

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

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

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-halaszem>

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_{AeqD} - 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_{AeqN} - 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_{DWN} - 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_N - 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_{HA} - liczba osób (N) dotkniętych szkodliwym skutkiem hałasu w postaci znacznej uciążliwości (HA)

N_{HSD} - 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

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.

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 m², 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 opisaney 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 od oceny i zarządzania poziomem hałasu w środowisku (Dz. U. UE. L. z 2002 r., Nr 189, str. 12 ze zm.);

- Dyrektywa Komisji (UE) 2015/996 z dnia 19 maja 2015 r. ustanawiająca wspólne metody oceny hałasu zgodnie z dyrektywą 2002/49/WE Parlamentu 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., [GIOŚ](#);
- Wytyczne oceny wskaźników zdrowotnych hałasu w środowisku, wytyczne Głównego Inspektora Ochrony Środowiska, Poznań, 2022 r., [GIOŚ](#);
- Wytyczne Głównego Inspektora Ochrony Środowiska, Dobre praktyki tworzenia obszarów cichych, Warszawa 2022 r., www.gios.gov.pl;
- Wytyczne Głównego Inspektora Ochrony Środowiska, Dobre praktyki wykonywania strategicznych map hałasu, Warszawa maj 2021, [GIOŚ](#);
- 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., [GIOŚ](#);
- Katalog danych dotyczących działalności przemysłowej w Polsce w odniesieniu do wymagań dyrektywy 2015/996, wytyczne Głównego Inspektora Ochrony Środowiska, Wrocław, 2021 r., [GIOŚ](#);

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 km². 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 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);
- 4 miast na prawach powiatu (powiat Biała Podlaska, powiat Chełm, powiat Lublin, powiat Zamość);
- 64 gmin (w tym gminy na prawach powiatu).

Tabela 2 Zestawienie powiatów i gmin objętych zakresem SMH

L.P.	Powiat	Gmina
1	Chelmski	Chelmski miasto
2	Zamojski	Zamojski miasto
3	Biała Podlaska	Biała Podlaska miasto
4	Lubliński	Lubliński 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	Księżpol
13	biłgorajski	Tarnogród
14	chelmski	Chelmski
15	chelmski	Siedliszcze
16	janowski	Janów Lubelski
17	janowski	Modliborzycze
18	Krasnostawski	Izbica
19	Krasnostawski	Krasnostaw
20	Krasnostawski	Krasnostaw 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
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

