ - Lublin (w. Lublin Rudnik)	681

## Tom III – Drogi główne położone poza granicami miast o liczbie mieszkańców większej niż 100 tysięcy

Priorytet	Oznaczenie	Powiat	Nr drogi	Zarządca	Inwestycja	Nazwa/zakres	N <sub>HA</sub> PRZED
5	HD9	powiat zamojski, powiat Zamość	S17	GDDKiA	Budowa drogi S17 Piaski - Hrebenne	węzeł „Zamość Wschód” wraz z węzłem – węzeł „Zamość Południe” wraz z węzłem	552
6	HD26	powiat Chełm	-	Prezydenta Miasta Chełm	Uruchomienie inicjatywy społecznej pozwalającej na zrozumienie zagadnień związanych z nadmierną emisją hałasu, wymiana nawierzchni drogowej na cichobieżną na całym terenie miasta	teren miasta Chełm	501
7	HD18	powiat kraśnicki	833	ZDW	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 833 Chodel - Kraśnik - Etap II Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 833 Chodel – Kraśnik	od km 0+000 do km 26+679 o długości 26,679 km; na odcinku od km 1+326 (po rozbudowie km 1+000)	427
8	HD25	powiat Chełm	-	Prezydenta Miasta Chełm	Budowa oraz modernizacja infrastruktury umożliwiającej stworzenie warunków obsługi i rozwoju terminala intermodalnego w mieście Chełm	teren miasta Chełm	374
9	HD14	powiat zamojski, powiat Zamość	DK17	GDDKiA	Rozbudowa DK 17 na odc. granica m. Zamość - Łabunie	od km 179+113 do km 184+716	366
10	HD4	powiat krasnostawski, powiat świdnicki	S17	GDDKiA	Budowa drogi S17 Piaski - Hrebenne	Piaski, węzeł "Piaski Wschód" wraz z węzłem - węzeł "Łopiennik" wraz z węzłem	324
11	HD7	powiat zamojski	S17	GDDKiA	Budowa drogi S17 Piaski - Hrebenne	węzeł „Izbica” bez węzła – węzeł „Zamość Sitaniec” wraz z węzłem	258
12	HD2	powiat lubartowski	S19	GDDKiA	Budowa drogi ekspresowej S19 Białystok – Lubartów odc. Kock (początek obwodnicy) - Lubartów w. „Lubartów Północ”	koniec obwodnicy Kocka i Woli Skromowskiej – Lubartów Północ (bez węzła)	176
13	HD31	powiat Zamość	3352 L	ZDG Zamość	Przebudowa ul. Wyszyńskiego (droga powiatowa nr 3352 L)	ul. Wyszyńskiego	175
14	HD8	powiat zamojski, powiat Zamość	S17	GDDKiA	Budowa drogi S17 Piaski - Hrebenne	węzeł „Zamość Sitaniec” bez węzła – węzeł „Zamość Wschód” bez węzła	161
15	HD30	powiat Zamość	3351 L	ZDG Zamość	Przebudowa ul. Peowiaków (droga powiatowa nr 3351 L)	na odcinku od ronda przy ul. J. Piłsudskiego do ronda przy cmentarzu	152
16	HD15	powiat rycki	DK48	GDDKiA	Rozbudowa DK 48 odc. Dęblin - Moszczanka	od km 153+520 do km 155+378 - przebudowa od km 158+389 do km 164+475 - rozbudowa	136

## Tom III – Drogi główne położone poza granicami miast o liczbie mieszkańców większej niż 100 tysięcy

Priorytet	Oznaczenie	Powiat	Nr drogi	Zarządca	Inwestycja	Nazwa/zakres	N <sub>HA</sub> PRZED
17	HD12	powiat chełmski	S12	GDDKiA	Budowa drogi S12 Lublin – Dorohusk odcinek Piaski – Dorohusk (z wyłączeniem obwodnicy Chełma)	obiekt węzeł drogowy-15 (wraz z obiektem) - w. Chełm Zachód (bez węzła)	107
18	HD11	powiat świdnicki	S12	GDDKiA	Budowa drogi S12 Lublin – Dorohusk odcinek Piaski – Dorohusk (z wyłączeniem obwodnicy Chełma)	Piaski (koniec obwodnicy) – obiekt WD-08 (wraz z obiektem)	107
19	HD22	powiat puławski	824	ZDW	Wymiana nawierzchni Puławy Al. Partyzantów	11+338 12+000	105
20	HD1	powiat lubartowski, powiat radzyński	S19	GDDKiA	Budowa drogi ekspresowej S19 Białystok – Lubartów odc. Międzyrzec Podlaski (koniec obwodnicy) – Kock (początek obwodnicy)	Radzyń Podlaski - Kock (początek obwodnicy)	102
21	HD20	powiat puławski	824	ZDW	Wymiana nawierzchni Puławy Al. Partyzantów	10+495 11+000	102
22	HD5	powiat krasnostawski	S17	GDDKiA	Budowa drogi S17 Piaski - Hrebenne	węzeł "Łopiennik" bez węzła – węzeł "Krasnystaw Północ" bez węzła	92
23	HD10	powiat tomaszowski	S17	GDDKiA	Budowa drogi S17 Piaski - Hrebenne	Tomaszów Lubelski (koniec obwodnicy) - Hrebenne (początek obwodnicy)	85
24	HD16	powiat bialski	813	ZDW	Budowa obwodnicy m. Międzyrzec Podlaski leżącej w ciągu drogi wojewódzkiej nr 813	obwodnica o dł. ok. 4,7 km wraz z obiektami inżynierskimi	73
25	HD21	powiat puławski	824	ZDW	Wymiana nawierzchni Puławy Al. Partyzantów	11+000 11+338	65
26	HD29	powiat Zamość	DW 849	ZDG Zamość	Przebudowa ul. Lwowskiej (DW 849)	od ulicy Al. Jana Pawła II do skrzyżowania ulic: Reja – Ogrodowa – Lwowska – Partyzantów	62
27	HD19	powiat łęczyński	820	ZDW	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 820 Sosnowica Dwór – Łęczna	Sosnowica Dwór – Łęczna	50
28	HD17	powiat biłgorajski	835	ZDW	Budowa obwodnicy m. Tarnogród leżącej w ciągu drogi wojewódzkiej Nr 835	Lublin – Wysokie – Biłgoraj – Sieniawa – Przeworsk – Kańczuga – Dynów – Grabownica Starzeńska	44
29	HD23	powiat Biała Podlaska	812	Prezydent Miasta Biała Podlaska	Przebudowa odcinka drogi ul. Janowskiej wraz z budową ronda na skrzyżowaniu ul. Janowskiej z ul. Jana III Sobieskiego	od ronda im. Żołnierzy Wyklętych do ul. Żołnierzy Wyklętych do ul. Jana III Sobieskiego	36
30	HD27	powiat Zamość	DK nr 17/74	ZDG Zamość	Remont nawierzchni ul. Legionów DK NR 17/74	od Ronda Skulskiego do Ronda Wysiedlonych Mieszkańców Zamojszczyzny	35
31	HD13	powiat chełmski powiat Chełm	S12	GDDKiA	Budowa obwodnicy Chełma w ciągu S12	Budowa obwodnicy Chełma w ciągu S12	32



## Tom III – Drogi główne położone poza granicami miast o liczbie mieszkańców większej niż 100 tysięcy

Priorytet	Oznaczenie	Powiat	Nr drogi	Zarządca	Inwestycja	Nazwa/zakres	N <sub>HA</sub> PRZED
32	HD28	powiat Zamość	DK Nr 17	ZDG Zamość	Przebudowa ul. Lwowskiej DK Nr 17	od ulicy Al. Jana Pawła II do granicy miasta	12

