

MAPY AKUSTYCZNE

dla dróg krajowych o ruchu powyżej 3 000 000 pojazdów

WOJEWÓDZTWO LUBELSKIE

/zadanie 7/

Cel: WYKORZYSTANIE DO INFORMOWANIA SPOŁECZEŃSTWA

O ZAGROŻENIACH ŚRODOWISKA PRZED HAŁASEM

Część opisowa

Zleceniodawca: Skarb Państwa
Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad,
00-848 Warszawa, ul. Żelazna 59

Z-CA DYREKTORA
CZŁONEK ZARZĄDU
mgr inż. Bartłomiej Rokicki

Kielce, marzec 2012 r.

ZESPÓŁ AUTORSKI:

Kierownik zadania: mgr Andrzej Migaszewski 

Główni wykonawcy:

Akustyk: mgr inż. Paweł Matyjasek 

Akustyk: mgr inż. Krzysztof Bogaczyk 

Technik GIS: mgr inż. Tomasz Gacek 

Technik GIS: mgr inż. Piotr Piech 

Technik GIS: mgr inż. Agnieszka Hapke 

Wykonawcy:

mgr inż. Damian Owcarz 

mgr inż. Paulina Borek 

Andrzej Kulczykowski 

SPIS TREŚCI

1	WSTĘP	3
2	CHARAKTERYSTYKA OBSZARU PODLEGAJĄCEGO OCENIE	7
2.1	Opis terenu objętego mapą.....	7
2.2	Identyfikacja i charakter źródeł hałasu	16
2.3	Uwarunkowania akustyczne wynikające z miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego i innych dokumentów prawa miejscowego	22
2.4	Identyfikacja obszarów miejskich, wiejskich oraz informacje o sposobach użytkowania gruntów	28
3	ZESTAWIENIE WYNIKÓW ANALIZ.....	37
3.1	Zestawienie liczby lokali mieszkalnych oraz osób zamieszkujących te lokale narażonych na hałas oceniany wskaźnikiem L_{DWN}	37
3.2	Zestawienie liczby lokali mieszkalnych oraz osób zamieszkujących te lokale narażonych na hałas oceniany wskaźnikiem L_N	46
3.3	Zestawienie powierzchni obszarów eksponowanych na hałas oceniany wskaźnikiem L_{DWN} 54	
3.4	Zestawienie powierzchni obszarów eksponowanych na hałas oceniany wskaźnikiem L_N 56	
3.5	Podsumowanie stanu akustycznego środowiska dla obszarów objętych mapą akustyczną wg wskaźnika oceny hałasu L_{DWN}	58
3.5.1	Podsumowanie stanu akustycznego środowiska dla analizowanych obszarów wokół drogi krajowej nr 2 w województwie lubelskim	58
3.5.2	Podsumowanie stanu akustycznego środowiska dla analizowanych obszarów wokół drogi krajowej nr 12 w województwie lubelskim	61
3.5.3	Podsumowanie stanu akustycznego środowiska dla analizowanych obszarów wokół drogi krajowej nr 17 w województwie lubelskim	64
3.5.4	Podsumowanie stanu akustycznego środowiska dla analizowanych obszarów wokół drogi krajowej nr 19 w województwie lubelskim	67
3.5.5	Podsumowanie stanu akustycznego środowiska dla analizowanych obszarów wokół drogi krajowej nr 48 w województwie lubelskim	70
3.5.6	Podsumowanie stanu akustycznego środowiska dla analizowanych obszarów wokół drogi krajowej nr 63 w województwie lubelskim	73
3.5.7	Podsumowanie stanu akustycznego środowiska dla analizowanych obszarów wokół drogi krajowej nr 74 w województwie lubelskim	76
3.5.8	Podsumowanie stanu akustycznego środowiska dla analizowanych obszarów wokół drogi krajowej nr 82 w województwie lubelskim	79
3.5.9	Podsumowanie stanu akustycznego środowiska dla analizowanych obszarów wokół drogi krajowej nr 824 w województwie lubelskim	82
3.5.10	Podsumowanie stanu akustycznego środowiska dla obszarów w których stwierdzono przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu dla wskaźnika L_{DWN}	85
3.6	Podsumowanie stanu akustycznego środowiska dla obszarów objętych mapą akustyczną wg wskaźnika oceny hałasu L_N	86
3.6.1	Podsumowanie stanu akustycznego środowiska dla analizowanych obszarów wokół drogi krajowej nr 2 w województwie lubelskim	86
3.6.2	Podsumowanie stanu akustycznego środowiska dla analizowanych obszarów wokół drogi krajowej nr 12 w województwie lubelskim	89
3.6.3	Podsumowanie stanu akustycznego środowiska dla analizowanych obszarów wokół drogi krajowej nr 17 w województwie lubelskim	92

3.6.4	Podsumowanie stanu akustycznego środowiska dla analizowanych obszarów wokół drogi krajowej nr 19 w województwie lubelskim	95
3.6.5	Podsumowanie stanu akustycznego środowiska dla analizowanych obszarów wokół drogi krajowej nr 48 w województwie lubelskim	98
3.6.6	Podsumowanie stanu akustycznego środowiska dla analizowanych obszarów wokół drogi krajowej nr 63 w województwie lubelskim	101
3.6.7	Podsumowanie stanu akustycznego środowiska dla analizowanych obszarów wokół drogi krajowej nr 74 w województwie lubelskim	104
3.6.8	Podsumowanie stanu akustycznego środowiska dla analizowanych obszarów wokół drogi krajowej nr 82 w województwie lubelskim	107
3.6.9	Podsumowanie stanu akustycznego środowiska dla analizowanych obszarów wokół drogi krajowej nr 824 w województwie lubelskim	110
3.6.10	Podsumowanie stanu akustycznego środowiska dla obszarów w których stwierdzono przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu dla wskaźnika L_N	113
4	ANALIZA UPZEDNIO WYKONYWANYCH MAP AKUSTYCZNYCH.....	114
5	INFORMACJE NA TEMAT UPZEDNIO OPRACOWANYCH I WDROŻONYCH PROGRAMÓW OCHRONY ŚRODOWISKA	121
6	EFEKTY WYNIKAJĄCE Z PODEJMOWANYCH UPZEDNIO DZIAŁAŃ W ZAKRESIE OCHRONY ŚRODOWISKA W OPRACOWANYCH I WDROŻONYCH PROGRAMACH OCHRONY ŚRODOWISKA PRZED HAŁASEM ORAZ DZIAŁAŃ O CHARAKTERZE LOKALNYM.....	122
7	ANALIZA WPŁYWU NA KLIMAT AKUSTYCZNY AKTUALNYCH I PRZEWIDYWANYCH INWESTYCJI	138
8	SZACUNKOWE ANALIZY KOSZTÓW I KORZYŚCI	182
9	CZĘŚĆ GRAFICZNA – WYKAZ MAP AKUSTYCZNYCH.....	185
10	PODSUMOWANIE I WNIOSKI.....	187

1 WSTĘP

- Zleceniodawca:** Skarb Państwa – Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad
ul. Żelazna 59, 00-848 Warszawa
adres strony internetowej: www.gddkia.gov.pl
- Podstawa opracowania:** Umowa nr 3020 zawarta w dniu 12.08.2011 r. w Warszawie pomiędzy: Skarbem Państwa – Generalnym Dyrektorem Dróg Krajowych i Autostrad w Warszawie, a Hydrogeotechniką Sp. z o.o. z siedzibą w Kielcach.
- Cel opracowania:** Wykonanie map akustycznych dla dróg krajowych na terenie województwa podlaskiego, warmińsko-mazurskiego i lubelskiego /zadanie 7/.
- Wykonawca:** Hydrogeotechnika Sp. z o.o. w Kielcach,
ul. Ściegiennego 262A, 25-116 KIELCE

Realizacja zadania publicznego polegała na opracowaniu map akustycznych dla dróg krajowych o ruchu powyżej 3 000 000 pojazdów rocznie-zadanie 7, w ramach którego analizowano odcinki dróg krajowych na terenie województw podlaskiego, warmińsko-mazurskiego i lubelskiego. Niniejsze opracowanie zostało wykonane jedynie dla województwa lubelskiego i wynika z zapisów następujących aktów prawnych:

- Ustawy z dnia 17 maja 1989 r. Prawo geodezyjne i kartograficzne (Dz. U. z 1989 r., Nr 30, poz. 163) wraz z rozporządzeniami wykonawczymi,
- Ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2008 r., Nr 25, poz. 150 z późniejszymi zmianami) wraz z rozporządzeniami wykonawczymi,
- Ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. z 2003 r., Nr 80, poz. 717 z późniejszymi zmianami),
- Ustawy z dnia 17 lutego 2005 r. o informatyzacji działalności podmiotów realizujących zadania publiczne (Dz. U. z 2005 r., Nr 64, poz. 565 z późniejszymi zmianami),
- Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 19 lutego 2004 r. w sprawie wysokości opłat za czynności geodezyjne i kartograficzne oraz udzielanie informacji, a także za wykonywanie wyrysów i wypisów z operatu ewidencyjnego (Dz. U. z 2004 r., Nr 37, poz. 333),
- Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. z 2007 r., Nr 120, poz. 826),
- Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 1 października 2007 r. w sprawie szczegółowego zakresu danych ujętych na mapach akustycznych oraz ich układu i sposobu prezentacji (Dz. U. z 2007 r., Nr 187, poz. 1340),
- Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 2 października 2007 r. w sprawie wymagań w zakresie prowadzenia pomiarów poziomów w środowisku substancji lub energii przez zarządzającego drogą, linią kolejową, linią tramwajową, lotniskiem, portem (Dz. U. 2007 r., Nr 192, poz. 1392),
- Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 10 listopada 2010 r. w sprawie sposobu ustalania wartości wskaźnika hałasu L (DWN) (Dz. U. z 2010 r., Nr 215, poz. 1414),
- PN-ISO 9613-2 „Akustyka. Tłumienie dźwięku podczas propagacji w przestrzeni otwartej. Ogólna metoda obliczania”,
- PN-ISO 1996-2:1999 „Akustyka - Opis i pomiary hałasu środowiskowego -Zbieranie danych dotyczących sposobu zagospodarowania terenu”,

- 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. L 189 z dnia 18 lipca 2002 r.).

Poniżej przedstawiono podstawowe pojęcia i definicje stosowane przy opracowywaniu map akustycznych:

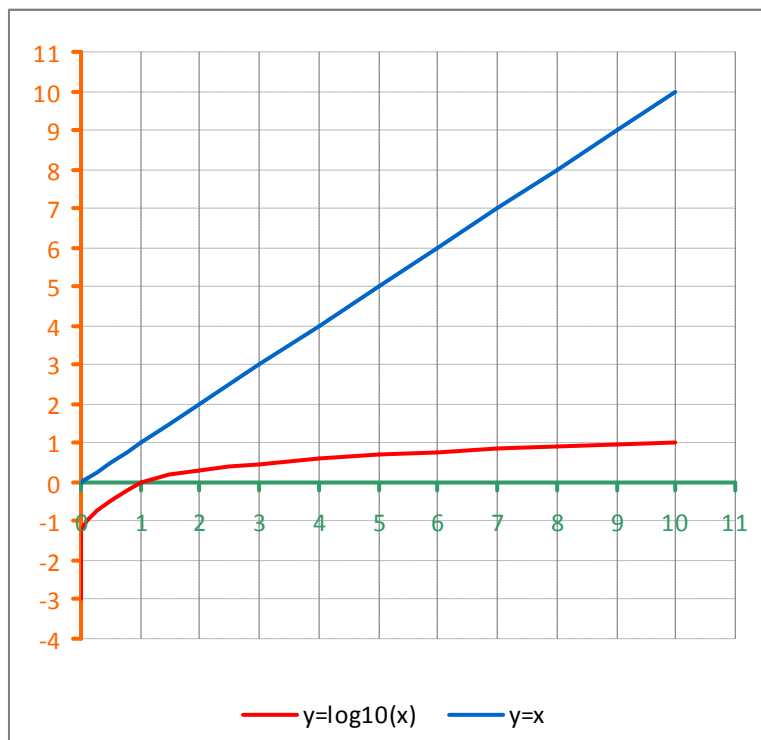
- GPH** - Generalny Pomiar Hałasu
- GPR** - Generalny Pomiar Ruchu
- KOPI** - Komisja Oceny Projektów Inwestycyjnych
- MPZP** - Miejskowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego
- SUIKZP** - Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego
- SDR** - średniobowowy ruch w roku wyrażony w ilościach pojazdów na dobę [P/d]
- SRD** - średni ruch w roku dla pory dziennej, wyrażony w pojazdach na porę dzienną (tj. w godzinach 6⁰⁰ – 18⁰⁰)
- SRW** - średni ruch w roku dla pory wieczornej, wyrażony w pojazdach na porę wieczorną (tj. w godzinach 18⁰⁰ – 22⁰⁰)
- SRN** - średni ruch w roku dla pory nocnej, wyrażony w pojazdach na porę nocną (tj. w godzinach 22⁰⁰ – 6⁰⁰)
- POŚ** - ustawa Prawo ochrony Środowiska
- POŚPH** - Program Ochrony Środowiska przed Hałasem
- MA2006** - mapy akustyczne dla dróg krajowych opracowane w 2006 roku
- MA2011** - mapy akustyczne dla dróg krajowych opracowane w 2011 roku
- DK** - droga krajowa
- decybel** - 1 dB = 0,1 B, gdzie 1 B (1 Bel) jest jednostką poziomu bezwzględnego wielkości fizycznej będącej logarytmem dziesiętnym ze stosunku danej wielkości do ustalonej wartości odniesienia tej samej wielkości wyrażonych w sposób proporcjonalny do mocy

wskaznik hałasu - wielkość fizyczna opisująca poziom hałasu w środowisku

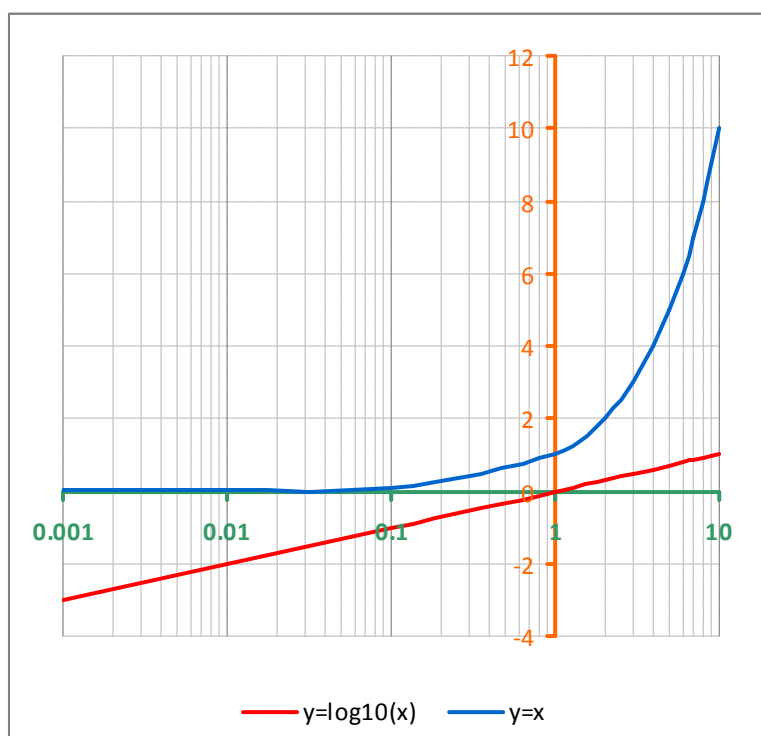
skala logarytmiczna i skala liniowa - zaprezentowane na Wykres 1 i Wykres 2

sumowanie arytmetyczne i logarytmiczne:

	suma logarytmiczna						
	50,0	50,0	50,0	50,0	50,0	50,0	57,8
	50,0	50,0	50,0	50,0	50,0		57,0
	50,0	50,0	50,0	50,0			56,0
	50,0	50,0	50,0				54,8
	50,0	50,0					53,0
	50,0						50,0
suma arytmetyczna	300,0	250,0	200,0	150,0	100,0	50,0	



Wykres 1 Wykresy funkcji $y = \log_{10}(x)$ oraz $y = x$ dla podziałki osi odciętych w skali liniowej



Wykres 2 Wykresy funkcji $y = \log_{10}(x)$ oraz $y = x$ dla podziałki osi odciętych w skali logarytmicznej

poziom dźwięku wyrażony w decybelach - jest to poziom ciśnienia akustycznego, wyrażony jako dziesięć logarytmów dziesiętnych ze stosunku kwadratu ciśnienia akustycznego p do kwadratu ciśnienia odniesienia p_0 równego $2 \cdot 10^{-5}$ Pa

$$L_p = 10 * \lg \frac{p^2}{p_0^2}, dB$$

poziom dźwięku A wyrażonym w decybelach – jest to poziom ciśnienia akustycznego, skorygowanego według charakterystyki częstotliwościowej A

- L_{Aeq} - równoważny poziom dźwięku A – jest to wartość dziesięciu logarytmów dziesiętnych ze stosunku średniego kwadratu ciśnienia akustycznego dźwięku skorygowanego według charakterystyki częstotliwościowej A, do kwadratu ciśnienia odniesienia w określonym przedziale czasu odniesienia
- L_{AeqD} – równoważny poziom dźwięku A dla pory dnia (rozumianej jako przedział czasu od godz. 6⁰⁰ do godz. 22⁰⁰)
- L_{AeqN} – równoważny poziom dźwięku A dla pory nocy (rozumianej jako przedział czasu od godz. 22⁰⁰ do godz. 6⁰⁰)
- L_{DWN} - długookresowy średni poziom dźwięku A wyrażony w decybelach (dB), wyznaczony w ciągu wszystkich dób w roku, z uwzględnieniem pory dnia (rozumianej jako przedział czasu od godz. 6⁰⁰ do godz. 18⁰⁰), pory wieczoru (rozumianej jako przedział czasu od godz. 18⁰⁰ do godz. 22⁰⁰) oraz pory nocy (rozumianej jako przedział czasu od godz. 22⁰⁰ do godz. 6⁰⁰),

$$L_{DWN} = 10 \lg \left[\frac{12}{24} 10^{0,1L_D} + \frac{4}{24} 10^{0,1(L_W+5)} + \frac{8}{24} 10^{0,1(L_N+10)} \right], dB$$

- L_D - długookresowy średni poziom dźwięku A wyrażony w decybelach (dB), wyznaczony w ciągu wszystkich pór dnia w roku (rozumianych jako przedział czasu od godz. 06⁰⁰ do godz. 18⁰⁰)
- L_W - długookresowy średni poziom dźwięku A wyrażony w decybelach (dB), wyznaczony w ciągu wszystkich pór wieczoru w roku (rozumianych jako przedział czasu od godz. 18⁰⁰ do godz. 22⁰⁰)
- L_N - długookresowy średni poziom dźwięku A wyrażony w decybelach (dB), wyznaczony w ciągu wszystkich pór nocy w roku (rozumianych jako przedział czasu od godz. 22⁰⁰ do godz. 6⁰⁰)

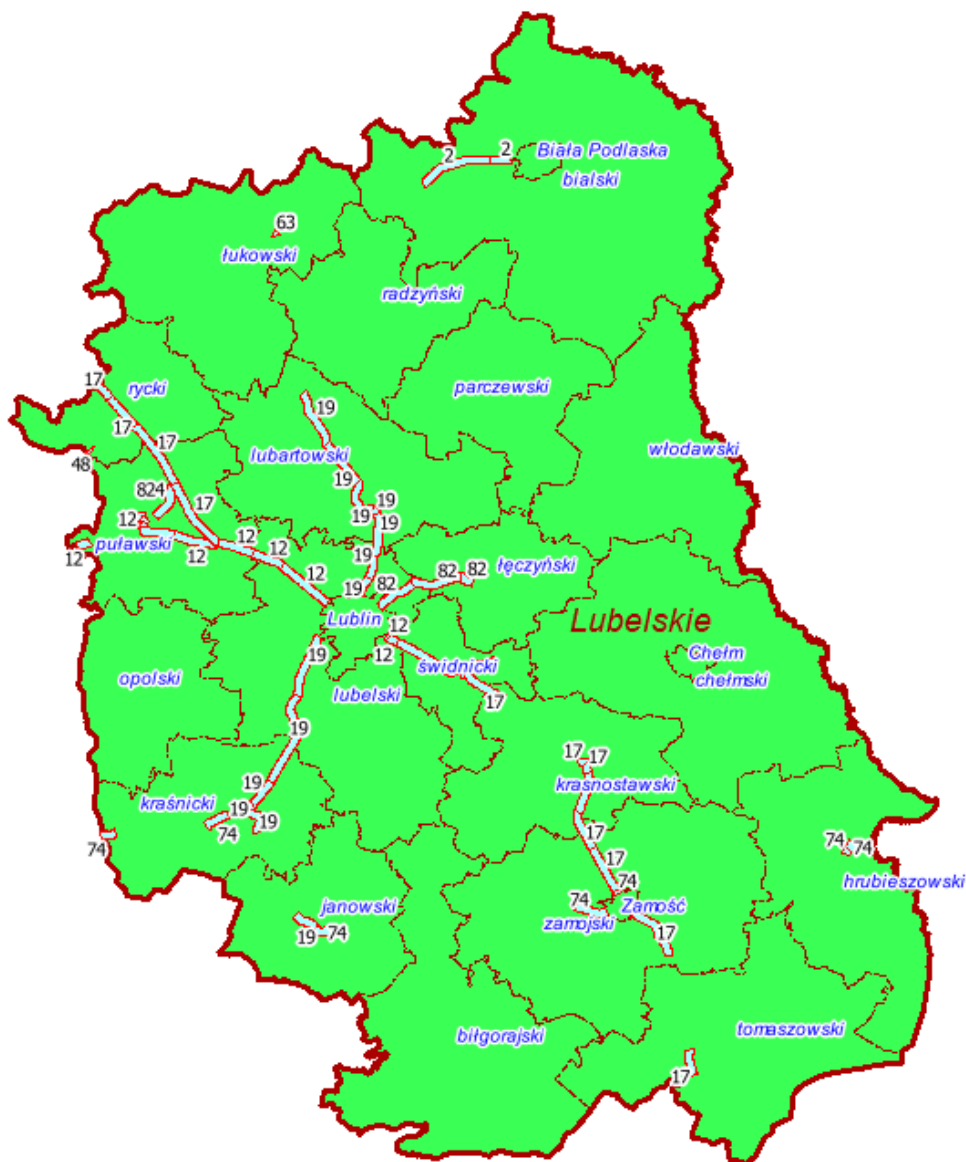
2 CHARAKTERYSTYKA OBSZARU PODLEGAJĄCEGO OCENIE

2.1 Opis terenu objętego mapą

Opracowanie obejmuje odcinki dróg przebiegających na terenie województwa lubelskiego o natężeniu ruchu ŚDR powyżej 3 000 000 pojazdów rocznie (Rysunek 1).

Celem opracowania było przedstawienie stanu akustycznego środowiska w otoczeniu dróg krajowych województwa lubelskiego w formie wielowarstwowej mapy tematycznej. Mapą akustyczną objęty został teren pasa drogowego wraz z obszarami o szerokości 2 x 800 m położony po obydwu stronach odcinków dróg zestawionych w Tabela 1. Dodatkowo w Tabela 2 zestawiono wykaz odcinków dróg krajowych na terenie województwa lubelskiego, objętych przedmiotowym opracowaniem z podziałem na powiaty, na których klimat akustyczny oddziałują analizowane odcinki dróg.

Podstawowe dane statystyczne dla poszczególnych gmin, na tereny których analizowane odcinki dróg oddziałują akustycznie, przedstawia Tabela 3 (źródło GUS 2010).



Rysunek 1 Szkic lokalizacji odcinków dróg krajowych objętych opracowaniem map akustycznych wykonanych w 2011 r. dla dróg krajowych na terenie woj. lubelskiego.

*Mapy akustyczne dla dróg krajowych o ruchu powyżej 3 000 000 pojazdów
w województwie podlaskim, warmińsko-mazurskim i lubelskim
/województwo lubelskie/*

Tabela 1 Wykaz odcinków dróg krajowych na terenie woj. lubelskiego objętych niniejszym opracowaniem, w układzie przekazany przez Zamawiającego

ID_OD	L.p.	Numer drogi		Opis odcinka			
				Pikietaż		długość	Nazwa odcinka
		krajowy	E	początkowy	końcowy		
				[km]	[km]		
LU_7_0738_2	35	2	E30	611+969	626+350	14,381	MIĘDZYRZEC PODL.-WORONIEC
LU_7_0739_2	36	2	E30	626+350	630+519	4,169	WORONIEC-BIAŁA PODL.
LU_7_0740_12h	37	12h 12i	-	0+000 0+000	2+100 0+600	2,719	GR.WOJ.- ANIELIN
LU_7_0741_12i	38	12i	-	10+528	12+708	2,180	PUŁAWY OBWODNICA
LU_7_0742_12j	39	12j	-	0+000	1+806	1,806	PUŁAWY AL.1000-LECIA P.P.
LU_7_0743_824	40	824	-	0+000	7+962	7,962	ŻYRZYN-PUŁAWY
LU_7_0744_824	41	824 824a	-	10+300 0+000	12+000 0+100	1,825	PUŁAWY AL.PARTYZANTÓW
LU_7_0745_12	42	12	-	562+030	568+735	6,705	PUŁAWY-KOŃSKOWOLA
LU_7_0746_12	43	12	-	568+735	577+554	8,819	KOŃSKOWOLA-KURÓW
LU_7_0747_12	44	12	E372	577+554	584+678	7,124	KURÓW-ZAGRODY
LU_7_0748_12	45	12	E372	584+678	591+095	6,417	ZAGRODY-GARBÓW
LU_7_0749_12	46	12	E372	591+095	602+545	11,450	GARBÓW-LUBLIN
LU_7_0750_12	47	12	E372/E373	616+673	617+337	0,664	LUBLIN-KALINÓWKA
LU_7_0751_12	48	12	E372/E373	617+337	619+211	1,874	KALINÓWKA-ŚWIDNIK (KRĘPIEC)
LU_7_0752_12	49	12 12d	E372/E373	619+211 0+000	630+400 1+395	12,544	ŚWIDNIK (KRĘPIEC)-PIASKI
LU_7_0753_12d	50	12d	E372/E373	1+395	3+541	2,146	PIASKI /OBWODNICA/
LU_7_0754_12d	51	12d 12	E373	3+541 635+600	4+200 641+300	6,329	PIASKI-BISKUPICE
LU_7_0755_17	52	17	E372	74+883	78+647	3,764	GR.WOJ.-RYKI
LU_7_0756_17	53	17	E372	78+647	86+133	7,486	RYKI/PRZEJŚCIE/
LU_7_0757_17	54	17	E372	86+133	99+672	13,539	MOSZCZANKA-ŻYRZYN
LU_7_0758_17	55	17	E372	99+672	114+308	14,636	ŻYRZYN-KURÓW
LU_7_0759_17a	56	17a	E372	0+000	1+040	1,040	PIASKI/PRZEJŚCIE/
LU_7_0760_17	57	17	E372	114+308	123+433	9,125	PIASKI-FAJSŁAWICE
LU_7_0761_17	58	17	E372	143+213	144+818	1,605	KRASNYSTAW/OBWODNICA 2/

*Mapy akustyczne dla dróg krajowych o ruchu powyżej 3 000 000 pojazdów
w województwie podlaskim, warmińsko-mazurskim i lubelskim
/województwo lubelskie/*

ID_OD	L.p.	Numer drogi		Opis odcinka			
				Pikietaż		długość	Nazwa odcinka
		krajowy	E	początkowy	końcowy		
				[km]	[km]	[km]	
LU_7_0762_17	59	17	E372	144+818	146+704	1,886	KRASNYSTAW-MAŁOCHWIEJ
LU_7_0763_17	60	17	E372	146+704	155+051	8,347	MAŁOCHWIEJ-IZBICA
LU_7_0764_17	61	17	E372	155+051	162+951	7,900	IZBICA-CHOMĘCISKA DUŻE
LU_7_0765_17	62	17	E372	162+951	172+210	9,259	CHOMĘCISKA DUŻE-ZAMOŚĆ
LU_7_0766_74d	63	74d	-	0+213	0+978	0,765	ZAMOŚĆ-SITANIEC-ZAMOŚĆ
LU_7_0767_17	64	17	E372	179+122	190+700	11,578	ZAMOŚĆ-WÓLKA ŁABUŃSKA
LU_7_0768_17	65	17	E372	210+141	215+330	5,189	TOMASZÓW LUB./PRZEJŚCIE/
LU_7_0769_19	66	19	-	260+355	271+782	11,427	KOCK-FIRLEJ
LU_7_0770_19	67	19	-	271+782	281+431	9,649	FIRLEJ-LUBARTÓW
LU_7_0771_19a	68	19a 103677L	-	0+000 0+000	6+200 2+000	8,269	LUBARTÓW/OBWODNICA/
LU_7_0772_19	69	19	-	287+751	288+980	1,229	LUBARTÓW-ŁUCKA
LU_7_0773_19	70	19	-	288+980	297+053	8,073	ŁUCKA-NIEMCE
LU_7_0774_19	71	19	-	297+053	302+052	4,999	NIEMCE-CIECIERZYN
LU_7_0775_19	72	19	-	302+052	306+059	4,007	CIECIERZYN-LUBLIN
LU_7_0776_19	73	19	-	318+364	330+908	12,544	LUBLIN-NIEDRZWICA DUŻA
LU_7_0777_19	74	19	-	330+908	349+691	18,783	NIEDRZWICA DUŻA-RUDNIK SZL.
LU_7_0778_19	75	19	-	349+691	355+425	5,734	RUDNIK SZL.-KRAŚNIK
LU_7_0779_19	76	19	-	355+425	356+868	1,443	KRAŚNIK/OBWODNICA/
LU_7_0780_19	77	19	-	356+868	362+623	5,755	KRAŚNIK-SŁODKÓW
LU_7_0781_19	78	19	-	381+518	386+307	4,789	JANÓW LUB./PRZEJŚCIE/
LU_7_0782_48	79	48	-	154+034	154+850	0,816	DĘBLIN/PRZEJŚCIE A/
LU_7_0783_63	80	63	-	301+340	302+227	0,887	ŁUKÓW/PRZEJŚCIE B/
LU_7_0784_74	81	74	-	174+912	177+889	2,977	GR.WOJ.-ANNOPOL
LU_7_0785_74	82	74	-	197+641	202+568	4,930	OLBIĘCIN-KRAŚNIK
LU_7_0786_74	86	74	-	206+895	211+532	4,637	JANÓW LUB./PRZEJŚCIE/
LU_7_0787_74	87	74	-	264+749	271+013	6,264	ZAWADA-ZAMOŚĆ
LU_7_0788_74	88	74	-	321+589	322+899	1,310	HRUBIESZÓW /PRZEJŚCIE1/
LU_7_0789_74	89	74	-	322+899	324+731	1,832	HRUBIESZÓW/PRZEJŚCIE2/
LU_7_0790_82	90	82	-	4+709	12+764	8,055	LUBLIN-ŁUSZCZÓW

Mapy akustyczne dla dróg krajowych o ruchu powyżej 3 000 000 pojazdów
w województwie podlaskim, warmińsko-mazurskim i lubelskim
/województwo lubelskie/

ID_OD	Lp.	Numer drogi		Opis odcinka			
				Pikietaż		długość	Nazwa odcinka
		krajowy	E	początkowy	końcowy		
		[km]	[km]	[km]			
LU_7_0791_82	91	82	-	12+764	22+653	9,889	ŁUSZCZÓW-ŁĘCZNA
LU_7_0792_82	92	82	-	22+653	25+272	2,619	ŁĘCZNA/PRZEJŚCIE/

Tabela 2 Wykaz odcinków dróg krajowych na terenie woj. lubelskiego, objętych przedmiotowym opracowaniem z podziałem na powiaty, na których klimat akustyczny oddziałują analizowane odcinki dróg

ID_ODC	Numer drogi		Opis odcinka	Gminy w zasięgu obszaru analizy
	krajowy	E		
POWIAT BIALSKI				
LU_7_0738_2	2	E30	MIĘDZYRZEC PODL.-WORONIEC	Biała Podlaska (gmina wiejska), Międzyrzec Podlaski (gmina wiejska)
LU_7_0739_2	2	E30	WORONIEC-BIAŁA PODL.	Biała Podlaska (gmina wiejska)
POWIAT GARWOLIŃSKI – woj. MAZOWIECKIE**				
LU_7_0755_17	17	E372	GR.WOJ.-RYKI	Trojanów (gmina wiejska)
POWIAT HRUBIESZOWSKI				
LU_7_0788_74	74	-	HRUBIESZÓW /PRZEJŚCIE1/	Hrubieszów (gmina miejska), Hrubieszów (gmina wiejska)
LU_7_0789_74	74	-	HRUBIESZÓW/PRZEJŚCIE2/	Hrubieszów (gmina miejska)
POWIAT JANOWSKI				
LU_7_0781_19	19	-	JANÓW LUB./PRZEJŚCIE/	Janów Lubelski (gmina miejsko-wiejska), Modliborzycze (gmina wiejska)
LU_7_0786_74	74	-	JANÓW LUB./PRZEJŚCIE/	Janów Lubelski (gmina miejsko-wiejska)
POWIAT KOZIENICKI – woj. MAZOWIECKIE**				
LU_7_0782_48	48	-	DĘBLIN/PRZEJŚCIE A/	Sieciechów (gmina wiejska)
POWIAT KRASNOSTAWSKI				
LU_7_0760_17	17	E372	PIASKI-FAJSŁAWICE	Frajsławice (gmina wiejska)
LU_7_0761_17	17	E372	KRASNYSTAW/OBWODNICA 2/	Krasnystaw (gmina miejska)
LU_7_0762_17	17	E372	KRASNYSTAW-MAŁOCHWIEJ	Krasnystaw (gmina miejska), Krasnystaw (gmina wiejska)
LU_7_0763_17	17	E372	MAŁOCHWIEJ-IZBICA	Krasnystaw (gmina miejska), Krasnystaw (gmina wiejska), Izbica (gmina wiejska)
LU_7_0764_17	17	E372	IZBICA-CHOMĘCISKA DUŻE	Izbica (gmina wiejska)
POWIAT KRAŚNICKI				
LU_7_0777_19	19	-	NIEDRZWICA DUŻA-RUDNIK SZL.	Wilkołaz (gmina wiejska)
LU_7_0778_19	19	-	RUDNIK SZL.-KRAŚNIK	Kraśnik (gmina miejska), Kraśnik (gmina wiejska), Wilkołaz (gmina wiejska)
LU_7_0779_19	19	-	KRAŚNIK/OBWODNICA/	Kraśnik (gmina miejska)
LU_7_0780_19	19	-	KRAŚNIK-SŁODKÓW	Kraśnik (gmina miejska), Kraśnik (gmina wiejska)

*Mapy akustyczne dla dróg krajowych o ruchu powyżej 3 000 000 pojazdów
w województwie podlaskim, warmińsko-mazurskim i lubelskim
/województwo lubelskie/*

ID_ODC	Numer drogi		Opis odcinka	Gminy w zasięgu obszaru analizy
	krajowy	E		
LU_7_0784_74	74	-	GR.WOJ.-ANNOPOL	Annopol (gm. miejsko-wiejska)
LU_7_0785_74	74	-	OLBIĘCIN-KRAŚNIK	Kraśnik (gmina wiejska), Trzydnik Duży (gmina wiejska)
POWIAT LUBARTOWSKI				
LU_7_0769_19	19	-	KOCK-FIRLEJ	Firlej (gmina wiejska), Kock (gmina miejsko-wiejska)
LU_7_0770_19	19	-	FIRLEJ-LUBARTÓW	Firlej (gmina wiejska), Lubartów (gmina wiejska)
LU_7_0771_19a	19a 103677L	-	LUBARTÓW/OBWODNICA/	Lubartów (gmina miejska), Lubartów (gmina wiejska)
LU_7_0772_19	19	-	LUBARTÓW-ŁUCKA	Lubartów (gmina miejska), Lubartów (gmina wiejska)
LU_7_0773_19	19	-	ŁUCKA-NIEMCE	Lubartów (gmina wiejska)
POWIAT LUBELSKI				
LU_7_0747_12	12	E372	KURÓW-ZAGRODY	Garbów (gmina wiejska)
LU_7_0748_12	12	E372	ZAGRODY-GARBÓW	Garbów (gmina wiejska)
LU_7_0749_12	12	E372	GARBÓW-LUBLIN	Garbów (gmina wiejska), Jastków (gmina wiejska)
LU_7_0750_12	12	E372/E373	LUBLIN-KALINÓWKA	Głusk (gmina wiejska)
LU_7_0751_12	12	E372/E373	KALINÓWKA-ŚWIDNIK (KRĘPIEC)	Głusk (gmina wiejska)
LU_7_0752_12	12 12d	E372/E373	ŚWIDNIK (KRĘPIEC)-PIASKI	Głusk (gmina wiejska)
LU_7_0773_19	19	-	ŁUCKA-NIEMCE	Niemce (gmina wiejska)
LU_7_0774_19	19	-	NIEMCE-CIECIERZYN	Niemce (gmina wiejska)
LU_7_0775_19	19	-	CIECIERZYN-LUBLIN	Niemce (gmina wiejska), Wólka (gmina wiejska)
LU_7_0776_19	19	-	LUBLIN-NIEDRZWICA DUŻA	Konopnica (gmina wiejska) Niedrzwica Duża (gmina wiejska)
LU_7_0777_19	19	-	NIEDRZWICA DUŻA-RUDNIK SZL.	Niedrzwica Duża (gmina wiejska), Strzyżewice (gmina wiejska)
LU_7_0790_82	82	-	LUBLIN-ŁUSZCZÓW	Wólka (gmina wiejska)
LU_7_0791_82	82	-	ŁUSZCZÓW-ŁĘCZNA	Wólka (gmina wiejska)
M. LUBLIN*				
LU_7_0749_12	12	E372	GARBÓW-LUBLIN	Lublin (gmina miejska)
LU_7_0750_12	12	E372/E373	LUBLIN-KALINÓWKA	Lublin (gmina miejska)
LU_7_0775_19	19	-	CIECIERZYN-LUBLIN	Lublin (gmina miejska)
LU_7_0776_19	19	-	LUBLIN-NIEDRZWICA DUŻA	Lublin (gmina miejska)
LU_7_0790_82	82	-	LUBLIN-ŁUSZCZÓW	Lublin (gmina miejska)
POWIAT ŁĘCZYŃSKI				
LU_7_0791_82	82	-	ŁUSZCZÓW-ŁĘCZNA	Łęczna (gmina miejsko-wiejska), Spiczyn (gmina wiejska)
LU_7_0792_82	82	-	ŁĘCZNA/PRZEJŚCIE/	Łęczna (gmina miejsko-wiejska)
POWIAT ŁUKOWSKI				
LU_7_0783_63	63	-	ŁUKÓW/PRZEJŚCIE B/	Łuków (gmina miejska)

Mapy akustyczne dla dróg krajowych o ruchu powyżej 3 000 000 pojazdów
w województwie podlaskim, warmińsko-mazurskim i lubelskim
/województwo lubelskie/

ID_ODC	Numer drogi		Opis odcinka	Gminy w zasięgu obszaru analizy
	krajowy	E		
POWIAT OPATOWSKI – WOJ. ŚWIĘTOKRZYSKIE**				
LU_7_0784_74	74	-	GR.WOJ.-ANNOPOL	Ożarów (gmina miejsko-wiejska)
POWIAT PUŁAWSKI				
LU_7_0740_12h	12h	-	GR.WOJ.- ANIELIN	Puławy (gmina wiejska)
LU_7_0741_12i	12i	-	PUŁAWY OBWODNICA	Puławy (gmina miejska)
LU_7_0742_12j	12j	-	PUŁAWY AL.1000-LECIA P.P.	Puławy (gmina miejska)
LU_7_0743_824	824	-	ŻYRZYN-PUŁAWY	Końskowola (gmina wiejska), Puławy (gmina miejska), Puławy (gmina wiejska), Żyrzyn (gmina wiejska)
LU_7_0744_824	824 824a	-	PUŁAWY AL.PARTYZANTÓW	Puławy (gmina miejska)
LU_7_0745_12	12	-	PUŁAWY-KOŃSKOWOLA	Puławy (gmina miejska), Końskowola (gmina wiejska)
LU_7_0746_12	12	-	KOŃSKOWOLA-KURÓW	Końskowola (gmina wiejska), Kurów (gmina wiejska)
LU_7_0747_12	12	E372	KURÓW-ZAGRODY	Kurów (gmina wiejska), Markuszów (gmina wiejska)
LU_7_0757_17	17	E372	MOSZCZANKA-ŻYRZYN	Żyrzyn (gmina wiejska)
LU_7_0758_17	17	E372	ŻYRZYN-KURÓW	Żyrzyn (gmina wiejska), Końskowola (gmina wiejska), Kurów (gmina wiejska)
POWIAT RYCKI				
LU_7_0755_17	17	E372	GR.WOJ.-RYKI	Ryki (gmina miejsko-wiejska)
LU_7_0756_17	17	E372	RYKI/PRZEJŚCIE/	Ryki (gmina miejsko-wiejska)
LU_7_0757_17	17	E372	MOSZCZANKA-ŻYRZYN	Ryki (gmina miejsko-wiejska), Uług (gmina wiejska)
LU_7_0782_48	48	-	DĘBLIN/PRZEJŚCIE A/	Dęblin (gmina miejska)
POWIAT ŚWIDNICKI				
LU_7_0750_12	12	E372/E373	LUBLIN-KALINÓWKA	Świdnik (gmina miejska)
LU_7_0751_12	12	E372/E373	KALINÓWKA-ŚWIDNIK (KRĘPIEC)	Świdnik (gmina miejska)
LU_7_0752_12	12 12d	E372/E373	ŚWIDNIK (KRĘPIEC)-PIASKI	Świdnik (gmina miejska), Mełgiew (gmina wiejska), Piaski (gmina miejsko-wiejska)
LU_7_0753_12d	12d	E372/E373	PIASKI /OBWODNICA/	Piaski (gmina miejsko-wiejska)
LU_7_0754_12d	12d 12	E373	PIASKI-BISKUPICE	Piaski (gmina miejsko-wiejska), Trawnik (gmina wiejska)
LU_7_0759_17a	17a	E372	PIASKI/PRZEJŚCIE/	Piaski (gmina miejsko-wiejska)
LU_7_0760_17	17	E372	PIASKI-FAJSŁAWICE	Piaski (gmina miejsko-wiejska)
POWIAT TOMASZOWSKI				
LU_7_0768_17	17	E372	TOMASZÓW LUB./PRZEJŚCIE/	Tomaszów Lubelski (gmina miejska), Tomaszów Lubelski (gmina wiejska)
M. ZAMOŚĆ*				
LU_7_0765_17	17	E372	CHOMĘCISKA DUŻE-ZAMOŚĆ	Zamość (gmina miejska)
LU_7_0766_74d	74d	-	ZAMOŚĆ-SITANIEC-ZAMOŚĆ	Zamość (gmina miejska)

*Mapy akustyczne dla dróg krajowych o ruchu powyżej 3 000 000 pojazdów
w województwie podlaskim, warmińsko-mazurskim i lubelskim
/województwo lubelskie/*

ID_ODC	Numer drogi		Opis odcinka	Gminy w zasięgu obszaru analizy
	krajowy	E		
LU_7_0767_17	17	E372	ZAMOŚĆ-WÓLKA ŁABUŃSKA	Zamość (gmina miejska)
LU_7_0787_74	74	-	ZAWADA-ZAMOŚĆ	Zamość (gmina miejska)
POWIAT ZAMOJSKI				
LU_7_0764_17	17	E372	IZBICA-CHOMĘCISKA DUŻE	Stary Zamość (gmina wiejska)
LU_7_0765_17	17	E372	CHOMĘCISKA DUŻE-ZAMOŚĆ	Stary Zamość (gmina wiejska), Zamość (gmina wiejska)
LU_7_0766_74d	74d	-	ZAMOŚĆ-SITANIEC-ZAMOŚĆ	Zamość (gmina wiejska)
LU_7_0767_17	17	E372	ZAMOŚĆ-WÓLKA ŁABUŃSKA	Zamość (gmina wiejska), Łabunie (gmina wiejska)
LU_7_0787_74	74	-	ZAWADA-ZAMOŚĆ	Zamość (gmina wiejska)
POWIAT ZWOLEŃSKI – woj. MAZOWIECKIE**				
LU_7_0740_12h 12i	12h 12i	-	GR.WOJ.- ANIELIN	Przyłęk (gmina wiejska)

* Miasto na prawach powiatu (powiat grodzki). Powiat grodzki uwzględniono w tabeli ze względu na oddziaływanie akustyczne analizowanego odcinka drogi na obszar znajdujący się w granicach tego powiatu, co wynika z przyjętych granic obszaru analizy.

**Powiat należący do innego województwa niż województwo analizowane w przedmiotowym opracowaniu, na którego terenie zarządcą dróg krajowych nie jest GDDKiA o. Lublin. Powiat uwzględniono w tabeli ze względu na oddziaływanie akustyczne analizowanego odcinka drogi na obszar znajdujący się w granicach tego powiatu, co wynika z przyjętych granic obszaru analizy.

Tabela 3 Podstawowe dane statystyczne dla gmin położonych w zasięgu oddziaływania akustycznego analizowanych odcinków dróg (źródło GUS 2010)

Gmina	Powierzchnia [ha]	Ludność 31.XII.2010
POWIAT BIALSKI		
Biała Podlaska (gmina wiejska)	32 541	12 986
Międzyrzec Podlaski (gmina wiejska)	26 092	10 322
POWIAT GARWOLIŃSKI – WOJ. MAZOWIECKIE**		
Trojanów (gmina wiejska)	15 134	7 615
POWIAT HRUBIESZOWSKI		
Hrubieszów (gmina miejska)	3 303	18 318
Hrubieszów (gmina wiejska)	25 921	10 449
POWIAT JANOWSKI		
Janów Lubelski (gmina miejsko-wiejska)	17 870	16 038
Modliborzycze (gmina wiejska)	15 257	7 185
POWIAT KOZIENICKI – WOJ. MAZOWIECKIE**		
Sieciechów (gmina wiejska)	6 252	4 190
POWIAT KRASNOSTAWSKI		
Fajstów (gmina wiejska)	7 065	4 960
Izbica (gmina wiejska)	13 827	3 844
Krasnystaw (gmina miejska)	15 082	8 899
Krasnystaw (gmina wiejska)	4 213	19 237
POWIAT KRAŚNICKI		
Annopol (gmina miejsko-wiejska)	15 113	9 204
Kraśnik (gmina wiejska)	10 466	7 186
Kraśnik (gmina miejska)	2 610	35 262
Trzydnik Duży (gmina wiejska)	10 411	6 817
Wilkołaz (gmina wiejska)	8 170	5 492
POWIAT LUBARTOWSKI		
Firlej (gmina wiejska)	12 646	6 117
Kock (gmina miejsko-wiejska)	1 678	3 452
Lubartów (gmina wiejska)	15 870	10 769
Lubartów (gmina miejska)	1 391	22 545
POWIAT LUBELSKI		
Garbów (gmina wiejska)	10 262	8 977
Głusk (gmina wiejska)	6 425	8 579
Jastków (gmina wiejska)	11 313	13 088
Konopnica (gmina wiejska)	9 307	11 870
Niedrzwica Duża (gmina wiejska)	10 673	11 429
Niemce (gmina wiejska)	14 111	17 678
Strzyżewice (gmina wiejska)	10 879	7 651
Wólka (gmina wiejska)	7 275	10 507
M. LUBLIN*		
Lublin	14 745	348 450
POWIAT ŁĘCZYŃSKI		
Łęczna (gmina miejsko-wiejska)	7 514	24 502
Spiczyn (gmina wiejska)	8 315	5 503
POWIAT ŁUKOWSKI		
Łuków (gmina miejska)	30 755	17 019
POWIAT OPATOWSKI – WOJ. ŚWIĘTOKRZYSKIE **		
Ożarów (gmina miejsko-wiejska)	18 329	11 127
POWIAT PUŁAWSKI		

*Mapy akustyczne dla dróg krajowych o ruchu powyżej 3 000 000 pojazdów
w województwie podlaskim, warmińsko-mazurskim i lubelskim
/województwo lubelskie/*

Gmina	Powierzchnia [ha]	Ludność 31.XII.2010
Końskowola (gmina wiejska)	8 988	9 059
Kurów (gmina wiejska)	10 099	7 830
Markuszów (gmina wiejska)	4 040	3 017
Puławny (gmina wiejska)	16 119	11 482
Puławny (gmina miejska)	5 049	48 578
Żyrzyn (gmina wiejska)	12 920	6 600
POWIAT RYCKI		
Dęblin (gmina miejska)	3 833	17 549
Ryki (gmina miejsko-wiejska)	16 177	20 263
Ułęż (gmina wiejska)	8 347	3 332
POWIAT ŚWIDNICKI		
Mełgiew (gmina wiejska)	9 485	8 970
Piaski (gmina miejsko-wiejska)	16 986	10 637
Świdnik (gmina miejska)	2 035	39 851
Trawniki (gmina wiejska)	8 416	9 141
POWIAT TOMASZOWSKI		
Tomaszów Lubelski (gmina wiejska)	17 087	10 989
Tomaszów Lubelski (gmina miejska)	1 329	19 802
M. ZAMOŚĆ*		
Zamość (gmina miejska)	3 034	66 234
POWIAT ZAMOJSKI		
Łabunie (gmina wiejska)	8 731	6 337
Stary Zamość (gmina wiejska)	9 751	5 410
Zamość (gmina wiejska)	19 611	21 128
POWIAT ZWOLEŃSKI – WOJ. MAZOWIECKIE**		
Przytyk (gmina wiejska)	13 157	6 377

* Miasto na prawach powiatu (powiat grodzki). Powiat grodzki uwzględniono w tabeli ze względu na oddziaływanie akustyczne analizowanego odcinka drogi na obszar znajdujący się w granicach tego powiatu, co wynika z przyjętych granic obszaru analizy.

**Powiat należący do innego województwa niż województwo analizowane w przedmiotowym opracowaniu, na którego terenie zarządcą dróg krajowych nie jest GDDKiA o. Lublin. Powiat uwzględniono w tabeli ze względu na oddziaływanie akustyczne analizowanego odcinka drogi na obszar znajdujący się w granicach tego powiatu, co wynika z przyjętych granic obszaru analizy.

W zależności od zagospodarowania terenu w rejonie analizowanego odcinka drogi występują różne warunki propagacji fali akustycznej na przyległe tereny.

Dla terenów wysoce zurbanizowanych propagacja ta jest ograniczana przez przeszkody typu zabudowania mieszkalne oraz infrastruktura techniczna. Należy jednak podkreślić, iż powierzchnie obiektów kubaturowych powodują odbicia fali akustycznej, co z kolei wpływa na zwiększenie poziomu dźwięku w ich otoczeniu. Zjawisko to wywołane jest efektem nakładania się fali akustycznej emitowanej bezpośrednio ze źródła hałasu oraz fali odbitej.

Na terenach otwartych wpływ na zasięg oddziaływania hałasu ma podłoże (tzw. „efekt gruntu”), którego rodzaj różnicuje wielkości pochłaniania fali akustycznej, bądź też odbijania (np. w przypadku gładkich powierzchni betonowych, czy też powierzchni wody). Rozprzestrzenianie się dźwięku w przestrzeni otwartej uzależnione jest również od warunków meteorologicznych, które szczególnie przy obliczeniach długookresowego poziomu dźwięku powinny być uwzględniane. Efekt tłumienia dźwięku przez atmosferę zauważalny jest szczególnie w dalszych odległościach od źródła dźwięku.

Tereny otaczające analizowane odcinki dróg krajowych to zarówno tereny zwartej zabudowy, zabudowy rozproszonej jak również tereny rolne, lasy i tereny przemysłowe.

Wszystkie przeszkody mające wpływ na rozprzestrzenianie się dźwięku zostały uwzględnione w przeprowadzonych obliczeniach, których wynikiem są opracowane poszczególne warstwy map akustycznych.

2.2 Identyfikacja i charakter źródeł hałasu

Analizowanym źródłem hałasu jest ruch drogowy, którego poza lokalizacją charakteryzują takie czynniki jak natężenie ruchu, struktura strumienia pojazdów, płynność i organizacja ruchu jak również parametry techniczne arterii drogowych.

Wykaz analizowanych odcinków dróg krajowych wraz z wartościami średnio dobowego natężenia ruchu pojazdów na tych odcinkach wg GPR 2010 przedstawia Tabela 4. Poszczególne odcinki dróg objęte analizą zostały wprowadzone do modelu obliczeniowego z wszystkimi parametrami charakteryzującymi jednorodnie odcinki tych dróg, w tym m.in.:

- geometria źródła w postaci niwelety 3D,
- liczba oraz szerokość pasów ruchu,
- pasy rozdzielające,
- rodzaj nawierzchni,
- natężenie oraz prędkość pojazdów.