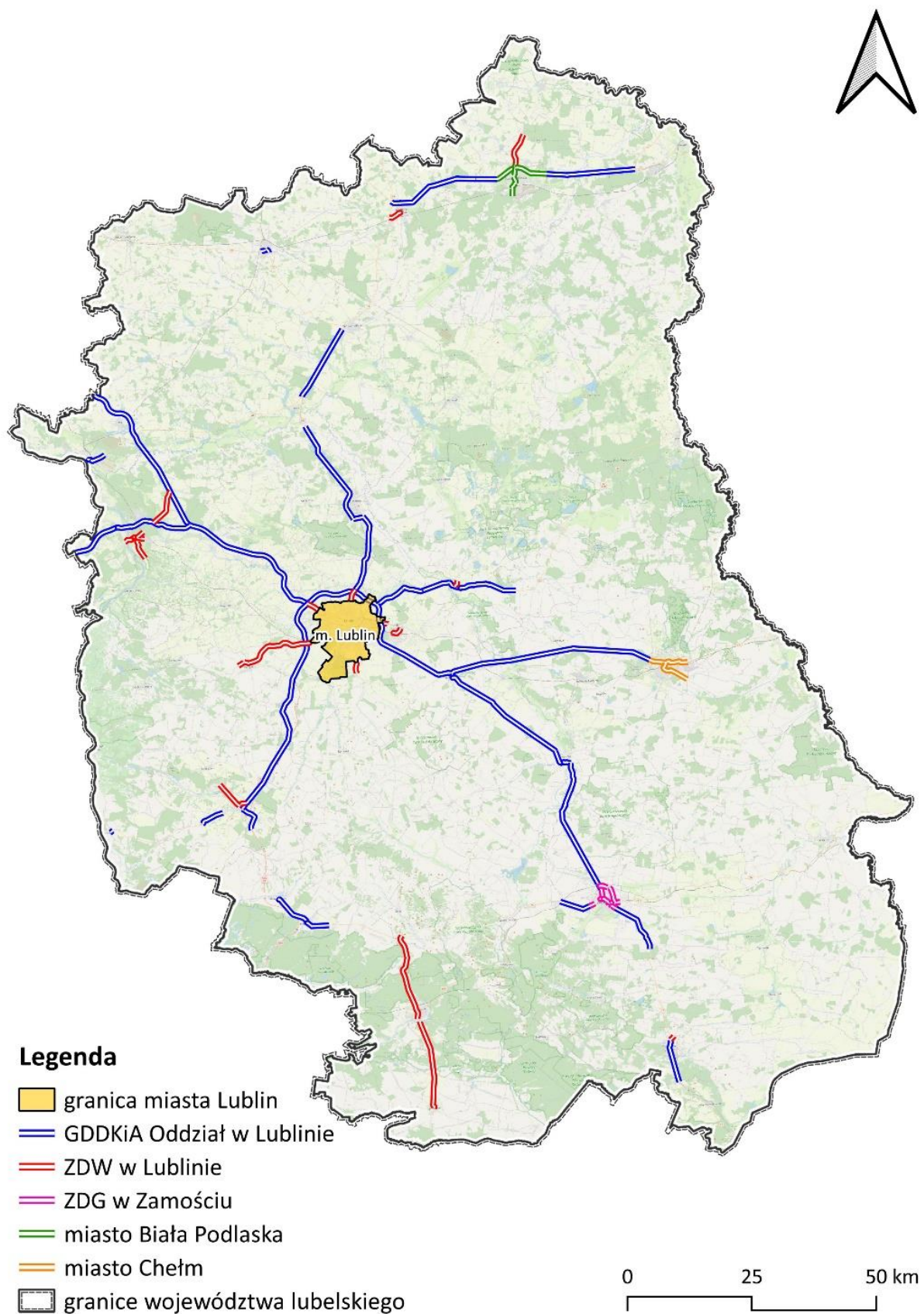
L.P.	Powiat	Gmina
43	puławski	Markuszów
44	puławski	Kurów
45	puławski	Żyrzyn
46	puławski	Końskowola
47	puławski	Puławy miasto
48	puławski	Puławy
49	radzyński	Borki
50	radzyński	Radzyń Podlaski miasto
51	radzyński	Radzyń Podlaski
52	rycki	Ułęż
53	rycki	Ryki
54	rycki	Dęblin
55	świdnicki	Świdnik
56	świdnicki	Mełgiew
57	świdnicki	Piaski
58	świdnicki	Trawniki
59	tomaszowski	Bełzec
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.