## SPIS RYSUNKÓW

Rysunek 1 Odcinki dróg głównych objętych POH na tle granic województwa i powiatów [źródło podkładu mapy: OpenStreetMap].....	5
Rysunek 2 Tereny podlegające ochronie akustycznej wzdłuż analizowanych odcinków dróg głównych [źródło: Strategiczne mapy hałasu dla dróg głównych w województwie lubelskim].....	8
Rysunek 3 Odcinki dróg krajowych w zarządzie GDDKiA objęte Programem [źródło: SMH GDDKiA Lubelskie] .....	13
Rysunek 4 Odcinki dróg wojewódzkich w zarządzie ZDW objęte Programem [źródło: SMH ZDW 2022] .....	16
Rysunek 5 Odcinki dróg głównych na terenie miasta Biała Podlaska objęte Programem [źródło: SMH Biała Podlaska 2022].....	17
Rysunek 6 Odcinki dróg głównych na terenie miasta Chełm objęte Programem [źródło: SMH Chełm 2023].....	18
Rysunek 7. Odcinki dróg głównych na terenie miasta Zamość objęte Programem [źródło: SMH Zamość 2022].....	19
Rysunek 8 Przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu pochodzącego od dróg krajowych objętych Programem, w podziale na powiaty [źródło: SMH GDDKiA 2022].....	22
Rysunek 9 Szacunkowa liczba osób zamieszkujących tereny, na których występują przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu pochodzącego od dróg krajowych objętych Programem, w podziale na powiaty [źródło: SMH GDDKiA 2022] .....	22
Rysunek 10 Lokalizacja terenów, na których występują przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu pochodzącego od dróg krajowych objętych Programem, w odniesieniu do granic województwa i powiatów [źródło: SMH GDDKiA 2022].....	23
Rysunek 11 Przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu pochodzącego od dróg wojewódzkich objętych Programem, w podziale na powiaty [źródło: SMH ZDW 2022].....	25
Rysunek 12 Szacunkowa liczba osób zamieszkująca tereny, na których występują przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu pochodzącego od dróg wojewódzkich objętych Programem, w podziale na powiaty [źródło: SMH ZDW 2022] .....	25
Rysunek 13 Lokalizacja terenów, na których występują przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu pochodzącego od dróg wojewódzkich objętych Programem, w odniesieniu do granic województwa i powiatów [źródło: SMH ZDW 2022] .....	26
Rysunek 14 Przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu pochodzącego od dróg objętych Programem, zlokalizowanych na terenach miast na prawach powiatu o liczbie mieszkańców poniżej 100 tys. [źródło: SMH Biała Podlaska 2022; SMH Chełm 2023; SMH Zamość 2022].....	28
Rysunek 15 Szacunkowa liczba osób zamieszkująca tereny, na których występują przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu pochodzącego od dróg objętych Programem, zlokalizowanych na terenach miast na prawach powiatu o liczbie mieszkańców poniżej 100 tys. [źródło: SMH Biała Podlaska 2022; SMH Chełm 2023; SMH Zamość 2022] .....	28
Rysunek 16 Lokalizacja terenów, na których występują przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu pochodzącego od dróg głównych objętych Programem na terenie miasta Biała Podlaska [źródło: SMH Biała Podlaska 2022] .....	29
Rysunek 17 Lokalizacja terenów, na których występują przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu pochodzącego od dróg głównych objętych Programem na terenie miasta Chełm [źródło: SMH Chełm 2023].....	30
Rysunek 18 Lokalizacja terenów, na których występują przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu pochodzącego od dróg głównych objętych Programem na terenie miasta Zamość [źródło: SMH Zamość 2022] .....	31
Rysunek 19 Wskaźnik $N_{HA}$ dla hałasu drogowego pochodzącego od dróg głównych w zarządzie GDDKiA; 10% obszarów jednostkowych o największych wartościach wskaźnika, arkusz 1 z 5 ..	34

## Tom III – Drogi główne położone poza granicami miast o liczbie mieszkańców większej niż 100 tysięcy

- Rysunek 20 Wskaźnik  $N_{HA}$  dla hałasu drogowego pochodzącego od dróg głównych w zarządzie GDDKiA; 10% obszarów jednostkowych o największych wartościach wskaźnika, arkusz 2 z 5 ..35
- Rysunek 21 Wskaźnik  $N_{HA}$  dla hałasu drogowego pochodzącego od dróg głównych w zarządzie GDDKiA; 10% obszarów jednostkowych o największych wartościach wskaźnika, arkusz 3 z 5 ..36
- Rysunek 22 Wskaźnik  $N_{HA}$  dla hałasu drogowego pochodzącego od dróg głównych w zarządzie GDDKiA; 10% obszarów jednostkowych o największych wartościach wskaźnika, arkusz 4 z 5 ..37
- Rysunek 23 Wskaźnik  $N_{HA}$  dla hałasu drogowego pochodzącego od dróg głównych w zarządzie GDDKiA; 10% obszarów jednostkowych o największych wartościach wskaźnika, arkusz 5 z 5 ..38
- Rysunek 24 Wskaźnik  $N_{HSD}$  dla hałasu drogowego pochodzącego od dróg głównych w zarządzie GDDKiA; 10% obszarów jednostkowych o największych wartościach wskaźnika; arkusz 1 z 5 ..39
- Rysunek 25 Wskaźnik  $N_{HSD}$  dla hałasu drogowego pochodzącego od dróg głównych w zarządzie GDDKiA; 10% obszarów jednostkowych o największych wartościach wskaźnika; arkusz 2 z 5 ..40
- Rysunek 26 Wskaźnik  $N_{HSD}$  dla hałasu drogowego pochodzącego od dróg głównych w zarządzie GDDKiA; 10% obszarów jednostkowych o największych wartościach wskaźnika; arkusz 3 z 5 ..41
- Rysunek 27 Wskaźnik  $N_{HSD}$  dla hałasu drogowego pochodzącego od dróg głównych w zarządzie GDDKiA; 10% obszarów jednostkowych o największych wartościach wskaźnika; arkusz 4 z 5 ..42
- Rysunek 28 Wskaźnik  $N_{HSD}$  dla hałasu drogowego pochodzącego od dróg głównych w zarządzie GDDKiA; 10% obszarów jednostkowych o największych wartościach wskaźnika; arkusz 5 z 5 ..43
- Rysunek 29 Wskaźnik  $N_{IHD}$  dla hałasu drogowego pochodzącego od dróg głównych w zarządzie GDDKiA; 10% obszarów jednostkowych o największych wartościach wskaźnika; arkusz 1 z 5 ..44
- Rysunek 30 Wskaźnik  $N_{IHD}$  dla hałasu drogowego pochodzącego od dróg głównych w zarządzie GDDKiA; 10% obszarów jednostkowych o największych wartościach wskaźnika; arkusz 2 z 5 ..45
- Rysunek 31 Wskaźnik  $N_{IHD}$  dla hałasu drogowego pochodzącego od dróg głównych w zarządzie GDDKiA; 10% obszarów jednostkowych o największych wartościach wskaźnika; arkusz 3 z 5 ..46
- Rysunek 32 Wskaźnik  $N_{IHD}$  dla hałasu drogowego pochodzącego od dróg głównych w zarządzie GDDKiA; 10% obszarów jednostkowych o największych wartościach wskaźnika; arkusz 4 z 5 ..47
- Rysunek 33 Wskaźnik  $N_{IHD}$  dla hałasu drogowego pochodzącego od dróg głównych w zarządzie GDDKiA; 10% obszarów jednostkowych o największych wartościach wskaźnika; arkusz 5 z 5 ..48
- Rysunek 34 Wskaźnik  $N_{HA}$  dla hałasu drogowego pochodzącego od dróg głównych w zarządzie ZDW; 10% obszarów jednostkowych o największych wartościach wskaźnika, arkusz 1 z 4 .....50
- Rysunek 35 Wskaźnik  $N_{HA}$  dla hałasu drogowego pochodzącego od dróg głównych w zarządzie ZDW; 10% obszarów jednostkowych o największych wartościach wskaźnika, arkusz 2 z 4 .....51
- Rysunek 36 Wskaźnik  $N_{HA}$  dla hałasu drogowego pochodzącego od dróg głównych w zarządzie ZDW; 10% obszarów jednostkowych o największych wartościach wskaźnika, arkusz 3 z 4 .....52
- Rysunek 37 Wskaźnik  $N_{HA}$  dla hałasu drogowego pochodzącego od dróg głównych w zarządzie ZDW; 10% obszarów jednostkowych o największych wartościach wskaźnika, arkusz 4 z 4 .....53
- Rysunek 38 Wskaźnik  $N_{HSD}$  dla hałasu drogowego pochodzącego od dróg głównych w zarządzie ZDW; 10% obszarów jednostkowych o największych wartościach wskaźnika; arkusz 1 z 4 .....54
- Rysunek 39 Wskaźnik  $N_{HSD}$  dla hałasu drogowego pochodzącego od dróg głównych w zarządzie ZDW; 10% obszarów jednostkowych o największych wartościach wskaźnika; arkusz 2 z 4 .....55
- Rysunek 40 Wskaźnik  $N_{HSD}$  dla hałasu drogowego pochodzącego od dróg głównych w zarządzie ZDW; 10% obszarów jednostkowych o największych wartościach wskaźnika; arkusz 3 z 4 .....56
- Rysunek 41 Wskaźnik  $N_{HSD}$  dla hałasu drogowego pochodzącego od dróg głównych w zarządzie ZDW; 10% obszarów jednostkowych o największych wartościach wskaźnika; arkusz 4 z 4 .....57
- Rysunek 42 Wskaźnik  $N_{IHD}$  dla hałasu drogowego pochodzącego od dróg głównych w zarządzie ZDW; 10% obszarów jednostkowych o największych wartościach wskaźnika; arkusz 1 z 4 .....58
- Rysunek 43 Wskaźnik  $N_{IHD}$  dla hałasu drogowego pochodzącego od dróg głównych w zarządzie ZDW; 10% obszarów jednostkowych o największych wartościach wskaźnika; arkusz 2 z 4 .....59
- Rysunek 44 Wskaźnik  $N_{IHD}$  dla hałasu drogowego pochodzącego od dróg głównych w zarządzie ZDW; 10% obszarów jednostkowych o największych wartościach wskaźnika; arkusz 3 z 4 .....60