W celu zidentyfikowania źródła hałasu, w Tabeli 4, przedstawiono dane o średniej ilości pojazdów na dobę (SDR) z podziałem na ilość pojazdów poruszających się w godzinach 06:00-18:00 tj. w porze dnia (SRD), w godzinach 18:00-22:00 tj. w porze wieczoru (SRW) oraz w godzinach 22:00-06:00 tj. porze nocy (SRN). Źródłem tych danych jest GPR z 2010 r. Na potrzeby modelowania przeliczono owo natężenie na jednostki *pojazd/godzinę*, z podziałem na pojazdy lekkie i pojazdy ciężkie (klasy utworzone poprzez agregację odpowiednich kategorii pojazdów z siedmiu zawartych w danych źródłowych - GPR 2010 r.) oraz zaimplementowano do przygotowanych w programie SoundPlan bibliotek natężenia.

W modelu obliczeniowym uwzględniono również obiekty mostowe i ekrany akustyczne zgodnie z rzeczywistymi ich parametrami.

*Mapy akustyczne dla dróg krajowych o ruchu powyżej 3 000 000 pojazdów
w województwie podlaskim, warmińsko-mazurskim i lubelskim
/województwo lubelskie/*

Tabela 4 Dane lokalizacyjno – techniczne analizowanych odcinków dróg wraz z wartościami średnio dobowego natężenia ruchu pojazdów na tych odcinkach wg GPR 2010

ID_ODC	Numer drogi krajowy	Numer drogi E	Pikietaż (w odniesieniu do całego odcinka)		Nazwa odcinka	Natężenie ruchu wg GPR 2010			
			początek	koniec		SRD 06:00-18:00	SRW 18:00-22:00	SRN 22:00-06:00	SDR Poj./dobę
			[km]	[km]					
POWIAT BIALSKI									
LU_7_0738_2	2	E30	611+969	626+350	MIĘDZYRZEC PODL.-WORONIEC	6094	1254	1007	8355
LU_7_0739_2	2	E30	626+350	630+519	WORONIEC-BIAŁA PODL.	6786	1549	1021	9356
POWIAT HRUBIESZOWSKI									
LU_7_0788_74	74	-	321+589	322+899	HRUBIESZÓW /PRZEJŚCIE1/	6682	1245	609	8536
LU_7_0789_74	74	-	322+899	324+731	HRUBIESZÓW/PRZEJŚCIE2/	6710	1289	502	8501
POWIAT JANOWSKI									
LU_7_0781_19	19	-	381+518	386+307	JANÓW LUB./PRZEJŚCIE/	8635	1828	1021	11484
LU_7_0786_74	74	-	206+895	211+532	JANÓW LUB./PRZEJŚCIE/	10250	2001	740	12991
POWIAT KRASNOSTAWSKI									
LU_7_0760_17	17	E372	114+308	123+433	PIASKI-FAJSŁAWICE	6505	1501	825	8831
LU_7_0761_17	17	E372	143+213	144+818	KRASNYSTAW/OBWODNICA 2/	6751	1531	904	9186
LU_7_0762_17	17	E372	144+818	146+704	KRASNYSTAW-MAŁOCHWIEJ	8839	1832	1089	11760
LU_7_0763_17	17	E372	146+704	155+051	MAŁOCHWIEJ-IZBICA	6685	1389	795	8869
LU_7_0764_17	17	E372	155+051	162+951	IZBICA-CHOMĘCISKA DUŻE	6460	1347	818	8625
POWIAT KRAŚNICKI									
LU_7_0777_19	19	-	330+908	349+691	NIEDRZWICA DUŻA-RUDNIK SZL.	10155	2456	1496	14107
LU_7_0778_19	19	-	349+691	355+425	RUDNIK SZL.-KRAŚNIK	9297	2192	1345	12834
LU_7_0779_19	19	-	355+425	356+868	KRAŚNIK/OBWODNICA/	6814	1379	640	8833
LU_7_0780_19	19	-	356+868	362+623	KRAŚNIK-SŁODKÓW	7457	1718	999	10174
LU_7_0784_74	74	-	174+912	177+889	GR.WOJ.-ANNOPOL	6154	1357	1112	8623
LU_7_0785_74	74	-	197+641	202+568	OLBIĘCIN-KRAŚNIK	5935	1338	976	8249
POWIAT LUBARTOWSKI									
LU_7_0769_19	19	-	260+355	271+782	KOCK-FIRLEJ	6688	1589	850	9127
LU_7_0770_19	19	-	271+782	281+431	FIRLEJ-LUBARTÓW	6302	1353	1169	8824

Mapy akustyczne dla dróg krajowych o ruchu powyżej 3 000 000 pojazdów
w województwie podlaskim, warmińsko-mazurskim i lubelskim
/województwo lubelskie/

ID_ODC	Numer drogi krajowy	Numer drogi E	Pikietaż (w odniesieniu do całego odcinka)		Nazwa odcinka	Natężenie ruchu wg GPR 2010			
			początek	koniec		SRD 06:00-18:00	SRW 18:00-22:00	SRN 22:00-06:00	SDR Poj./dobę
			[km]	[km]					
LU_7_0771_19a	19a 103677L	-	0+000 0+000	6+200 2+000	LUBARTÓW/OBWODNICA/	6228	1363	929	8520
LU_7_0772_19	19	-	287+751	288+980	LUBARTÓW-ŁUCKA	13892	2901	1519	18312
LU_7_0773_19	19	-	288+980	297+053	ŁUCKA-NIEMCE	12901	2775	1581	17257
POWIAT LUBELSKI									
LU_7_0747_12	12	E372	577+554	584+678	KURÓW-ZAGRODY	13790	3585	2739	20114
LU_7_0748_12	12	E372	584+678	591+095	ZAGRODY-GARBÓW	13905	3405	2762	20072
LU_7_0749_12	12	E372	591+095	602+545	GARBÓW-LUBLIN	15336	3846	2989	22171
LU_7_0773_19	19	-	288+980	297+053	ŁUCKA-NIEMCE	12901	2775	1581	17257
LU_7_0774_19	19	-	297+053	302+052	NIEMCE-CIECIERZYN	14092	2988	1548	18628
LU_7_0775_19	19	-	302+052	306+059	CIECIERZYN-LUBLIN	16126	3456	1702	21284
LU_7_0776_19	19	-	318+364	330+908	LUBLIN-NIEDRZWICA DUŻA	9966	2415	1447	13828
LU_7_0777_19	19	-	330+908	349+691	NIEDRZWICA DUŻA-RUDNIK SZL.	10155	2456	1496	14107
LU_7_0790_82	82	-	4+709	12+764	LUBLIN-ŁUSZCZÓW	12213	3069	1223	16505
LU_7_0791_82	82	-	12+764	22+653	ŁUSZCZÓW-ŁĘCZNA	7069	1700	765	9534
POWIAT ŁĘCZYŃSKI									
LU_7_0791_82	82	-	12+764	22+653	ŁUSZCZÓW-ŁĘCZNA	7069	1700	765	9534
LU_7_0792_82	82	-	22+653	25+272	ŁĘCZNA/PRZEJŚCIE/	9580	1906	953	12439
POWIAT ŁUKOWSKI									
LU_7_0783_63	63	-	301+340	302+227	ŁUKÓW/PRZEJŚCIE B/	7648	1727	971	10346
POWIAT PUŁAWSKI									
LU_7_0740_12h	12h 12i	-	0+000 0+000	2+100 0+600	GR.WOJ.- ANIELIN	6208	1615	1500	9323
LU_7_0741_12i	12i	-	10+528	12+708	PUŁAWY OBWODNICA	6469	1531	1240	9240
LU_7_0742_12j	12j	-	0+000	1+806	PUŁAWY AL.1000-LECIA P.P.	6509	1389	1652	9550
LU_7_0743_824	824	-	0+000	7+962	ŻYRZYN-PUŁAWY	5947	1414	1060	8421
LU_7_0744_824	824 824a	-	10+300 0+000	12+000 0+100	PUŁAWY AL.PARTYZANTÓW	10540	2528	1482	14550
LU_7_0745_12	12	-	562+030	568+735	PUŁAWY-KOŃSKOWOLA	14088	3080	1388	18556

Mapy akustyczne dla dróg krajowych o ruchu powyżej 3 000 000 pojazdów
w województwie podlaskim, warmińsko-mazurskim i lubelskim
/województwo lubelskie/

ID_ODC	Numer drogi krajowy	Numer drogi E	Pikietaż (w odniesieniu do całego odcinka)		Nazwa odcinka	Natężenie ruchu wg GPR 2010			
			początek	koniec		SRD 06:00-18:00	SRW 18:00-22:00	SRN 22:00-06:00	SDR Poj./dobę
			[km]	[km]					
LU_7_0746_12	12	-	568+735	577+554	KOŃSKOWOLA-KURÓW	6561	1508	1094	9163
LU_7_0747_12	12	E372	577+554	584+678	KURÓW-ZAGRODY	13790	3585	2739	20114
LU_7_0757_17	17	E372	86+133	99+672	MOSZCZANKA-ŻYRZYN	8305	2224	1812	12341
LU_7_0758_17	17	E372	99+672	114+308	ŻYRZYN-KURÓW	7698	2120	2030	11848
POWIAT RYCKI									
LU_7_0755_17	17	E372	74+883	78+647	GR.WOJ.-RYKI	8614	2433	1826	12873
LU_7_0756_17	17	E372	78+647	86+133	RYKI/PRZEJŚCIE/	9802	2179	2043	14024
LU_7_0757_17	17	E372	86+133	99+672	MOSZCZANKA-ŻYRZYN	8305	2224	1812	12341
LU_7_0782_48	48	-	154+034	154+850	DĘBLIN/PRZEJŚCIE A/	7352	1612	639	9603
POWIAT ŚWIDNICKI									
LU_7_0750_12	12	E372/E373	616+673	617+337	LUBLIN-KALINÓWKA	19874	4624	2739	27237
LU_7_0751_12	12	E372/E373	617+337	619+211	KALINÓWKA-ŚWIDNIK (KRĘPIEC)	26525	5949	3316	35790
LU_7_0752_12	12 12d	E372/E373	619+211 0+000	630+400 1+395	ŚWIDNIK (KRĘPIEC)-PIASKI	13761	3231	2360	19352
LU_7_0753_12d	12d	E372/E373	1+395	3+541	PIASKI /OBWODNICA/	11765	2833	1964	16562
LU_7_0754_12d	12d 12	E373	3+541 635+600	4+200 641+300	PIASKI-BISKUPICE	6356	1558	1220	9134
LU_7_0759_17a	17a	E372	0+000	1+040	PIASKI/PRZEJŚCIE/	6539	1503	821	8863
LU_7_0760_17	17	E372	114+308	123+433	PIASKI-FAJSŁAWICE	6505	1501	825	8831
POWIAT TOMASZOWSKI									
LU_7_0768_17	17	E372	210+141	215+330	TOMASZÓW LUB./PRZEJŚCIE/	13706	2736	1395	17837
POWIAT ZAMOJSKI									
LU_7_0764_17	17	E372	155+051	162+951	IZBICA-CHOMĘCISKA DUŻE	6460	1347	818	8625
LU_7_0765_17	17	E372	162+951	172+210	CHOMĘCISKA DUŻE-ZAMOŚĆ	7517	1564	893	9974
LU_7_0766_74d	74d	-	0+213	0+978	ZAMOŚĆ-SITANIEC-ZAMOŚĆ	9194	1640	683	11517
LU_7_0767_17	17	E372	179+122	190+700	ZAMOŚĆ-WÓLKA ŁABUŃSKA	8340	1739	969	11048
LU_7_0787_74	74	-	264+749	271+013	ZAWADA-ZAMOŚĆ	8445	1732	686	10863

Poniżej zamieszczono dokumentację fotograficzną prezentującą usytuowanie dodatkowych punktów pomiaru hałasu oraz wybrane odcinki dróg krajowych wraz z otoczeniem źródła hałasu jak również przykładowe zabezpieczenia akustyczne w postaci ekranów akustycznych chroniących znajdującą się za nimi zabudowę mieszkaniową.

Dokumentacja fotograficzna - usytuowanie przykładowych punktów pomiaru hałasu



Punkt pomiarowy DK19_P2, na drodze krajowej nr 19, odcinek LU_7_0769_19 o nazwie KOCK-FIRLEJ, przekrój pomiarowy w km 266+865



Punkt pomiarowy DK17_P1, na drodze krajowej nr 17, odcinek LU_7_0767_17 o nazwie ZAMOŚĆ-WÓLKA ŁABUŃSKA, przekrój pomiarowy w km 184+300



Punkt pomiarowy DK17_P3, na drodze krajowej nr 17, odcinek LU_7_0755_17 o nazwie GR.WOJ.-RYKI, przekrój pomiarowy w km 75+600



Punkt pomiarowy DK12j_P5, na drodze krajowej nr 12j, odcinek LU_7_0742_12j o nazwie PUŁAWY AL.1000-LECIA P.P., przekrój pomiarowy w km 0+855

Dokumentacja fotograficzna - widok na wybrane analizowane odcinki dróg



Droga krajowa nr 19, odcinek LU_7_0779_19 o nazwie KRAŚNIK/OBWODNICA/, km 355+425 – 356+868



Droga krajowa nr 74d, odcinek LU_7_0766_74d o nazwie ZAMOŚĆ-SITANIEC-ZAMOŚĆ, km 0+213 – 0+978

Mapy akustyczne dla dróg krajowych o ruchu powyżej 3 000 000 pojazdów
w województwie podlaskim, warmińsko-mazurskim i lubelskim
/województwo lubelskie/



Droga krajowa nr 12h, 12i, odcinek LU_7_0740_12h o nazwie GR.WOJ.- ANIELIN, km 0+000 – 2+100; 0+000 - 0+600



Droga krajowa nr 824, odcinek LU_7_0743_824 o nazwie ŻYRZYN-PUŁAWY, km 0+000 – 7+962

Dokumentacja fotograficzna - zabezpieczenia akustyczne stosowane przy analizowanych odcinkach dróg



Ekrany akustyczne zlokalizowane wzdłuż drogi krajowej nr 19a, odcinek LU_7_0771_19a o nazwie LUBARTÓW/OBWODNICA/, km 0+000 – 6+200; 0+000 - 2+000



Ekrany akustyczne zlokalizowane wzdłuż drogi krajowej nr 12, odcinek LU_7_0752_12 o nazwie ŚWIDNIK (KRĘPIEC)-PIASKI, km 619+211 – 630+400; 0+000 - 1+395



Ekrany akustyczne zlokalizowane wzdłuż drogi krajowej nr 12d, odcinek LU_7_0754_12d o nazwie PIASKI-BISKUPICE, km 3+500 – 4+200; 635+600 - 641+300



2.3 Uwarunkowania akustyczne wynikające z miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego i innych dokumentów prawa miejscowego

Analizowane odcinki dróg krajowych, dla których sporządzona jest niniejsza mapa akustyczna, przebiegają przez szereg jednostek administracyjnych szczebla powiatowego. Wykaz odcinków z podziałem na poszczególne powiaty i gminy, na których obszary oddziałują akustycznie analizowane odcinki, przedstawia Tabela 2, natomiast zestawienie obowiązujących dokumentów planistycznych, na podstawie których dokonano klasyfikacji danego terenu pod względem uwarunkowań akustycznych zawiera Tabela 5.

Tabela 5 Zestawienie obowiązujących dokumentów planistycznych, będących podstawą klasyfikacji danego terenu pod względem uwarunkowań akustycznych

POWIAT	GMINA	Nazwa MPZP/SUIKZP	Akt powołujący
1	2	3	4
bialski	Biała Podlaska (gmina wiejska)	MPZP Biała Podlaska Sławacinek Nowy Porosiuki	Uchwała Nr XXXV/345/2001 Rady Gminy Biała Podlaska z dn. 28.06.2001 r
		MPZP Biała Podlaska Sławacinek Nowy Porosiuki	Uchwała Nr XL454/2002 Rady Gminy Biała Podlaska z dn. 31.05.2002 r.
		MPZP gminy Biała Podlaska Sławacinek Stary	Uchwała Nr XLVII/477/2002 Rady Gminy Biała Podlaska z dn. 14.08.2002 r.
		MPZP gminy Biała Podlaska Strzyżeniec	Uchwała Nr LIV/460/2002 Rady Gminy Biała Podlaska z dn. 31.05.2002 r.
		MPZP gminy Biała Podlaska - Sycyna	Uchwała Nr XXXV/344/2001 Rady Gminy Biała Podlaska z dn. 28.06.2001 r.
		MPZP gminy Biała Podlaska - Sycyna	Uchwała Nr XXXVI/372/2001 Rady Gminy Biała Podlaska z dn. 24.08.2001 r.
		MPZP gminy Biała Podlaska - Woroniec	Uchwała Nr XXXV/346/2001 Rady Gminy Biała Podlaska z dn. 28.06.2001 r.
		SUIKZP gminy Biała Podlaska	Uchwała Nr XXXII/248/2009 Rady Gminy Biała Podlaska z dn. 25.08.2009 r. /zmiana/
	Międzyrzec Podlaski (gmina wiejska)	SUIKZP gminy Międzyrzec Podlaski	Uchwała Nr XXII/144/2000 Rady Gminy Międzyrzec Podlaski z dn. 15.12.2000 r.
hrubieszowski	Hrubieszów (gmina miejska)	MPZP miasta Hrubieszów - Os. Basaja Wschód	Uchwała Nr XXV/318/2001 Rady Miejskiej w Hrubieszowie z dn. 20.03.2001 r.
		MPZP miasta Hrubieszów - Os. Basaja Zachód	Uchwała Nr XXXV/428/2002 Rady Miejskiej w Hrubieszowie z dn. 06.06.2002 r.
		MPZP miasta Hrubieszów - Gródecka Południe	Uchwała Nr LI/469/2010 Rady Miejskiej w Hrubieszowie z dn. 29.04.2010 r.
		MPZP miasta Hrubieszów - ul. Kolejowa	Uchwała Nr LI/472/2010 Rady Miejskiej w Hrubieszowie z dn. 09.08.2010 r.
		MPZP miasta Hrubieszów Os. Polna	Uchwała Nr XLIV/433/06 Rady Miejskiej w Hrubieszowie z dn. 10.05.2006 r.
		MPZP miasta Hrubieszów - Mleczarnia - ul. Konopnickiej	Uchwała Nr X/104/99 Rady Miejskiej w Hrubieszowie z dn. 01.06.1999 r.
			SUIKZP miasta Hrubieszowa
janowski	Janów Lubelski (gmina miejsko-wiejska)	MPZP gminy Janów Lubelski + zmiany	Uchwała Nr XVIII/126/04 Rady Miejskiej w Janowie Lubelskim z dn. 16.07.2004 r
		SUIKZP miasta i Gminy Janów Lubelski	Uchwała Nr XXXVIII/247/09 Rady Miejskiej w Janowie Lubelskim z dn. 24.07.2009 r. /zmiana/

*Mapy akustyczne dla dróg krajowych o ruchu powyżej 3 000 000 pojazdów
w województwie podlaskim, warmińsko-mazurskim i lubelskim
/województwo lubelskie/*

krasnostawski	Fajstławice (gmina wiejska)	MPZP gminy Fajstławice	Uchwała Nr XVIII/85/99 Rady Gminy Fajstławice z dn. 18.12.1999 r. + zmiana Uchwała Nr XXXIX/141/2006 z dn. 31.03.2006 r.
	Izbica (gmina wiejska)	SUIKZP gminy Izbica	Uchwała Nr III/21/2002 Rady Gminy Izbica z dn. 30.12.2002 r.
	Krasnystaw (gmina wiejska)	SUIKZP gminy Krasnystaw	Uchwała Nr X/79/99 Rady Gminy Krasnystaw z dn. 27.05.1999 r.
	Krasnystaw (gmina miejska)	MPZP miasta Krasnystaw /Chmielnik/ /zmiana/	Uchwała Nr XX/134/2000 Rady Miasta Krasnystaw z dn. 03.02.2000 r.
		MPZP miasta Krasnystaw /Lwowska?	Uchwała Nr XXII/155/2000 Rady Miasta Krasnystaw z dn. 27.04.2000 r.
		MPZP miasta Krasnystaw /ul. Sokołowska/ - zmiana	Uchwała Nr XXXV/253/2001 Rady Miasta Krasnystaw z dn. 28.06.2001 r.
		MPZP miasta Krasnystaw dla terenów ul. Konopnickiej, Sikorskiego, Piekarskiego, Piłsudzkiego	Uchwała Nr XVIII/144/2004 Rady Miasta Krasnystaw z dn. 24.06.2004 r.
MPZP terenów ul. Piłsudzkiego, Piekarskiego, Zręba w Krasnymstawie	Uchwała Nr XXXII/246/2005 Rady Miasta Krasnystaw z dn. 25.10.2005 r.		
SUIKZP miasta Krasnystaw	Uchwała Nr XXXIV/252/2009 Rady Miasta Krasnystaw z dn. 13.11.2009 r. /zmiana/		
kraśnicki	Annopol (gmina miejsko-wiejska)	MPZP miasta Annopol	Uchwała Nr XLIV/275/10 Rady Miejskiej w Annopolu z dn. 29.10.2010 r.
		SUIKZP miasta i gminy Annopol	Uchwała Nr XII/88/2007 Rady Miejskiej w Annopolu z dn. 17.12.2007 r. - zmiana
	Kraśnik (gmina wiejska)	MPZP gminy Kraśnik - zmiana	Uchwała Nr XLIV/220/2010 Rady Gminy Kraśnik z dn. 16.07.2010 r.
	Kraśnik (gmina miejska)	MPZP miasta Kraśnik	Uchwała Nr XXVIII/397/2004 Rady Miejskiej w Kraśniku z dn. 21.10.2004 r.
	Trzydnik Duży (gmina wiejska)	SUIKZP gminy Trzydnik Duży	Uchwała Nr XXVI/145/09 Rady Gminy Trzydnik Duży z dn. 15.07.2009 r. - zmiana
	Wilkołaz (gmina wiejska)	MPZP gminy Wilkołaz + zmiany	Uchwała Nr XXXV/252/2002 Rady Gminy Wilkołaz z dn. 06.03.2002 r.
lubartowski	Firlej (gmina wiejska)	MPZP gminy Firlej	Uchwała Nr XXXVIII/257/2002 Rady Gminy Firlej z dn. 18.06.2002 r.
		MPZP obszaru Jeziora Firlej - Kunów	Uchwała Nr XXXIX/260/2002 Rady Gminy Firlej z dn. 08.08.2002 r.
	Kock (gmina miejsko-wiejska)	MPZP miasta i gminy Kock	Uchwała Nr XXXVI/212/05 Rady Miejskiej w Kocki z dn. 30.09.2005 r.
		SUIKZP miasta i gminy Kock	Uchwała Nr XXVI/172/08 Rady Miejskiej w Kocku z dn. 30.12.2008 r.
	Lubartów (gmina wiejska)	MPZP gminy Lubartów	Uchwała Nr XVII/94/2000 Rady Gminy Lubartów z dn. 13.03.2000 r. + zmiany
Lubartów (gmina miejska)	MPZP miasta Lubartowa - zmiana	Uchwała Nr XLIII/321/06 Rady Miasta Lubartowa z dn. 09.10.2006 r.	
lubelski	Garbów (gmina wiejska)	MPZP gminy Garbów	Uchwała Nr XXXIV/188/01 Rady Gminy Garbów z dn. 08.12.2001 r.
	Głusk (gmina wiejska)	Zmiany MPZP na terenie gminy Głusk	Uchwała Nr XXVII/171/08 Rady Gminy Głusk z dn. 30.09.2008 r.
	Jastków (gmina wiejska)	MPZP gminy Jastków	Uchwała Nr XVI/118/2000 Rady Gminy Jastków z dn. 12.12.2000 r.
	Konopnica (gmina wiejska)	MPZP gminy Konopnica - część wschodnia	Uchwała Nr III/39/2002 Rady Gminy Konopnica z dn. 30.12.2002 r.
		SUIKZP gminy Konopnica	Uchwała Nr XLVI/252/10 Rady Gminy Konopnica z dn. 21.06.2010 r.
	Niedzwica Duża (gmina wiejska)	MPZP gminy Niedzwica Duża	Uchwała Nr X/77/03 Rady Gminy Niedzwica Duża z dn. 31.07.2003 r.
	Niemce (gmina wiejska)	MPZP gminy Niemce	Uchwała Nr XXIX/299/04 Rady Gminy Niemce z dn. 12.01.2004 r.

*Mapy akustyczne dla dróg krajowych o ruchu powyżej 3 000 000 pojazdów
w województwie podlaskim, warmińsko-mazurskim i lubelskim
/województwo lubelskie/*

		MPZP gminy Niemce - zmiana	Uchwała Nr XXIX/434/04 Rady Gminy Niemce z dn. 21.12.2004 r.
	Strzyżewice (gmina wiejska)	MPZP gminy Strzyżewice	Uchwała Nr XIII/115/2003 Rady Gminy Strzyżewice z dn. 09.12.2003 r.
	Wólka (gmina wiejska)	MPZP gminy Wólka	Uchwała Nr XXXIII/269/2001 Rady Gminy Wólka z dn. 28.12.2001 r. + zmiany Uchwała Nr IX/52/2007, XLII/267/09
łęczyński	Łęczna (gmina miejsko-wiejska)	MPZP gminy Łęczna	Uchwała Nr XVIII/120-99 Rady Miejskiej w Łęcznej z dn. 27.10.1999 r. + zmiany Uchwała Nr IX/77/2007 i IX/78/2007
		SUiKZP miasta Łęczna	Uchwała Nr III/7/2010 Rady Miejskiej w Łęcznej z dn. 22.12.2010 r.
łukowski	Łuków (gmina miejska)	MPZP gminy Łuków	Uchwała Nr XXXVI/215/06 Rady Gminy Łuków z dn. 11.10.2006 r.
puławski	Końskowola (gmina wiejska)	MPZP gminy Końskowola	Uchwała Nr XLI/248/02 Rady Gminy Końskowola z dn. 26.07.2002 r.
		MPZP Ośrodka Gminnego Końskowola	Uchwała Nr IX/57/03 Rady Gminy Końskowola z dn. 19.08.2003 r.
		MPZP Ośrodka Gminnego Końskowola	Uchwała Nr XXIII/128/04 Rady Gminy Końskowola z dn. 08.11.2004 r.
	Kurów (gmina wiejska)	MPZP gminy Kurów	Uchwała Nr XX/138/2001 Rady Gminy Kurów z dn. 21.06.2001 r.
		MPZP gminy Kurów - Centrum	Uchwała Rady Gminy Kurów z dn. 30.12.2002 r.
	Markuszów (gmina wiejska)	MPZP gminy Markuszów	Uchwała Nr VII/64/2004 Rady Gminy Markuszów z dn. 29.01.2004 r.
		MPZP Ośrodka Gminnego Markuszów	Uchwała Nr XII/112/2002 Rady Gminy Markuszów z dn. 30.03.2005 r.
	Puławy (gmina wiejska)	MPZP gminy Puławy	Uchwała Nr XXVII/159/09 Rady Gminy Puławy z dn. 23.01.2009 r.
	Puławy (gmina miejska)	MPZP miasta Puławy osiedla Mickiewicza /cz. zachodnia/	Uchwała Nr VII/54/1999 Rady Miasta Puławy z dn. 25.02.1999 r. /zmiana/
		MPZP miasta Puławy osiedla Sienkiewicza - Składowa	Uchwała Nr XVII/153/2004 Rady Miasta Puławy z dn. 26.02.2004 r.
		MPZP Pobrzeże Wisły cz. A	Uchwała Nr VI/40/2007 Rady Miasta Puławy z dn. 22.02.2007 r.
		MPZP gminy Miasto Puławy jednostka bilansowa B i C	Uchwała Nr XV/142/2007 Rady Miasta Puławy z dn. 29.11.2007 r.
		MPZP Os. Sienkiewicza - Składowa cz. B	Uchwała Nr XVII/165/2007 Rady Miasta Puławy z dn. 27.12.2007 r.
		MPZP Os. Sienkiewicza - Składowa cz. C	Uchwała Nr XVII/167/2007 Rady Miasta Puławy z dn. 27.12.2007 r.
		SUiKZP gminy Miasto Puławy	Uchwała Nr XLVI/410/06 Rady Miasta Puławy z dn. 26.05.2006 r.
	Żyrzyn (gmina wiejska)	MPZP gminy Żyrzyn	Uchwała Nr XIII/69/2003 Rady Gminy Żyrzyn z dn. 29.12.2003 r.
	Dęblin (gmina miejska)	MPZP miasta Dęblin - zmiana	Uchwała Nr LII/354/2001 Rady Miejskiej w Dęblinie z dn. 28.12.2001 r.
		MPZP miasta Dęblin - Lipowa IV	Uchwała Nr XIX/115/99 Rady Miejskiej w Dęblinie z dn. 26.10.1999 r.
		MPZP miasta Dęblin - Os. Pułaskiego	Uchwała Nr LII/333/2006 Rady Miejskiej w Dęblinie z dn. 28.03.2006 r.
		SUiKZP miasta Dęblin	Uchwała Nr XV/78/2003 Rady Miejskiej w Dęblinie z dn. 07.07.2003 r.
	Ryki (gmina miejsko-wiejska)	MPZP gminy Ryki	Uchwała Nr XIX/123/2004 Rady Miejskiej w Rykach z dn. 27.02.2004 r. + zmiana LIX/324/2010 z dn. 18.03.2010 r.
		MPZP Ryki Os. Żytnia I	Uchwała Nr XXXIX/327/02 Rady Miejskiej w Rykach z dn. 26.06.2002 r.
		MPZP Słowackiego Południe w Rykach	LI/313/2006 Rady Miejskiej w Rykach z dn. 26.05.2006 r.

*Mapy akustyczne dla dróg krajowych o ruchu powyżej 3 000 000 pojazdów
w województwie podlaskim, warmińsko-mazurskim i lubelskim
/województwo lubelskie/*

		MPZP Słowackiego Zachód w Rykach	LI/315/2006 Rady Miejskiej w Rykach z dn. 26.05.2006 r.
		MPZP miasta Ryki	Uchwała Nr XIX/122/2004 Rady Miejskiej w Rykach z dn. 27.02.2004 r.
		MPZP miasta Ryki /zmiana/	Uchwała Nr LIX/322/2010 Rady Miejskiej w Rykach z dn. 18.03.2010 r.
Ułęż (gmina wiejska)	MPZP gminy Ułęż	Uchwała Nr VIII/50/2003 Rady Gminy Ułęż z dn. 24.06.2003 r + zmiana Uchwała Nr XXVI/143/08 z dn. 08.12.2008 r.	
rycki	Dęblin (gmina wiejska)	MPZP miasta Dęblin - zmiana	Uchwała Nr LII/354/2001 Rady Miejskiej w Dęblinie z dn. 28.12.2001 r.
		MPZP miasta Dęblin - Lipowa IV	Uchwała Nr XIX/115/99 Rady Miejskiej w Dęblinie z dn. 26.10.1999 r.
		MPZP miasta Dęblin - Os. Pułaskiego	Uchwała Nr LII/333/2006 Rady Miejskiej w Dęblinie z dn. 28.03.2006 r.
		SUKiZP miasta Dęblin	Uchwała Nr XV/78/2003 Rady Miejskiej w Dęblinie z dn. 07.07.2003 r.
	Ryki (gmina miejsko-wiejska)	MPZP gminy Ryki	Uchwała Nr XIX/123/2004 Rady Miejskiej w Rykach z dn. 27.02.2004 r + zmiana LIX/324/2010 z dn. 18.03.2010 r.
		MPZP Ryki Os. Żytnia I	Uchwała Nr XXXIX/327/02 Rady Miejskiej w Rykach z dn. 26.06.2002 r.
		MPZP Słowackiego Południe w Rykach	LI/313/2006 Rady Miejskiej w Rykach z dn. 26.05.2006 r.
		MPZP Słowackiego Zachód w Rykach	LI/315/2006 Rady Miejskiej w Rykach z dn. 26.05.2006 r.
		MPZP Miasta Ryki	Uchwała Nr XIX/122/2004 Rady Miejskiej w Rykach z dn. 27.02.2004 r.
	MPZP Miasta Ryki /zmiana/	Uchwała Nr LIX/322/2010 Rady Miejskiej w Rykach z dn. 18.03.2010 r.	
Ułęż (gmina wiejska)	MPZP Gminy Ułęż	Uchwała Nr VIII/50/2003 Rady Gminy Ułęż z dn. 24.06.2003 r + zmiana Uchwała Nr XXVI/143/08 z dn. 08.12.2008 r.	
świdnicki	Mełgiew (gmina wiejska)	MPZP gminy Mełgiew	Uchwała Nr XXVII/134/94 Rady Gminy Mełgiew z dn. 27.01.1994 r. /zmiana/
	Piaski (gmina miejsko-wiejska)	MPZP Piaski Ośrodek Gminny Os. Krasickiego	Uchwała Nr XXXI/222/2001 Rady Miejskiej w Piaskach z dn. 28.12.2001 r.
	MPZP gminy Piaski	Uchwała Nr XXXVI/221/2001 Rady Miejskiej w Piaskach z dn. 28.12.2001 r.	
	Świdnik (gmina miejska)	MPZP miasta Świdnik	Uchwała Nr VI/76/2003 Rady Miasta Świdnik z dn. 12.08.2003 r.
Trawniki (gmina wiejska)	MPZP gminy Trawniki	Uchwała Nr XVII/97/99 Rady Gminy Trawniki z dn. 15.12.1999 r.	
tomaszowski	Tomaszów Lubelski (gmina wiejska)	MPZP gminy Tomaszów Lubelski - Kolonia Łaszczówka	Uchwała Nr XVI/100/2008 Rady Gminy Tomaszów Lubelski z dn. 26.06.2008 r.
		MPZP gminy Tomaszów Lubelski - Kolonia Łaszczówka	Uchwała Nr XXXVII/261/2010 Rady Gminy Tomaszów Lubelski z dn. 30.06.2010 r.
		MPZP gminy Tomaszów Lubelski	Uchwała Nr XXXI/165/02 Rady Gminy Tomaszów Lubelski z dn. 23.04.2002 r.
	Tomaszów Lubelski (gmina miejska)	XXXI/250/248/96 Rady Miasta Tomaszów Lubelski z dn. 15.11.1996 r.	Uchwała Nr XX/152/95 Rady Miasta Tomaszów Lubelski z dn. 08.12.1955 r.
		MPZP Os. Armii Czerwonej miasta Tomaszów Lubelski	-

*Mapy akustyczne dla dróg krajowych o ruchu powyżej 3 000 000 pojazdów
w województwie podlaskim, warmińsko-mazurskim i lubelskim
/województwo lubelskie/*

		MPZP miasta Tomaszów Lubelski - zmiana	Uchwała Nr XLIII/370/98 Rady Miasta Tomaszów Lubelski z dn. 30.01.1998 r.
		MPZP dzielnicy Śródmieście ul. Bartłomowicza i Ściegiennego w Tomaszowie Lubelskim	Uchwała Nr III/12/98 Rady Miasta Tomaszów Lubelski z dn. 11.12.1998 r.
		MPZP Os. Armii Czerwonej miasta Tomaszów Lubelski - zmiana	XIII/97/99 Rady Miasta Tomaszów Lubelski z dn. 07.10.1999 r.
		MPZP miasta Tomaszów Lubelski - zmiana	Uchwała Nr XXVIII/340/01 Rady Miasta Tomaszów Lubelski z dn. 27.09.2001 r.
		MPZP terenów pomiędzy ul. Moniuszki, Jachymka i Okulickiego	Uchwała Nr XXXIII/332/06 Rady Miasta Tomaszów Lubelski z dn. 31.01.2006 r.
		MPZP w obrębie ul. Żeromskiego, Obrońców Westerplatte, Petera i Klasztornej w Tomaszowie Lubelskim	Uchwała Nr XXVI/261/2009 Rady Miasta Tomaszów Lubelski z dn. 27.02.2009 r.
		SUiKZP miasta Tomaszów Lubelski	Uchwała Nr XXXIX/429/2010 Rady Miasta Tomaszów Lubelski z dn. 11.06.2010 r.
zamojski	Łabunie (gmina wiejska)	MPZP gminy Łabunie	Uchwała Nr X/47/03 Rady Gminy Łabunie z dn. 10.12.2003 r.
	Stary Zamość (gmina wiejska)	SUiKZP gminy Stary Zamość	Uchwała Nr XL/151/2002 Rady Gminy Stary Zamość z dn. 15.02.2002 r.
	Zamość (gmina wiejska)	MPZP gminy Zamość miejsc. Płoskie	Uchwała Nr V/32/11 Rady Gminy Zamość z dn. 09.03.2011 r.
		SUiKZP gminy Zamość	Uchwała X/91/11 Rady Gminy Zamość z dn. 12.08.2011 /zmiana/
	Zamość (gmina miejska)	MPZP miasta Zamość	Uchwała Nr XLV/499/06 Rady Miejskiej w Zamościu z dn. 26.06.2006 r.

Wymienione powyżej, miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego, są aktami planowania przestrzennego w przeciwieństwie do studium uwarunkowań i zagospodarowania przestrzennego gminy, które wyrażają jedynie politykę przestrzenną gminy lub miasta i gminy. Ponadto te dwa dokumenty różnicuje to, że plan zagospodarowania sporządzany jest dla całego lub części terytorium miasta, gminy, natomiast studium określa planowany sposób zagospodarowania zawsze całego terytorium gminy, lub miasta i gminy. Zgodnie z art. 15 ust. 2, ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, w planie obowiązkowo określa się: przeznaczenie terenów; zasady ochrony i kształtowania ładu przestrzennego; zasady ochrony środowiska, przyrody, i krajobrazu kulturowego; zasady ochrony dziedzictwa kulturowego i zabytków oraz dóbr kultury; wymagania wynikające z potrzeb kształtowania przestrzeni publicznych; zasady kształtowania zabudowy oraz wskaźniki zagospodarowania terenu, maksymalną i minimalną intensywność zabudowy; granice i sposoby zagospodarowania terenów lub obiektów podlegających ochronie; szczegółowe zasady i warunki scalania i podziału nieruchomości objętych planem miejscowym; szczególne warunki zagospodarowania terenów oraz ograniczenia w ich użytkowaniu, w tym zakaz zabudowy; zasady modernizacji, rozbudowy i budowy systemów komunikacji i infrastruktury technicznej; sposób i termin tymczasowego zagospodarowania, urządzania i użytkowania terenów; stawki procentowe na podstawie których ustala się opłatę naliczaną w związku ze zmianą wartości nieruchomości przez miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego w przypadku zbycia tej nieruchomości przez właściciela.

Studium natomiast zawiera bardziej ogólne zapisy na temat środowiska naturalnego gminy, jej społeczności i gospodarki oraz określa kierunki rozwoju przestrzennego i zasady polityki przestrzennej.

Warstwa zagospodarowania terenu obszarów wchodzących w zasięg opracowania (tj. w zasięgu 800 metrów po każdej ze stron analizowanych odcinków dróg krajowych), została sporządzona na podstawie aktualnych, udostępnionych przez gminy dokumentów prawa miejscowego takich jak MPZP, a w przypadku braku takich dokumentów, na podstawie aktualnych SUIKZP lub wg faktycznego zagospodarowania i wykorzystywania terenu. Poszczególne typy zagospodarowania terenu, wynikające z ww. opracowań o zagospodarowaniu przestrzennym lub faktycznego zagospodarowania terenu, został podporządkowany kategorii terenu wynikającej z aktu wykonawczego do art. 113, 114 i 115 Ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo Ochrony Środowiska, który określa dopuszczalne poziomy hałasu w środowisku dla terenów należących do poszczególnych rodzajów przeznaczenia: pod zabudowę mieszkaniową, pod szpitale i domy opieki społecznej, pod budynki związane ze stałym lub czasowym pobytem dzieci i młodzieży, na cele uzdrowiskowe, na cele rekreacyjno-wypoczynkowe, na cele mieszkaniowo-usługowe (Dz. U. z 2007 r., Nr 120, poz. 826). Zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa, dopuszczalny poziom hałasu dla poszczególnych rodzajów terenów przyjmuje się wg przeważającego użytkowania i przeznaczenia tych terenów. Szczególnej ochronie podlegają obiekty typu szkoły, przedszkola, żłobki itp. a więc związane ze stałym bądź czasowym pobytem dzieci i młodzieży jak również szpitale i uzdrowiska, dla których poziom dopuszczalny określany jest w odniesieniu do obiektów a niekoniecznie do terenów, na których te obiekty się znajdują. Dla pozostałych terenów nie ustala się dopuszczalnego poziomu hałasu. W razie braku miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego oceny dopuszczalnych poziomów hałasu dla danego terenu dokonują właściwe organy na podstawie faktycznego zagospodarowania i wykorzystywania.

Dopuszczalne wartości poziomu dźwięku dla poszczególnych rodzajów terenów określa rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. z 2007 r., Nr 120, poz. 826). Dopuszczalne poziomy hałasu w środowisku określone dla dróg, wyrażone wskaźnikami L_{DWN} i L_N , mającymi zastosowanie do prowadzenia długookresowej polityki w zakresie ochrony przed hałasem przedstawia Tabela 6.

Tabela 6 Dopuszczalne poziomy hałas w środowisku dla dróg

Lp.	Rodzaj terenu	Dopuszczalny poziom hałasu w [dB]	
		L_{DWN}	L_N
1	2	3	4
1	a) Strefa ochronna „A” uzdrowiska b) Tereny szpitali poza miastem	50	45
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	55	50
3	a) Tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej i zamieszkania zbiorowego b) Tereny zabudowy zagrodowej c) Tereny rekreacyjno-wypoczynkowe d) Tereny mieszkaniowo-usługowe	60	50
4	Tereny w strefie śródmiejskiej miast powyżej 100 tys. mieszkańców	65	55

Uwzględniając uwarunkowania przeanalizowanych zapisów dokumentów prawa miejscowego poszczególnych jednostek administracyjnych leżących w zasięgu analizowanego obszaru i odnosząc je do dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku, sporządzono warstwę mapy akustycznej pn. *Mapa wrażliwości akustycznej obszarów*, odpowiednio dla wskaźników L_{DWN} i L_N . Mapa ta przedstawia obszary wokół dróg krajowych objętych zakresem przedmiotowych map akustycznych, sklasyfikowane wg dopuszczalnych poziomów hałasu pochodzącego od ruchu pojazdów.

Zwraca się uwagę, iż nie wszystkie jednostki administracyjne posiadają właściwie opracowane Miejsce Plany Zagospodarowania Przestrzennego, które jasno korelowałyby z rodzajami terenów określonych w Rozporządzeniu Ministra Środowiska w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku. Niemniej jednak w przedmiotowym opracowaniu wszystkim rodzajom terenów z analizowanych obszarów przyporządkowano odpowiednie kwalifikacje w zgodzie z pozyskanymi informacjami z właściwych urzędów, a co za tym idzie przypisano dopuszczalne poziomy hałas w środowisku dla poszczególnych obszarów i dokonano dalszych analiz.

2.4 Identyfikacja obszarów miejskich, wiejskich oraz informacje o sposobach użytkowania gruntów

Identyfikację obszarów, dla których sporządzona została mapa akustyczna przedstawia poniższa Tabela 7. W zestawieniu tym zobrazowano procentowy udział poszczególnych rodzajów terenów będących w zasięgach analizowanych odcinków z podziałem na obszary miejskie i obszary wiejskie.

*Mapy akustyczne dla dróg krajowych o ruchu powyżej 3 000 000 pojazdów
w województwie podlaskim, warmińsko-mazurskim i lubelskim
/województwo lubelskie/*

Tabela 7 Procentowy udział poszczególnych rodzajów terenów w zasięgach obszarów analizy

Gmina ID odcinka	nr drogi	nazwa odcinka	Procentowy udział poszczególnych rodzajów terenów w zasięgach obszarów analizy									
			tereny zwartej zabudowy z infrastrukturą, drogi	obszary miejskie ter. zab. rozproszonej z infrastrukturą, ter. rolne	lasy	wody	RAZEM obszary miejskie	tereny zwartej zabudowy z infrastrukturą, drogi	obszary wiejskie ter. zab. rozproszonej z infrastrukturą, ter. rolne	lasy	wody	RAZEM obszary wiejskie
Annopol			6,63%	42,65%	10,49%	0,00%	59,78%	0,42%	29,87%	2,29%	7,65%	40,22%
miasto w gminie miejsko-wiejskiej			11,10%	71,36%	17,55%	0,00%	100,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
LU_7_0784_74	74	GR.WOJ.-ANNOPOL	11,10%	71,36%	17,55%	0,00%	100,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
obszar wiejski w gminie miejsko-wiejskiej			0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	1,03%	74,26%	5,70%	19,01%	100,00%
LU_7_0784_74	74	GR.WOJ.-ANNOPOL	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	1,03%	74,26%	5,70%	19,01%	100,00%
Biała Podlaska			0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	1,37%	64,69%	33,94%	0,00%	100,00%
gmina wiejska			0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	1,37%	64,69%	33,94%	0,00%	100,00%
LU_7_0738_2	2	MIĘDZYRZEC PODL.-WORONIEC	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	1,42%	44,85%	53,73%	0,00%	100,00%
LU_7_0739_2	2	WORONIEC-BIAŁA PODL.	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	1,28%	95,78%	2,94%	0,00%	100,00%
Dęblin			31,98%	59,53%	2,85%	5,64%	100,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
gmina miejska			31,98%	59,53%	2,85%	5,64%	100,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
LU_7_0782_48	48	DĘBLIN/PRZEJŚCIE A/	31,98%	59,53%	2,85%	5,64%	100,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
Fajstów			0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	1,27%	97,33%	1,30%	0,10%	100,00%
gmina wiejska			0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	1,27%	97,33%	1,30%	0,10%	100,00%
LU_7_0760_17	17	PIASKI-FAJSTÓW	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	1,27%	97,33%	1,30%	0,10%	100,00%
Firlej			0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	1,72%	70,60%	23,35%	4,33%	100,00%
gmina wiejska			0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	1,72%	70,60%	23,35%	4,33%	100,00%
LU_7_0769_19	19	KOCK-FIRLEJ	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	1,95%	86,03%	9,27%	2,76%	100,00%
LU_7_0770_19	19	FIRLEJ-LUBARTÓW	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	1,22%	37,55%	53,53%	7,70%	100,00%
Garbów			0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	1,72%	91,73%	1,54%	5,00%	100,00%
gmina wiejska			0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	1,72%	91,73%	1,54%	5,00%	100,00%
LU_7_0747_12	12	KURÓW-ZAGRODY	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	1,14%	98,86%	0,00%	0,00%	100,00%
LU_7_0748_12	12	ZAGRODY-GARBÓW	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	2,03%	86,94%	2,65%	8,38%	100,00%
LU_7_0749_12	12	GARBÓW-LUBLIN	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	1,36%	97,95%	0,08%	0,62%	100,00%
Głusk			0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	1,23%	97,90%	0,87%	0,00%	100,00%
gmina wiejska			0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	1,23%	97,90%	0,87%	0,00%	100,00%
LU_7_0752_12	12/12d	ŚWIDNIK (KRĘPIEC)-PIASKI	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	1,96%	97,95%	0,09%	0,00%	100,00%
LU_7_0751_12	12	KALINÓWKA-ŚWIDNIK (KRĘPIEC)	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	98,12%	1,88%	0,00%	100,00%

*Mapy akustyczne dla dróg krajowych o ruchu powyżej 3 000 000 pojazdów
w województwie podlaskim, warmińsko-mazurskim i lubelskim
/województwo lubelskie/*

Gmina ID odcinka	nr drogi	nazwa odcinka	Procentowy udział poszczególnych rodzajów terenów w zasięgach obszarów analizy									
			tereny zwartej zabudowy z infrastrukturą, drogi	obszary miejskie ter. zab. rozproszonej z infrastrukturą, ter. rolne	lasy	wody	RAZEM obszary miejskie	tereny zwartej zabudowy z infrastrukturą, drogi	obszary wiejskie ter. zab. rozproszonej z infrastrukturą, ter. rolne	lasy	wody	RAZEM obszary wiejskie
LU_7_0750_12	12	LUBLIN-KALINÓWKA	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	3,24%	96,76%	0,00%	0,00%	100,00%
Hrubieszów			25,27%	64,94%	9,41%	0,02%	99,64%	0,00%	0,36%	0,00%	0,00%	0,36%
gmina miejska			25,36%	65,17%	9,45%	0,02%	100,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
LU_7_0789_74	74	HRUBIESZÓW/PRZEJŚCIE2/	40,41%	57,67%	1,88%	0,04%	100,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
LU_7_0788_74	74	HRUBIESZÓW /PRZEJŚCIE1/	1,83%	76,90%	21,27%	0,00%	100,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
gmina wiejska			0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	100,00%	0,00%	0,00%	100,00%
LU_7_0788_74	74	HRUBIESZÓW /PRZEJŚCIE1/	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	100,00%	0,00%	0,00%	100,00%
Izbica			0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	1,18%	88,62%	10,10%	0,10%	100,00%
gmina wiejska			0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	1,18%	88,62%	10,10%	0,10%	100,00%
LU_7_0763_17	17	MAŁOCHWIEJ-IZBICA	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	1,28%	86,42%	12,17%	0,13%	100,00%
LU_7_0764_17	17	IZBICA-CHOMĘCISKA DUŻE	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,90%	94,87%	4,24%	0,00%	100,00%
Janów Lubelski			16,76%	31,71%	0,56%	0,05%	49,08%	1,50%	41,86%	7,47%	0,09%	50,92%
miasto w gminie miejsko-wiejskiej			34,15%	64,60%	1,15%	0,10%	100,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
LU_7_0781_19	19	JANÓW LUB./PRZEJŚCIE/	22,47%	75,54%	1,99%	0,00%	100,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
LU_7_0786_74	74	JANÓW LUB./PRZEJŚCIE/	39,66%	59,44%	0,75%	0,15%	100,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
obszar wiejski w gminie miejsko-wiejskiej			0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	2,95%	82,20%	14,67%	0,17%	100,00%
LU_7_0781_19	19	JANÓW LUB./PRZEJŚCIE/	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	3,40%	77,39%	18,96%	0,25%	100,00%
LU_7_0786_74	74	JANÓW LUB./PRZEJŚCIE/	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	1,94%	92,90%	5,16%	0,00%	100,00%
Jastków			0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	1,19%	93,57%	4,72%	0,52%	100,00%
gmina wiejska			0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	1,19%	93,57%	4,72%	0,52%	100,00%
LU_7_0749_12	12	GARBÓW-LUBLIN	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	1,19%	93,57%	4,72%	0,52%	100,00%
Kock			20,10%	68,79%	6,32%	0,08%	95,29%	0,00%	0,77%	0,00%	3,94%	4,71%
miasto w gminie miejsko-wiejskiej			21,10%	72,19%	6,63%	0,09%	100,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
LU_7_0769_19	19	KOCK-FIRLEJ	21,10%	72,19%	6,63%	0,09%	100,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
obszar wiejski w gminie miejsko-wiejskiej			0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	16,35%	0,00%	83,65%	100,00%
LU_7_0769_19	19	KOCK-FIRLEJ	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	16,35%	0,00%	83,65%	100,00%
Konopnica			0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	1,35%	85,08%	13,48%	0,10%	100,00%
gmina wiejska			0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	1,35%	85,08%	13,48%	0,10%	100,00%
LU_7_0776_19	19	LUBLIN-NIEDRZWICA DUŻA	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	1,35%	85,08%	13,48%	0,10%	100,00%

*Mapy akustyczne dla dróg krajowych o ruchu powyżej 3 000 000 pojazdów
w województwie podlaskim, warmińsko-mazurskim i lubelskim
/województwo lubelskie/*