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

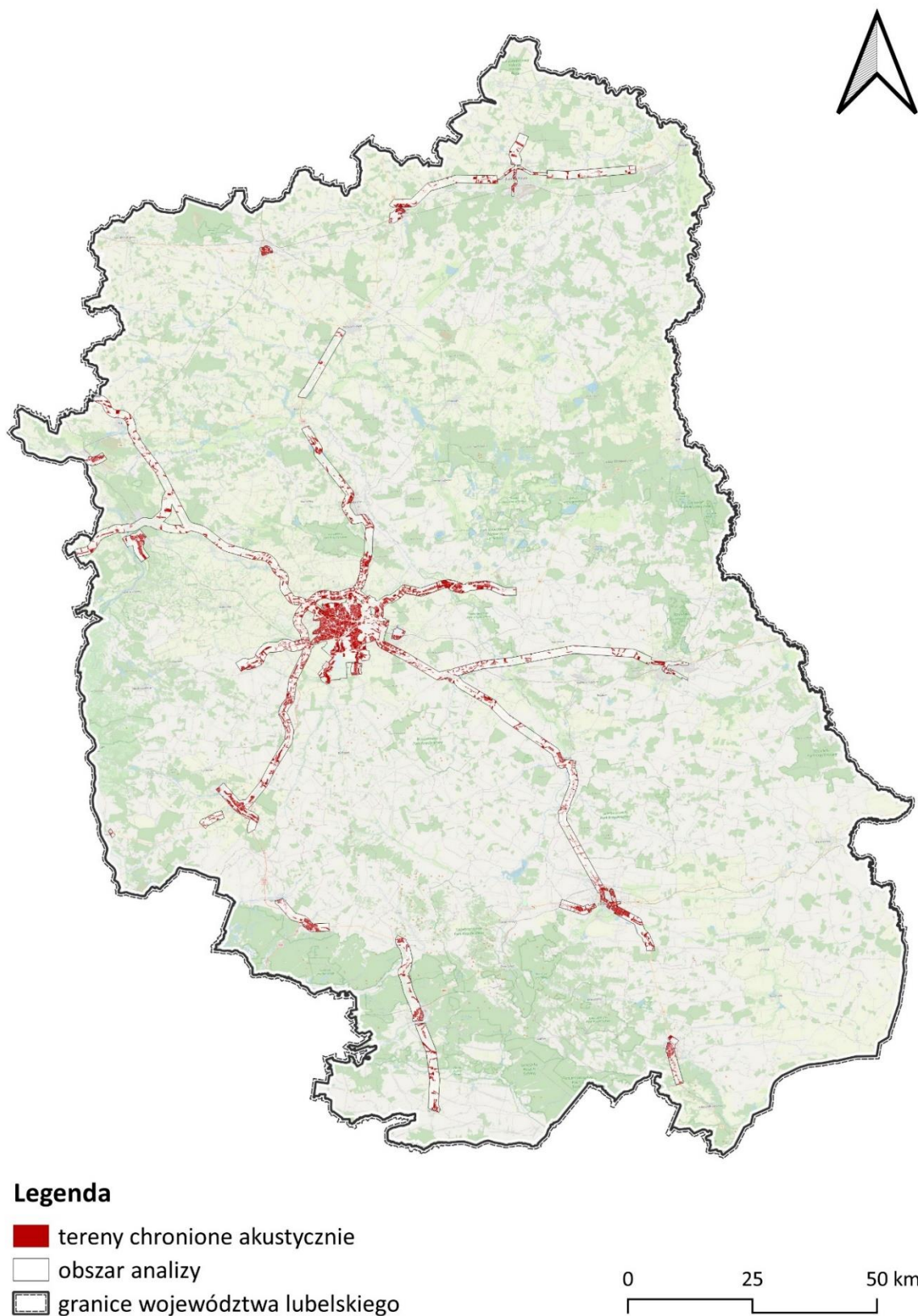
Tabela 3 Podstawowe dane statystyczne dla obszaru objętego programem

	Powierzchnia obszaru poddanego analizie [km ²]	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 km², w tym 223,8 km² powierzchni stanowią tereny chronione akustycznie wyznaczone na podstawie zapisów miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego lub faktycznego sposobu zagospodarowania. Pozostałe tereny nie podlegają ochronie przed hałasem.



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

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 wyznaczane 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