Tom III – Drogi główne położone poza granicami miast o liczbie mieszkańców większej niż 100 tysięcy	
Rysunek 45 Wskaźnik $N_{IHD}$ dla hałasu drogowego pochodzącego od dróg głównych w zarządzie ZDW; 10% obszarów jednostkowych o największych wartościach wskaźnika; arkusz 4 z 4 .....	61
Rysunek 46 Wskaźnik $N_{HA}$ dla hałasu drogowego pochodzącego od dróg głównych w zarządzie gminy Biiała Podlaska; 10% obszarów jednostkowych o największych wartościach wskaźnika .....	63
Rysunek 47 Wskaźnik $N_{HSD}$ dla hałasu drogowego pochodzącego od dróg głównych w zarządzie gminy Biiała Podlaska; 10% obszarów jednostkowych o największych wartościach wskaźnika .....	63
Rysunek 48 Wskaźnik $N_{IHD}$ dla hałasu drogowego pochodzącego od dróg głównych w zarządzie gminy Biiała Podlaska; 10% obszarów jednostkowych o największych wartościach wskaźnika .....	64
Rysunek 49 Wskaźnik $N_{HA}$ dla hałasu drogowego pochodzącego od dróg głównych w zarządzie UM Chełm; 10% obszarów jednostkowych o największych wartościach wskaźnika .....	64
Rysunek 50 Wskaźnik $N_{HSD}$ dla hałasu drogowego pochodzącego od dróg głównych w zarządzie UM Chełm; 10% obszarów jednostkowych o największych wartościach wskaźnika .....	65
Rysunek 51 Wskaźnik $N_{IHD}$ dla hałasu drogowego pochodzącego od dróg głównych w zarządzie UM Chełm; 10% obszarów jednostkowych o największych wartościach wskaźnika .....	65
Rysunek 52 Wskaźnik $N_{HA}$ dla hałasu drogowego pochodzącego od dróg głównych w zarządzie ZDG Zamość; 10% obszarów jednostkowych o największych wartościach wskaźnika .....	66
Rysunek 53 Wskaźnik $N_{HSD}$ dla hałasu drogowego pochodzącego od dróg głównych w zarządzie ZDG Zamość; 10% obszarów jednostkowych o największych wartościach wskaźnika .....	66
Rysunek 54 Wskaźnik $N_{IHD}$ dla hałasu drogowego pochodzącego od dróg głównych w zarządzie ZDG Zamość; 10% obszarów jednostkowych o największych wartościach wskaźnika .....	67
Rysunek 55 Lokalizacja działań z zakresu ograniczania hałasu drogowego pochodzącego od głównych dróg w zarządzie GDDKiA proponowanych do podjęcia w ciągu 5 lat, licząc od roku uchwalenia programu, arkusz 1 z 5 .....	122
Rysunek 56 Lokalizacja działań z zakresu ograniczania hałasu drogowego pochodzącego od głównych dróg w zarządzie GDDKiA proponowanych do podjęcia w ciągu 5 lat, licząc od roku uchwalenia programu, arkusz 2 z 5 .....	122
Rysunek 57 Lokalizacja działań z zakresu ograniczania hałasu drogowego pochodzącego od głównych dróg w zarządzie GDDKiA proponowanych do podjęcia w ciągu 5 lat, licząc od roku uchwalenia programu, arkusz 3 z 5 .....	123
Rysunek 58 Lokalizacja działań z zakresu ograniczania hałasu drogowego pochodzącego od głównych dróg w zarządzie GDDKiA proponowanych do podjęcia w ciągu 5 lat, licząc od roku uchwalenia programu, arkusz 4 z 5 .....	123
Rysunek 59 Lokalizacja działań z zakresu ograniczania hałasu drogowego pochodzącego od głównych dróg w zarządzie GDDKiA proponowanych do podjęcia w ciągu 5 lat, licząc od roku uchwalenia programu, arkusz 5 z 5 .....	124
Rysunek 60 Lokalizacja działań z zakresu ograniczania hałasu drogowego pochodzącego od głównych dróg w zarządzie ZDW proponowanych do podjęcia w ciągu 5 lat, licząc od roku uchwalenia programu, arkusz 1 z 4 .....	125
Rysunek 61 Lokalizacja działań z zakresu ograniczania hałasu drogowego pochodzącego od głównych dróg w zarządzie ZDW proponowanych do podjęcia w ciągu 5 lat, licząc od roku uchwalenia programu, arkusz 2 z 4 .....	125
Rysunek 62 Lokalizacja działań z zakresu ograniczania hałasu drogowego pochodzącego od głównych dróg w zarządzie ZDW proponowanych do podjęcia w ciągu 5 lat, licząc od roku uchwalenia programu, arkusz 3 z 4 .....	126
Rysunek 63 Lokalizacja działań z zakresu ograniczania hałasu drogowego pochodzącego od głównych dróg w zarządzie ZDW proponowanych do podjęcia w ciągu 5 lat, licząc od roku uchwalenia programu, arkusz 4 z 4 .....	126
Rysunek 64 Lokalizacja działań z zakresu ograniczania hałasu drogowego pochodzącego od głównych dróg w zarządzie gminy Biiała Podlaska proponowanych do podjęcia w ciągu 5 lat, licząc od roku uchwalenia programu .....	127

## Tom III – Drogi główne położone poza granicami miast o liczbie mieszkańców większej niż 100 tysięcy

Rysunek 65 Lokalizacja działań z zakresu ograniczania hałasu drogowego pochodzącego od głównych dróg w zarządzie gminy UM Chełm proponowanych do podjęcia w ciągu 5 lat, licząc od roku uchwalenia programu .....	127
Rysunek 66 Lokalizacja działań z zakresu ograniczania hałasu drogowego pochodzącego od głównych dróg w zarządzie gminy ZDG Zamość proponowanych do podjęcia w ciągu 5 lat, licząc od roku uchwalenia programu .....	128
Rysunek 67 Porównanie rozkładu 10% największych wartości wskaźnika <i>NHA</i> przed i po realizacji działań – działania na głównych drogach w zarządzie GDDKiA; arkusz 1 z 5 .....	130
Rysunek 68 Porównanie rozkładu 10% największych wartości wskaźnika <i>NHA</i> przed i po realizacji działań – działania na głównych drogach w zarządzie GDDKiA; arkusz 2 z 5 .....	131
Rysunek 69 Porównanie rozkładu 10% największych wartości wskaźnika <i>NHA</i> przed i po realizacji działań – działania na głównych drogach w zarządzie GDDKiA; arkusz 3 z 5 .....	132
Rysunek 70 Porównanie rozkładu 10% największych wartości wskaźnika <i>NHA</i> przed i po realizacji działań – działania na głównych drogach w zarządzie GDDKiA; arkusz 4 z 5 .....	133
Rysunek 71 Porównanie rozkładu 10% największych wartości wskaźnika <i>NHA</i> przed i po realizacji działań – działania na głównych drogach w zarządzie GDDKiA; arkusz 5 z 5 .....	134
Rysunek 72 Porównanie rozkładu 10% największych wartości wskaźnika <i>NHA</i> przed i po realizacji działań – działania na głównych drogach w zarządzie ZDW; arkusz 1 z 4 .....	135
Rysunek 73 Porównanie rozkładu 10% największych wartości wskaźnika <i>NHA</i> przed i po realizacji działań – działania na głównych drogach w zarządzie ZDW; arkusz 2 z 4 .....	136
Rysunek 74 Porównanie rozkładu 10% największych wartości wskaźnika <i>NHA</i> przed i po realizacji działań – działania na głównych drogach w zarządzie ZDW; arkusz 3 z 4 .....	137
Rysunek 75 Porównanie rozkładu 10% największych wartości wskaźnika <i>NHA</i> przed i po realizacji działań – działania na głównych drogach w zarządzie ZDW; arkusz 4 z 4 .....	138
Rysunek 76 Porównanie rozkładu 10% największych wartości wskaźnika <i>NHA</i> przed i po realizacji działań – działania na głównych drogach w zarządzie gminy Biała Podlaska .....	139
Rysunek 77 Porównanie rozkładu 10% największych wartości wskaźnika <i>NHA</i> przed i po realizacji działań – działania na głównych drogach w zarządzie UM Chełm .....	140
Rysunek 78 Porównanie rozkładu 10% największych wartości wskaźnika <i>NHA</i> przed i po realizacji działań – działania na głównych drogach w zarządzie UM Chełm .....	141