Gmina ID odcinka	nr drogi	nazwa odcinka	Procentowy udział poszczególnych rodzajów terenów w zasięgach obszarów analizy										
			tereny zwartej zabudowy z infrastrukturą, drogi	obszary miejskie ter. zab. rozproszonej z infrastrukturą, ter. rolne	lasy	wody	RAZEM obszary miejskie	tereny zwartej zabudowy z infrastrukturą, drogi	obszary wiejskie ter. zab. rozproszonej z infrastrukturą, ter. rolne	lasy	wody	RAZEM obszary wiejskie	
Końskowola			0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	1,61%	90,86%	7,43%	0,11%	100,00%
gmina wiejska			0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	1,61%	90,86%	7,43%	0,11%	100,00%
LU_7_0745_12	12	PULAWY-KOŃSKOWOLA	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	1,20%	96,50%	2,14%	0,17%	100,00%
LU_7_0746_12	12	KOŃSKOWOLA-KURÓW	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	1,24%	98,01%	0,51%	0,23%	100,00%
LU_7_0758_17	17	ŻYRZYN-KURÓW	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	1,52%	92,11%	6,37%	0,00%	100,00%
LU_7_0743_824	824	ŻYRZYN-PULAWY	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	2,99%	67,64%	29,37%	0,00%	100,00%
Krasnystaw			4,72%	61,07%	3,26%	0,00%	69,05%	0,55%	26,24%	1,86%	2,29%	30,95%	
gmina miejska			6,84%	88,44%	4,72%	0,00%	100,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	
LU_7_0761_17	17	KRASNYSTAW/OBODNICA 2/	13,50%	86,43%	0,06%	0,00%	100,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	
LU_7_0763_17	17	MAŁOCHWIEJ-IZBICA	0,15%	72,05%	27,79%	0,00%	100,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	
LU_7_0762_17	17	KRASNYSTAW-MAŁOCHWIEJ	1,54%	91,02%	7,44%	0,00%	100,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	
gmina wiejska			0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	1,77%	84,80%	6,02%	7,41%	100,00%	
LU_7_0763_17	17	MAŁOCHWIEJ-IZBICA	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	1,81%	84,48%	6,12%	7,58%	100,00%	
LU_7_0762_17	17	KRASNYSTAW-MAŁOCHWIEJ	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	98,20%	1,80%	0,00%	100,00%	
Kraśnik			4,04%	17,34%	0,36%	0,04%	21,78%	0,85%	64,91%	12,33%	0,13%	78,22%	
gmina miejska			18,55%	79,59%	1,65%	0,21%	100,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	
LU_7_0780_19	19	KRAŚNIK-SŁODKÓW	10,04%	89,13%	0,20%	0,63%	100,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	
LU_7_0779_19	19	KRAŚNIK/OBODNICA/	14,22%	85,30%	0,41%	0,07%	100,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	
LU_7_0778_19	19	RUDNIK SZL.-KRAŚNIK	35,89%	58,56%	5,55%	0,00%	100,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	
gmina wiejska			0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	1,09%	82,99%	15,76%	0,16%	100,00%	
LU_7_0780_19	19	KRAŚNIK-SŁODKÓW	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	1,11%	92,45%	6,10%	0,35%	100,00%	
LU_7_0778_19	19	RUDNIK SZL.-KRAŚNIK	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,71%	60,63%	38,66%	0,00%	100,00%	
LU_7_0785_74	74	OLBIĘCIN-KRAŚNIK	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	1,46%	89,98%	8,56%	0,00%	100,00%	
Kurów			0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	1,66%	94,53%	3,81%	0,00%	100,00%	
gmina wiejska			0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	1,66%	94,53%	3,81%	0,00%	100,00%	
LU_7_0746_12	12	KOŃSKOWOLA-KURÓW	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	1,51%	98,33%	0,16%	0,00%	100,00%	
LU_7_0747_12	12	KURÓW-ZAGRODY	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	2,31%	95,80%	1,89%	0,00%	100,00%	
LU_7_0758_17	17	ŻYRZYN-KURÓW	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	1,42%	89,78%	8,79%	0,00%	100,00%	
Lubartów			1,38%	8,81%	0,18%	0,00%	10,37%	1,35%	71,43%	16,79%	0,05%	89,63%	

*Mapy akustyczne dla dróg krajowych o ruchu powyżej 3 000 000 pojazdów
w województwie podlaskim, warmińsko-mazurskim i lubelskim
/województwo lubelskie/*

Gmina ID odcinka	nr drogi	nazwa odcinka	Procentowy udział poszczególnych rodzajów terenów w zasięgach obszarów analizy									
			tereny zwartej zabudowy z infrastrukturą, drogi	obszary miejskie ter. zab. rozproszonej z infrastrukturą, ter. rolne	lasy	wody	RAZEM obszary miejskie	tereny zwartej zabudowy z infrastrukturą, drogi	obszary wiejskie ter. zab. rozproszonej z infrastrukturą, ter. rolne	lasy	wody	RAZEM obszary wiejskie
gmina miejska			13,30%	84,96%	1,74%	0,00%	100,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
LU_7_0771_19a	19a/ 103677L	LUBARTÓW/OBWODNICA/	13,27%	84,99%	1,74%	0,00%	100,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
LU_7_0772_19	19	LUBARTÓW-ŁUCKA	53,13%	46,87%	0,00%	0,00%	100,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
gmina wiejska			0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	1,51%	79,70%	18,73%	0,06%	100,00%
LU_7_0771_19a	19a/ 103677L	LUBARTÓW/OBWODNICA/	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	1,65%	90,72%	7,64%	0,00%	100,00%
LU_7_0773_19	19	ŁUCKA-NIEMCE	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	1,32%	66,27%	32,37%	0,05%	100,00%
LU_7_0772_19	19	LUBARTÓW-ŁUCKA	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	2,13%	97,52%	0,35%	0,00%	100,00%
LU_7_0770_19	19	FIRLEJ-LUBARTÓW	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	1,41%	77,29%	21,15%	0,15%	100,00%
Lublin			0,09%	96,52%	3,03%	0,37%	100,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
gmina miejska*			0,09%	96,52%	3,03%	0,37%	100,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
LU_7_0749_12	12	GARBÓW-LUBLIN	0,86%	76,23%	22,91%	0,00%	100,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
LU_7_0776_19	19	LUBLIN-NIEDRZWICA DUŻA	0,12%	99,88%	0,00%	0,00%	100,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
LU_7_0790_82	82	LUBLIN-ŁUSZCZÓW	0,05%	94,94%	4,35%	0,66%	100,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
LU_7_0775_19	19	CIECIERZYN-LUBLIN	0,05%	99,28%	0,67%	0,00%	100,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
LU_7_0750_12	12	LUBLIN-KALINÓWKA	0,00%	100,00%	0,00%	0,00%	100,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
Łabunie			0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	1,19%	93,28%	1,09%	4,44%	100,00%
gmina wiejska			0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	1,19%	93,28%	1,09%	4,44%	100,00%
LU_7_0767_17	17	ZAMOŚĆ-WÓLKA ŁABUŃSKA	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	1,19%	93,28%	1,09%	4,44%	100,00%
Łęczna			7,50%	33,67%	1,59%	0,56%	43,31%	0,68%	55,31%	0,61%	0,10%	56,69%
miasto w gminie miejsko-wiejskiej			17,31%	77,72%	3,67%	1,30%	100,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
LU_7_0791_82	82	ŁUSZCZÓW-ŁĘCZNA	1,44%	93,55%	4,29%	0,72%	100,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
LU_7_0792_82	82	ŁĘCZNA/PRZEJŚCIE/	24,86%	70,19%	3,37%	1,58%	100,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
obszar wiejski w gminie miejsko-wiejskiej			0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	1,20%	97,56%	1,07%	0,17%	100,00%
LU_7_0791_82	82	ŁUSZCZÓW-ŁĘCZNA	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	1,24%	97,85%	0,85%	0,07%	100,00%
LU_7_0792_82	82	ŁĘCZNA/PRZEJŚCIE/	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	89,41%	7,42%	3,17%	100,00%
Łuków			58,68%	39,17%	2,15%	0,00%	100,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
gmina miejska			58,68%	39,17%	2,15%	0,00%	100,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
LU_7_0783_63	63	ŁUKÓW/PRZEJŚCIE B/	58,68%	39,17%	2,15%	0,00%	100,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%

*Mapy akustyczne dla dróg krajowych o ruchu powyżej 3 000 000 pojazdów
w województwie podlaskim, warmińsko-mazurskim i lubelskim
/województwo lubelskie/*

Gmina ID odcinka	nr drogi	nazwa odcinka	Procentowy udział poszczególnych rodzajów terenów w zasięgach obszarów analizy										
			tereny zwartej zabudowy z infrastrukturą, drogi	obszary miejskie ter. zab. rozproszonej z infrastrukturą, ter. rolne	lasy	wody	RAZEM obszary miejskie	tereny zwartej zabudowy z infrastrukturą, drogi	obszary wiejskie ter. zab. rozproszonej z infrastrukturą, ter. rolne	lasy	wody	RAZEM obszary wiejskie	
Markuszów			0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	1,39%	94,07%	0,50%	4,04%	100,00%
gmina wiejska			0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	1,39%	94,07%	0,50%	4,04%	100,00%
LU_7_0747_12	12	KURÓW-ZAGRODY	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	1,39%	94,07%	0,50%	4,04%	100,00%
Mełgiew			0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	1,70%	79,45%	18,85%	0,00%	100,00%
gmina wiejska			0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	1,70%	79,45%	18,85%	0,00%	100,00%
LU_7_0752_12	12/12d	ŚWIDNIK (KRĘPIEC)-PIASKI	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	1,70%	79,45%	18,85%	0,00%	100,00%
Międzyrzec Podlaski			0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	1,25%	86,12%	12,63%	0,00%	100,00%
gmina wiejska			0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	1,25%	86,12%	12,63%	0,00%	100,00%
LU_7_0738_2	2	MIĘDZYRZEC PODL.-WORONIEC	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	1,25%	86,12%	12,63%	0,00%	100,00%
Modliborzycze			0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	100,00%	0,00%	0,00%	100,00%
gmina wiejska			0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	100,00%	0,00%	0,00%	100,00%
LU_7_0781_19	19	JANÓW LUB./PRZEJŚCIE/	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	100,00%	0,00%	0,00%	100,00%
Niedrzwica Duża			0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	1,60%	93,75%	4,03%	0,62%	100,00%
gmina wiejska			0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	1,60%	93,75%	4,03%	0,62%	100,00%
LU_7_0776_19	19	LUBLIN-NIEDRZWICA DUŻA	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	1,33%	95,76%	2,72%	0,19%	100,00%
LU_7_0777_19	19	NIEDRZWICA DUŻA-RUDNIK SZL.	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	1,82%	92,02%	5,16%	0,99%	100,00%
Niemce			0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	4,03%	88,95%	6,90%	0,12%	100,00%
gmina wiejska			0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	4,03%	88,95%	6,90%	0,12%	100,00%
LU_7_0774_19	19	NIEMCE-CIECIERZYN	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	2,60%	96,81%	0,57%	0,02%	100,00%
LU_7_0775_19	19	CIECIERZYN-LUBLIN	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	4,24%	88,29%	7,14%	0,34%	100,00%
LU_7_0773_19	19	ŁUCKA-NIEMCE	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	6,74%	73,25%	20,02%	0,00%	100,00%
Ożarów			0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	100,00%	100,00%
obszar wiejski w gminie miejsko-wiejskiej**			0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	100,00%	100,00%
LU_7_0784_74	74	GR.WOJ.-ANNOPOL	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	100,00%	100,00%
Piaski			1,31%	5,71%	0,15%	2,37%	9,54%	1,80%	85,63%	2,47%	0,55%	90,46%	
miasto w gminie miejsko-wiejskiej			13,75%	59,88%	1,57%	24,80%	100,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
LU_7_0753_12d	12d	PIASKI /OBWODNICA/	2,60%	59,43%	2,55%	35,41%	100,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
LU_7_0759_17a	17a	PIASKI/PRZEJŚCIE/	32,29%	40,68%	1,49%	25,54%	100,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
LU_7_0754_12d	12d/12	PIASKI-BISKUPICE	1,68%	64,45%	0,00%	33,87%	100,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%

*Mapy akustyczne dla dróg krajowych o ruchu powyżej 3 000 000 pojazdów
w województwie podlaskim, warmińsko-mazurskim i lubelskim
/województwo lubelskie/*

Gmina ID odcinka	nr drogi	nazwa odcinka	Procentowy udział poszczególnych rodzajów terenów w zasięgach obszarów analizy									
			tereny zwartej zabudowy z infrastrukturą drogi	obszary miejskie ter. zab. rozproszonej z infrastrukturą, ter. rolne	lasy	wody	RAZEM obszary miejskie	tereny zwartej zabudowy z infrastrukturą drogi	obszary wiejskie ter. zab. rozproszonej z infrastrukturą, ter. rolne	lasy	wody	RAZEM obszary wiejskie
LU_7_0752_12	12/12d	ŚWIDNIK (KRĘPIEC)-PIASKI	0,00%	100,00%	0,00%	0,00%	100,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
LU_7_0760_17	17	PIASKI-FAJSŁAWICE	3,31%	94,99%	0,00%	1,70%	100,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
obszar wiejski w gminie miejsko-wiejskiej			0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	1,99%	94,66%	2,73%	0,61%	100,00%
LU_7_0753_12d	12d	PIASKI /OBWODNICA/	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	4,41%	93,24%	1,58%	0,77%	100,00%
LU_7_0759_17a	17a	PIASKI/PRZEJŚCIE/	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	5,43%	94,17%	0,40%	0,00%	100,00%
LU_7_0754_12d	12d/12	PIASKI-BISKUPICE	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	1,65%	96,83%	1,40%	0,12%	100,00%
LU_7_0752_12	12/12d	ŚWIDNIK (KRĘPIEC)-PIASKI	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	1,99%	96,15%	1,64%	0,22%	100,00%
LU_7_0760_17	17	PIASKI-FAJSŁAWICE	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	1,31%	90,83%	6,19%	1,68%	100,00%
Puławy			22,23%	19,41%	30,77%	0,00%	72,41%	0,27%	17,63%	9,69%	0,00%	27,59%
gmina miejska			30,70%	26,81%	42,49%	0,00%	100,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
LU_7_0741_12i	12i	PULAWY OBWODNICA	6,73%	34,77%	58,51%	0,00%	100,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
LU_7_0745_12	12	PULAWY-KOŃSKOWOLA	43,17%	43,29%	13,54%	0,00%	100,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
LU_7_0744_824	824/ 824a	PULAWY AL.PARTYZANTÓW	61,23%	3,54%	35,23%	0,00%	100,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
LU_7_0743_824	824	ŻYRZYN-PULAWY	0,00%	2,72%	97,28%	0,00%	100,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
LU_7_0742_12j	12j	PULAWY AL.1000-LECIA P.P.	7,69%	5,16%	87,15%	0,00%	100,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
gmina wiejska			0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,98%	63,90%	35,11%	0,00%	100,00%
LU_7_0740_12h	12h/12i	GR.WOJ.- ANIELIN	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	1,26%	80,96%	17,78%	0,00%	100,00%
LU_7_0743_824	824	ŻYRZYN-PULAWY	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,01%	3,99%	96,00%	0,00%	100,00%
Ryki			5,61%	28,11%	3,01%	4,61%	41,33%	0,93%	50,35%	7,30%	0,10%	58,67%
miasto w gminie miejsko-wiejskiej			13,57%	68,00%	7,28%	11,15%	100,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
LU_7_0756_17	17	RYKI/PRZEJŚCIE/	13,57%	68,00%	7,28%	11,15%	100,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
obszar wiejski w gminie miejsko-wiejskiej			0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	1,58%	85,82%	12,44%	0,17%	100,00%
LU_7_0757_17	17	MOSZCZANKA-ŻYRZYN	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,65%	68,11%	30,86%	0,37%	100,00%
LU_7_0756_17	17	RYKI/PRZEJŚCIE/	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	2,55%	90,21%	7,06%	0,19%	100,00%
LU_7_0755_17	17	GR.WOJ.-RYKI	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	1,76%	96,70%	1,55%	0,00%	100,00%
Sieciechów			0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	100,00%	100,00%
gmina wiejska**			0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	100,00%	100,00%
LU_7_0782_48	48	DĘBLIN/PRZEJŚCIE A/	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	100,00%	100,00%

*Mapy akustyczne dla dróg krajowych o ruchu powyżej 3 000 000 pojazdów
w województwie podlaskim, warmińsko-mazurskim i lubelskim
/województwo lubelskie/*

Gmina ID odcinka	nr drogi	nazwa odcinka	Procentowy udział poszczególnych rodzajów terenów w zasięgach obszarów analizy											
			tereny zwartej zabudowy z infrastrukturą, drogi	obszary miejskie ter. zab. rozproszonej z infrastrukturą, ter. rolne	lasy	wody	RAZEM obszary miejskie	tereny zwartej zabudowy z infrastrukturą, drogi	obszary wiejskie ter. zab. rozproszonej z infrastrukturą, ter. rolne	lasy	wody	RAZEM obszary wiejskie		
Spiczyn			0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	86,26%	13,74%	0,00%	100,00%
gmina wiejska			0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	86,26%	13,74%	0,00%	100,00%
LU_7_0791_82	82	ŁUSZCZÓW-ŁĘCZNA	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	86,26%	13,74%	0,00%	100,00%
Stary Zamość			0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	1,31%	85,85%	12,84%	0,00%	100,00%	
gmina wiejska			0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	1,31%	85,85%	12,84%	0,00%	100,00%	
LU_7_0765_17	17	CHOMĘCISKA DUŻE-ZAMOŚĆ	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	1,19%	98,66%	0,15%	0,00%	100,00%	
LU_7_0764_17	17	IZBICA-CHOMĘCISKA DUŻE	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	1,41%	75,92%	22,67%	0,00%	100,00%	
Strzyżewice			0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,01%	50,22%	49,78%	0,00%	100,00%	
gmina wiejska			0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,01%	50,22%	49,78%	0,00%	100,00%	
LU_7_0777_19	19	NIEDRZWICA DUŻA-RUDNIK SZL.	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,01%	50,22%	49,78%	0,00%	100,00%	
Świdnik			7,76%	85,50%	6,74%	0,00%	100,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	
gmina miejska			7,76%	85,50%	6,74%	0,00%	100,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	
LU_7_0752_12	12/12d	ŚWIDNIK (KRĘPIEC)-PIASKI	7,49%	89,29%	3,23%	0,00%	100,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	
LU_7_0751_12	12	KALINÓWKA-ŚWIDNIK (KRĘPIEC)	5,20%	91,56%	3,24%	0,00%	100,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	
LU_7_0750_12	12	LUBLIN-KALINÓWKA	14,19%	60,66%	25,14%	0,00%	100,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	
Tomaszów Lubelski			39,01%	19,46%	10,95%	0,10%	69,52%	1,07%	20,01%	9,41%	0,00%	30,48%		
gmina miejska			56,12%	28,00%	15,74%	0,14%	100,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	
LU_7_0768_17	17	TOMASZÓW LUB./PRZEJŚCIE/	56,12%	28,00%	15,74%	0,14%	100,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	
gmina wiejska			0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	3,50%	65,63%	30,87%	0,00%	100,00%		
LU_7_0768_17	17	TOMASZÓW LUB./PRZEJŚCIE/	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	3,50%	65,63%	30,87%	0,00%	100,00%		
Trawniki			0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	1,24%	95,38%	2,98%	0,41%	100,00%		
gmina wiejska			0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	1,24%	95,38%	2,98%	0,41%	100,00%		
LU_7_0754_12d	12d/12	PIASKI-BISKUPICE	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	1,24%	95,38%	2,98%	0,41%	100,00%		
Trzydnik Duży			0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	1,02%	88,59%	10,39%	0,00%	100,00%		
gmina wiejska			0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	1,02%	88,59%	10,39%	0,00%	100,00%		
LU_7_0785_74	74	OLBIECIN-KRAŚNIK	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	1,02%	88,59%	10,39%	0,00%	100,00%		
Ułęż			0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	2,32%	73,00%	19,91%	4,78%	100,00%		
gmina wiejska			0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	2,32%	73,00%	19,91%	4,78%	100,00%		
LU_7_0757_17	17	MOSZCZANKA-ŻYRZYN	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	2,32%	73,00%	19,91%	4,78%	100,00%		

*Mapy akustyczne dla dróg krajowych o ruchu powyżej 3 000 000 pojazdów
w województwie podlaskim, warmińsko-mazurskim i lubelskim
/województwo lubelskie/*

Gmina ID odcinka	nr drogi	nazwa odcinka	Procentowy udział poszczególnych rodzajów terenów w zasięgach obszarów analizy									
			tereny zwartej zabudowy z infrastrukturą drogi	obszary miejskie ter. zab. rozproszonej z infrastrukturą, ter. rolne	lasy	wody	RAZEM obszary miejskie	tereny zwartej zabudowy z infrastrukturą drogi	obszary wiejskie ter. zab. rozproszonej z infrastrukturą, ter. rolne	lasy	wody	RAZEM obszary wiejskie
Wilkołaz			0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	1,46%	88,82%	9,62%	0,10%	100,00%
gmina wiejska			0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	1,46%	88,82%	9,62%	0,10%	100,00%
LU_7_0777_19	19	NIEDRZWICA DUŻA-RUDNIK SZL.	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	1,33%	94,36%	4,20%	0,12%	100,00%
LU_7_0778_19	19	RUDNIK SZL.-KRAŚNIK	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	2,05%	64,75%	33,19%	0,00%	100,00%
Wólka			0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	3,40%	92,07%	4,47%	0,06%	100,00%
gmina wiejska			0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	3,40%	92,07%	4,47%	0,06%	100,00%
LU_7_0790_82	82	LUBLIN-LUSZCZÓW	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	4,42%	91,07%	4,43%	0,08%	100,00%
LU_7_0775_19	19	CIECIERZYN-LUBLIN	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	100,00%	0,00%	0,00%	100,00%
LU_7_0791_82	82	LUSZCZÓW-LĘCZNA	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	1,47%	93,52%	5,01%	0,00%	100,00%
Zamość			1,18%	3,47%	0,00%	0,00%	4,65%	2,46%	90,12%	2,76%	0,01%	95,35%
gmina miejska*			25,40%	74,54%	0,00%	0,06%	100,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
LU_7_0765_17	17	CHOMĘCISKA DUŻE-ZAMOŚĆ	4,88%	95,12%	0,00%	0,00%	100,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
LU_7_0767_17	17	ZAMOŚĆ-WÓLKA ŁABUŃSKA	0,38%	99,62%	0,00%	0,00%	100,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
LU_7_0766_74d	74d	ZAMOŚĆ-SITANIEC-ZAMOŚĆ	45,45%	54,45%	0,00%	0,10%	100,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
LU_7_0787_74	74	ZAWADA-ZAMOŚĆ	0,00%	100,00%	0,00%	0,00%	100,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
gmina wiejska			0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	2,58%	94,51%	2,89%	0,01%	100,00%
LU_7_0765_17	17	CHOMĘCISKA DUŻE-ZAMOŚĆ	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	2,41%	89,59%	7,98%	0,02%	100,00%
LU_7_0767_17	17	ZAMOŚĆ-WÓLKA ŁABUŃSKA	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	1,47%	98,02%	0,51%	0,00%	100,00%
LU_7_0766_74d	74d	ZAMOŚĆ-SITANIEC-ZAMOŚĆ	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	28,83%	70,88%	0,00%	0,29%	100,00%
LU_7_0787_74	74	ZAWADA-ZAMOŚĆ	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	1,60%	98,33%	0,08%	0,00%	100,00%
Żyrzyn			0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	1,43%	70,05%	27,44%	1,09%	100,00%
gmina wiejska			0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	1,43%	70,05%	27,44%	1,09%	100,00%
LU_7_0757_17	17	MOSZCZANKA-ŻYRZYN	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	1,34%	66,65%	30,21%	1,80%	100,00%
LU_7_0758_17	17	ŻYRZYN-KURÓW	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	1,44%	72,79%	25,45%	0,32%	100,00%
LU_7_0743_824	824	ŻYRZYN-PULAWY	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	1,60%	73,80%	24,08%	0,52%	100,00%
Ogółem			3,46%	8,89%	1,85%	0,37%	14,57%	1,49%	73,41%	9,64%	0,89%	85,43%

*Gmina miejska uwzględniona w tabeli z uwagi na oddziaływanie akustyczne analizowanego odcinka drogi na obszar znajdujący się w granicach tej gminy, co wynika z przyjętych granic obszaru analizy.

**Gmina należąca do innego województwa niż województwo analizowane w przedmiotowym opracowaniu, na której terenie zarządcą dróg krajowych nie jest GDDKiA udział w Lublinie. Gmina uwzględniona w tabeli z uwagi na oddziaływanie akustyczne analizowanego odcinka drogi na obszar znajdujący się w granicach tej gminy, co wynika z przyjętych granic obszaru analizy.

3 ZESTAWIENIE WYNIKÓW ANALIZ

3.1 Zestawienie liczby lokali mieszkalnych oraz osób zamieszkujących te lokale narażonych na hałas oceniany wskaźnikiem L_{DWN}

Tabela 8 Zestawienie liczby lokali mieszkalnych narażonych na hałas oceniany wskaźnikiem L_{DWN} z podziałem na powiaty woj. lubelskiego, których tereny wchodzą w zakres analizowanych obszarów wokół odcinków dróg krajowych objętych przedmiotowym opracowaniem

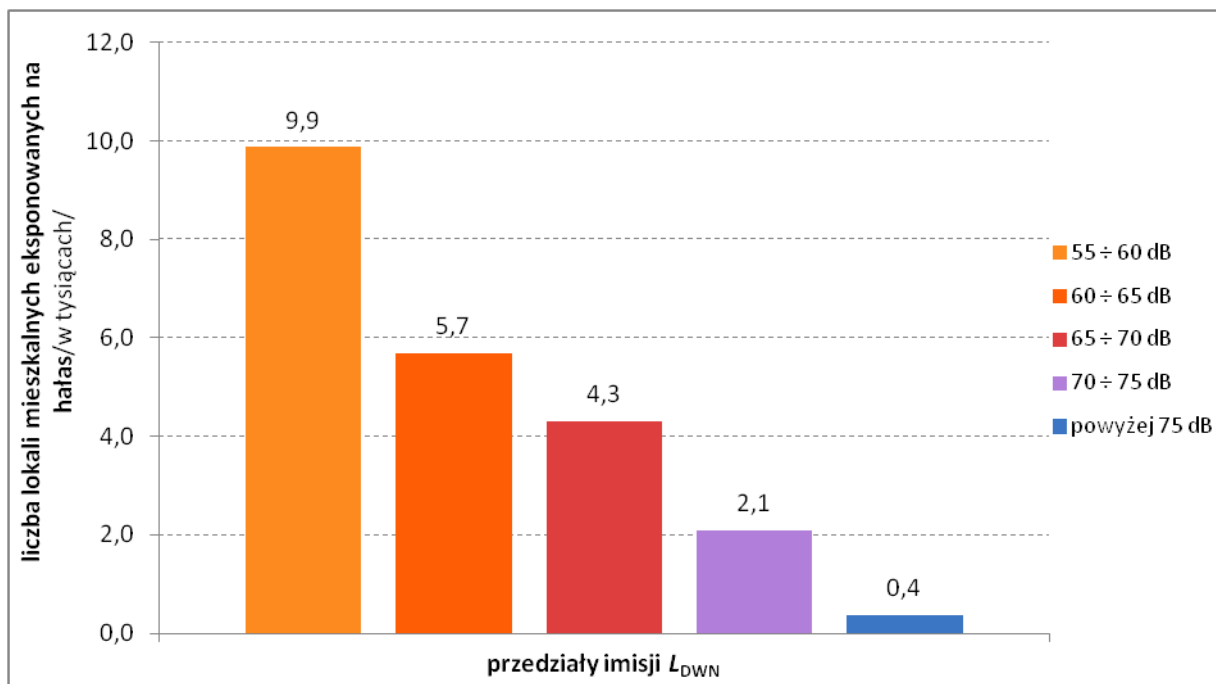
Powiat	Liczba lokali mieszkalnych narażonych na hałas w przedziałach stref imisji dla wskaźnika L_{DWN}				
	55 ÷ 60 dB	60 ÷ 65 dB	65 ÷ 70 dB	70 ÷ 75 dB	powyżej 75 dB
bialski	75	94	52	11	3
hrubieszowski	95	72	53	3	0
janowski	408	249	167	127	19
krasnostawski	342	246	222	79	4
kraśnicki	530	404	365	223	50
lubartowski	612	239	113	73	23
lubelski	2156	1422	1122	603	80
Lublin*	10	6	9	1	0
łęczyński	220	92	64	9	0
łukowski	171	81	47	37	17
puławski	3146	1477	838	442	100
rycki	598	245	147	92	16
świdnicki	449	307	212	54	9
tomaszowski	556	391	263	183	55
zamojski	438	319	615	148	0
Zamość*	66	36	27	6	0
Razem	9873	5679	4314	2091	375

* Miasto na prawach powiatu (powiat grodzki). Powiat grodzki uwzględniono w tabeli ze względu na oddziaływanie akustyczne analizowanego odcinka drogi na obszar znajdujący się w granicach tego powiatu, co wynika z przyjętych granic obszaru analizy.

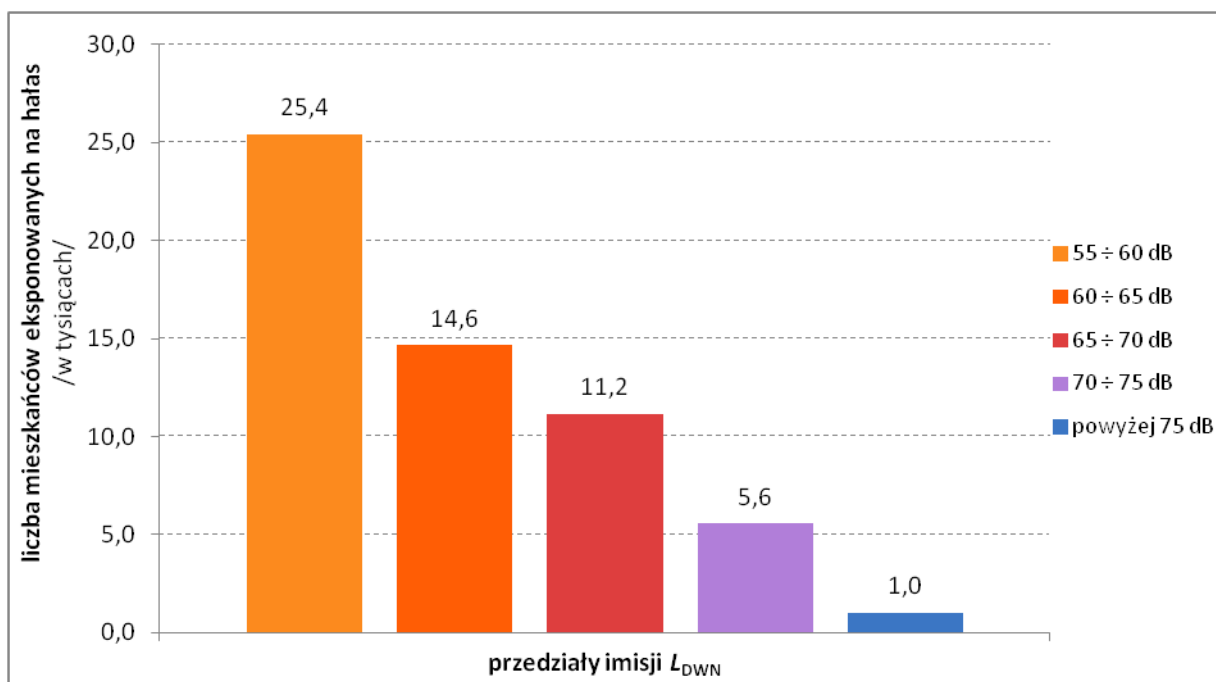
Tabela 9 Zestawienie liczby osób narażonych na hałas w przedziałach stref imisji dla wskaźnika L_{DWN} z podziałem na powiaty woj. lubelskiego, których tereny wchodzą w zakres analizowanych obszarów wokół odcinków dróg krajowych objętych przedmiotowym opracowaniem

Powiat	Liczba osób narażonych na hałas w przedziałach stref imisji dla wskaźnika L_{DWN}				
	55 ÷ 60 dB	60 ÷ 65 dB	65 ÷ 70 dB	70 ÷ 75 dB	powyżej 75 dB
Bialski	199	299	119	30	10
hrubieszowski	312	234	173	10	0
janowski	1016	611	395	324	49
krasnostawski	1143	771	701	249	13
kraśnicki	1758	1263	1060	684	151
lubartowski	1964	702	280	240	78
lubelski	6182	4031	3182	1714	214
Lublin*	24	15	29	1	0
łęczyński	767	271	198	29	0
łukowski	298	141	84	64	29
puławski	6290	3031	1694	1027	288
rycki	1678	676	402	257	47
świdnicki	1391	925	615	163	22
tomaszowski	1027	722	477	332	105
zamojski	1206	869	1702	414	0
Zamość*	153	83	63	18	0
Razem	25407	14644	11174	5556	1006

* Miasto na prawach powiatu (powiat grodzki). Powiat grodzki uwzględniono w tabeli ze względu na oddziaływanie akustyczne analizowanego odcinka drogi na obszar znajdujący się w granicach tego powiatu, co wynika z przyjętych granic obszaru analizy.

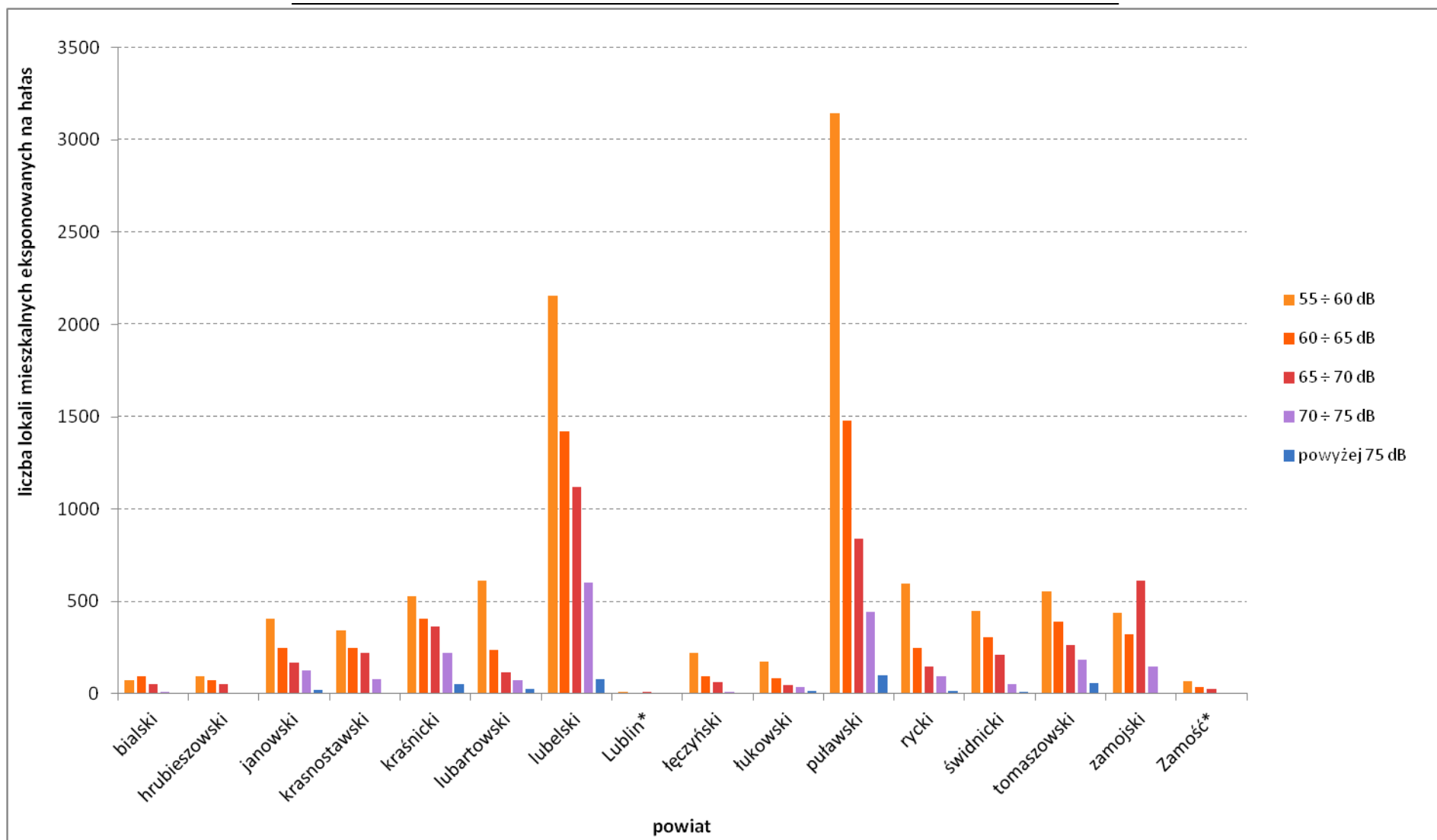


Wykres 3 Rozkład liczby lokali mieszkalnych narażonych na hałas oceniany wskaźnikiem L_{DWN} dla województwa lubelskiego



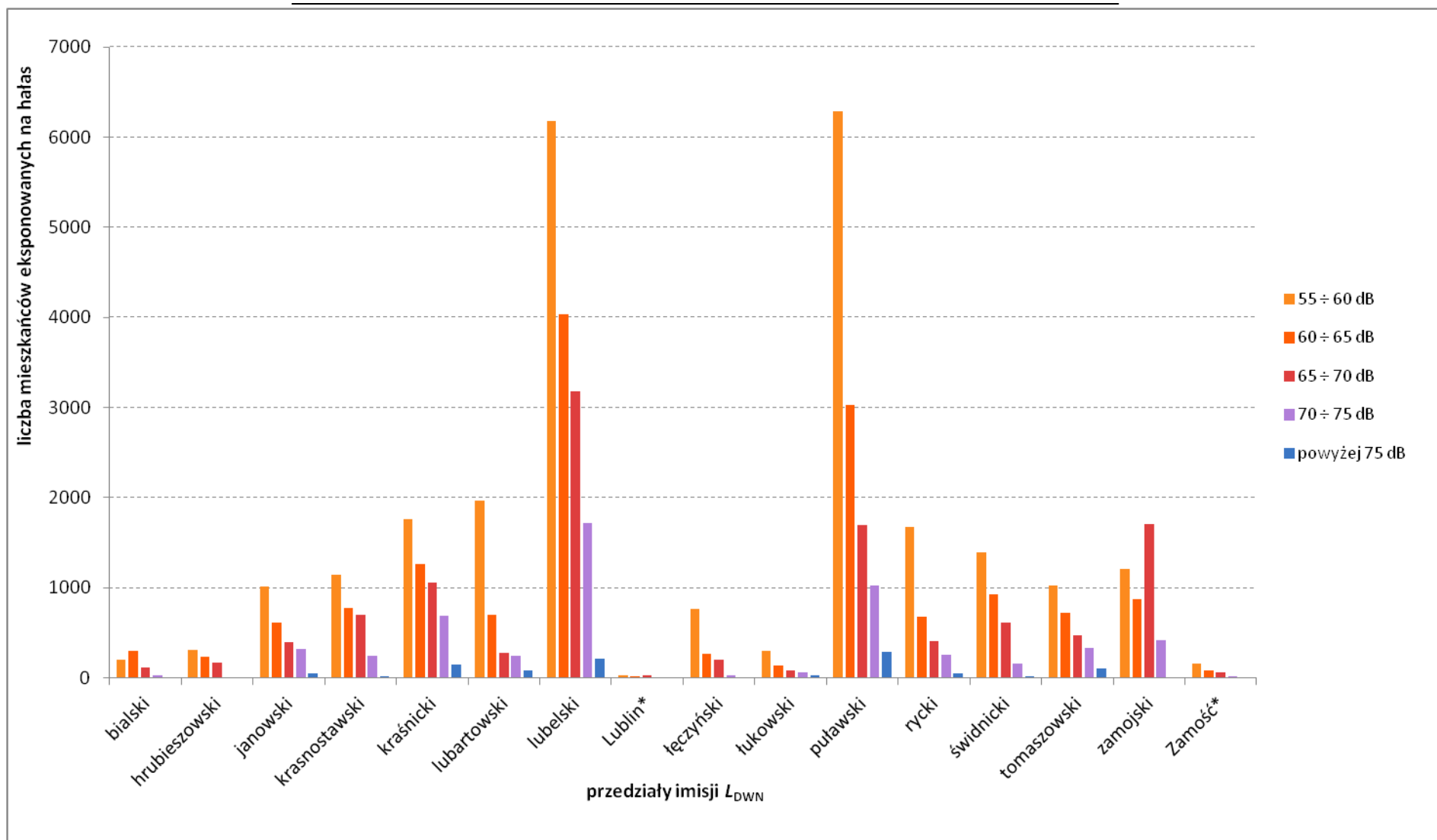
Wykres 4 Rozkład liczby osób narażonych na hałas w przedziałach stref imisji dla wskaźnika L_{DWN} dla województwa lubelskiego

Mapy akustyczne dla dróg krajowych o ruchu powyżej 3 000 000 pojazdów
w województwie podlaskim, warmińsko-mazurskim i lubelskim
/województwo lubelskie/



Wykres 5 Rozkład liczby lokali mieszkalnych narażonych na hałas oceniany wskaźnikiem L_{DWN} z podziałem na powiaty woj. lubelskiego, których tereny wchodzą w zakres analizowanych obszarów wokół odcinków dróg krajowych objętych przedmiotowym opracowaniem

Mapy akustyczne dla dróg krajowych o ruchu powyżej 3 000 000 pojazdów
w województwie podlaskim, warmińsko-mazurskim i lubelskim
/województwo lubelskie/



Wykres 6 Rozkład liczby osób narażonych na hałas w przedziałach stref imisji dla wskaźnika L_{DWN} z podziałem na powiaty woj. lubelskiego, których tereny wchodzą w zakres analizowanych obszarów wokół odcinków dróg krajowych objętych przedmiotowym opracowaniem

*Mapy akustyczne dla dróg krajowych o ruchu powyżej 3 000 000 pojazdów
w województwie podlaskim, warmińsko-mazurskim i lubelskim
/województwo lubelskie/*

Tabela 10 Zestawienie liczby lokali oraz osób narażonych na hałas w przedziałach stref imisji dla wskaźnika L_{DWN} z podziałem na powiaty woj. lubelskiego, których tereny wchodzą w zakres analizowanych obszarów wokół odcinków dróg krajowych objętych przedmiotowym opracowaniem

Powiat	Nr drogi	Nazwa odcinka	Liczba lokali mieszkalnych narażonych na hałas w przedziałach stref imisji dla wskaźnika L_{DWN}					Liczba osób narażonych na hałas w przedziałach stref imisji dla wskaźnika L_{DWN}				
			55 ÷ 60 dB	60 ÷ 65 dB	65 ÷ 70 dB	70 ÷ 75 dB	powyżej 75 dB	55 ÷ 60 dB	60 ÷ 65 dB	65 ÷ 70 dB	70 ÷ 75 dB	powyżej 75 dB
bialski												
LU_7_0739_2	2	WORONIEC-BIAŁA PODL.	19	27	30	2	0	28	39	43	3	0
LU_7_0738_2	2	MIĘDZYRZEC PODL.-WORONIEC	56	67	22	9	3	171	260	76	27	10
hrubieszowski												
LU_7_0789_74	74	HRUBIESZÓW/PRZEJŚCIE2/	25	44	36	1	0	79	141	118	3	0
LU_7_0788_74	74	HRUBIESZÓW /PRZEJŚCIE1/	71	29	17	2	0	233	93	55	6	0
janowski												
LU_7_0781_19	19	JANÓW LUB./PRZEJŚCIE/	149	52	46	57	6	363	113	89	144	15
LU_7_0786_74	74	JANÓW LUB./PRZEJŚCIE/	263	200	121	70	13	653	498	306	180	34
krasnostawski												
LU_7_0761_17	17	KRASNYSTAW/OBWODNICA 2/	83	15	5	1	0	330	60	20	4	0
LU_7_0762_17	17	KRASNYSTAW-MAŁOCHWIEJ	57	52	42	17	0	227	207	168	68	0
LU_7_0763_17	17	MAŁOCHWIEJ-IZBICA	169	134	127	45	4	467	345	341	116	13
LU_7_0764_17	17	IZBICA-CHOMĘCISKA DUŻE	3	7	10	12	0	9	20	29	34	0
LU_7_0760_17	17	PIASKI-FAJSŁAWICE	31	39	38	7	0	110	139	143	27	0
kraśnicki												
LU_7_0777_19	19	NIEDRZWICA DUŻA-RUDNIK SZL.	175	102	42	47	7	709	437	177	204	28
LU_7_0778_19	19	RUDNIK SZL.-KRAŚNIK	36	56	63	74	13	90	87	104	176	38
LU_7_0780_19	19	KRAŚNIK-SŁODKÓW	109	79	80	40	30	302	223	223	113	85
LU_7_0784_74	74	GR.WOJ.-ANNOPOL	146	112	86	36	0	448	365	327	117	0

Mapy akustyczne dla dróg krajowych o ruchu powyżej 3 000 000 pojazdów
w województwie podlaskim, warmińsko-mazurskim i lubelskim
/województwo lubelskie/

Powiat	Nr drogi	Nazwa odcinka	Liczba lokali mieszkalnych narażonych na hałas w przedziałach stref emisji dla wskaźnika L_{DWN}					Liczba osób narażonych na hałas w przedziałach stref emisji dla wskaźnika L_{DWN}				
			55 ± 60 dB	60 ± 65 dB	65 ± 70 dB	70 ± 75 dB	powyżej 75 dB	55 ± 60 dB	60 ± 65 dB	65 ± 70 dB	70 ± 75 dB	powyżej 75 dB
LU_7_0785_74	74	OLBIĘCIN-KRAŚNIK	45	40	74	16	0	110	80	129	27	0
LU_7_0779_19	19	KRAŚNIK/OBWODNICA/	21	15	21	10	0	100	72	100	48	0
lubartowski												
LU_7_0769_19	19	KOCK-FIRLEJ	283	129	50	53	21	821	365	154	184	72
LU_7_0770_19	19	FIRLEJ-LUBARTÓW	45	15	5	4	0	183	72	19	15	0
LU_7_0771_19a	19a/103677L	LUBARTÓW/OBWODNICA/	187	40	12	4	1	747	164	32	17	4
LU_7_0773_19	19	ŁUCKA-NIEMCE	78	28	11	4	0	183	59	22	11	0
LU_7_0772_19	19	LUBARTÓW-ŁUCKA	19	26	35	8	1	29	41	54	12	2
lubelski												
LU_7_0747_12	12	KURÓW-ZAGRODY	10	11	2	7	1	40	44	8	28	4
LU_7_0748_12	12	ZAGRODY-GARBÓW	303	284	182	159	37	717	614	424	321	81
LU_7_0749_12	12	GARBÓW-LUBLIN	328	262	187	94	7	1162	895	593	262	13
LU_7_0751_12	12	KALINÓWKA-ŚWIDNIK (KRĘPIEC)	42	25	34	11	0	165	101	135	44	0
LU_7_0752_12	12/12d	ŚWIDNIK (KRĘPIEC)-PIASKI	41	13	17	10	0	59	19	24	14	0
LU_7_0773_19	19	ŁUCKA-NIEMCE	127	61	47	31	13	313	152	116	74	32
LU_7_0774_19	19	NIEMCE-CIECIERZYN	310	147	125	68	3	751	353	301	172	9
LU_7_0775_19	19	CIECIERZYN-LUBLIN	188	164	118	29	0	449	352	269	65	0
LU_7_0776_19	19	LUBLIN-NIEDRZWICA DUŻA	229	146	106	35	11	695	483	327	131	43
LU_7_0777_19	19	NIEDRZWICA DUŻA-RUDNIK SZL.	246	120	128	138	8	961	479	486	535	33
LU_7_0790_82	82	LUBLIN-ŁUSZCZÓW	274	158	153	19	0	674	424	422	59	0
LU_7_0791_82	82	ŁUSZCZÓW-ŁĘCZNA	43	26	23	3	0	136	85	71	9	0
LU_7_0750_12	12	LUBLIN-KALINÓWKA	15	8	2	0	0	59	32	8	0	0

Mapy akustyczne dla dróg krajowych o ruchu powyżej 3 000 000 pojazdów
w województwie podlaskim, warmińsko-mazurskim i lubelskim
/województwo lubelskie/

Powiat	Nr drogi	Nazwa odcinka	Liczba lokali mieszkalnych narażonych na hałas w przedziałach stref emisji dla wskaźnika L_{DWN}					Liczba osób narażonych na hałas w przedziałach stref emisji dla wskaźnika L_{DWN}					
			55 ÷ 60 dB	60 ÷ 65 dB	65 ÷ 70 dB	70 ÷ 75 dB	powyżej 75 dB	55 ÷ 60 dB	60 ÷ 65 dB	65 ÷ 70 dB	70 ÷ 75 dB	powyżej 75 dB	
Lublin*													
	LU_7_0749_12	12	GARBÓW-LUBLIN	0	0	2	0	0	0	0	10	0	0
	LU_7_0775_19	19	CIECIERZYN-LUBLIN	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	LU_7_0776_19	19	LUBLIN-NIEDRZWICA DUŻA	6	3	3	1	0	9	4	4	1	0
	LU_7_0750_12	12	LUBLIN-KALINÓWKA	4	3	4	0	0	15	11	15	0	0
	LU_7_0790_82	82	LUBLIN-ŁUSZCZÓW	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
łęczyński													
	LU_7_0791_82	82	ŁUSZCZÓW-ŁĘCZNA	59	45	27	3	0	127	83	50	5	0
	LU_7_0792_82	82	ŁĘCZNA/PRZEJŚCIE/	160	47	37	6	0	640	188	148	24	0
łukowski													
	LU_7_0783_63	63	ŁUKÓW/PRZEJŚCIE B/	171	81	47	37	17	298	141	84	64	29
puławski													
	LU_7_0741_12i	12i	PUŁAWY OBWODNICA	50	36	4	0	0	80	57	6	0	0
	LU_7_0742_12j	12j	PUŁAWY AL.1000-LECIA P.P.	154	83	44	40	2	242	133	68	64	4
	LU_7_0744_824	824/824a	PUŁAWY AL.PARTYZANTÓW	1943	816	448	174	2	3063	1292	707	275	4
	LU_7_0745_12	12	PUŁAWY-KOŃSKOWOLA	1965	928	529	154	15	3364	1603	952	324	51
	LU_7_0746_12	12	KOŃSKOWOLA-KURÓW	87	94	51	68	20	237	252	129	181	54
	LU_7_0747_12	12	KURÓW-ZAGRODY	346	150	71	110	62	991	501	228	319	180
	LU_7_0757_17	17	MOSZCZANKA-ŻYRZYN	65	17	10	2	0	206	49	30	5	0
	LU_7_0758_17	17	ŻYRZYN-KURÓW	226	141	65	79	20	701	417	175	213	54
	LU_7_0740_12h	12h/12i	GR.WOJ.- ANIELIN	27	31	15	5	0	65	75	36	12	0
	LU_7_0743_824	824	ŻYRZYN-PUŁAWY	57	24	20	3	0	208	83	64	9	0

Mapy akustyczne dla dróg krajowych o ruchu powyżej 3 000 000 pojazdów
w województwie podlaskim, warmińsko-mazurskim i lubelskim
/województwo lubelskie/

Powiat	Nr drogi	Nazwa odcinka	Liczba lokali mieszkalnych narażonych na hałas w przedziałach stref emisji dla wskaźnika L_{DWN}					Liczba osób narażonych na hałas w przedziałach stref emisji dla wskaźnika L_{DWN}				
			55 ± 60 dB	60 ± 65 dB	65 ± 70 dB	70 ± 75 dB	powyżej 75 dB	55 ± 60 dB	60 ± 65 dB	65 ± 70 dB	70 ± 75 dB	powyżej 75 dB
rycki												
LU_7_0756_17	17	RYKI/PRZEJŚCIE/	394	128	99	61	16	1152	369	292	178	47
LU_7_0757_17	17	MOSZCZANKA-ŻYRZYŃ	39	18	16	14	0	81	32	27	25	0
LU_7_0782_48	48	DĘBLIN/PRZEJŚCIE A/	120	68	17	0	0	278	159	40	0	0
LU_7_0755_17	17	GR.WOJ.-RYKI	45	32	14	17	0	167	116	43	53	0
świdnicki												
LU_7_0751_12	12	KALINÓWKA-ŚWIDNIK (KRĘPIEC)	44	21	18	8	2	177	85	73	32	8
LU_7_0752_12	12/12d	ŚWIDNIK (KRĘPIEC)-PIASKI	211	148	105	28	3	661	444	309	84	5
LU_7_0759_17a	17a	PIASKI/PRZEJŚCIE/	42	5	6	3	1	106	13	15	8	3
LU_7_0750_12	12	LUBLIN-KALINÓWKA	9	5	3	1	0	36	20	12	4	0
LU_7_0754_12d	12d/12	PIASKI-BISKUPICE	75	67	53	6	0	207	181	138	17	0
LU_7_0753_12d	12d	PIASKI /OBWODNICA/	84	25	3	1	0	240	85	9	2	0
LU_7_0760_17	17	PIASKI-FAJSŁAWICE	12	37	26	8	3	32	99	64	18	6
tomaszowski												
LU_7_0768_17	17	TOMASZÓW LUB./PRZEJŚCIE/	558	391	263	183	55	1027	722	477	332	105
zamojski												
LU_7_0764_17	17	IZBICA-CHOMĘCISKA DUŻE	32	41	75	4	0	55	71	133	7	0
LU_7_0765_17	17	CHOMĘCISKA DUŻE-ZAMOŚĆ	135	95	110	19	0	348	249	304	50	0
LU_7_0766_74d	74d	ZAMOŚĆ-SITANIEC-ZAMOŚĆ	28	10	15	1	0	73	26	39	3	0
LU_7_0767_17	17	ZAMOŚĆ-WÓLKA ŁABUŃSKA	169	122	268	75	0	552	402	874	238	0
LU_7_0787_74	74	ZAWADA-ZAMOŚĆ	74	51	147	49	0	178	121	351	117	0
Zamość*												

*Mapy akustyczne dla dróg krajowych o ruchu powyżej 3 000 000 pojazdów
w województwie podlaskim, warmińsko-mazurskim i lubelskim
/województwo lubelskie/*

Powiat	Nr drogi	Nazwa odcinka	Liczba lokali mieszkalnych narażonych na hałas w przedziałach stref imisji dla wskaźnika L_{DWN}					Liczba osób narażonych na hałas w przedziałach stref imisji dla wskaźnika L_{DWN}				
			55 ÷ 60 dB	60 ÷ 65 dB	65 ÷ 70 dB	70 ÷ 75 dB	powyżej 75 dB	55 ÷ 60 dB	60 ÷ 65 dB	65 ÷ 70 dB	70 ÷ 75 dB	powyżej 75 dB
LU_7_0765_17	17	CHOMĘCISKA DUŻE-ZAMOŚĆ	8	9	0	0	0	21	24	0	0	0
LU_7_0766_74d	74d	ZAMOŚĆ-SITANIEC-ZAMOŚĆ	39	17	16	4	0	103	44	41	12	0
LU_7_0767_17	17	ZAMOŚĆ-WÓLKA ŁABUŃSKA	19	10	8	0	0	29	15	12	0	0
LU_7_0787_74	74	ZAWADA-ZAMOŚĆ	0	0	3	2	0	0	0	9	6	0

* Miasto na prawach powiatu (powiat grodzki). Powiat grodzki uwzględniono w tabeli ze względu na oddziaływanie akustyczne analizowanego odcinka drogi na obszar znajdujący się w granicach tego powiatu, co wynika z przyjętych granic obszaru analizy.