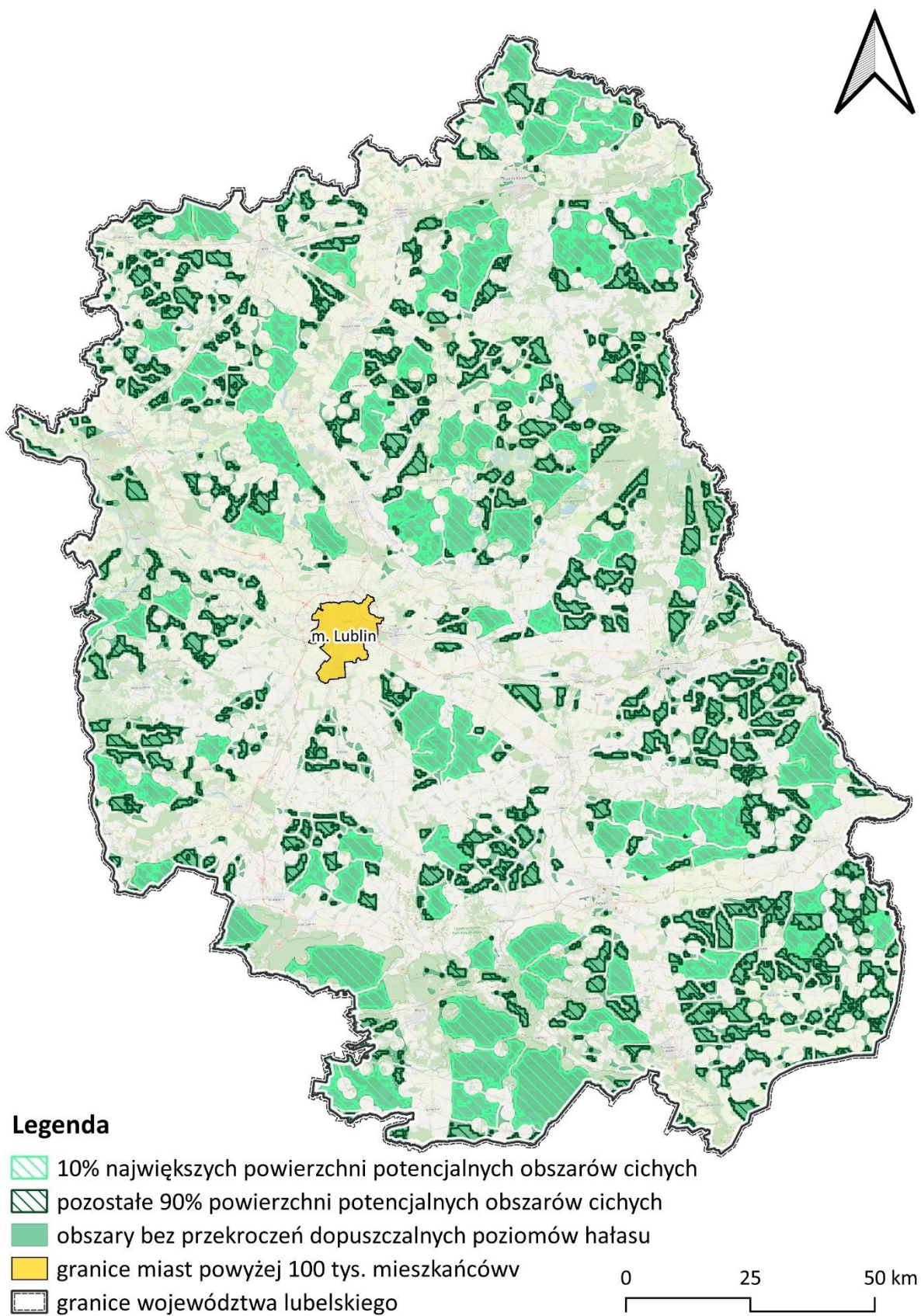
Na terenie miasta Lublin nie zostały wyznaczone obszary ciche ani tereny, gdzie takie obszary mogłyby być wyznaczone, natomiast w wyniku przeprowadzonych analiz w ramach POH wskazana została propozycja granic takich obszarów. Szczegółowe informacje dot. propozycji obszarów cichych na terenie miasta Lublina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

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 przygotowano 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 zawartych w „Dobrych praktykach tworzenia obszarów cichych”.

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



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

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: [Dobre praktyki wykonywania Programów ochrony środowiska przed hałasem](#)) 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.

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

KOD	Szczegółowy opis w 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 w 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

KOD	Szczegółowy opis Dobrych praktykach ^w	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 kolejowej/tramwajowej trasy
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 Dobrych praktykach ^w	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

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, urzędzeń pracujących na otwartej przestrzeni i urzędzeń przemysłowych oraz maszyn i urzędzeń samobieżnych.

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.

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}).

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

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.

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.

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 oddziałujących 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

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

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.

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 Łęcznej 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:

- 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:

- 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:

- 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 - Szczebrzeszyn na odcinku Biłgoraj – Zwierzyniec (rok zakończenia projektu 2025);

- Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 858 Zarzecze - Biłgoraj - Zwierzyniec - Szczepieszyn na odcinku Szczepieszyn – 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 wyznaczone 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.

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.

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 Annapol 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 Fajslawice na lata 2020-2024 z perspektywą do 2028 r.;
- Program Ochrony Środowiska dla Gminy Frampol na lata 2019-2022 z perspektywą do roku 2026;

- 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;

- 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

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.

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:

- dotrzymanywaniu 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

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.

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 (pomiar weryfikacyjny), 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.