## Tom II – Miasta o liczbie mieszkańców powyżej 100 tysięcy – LUBLIN

**SPIS TABEL**

Tabela 1 Zestawienie powiatów i gmin objętych zakresem SMH .....	6
Tabela 2 Zestawienie odcinków dróg krajowych w zarządzie GDDKiA objętych Programem [źródło: SMH GDDKiA 2022].....	10
Tabela 3 Zestawienie odcinków dróg wojewódzkich objętych Programem [źródło: SMH ZDW 2022] .	14
Tabela 4 Zestawienie dróg głównych w mieście Biła Podlaska objętych Programem [źródło: SMH Biła Podlaska 2022].....	17
Tabela 5 Zestawienie dróg głównych w mieście Chełm objętych Programem [źródło: SMH Chełm 2023] .....	18
Tabela 6 Zestawienie dróg głównych w mieście Zamość objętych Programem [źródło: SMH Zamość 2022].....	19
Tabela 7 Dane statystyczne dotyczące powierzchni terenów, na których wystąpiły przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu pochodzącego od dróg krajowych oraz liczby mieszkańców zamieszkujących te tereny, w podziale na powiaty [źródło: SMH GDDKiA 2022].....	21
Tabela 8 Dane statystyczne dotyczące powierzchni terenów, na których wystąpiły przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu pochodzącego od dróg wojewódzkich oraz liczby mieszkańców zamieszkujących te tereny, w podziale na powiaty [źródło: SMH ZDW 2022].....	24
Tabela 9 Dane statystyczne dotyczące powierzchni terenów, na których wystąpiły przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu pochodzącego od dróg głównych na terenie miast na prawach powiatu o liczbie mieszkańców mniejszej niż 100 tys. oraz liczby mieszkańców zamieszkujących te tereny [źródło: SMH Biła Podlaska 2022; SMH Chełm 2023; SMH Zamość 2022].....	27
Tabela 10 Wyniki oceny szkodliwych skutków hałasu dla dróg głównych w zarządzie GDDKiA na terenie województwa lubelskiego .....	32
Tabela 11 Wyniki oceny szkodliwych skutków hałasu dla dróg głównych w zarządzie ZDW na terenie województwa lubelskiego .....	49
Tabela 12 Wyniki oceny szkodliwych skutków hałasu dla dróg głównych w zarządzie gminy miejskiej Biła Podlaska na terenie województwa lubelskiego.....	62
Tabela 13 Wyniki oceny szkodliwych skutków hałasu dla dróg głównych w zarządzie UM Chełm na terenie województwa lubelskiego .....	62
Tabela 14 Wyniki oceny szkodliwych skutków hałasu dla dróg głównych w zarządzie ZDG Zamość na terenie województwa lubelskiego .....	62
Tabela 15 Zestawienie działań w zakresie ochrony przed hałasem planowanych do realizacji w ciągu 5 lat, licząc od roku sporządzenia mapy (SMH GDDKiA 2022) .....	67
Tabela 16 Zestawienie działań w zakresie ochrony przed hałasem planowanych do realizacji w ciągu 6-10 lat, licząc od roku sporządzenia mapy (SMH GDDKiA 2022).....	70
Tabela 17 Zestawienie działań planowanych do realizacji w ciągu 5 lat, licząc od roku następującego po roku sporządzeniu strategicznej mapy hałasu (SMH ZDW 2022) .....	70
Tabela 18 Zestawienie działań planowanych do realizacji w ciągu 6-10 lat, licząc od roku następującego po roku sporządzenia strategicznej mapy hałasu (SMH ZDW 2022) .....	71
Tabela 19 Zestawienie działań planowanych do realizacji w ciągu 5 lat, licząc od roku następującego po roku sporządzenia strategicznej mapy hałasu (SMH Biła Podlaska 2022) .....	71
Tabela 20 Zestawienie działań planowanych do realizacji w ciągu 5 lat, licząc od roku następującego po roku sporządzenia strategicznej mapy hałasu (SMH Zamość 2022) .....	72
Tabela 21 Zestawienie działań dla dróg w zarządzie GDDKiA, zaplanowanych w ramach POH drogi 2019.....	74
Tabela 22 Zestawienie działań dla dróg w zarządzie ZDW, zaplanowanych w ramach POH drogi 2019 .....	101
Tabela 23 Zestawienie działań krótkoterminowych (na lata 2021-2025) zaplanowanych w ramach POH Chełm 2021 wraz ze statusem realizacji .....	108

## Tom III – Drogi główne położone poza granicami miast o liczbie mieszkańców większej niż 100 tysięcy

Tabela 24 Zestawienie działań długoterminowych (po roku 2025) zaplanowanych w ramach POH Chełm 2021 .....	109
Tabela 25 Skargi mieszkańców na hałas drogowy w podziale na zarządców dróg .....	111
Tabela 26 Lokalizacja skarg mieszkańców na hałas drogowy .....	113
Tabela 27 Działania z zakresu ograniczania hałasu drogowego pochodzącego od głównych dróg na terenie województwa lubelskiego, proponowane do realizacji w latach 2024-2029 .....	117
Tabela 28 Efekty planowanych działań z zakresu ograniczania hałasu drogowego pochodzącego od głównych dróg, proponowanych do podjęcia w ciągu 5 lat, licząc od roku uchwalenia Programu .....	129
Tabela 29 Koszty działań z zakresu ograniczania hałasu drogowego pochodzącego od głównych dróg na terenie województwa lubelskiego, proponowanych do realizacji w latach 2024-2029.....	142
Tabela 30 Działania inwestycyjne zaplanowane w ramach strategii długofalowej .....	146
Tabela 31 Działania organizacyjne zaplanowane w ramach strategii długofalowej dla całego obszaru objętego POH.....	146
Tabela 32 Harmonogram realizacji działań krótkookresowych w celu redukcji hałasu pochodzącego od dróg głównych w województwie lubelskim .....	148

Załącznik nr 4  
do uchwały nr III /44 /2024  
Sejmiku Województwa Lubelskiego  
z dnia 19 czerwca 2024 r.



**PROGRAM OCHRONY ŚRODOWISKA  
PRZED HAŁASEM  
DLA WOJEWÓDZTWA LUBELSKIEGO  
Streszczenie w języku niespecjalistycznym**



**SPIS TREŚCI**

<b>SPIS TREŚCI .....</b>	<b>2</b>
<b>1 Podstawa prawna Programu.....</b>	<b>3</b>
<b>2 Cel Programu .....</b>	<b>3</b>
<b>3 Obszar objęty Programem .....</b>	<b>4</b>
<b>4 Ogólne informacje o planowanych działaniach w zakresie ochrony przed hałasem.....</b>	<b>6</b>
<b>5 Harmonogram realizacji poszczególnych działań .....</b>	<b>10</b>
<b>5.1 Miasto Lublin .....</b>	<b>10</b>
<b>5.2 Drogi główne .....</b>	<b>12</b>
<b>SPIS RYSUNKÓW .....</b>	<b>16</b>
<b>SPIS TABEL .....</b>	<b>16</b>

Streszczenie w języku niespecjalistycznym

## 1 Podstawa prawna Programu

Podstawą prawną opracowania Programu jest art. 119a ust. 1 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (t.j. Dz. U. z 2024 r. poz. 54), który nakłada na marszałka województwa obowiązek opracowania projektu uchwały dla obszaru województwa. Wymóg ten wynika z implementacji Dyrektywy 2002/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 25 czerwca 2002 r. odnoszącej się do oceny i zarządzania poziomem hałasu w środowisku (Dz. U. UE.L. z 2002 r., Nr 189, str. 12 ze zm.). Aktualizacja Programu powinna odbywać się co 5 lat lub częściej w przypadku wystąpienia okoliczności uzasadniających zmianę Programu lub aktualizację harmonogramu.

Merytoryczną podstawę Programu stanowią strategiczne mapy hałasu (SMH), które zostały sporządzone w roku 2022 przez podmioty do tego zobligowane. Wyniki SMH pozwoliły zidentyfikować najistotniejsze źródła hałasu oraz obszary w największym stopniu wymagające poprawy klimatu akustycznego.

## 2 Cel Programu

Podstawowym celem Programu jest: zmniejszenie liczby osób narażonych na negatywne skutki zdrowotne powodowane hałasem, tj. ograniczenie liczby osób dotkniętych szkodliwym skutkiem hałasu w postaci znacznej uciążliwości, zaburzeń snu i ryzyka wystąpienia choroby niedokrwiennej serca. Cel ten realizowany jest za pomocą określonych w niniejszym programie działań w zakresie ochrony przed hałasem, planowanych do realizacji w latach 2024-2029. Głównym mierzalnym wskaźnikiem realizacji celu niniejszego programu jest prognozowany efekt działań, który określony został z wykorzystaniem wskaźników:

- liczba osób narażona na znaczną dokuczliwość hałasu –  $N_{HA}$
- liczba osób narażona na znaczne zaburzenia snu –  $N_{HSD}$
- liczba przypadków zachorowalności na choroby niedokrwienne serca -  $N_{IHD}$ .

Wskaźniki te zostały wprowadzone w czwartej rundzie mapowania (strategicznych mapach hałasu z 2022 r.). Zgodnie z aktualnym stanem wiedzy i badań naukowych, wskaźniki  $N_{HA}$  i  $N_{HSD}$  mają zastosowanie dla wszystkich źródeł hałasu komunikacyjnego (pochodzącego od dróg, linii kolejowych i tramwajowych oraz lotnisk), podczas gdy wskaźnik  $N_{IHD}$  stosuje się wyłącznie w przypadku hałasu drogowego.

Program stanowi strategiczną ocenę stanu klimatu akustycznego na terenie województwa lubelskiego wraz z określeniem kierunków działań naprawczych, które w trakcie obowiązywania dokumentu powinny zostać zrealizowane w celu poprawy środowiska akustycznego na analizowanym obszarze. Program swoim zakresem obejmuje tereny, dla których została wykonana ocena w ramach strategicznych map hałasu.

Streszczenie w języku niespecjalistycznym

### 3 Obszar objęty Programem

W opracowaniu zamieszczono informacje w podziale na miasto o liczbie mieszkańców większej niż 100 tysięcy – miasto Lublin oraz główne drogi położone poza miastami o liczbie mieszkańców większej niż 100 tysięcy.