3.2 Zestawienie liczby lokali mieszkalnych oraz osób zamieszkujących te lokale narażonych na hałas oceniany wskaźnikiem L_N

Tabela 11 Zestawienie liczby lokali mieszkalnych narażonych na hałas, oceniany wskaźnikiem L_N , z podziałem na powiaty woj. lubelskiego, których tereny wchodzą w zakres analizowanych obszarów wokół odcinków dróg krajowych objętych przedmiotowym opracowaniem

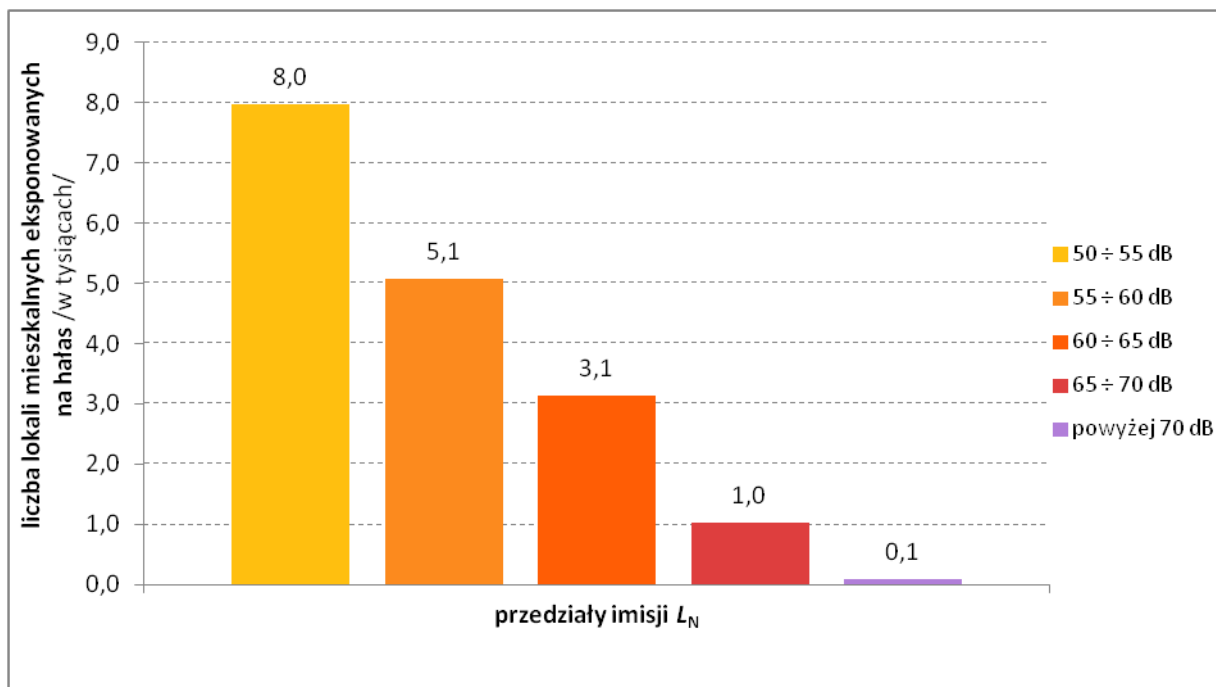
Powiat	Liczba lokali mieszkalnych narażonych na hałas w przedziałach stref imisji dla wskaźnika L_N				
	50 ÷ 55 dB	55 ÷ 60 dB	60 ÷ 65 dB	65 ÷ 70 dB	powyżej 70 dB
bialski	88	89	24	6	0
hrubieszowski	68	63	2	0	0
janowski	304	188	114	61	0
krasnostawski	292	274	124	25	0
kraśnicki	489	385	328	139	15
lubartowski	457	169	95	46	10
lubelski	1811	1346	906	293	15
Lublin*	10	7	3	0	0
łęczyński	138	66	19	1	0
łukowski	123	54	34	38	0
puławski	2543	1079	686	249	33
rycki	415	174	121	67	6
świdnicki	386	296	131	20	1
tomaszowski	443	287	220	79	9
zamojski	356	578	310	9	0
Zamość*	53	26	14	0	0
Razem	7976	5081	3131	1033	89

* Miasto na prawach powiatu (powiat grodzki). Powiat grodzki uwzględniono w tabeli ze względu na oddziaływanie akustyczne analizowanego odcinka drogi na obszar znajdujący się w granicach tego powiatu, co wynika z przyjętych granic obszaru analizy.

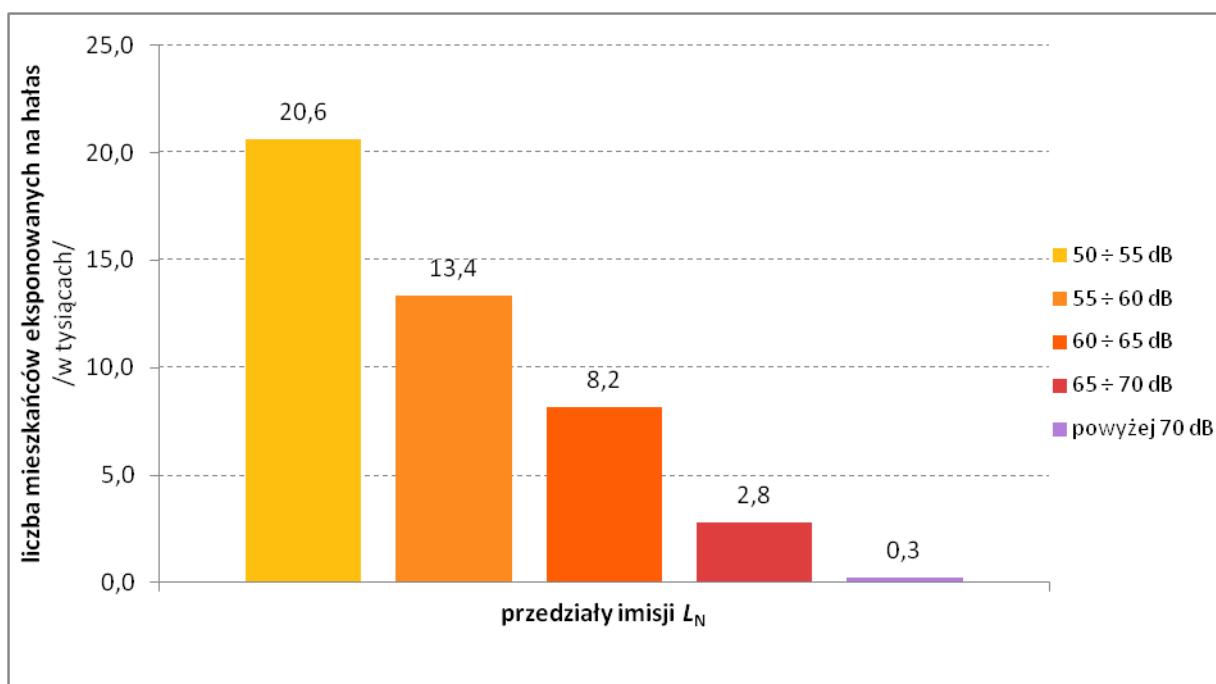
Tabela 12 Zestawienie liczby osób narażonych na hałas, w przedziałach stref imisji dla wskaźnika L_N , z podziałem na powiaty woj. lubelskiego, których tereny wchodzą w zakres analizowanych obszarów wokół odcinków dróg krajowych objętych przedmiotowym opracowaniem

Powiat	Liczba osób narażonych na hałas w przedziałach stref imisji dla wskaźnika L_N				
	50 ÷ 55 dB	55 ÷ 60 dB	60 ÷ 65 dB	65 ÷ 70 dB	powyżej 70 dB
bialski	259	248	57	19	0
hrubieszowski	221	204	6	0	0
janowski	748	449	280	154	0
krasnostawski	968	849	400	74	0
kraśnicki	1708	1129	966	430	47
lubartowski	1416	472	257	158	34
lubelski	5207	3850	2575	816	40
Lublin*	32	18	9	0	0
łęczyński	432	200	64	4	0
łukowski	214	95	61	67	0
puławski	5133	2303	1439	660	95
rycki	1165	498	332	196	18
świdnicki	1195	871	399	56	1
tomaszowski	820	520	400	147	16
zamojski	967	1588	874	27	0
Zamość*	126	57	36	0	0
Razem	20610	13351	8154	2808	252

* Miasto na prawach powiatu (powiat grodzki). Powiat grodzki uwzględniono w tabeli ze względu na oddziaływanie akustyczne analizowanego odcinka drogi na obszar znajdujący się w granicach tego powiatu, co wynika z przyjętych granic obszaru analizy.

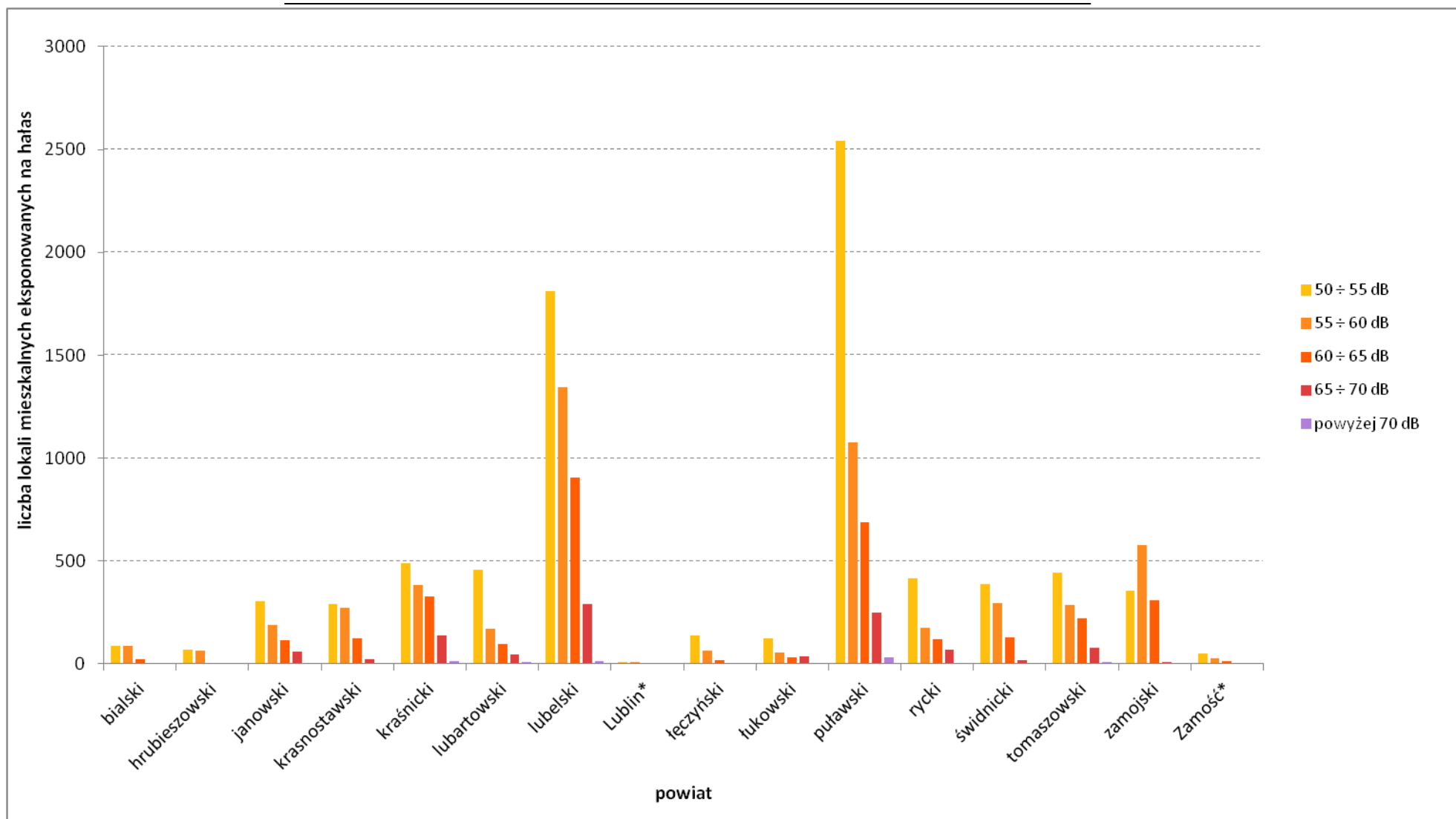


Wykres 7 Rozkład liczby lokali mieszkalnych narażonych na hałas oceniany wskaźnikiem L_N dla województwa lubelskiego



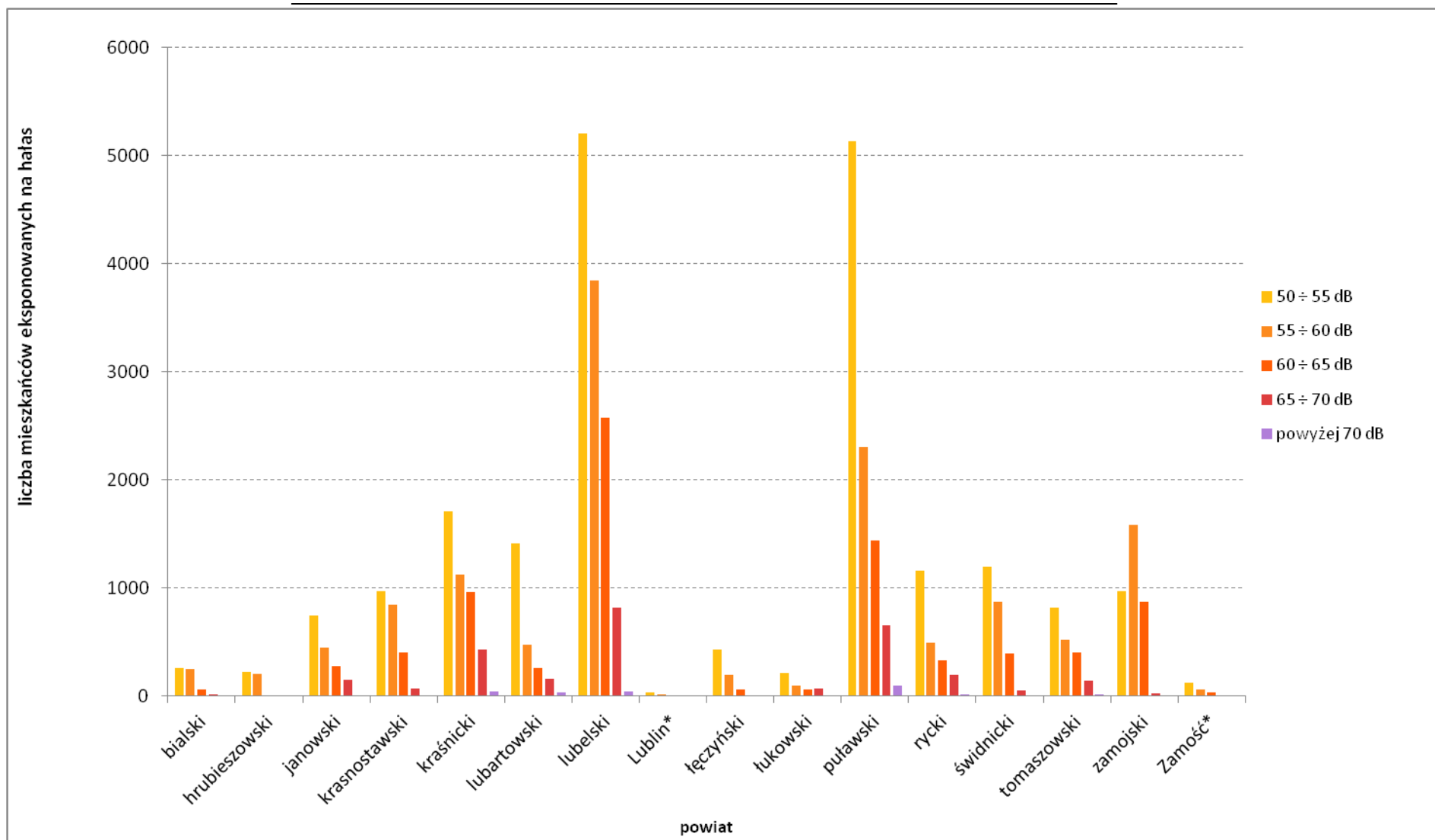
Wykres 8 Rozkład liczby osób narażonych na hałas w przedziałach stref imisji dla wskaźnika L_N dla województwa lubelskiego

Mapy akustyczne dla dróg krajowych o ruchu powyżej 3 000 000 pojazdów
w województwie podlaskim, warmińsko-mazurskim i lubelskim
/województwo lubelskie/



Wykres 9 Rozkład liczby lokali mieszkalnych narażonych na hałas oceniany wskaźnikiem L_N z podziałem na powiaty woj. lubelskiego, których tereny wchodzą w zakres analizowanych obszarów wokół odcinków dróg krajowych objętych przedmiotowym opracowaniem

Mapy akustyczne dla dróg krajowych o ruchu powyżej 3 000 000 pojazdów
w województwie podlaskim, warmińsko-mazurskim i lubelskim
/województwo lubelskie/



Wykres 10 Rozkład liczby osób narażonych na hałas w przedziałach stref emisji dla wskaźnika L_N z podziałem na powiaty woj. lubelskiego, których tereny wchodzą w zakres analizowanych obszarów wokół odcinków dróg krajowych objętych przedmiotowym opracowaniem

*Mapy akustyczne dla dróg krajowych o ruchu powyżej 3 000 000 pojazdów
w województwie podlaskim, warmińsko-mazurskim i lubelskim
/województwo lubelskie/*

Tabela 13 Zestawienie liczby lokali oraz osób narażonych na hałas w przedziałach stref imisji dla wskaźnika L_N z podziałem na powiaty woj. lubelskiego, których tereny wchodzą w zakres analizowanych obszarów wokół odcinków dróg krajowych objętych przedmiotowym opracowaniem

Powiat	Nr drogi	Nazwa odcinka	Liczba lokali mieszkalnych narażonych na hałas w przedziałach stref imisji dla wskaźnika L_N					Liczba osób narażonych na hałas w przedziałach stref imisji dla wskaźnika L_N				
			50 ÷ 55 dB	55 ÷ 60 dB	60 ÷ 65 dB	65 ÷ 70 dB	powyżej 70 dB	50 ÷ 55 dB	55 ÷ 60 dB	60 ÷ 65 dB	65 ÷ 70 dB	powyżej 70 dB
białski												
LU_7_0739_2	2	WORONIEC-BIAŁA PODL.	24	36	11	0	0	35	52	16	0	0
LU_7_0738_2	2	MIĘDZYRZEC PODL.-WORONIEC	65	53	13	6	0	224	197	41	19	0
hrubieszowski												
LU_7_0788_74	74	HRUBIESZÓW /PRZEJŚCIE1/	38	46	1	0	0	124	149	3	0	0
LU_7_0789_74	74	HRUBIESZÓW/PRZEJŚCIE2/	30	17	1	0	0	96	55	3	0	0
janowski												
LU_7_0781_19	19	JANÓW LUB./PRZEJŚCIE/	84	56	34	44	0	194	118	73	111	0
LU_7_0786_74	74	JANÓW LUB./PRZEJŚCIE/	222	132	80	17	0	554	331	207	43	0
krasnostawski												
LU_7_0761_17	17	KRASNYSTAW/OBWODNICA 2/	56	8	4	0	0	222	32	16	0	0
LU_7_0762_17	17	KRASNYSTAW-MAŁOCHWIEJ	67	46	24	3	0	267	184	96	12	0
LU_7_0763_17	17	MAŁOCHWIEJ-IZBICA	146	157	61	21	0	406	409	163	59	0
LU_7_0764_17	17	IZBICA-CHOMĘCISKA DUŻE	3	11	16	1	0	9	32	46	3	0
LU_7_0760_17	17	PIASKI-FAJSŁAWICE	20	53	20	0	0	64	193	79	0	0
kraśnicki												
LU_7_0777_19	19	NIEDRZWICA DUŻA-RUDNIK SZL.	191	59	46	33	1	828	251	193	139	5
LU_7_0778_19	19	RUDNIK SZL.-KRAŚNIK	43	68	70	48	3	93	110	139	122	11
LU_7_0784_74	74	GR.WOJ.-ANNOPOL	113	106	64	13	0	373	366	231	41	0
LU_7_0780_19	19	KRAŚNIK-SŁODKÓW	81	86	64	43	11	223	243	183	121	31
LU_7_0785_74	74	OLBIĘCIN-KRAŚNIK	45	55	61	1	0	105	101	105	2	0
LU_7_0779_19	19	KRAŚNIK/OBWODNICA/	18	12	24	1	0	86	57	114	5	0

Mapy akustyczne dla dróg krajowych o ruchu powyżej 3 000 000 pojazdów
w województwie podlaskim, warmińsko-mazurskim i lubelskim
/województwo lubelskie/

Powiat	Nr drogi	Nazwa odcinka	Liczba lokali mieszkalnych narażonych na hałas w przedziałach stref imisji dla wskaźnika L_N					Liczba osób narażonych na hałas w przedziałach stref imisji dla wskaźnika L_N				
			50 ÷ 55 dB	55 ÷ 60 dB	60 ÷ 65 dB	65 ÷ 70 dB	powyżej 70 dB	50 ÷ 55 dB	55 ÷ 60 dB	60 ÷ 65 dB	65 ÷ 70 dB	powyżej 70 dB
lubartowski												
LU_7_0769_19	19	KOCK-FIRLEJ	213	81	48	38	10	596	233	158	135	34
LU_7_0771_19a	19a/103677L	LUBARTÓW/OBWODNICA/	132	27	8	2	0	531	103	20	9	0
LU_7_0773_19	19	ŁUCKA-NIEMCE	56	16	10	1	0	128	32	22	3	0
LU_7_0772_19	19	LUBARTÓW-ŁUCKA	29	33	25	3	0	45	51	39	5	0
LU_7_0770_19	19	FIRLEJ-LUBARTÓW	28	12	4	2	0	116	52	18	7	0
lubelski												
LU_7_0747_12	12	KURÓW-ZAGRODY	13	7	5	5	0	52	28	20	20	0
LU_7_0748_12	12	ZAGRODY-GARBÓW	297	249	206	110	12	682	540	460	214	29
LU_7_0749_12	12	GARBÓW-LUBLIN	342	230	184	44	0	1178	796	566	102	0
LU_7_0751_12	12	KALINÓWKA-ŚWIDNIK (KRĘPIEC)	35	32	21	7	0	137	128	82	28	0
LU_7_0752_12	12/12d	ŚWIDNIK (KRĘPIEC)-PIASKI	41	13	18	3	0	59	19	26	7	0
LU_7_0773_19	19	ŁUCKA-NIEMCE	97	57	41	22	0	240	142	102	54	0
LU_7_0774_19	19	NIEMCE-CIECIERZYN	230	126	115	5	0	551	301	284	14	0
LU_7_0775_19	19	CIECIERZYN-LUBLIN	183	159	63	3	0	411	368	113	7	0
LU_7_0776_19	19	LUBLIN-NIEDRZWICA DUŻA	182	161	52	26	3	586	518	183	97	11
LU_7_0777_19	19	NIEDRZWICA DUŻA-RUDNIK SZL.	181	119	162	68	0	712	462	619	270	0
LU_7_0790_82	82	LUBLIN-ŁUSZCZÓW	170	163	36	1	0	453	446	108	3	0
LU_7_0791_82	82	ŁUSZCZÓW-ŁĘCZNA	31	26	4	0	0	99	83	12	0	0
LU_7_0750_12	12	LUBLIN-KALINÓWKA	12	5	0	0	0	48	20	0	0	0
Lublin*												
LU_7_0749_12	12	GARBÓW-LUBLIN	0	1	0	0	0	0	5	0	0	0
LU_7_0775_19	19	CIECIERZYN-LUBLIN	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Mapy akustyczne dla dróg krajowych o ruchu powyżej 3 000 000 pojazdów
w województwie podlaskim, warmińsko-mazurskim i lubelskim
/województwo lubelskie/

Powiat	Nr drogi	Nazwa odcinka	Liczba lokali mieszkalnych narażonych na hałas w przedziałach stref imisji dla wskaźnika L_N					Liczba osób narażonych na hałas w przedziałach stref imisji dla wskaźnika L_N				
			50 ÷ 55 dB	55 ÷ 60 dB	60 ÷ 65 dB	65 ÷ 70 dB	powyżej 70 dB	50 ÷ 55 dB	55 ÷ 60 dB	60 ÷ 65 dB	65 ÷ 70 dB	powyżej 70 dB
	19	LUBLIN-NIEDRZWICA DUŻA	2	4	1	0	0	3	6	1	0	0
	12	LUBLIN-KALINÓWKA	7	2	2	0	0	26	7	7	0	0
	82	LUBLIN-ŁUSZCZÓW	1	0	0	0	0	3	0	0	0	0
łęczyński												
	82	ŁUSZCZÓW-ŁĘCZNA	56	30	5	0	0	98	57	8	0	0
	82	ŁĘCZNA/PRZEJŚCIE/	82	36	14	1	0	334	143	56	4	0
lukowski												
	63	ŁUKÓW/PRZEJŚCIE B/	123	55	34	38	0	214	95	61	67	0
puławski												
	12i	PUŁAWY OBWODNICA	48	19	4	0	0	76	30	6	0	0
	12j	PUŁAWY AL.1000-LECIA P.P.	114	63	46	24	0	182	99	73	37	0
	824/824a	PUŁAWY AL.PARTYZANTÓW	1502	548	344	41	0	2374	862	546	65	0
	12	PUŁAWY-KOŃSKOWOLA	1611	616	379	39	1	2754	1089	711	122	3
	12	KOŃSKOWOLA-KURÓW	88	83	60	52	6	238	217	156	136	16
	12	KURÓW-ZAGRODY	286	128	77	109	26	837	453	227	312	76
	17	MOSZCZANKA-ŻYRZYN	51	13	8	0	0	161	36	24	0	0
	17	ŻYRZYN-KURÓW	208	109	75	60	6	643	310	205	158	16
	12h/12i	GR.WOJ.- ANIELIN	29	27	17	2	0	70	65	41	5	0
	824	ŻYRZYN-PUŁAWY	41	25	12	1	0	148	83	36	3	0
rycki												
	17	RYKI/PRZEJŚCIE/	249	123	82	53	6	731	360	246	156	18
	17	MOSZCZANKA-ŻYRZYN	34	14	21	4	0	62	25	36	8	0
	48	DĘBLIN/PRZEJŚCIE A/	81	17	3	0	0	190	41	7	0	0

*Mapy akustyczne dla dróg krajowych o ruchu powyżej 3 000 000 pojazdów
w województwie podlaskim, warmińsko-mazurskim i lubelskim
/województwo lubelskie/*

Powiat	Nr drogi	Nazwa odcinka	Liczba lokali mieszkalnych narażonych na hałas w przedziałach stref imisji dla wskaźnika L_N					Liczba osób narażonych na hałas w przedziałach stref imisji dla wskaźnika L_N				
			50 ÷ 55 dB	55 ÷ 60 dB	60 ÷ 65 dB	65 ÷ 70 dB	powyżej 70 dB	50 ÷ 55 dB	55 ÷ 60 dB	60 ÷ 65 dB	65 ÷ 70 dB	powyżej 70 dB
	17	GR.WOJ.-RYKI	51	20	15	10	0	181	70	43	33	0
świdnicki												
	12	KALINÓWKA-ŚWIDNIK (KRĘPIEC)	35	23	17	3	0	143	92	69	12	0
	12/12d	ŚWIDNIK (KRĘPIEC)-PIASKI	201	128	73	9	1	628	371	222	25	1
	17a	PIASKI/PRZEJŚCIE/	17	5	2	3	0	41	12	5	8	0
	12	LUBLIN-KALINÓWKA	9	6	2	0	0	36	24	8	0	0
	12d/12	PIASKI-BISKUPICE	27	19	4	0	0	89	61	11	0	0
	12d	PIASKI /OBWODNICA/	76	80	22	0	0	197	220	59	0	0
	17	PIASKI-FAJSŁAWICE	29	37	12	5	0	78	95	27	11	0
tomaszowski												
	17	TOMASZÓW LUB./PRZEJŚCIE/	444	287	220	79	9	820	520	400	147	16
zamojski												
	17	IZBICA-CHOMĘCISKA DUŻE	40	77	21	0	0	68	136	37	0	0
	17	CHOMĘCISKA DUŻE-ZAMOŚĆ	115	112	60	3	0	299	306	162	8	0
	74d	ZAMOŚĆ-SITANIEC-ZAMOŚĆ	14	15	2	0	0	37	39	5	0	0
	17	ZAMOŚĆ-WÓLKA ŁABUŃSKA	132	239	157	6	0	431	785	502	19	0
	74	ZAWADA-ZAMOŚĆ	55	135	70	0	0	132	322	167	0	0
Zamość*												
	17	CHOMĘCISKA DUŻE-ZAMOŚĆ	14	2	0	0	0	37	5	0	0	0
	74d	ZAMOŚĆ-SITANIEC-ZAMOŚĆ	27	11	9	0	0	71	29	24	0	0
	17	ZAMOŚĆ-WÓLKA ŁABUŃSKA	12	11	2	0	0	19	17	3	0	0
	74	ZAWADA-ZAMOŚĆ	0	2	3	0	0	0	6	9	0	0

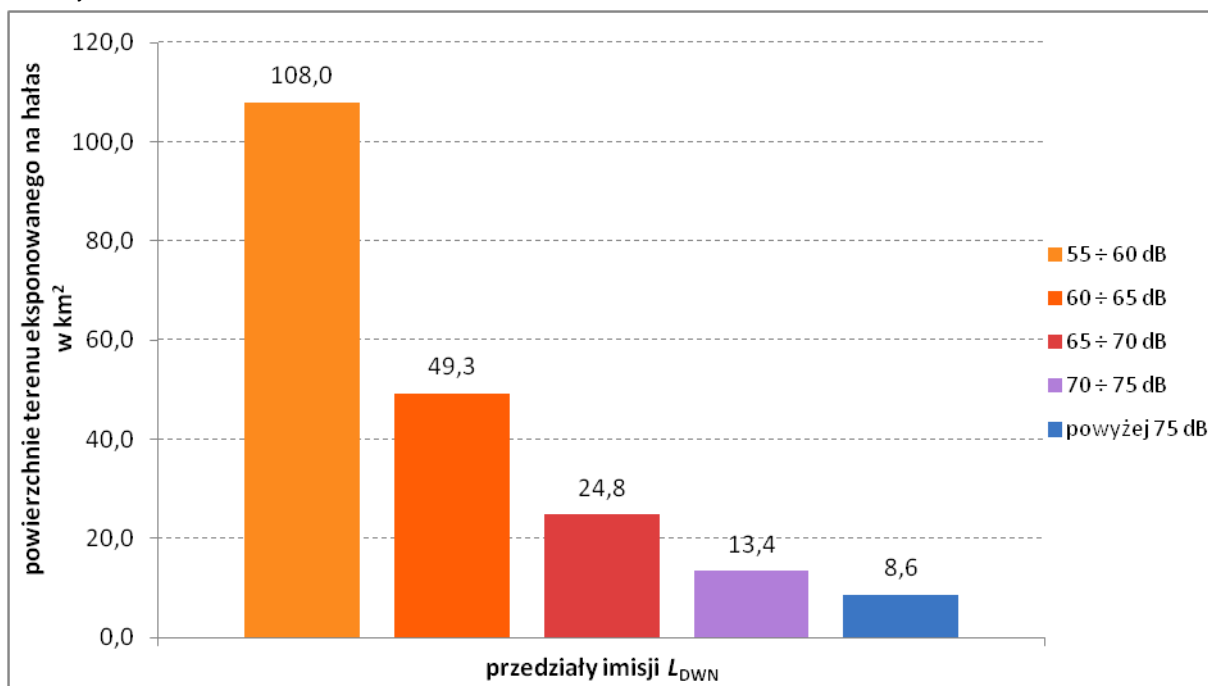
* Miasto na prawach powiatu (powiat grodzki). Powiat grodzki uwzględniono w tabeli ze względu na oddziaływanie akustyczne analizowanego odcinka drogi na obszar znajdujący się w granicach tego powiatu, co wynika z przyjętych granic obszaru analizy.

3.3 Zestawienie powierzchni obszarów ekspozowanych na hałas oceniany wskaźnikiem L_{DWN}

Tabela 14 Zestawienie powierzchni obszarów ekspozowanych na hałas oceniany wskaźnikiem L_{DWN} z podziałem na powiaty woj. lubelskiego, których tereny wchodzą w zakres analizowanych obszarów wokół odcinków dróg krajowych objętych przedmiotowym opracowaniem

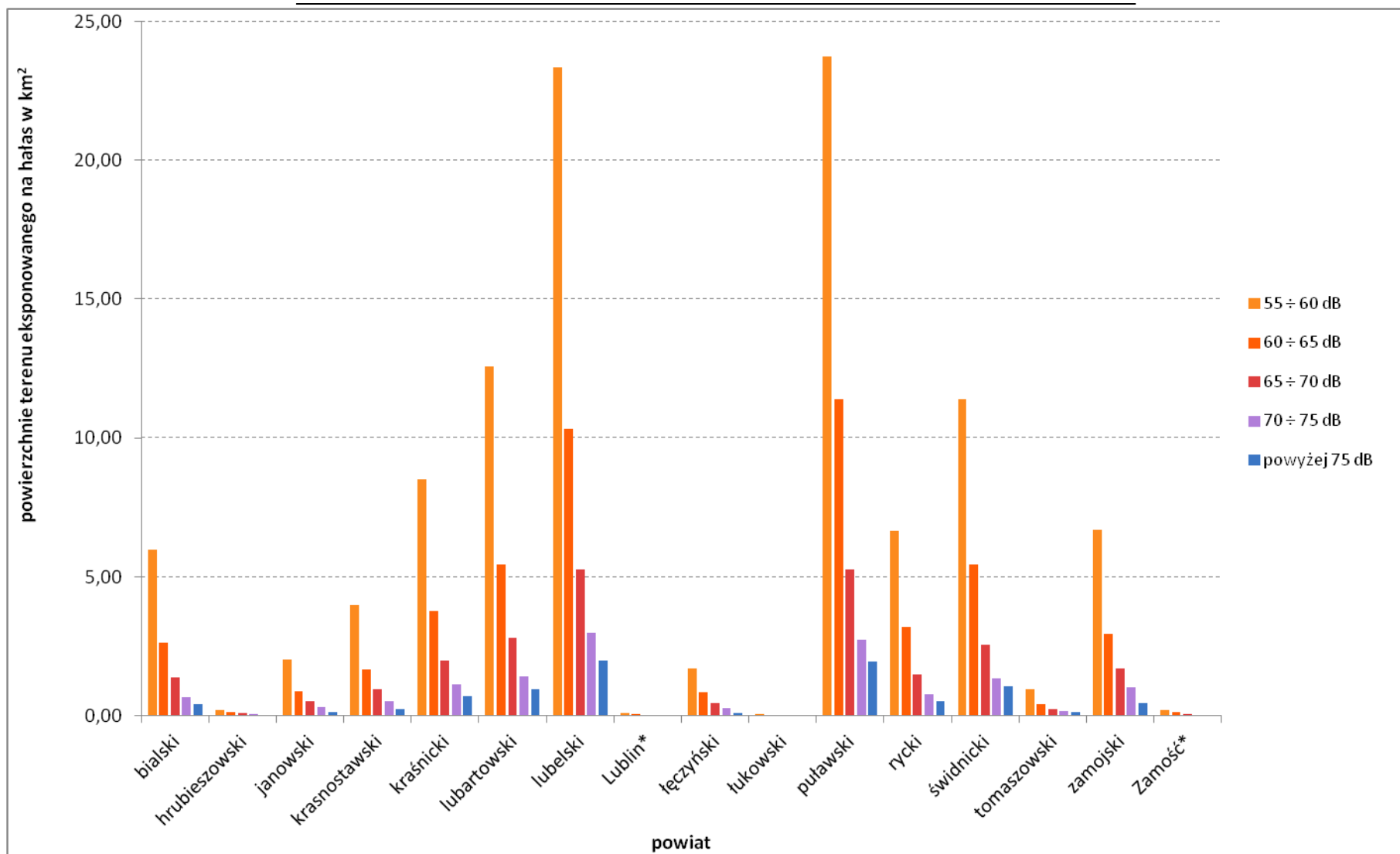
Powiat	Powierzchnie obszarów ekspozowanych na hałas ocenianych wskaźnikiem L_{DWN} w km ²					Suma końcowa
	55 ÷ 60 dB	60 ÷ 65 dB	65 ÷ 70 dB	70 ÷ 75 dB	powyżej 75 dB	
białski	5,96	2,63	1,38	0,66	0,41	11,04
hrubieszowski	0,19	0,13	0,10	0,06	0,00	0,47
janowski	2,01	0,89	0,51	0,30	0,14	3,86
krasnostawski	3,98	1,66	0,96	0,54	0,25	7,38
kraśnicki	8,50	3,75	2,00	1,12	0,71	16,08
lubartowski	12,57	5,46	2,80	1,40	0,93	23,17
lubelski	23,34	10,33	5,25	2,98	1,97	43,86
Lublin*	0,09	0,05	0,02	0,00	0,00	0,17
łęczyński	1,70	0,84	0,46	0,27	0,08	3,35
łukowski	0,06	0,04	0,02	0,02	0,01	0,15
puławski	23,74	11,39	5,25	2,73	1,93	45,05
rycki	6,64	3,21	1,47	0,76	0,52	12,60
świdnicki	11,40	5,46	2,56	1,34	1,06	21,82
tomaszowski	0,95	0,42	0,23	0,17	0,14	1,92
zamojski	6,71	2,93	1,71	1,04	0,45	12,83
Zamość*	0,20	0,12	0,05	0,02	0,00	0,39
Suma końcowa	108,03	49,30	24,78	13,40	8,61	204,13

* Miasto na prawach powiatu (powiat grodzki). Powiat grodzki uwzględniono w tabeli ze względu na oddziaływanie akustyczne analizowanego odcinka drogi na obszar znajdujący się w granicach tego powiatu, co wynika z przyjętych granic obszaru analizy.



Wykres 11 Rozkład powierzchni obszarów ekspozowanych na hałas oceniany wskaźnikiem L_{DWN} dla województwa lubelskiego

Mapy akustyczne dla dróg krajowych o ruchu powyżej 3 000 000 pojazdów
w województwie podlaskim, warmińsko-mazurskim i lubelskim
/województwo lubelskie/



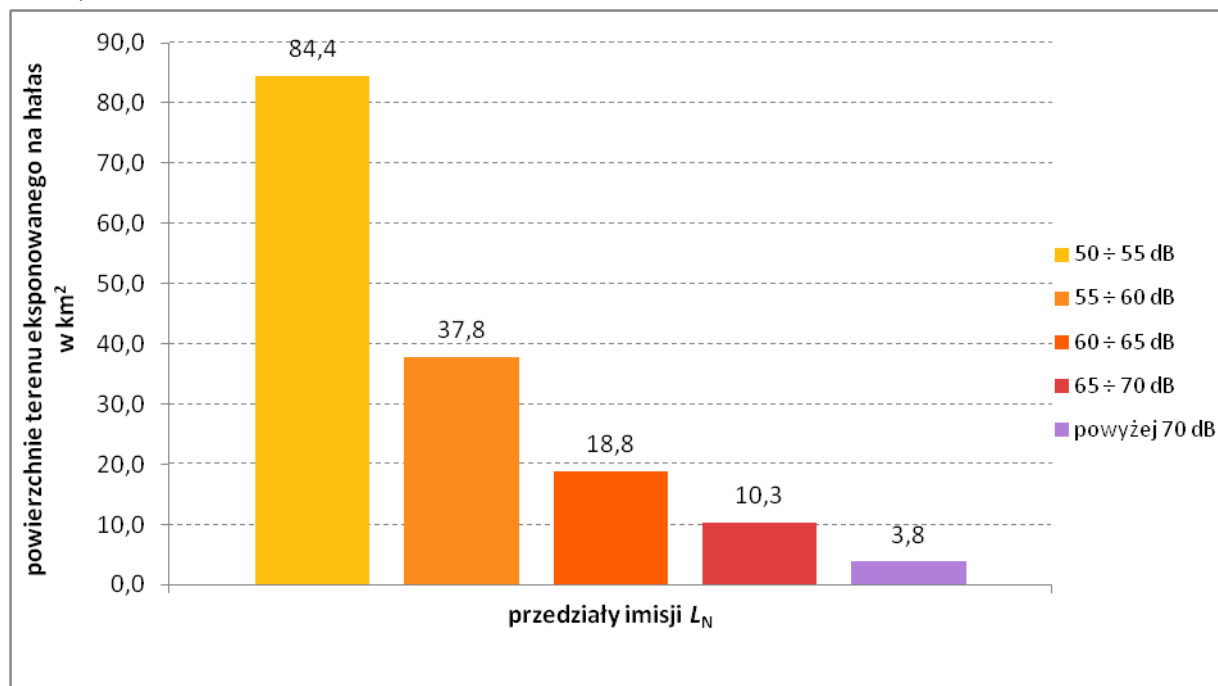
Wykres 12 Rozkład powierzchni obszarów ekspozowanych na hałas oceniany wskaźnikiem L_{DWN} z podziałem na powiaty woj. lubelskiego, których tereny wchodzą w zakres analizowanych obszarów wokół odcinków dróg krajowych objętych przedmiotowym opracowaniem

3.4 Zestawienie powierzchni obszarów ekspozowanych na hałas oceniany wskaźnikiem L_N

Tabela 15 Zestawienie powierzchni obszarów ekspozowanych na hałas oceniany wskaźnikiem L_N z podziałem na powiaty woj. lubelskiego, których tereny wchodzą w zakres analizowanych obszarów wokół odcinków dróg krajowych objętych przedmiotowym opracowaniem

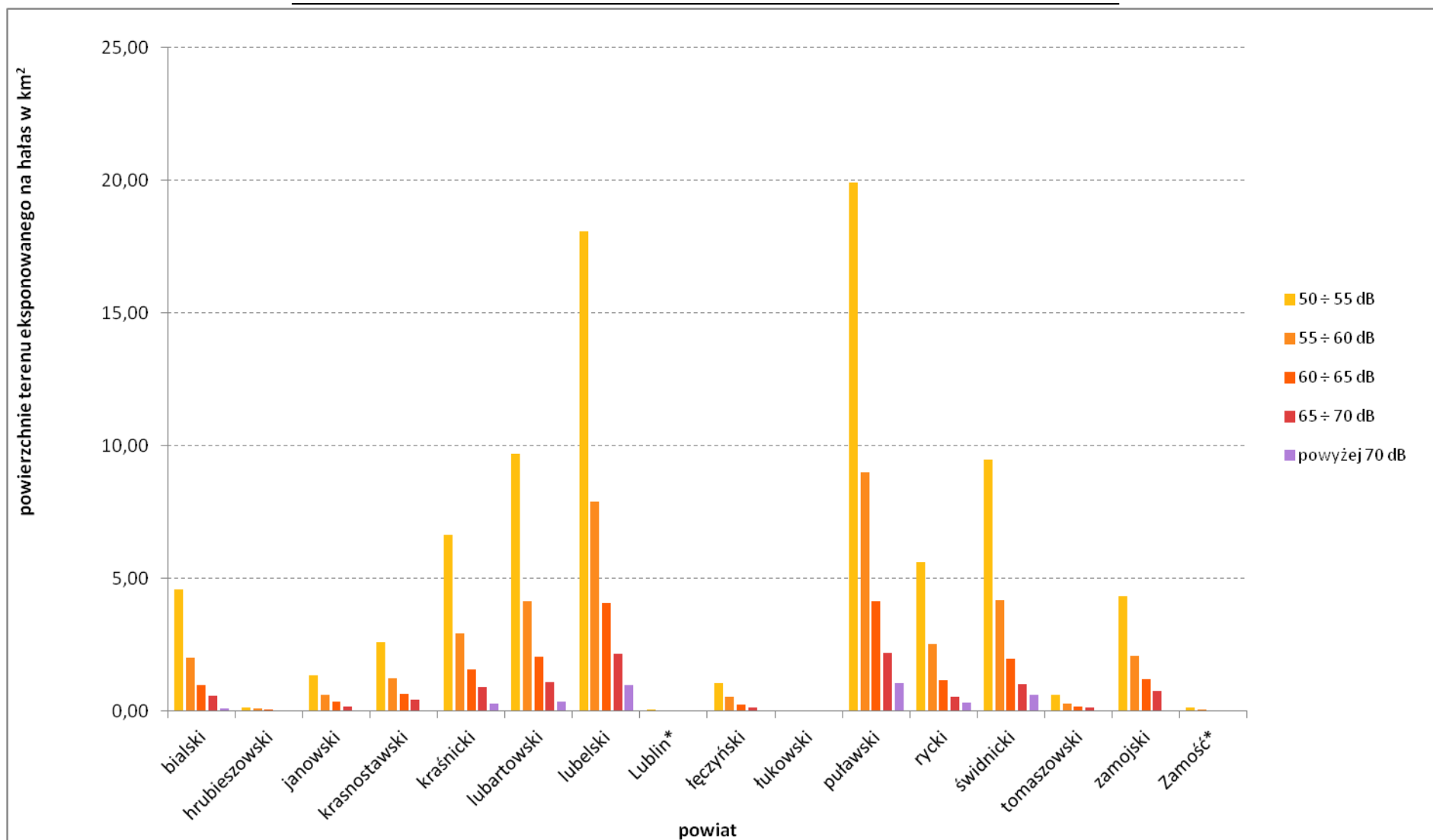
Powiat	Powierzchnie obszarów ekspozowanych na hałas ocenianych wskaźnikiem L_N w km^2					Suma końcowa
	50 ÷ 55 dB	55 ÷ 60 dB	60 ÷ 65 dB	65 ÷ 70 dB	powyżej 70 dB	
białski	4,61	2,03	0,98	0,57	0,10	8,28
hrubieszowski	0,14	0,10	0,06	0,00	0,00	0,29
janowski	1,34	0,64	0,35	0,20	0,00	2,53
krasnostawski	2,60	1,25	0,67	0,44	0,01	4,97
kraśnicki	6,66	2,94	1,58	0,91	0,30	12,38
lubartowski	9,70	4,16	2,05	1,10	0,36	17,37
lubelski	18,08	7,91	4,06	2,17	0,99	33,22
Lublin*	0,08	0,04	0,01	0,00	0,00	0,12
łęczyński	1,05	0,54	0,27	0,13	0,00	1,99
łukowski	0,04	0,03	0,02	0,02	0,00	0,11
puławski	19,92	9,01	4,16	2,21	1,08	36,37
rycki	5,64	2,53	1,17	0,56	0,34	10,23
świdnicki	9,46	4,20	1,97	1,03	0,62	17,28
tomaszowski	0,63	0,28	0,19	0,16	0,02	1,28
zamojski	4,34	2,08	1,21	0,76	0,00	8,39
Zamość*	0,16	0,07	0,02	0,00	0,00	0,26
Suma końcowa	84,43	37,79	18,76	10,27	3,82	155,08

* Miasto na prawach powiatu (powiat grodzki). Powiat grodzki uwzględniono w tabeli ze względu na oddziaływanie akustyczne analizowanego odcinka drogi na obszar znajdujący się w granicach tego powiatu, co wynika z przyjętych granic obszaru analizy.