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 informacje 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: [BIP](#),
- 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: [informacja o konsultacjach](#).

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 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 Biała 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.

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 Al. Partyzantów odcinek 11+338 12+000.		Uwzględniono. Zapisy skorygowano.

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 działania 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 – Pracownia 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.

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 udostępniła 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 obowiązywało 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 obowiązywało 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.”

Lp.	Opiniujący	Odniesienie do dokumentu POH	Treść uwagi lub wniosku	Uzasadnienie uwagi lub wniosku	Informacja o sposobie uwzględnienia uwagi 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.

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 Raclawickich” 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 optymalizacją 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

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"> • 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 zł; • Remont ul. Zbożowej od skrzyżowania z al. Warszawską – 1 000 000,00 zł; • Remont ul. Bajkowskiego i ul. Świętoduskiej na odcinku od ul. Lubartowskiej do skrzyżowania z ul. Wodopojną – 400 000,00 zł; • Remont ul. Bursztynowej od ul. Filaretów do ul. Topazowej – 700 000,00 zł; • Remont ul. Mełgiewskiej (boczna) – 300 000,00 zł; • Remont ul. Jana Kasprowicza – 250 000,00 zł; • Remont odcinków ul. Wądolnej i ul. Głównej – 360 000,00 zł; • Zastosowanie środków trwałego uspokojenia ruchu - ul. Pawia na odcinku od ul. Długiej do ul. Lotniczej – 130 000,00 zł; • Wymiana nawierzchni - ul. Gospodarcza na odcinku od ul. Kresowej do ul. Hutniczej – 650 000,00 zł; • Wymiana nawierzchni - ul. Głęboka na odcinku od ul. Henryka Raabego do ul. Narutowicza – 700 000,00 zł; • Wymiana nawierzchni, zastosowanie środków trwałego uspokojenia ruchu - ul. Marii Curie-Skłodowskiej na odcinku od ul. Lipowej do ul. Artura Grottgera – 480 000,00 zł; • Wymiana nawierzchni - ul. Zbigniewa Herberta na odcinku od ul. Zemborzyckiej do ul. Budowlanej – 860 000,00 zł; • Wymiana nawierzchni - Al. Gen. Władysława Andersa na odcinku od ul. Lwowskiej do ul. Kalinowszczyzna – 5 000 000,00 zł; • Wymiana nawierzchni, zastosowanie środków trwałego uspokojenia ruchu - ul. Czechowska i ul. Chmielna na odcinku od 		Uwzględniono
-----	-------------------------	-------------------	---	--	--------------

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"> • Zastosowanie środków trwałego uspokojenia ruchu - ul. Bernardyńska na odcinku od placu Wolności do ul. Zamojskiej – 130 000,00 zł; • Wymiana nawierzchni - ul. Rusałka na odcinku od ul. Zamojskiej do ul. Wesolej – 300 000,00 zł; • Wymiana nawierzchni - ul. Lubartowska na odcinku od Al. Solidarności do ul. Obywatelskiej – 1 500 000,00 zł. 		

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 działania 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>
-----	--------------	--------------------------	---	--	--

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.</p> <p>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.</p> <p>Postulujemy wprowadzenie nakazów lokalizacji w pierwszej linii zabudowy obiektów niechronionych akustycznie (nie przeznaczonych na stały bądź czasowy pobyt ludzi), takich jak: garaże wielopiętrowe, 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.</p> <p>We wrześniu ub. r. PLK wystąpiła 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>		

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	<p>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.</p>		<p>Uwzględniono. Uzupełniono tekst POH o informację o działaniach dot. poprawy taboru.</p>

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 dodatkowe adnotacje. 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"> • brak długości dróg poddanych analizie dla miasta Lublina, • dla miasta Chełma, zgodnie ze strategiczną mapą hałasu, obszar analizy wynosi 10,15 km² 		<ul style="list-style-type: none"> • Uwzględniono • 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 bufora 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.
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.

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"> proszę o weryfikację długości odcinków dróg, ponieważ występują drobne rozbieżności z danymi z części opisowej strategicznej mapy hałasu, w Zamościu, w strategicznej mapie hałasu, wymieniono 6 odcinków dróg krajowych, 		<ul style="list-style-type: none"> 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. Uwzględniono
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.

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