W skład województwa wchodzi 20 powiatów i 4 miasta na prawach powiatu oraz 213 gmin, w tym 20 gminy miejskie, 34 gminy miejsko-wiejskie i 159 gmin wiejskich (wg danych GUS, stan na 01.01.2024 r.). Obszary, dla których sporządzone zostały SMH występują na terenie:

- 16 powiatów (powiat biański, powiat biłgorajski, powiat chełmski, powiat janowski, powiat krasnostawski, powiat kraśnicki, powiat lubartowski, powiat lubelski, powiat łużyński, powiat łukowski, powiat puławski, powiat radzyński, powiat rycki, powiat świdnicki, powiat tomaszowski, powiat zamojski);
- 4 miast na prawach powiatu (powiat Biała Podlaska, powiat Chełm, powiat Lublin, powiat Zamość);
- 64 gmin (w tym gmin na prawach powiatu).

Dla miasta Lublin w POH ujęto następujące źródła hałasu:

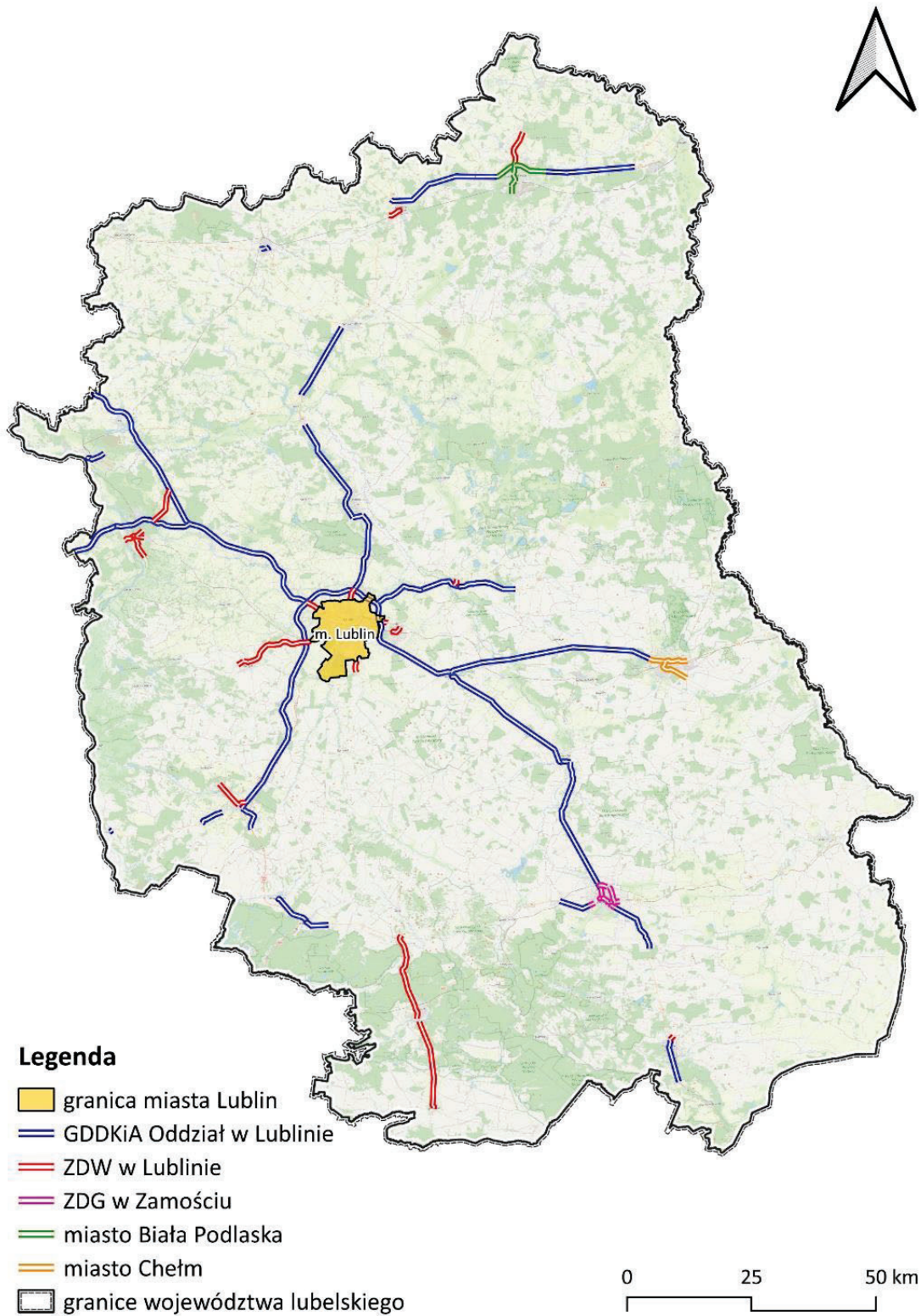
- drogi o średniodobowym natężeniu ruchu powyżej 1 tysiąca pojazdów na dobę;
  - 2,7 km dróg krajowych;
  - 44 km dróg wojewódzkich;
  - 147 km dróg powiatowych;
  - 396 km dróg gminnych.
- linie kolejowe;
  - 4 główne linie kolejowe;
  - 3 pozostałe linie kolejowe.
- zakłady przemysłowe, obiekty handlowe o powierzchni sprzedaży powyżej 5000 m<sup>2</sup>, parkingi powyżej 300 miejsc parkingowych przy obiektach użyteczności publicznej oraz parkingi działające w systemie parkuj i jedź, porty, jeśli takie znajdują się na terenie miasta o liczbie mieszkańców większej niż 100 tysięcy.
  - 27 obiektów handlowych;
  - 42 obiekty przemysłowe;
  - 15 parkingów.

W odniesieniu do dróg głównych zlokalizowanych poza granicami miast o liczbie mieszkańców powyżej 100 tysięcy, w ramach POH ujęto:

- 77 odcinków dróg krajowych o łącznej długości 458,128 km;
- 27 odcinków dróg wojewódzkich o łącznej długości 99,479 km;
- 1 odcinek drogi krajowej i 6 odcinków dróg wojewódzkich o łącznej długości 17,838 km na terenie miasta Biała Podlaska;
- 1 odcinek drogi krajowej i 1 odcinek drogi wojewódzkiej o łącznej długości 14,854 km na terenie miasta Chełm;
- 6 odcinków dróg krajowych, 1 odcinek drogi wojewódzkiej i 5 odcinków dróg powiatowych o łącznej długości 15,002 km na terenie miasta Zamość.

Na poniższym rysunku przedstawiono lokalizację źródeł hałasu poddanych analizie względem granic województwa.

## Streszczenie w języku niespecjalistycznym



Rysunek 1 Lokalizacja objętych Programem źródeł hałasu na tle granic województwa lubelskiego

Streszczenie w języku niespecjalistycznym

## 4 Ogólne informacje o planowanych działaniach w zakresie ochrony przed hałasem

Ograniczenie hałasu do poziomów nieprzekraczających wartości dopuszczalnych oraz niepowodujących negatywnych skutków zdrowotnych dla mieszkańców obszaru całego województwa wydaje się być zadaniem nierealnym, należy jednak dążyć do jak największej poprawy klimatu akustycznego, w szczególności na obszarach najbardziej narażonych na negatywne oddziaływanie hałasu na mieszkańców. W ramach Programu zaproponowano działania, których realizacja powinna doprowadzić do poprawy stanu klimatu akustycznego na terenie miasta Lublin oraz w otoczeniu dróg głównych położonych poza miastami o liczbie mieszkańców powyżej 100 tysięcy. Zadania zostały podzielone na dwa horyzonty czasowe:

- działania w zakresie ochrony przed hałasem planowane do podjęcia w ciągu 5 lat, licząc od roku uchwalenia programu (tj. w horyzoncie czasowym 2024-2029);
- długofalową strategię ukierunkowaną na określenie i realizację celów w zakresie ochrony przed hałasem, w tym także identyfikację obszarów, które powinny zostać wyznaczone jako obszary ciche.

Wskazanie w Programie działania, mające na celu ograniczenie negatywnych skutków zdrowotnych związanych z hałasem, są podstawowym narzędziem realizacji celów Programu. Działania planowane są przede wszystkim w miejscach, w których w trakcie realizacji SMH oraz POH zidentyfikowano obszary najbardziej narażone na zanieczyszczenie hałasem. Zgodnie z założeniami polityki ochrony przed hałasem w cyklach 5-letnich wykonywane są zadania z zakresu monitoringu hałasu (etap SMH) oraz zadania z zakresu realizacji działań naprawczych (etap POH). Wyniki monitoringu hałasu w następnej edycji SMH pozwolą na ocenę skuteczności działań wyznaczonych w obecnym POH. Przygotowując wykaz działań wskazanych do podjęcia uwzględniano niezrealizowane dotychczas działania zaplanowane w ramach obowiązujących Strategicznych Mapa Hałasu. Ponadto lista została uzupełniona o inwestycje planowane do realizacji, które zostały wskazane w trakcie opracowania Programu przez Zarządzających danym źródłem hałasu, a także działania wskazane w poprzednich Programach ochrony środowiska przed hałasem, które nie zostały zrealizowane, a których realizację w wyniku przeprowadzonych analiz uznano za zasadną.