Wykres 13 Rozkład powierzchni obszarów ekspozowanych na hałas oceniany wskaźnikiem L_N dla województwa lubelskiego

Mapy akustyczne dla dróg krajowych o ruchu powyżej 3 000 000 pojazdów
w województwie podlaskim, warmińsko-mazurskim i lubelskim
/województwo lubelskie/



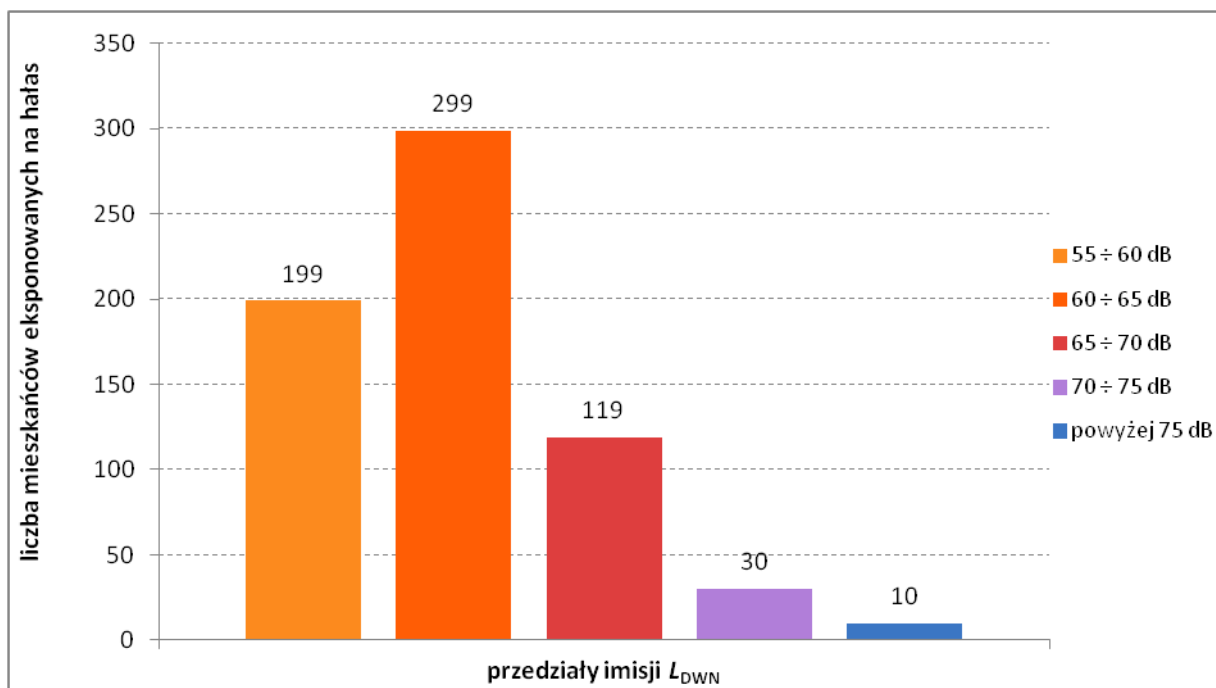
Wykres 14 Rozkład powierzchni obszarów ekspozowanych na hałas oceniany wskaźnikiem L_N z podziałem na powiaty woj. lubelskiego, których tereny wchodzą w zakres analizowanych obszarów wokół odcinków dróg krajowych objętych przedmiotowym opracowaniem

3.5 Podsumowanie stanu akustycznego środowiska dla obszarów objętych mapą akustyczną wg wskaźnika oceny hałasu L_{DWN}

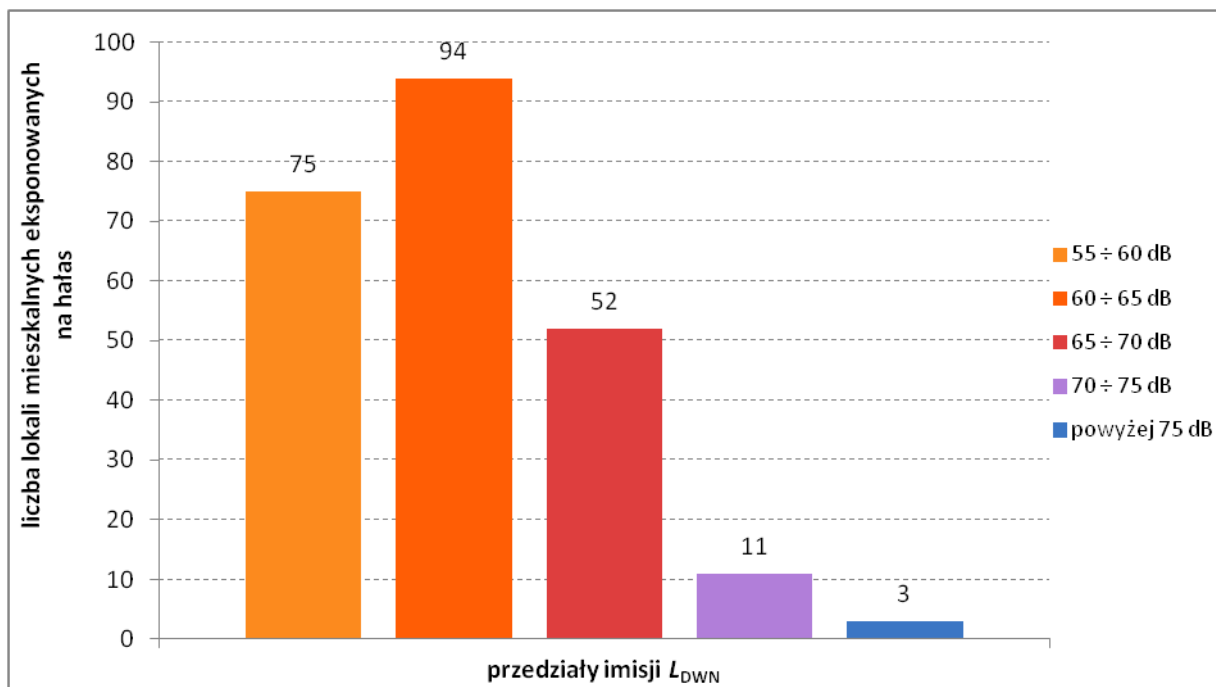
3.5.1 Podsumowanie stanu akustycznego środowiska dla analizowanych obszarów wokół drogi krajowej nr 2 w województwie lubelskim

Tabela 16 Podsumowanie stanu akustycznego środowiska dla obszarów w których stwierdzono przekroczenia dopuszczalnych wartości wskaźnika L_{DWN} dla analizowanych obszarów wokół drogi krajowej nr 2 w województwie lubelskim

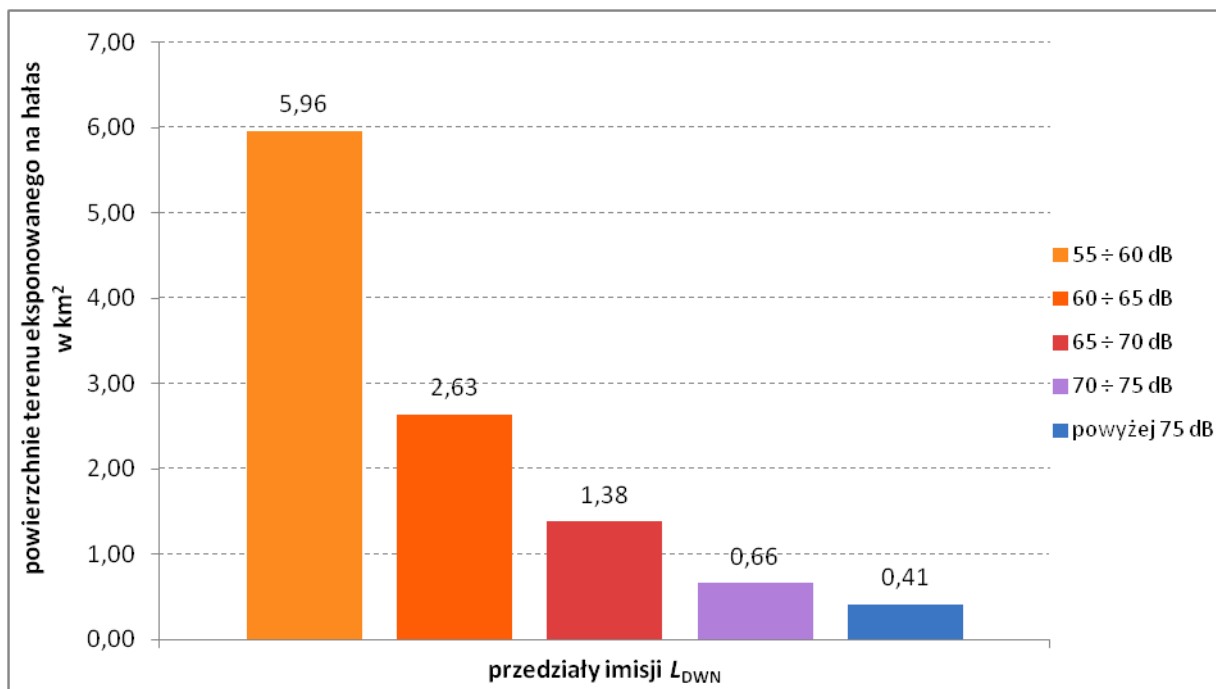
Obszary dla których stwierdzono przekroczenia dopuszczalnych wartości wskaźnika hałasu L_{DWN} w zakresie					
Identyfikacja obszarów /ID_ odcinka – nr drogi – nazwa odcinka/	do 5 dB	> 5 ÷ 10 dB	> 10 ÷ 15 dB	> 15 ÷ 20 dB	pow. 20 dB
LU_7_0738_2 - DK2 - MIĘDZYRZEC PODL.-WORONIEC LU_7_0739_2 - DK2 - WORONIEC-BIAŁA PODL.	Stan warunków akustycznych środowiska				
	niedobry	zły		bardzo zły	
Powierzchnia obszarów zagrożonych w danym zakresie [km ²]	0,53	0,26	0,13	0,04	0,00
Liczba lokali mieszkalnych w danym zakresie [tys.]	0,068	0,037	0,008	0,003	0,00
Liczba zagrożonych mieszkańców w danym zakresie [tys.]	0,219	0,086	0,022	0,010	0,000
Liczba budynków szkolnych i przedszkolnych w danym zakresie	0	0	0	0	0
Liczba budynków służby zdrowia, opieki społecznej i socjalnej w danym zakresie	0	1	0	0	0
Inne obiekty budowlane istotne z punktu widzenia ochrony przed hałasem (liczba obiektów)	0	0	0	0	0



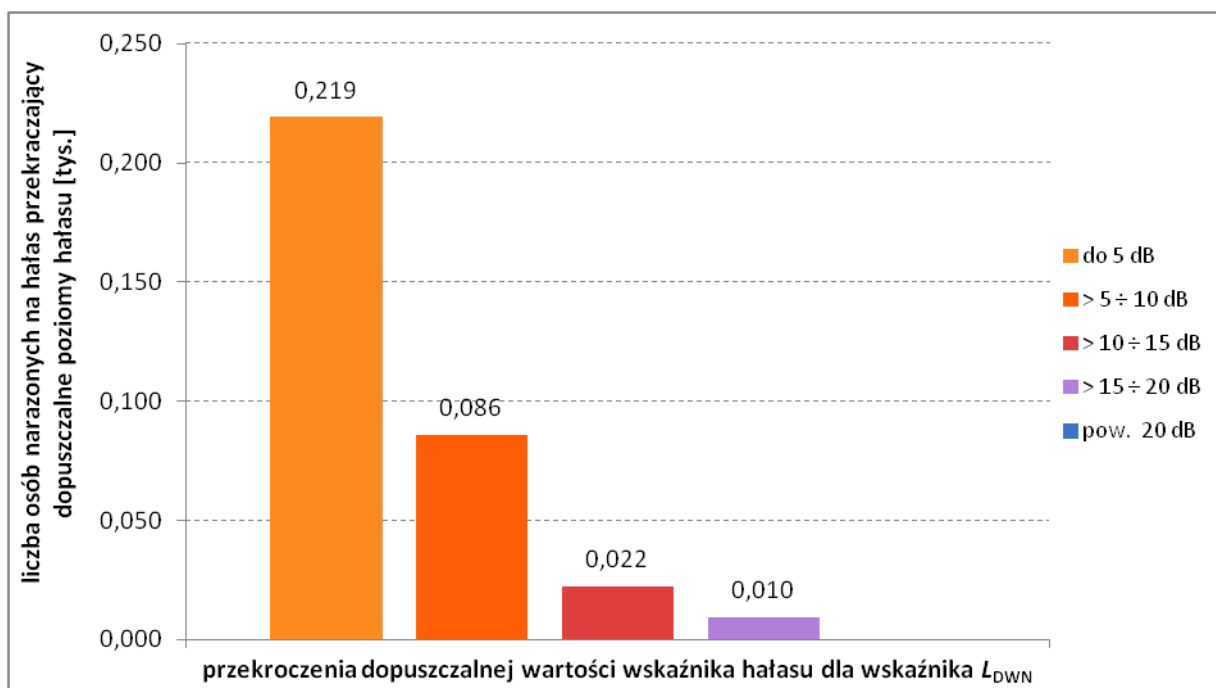
Wykres 15 Liczba mieszkańców eksponowanych na hałas w przedziałach stref imisji dla wskaźnika L_{DWN} dla analizowanych obszarów wokół drogi krajowej nr 2 w województwie lubelskim



Wykres 16 Liczba lokali mieszkalnych eksponowanych na hałas w przedziałach stref imisji dla wskaźnika L_{DWN} dla analizowanych obszarów wokół drogi krajowej nr 2 w województwie lubelskim



Wykres 17 Powierzchnie terenów ekspozowanych na hałas w przedziałach stref imisji dla wskaźnika L_{DWN} dla analizowanych obszarów wokół drogi krajowej nr 2 w województwie lubelskim

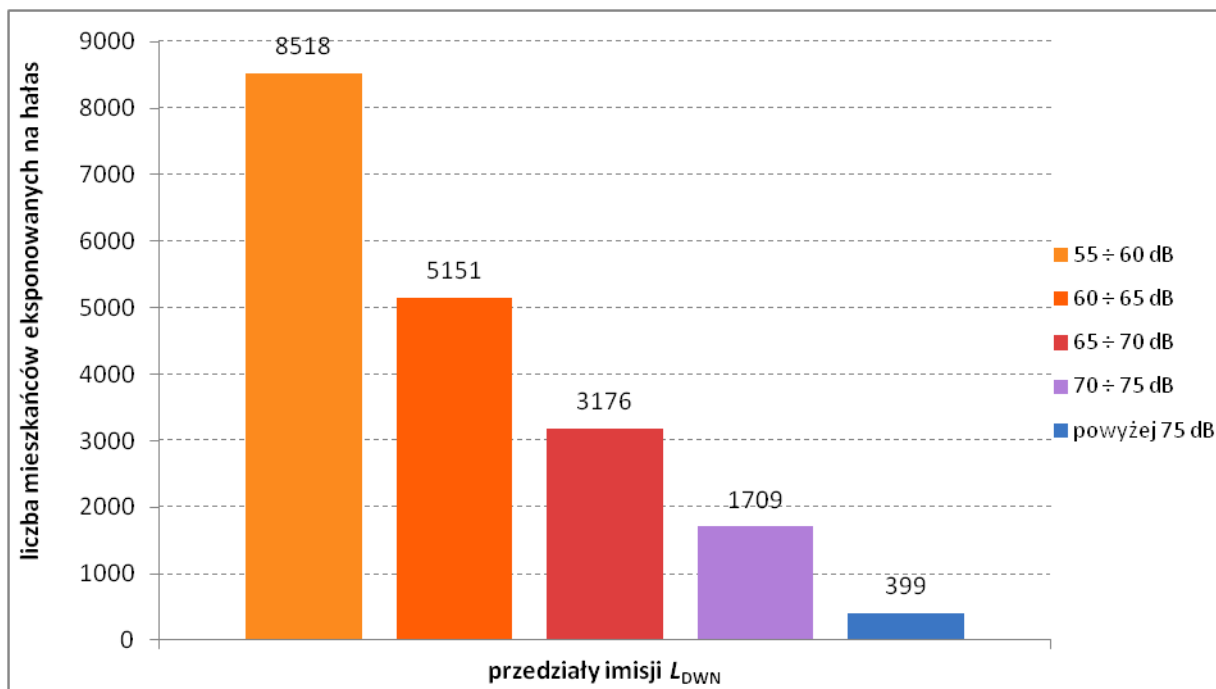


Wykres 18 Liczba osób narażonych na hałas przekraczający dopuszczalne poziomy hałas dla wskaźnika L_{DWN} dla analizowanych obszarów wokół drogi krajowej nr 2 w województwie lubelskim

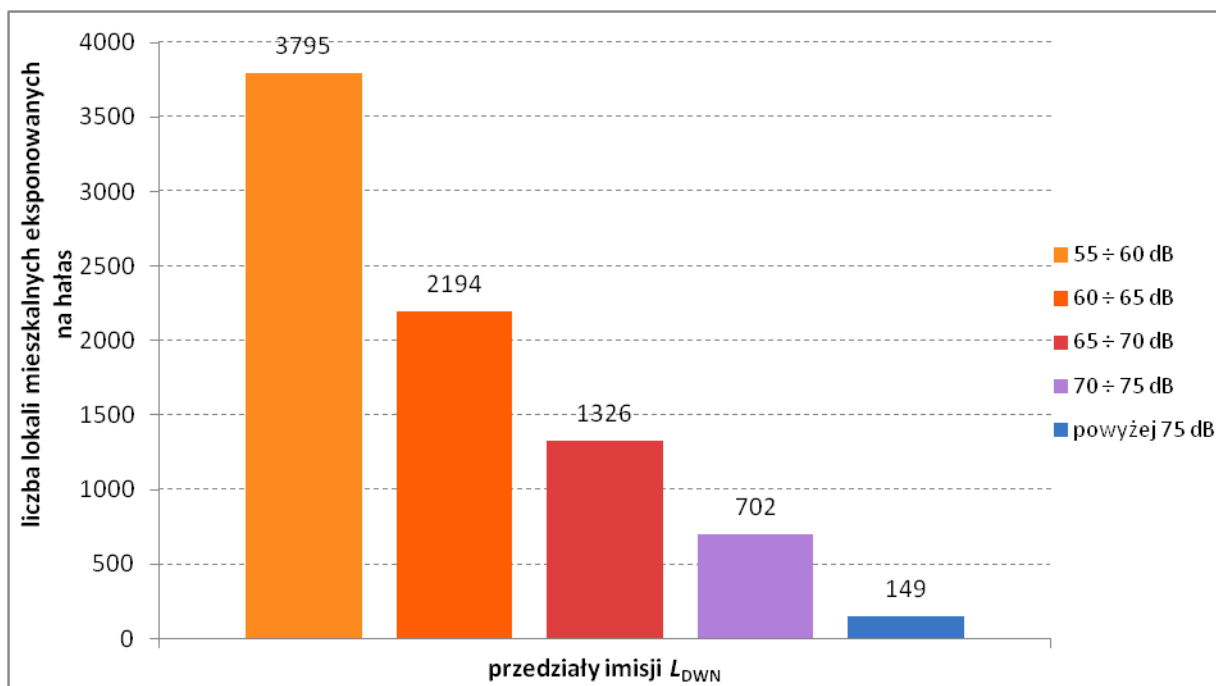
3.5.2 Podsumowanie stanu akustycznego środowiska dla analizowanych obszarów wokół drogi krajowej nr 12 w województwie lubelskim

Tabela 17 Podsumowanie stanu akustycznego środowiska dla obszarów w których stwierdzono przekroczenia dopuszczalnych wartości wskaźnika L_{DWN} dla analizowanych obszarów wokół drogi krajowej nr 12 w województwie lubelskim

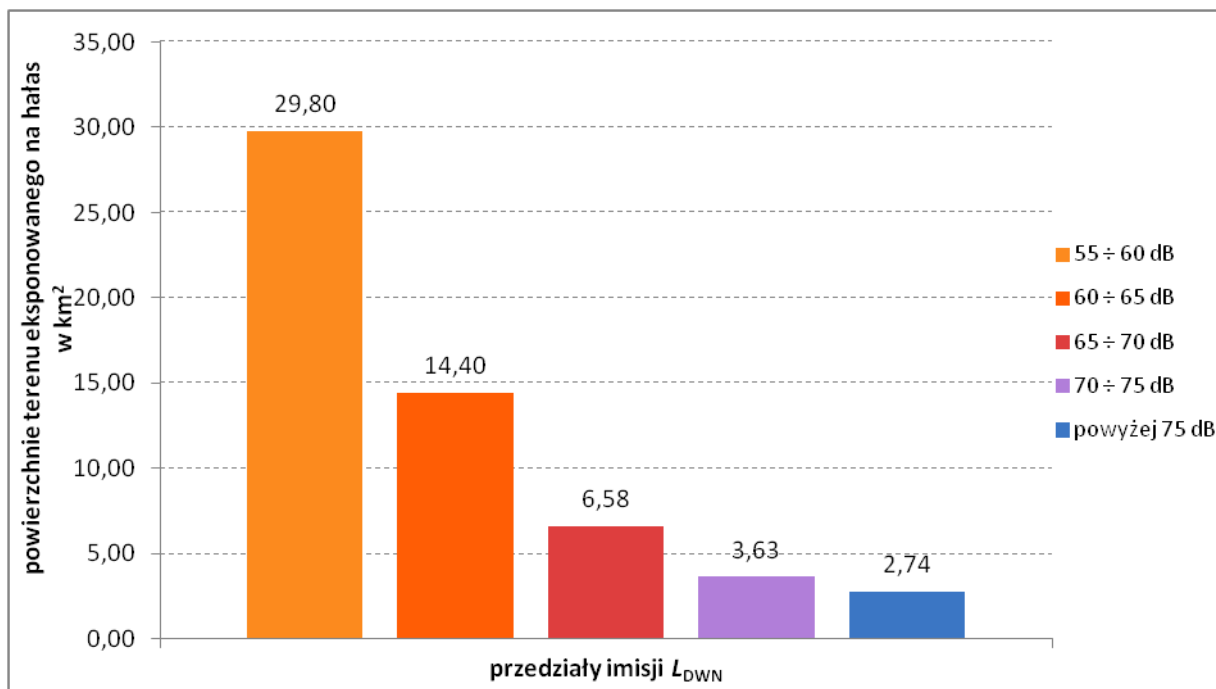
Obszary dla których stwierdzono przekroczenia dopuszczalnych wartości wskaźnika hałasu L_{DWN} w zakresie					
Identyfikacja obszarów /ID_odcinka – nr drogi – nazwa odcinka/	do 5 dB	> 5 ÷ 10 dB	> 10 ÷ 15 dB	> 15 ÷ 20 dB	pow. 20 dB
LU_7_0740_12h - DK12h/12i - GR.WOJ.- ANIELIN LU_7_0741_12i - DK12i - PUŁAWY OBWODNICA LU_7_0742_12j - DK12j - PUŁAWY AL.1000-LECIA P.P. LU_7_0745_12 - DK12 - PUŁAWY-KOŃSKOWOLA LU_7_0746_12 - DK12 - KOŃSKOWOLA-KURÓW LU_7_0747_12 - DK12 - KURÓW-ZAGRODY LU_7_0748_12 - DK12 - ZAGRODY-GARBÓW LU_7_0749_12 - DK12 - GARBÓW-LUBLIN LU_7_0750_12 - DK12 - LUBLIN-KALINÓWKA LU_7_0751_12 - DK12 - KALINÓWKA-ŚWIDNIK (KRĘPIEC) LU_7_0752_12 - DK12/12d - ŚWIDNIK (KRĘPIEC)-PIASKI LU_7_0753_12d - DK12d - PIASKI /OBWODNICA/ LU_7_0754_12d - DK12d/12 - PIASKI-BISKUPICE	Stan warunków akustycznych środowiska				
	niedobry		zły		bardzo zły
Powierzchnia obszarów zagrożonych w danym zakresie [km²]	4,22	2,01	0,72	0,16	0,02
Liczba lokali mieszkalnych w danym zakresie [tys.]	2,203	1,168	0,592	0,176	0,038
Liczba zagrożonych mieszkańców w danym zakresie [tys.]	5,153	2,693	1,368	0,480	0,113
Liczba budynków szkolnych i przedszkolnych w danym zakresie	7	3	3	0	0
Liczba budynków służby zdrowia, opieki społecznej i socjalnej w danym zakresie	0	1	3	0	0
Inne obiekty budowlane istotne z punktu widzenia ochrony przed hałasem (liczba obiektów)	0	0	0	0	0



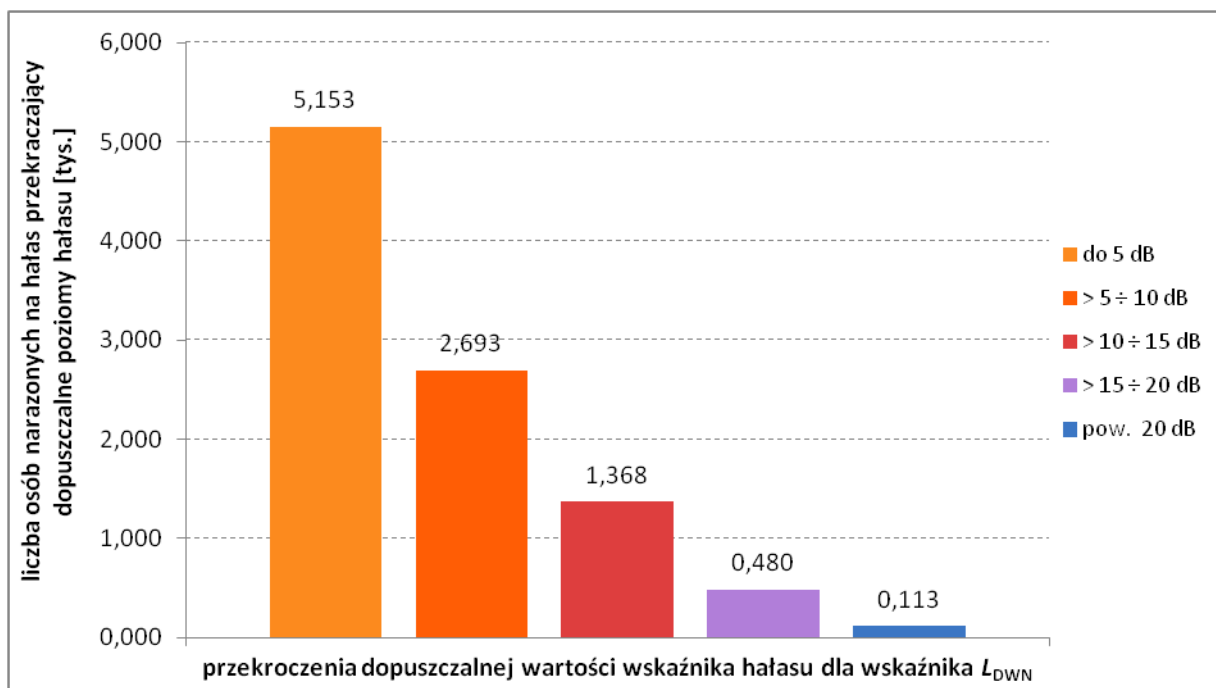
Wykres 19 Liczba mieszkańców ekspozowanych na hałas w przedziałach stref emisji dla wskaźnika L_{DWN} dla analizowanych obszarów wokół drogi krajowej nr 12 w województwie lubelskim



Wykres 20 Liczba lokali mieszkalnych ekspozowanych na hałas w przedziałach stref emisji dla wskaźnika L_{DWN} dla analizowanych obszarów wokół drogi krajowej nr 12 w województwie lubelskim



Wykres 21 Powierzchnie terenów ekspozowanych na hałas w przedziałach stref emisji dla wskaźnika L_{DWN} dla analizowanych obszarów wokół drogi krajowej nr 12 w województwie lubelskim

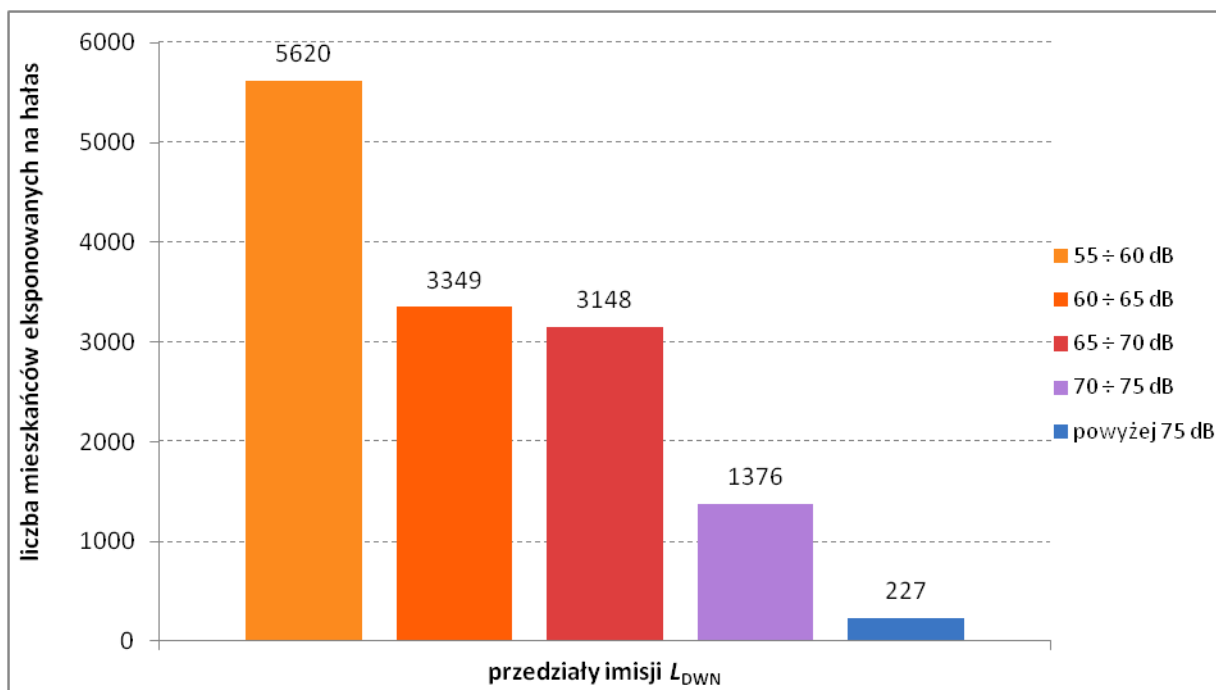


Wykres 22 Liczba osób narażonych na hałas przekraczający dopuszczalne poziomy hałasu dla wskaźnika L_{DWN} dla analizowanych obszarów wokół drogi krajowej nr 12 w województwie lubelskim

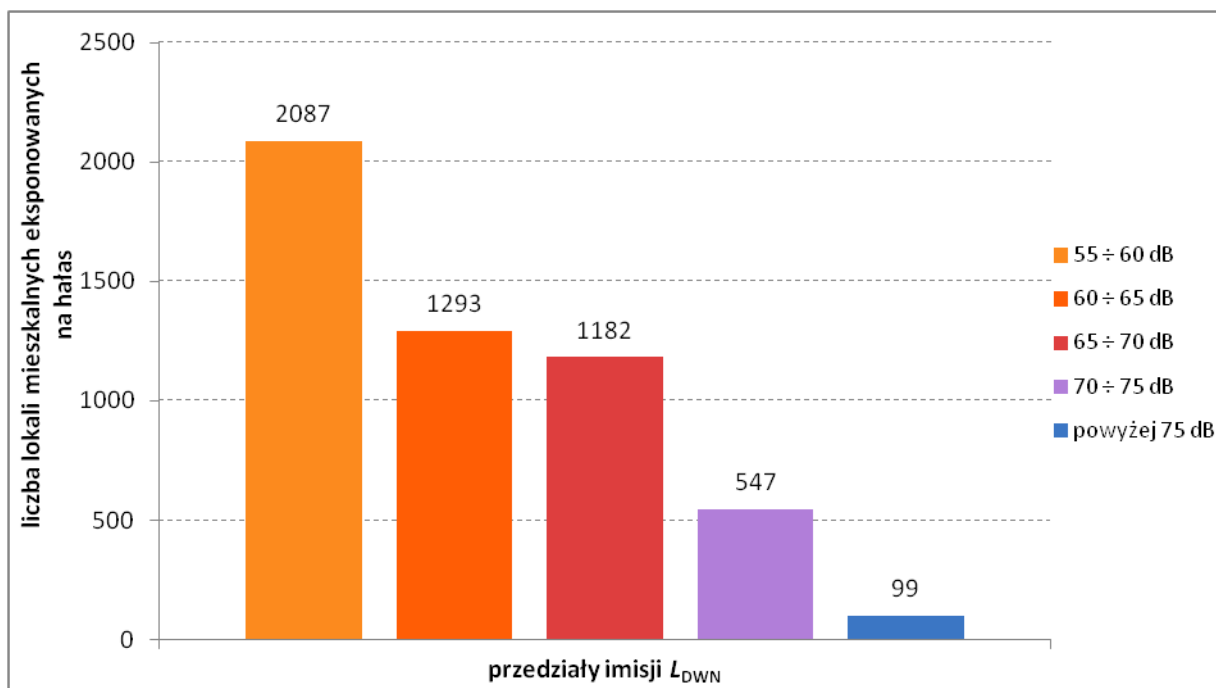
3.5.3 Podsumowanie stanu akustycznego środowiska dla analizowanych obszarów wokół drogi krajowej nr 17 w województwie lubelskim

Tabela 18 Podsumowanie stanu akustycznego środowiska dla obszarów w których stwierdzono przekroczenia dopuszczalnych wartości wskaźnika L_{DWN} dla analizowanych obszarów wokół drogi krajowej nr 17 w województwie lubelskim

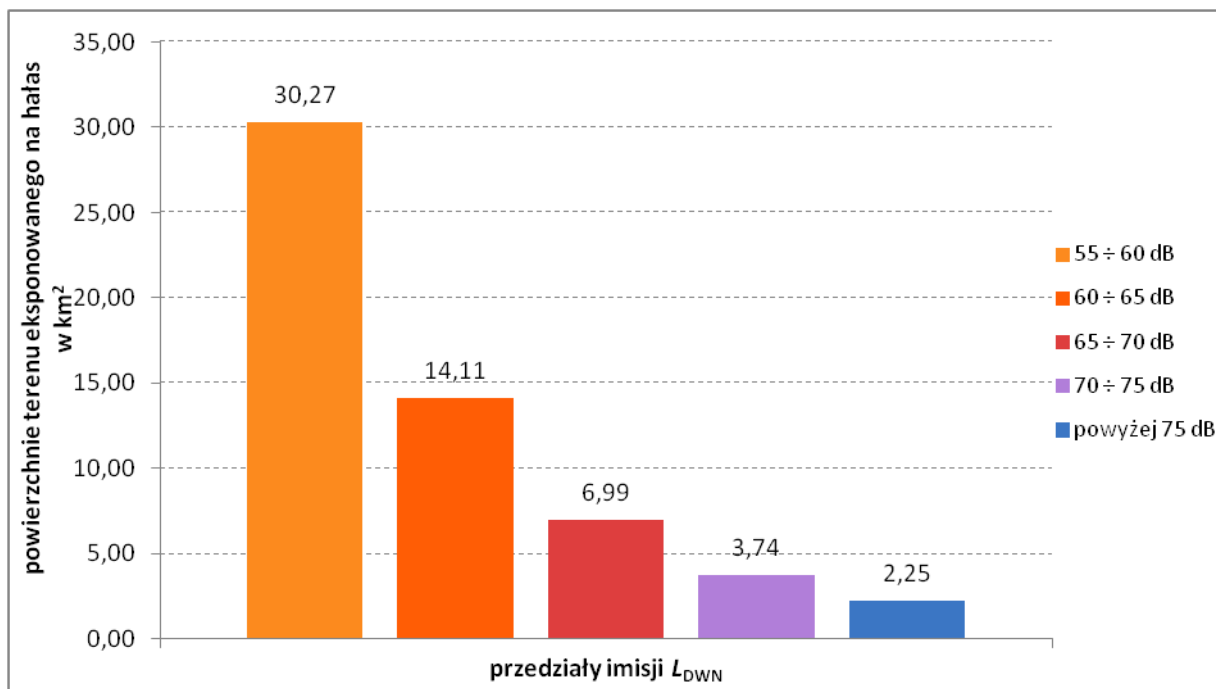
Obszary dla których stwierdzono przekroczenia dopuszczalnych wartości wskaźnika hałasu L_{DWN} w zakresie					
Identyfikacja obszarów /ID_odcinka – nr drogi – nazwa odcinka/	do 5 dB	> 5 ÷ 10 dB	> 10 ÷ 15 dB	> 15 ÷ 20 dB	pow. 20 dB
LU_7_0755_17 - DK17 - GR.WOJ.-RYKI LU_7_0756_17 - DK17 - RYKI/PRZEJŚCIE/ LU_7_0757_17 - DK17 - MOSZCZANKA-ŻYRZYN LU_7_0758_17 - DK17 - ŻYRZYN-KURÓW LU_7_0759_17a - DK17a - PIASKI/PRZEJŚCIE/ LU_7_0760_17 - DK17 - PIASKI-FAJSŁAWICE LU_7_0761_17 - DK17 - KRASNYSTAW/OBWODNICA 2/ LU_7_0762_17 - DK17 - KRASNYSTAW-MAŁOCHWIEJ LU_7_0763_17 - DK17 - MAŁOCHWIEJ-IZBICA LU_7_0764_17 - DK17 - IZBICA-CHOMĘCISKA DUŻE LU_7_0765_17 - DK17 - CHOMĘCISKA DUŻE-ZAMOŚĆ LU_7_0767_17 - DK17 - ZAMOŚĆ-WÓLKA ŁABUŃSKA LU_7_0768_17 - DK17 - TOMASZÓW LUB./PRZEJŚCIE/	Stan warunków akustycznych środowiska				
	niedobry		zły		bardzo zły
Powierzchnia obszarów zagrożonych w danym zakresie [km ²]	2,57	1,55	0,60	0,12	0,01
Liczba lokali mieszkalnych w danym zakresie [tys.]	1,209	1,014	0,390	0,089	0,010
Liczba zagrożonych mieszkańców w danym zakresie [tys.]	3,227	2,673	0,964	0,220	0,024
Liczba budynków szkolnych i przedszkolnych w danym zakresie	3	0	1	1	0
Liczba budynków służby zdrowia, opieki społecznej i socjalnej w danym zakresie	1	0	1	1	0
Inne obiekty budowlane istotne z punktu widzenia ochrony przed hałasem (liczba obiektów)	0	0	0	0	0



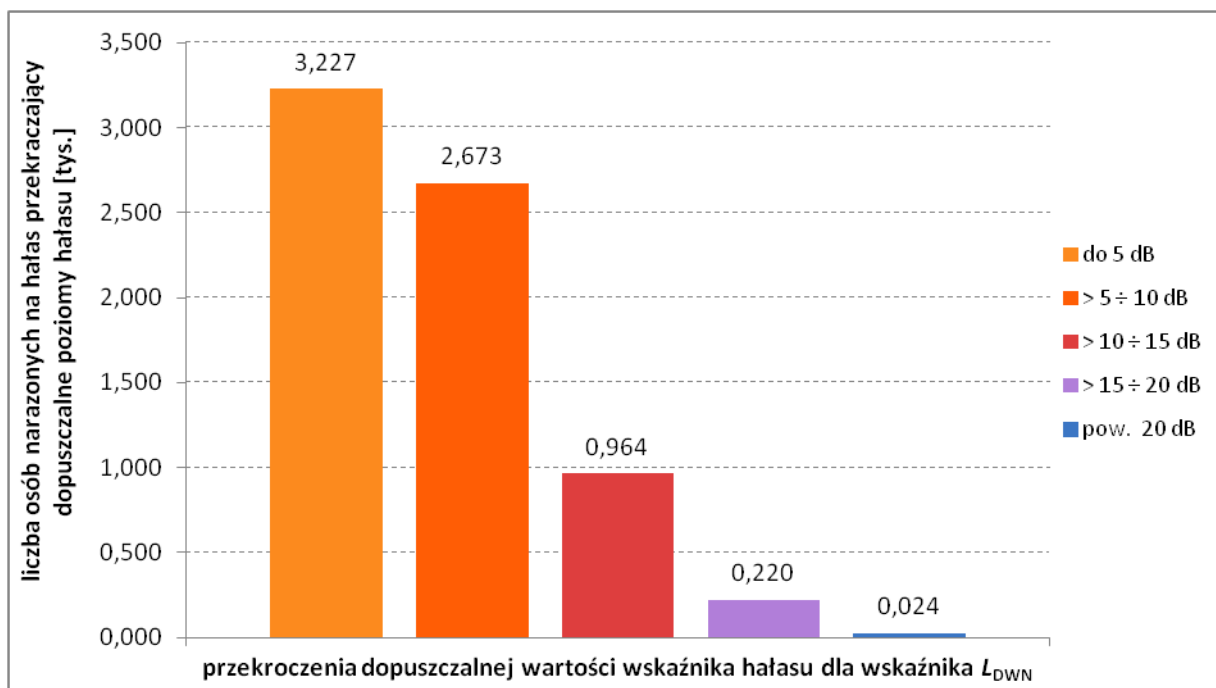
Wykres 23 Liczba mieszkańców eksponowanych na hałas w przedziałach stref imisji dla wskaźnika L_{DWN} dla analizowanych obszarów wokół drogi krajowej nr 17 w województwie lubelskim



Wykres 24 Liczba lokali mieszkalnych eksponowanych na hałas w przedziałach stref imisji dla wskaźnika L_{DWN} dla analizowanych obszarów wokół drogi krajowej nr 17 w województwie lubelskim



Wykres 25 Powierzchnie terenów ekspozowanych na hałas w przedziałach stref emisji dla wskaźnika L_{DWN} dla analizowanych obszarów wokół drogi krajowej nr 17 w województwie lubelskim

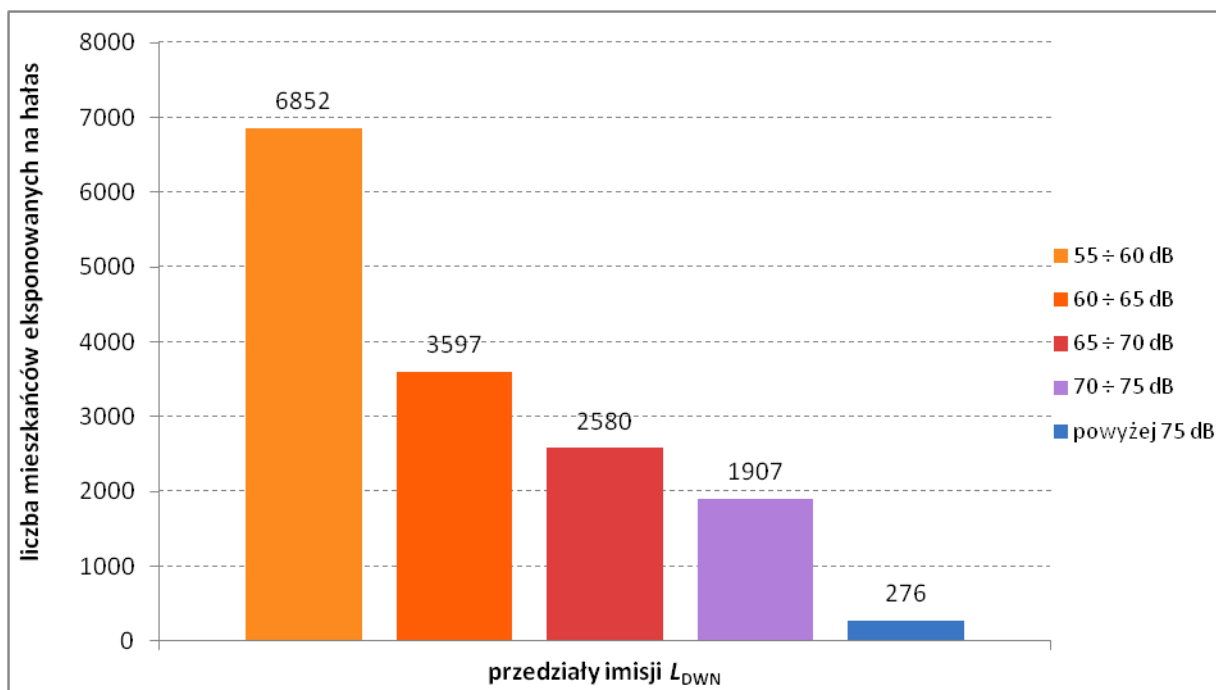


Wykres 26 Liczba osób narażonych na hałas przekraczający dopuszczalne poziomy hałasu dla wskaźnika L_{DWN} dla analizowanych obszarów wokół drogi krajowej nr 17 w województwie lubelskim

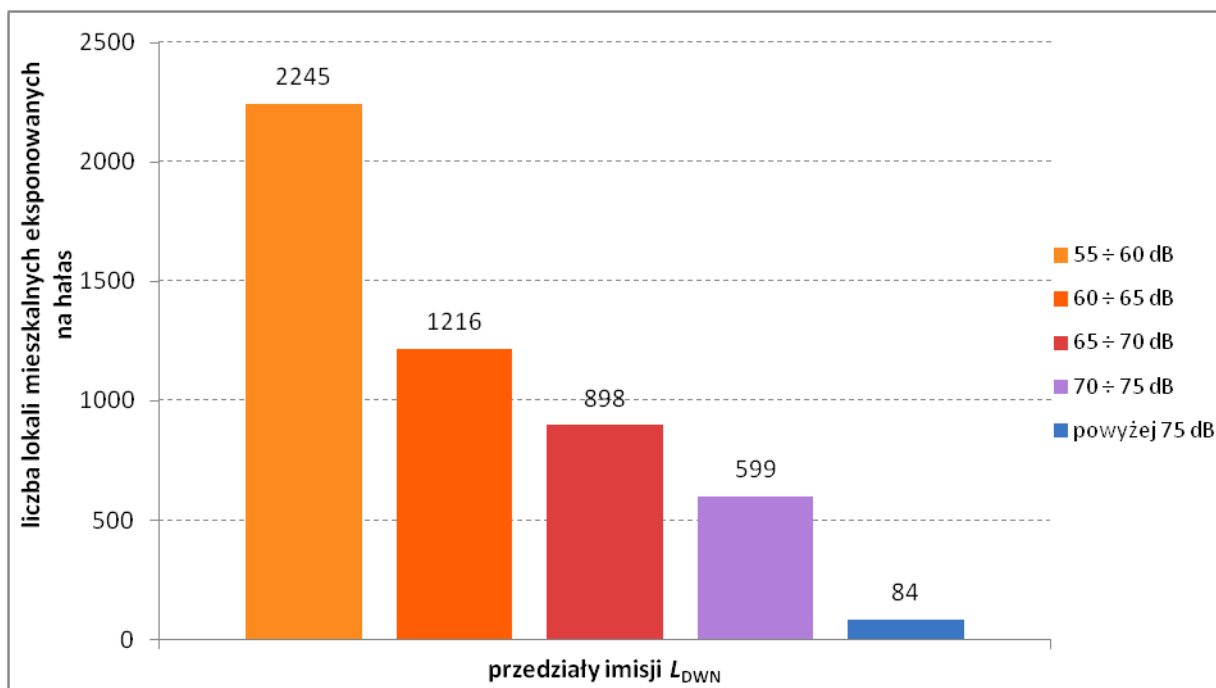
3.5.4 Podsumowanie stanu akustycznego środowiska dla analizowanych obszarów wokół drogi krajowej nr 19 w województwie lubelskim

Tabela 19 Podsumowanie stanu akustycznego środowiska dla obszarów w których stwierdzono przekroczenia dopuszczalnych wartości wskaźnika L_{DWN} dla analizowanych obszarów wokół drogi krajowej nr 19 w województwie lubelskim

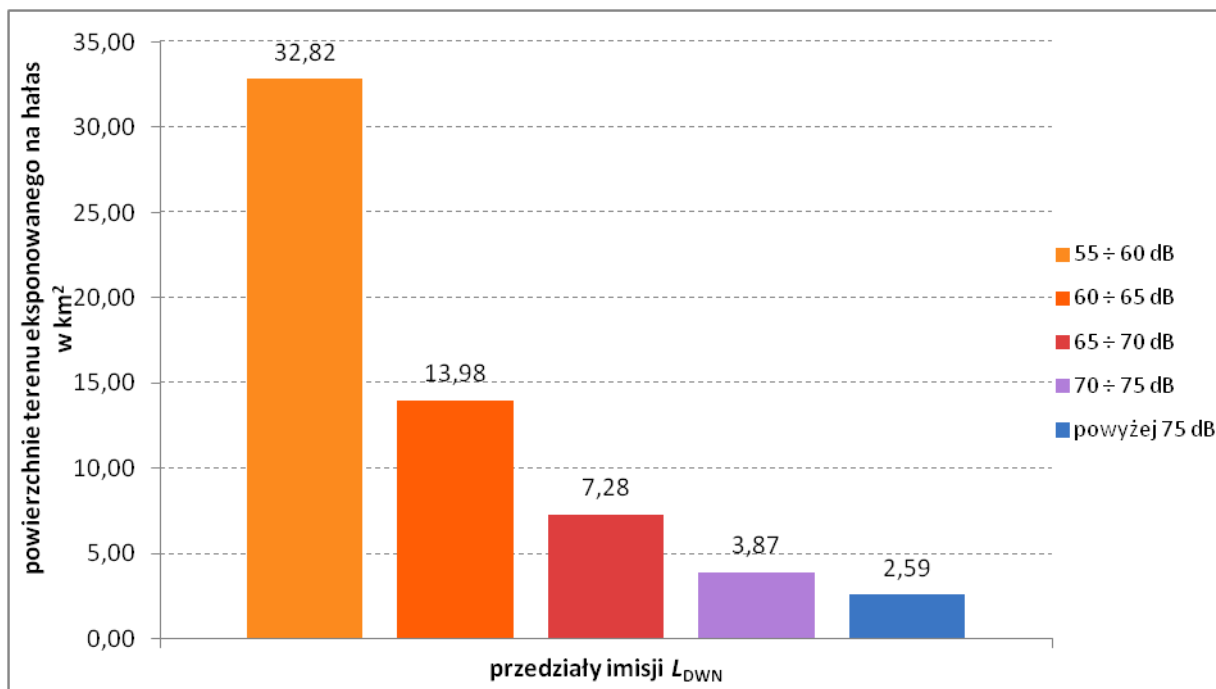
Obszary dla których stwierdzono przekroczenia dopuszczalnych wartości wskaźnika hałasu L_{DWN} w zakresie					
Identyfikacja obszarów /ID_odcinka – nr drogi – nazwa odcinka/	do 5 dB	> 5 ÷ 10 dB	> 10 ÷ 15 dB	> 15 ÷ 20 dB	pow. 20 dB
LU_7_0769_19 - DK19 - KOCK-FIRLEJ LU_7_0770_19 - DK19 - FIRLEJ-LUBARTÓW LU_7_0771_19a - DK19a/103677L - LUBARTÓW/OBWODNICA/ LU_7_0772_19 - DK19 - LUBARTÓW-ŁUCKA LU_7_0773_19 - DK19 - ŁUCKA-NIEMCE LU_7_0774_19 - DK19 - NIEMCE-CIECIERZYN LU_7_0775_19 - DK19 - CIECIERZYN-LUBLIN LU_7_0776_19 - DK19 - LUBLIN-NIEDRZWICA DUŻA LU_7_0777_19 - DK19 - NIEDRZWICA DUŻA-RUDNIK SZL. LU_7_0778_19 - DK19 - RUDNIK SZL.-KRAŚNIK LU_7_0779_19 - DK19 - KRAŚNIK/OBWODNICA/ LU_7_0780_19 - DK19 - KRAŚNIK-SŁODKÓW LU_7_0781_19 - DK19 - JANÓW LUB./PRZEJŚCIE/	Stan warunków akustycznych środowiska				
	niedobry		zły		bardzo zły
Powierzchnia obszarów zagrożonych w danym zakresie [km²]	4,53	1,75	0,60	0,16	0,02
Liczba lokali mieszkalnych w danym zakresie [tys.]	1,338	0,684	0,466	0,188	0,019
Liczba zagrożonych mieszkańców w danym zakresie [tys.]	3,988	1,964	1,447	0,583	0,069
Liczba budynków szkolnych i przedszkolnych w danym zakresie	3	0	3	0	1
Liczba budynków służby zdrowia, opieki społecznej i socjalnej w danym zakresie	1	1	2	0	0
Inne obiekty budowlane istotne z punktu widzenia ochrony przed hałasem (liczba obiektów)	0	0	0	0	0



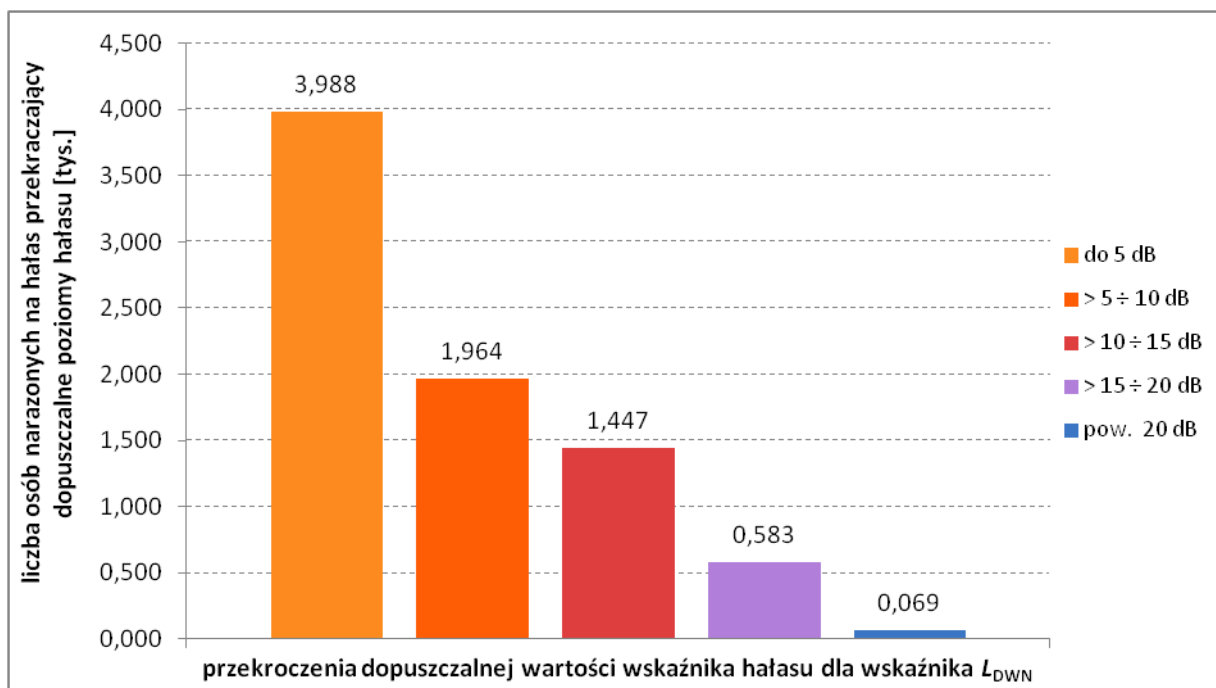
Wykres 27 Liczba mieszkańców eksponowanych na hałas w przedziałach stref imisji dla wskaźnika L_{DWN} dla analizowanych obszarów wokół drogi krajowej nr 19 w województwie lubelskim



Wykres 28 Liczba lokali mieszkalnych eksponowanych na hałas w przedziałach stref imisji dla wskaźnika L_{DWN} dla analizowanych obszarów wokół drogi krajowej nr 19 w województwie lubelskim



Wykres 29 Powierzchnie terenów ekspozowanych na hałas w przedziałach stref emisji dla wskaźnika L_{DWN} dla analizowanych obszarów wokół drogi krajowej nr 19 w województwie lubelskim

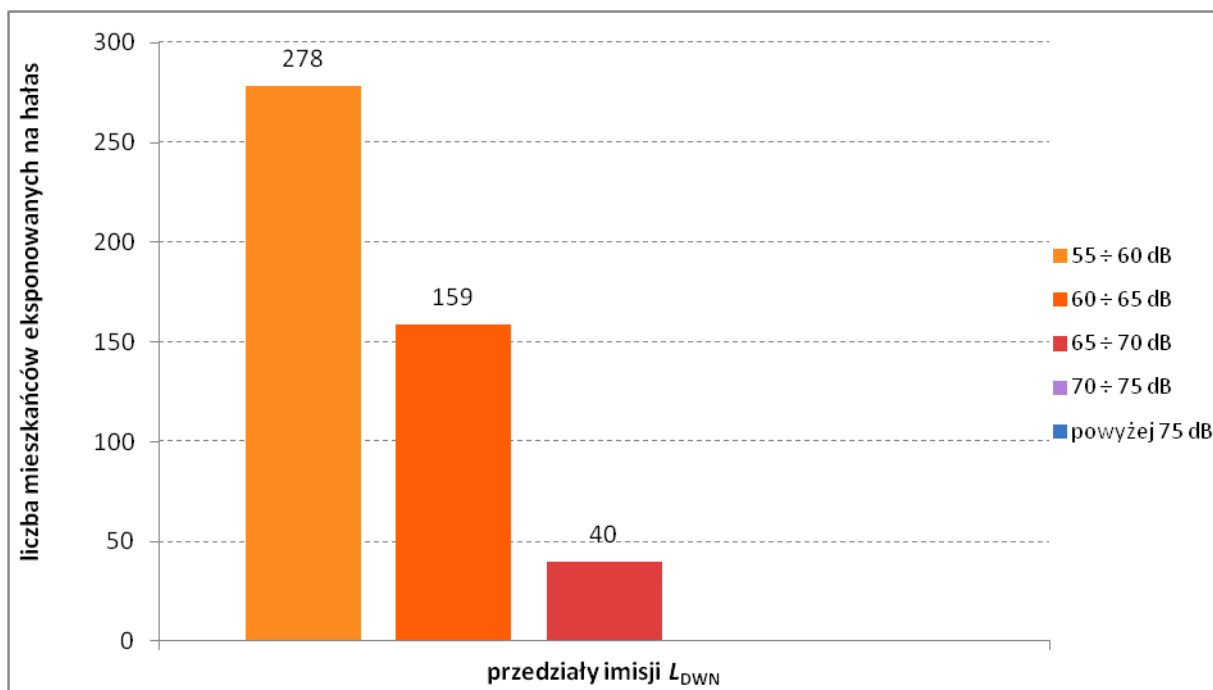


Wykres 30 Liczba osób narażonych na hałas przekraczający dopuszczalne poziomy hałas dla wskaźnika L_{DWN} dla analizowanych obszarów wokół drogi krajowej nr 19 w województwie lubelskim

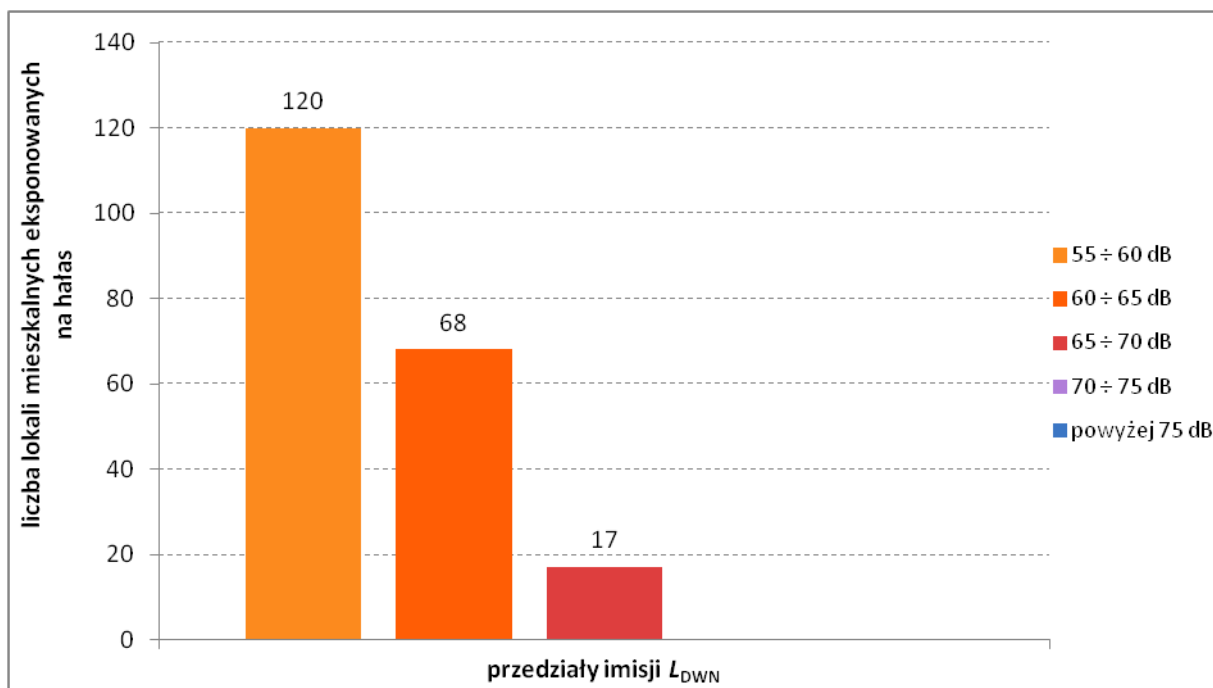
3.5.5 Podsumowanie stanu akustycznego środowiska dla analizowanych obszarów wokół drogi krajowej nr 48 w województwie lubelskim

Tabela 20 Podsumowanie stanu akustycznego środowiska dla obszarów w których stwierdzono przekroczenia dopuszczalnych wartości wskaźnika L_{DWN} dla analizowanych obszarów wokół drogi krajowej nr 48 w województwie lubelskim

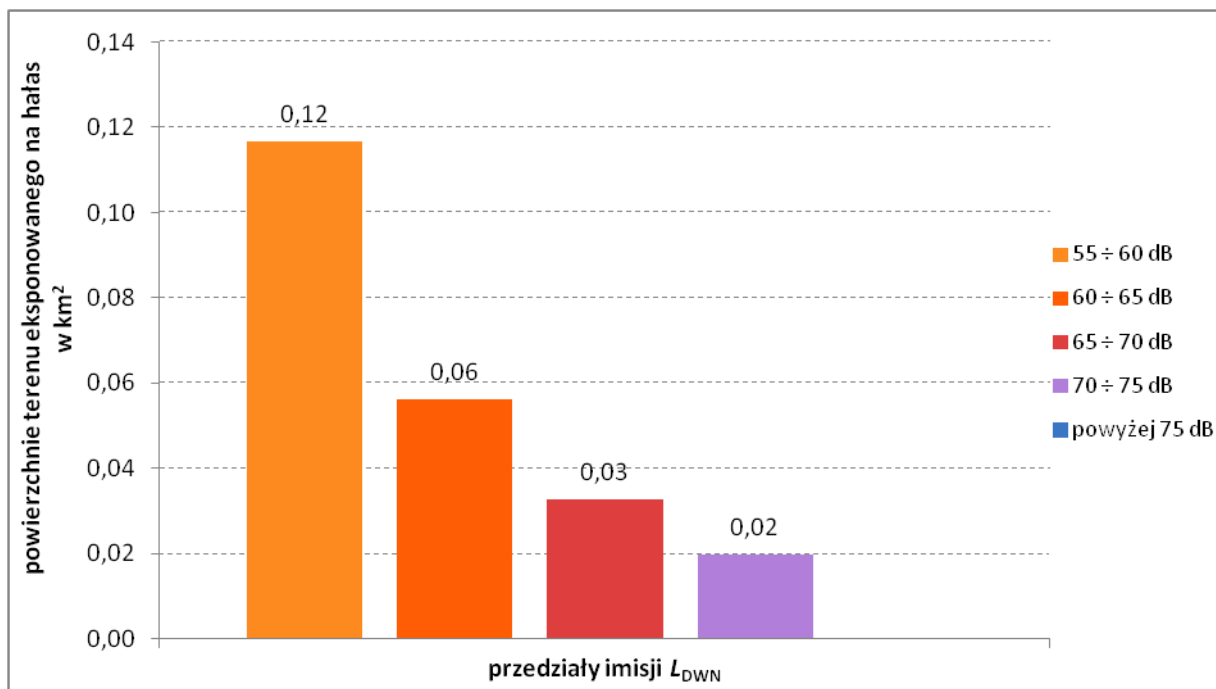
Obszary dla których stwierdzono przekroczenia dopuszczalnych wartości wskaźnika hałasu L_{DWN} w zakresie					
Identyfikacja obszarów /ID_odcinka – nr drogi – nazwa odcinka/	do 5 dB	> 5 ÷ 10 dB	> 10 ÷ 15 dB	> 15 ÷ 20 dB	pow. 20 dB
LU_7_0782_48 - DK48 - DĘBLIN/PRZEJŚCIE A/	Stan warunków akustycznych środowiska				
	niedobry	zły		bardzo zły	
Powierzchnia obszarów zagrożonych w danym zakresie [km ²]	0,01	0,00	0,00	0,00	0,00
Liczba lokali mieszkalnych w danym zakresie [tys.]	0,058	0,001	0,000	0,000	0,000
Liczba zagrożonych mieszkańców w danym zakresie [tys.]	0,134	0,003	0,000	0,000	0,000
Liczba budynków szkolnych i przedszkolnych w danym zakresie	0	0	0	0	0
Liczba budynków służby zdrowia, opieki społecznej i socjalnej w danym zakresie	0	0	0	0	0
Inne obiekty budowlane istotne z punktu widzenia ochrony przed hałasem (liczba obiektów)	0	0	0	0	0



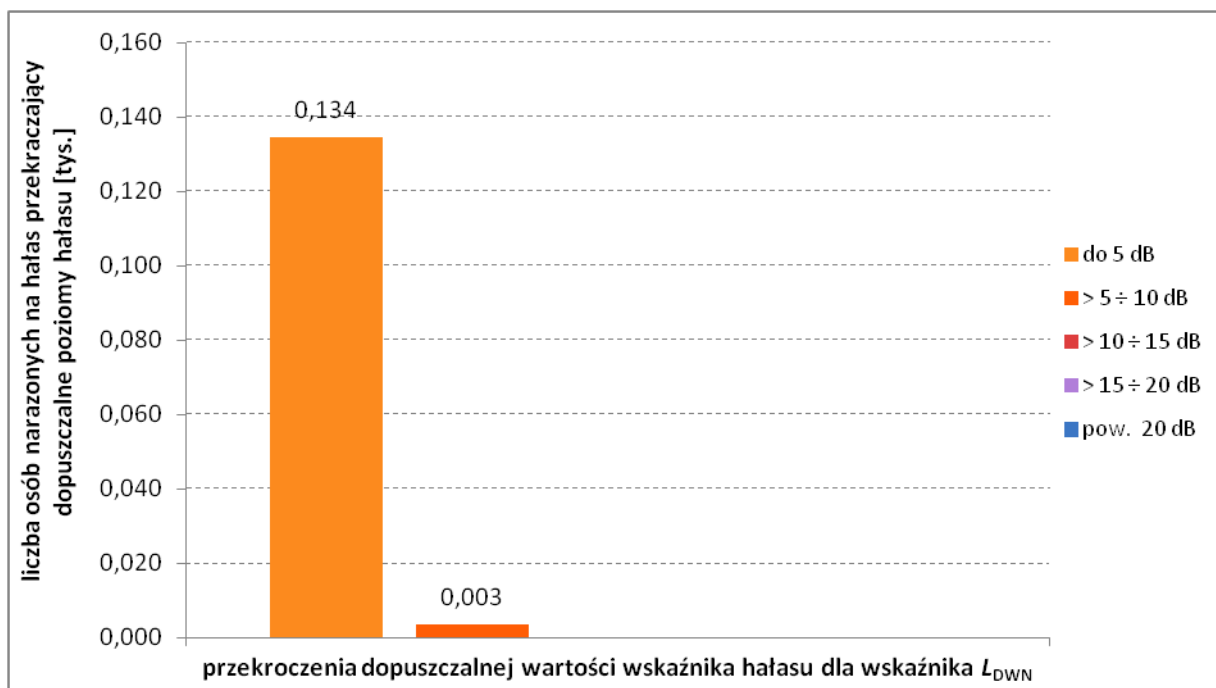
Wykres 31 Liczba mieszkańców eksponowanych na hałas w przedziałach stref imisji dla wskaźnika L_{DWN} dla analizowanych obszarów wokół drogi krajowej nr 48 w województwie lubelskim



Wykres 32 Liczba lokali mieszkalnych eksponowanych na hałas w przedziałach stref imisji dla wskaźnika L_{DWN} dla analizowanych obszarów wokół drogi krajowej nr 48 w województwie lubelskim



Wykres 33 Powierzchnie terenów ekspozycyjnych na hałas w przedziałach stref imisji dla wskaźnika L_{DWN} dla analizowanych obszarów wokół drogi krajowej nr 48 w województwie lubelskim

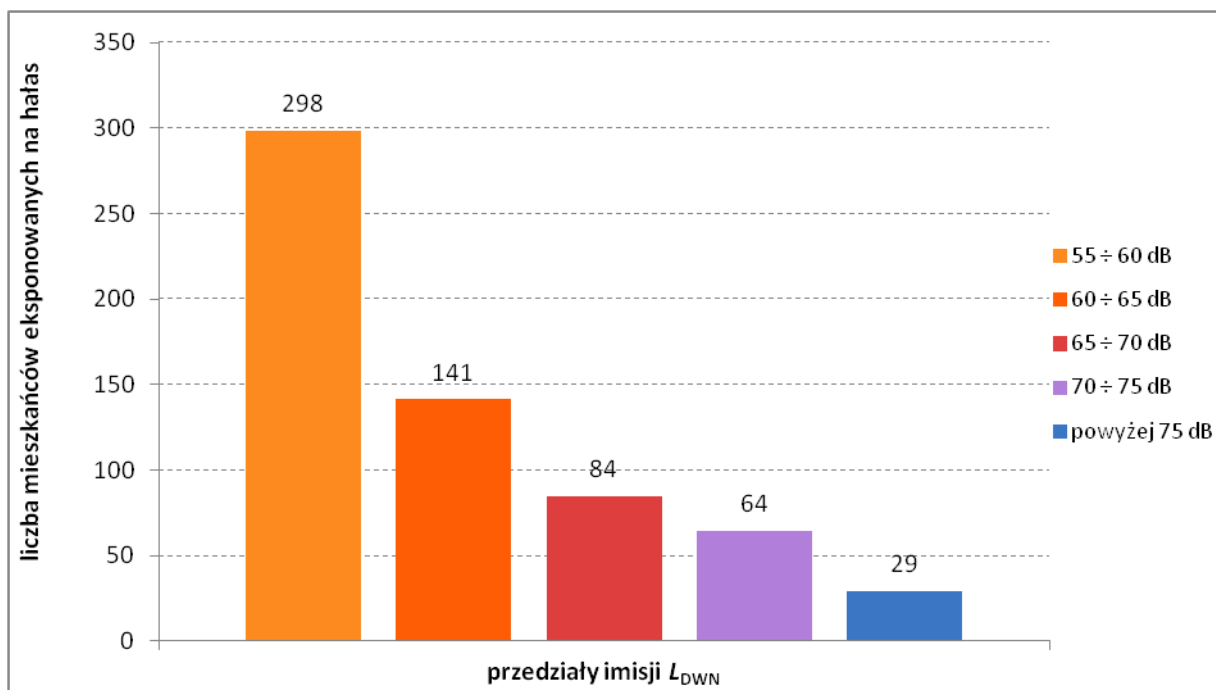


Wykres 34 Liczba osób narażonych na hałas przekraczający dopuszczalne poziomy hałas dla wskaźnika L_{DWN} dla analizowanych obszarów wokół drogi krajowej nr 48 w województwie lubelskim

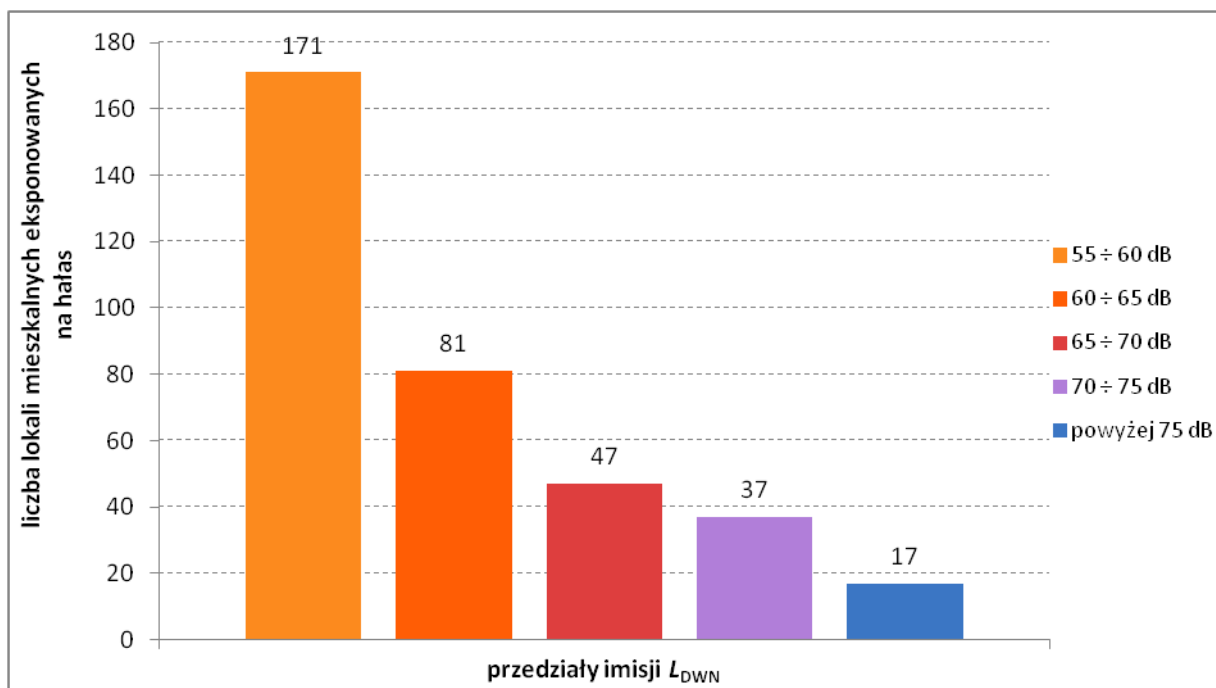
3.5.6 Podsumowanie stanu akustycznego środowiska dla analizowanych obszarów wokół drogi krajowej nr 63 w województwie lubelskim

Tabela 21 Podsumowanie stanu akustycznego środowiska dla obszarów w których stwierdzono przekroczenia dopuszczalnych wartości wskaźnika L_{DWN} dla analizowanych obszarów wokół drogi krajowej nr 63 w województwie lubelskim

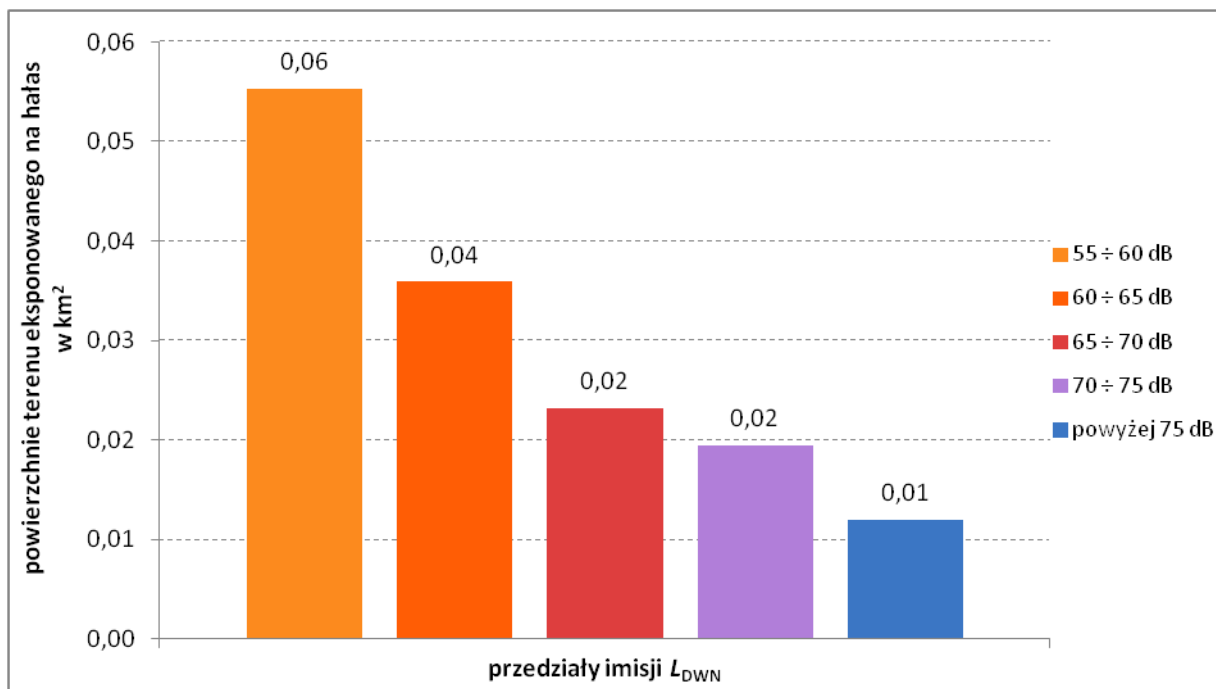
Obszary dla których stwierdzono przekroczenia dopuszczalnych wartości wskaźnika hałasu L_{DWN} w zakresie					
Identyfikacja obszarów /ID_odcinka – nr drogi – nazwa odcinka/	do 5 dB	> 5 ÷ 10 dB	> 10 ÷ 15 dB	> 15 ÷ 20 dB	pow. 20 dB
LU_7_0783_63 - DK63 - ŁUKÓW/PRZEJŚCIE B/	Stan warunków akustycznych środowiska				
	niedobry	zły		bardzo zły	
Powierzchnia obszarów zagrożonych w danym zakresie [km ²]	0,02	0,01	0,01	0,00	0,00
Liczba lokali mieszkalnych w danym zakresie [tys.]	0,078	0,046	0,039	0,014	0,000
Liczba zagrożonych mieszkańców w danym zakresie [tys.]	0,137	0,081	0,068	0,024	0,000
Liczba budynków szkolnych i przedszkolnych w danym zakresie	4	4	0	0	0
Liczba budynków służby zdrowia, opieki społecznej i socjalnej w danym zakresie	0	0	0	0	0
Inne obiekty budowlane istotne z punktu widzenia ochrony przed hałasem (liczba obiektów)	0	0	0	0	0



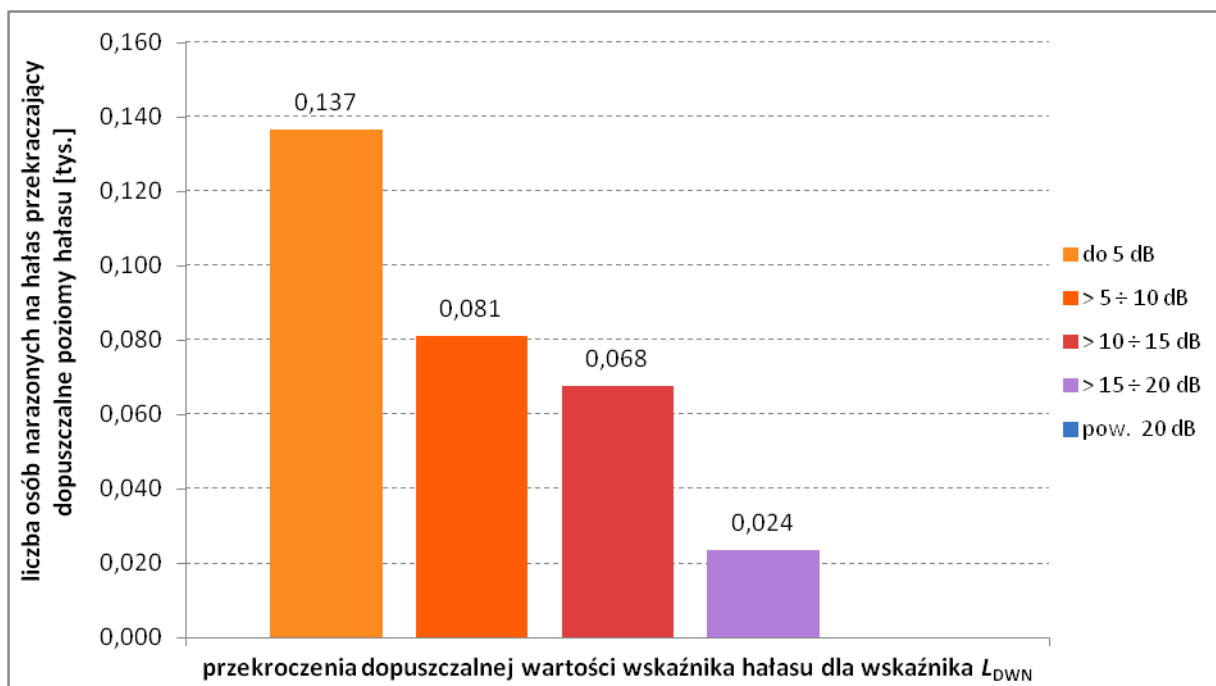
Wykres 35 Liczba mieszkańców eksponowanych na hałas w przedziałach stref imisji dla wskaźnika L_{DWN} dla analizowanych obszarów wokół drogi krajowej nr 63 w województwie lubelskim



Wykres 36 Liczba lokali mieszkalnych eksponowanych na hałas w przedziałach stref imisji dla wskaźnika L_{DWN} dla analizowanych obszarów wokół drogi krajowej nr 63 w województwie lubelskim



Wykres 37 Powierzchnie terenów ekspozowanych na hałas w przedziałach stref emisji dla wskaźnika L_{DWN} dla analizowanych obszarów wokół drogi krajowej nr 63 w województwie lubelskim

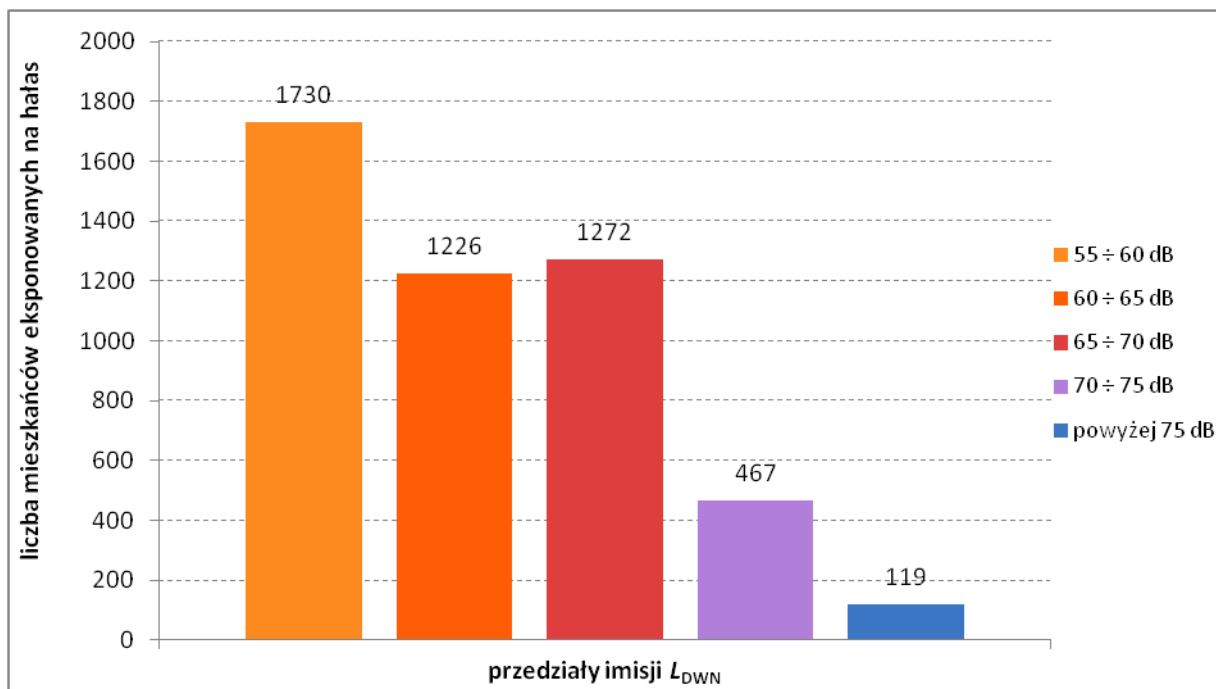


Wykres 38 Liczba osób narażonych na hałas przekraczający dopuszczalne poziomy hałas dla wskaźnika L_{DWN} dla analizowanych obszarów wokół drogi krajowej nr 63 w województwie lubelskim

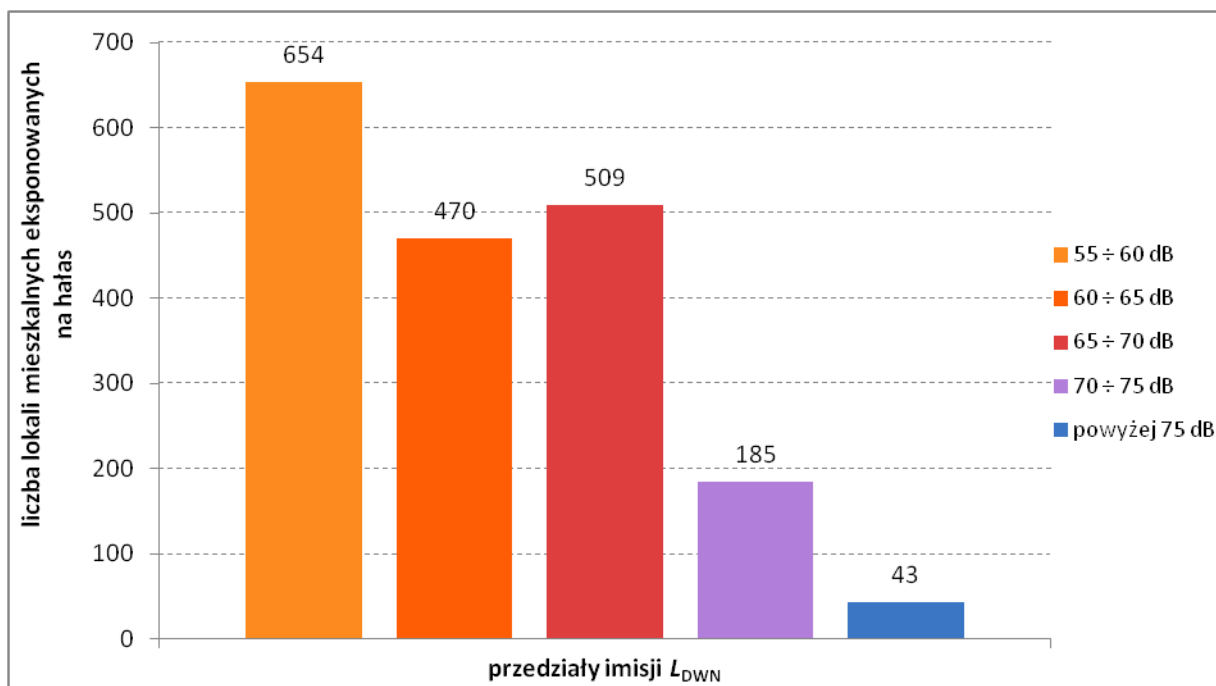
3.5.7 Podsumowanie stanu akustycznego środowiska dla analizowanych obszarów wokół drogi krajowej nr 74 w województwie lubelskim

Tabela 22 Podsumowanie stanu akustycznego środowiska dla obszarów w których stwierdzono przekroczenia dopuszczalnych wartości wskaźnika L_{DWN} dla analizowanych obszarów wokół drogi krajowej nr 74 w województwie lubelskim

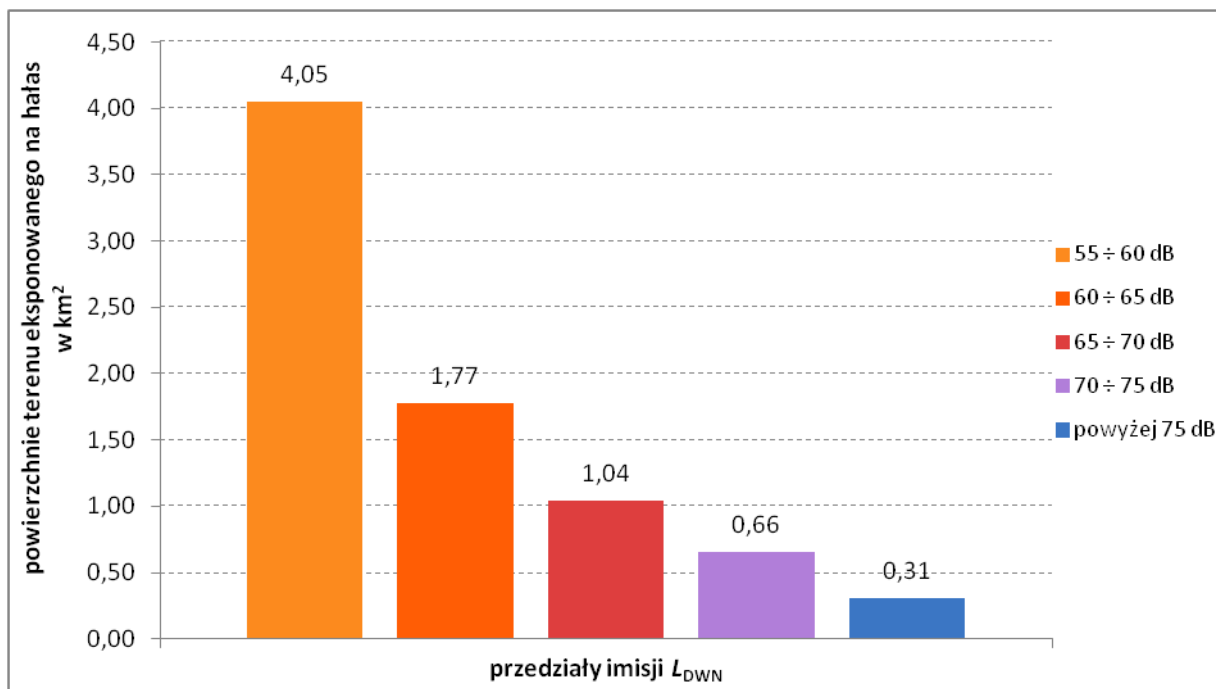
Obszary dla których stwierdzono przekroczenia dopuszczalnych wartości wskaźnika hałasu L_{DWN} w zakresie					
Identyfikacja obszarów /ID_odcinka – nr drogi – nazwa odcinka/	do 5 dB	> 5 ÷ 10 dB	> 10 ÷ 15 dB	> 15 ÷ 20 dB	pow. 20 dB
LU_7_0766_74d - DK74d - ZAMOŚĆ-SITANIEC-ZAMOŚĆ	Stan warunków akustycznych środowiska				
LU_7_0784_74 - DK74 - GR.WOJ.-ANNOPOL					
LU_7_0785_74 - DK74 - OLBIECIN-KRAŚNIK					
LU_7_0786_74 - DK74 - JANÓW LUB./PRZEJŚCIE/					
LU_7_0787_74 - DK74 - ZAWADA-ZAMOŚĆ					
LU_7_0788_74 - DK74 - HRUBIESZÓW /PRZEJŚCIE1/					
LU_7_0789_74 - DK74 - HRUBIESZÓW/PRZEJŚCIE2/					
Powierzchnia obszarów zagrożonych w danym zakresie [km²]	1,06	0,59	0,26	0,04	0,00
Liczba lokali mieszkalnych w danym zakresie [tys.]	0,430	0,379	0,197	0,039	0,009
Liczba zagrożonych mieszkańców w danym zakresie [tys.]	1,117	0,939	0,496	0,104	0,026
Liczba budynków szkolnych i przedszkolnych w danym zakresie	0	0	0	0	0
Liczba budynków służby zdrowia, opieki społecznej i socjalnej w danym zakresie	0	0	0	0	0
Inne obiekty budowlane istotne z punktu widzenia ochrony przed hałasem (liczba obiektów)	0	0	0	0	0



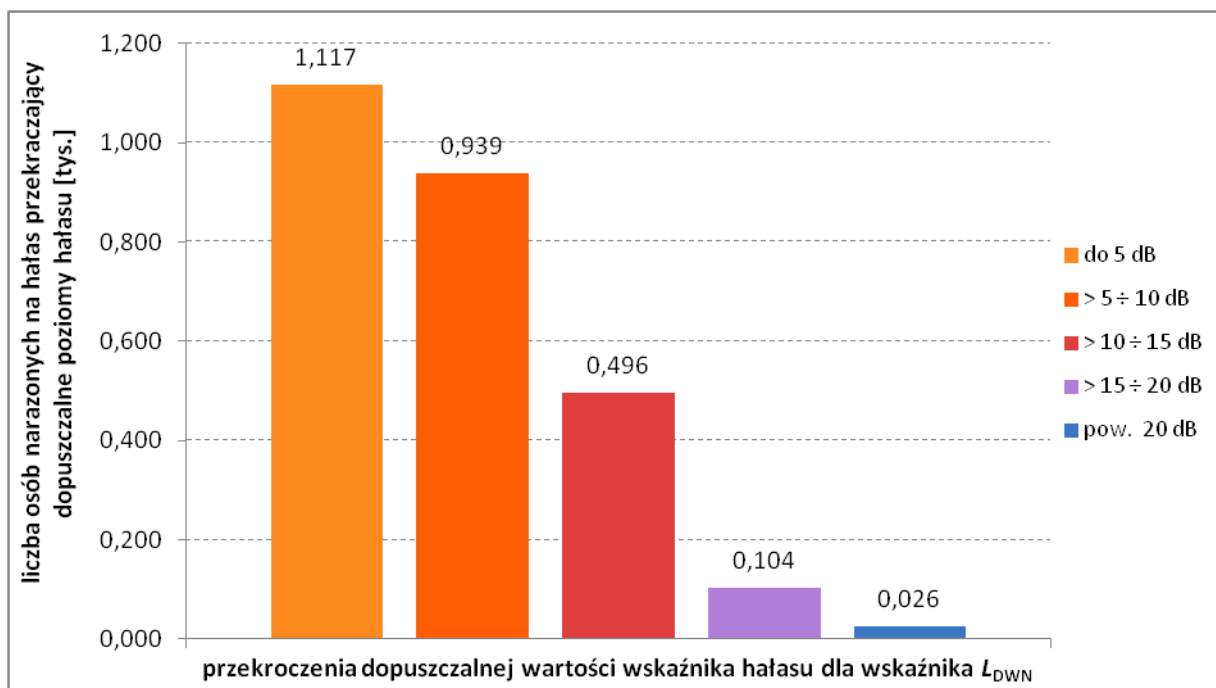
Wykres 39 Liczba mieszkańców eksponowanych na hałas w przedziałach stref imisji dla wskaźnika L_{DWN} dla analizowanych obszarów wokół drogi krajowej nr 74 w województwie lubelskim



Wykres 40 Liczba lokali mieszkalnych eksponowanych na hałas w przedziałach stref imisji dla wskaźnika L_{DWN} dla analizowanych obszarów wokół drogi krajowej nr 74 w województwie lubelskim



Wykres 41 Powierzchnie terenów ekspozowanych na hałas w przedziałach stref emisji dla wskaźnika L_{DWN} dla analizowanych obszarów wokół drogi krajowej nr 74 w województwie lubelskim

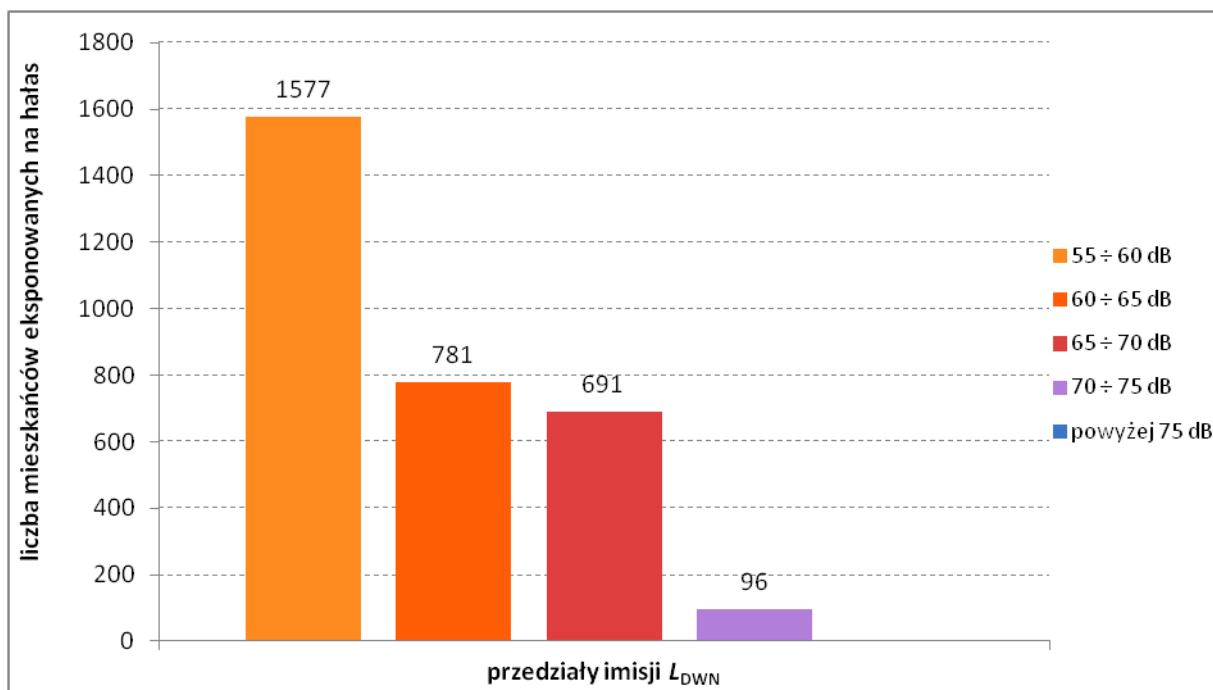


Wykres 42 Liczba osób narażonych na hałas przekraczający dopuszczalne poziomy hałas dla wskaźnika L_{DWN} dla analizowanych obszarów wokół drogi krajowej nr 74 w województwie lubelskim

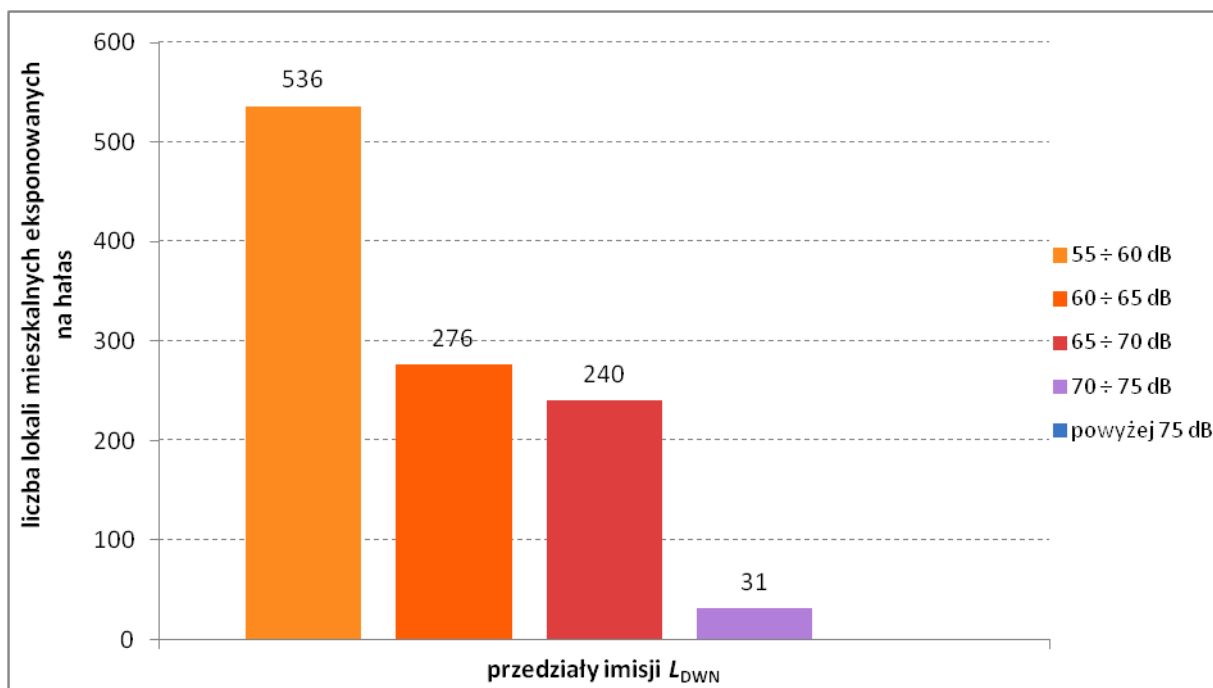
3.5.8 Podsumowanie stanu akustycznego środowiska dla analizowanych obszarów wokół drogi krajowej nr 82 w województwie lubelskim

Tabela 23 Podsumowanie stanu akustycznego środowiska dla obszarów w których stwierdzono przekroczenia dopuszczalnych wartości wskaźnika L_{DWN} dla analizowanych obszarów wokół drogi krajowej nr 82 w województwie lubelskim

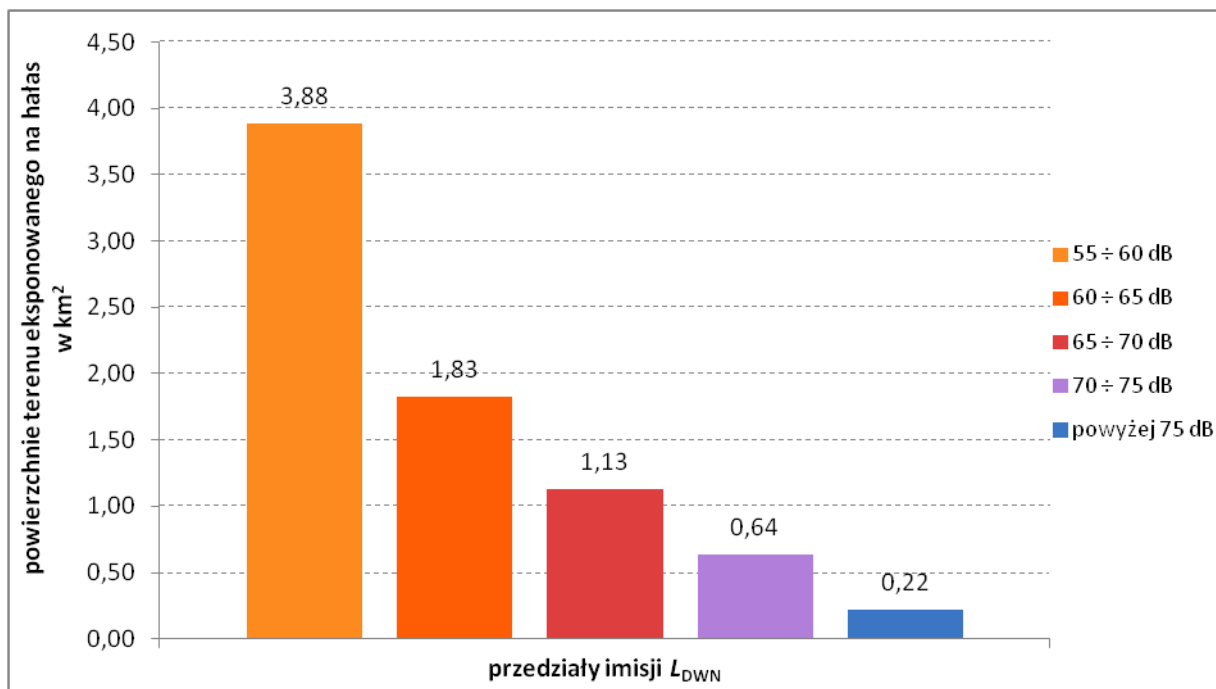
Obszary dla których stwierdzono przekroczenia dopuszczalnych wartości wskaźnika hałasu L_{DWN} w zakresie					
Identyfikacja obszarów /ID_odcinka – nr drogi – nazwa odcinka/	do 5 dB	> 5 ÷ 10 dB	> 10 ÷ 15 dB	> 15 ÷ 20 dB	pow. 20 dB
LU_7_0790_82 - DK82 - LUBLIN-ŁUSZCZÓW	Stan warunków akustycznych środowiska				
LU_7_0791_82 - DK82 - ŁUSZCZÓW-ŁĘCZNA					
LU_7_0792_82 - DK82 - ŁĘCZNA/PRZEJŚCIE/					
	niedobry	zły		bardzo zły	
Powierzchnia obszarów zagrożonych w danym zakresie [km ²]	1,09	0,43	0,11	0,01	0,00
Liczba lokali mieszkalnych w danym zakresie [tys.]	0,236	0,194	0,066	0,003	0,000
Liczba zagrożonych mieszkańców w danym zakresie [tys.]	0,624	0,530	0,190	0,010	0,000
Liczba budynków szkolnych i przedszkolnych w danym zakresie	0	0	0	0	0
Liczba budynków służby zdrowia, opieki społecznej i socjalnej w danym zakresie	0	0	0	0	0
Inne obiekty budowlane istotne z punktu widzenia ochrony przed hałasem (liczba obiektów)	0	0	0	0	0



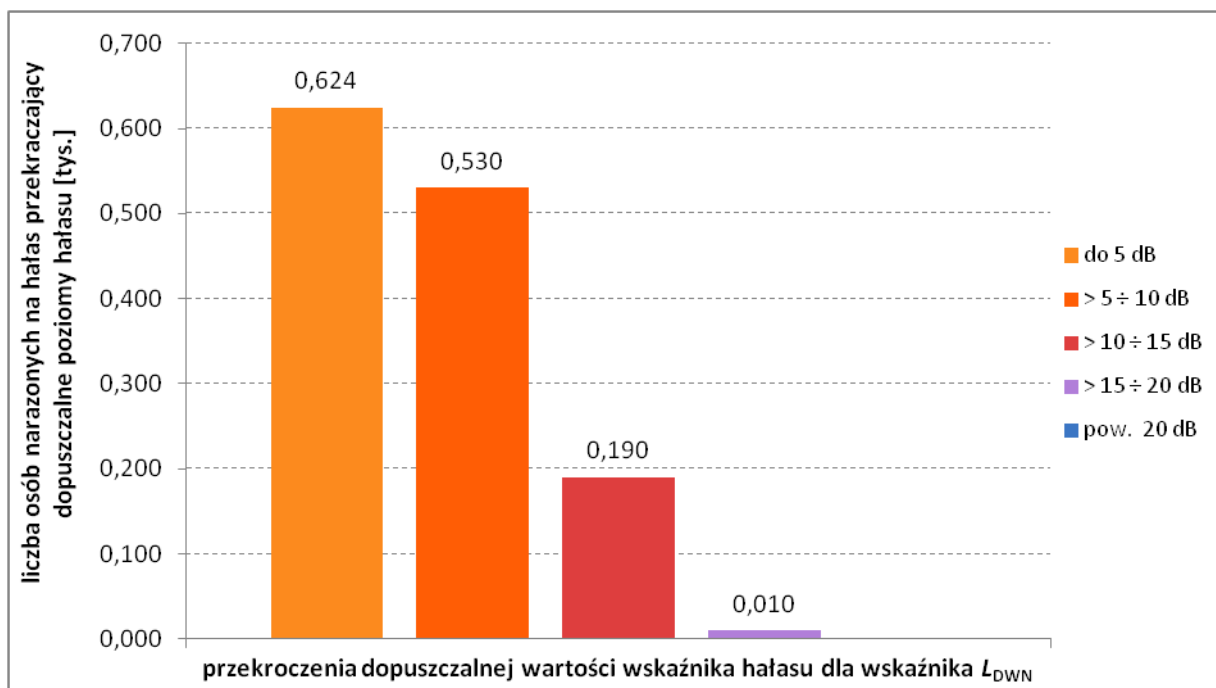
Wykres 43 Liczba mieszkańców eksponowanych na hałas w przedziałach stref imisji dla wskaźnika L_{DWN} dla analizowanych obszarów wokół drogi krajowej nr 82 w województwie lubelskim



Wykres 44 Liczba lokali mieszkalnych eksponowanych na hałas w przedziałach stref imisji dla wskaźnika L_{DWN} dla analizowanych obszarów wokół drogi krajowej nr 82 w województwie lubelskim



Wykres 45 Powierzchnie terenów ekspozowanych na hałas w przedziałach stref emisji dla wskaźnika L_{DWN} dla analizowanych obszarów wokół drogi krajowej nr 82 w województwie lubelskim

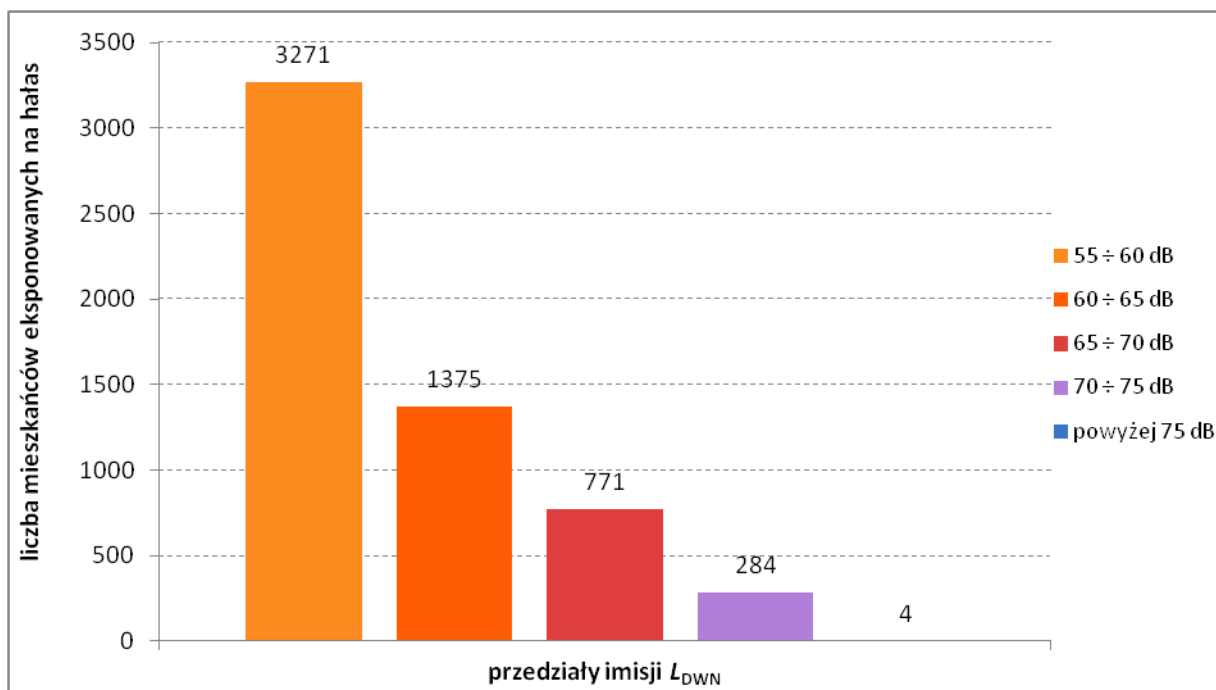


Wykres 46 Liczba osób narażonych na hałas przekraczający dopuszczalne poziomy hałas dla wskaźnika L_{DWN} dla analizowanych obszarów wokół drogi krajowej nr 82 w województwie lubelskim