W celu ograniczenia oddziaływania akustycznego dostępny jest szereg środków pozwalających na zmniejszenie lub wyeliminowanie uciążliwości hałasu. Działania te opierają się zarówno na rozwiązaniach ogólnych jak i organizacyjnych lub planistycznych. W ramach opracowania zestawiono zaktualizowany katalog dostępnych technik i technologii, za pomocą których można ograniczyć oddziaływanie hałasu. Pełny katalog działań jest dostępny w opracowaniu Głównego Inspektora Ochrony Środowiska „Dobre praktyki wykonywania programów ochrony środowiska przed hałasem”. Działania te zostały podzielone na 3 główne kategorie, wynikające z przyjętego sposobu ograniczania oddziaływania:

- metody redukcji hałasu u źródła mające na celu ograniczenie hałasu w miejscu jego emisji w podziale na rodzaj:
  - hałas drogowy:
    - zmniejszenie prędkości ruchu;
    - ciche nawierzchnie drogowe;
    - zmniejszenie natężenia ruchu;
    - skrzyżowania o ruchu okrężnym;
    - modernizacja taboru komunikacji zbiorowej;

## Streszczenie w języku niespecjalistycznym

- ciche pojazdy;
- hałas szynowy:
  - modernizacja torowiska i taboru, prace utrzymaniowo naprawcze torowisk i taboru;
  - redukcja prędkości;
  - zmniejszenie natężenia ruchu;
  - inicjatywy Unii Europejskiej dotyczące redukcji hałasu szynowego;
- hałas przemysłowy:
  - obudowy dźwiękochłonno-izolacyjne;
  - tłumiki akustyczne;
  - wibroizolacje;
  - odpowiednie projektowanie źródeł hałasu;
- metody redukcji hałasu na drodze propagacji, które mają na celu ograniczenie hałasu między źródłem hałasu, a odbiorcą:
  - ekrany akustyczne;
  - zielone ściany;
  - szklane elewacje frontowe;
- metody ogólne/organizacyjne, które mają na celu ograniczenie zagrożenia hałasem poprzez odpowiednie zarządzanie lub politykę:
  - planowanie o gospodarka przestrzenna, urbanistyka;
  - polityka transportowa;
  - edukacja ekologiczna.

Pełny opis dostępnych do zastosowania działań minimalizujących oddziaływanie akustyczne został przedstawiony w Wytycznych Głównego Inspektoratu Ochrony Środowiska pn.: „Dobre praktyki wykonywania programów ochrony środowiska przed hałasem” opracowane przez Zespół autorski pod kierownictwem Przemysława Lewickiego. Opracowanie dostępne jest na stronie internetowej: <https://www.gov.pl/web/gios/programy-ochrony-srodowiska-przed-halaszem>

Dla miasta Lublin zaplanowano 27 działań w celu redukcji hałasu drogowego oraz jedno działanie mające na celu ograniczenie hałasu kolejowego, zaplanowanych do podjęcia w latach 2024-2029. Działania obejmują m.in. takie rozwiązania, jak:

- ciche nawierzchnie dróg,
- fizyczne środki uspokojenia ruchu,
- ulepszenie pojazdów i infrastruktury transportu publicznego,
- inteligentna mobilność,
- odnowienie floty transportu publicznego na cichszą,
- zmniejszenie prędkości jazdy,
- środki dotyczące rond i skrzyżowań,
- wyznaczenie stref z uspokojonym ruchem drogowym,
- poprawa infrastruktury dla ruchu rowerowego i pieszego,
- zmniejszenie liczby pasów ruchu,
- zakazy/zmiany trasy pojazdów ciężkich,
- zarządzanie parkowaniem,
- środki dotyczące torów kolejowych (szlifowanie szyn),

## Streszczenie w języku niespecjalistycznym

- rozpowszechnianie informacji (monitoring hałasu).

W ramach strategii długofalowej dla obszaru całego miasta, dla wszystkich analizowanych źródeł hałasu, zaproponowano do wdrożenia w trybie ciągłym szereg działań organizacyjnych, obejmujących rozwiązania z zakresu:

- stosowanie w planowaniu przestrzennym zasad strefowania (w odniesieniu do terenów niezagospodarowanych,
- wykorzystanie strategicznej mapy hałasu w pracach planistycznych,
- wprowadzenie do miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego zapisów dotyczących klasyfikacji terenów pod względem akustycznym,
- stosowanie w MPZP stref ograniczenia rozwoju zabudowy mieszkaniowej określonej maksymalnym zasięgiem izolinii hałasu LDWN / LN o wartościach dopuszczalnych dla danego terenu,
- w strefach o udokumentowanej uciążliwości hałasu powodowanej trasami komunikacyjnymi wprowadzanie, w stosunku do nowej zabudowy mieszkaniowej, wymogu stosowania elementów chroniących przed hałasem środowiskowym (np.: ekrany na elewacji budynku, rozpraszające elementy fasad, ekrany wzdłuż ścian szczytowych budynków),
- edukacja ekologiczna w zakresie hałasu (przyczyny, skutki, możliwości walki z hałasem), promowanie proekologicznych postaw i środków transportu.

Dodatkowo zostały wskazane 23 działania w celu redukcji hałasu drogowego o niższym priorytecie realizacji (po roku 2029), obejmujące m.in. takie rozwiązania, jak:

- ciche nawierzchnie dróg,
- fizyczne środki uspokojenia ruchu,
- ograniczenie czasowe dla pojazdów ciężkich i osobowych,
- zakazy/zmiany trasy pojazdów ciężkich i osobowych,
- wyznaczenie stref z uspokojonym ruchem drogowym,
- inna izolacja (zieleń izolacyjna).

Jednym z elementów strategii długofalowej jest również identyfikacja obszarów, które spełniają kryteria obszarów cichych. Przy wyznaczaniu ww. obszarów uwzględniono tereny, na których nie stwierdzono ponadnormatywnego oddziaływania akustycznego na wyznaczonym terenie z uwzględnieniem użytkowania terenu oraz odległościami od poszczególnych źródeł hałasu. Wyznaczone na podstawie powyższych założeń tereny Rada Powiatu może w drodze uchwały wyznaczyć jako obszary ciche w aglomeracji, wskazując wymagania zapewniające utrzymanie poziomu hałasu co najmniej na istniejącym poziomie.

Dla dróg głównych położonych poza miastami o liczbie mieszkańców powyżej 100 tys. zaplanowano 32 działania inwestycyjne, mające za zadanie ograniczyć oddziaływanie akustyczne. Działania obejmują m.in. takie rozwiązania, jak:

- ciche nawierzchnie dróg,
- nowe drogi,
- zakazy/zmiany trasy pojazdów ciężkich i lekkich,
- środki dotyczące rond i skrzyżowań,
- zmniejszenie prędkości jazdy,

## Streszczenie w języku niespecjalistycznym

- odnowienie floty transportu publicznego na cichszą,
- ulepszenie pojazdów i infrastruktury transportu publicznego,
- poprawa infrastruktury dla ruchu rowerowego i pieszego,
- promowanie cichej mobilności,
- promowanie transportu publicznego,
- edukacja i działania podnoszące świadomość.

W ramach strategii długofalowej zaproponowano wdrożenie 7 działań inwestycyjnych, polegających na budowie nowych dróg. Oprócz wskazanych działań inwestycyjnych, dla obszaru całego województwa proponuje się realizację szeregu działań organizacyjnych oraz zadań związanych z edukacją społeczną, które powinny być prowadzone systematycznie, w sposób ciągły, równocześnie z realizowanymi działaniami inwestycyjnymi. Trwałe i skuteczne w kontekście poprawy stanu klimatu akustycznego działania wymagają czasu oraz współdziałania wielu organów i instytucji oraz budowania świadomości społecznej. W ramach tych zadań należy szczególnie uwagę zwrócić na:

- właściwe planowanie przestrzenne związane z nowymi inwestycjami prowadzonymi przez Zarządców głównych dróg,
- edukację ekologiczną w zakresie hałasu oraz promowanie proekologicznych postaw i środków transportu,
- promocję i rozwój środków komunikacji zbiorowej i rowerowej,
- systematyczne wprowadzanie do przewozów w ramach komunikacji miejskiej nowego taboru autobusowego (wprowadzanie do specyfikacji przetargowych stosownych zapisów dotyczących warunków, jakie powinny spełniać pojazdy, aby ograniczyć emitowany przez nie hałas komunikacyjny),
- promocję i edukację w zakresie proekologicznego korzystania z samochodów na odcinkach stanowiących dojazd do większych miast, tzw. carsharing (system współużytkowania (wypożyczania) aut w mieście), carpooling (system wzajemnego, regularnego podwożenia się pojazdem osobowym) i eco-driving (spowolnienie ruchu samochodowego i zachowanie płynności jazdy),
- promocję tzw. pojazdów cichych,
- 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),
- rozwój systemów Park and Ride, mających na celu zmniejszenie natężenia ruchu pojazdów osobowych w obrębie miasta, umożliwiając dotarcie do celu komunikacją miejską,
- realizację inwestycji obszarowych, mających na celu uspokojenie ruchu.