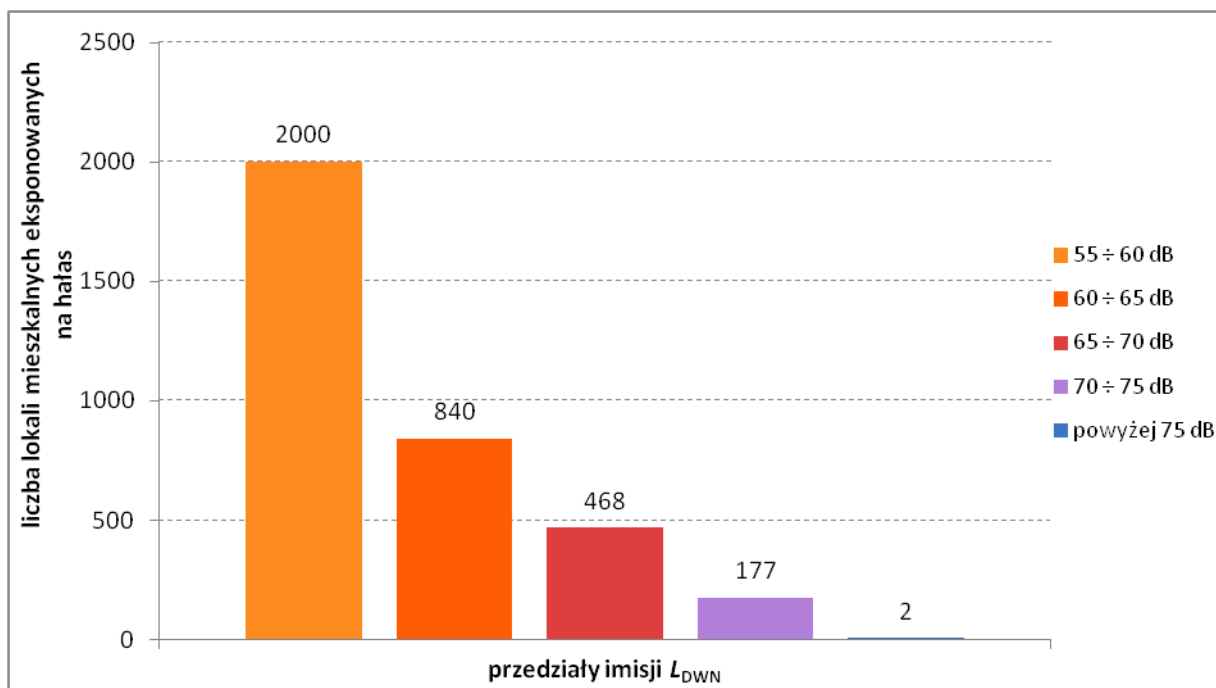
3.5.9 Podsumowanie stanu akustycznego środowiska dla analizowanych obszarów wokół drogi krajowej nr 824 w województwie lubelskim

Tabela 24 Podsumowanie stanu akustycznego środowiska dla obszarów w których stwierdzono przekroczenia dopuszczalnych wartości wskaźnika L_{DWN} dla analizowanych obszarów wokół drogi krajowej nr 824 w województwie lubelskim

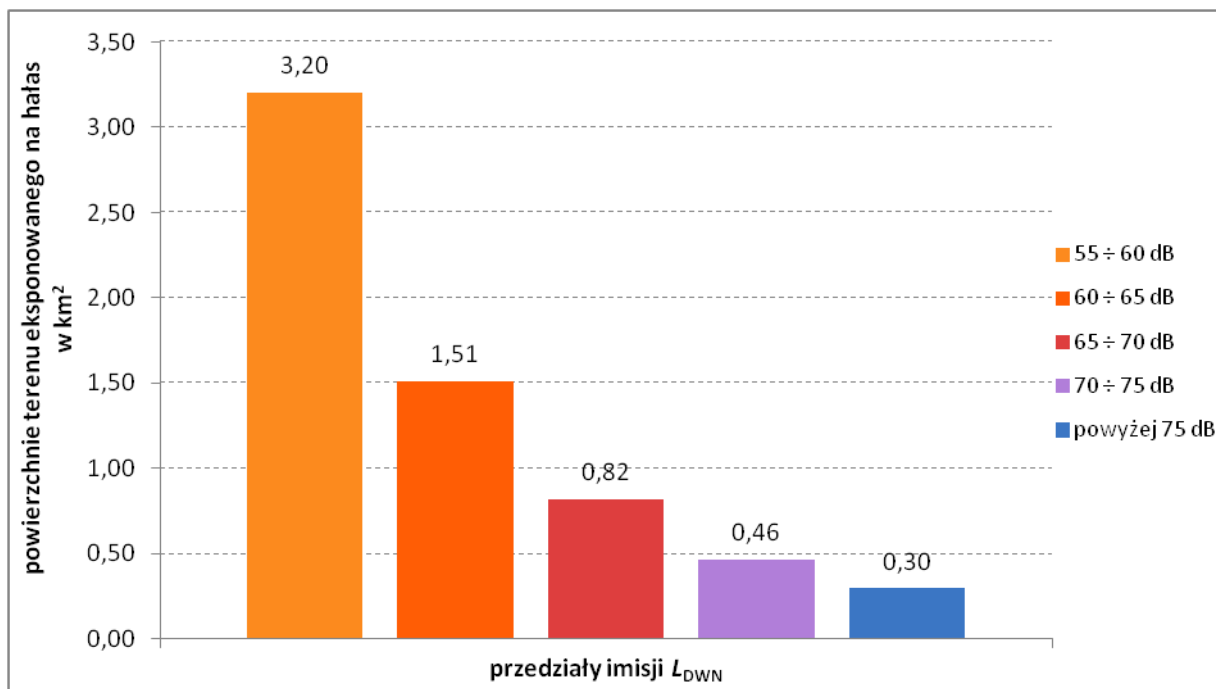
Obszary dla których stwierdzono przekroczenia dopuszczalnych wartości wskaźnika hałasu L_{DWN} w zakresie					
Identyfikacja obszarów /ID_odcinka – nr drogi – nazwa odcinka/	do 5 dB	> 5 ÷ 10 dB	> 10 ÷ 15 dB	> 15 ÷ 20 dB	pow. 20 dB
LU_7_0743_824 - DK824 - ŻYRZYN-PUŁAWY LU_7_0744_824 - DK824/824a - PUŁAWY AL.PARTYZANTÓW	Stan warunków akustycznych środowiska				
	niedobry	zły		bardzo zły	
Powierzchnia obszarów zagrożonych w danym zakresie [km²]	0,25	0,21	0,09	0,02	0,00
Liczba lokali mieszkalnych w danym zakresie [tys.]	0,814	0,416	0,176	0,010	0,000
Liczba zagrożonych mieszkańców w danym zakresie [tys.]	1,333	0,674	0,284	0,016	0,000
Liczba budynków szkolnych i przedszkolnych w danym zakresie	2	2	0	0	0
Liczba budynków służby zdrowia, opieki społecznej i socjalnej w danym zakresie	0	1	1	0	0
Inne obiekty budowlane istotne z punktu widzenia ochrony przed hałasem (liczba obiektów)	0	0	0	0	0



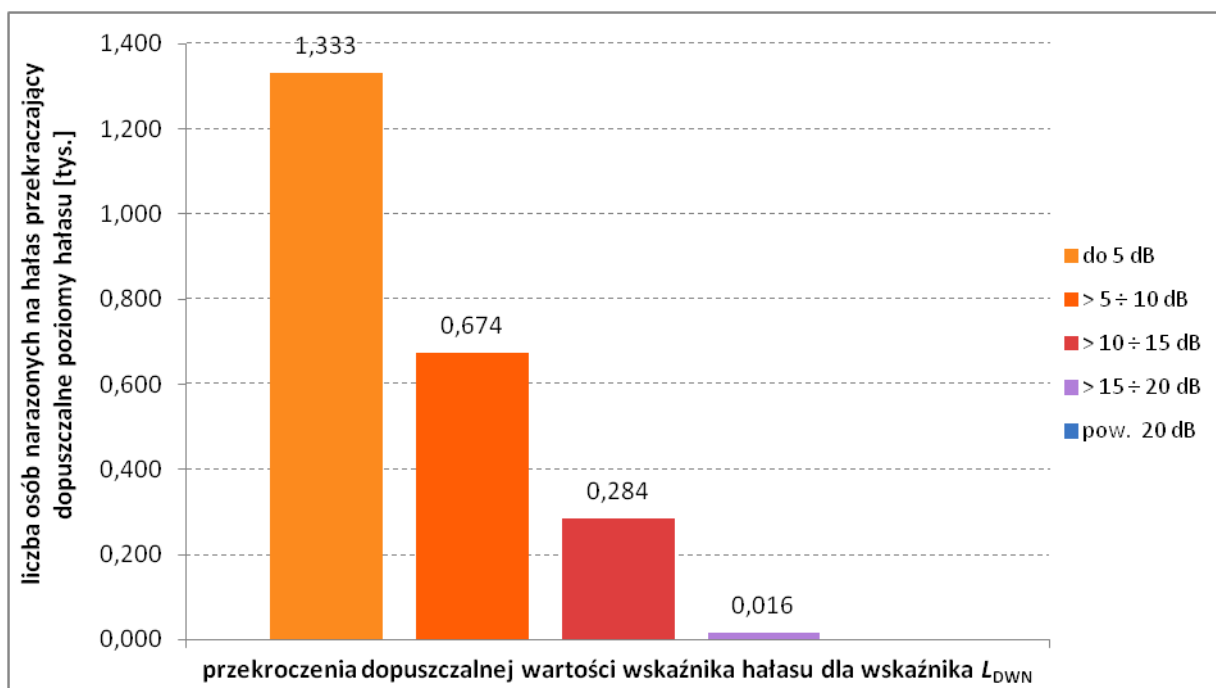
Wykres 47 Liczba mieszkańców eksponowanych na hałas w przedziałach stref imisji dla wskaźnika L_{DWN} dla analizowanych obszarów wokół drogi krajowej nr 824 w województwie lubelskim



Wykres 48 Liczba lokali mieszkalnych eksponowanych na hałas w przedziałach stref imisji dla wskaźnika L_{DWN} dla analizowanych obszarów wokół drogi krajowej nr 824 w województwie lubelskim



Wykres 49 Powierzchnie terenów ekspozowanych na hałas w przedziałach stref emisji dla wskaźnika L_{DWN} dla analizowanych obszarów wokół drogi krajowej nr 2 w województwie lubelskim

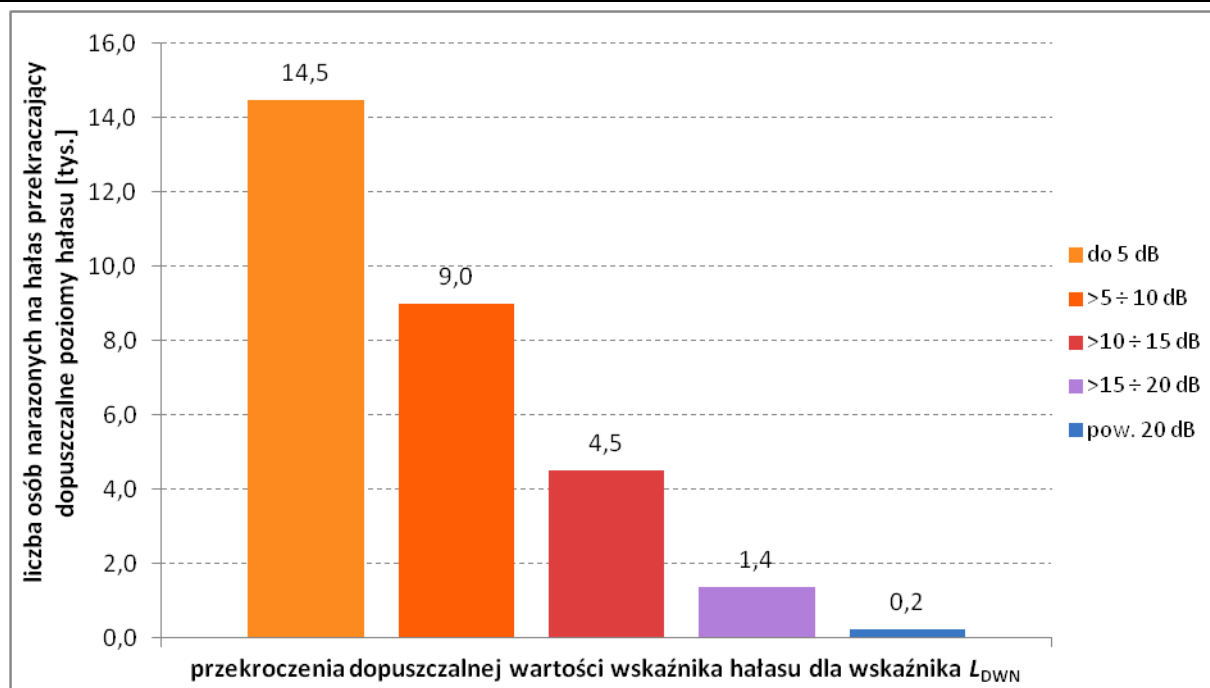


Wykres 50 Liczba osób narazonych na hałas przekraczający dopuszczalne poziomy hałas dla wskaźnika L_{DWN} dla analizowanych obszarów wokół drogi krajowej nr 2 w województwie lubelskim

3.5.10 Podsumowanie stanu akustycznego środowiska dla obszarów w których stwierdzono przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu dla wskaźnika L_{DWN}

Tabela 25 Podsumowanie stanu akustycznego środowiska dla obszarów w których stwierdzono przekroczenia dopuszczalnych wartości wskaźnika L_{DWN} dla województwa lubelskiego

	Obszary dla których stwierdzono przekroczenia dopuszczalnych wartości wskaźnika hałasu L_{DWN} w zakresie				
	do 5 dB	> 5 ÷ 10 dB	> 10 ÷ 15 dB	> 15 ÷ 20 dB	powyżej 20 dB
	Stan warunków akustycznych środowiska				
	nieдобry		zły		bardzo zły
Powierzchnia obszarów zagrożonych w danym zakresie [km ²]	14,0	6,6	2,4	0,5	0,0
Liczba lokali mieszkalnych w danym zakresie [tys.]	5,6	3,6	1,8	0,5	0,1
Liczba zagrożonych mieszkańców w danym zakresie [tys.]	14,5	9,0	4,5	1,4	0,2
Liczba budynków szkolnych i przedszkolnych w danym zakresie	17	7	7	1	1
Liczba budynków służby zdrowia, opieki społecznej i socjalnej w danym zakresie	2	3	6	1	0
Inne obiekty budowlane istotne z punktu widzenia ochrony przed hałasem (liczba obiektów)	0	0	0	0	0



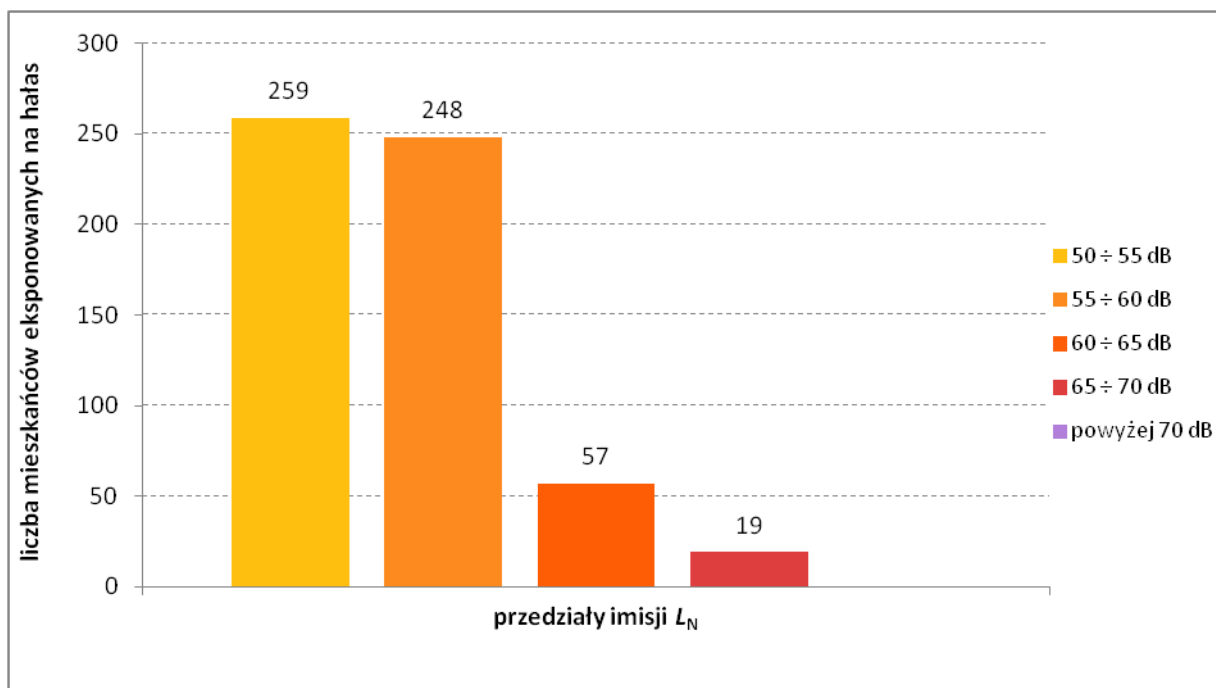
Wykres 51 Liczba osób narażonych na hałas przekraczający dopuszczalne poziomy hałas dla wskaźnika L_{DWN} dla województwa lubelskiego

3.6 Podsumowanie stanu akustycznego środowiska dla obszarów objętych mapą akustyczną wg wskaźnika oceny hałasu L_N

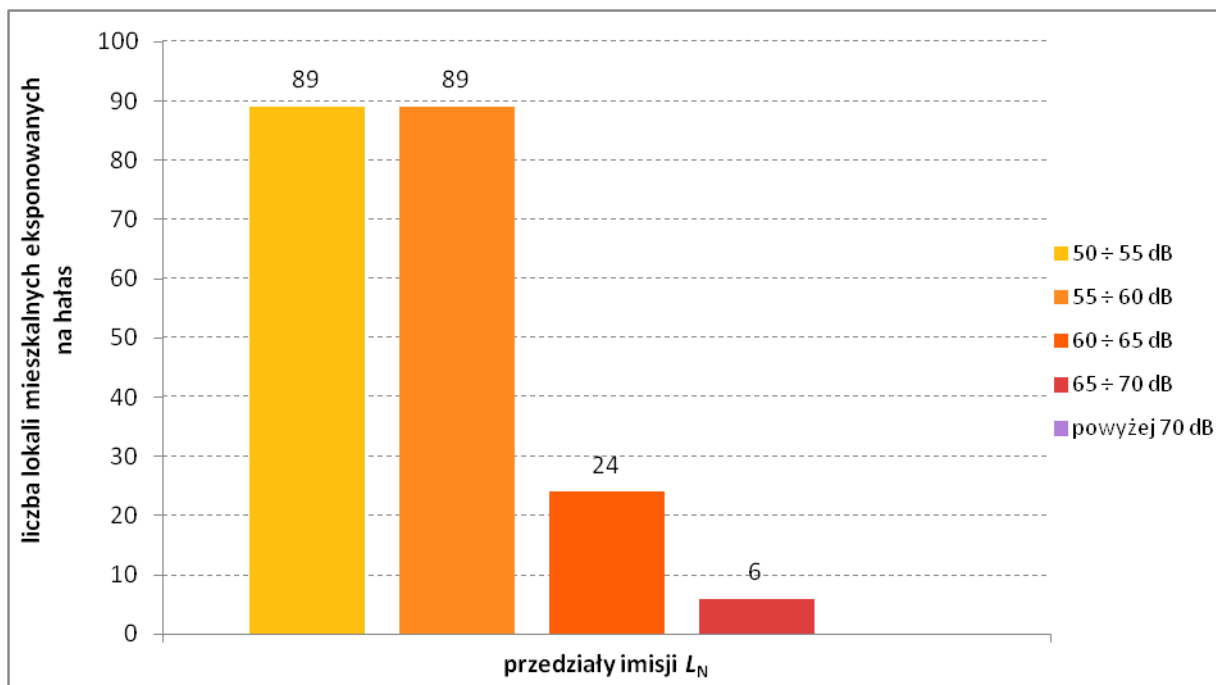
3.6.1 Podsumowanie stanu akustycznego środowiska dla analizowanych obszarów wokół drogi krajowej nr 2 w województwie lubelskim

Tabela 26 Podsumowanie stanu akustycznego środowiska dla obszarów w których stwierdzono przekroczenia dopuszczalnych wartości wskaźnika L_N dla analizowanych obszarów wokół drogi krajowej nr 2 w województwie lubelskim

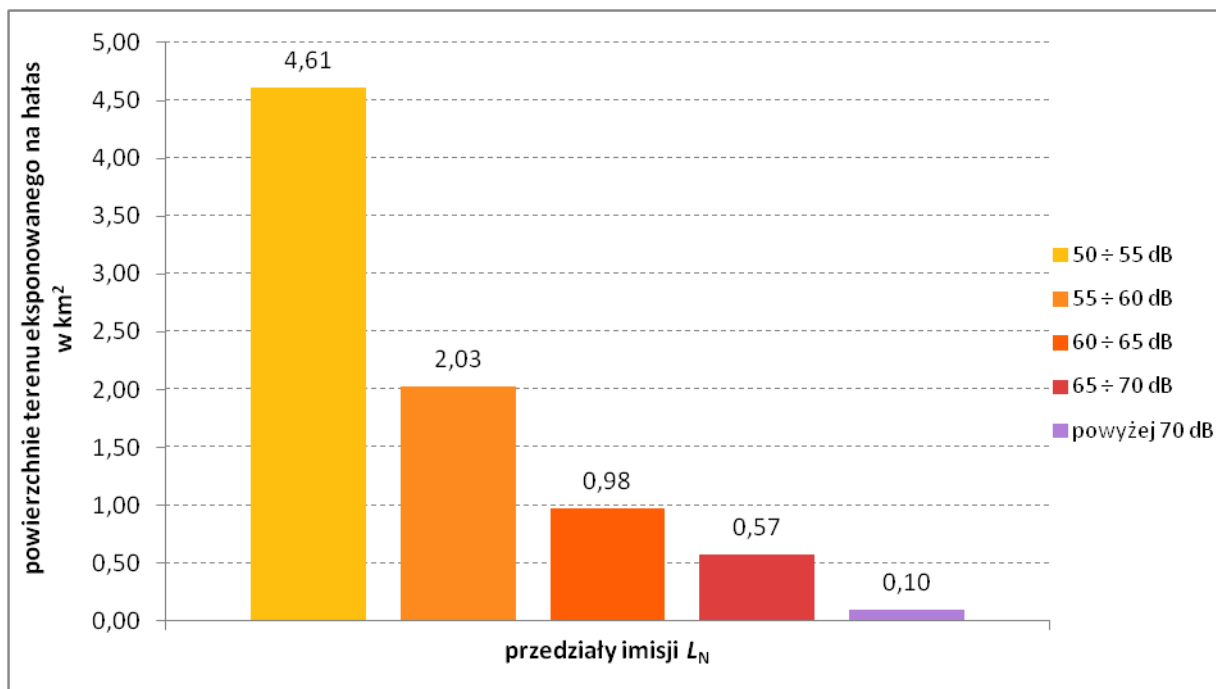
Obszary dla których stwierdzono przekroczenia dopuszczalnych wartości wskaźnika hałasu L_N w zakresie					
Identyfikacja obszarów /ID_odcinka – nr drogi – nazwa odcinka/	do 5 dB	> 5 ÷ 10 dB	> 10 ÷ 15 dB	> 15 ÷ 20 dB	pow. 20 dB
LU_7_0738_2 - DK2 - MIĘDZYRZEC PODL.-WORONIEC LU_7_0739_2 - DK2 - WORONIEC-BIAŁA PODL.	Stan warunków akustycznych środowiska				
	nieдобry	zły		bardzo zły	
Powierzchnia obszarów zagrożonych w danym zakresie [km ²]	1,33	0,33	0,18	0,06	0,01
Liczba lokali mieszkalnych w danym zakresie [tys.]	0,056	0,065	0,014	0,006	0,000
Liczba zagrożonych mieszkańców w danym zakresie [tys.]	0,152	0,200	0,031	0,019	0,000
Liczba budynków szkolnych i przedszkolnych w danym zakresie	0	0	0	0	0
Liczba budynków służby zdrowia, opieki społecznej i socjalnej w danym zakresie	0	1	0	0	0
Inne obiekty budowlane istotne z punktu widzenia ochrony przed hałasem (liczba obiektów)	0	0	0	0	0



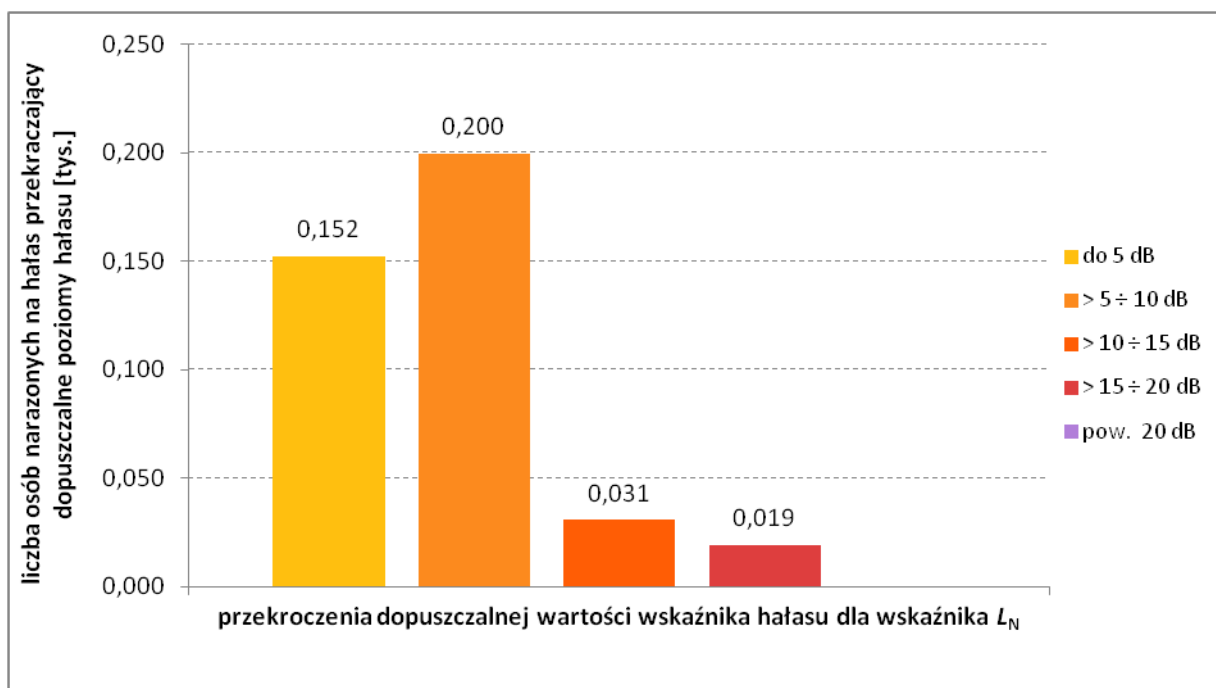
Wykres 52 Liczba mieszkańców eksponowanych na hałas w przedziałach stref imisji dla wskaźnika L_N dla analizowanych obszarów wokół drogi krajowej nr 2 w województwie lubelskim



Wykres 53 Liczba lokali mieszkalnych eksponowanych na hałas w przedziałach stref imisji dla wskaźnika L_N dla analizowanych obszarów wokół drogi krajowej nr 2 w województwie lubelskim



Wykres 54 Powierzchnie terenów ekspozowanych na hałas w przedziałach stref emisji dla wskaźnika L_N dla analizowanych obszarów wokół drogi krajowej nr 2 w województwie lubelskim

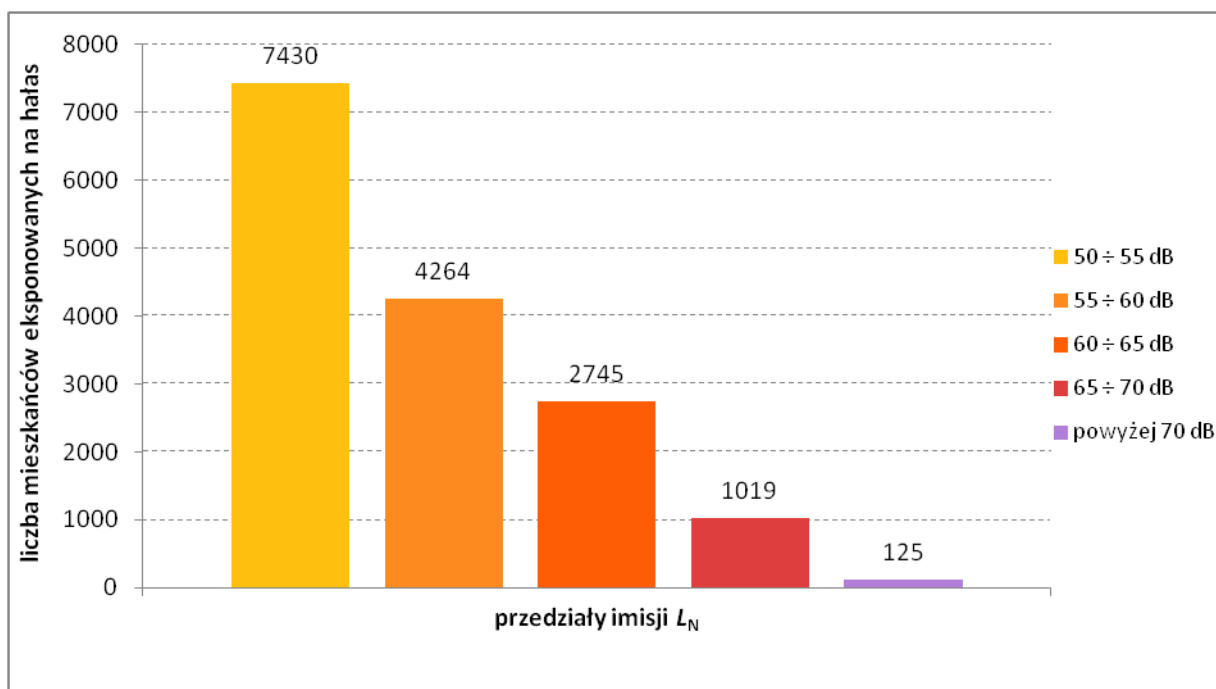


Wykres 55 Liczba osób narażonych na hałas przekraczający dopuszczalne poziomy hałasu dla wskaźnika L_N dla analizowanych obszarów wokół drogi krajowej nr 2 w województwie lubelskim

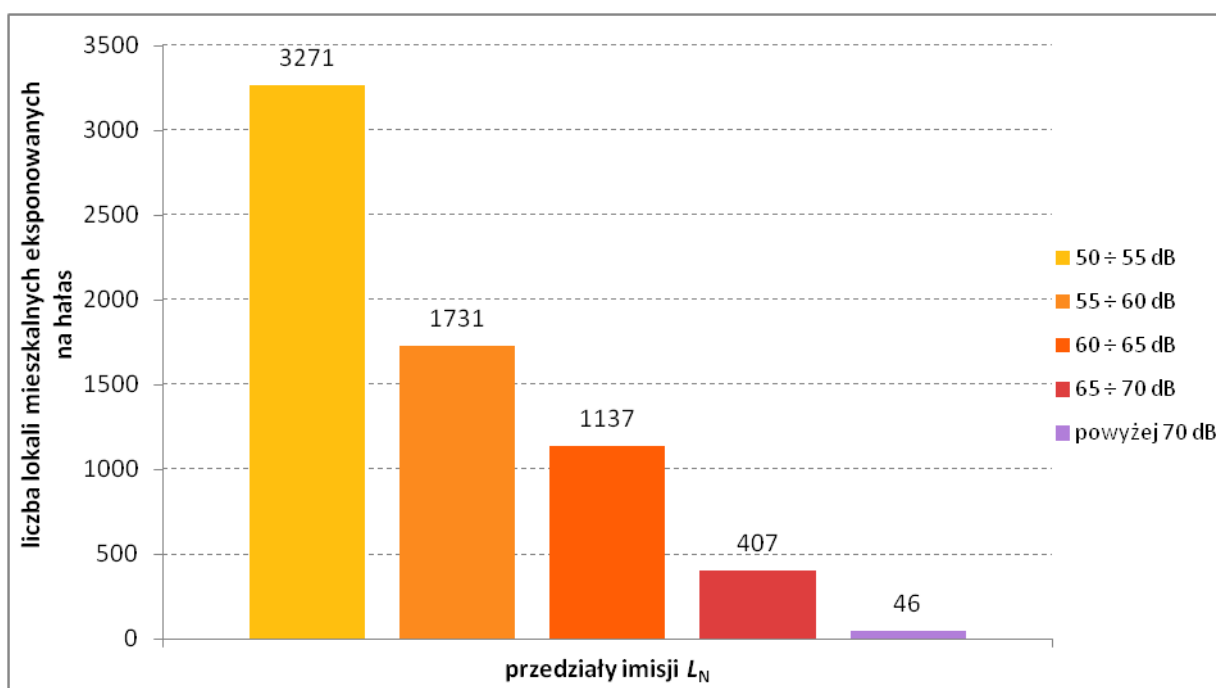
3.6.2 Podsumowanie stanu akustycznego środowiska dla analizowanych obszarów wokół drogi krajowej nr 12 w województwie lubelskim

Tabela 27 Podsumowanie stanu akustycznego środowiska dla obszarów w których stwierdzono przekroczenia dopuszczalnych wartości wskaźnika L_N dla analizowanych obszarów wokół drogi krajowej nr 12 w województwie lubelskim

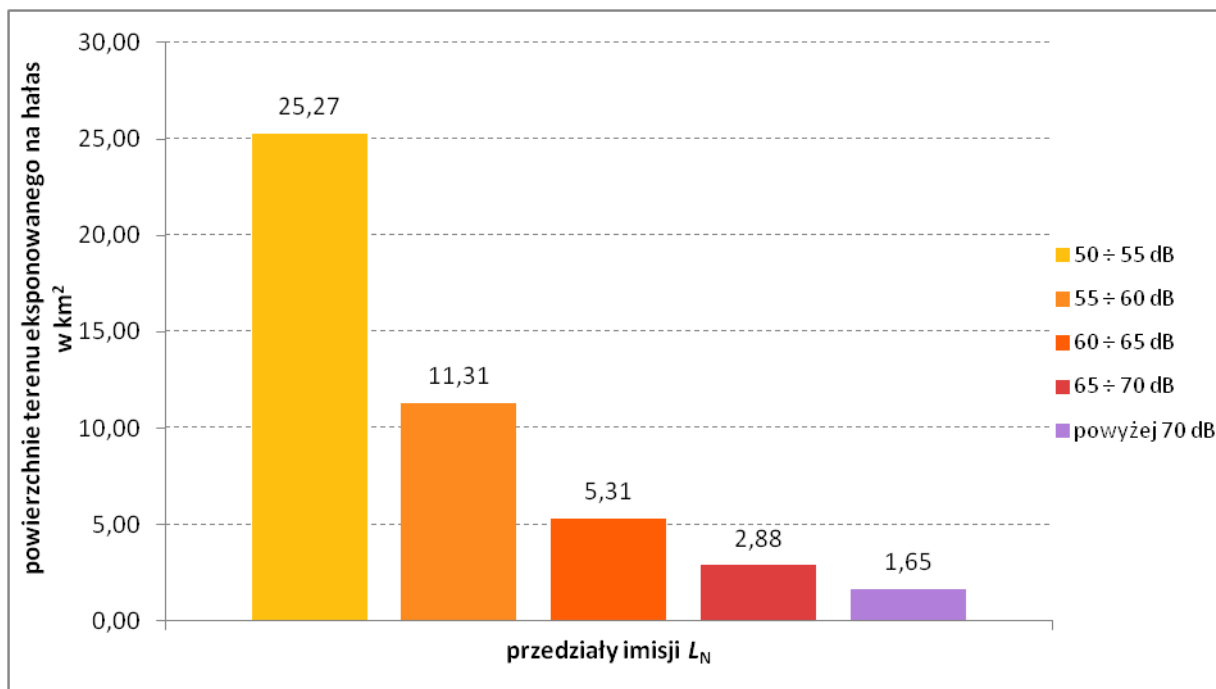
Obszary dla których stwierdzono przekroczenia dopuszczalnych wartości wskaźnika hałasu L_N w zakresie					
Identyfikacja obszarów /ID_odcinka – nr drogi – nazwa odcinka/	do 5 dB	> 5 ÷ 10 dB	> 10 ÷ 15 dB	> 15 ÷ 20 dB	pow. 20 dB
LU_7_0740_12h - DK12h/12i - GR.WOJ.- ANIELIN LU_7_0741_12i - DK12i - PUŁAWY OBWODNICA LU_7_0742_12j - DK12j - PUŁAWY AL.1000-LECIA P.P. LU_7_0745_12 - DK12 - PUŁAWY-KOŃSKOWOLA LU_7_0746_12 - DK12 - KOŃSKOWOLA-KURÓW LU_7_0747_12 - DK12 - KURÓW-ZAGRODY LU_7_0748_12 - DK12 - ZAGRODY-GARBÓW LU_7_0749_12 - DK12 - GARBÓW-LUBLIN LU_7_0750_12 - DK12 - LUBLIN-KALINÓWKA LU_7_0751_12 - DK12 - KALINÓWKA-ŚWIDNIK (KRĘPIEC) LU_7_0752_12 - DK12/12d - ŚWIDNIK (KRĘPIEC)-PIASKI LU_7_0753_12d - DK12d - PIASKI /OBWODNICA/ LU_7_0754_12d - DK12d/12 - PIASKI-BISKUPICE	Stan warunków akustycznych środowiska				
	niedobry		zły		bardzo zły
Powierzchnia obszarów zagrożonych w danym zakresie [km ²]	4,95	2,83	1,17	0,30	0,02
Liczba lokali mieszkalnych w danym zakresie [tys.]	2,754	1,360	0,893	0,308	0,019
Liczba zagrożonych mieszkańców w danym zakresie [tys.]	6,052	3,194	2,051	0,765	0,055
Liczba budynków szkolnych i przedszkolnych w danym zakresie	5	6	1	0	0
Liczba budynków służby zdrowia, opieki społecznej i socjalnej w danym zakresie	0	1	3	0	0
Inne obiekty budowlane istotne z punktu widzenia ochrony przed hałasem (liczba obiektów)	0	0	0	0	0



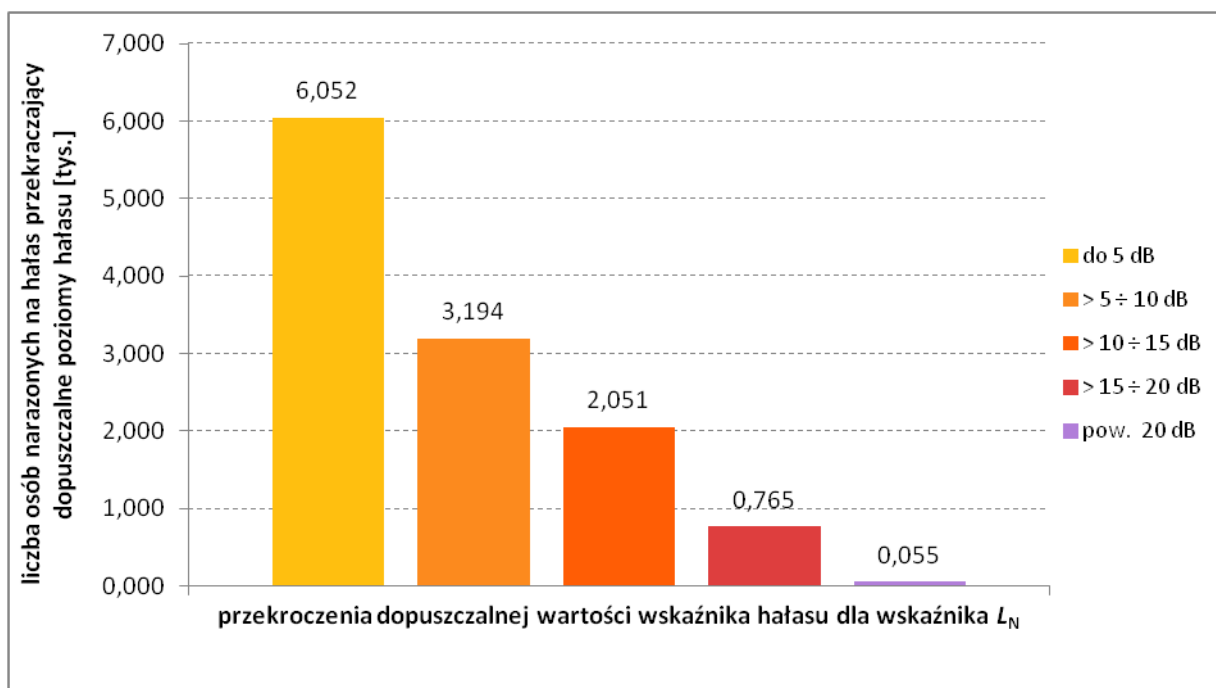
Wykres 56 Liczba mieszkańców ekspozowanych na hałas w przedziałach stref emisji dla wskaźnika L_N dla analizowanych obszarów wokół drogi krajowej nr 12 w województwie lubelskim



Wykres 57 Liczba lokali mieszkalnych ekspozowanych na hałas w przedziałach stref emisji dla wskaźnika L_N dla analizowanych obszarów wokół drogi krajowej nr 12 w województwie lubelskim



Wykres 58 Powierzchnie terenów ekspozowanych na hałas w przedziałach stref emisji dla wskaźnika L_N dla analizowanych obszarów wokół drogi krajowej nr 12 w województwie lubelskim

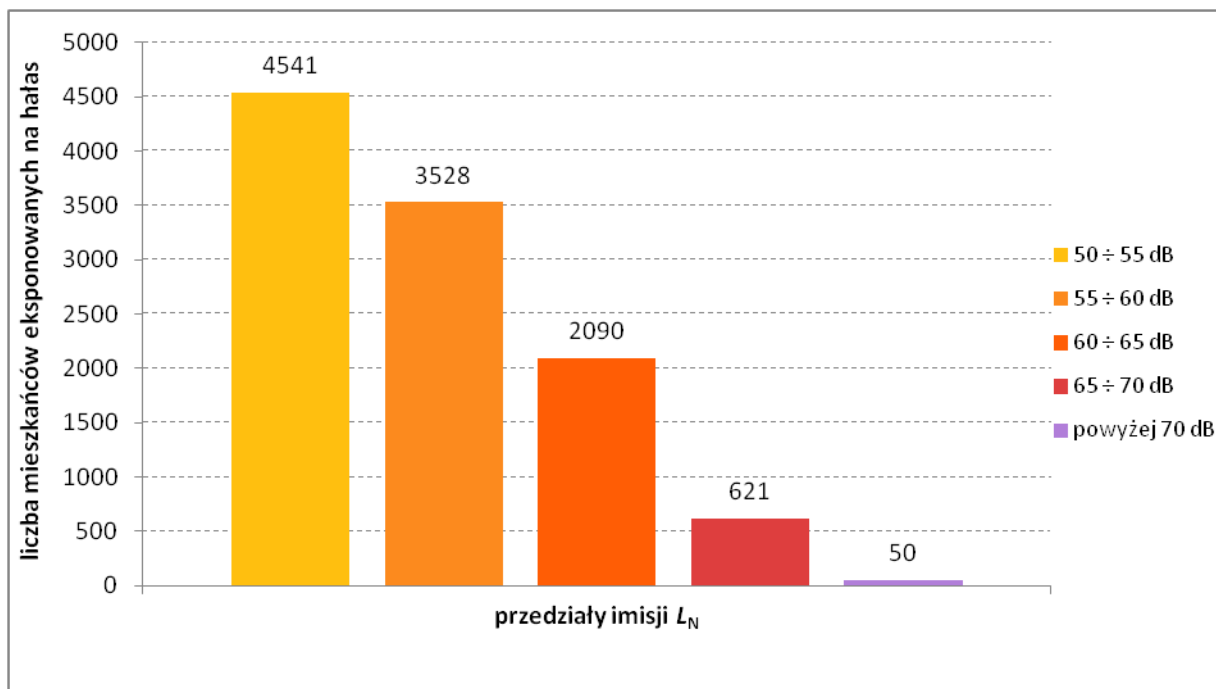


Wykres 59 Liczba osób narażonych na hałas przekraczający dopuszczalne poziomy hałas dla wskaźnika L_N dla analizowanych obszarów wokół drogi krajowej nr 12 w województwie lubelskim

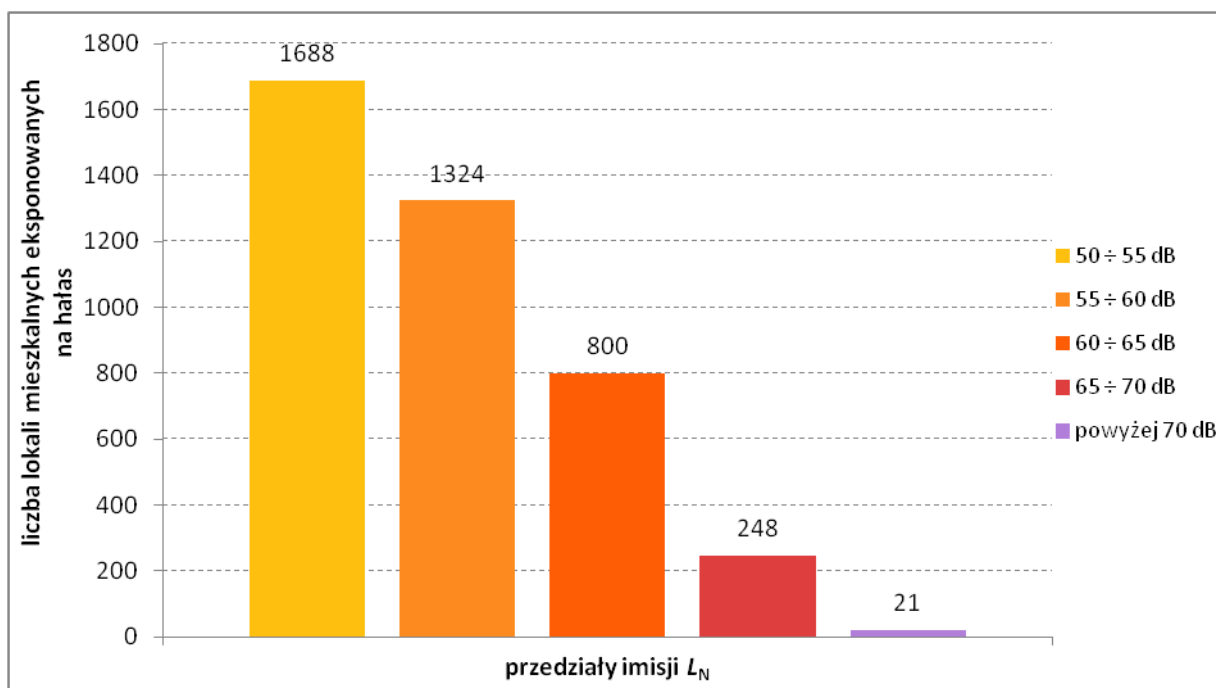
3.6.3 Podsumowanie stanu akustycznego środowiska dla analizowanych obszarów wokół drogi krajowej nr 17 w województwie lubelskim

Tabela 28 Podsumowanie stanu akustycznego środowiska dla obszarów w których stwierdzono przekroczenia dopuszczalnych wartości wskaźnika L_N dla analizowanych obszarów wokół drogi krajowej nr 17 w województwie lubelskim

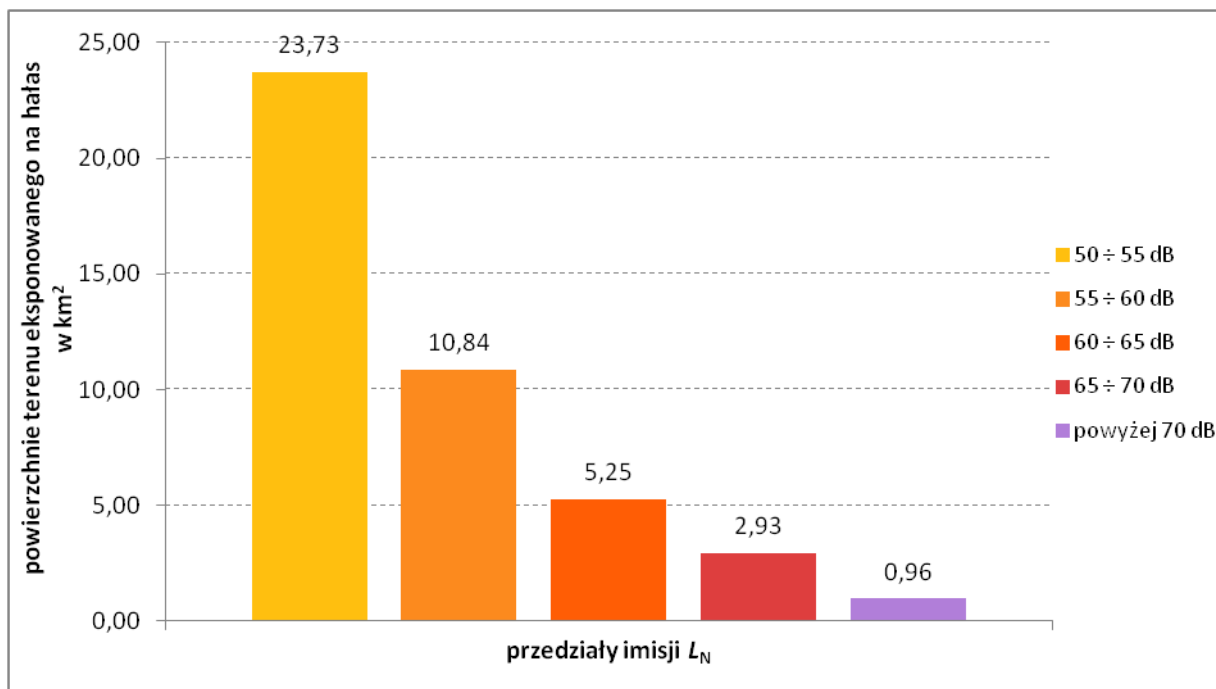
Obszary dla których stwierdzono przekroczenia dopuszczalnych wartości wskaźnika hałasu L_N w zakresie					
Identyfikacja obszarów /ID_odcinka – nr drogi – nazwa odcinka/	do 5 dB	> 5 ÷ 10 dB	> 10 ÷ 15 dB	> 15 ÷ 20 dB	pow. 20 dB
LU_7_0755_17 - DK17 - GR.WOJ.-RYKI LU_7_0756_17 - DK17 - RYKI/PRZEJŚCIE/ LU_7_0757_17 - DK17 - MOSZCZANKA-ŻYRZYN LU_7_0758_17 - DK17 - ŻYRZYN-KURÓW LU_7_0759_17a - DK17a - PIASKI/PRZEJŚCIE/ LU_7_0760_17 - DK17 - PIASKI-FAJSŁAWICE LU_7_0761_17 - DK17 - KRASNYSTAW/OBWODNICA 2/ LU_7_0762_17 - DK17 - KRASNYSTAW-MAŁOCHWIEJ LU_7_0763_17 - DK17 - MAŁOCHWIEJ-IZBICA LU_7_0764_17 - DK17 - IZBICA-CHOMĘCISKA DUŻE LU_7_0765_17 - DK17 - CHOMĘCISKA DUŻE-ZAMOŚĆ LU_7_0767_17 - DK17 - ZAMOŚĆ-WÓLKA ŁABUŃSKA LU_7_0768_17 - DK17 - TOMASZÓW LUB./PRZEJŚCIE/	Stan warunków akustycznych środowiska				
	niedobry		zły		bardzo zły
Powierzchnia obszarów zagrożonych w danym zakresie [km ²]	3,97	1,86	0,73	0,16	0,01
Liczba lokali mieszkalnych w danym zakresie [tys.]	1,326	1,091	0,553	0,147	0,009
Liczba zagrożonych mieszkańców w danym zakresie [tys.]	3,549	2,914	1,456	0,356	0,020
Liczba budynków szkolnych i przedszkolnych w danym zakresie	4	1	1	1	0
Liczba budynków służby zdrowia, opieki społecznej i socjalnej w danym zakresie	0	1	0	2	0
Inne obiekty budowlane istotne z punktu widzenia ochrony przed hałasem (liczba obiektów)	0	0	0	0	0