Streszczenie w języku niespecjalistycznym

## 5 Harmonogram realizacji poszczególnych działań

W poniższych podrozdziałach przedstawiano propozycje działań do podjęcia w podziale na objęte Programem miasto powyżej 100 tys. mieszkańców - Lublin oraz zarządzających głównymi drogami. Sugerowana hierarchia wykonywania działań krótkoterminowych została zaproponowana biorąc pod uwagę wartość  $N_{HA}$  w obszarze oddziaływania inwestycji, dzięki czemu możliwe było wskazanie najbardziej krytycznych pod względem oddziaływania hałasu na zdrowie mieszkańców miejsc do wdrożenia działań w pierwszej kolejności.

### 5.1 Miasto Lublin

W poniższych tabelach przedstawiono harmonogram realizacji działań mających na celu redukcję hałasu na terenie Lublina.

**Tabela 1 Harmonogram realizacji działań w celu redukcji hałasu drogowego dla miasta Lublina**

Priorytet	Oznaczenie	Zarządca	Proponowane działanie	$N_{HA}$ PRZED
1	HD26	ZDiTM	System Zarządzania Ruchem i Komunikacją Publiczną w Lublinie	29420
	HD27	ZDiTM	<ul style="list-style-type: none"> <li>– kontrola stanu nawierzchni drogowej, utrzymywanie nawierzchni drogowej w dobrym stanie technicznym, stosowanie nowoczesnych nawierzchni o zredukowanym hałasie w przypadku remontów i przebudów odcinków drogowych,</li> <li>– zamiana skrzyżowań na ronda (w tym na ronda typu „pinezka”) w miejscach, w których takie działanie jest możliwe do realizacji,</li> <li>– tam, gdzie to możliwe, stosowanie zasad uspokojenia ruchu, polegających na zmianie geometrii oraz profilu jezdni, w uzasadnionych przypadkach eliminacja progów zwalniających, w szczególności na odcinkach, na których występuje ruch ciężarowy i zastąpienie ich elementami modyfikującymi geometrię jezdni,</li> <li>– usprawnienie systemu sterowania ruchem na terenie miasta,</li> <li>– opracowanie koncepcji wyprowadzenia ruchu ciężkiego z wybranych obszarów miasta,</li> <li>– opracowanie koncepcji wprowadzenia stref (obszarów) ograniczonych prędkości ruchu obejmujących swoim zasięgiem wybrane części miasta,</li> <li>– rozbudowa sieci trakcji trolejbusowej,</li> <li>– przekazywanie wyników pomiarów hałasu wykonywanych w ramach np. analiz porealizacyjnych, po wykonaniu remontów/przebudów,</li> <li>– kontrola przestrzegania przepisów ruchu drogowego w zakresie dopuszczalnej prędkości pojazdów,</li> <li>– prowadzenie zrównoważonej polityki rowerowej oraz rozbudowa systemu dróg rowerowych na terenie miasta, dalsze wprowadzanie do eksploatacji środków transportu o ograniczonej emisji hałasu,</li> <li>– rozwój systemu parkingów, w tym parkingów P+R oraz węzłów przesiadkowych,</li> <li>– rozwój systemu drogowych pasów dla aut uprzywilejowanych (m.in. buspasów),</li> </ul>	29420
3	HD11	ZDiTM	Przebudowa ul. Pogodnej	480
4	HD21	ZDiTM	Wymiana nawierzchni - Al. Gen. Władysława Andersa na odcinku od ul. Lwowskiej do ul. Kalinowszczyzna	461
5	HD13	ZDiTM	Rozwój zintegrowanego systemu transportu publicznego na terenie miasta Lublin*	444
6	HD20	ZDiTM	Wymiana nawierzchni - ul. Zbigniewa Herberta na odcinku od ul. Zemborzyckiej do ul. Budowlanej	269

## Streszczenie w języku niespecjalistycznym

Priorytet	Oznaczenie	Zarządca	Proponowane działanie	N <sub>HA</sub> PRZED
7	HD25	ZDiTM	Wymiana nawierzchni - ul. Lubartowska na odcinku od Al. Solidarności do ul. Obywatelskiej	254
8	HD17	ZDiTM	Wymiana nawierzchni - ul. Gospodarcza na odcinku od ul. Kresowej do ul. Hutniczej	223
9	HD14	ZDiTM	Przebudowa i rozbudowa DW 822 w granicach administracyjnych miasta Lublin	214
10	HD18	ZDiTM	Wymiana nawierzchni - ul. Głęboka na odcinku od ul. Henryka Raabego do ul. Narutowicza	176
11	HD4	ZDiTM	Remont ul. Bursztynowej od ul. Filaretów do ul. Topazowej	121
12	HD2	ZDiTM	Remont ul. Zbożowej od skrzyżowania z al. Warszawską	119
13	HD16	ZDiTM	Zastosowanie środków trwałego uspokojenia ruchu - ul. Pawia na odcinku od ul. Długiej do ul. Lotniczej	100
14	HD1	ZDiTM	Przedłużenie ul. Lubelskiego Lipca '80 od skrzyżowania z ul. Diamentową i ul. Krochmalną do ul. Cukrowniczej - obejmuje również przebudowę odcinków ulic bocznych: Ciepłej, Włościańskiej, Przeskok, Dzierżawnej	83
15	HD22	ZDiTM	Wymiana nawierzchni, zastosowanie środków trwałego uspokojenia ruchu - ul. Czechowska i ul. Chmielna na odcinku od ul. Lubomelskiej do ul. 3 Maja	78
16	HD23	ZDiTM	Zastosowanie środków trwałego uspokojenia ruchu - ul. Bernardyńska na odcinku od placu Wolności do ul. Zamojskiej	66
17	HD15	ZDiTM	Przebudowa i rozbudowa ulicy Nałęczowskiej w Lublinie w ciągu DW 830	63
18	HD3	ZDiTM	Remont ul. Bajkowskiego i ul. Świętoduskiej na odcinku od ul. Lubartowskiej do skrzyżowania z ul. Wodopojną	40
19	HD12	ZDiTM	Przebudowa ul. Janowskiej	38
20	HD5	ZDiTM	Remont ul. Mełgiewskiej (boczna)	36
21	HD9	ZDiTM	Remont ul. Podwale	34
22	HD19	ZDiTM	Wymiana nawierzchni, zastosowanie środków trwałego uspokojenia ruchu - ul. Marii Curie-Skłodowskiej na odcinku od ul. Lipowej do ul. Artura Grottgera	32
23	HD6	ZDiTM	Remont ul. Jana Kasprowicza	27
24	HD24	ZDiTM	Wymiana nawierzchni - ul. Rusalka na odcinku od ul. Zamojskiej do ul. Wesołej	25
25	HD7	ZDiTM	Remont odcinków ul. Wądołnej i ul. Głównej	23
26	HD10	ZDiTM	Przebudowa ul. Zorza	21
27	HD8	ZDiTM	Remont ul. Pasiecznej	2

Tabela 2 Harmonogram realizacji działań w celu redukcji hałasu kolejowego dla miasta Lublina

Priorytet	Oznaczenie	Zarządca	Proponowane działanie	N <sub>HA</sub> PRZED
1	HK1	PKP PLK S.A.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- przekazywanie Prezydentowi miasta wyników pomiarów hałasu wykonanych w ramach analiz porealizacyjnych, po wykonaniu remontów/przebudów linii kolejowych na terenie Lublina,</li> <li>- cykliczne szlifowanie szyn na odcinkach czynnych linii kolejowych na terenie miasta przez Zarządzającego linią kolejową.</li> </ul>	2188

Streszczenie w języku niespecjalistycznym

## 5.2 Drogi główne

W poniższych tabelach przedstawiono harmonogram realizacji działań mających na celu redukcję hałasu drogowego pochodzącego od dróg głównych poza miastami o liczbie mieszkańców powyżej 100 tys. na terenie województwa lubelskiego.

**Tabela 3 Harmonogram realizacji działań w celu redukcji hałasu pochodzącego od dróg głównych w województwie lubelskim**

Priorytet	Oznaczenie	Powiat	Nr drogi	Zarządca	Inwestycja	Nazwa/zakres	N <sub>HA</sub> PRZED
1	HD32	powiat Zamość	-	ZDG Zamość	Działania miękkie takie jak: <ul style="list-style-type: none"> <li>– Kontynuacja edukacji ekologicznej</li> <li>– Zwiększanie wydajności systemu parkowania w mieście poprzez wprowadzenie inteligentnego systemu zarządzania, informującego o wolnych miejscach postojowych</li> <li>– Zwiększanie przepustowości komunikacyjnej miasta</li> <li>– Wdrożenie planów i koncepcji budowy zintegrowanej sieci ścieżek rowerowych na terenie miasta i z gminami ościennymi;</li> <li>– Wytaczanie nowych odcinków tras rowerowych oraz integracja z istniejącymi ścieżkami rowerowymi zapewniając wygodne i bezpieczne warunki uprawiania turystyki rowerowej</li> <li>– Stworzenie warunków do przewozu rowerów środkami transportu publicznego na wybranych trasach</li> <li>– Wprowadzenie sieci wypożyczalni rowerów miejskich i hulajnóg elektrycznych</li> <li>– Stworzenie mieszkańcom Zamościa możliwości pozostawienia pojazdów na parkingach P&amp;R</li> <li>– Zakup taboru z silnikami zasilanymi ekologicznym paliwem lub o napędzie alternatywnym</li> <li>– Regularne remonty i sukcesywna modernizacja istniejącej infrastruktury drogowej</li> <li>– Budowa nowych dróg</li> </ul>	teren miasta Zamość	2540

## Streszczenie w języku niespecjalistycznym

Priorytet	Oznaczenie	Powiat	Nr drogi	Zarządca	Inwestycja	Nazwa/zakres	N <sub>HA</sub> PRZED
					– Wsparcie działań zmierzających do rozbudowy komunikacji publicznej/prywatnej łączącej Miasto Zamość z atrakcyjnymi miejscowościami na Roztoczu;		
2	HD24	powiat Biała Podlaska	-	Prezydent Miasta Biała Podlaska, Policja	Właściwa organizacja ruchu, egzekwowanie istniejących ograniczeń prędkości oraz wprowadzenie nowych rozwiązań w postaci np. cichej nawierzchni	teren miasta Biała Podlaska	950
3	HD6	powiat krasnostawski, powiat zamojski	S17	GDDKiA	Budowa drogi S17 Piaski - Hrebenne	węzeł „Krasnystaw Północ” wraz z węzłem – węzeł „Izbica” wraz z węzłem	745
4	HD3	powiat lubartowski, powiat lubelski	S19	GDDKiA	Budowa drogi S19 Lublin-Lubartów	w. Lubartów Północ - Lublin (w. Lublin Rudnik)	681
5	HD9	powiat zamojski, powiat Zamość	S17	GDDKiA	Budowa drogi S17 Piaski - Hrebenne	węzeł „Zamość Wschód” wraz z węzłem – węzeł „Zamość Południe” wraz z węzłem	552
6	HD26	powiat Chełm	-	Prezydenta Miasta Chełm	Uruchomienie inicjatywy społecznej pozwalającej na zrozumienie zagadnień związanych z nadmierną emisją hałasu, wymiana nawierzchni drogowej na cichobieżną na całym terenie miasta	teren miasta Chełm	501
7	HD18	powiat kraśnicki	833	ZDW	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 833 Chodel - Kraśnik - Etap II Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 833 Chodel – Kraśnik	od km 0+000 do km 26+679 o długości 26,679 km; na odcinku od km 1+326 (po rozbudowie km 1+000)	427
8	HD25	powiat Chełm	-	Prezydenta Miasta Chełm	Budowa oraz modernizacja infrastruktury umożliwiającej stworzenie warunków obsługi i rozwoju terminala intermodalnego w mieście Chełm	teren miasta Chełm	374
9	HD14	powiat zamojski, powiat Zamość	DK17	GDDKiA	Rozbudowa DK 17 na odc. granica m. Zamość - Łabunie	od km 179+113 do km 184+716	366
10	HD4	powiat krasnostawski, powiat świdnicki	S17	GDDKiA	Budowa drogi S17 Piaski - Hrebenne	Piaski, węzeł "Piaski Wschód" wraz z węzłem - węzeł "Łopiennik" wraz z węzłem	324
11	HD7	powiat zamojski	S17	GDDKiA	Budowa drogi S17 Piaski - Hrebenne	węzeł „Izbica” bez węzła – węzeł „Zamość Sitaniec” wraz z węzłem	258
12	HD2	powiat lubartowski	S19	GDDKiA	Budowa drogi ekspresowej S19 Białystok – Lubartów odc. Kock (początek obwodnicy) - Lubartów w. „Lubartów Północ”	koniec obwodnicy Kocka i Woli Skromowskiej – Lubartów Północ (bez węzła)	176
13	HD31	powiat Zamość	3352 L	ZDG Zamość	Przebudowa ul. Wyszyńskiego (droga powiatowa nr 3352 L)	ul. Wyszyńskiego	175

## Streszczenie w języku niespecjalistycznym

Priorytet	Oznaczenie	Powiat	Nr drogi	Zarządca	Inwestycja	Nazwa/zakres	N <sub>HA</sub> PRZED
14	HD8	powiat zamojski, powiat Zamość	S17	GDDKiA	Budowa drogi S17 Piaski - Hrebenne	węzeł „Zamość Sitaniec” bez węzła – węzeł „Zamość Wschód” bez węzła	161
15	HD30	powiat Zamość	3351 L	ZDG Zamość	Przebudowa ul. Peowiaków (droga powiatowa nr 3351 L)	na odcinku od ronda przy ul. J. Piłsudskiego do ronda przy cmentarzu	152
16	HD15	powiat rycki	DK48	GDDKiA	Rozbudowa DK 48 odc. Dęblin - Moszczanka	od km 153+520 do km 155+378 - przebudowa od km 158+389 do km 164+475 - rozbudowa	136
17	HD12	powiat chełmski	S12	GDDKiA	Budowa drogi S12 Lublin – Dorohusk odcinek Piaski – Dorohusk (z wyłączeniem obwodnicy Chełma)	obiekt węzeł drogowy-15 (wraz z obiektem) - w. Chełm Zachód (bez węzła)	107
18	HD11	powiat świdnicki	S12	GDDKiA	Budowa drogi S12 Lublin – Dorohusk odcinek Piaski – Dorohusk (z wyłączeniem obwodnicy Chełma)	Piaski (koniec obwodnicy) – obiekt WD-08 (wraz z obiektem)	107
19	HD22	powiat puławski	824	ZDW	Wymiana nawierzchni Puławy Al. Partyzantów	11+338 12+000	105
20	HD1	powiat lubartowski, powiat radzyński	S19	GDDKiA	Budowa drogi ekspresowej S19 Białystok – Lubartów odc. Międzyrzec Podlaski (koniec obwodnicy) – Kock (początek obwodnicy)	Radzyń Podlaski - Kock (początek obwodnicy)	102
21	HD20	powiat puławski	824	ZDW	Wymiana nawierzchni Puławy Al. Partyzantów	10+495 11+000	102
22	HD5	powiat krasnostawski	S17	GDDKiA	Budowa drogi S17 Piaski - Hrebenne	węzeł "Łopiennik" bez węzła – węzeł "Krasnystaw Północ" bez węzła	92
23	HD10	powiat tomaszowski	S17	GDDKiA	Budowa drogi S17 Piaski - Hrebenne	Tomaszów Lubelski (koniec obwodnicy) - Hrebenne (początek obwodnicy)	85
24	HD16	powiat bialski	813	ZDW	Budowa obwodnicy m. Międzyrzec Podlaski leżącej w ciągu drogi wojewódzkiej nr 813	obwodnica o dł. ok. 4,7 km wraz z obiektami inżynierskimi	73
25	HD21	powiat puławski	824	ZDW	Wymiana nawierzchni Puławy Al. Partyzantów	11+000 11+338	65
26	HD29	powiat Zamość	DW 849	ZDG Zamość	Przebudowa ul. Lwowskiej (DW 849)	od ulicy Al. Jana Pawła II do skrzyżowania ulic: Reja – Ogrodowa – Lwowska – Partyzantów	62
27	HD19	powiat łęczyński	820	ZDW	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 820 Sosnowica Dwór – Łęczna	Sosnowica Dwór – Łęczna	50
28	HD17	powiat biłgorajski	835	ZDW	Budowa obwodnicy m. Tarnogród leżącej w ciągu drogi wojewódzkiej Nr 835	Lublin – Wysokie – Biłgoraj – Sieniawa – Przeworsk – Kańczuga – Dynów – Grabownica Starzeńska	44

## Streszczenie w języku niespecjalistycznym

Priorytet	Oznaczenie	Powiat	Nr drogi	Zarządca	Inwestycja	Nazwa/zakres	N <sub>HA</sub> PRZED
29	HD23	powiat Biela Podlaska	812	Prezydent Miasta Biela Podlaska	Przebudowa odcinka drogi ul. Janowskiej wraz z budową ronda na skrzyżowaniu ul. Janowskiej z ul. Jana III Sobieskiego	od ronda im. Żołnierzy Wyklętych do ul. Żołnierzy Wyklętych do ul. Jana III Sobieskiego	36
30	HD27	powiat Zamość	DK nr 17/74	ZDG Zamość	Remont nawierzchni ul. Legionów DK NR 17/74	od Ronda Skulskiego do Ronda Wysiedlonych Mieszkańców Zamojszczyzny	35
31	HD13	powiat chełmski powiat Chełm	S12	GDDKiA	Budowa obwodnicy Chełma w ciągu S12	Budowa obwodnicy Chełma w ciągu S12	32
32	HD28	powiat Zamość	DK Nr 17	ZDG Zamość	Przebudowa ul. Lwowskiej DK Nr 17	od ulicy Al. Jana Pawła II do granicy miasta	12

## **SPIS RYSUNKÓW**

Rysunek 1 Lokalizacja objętych Programem źródeł hałasu na tle granic województwa lubelskiego .... 5

## **SPIS TABEL**

Tabela 1 Harmonogram realizacji działań w celu redukcji hałasu drogowego dla miasta Lublina ..... 10  
Tabela 2 Harmonogram realizacji działań w celu redukcji hałasu kolejowego dla miasta Lublina ..... 11  
Tabela 3 Harmonogram realizacji działań w celu redukcji hałasu pochodzącego od dróg głównych w województwie lubelskim ..... 12