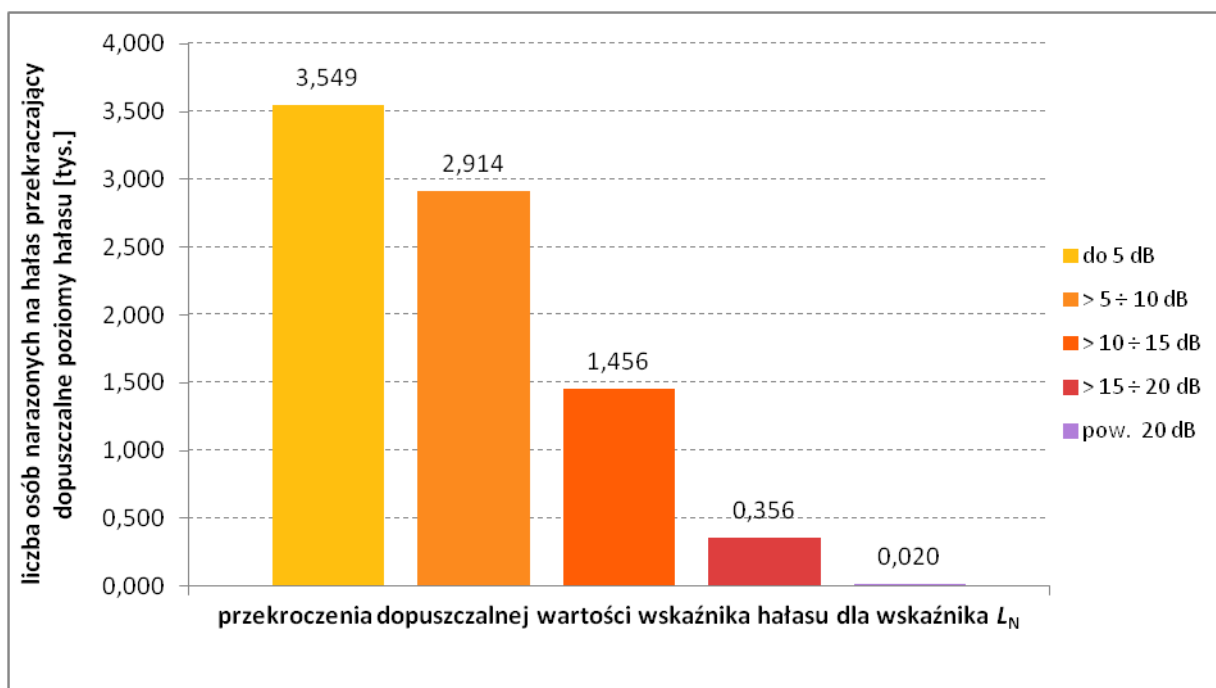
Wykres 60 Liczba mieszkańców ekspozowanych na hałas w przedziałach stref emisji dla wskaźnika L_N dla analizowanych obszarów wokół drogi krajowej nr 17 w województwie lubelskim



Wykres 61 Liczba lokali mieszkalnych ekspozowanych na hałas w przedziałach stref emisji dla wskaźnika L_N dla analizowanych obszarów wokół drogi krajowej nr 17 w województwie lubelskim



Wykres 62 Powierzchnie terenów ekspozowanych na hałas w przedziałach stref emisji dla wskaźnika L_N dla analizowanych obszarów wokół drogi krajowej nr 17 w województwie lubelskim

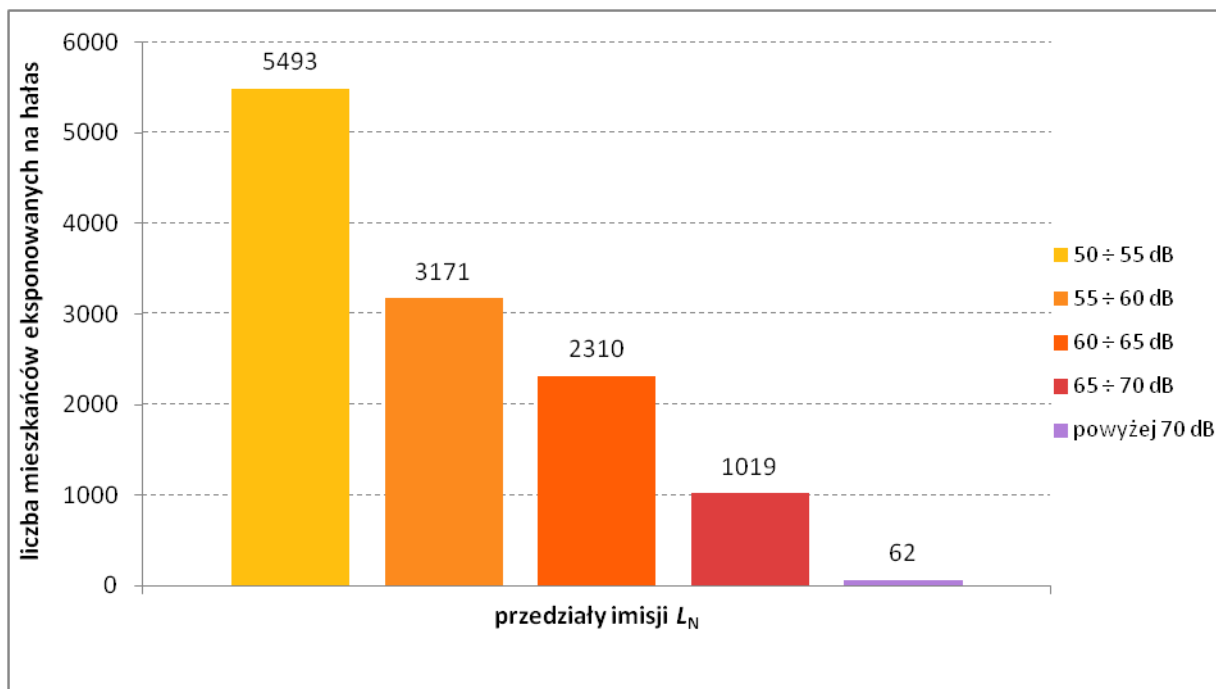


Wykres 63 Liczba osób narazonych na hałas przekraczający dopuszczalne poziomy hałas dla wskaźnika L_N dla analizowanych obszarów wokół drogi krajowej nr 17 w województwie lubelskim

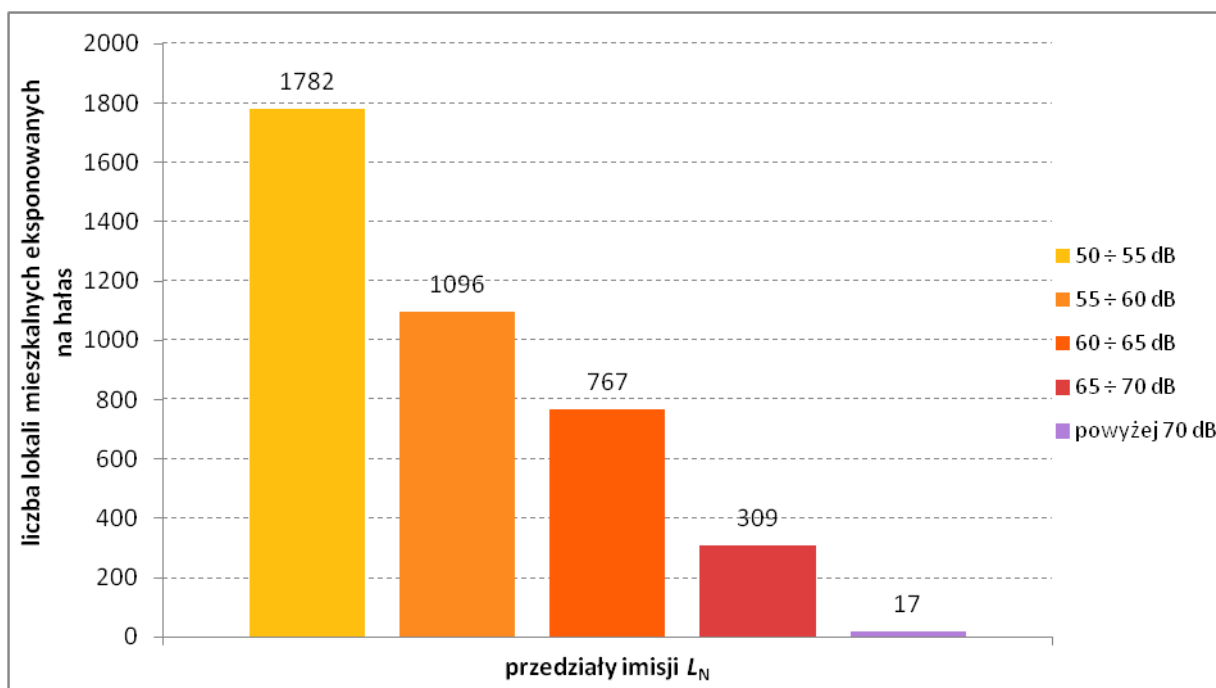
3.6.4 Podsumowanie stanu akustycznego środowiska dla analizowanych obszarów wokół drogi krajowej nr 19 w województwie lubelskim

Tabela 29 Podsumowanie stanu akustycznego środowiska dla obszarów w których stwierdzono przekroczenia dopuszczalnych wartości wskaźnika L_N dla analizowanych obszarów wokół drogi krajowej nr 19 w województwie lubelskim

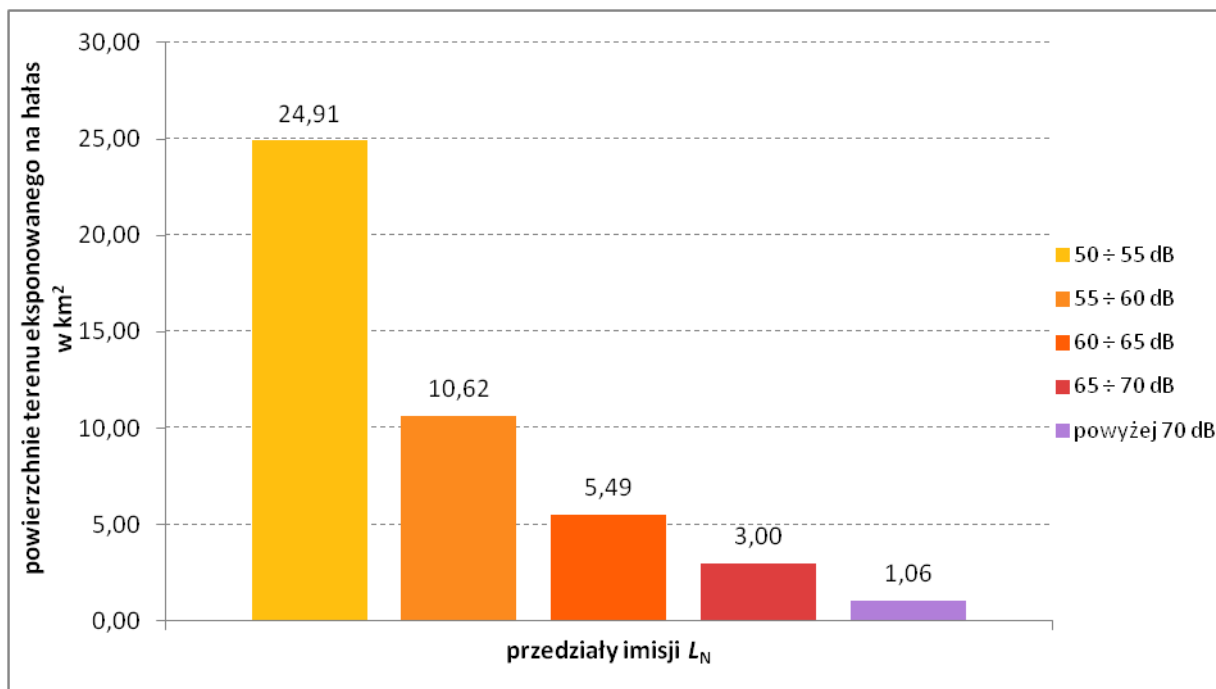
Obszary dla których stwierdzono przekroczenia dopuszczalnych wartości wskaźnika hałasu L_N w zakresie					
Identyfikacja obszarów /ID_odcinka – nr drogi – nazwa odcinka/	do 5 dB	> 5 ÷ 10 dB	> 10 ÷ 15 dB	> 15 ÷ 20 dB	pow. 20 dB
LU_7_0769_19 - DK19 - KOCK-FIRLEJ LU_7_0770_19 - DK19 - FIRLEJ-LUBARTÓW LU_7_0771_19a - DK19a/103677L - LUBARTÓW/OBWODNICA/ LU_7_0772_19 - DK19 - LUBARTÓW-ŁUCKA LU_7_0773_19 - DK19 - ŁUCKA-NIEMCE LU_7_0774_19 - DK19 - NIEMCE-CIECIEZYŃ LU_7_0775_19 - DK19 - CIECIEZYŃ-LUBLIN LU_7_0776_19 - DK19 - LUBLIN-NIEDRZWICA DUŻA LU_7_0777_19 - DK19 - NIEDRZWICA DUŻA-RUDNIK SZL. LU_7_0778_19 - DK19 - RUDNIK SZL.-KRAŚNIK LU_7_0779_19 - DK19 - KRAŚNIK/OBWODNICA/ LU_7_0780_19 - DK19 - KRAŚNIK-SŁODKÓW LU_7_0781_19 - DK19 - JANÓW LUB./PRZEJŚCIE/	Stan warunków akustycznych środowiska				
	niedobry		zły		bardzo zły
Powierzchnia obszarów zagrożonych w danym zakresie [km²]	5,90	2,15	0,76	0,17	0,01
Liczba lokali mieszkalnych w danym zakresie [tys.]	1,449	0,737	0,562	0,170	0,005
Liczba zagrożonych mieszkańców w danym zakresie [tys.]	4,412	2,096	1,731	0,556	0,018
Liczba budynków szkolnych i przedszkolnych w danym zakresie	1	1	2	1	0
Liczba budynków służby zdrowia, opieki społecznej i socjalnej w danym zakresie	1	1	2	0	0
Inne obiekty budowlane istotne z punktu widzenia ochrony przed hałasem (liczba obiektów)	0	0	0	0	0



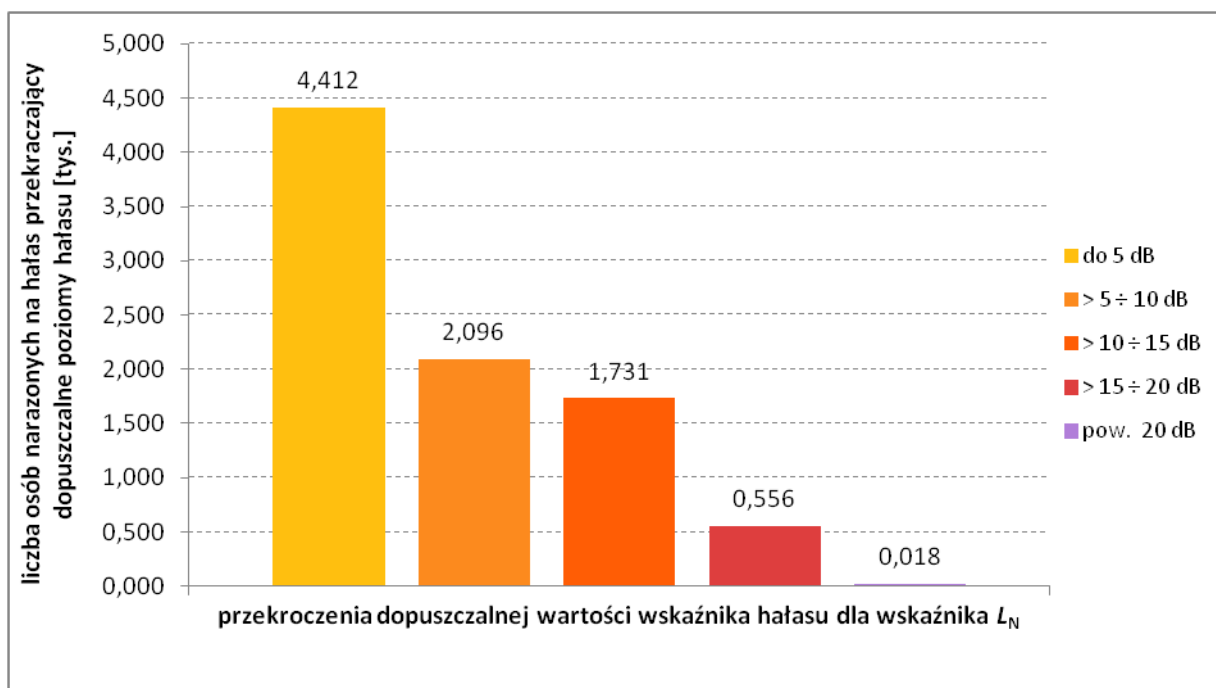
Wykres 64 Liczba mieszkańców ekspozowanych na hałas w przedziałach stref emisji dla wskaźnika L_N dla analizowanych obszarów wokół drogi krajowej nr 19 w województwie lubelskim



Wykres 65 Liczba lokali mieszkalnych ekspozowanych na hałas w przedziałach stref emisji dla wskaźnika L_N dla analizowanych obszarów wokół drogi krajowej nr 19 w województwie lubelskim



Wykres 66 Powierzchnie terenów ekspozowanych na hałas w przedziałach stref emisji dla wskaźnika L_N dla analizowanych obszarów wokół drogi krajowej nr 19 w województwie lubelskim

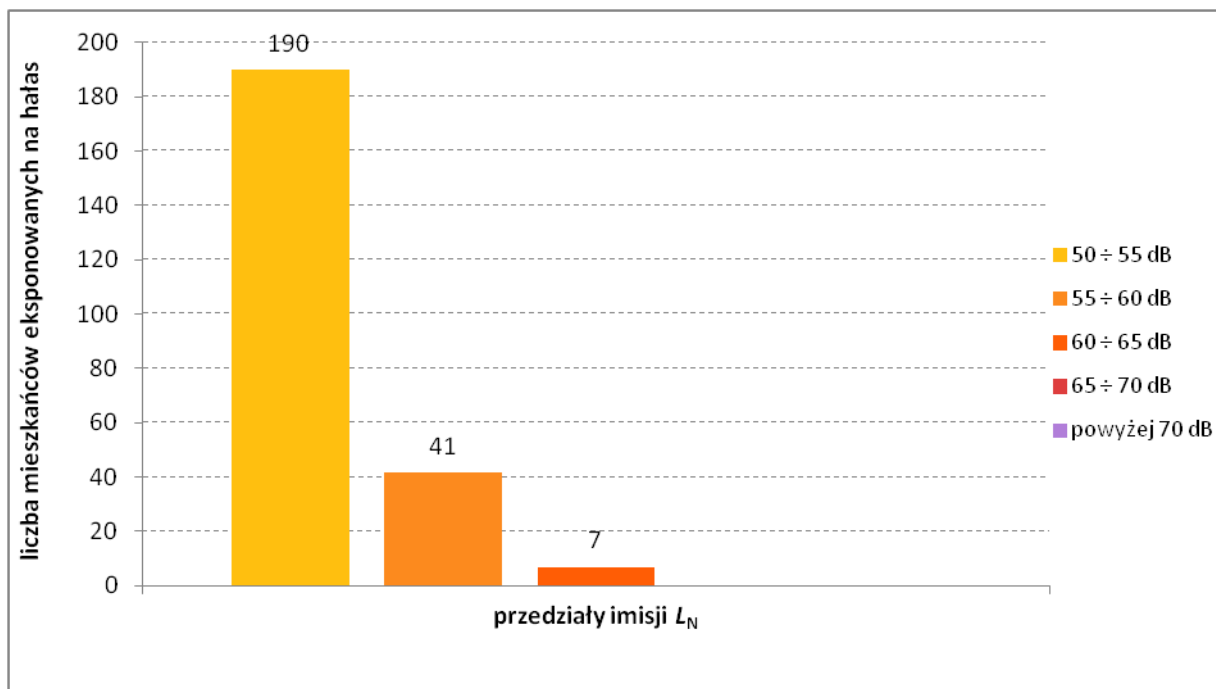


Wykres 67 Liczba osób narażonych na hałas przekraczający dopuszczalne poziomy hałasu dla wskaźnika L_N dla analizowanych obszarów wokół drogi krajowej nr 19 w województwie lubelskim

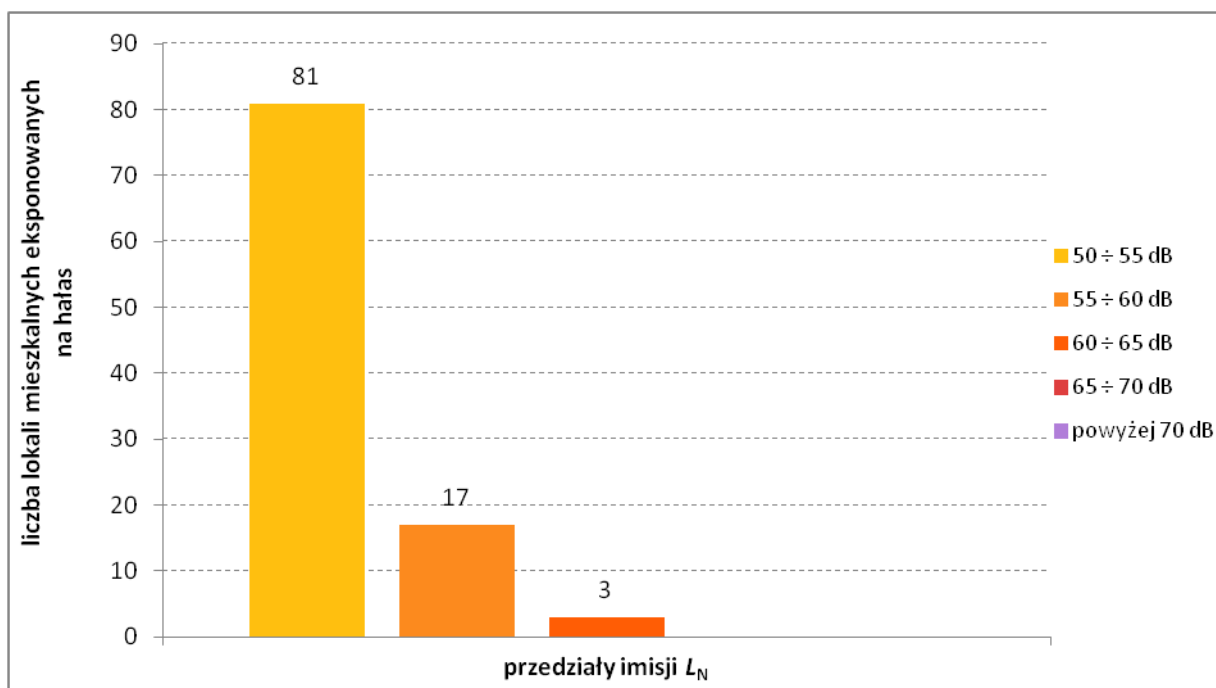
3.6.5 Podsumowanie stanu akustycznego środowiska dla analizowanych obszarów wokół drogi krajowej nr 48 w województwie lubelskim

Tabela 30 Podsumowanie stanu akustycznego środowiska dla obszarów w których stwierdzono przekroczenia dopuszczalnych wartości wskaźnika L_N dla analizowanych obszarów wokół drogi krajowej nr 48 w województwie lubelskim

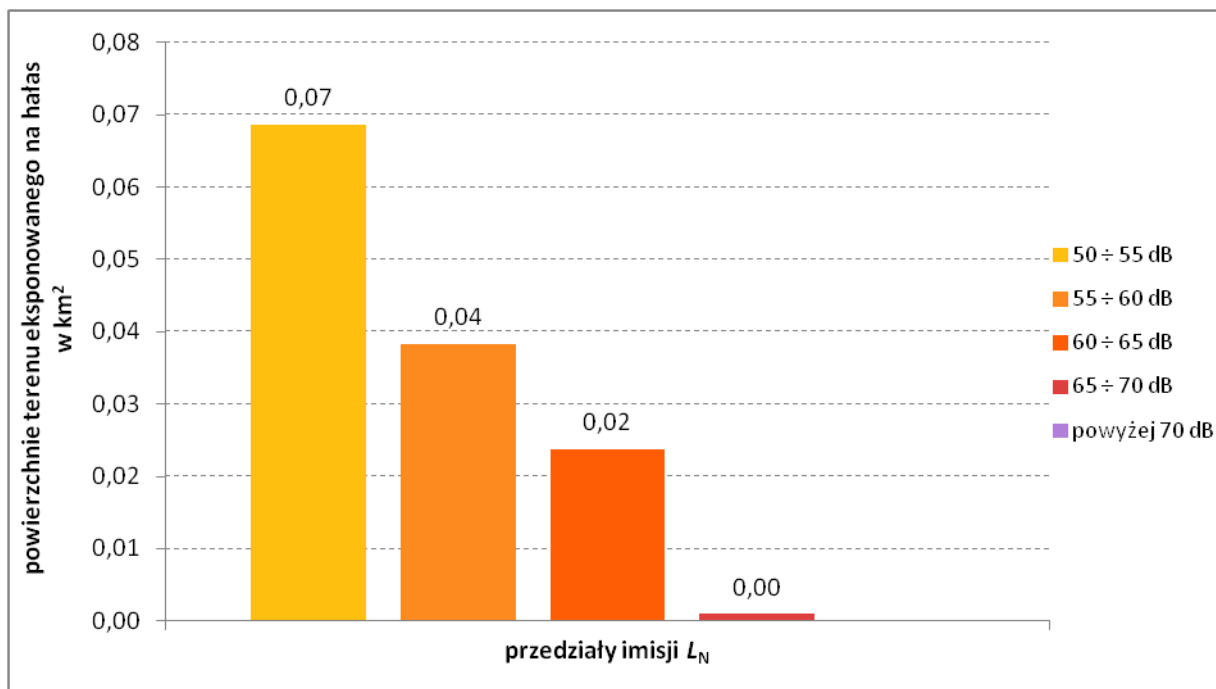
Obszary dla których stwierdzono przekroczenia dopuszczalnych wartości wskaźnika hałasu L_N w zakresie					
Identyfikacja obszarów /ID_odcinka – nr drogi – nazwa odcinka/	do 5 dB	> 5 ÷ 10 dB	> 10 ÷ 15 dB	> 15 ÷ 20 dB	pow. 20 dB
LU_7_0782_48 - DK48 - DĘBLIN/PRZEJŚCIE A/	Stan warunków akustycznych środowiska				
	nieдобry	zły		bardzo zły	
Powierzchnia obszarów zagrożonych w danym zakresie [km ²]	0,01	0,01	0,00	0,00	0,00
Liczba lokali mieszkalnych w danym zakresie [tys.]	0,068	0,002	0,000	0,000	0,000
Liczba zagrożonych mieszkańców w danym zakresie [tys.]	0,159	0,006	0,000	0,000	0,000
Liczba budynków szkolnych i przedszkolnych w danym zakresie	0	0	0	0	0
Liczba budynków służby zdrowia, opieki społecznej i socjalnej w danym zakresie	0	0	0	0	0
Inne obiekty budowlane istotne z punktu widzenia ochrony przed hałasem (liczba obiektów)	0	0	0	0	0



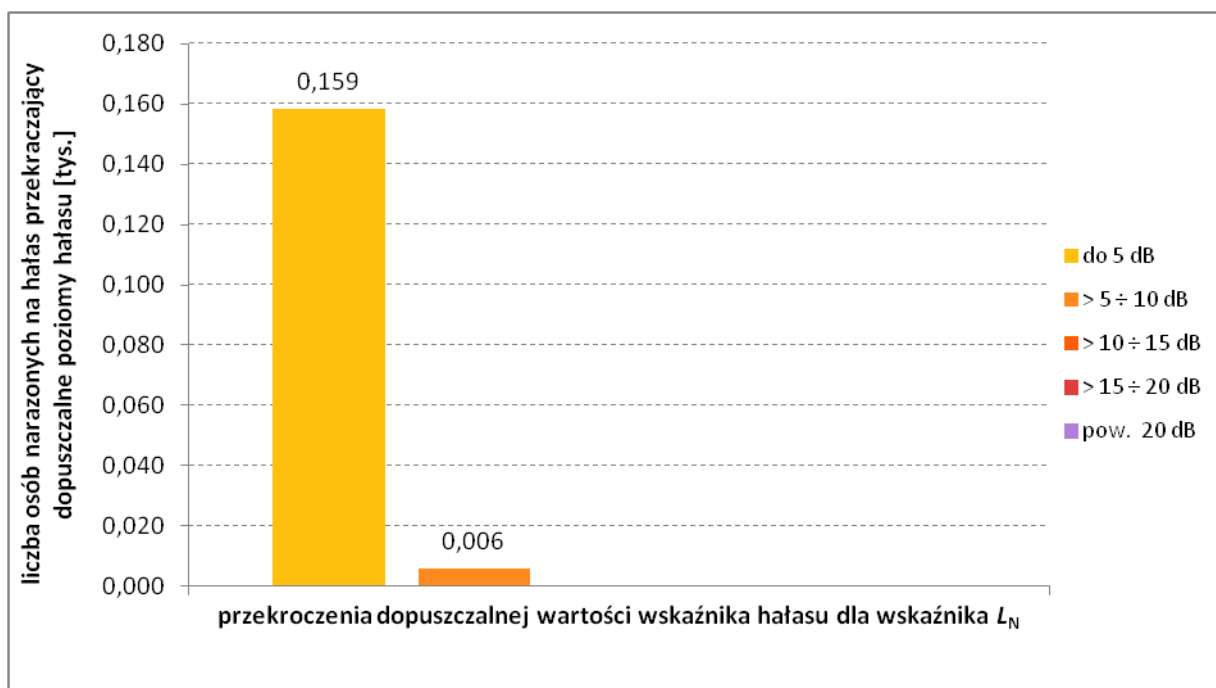
Wykres 68 Liczba mieszkańców ekspozowanych na hałas w przedziałach stref emisji dla wskaźnika L_N dla analizowanych obszarów wokół drogi krajowej nr 48 w województwie lubelskim



Wykres 69 Liczba lokali mieszkalnych ekspozowanych na hałas w przedziałach stref emisji dla wskaźnika L_N dla analizowanych obszarów wokół drogi krajowej nr 48 w województwie lubelskim



Wykres 70 Powierzchnie terenów ekspozowanych na hałas w przedziałach stref emisji dla wskaźnika L_N dla analizowanych obszarów wokół drogi krajowej nr 48 w województwie lubelskim

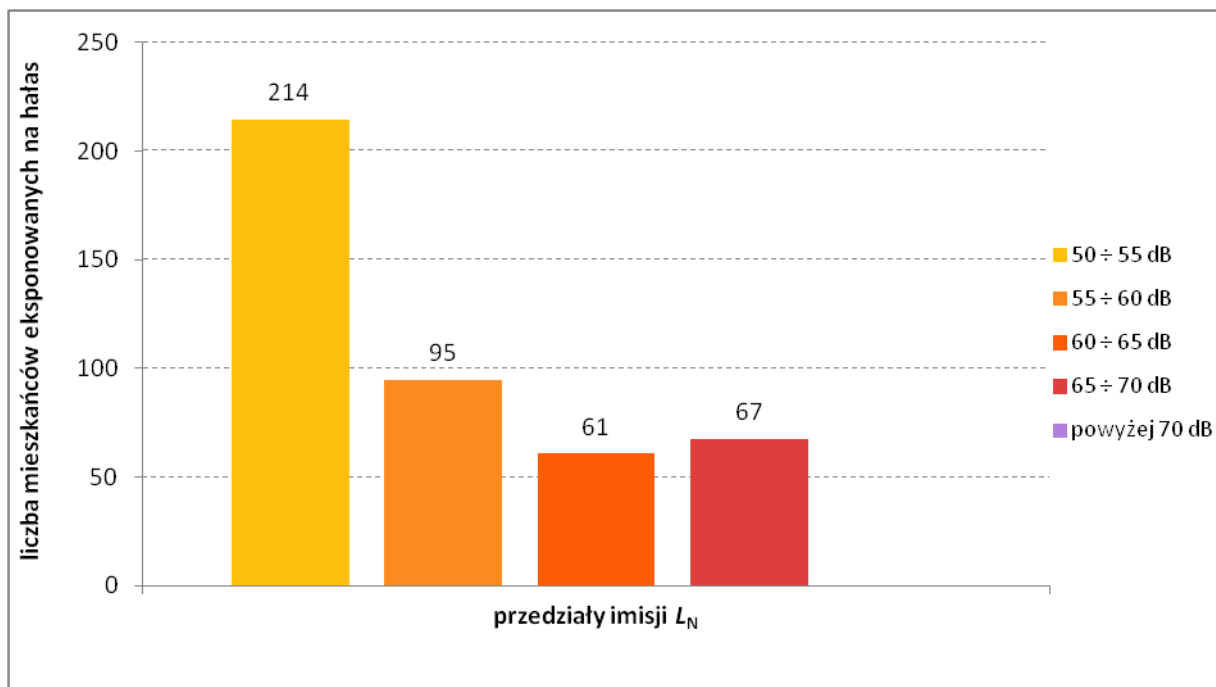


Wykres 71 Liczba osób narażonych na hałas przekraczający dopuszczalne poziomy hałas dla wskaźnika L_N dla analizowanych obszarów wokół drogi krajowej nr 48 w województwie lubelskim

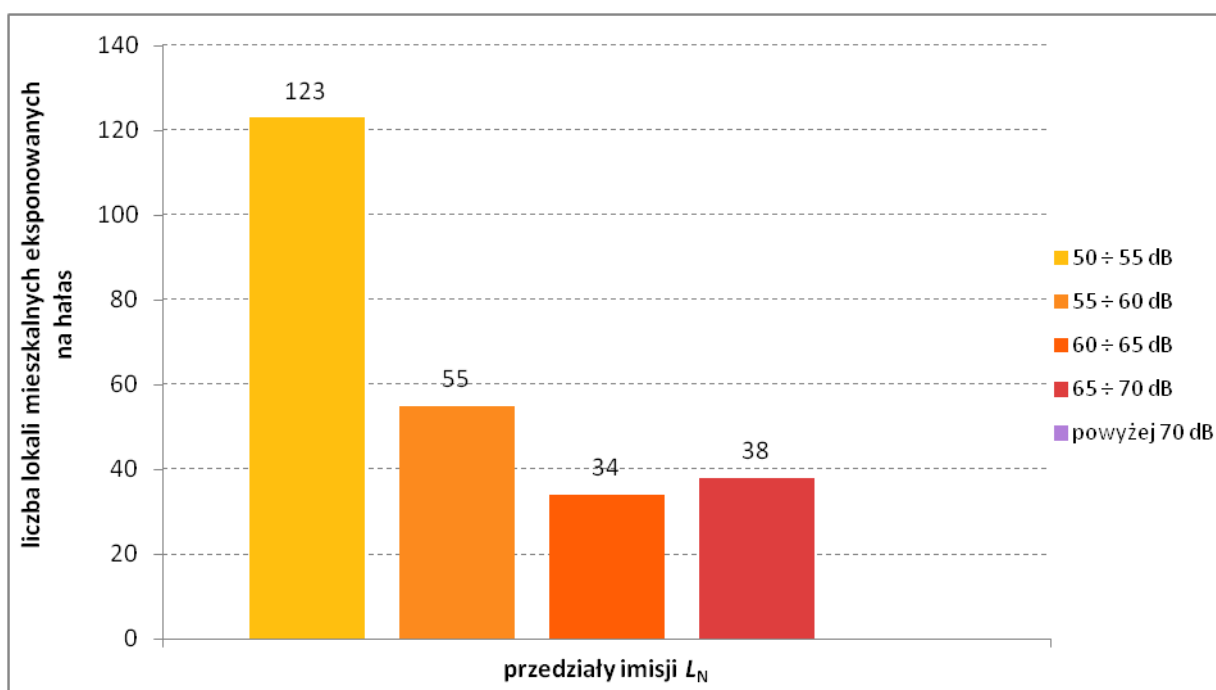
3.6.6 Podsumowanie stanu akustycznego środowiska dla analizowanych obszarów wokół drogi krajowej nr 63 w województwie lubelskim

Tabela 31 Podsumowanie stanu akustycznego środowiska dla obszarów w których stwierdzono przekroczenia dopuszczalnych wartości wskaźnika L_N dla analizowanych obszarów wokół drogi krajowej nr 63 w województwie lubelskim

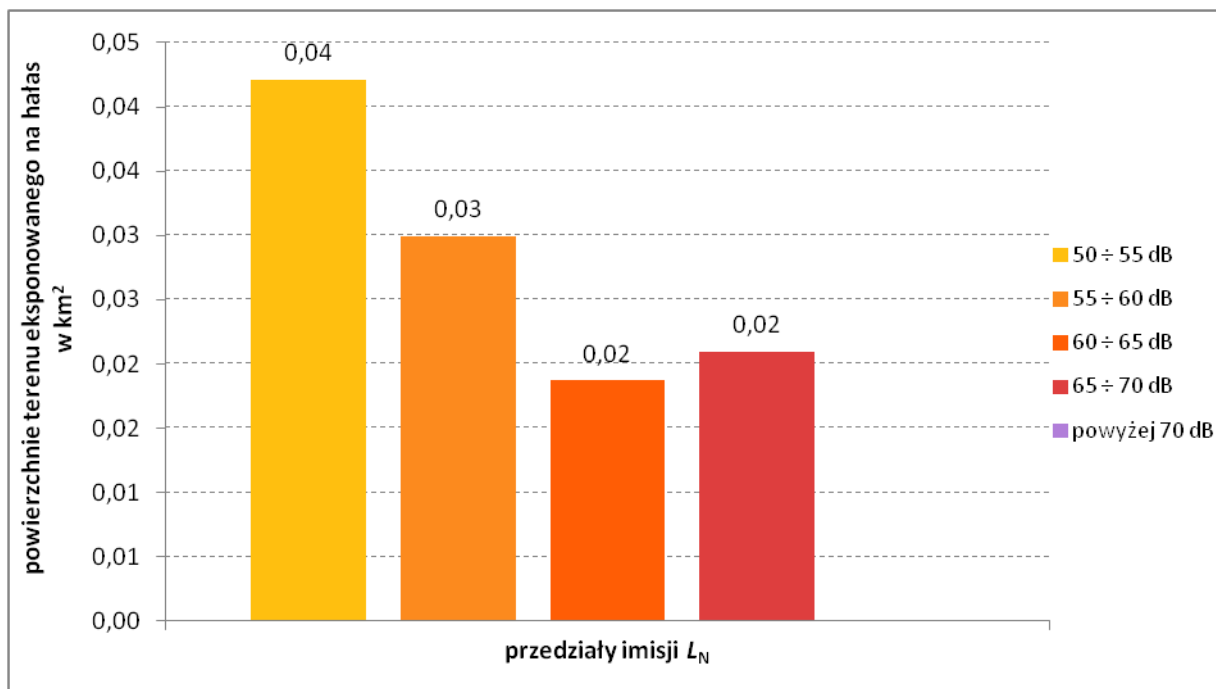
Obszary dla których stwierdzono przekroczenia dopuszczalnych wartości wskaźnika hałasu L_N w zakresie					
Identyfikacja obszarów /ID_odcinka – nr drogi – nazwa odcinka/	do 5 dB	> 5 ÷ 10 dB	> 10 ÷ 15 dB	> 15 ÷ 20 dB	pow. 20 dB
LU_7_0783_63 - DK63 - ŁUKÓW/PRZEJŚCIE B/	Stan warunków akustycznych środowiska				
	nieдобry	zły			bardzo zły
Powierzchnia obszarów zagrożonych w danym zakresie [km ²]	0,03	0,02	0,01	0,00	0,00
Liczba lokali mieszkalnych w danym zakresie [tys.]	0,113	0,052	0,034	0,035	0,000
Liczba zagrożonych mieszkańców w danym zakresie [tys.]	0,198	0,091	0,060	0,061	0,000
Liczba budynków szkolnych i przedszkolnych w danym zakresie	3	2	0	0	0
Liczba budynków służby zdrowia, opieki społecznej i socjalnej w danym zakresie	0	0	0	0	0
Inne obiekty budowlane istotne z punktu widzenia ochrony przed hałasem (liczba obiektów)	0	0	0	0	0



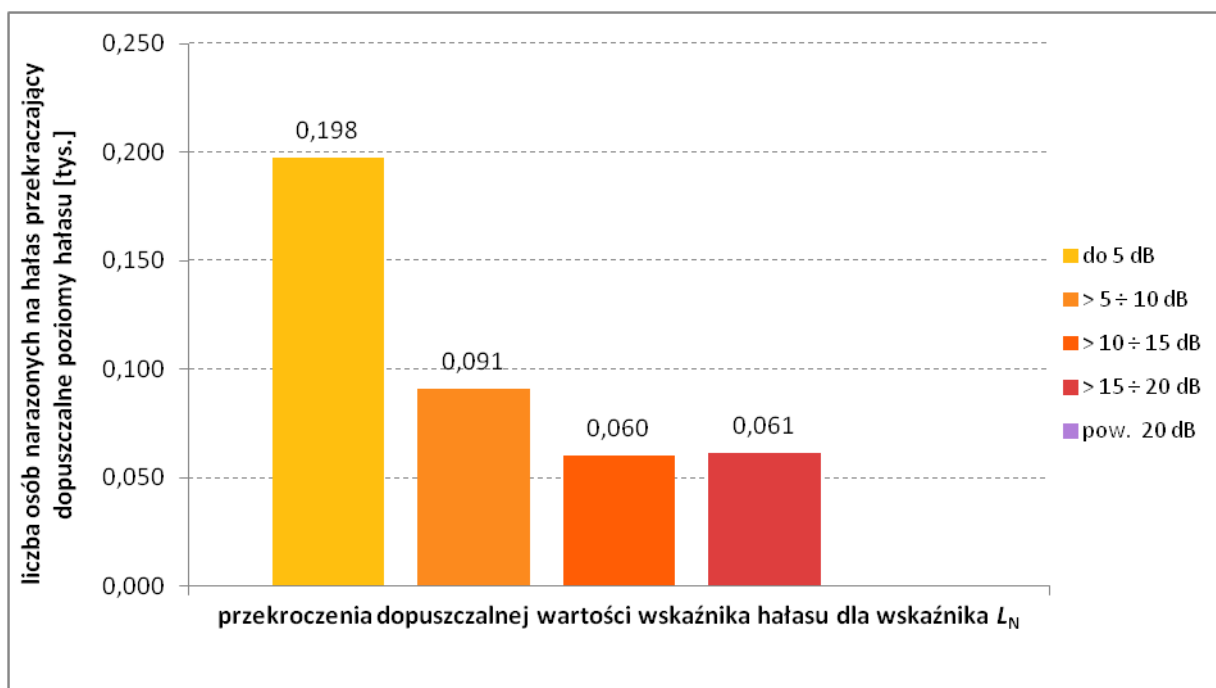
Wykres 72 Liczba mieszkańców eksponowanych na hałas w przedziałach stref emisji dla wskaźnika L_N dla analizowanych obszarów wokół drogi krajowej nr 63 w województwie lubelskim



Wykres 73 Liczba lokali mieszkalnych eksponowanych na hałas w przedziałach stref emisji dla wskaźnika L_N dla analizowanych obszarów wokół drogi krajowej nr 63 w województwie lubelskim



Wykres 74 Powierzchnie terenów ekspozowanych na hałas w przedziałach stref emisji dla wskaźnika L_N dla analizowanych obszarów wokół drogi krajowej nr 63 w województwie lubelskim

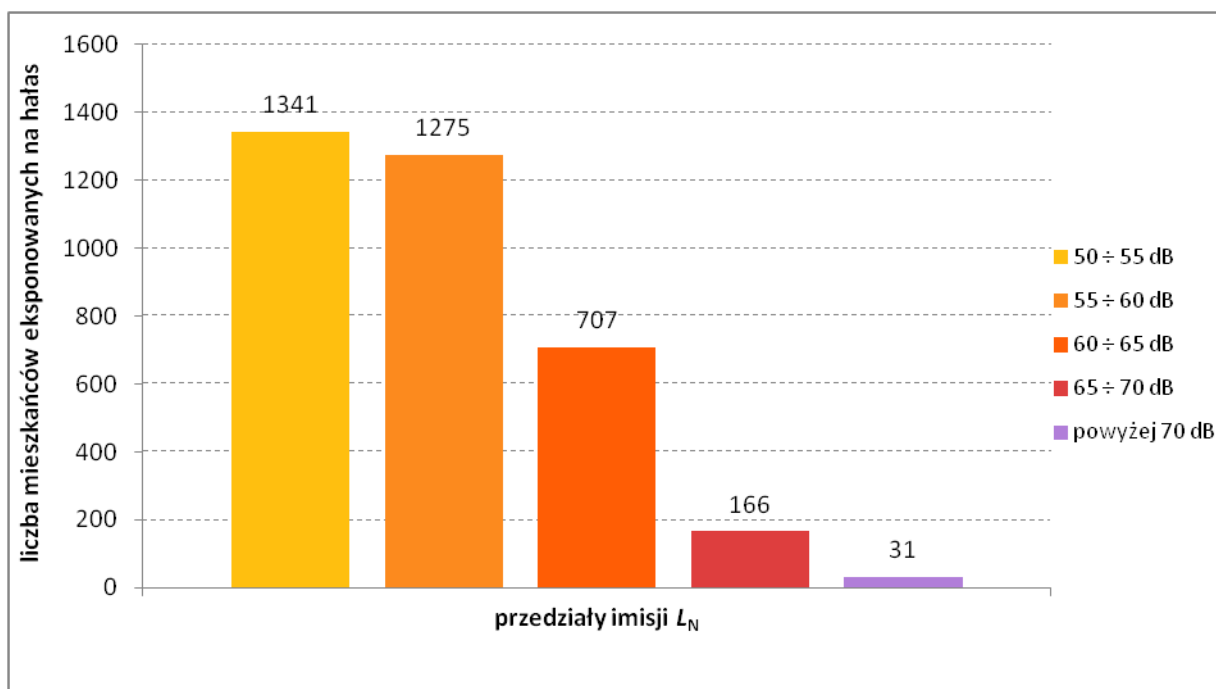


Wykres 75 Liczba osób narazonych na hałas przekraczający dopuszczalne poziomy hałas dla wskaźnika L_N dla analizowanych obszarów wokół drogi krajowej nr 63 w województwie lubelskim

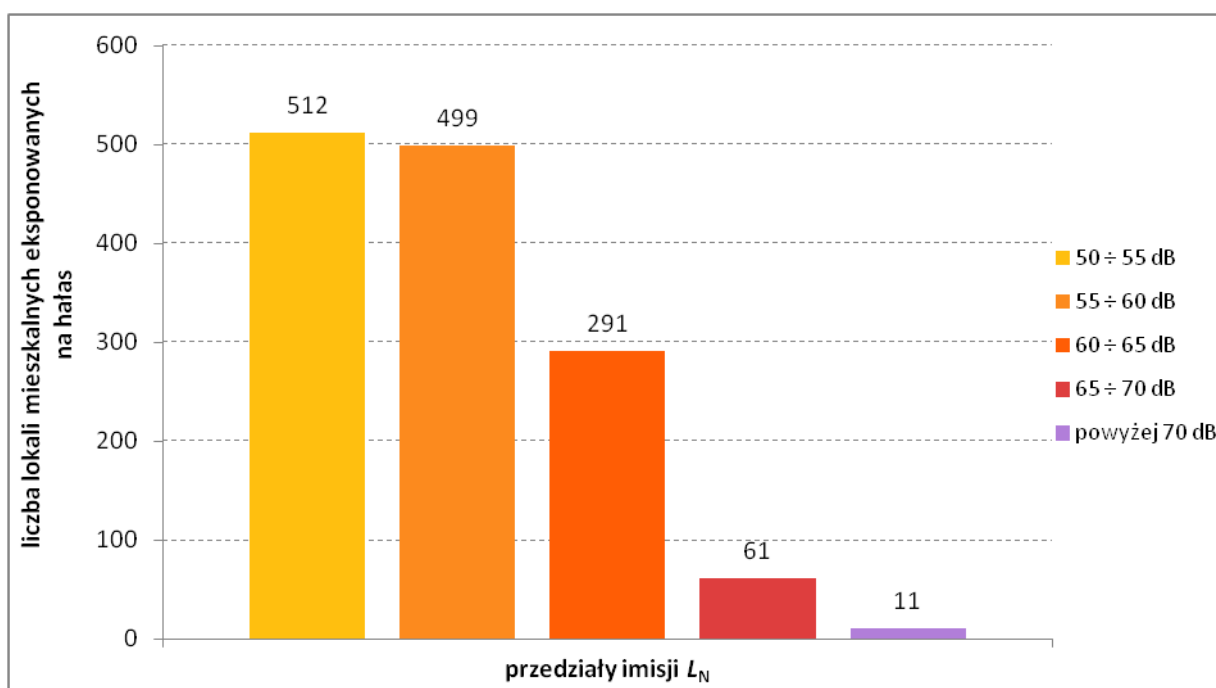
3.6.7 Podsumowanie stanu akustycznego środowiska dla analizowanych obszarów wokół drogi krajowej nr 74 w województwie lubelskim

Tabela 32 Podsumowanie stanu akustycznego środowiska dla obszarów w których stwierdzono przekroczenia dopuszczalnych wartości wskaźnika L_N dla analizowanych obszarów wokół drogi krajowej nr 74 w województwie lubelskim

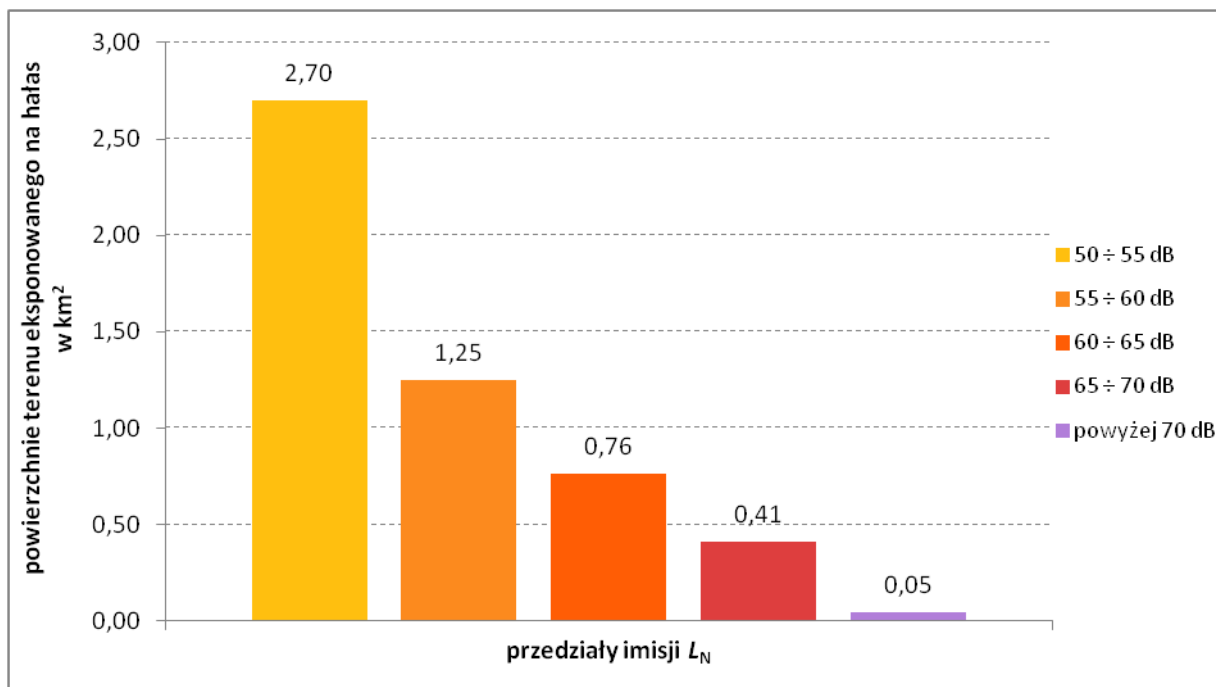
Obszary dla których stwierdzono przekroczenia dopuszczalnych wartości wskaźnika hałasu L_N w zakresie					
Identyfikacja obszarów /ID_odcinka – nr drogi – nazwa odcinka/	do 5 dB	> 5 ÷ 10 dB	> 10 ÷ 15 dB	> 15 ÷ 20 dB	pow. 20 dB
LU_7_0766_74d - DK74d - ZAMOŚĆ-SITANIEC-ZAMOŚĆ	Stan warunków akustycznych środowiska				
LU_7_0784_74 - DK74 - GR.WOJ.-ANNOPOL					
LU_7_0785_74 - DK74 - OLBIECIN-KRAŚNIK					
LU_7_0786_74 - DK74 - JANÓW LUB./PRZEJŚCIE/					
LU_7_0787_74 - DK74 - ZAWADA-ZAMOŚĆ					
LU_7_0788_74 - DK74 - HRUBIESZÓW /PRZEJŚCIE1/					
LU_7_0789_74 - DK74 - HRUBIESZÓW/PRZEJŚCIE2/					
Powierzchnia obszarów zagrożonych w danym zakresie [km²]	0,97	0,56	0,25	0,03	0,00
Liczba lokali mieszkalnych w danym zakresie [tys.]	0,360	0,387	0,195	0,046	0,003
Liczba zagrożonych mieszkańców w danym zakresie [tys.]	0,944	0,983	0,456	0,125	0,009
Liczba budynków szkolnych i przedszkolnych w danym zakresie	0	0	0	0	0
Liczba budynków służby zdrowia, opieki społecznej i socjalnej w danym zakresie	0	0	0	0	0
Inne obiekty budowlane istotne z punktu widzenia ochrony przed hałasem (liczba obiektów)	0	0	0	0	0



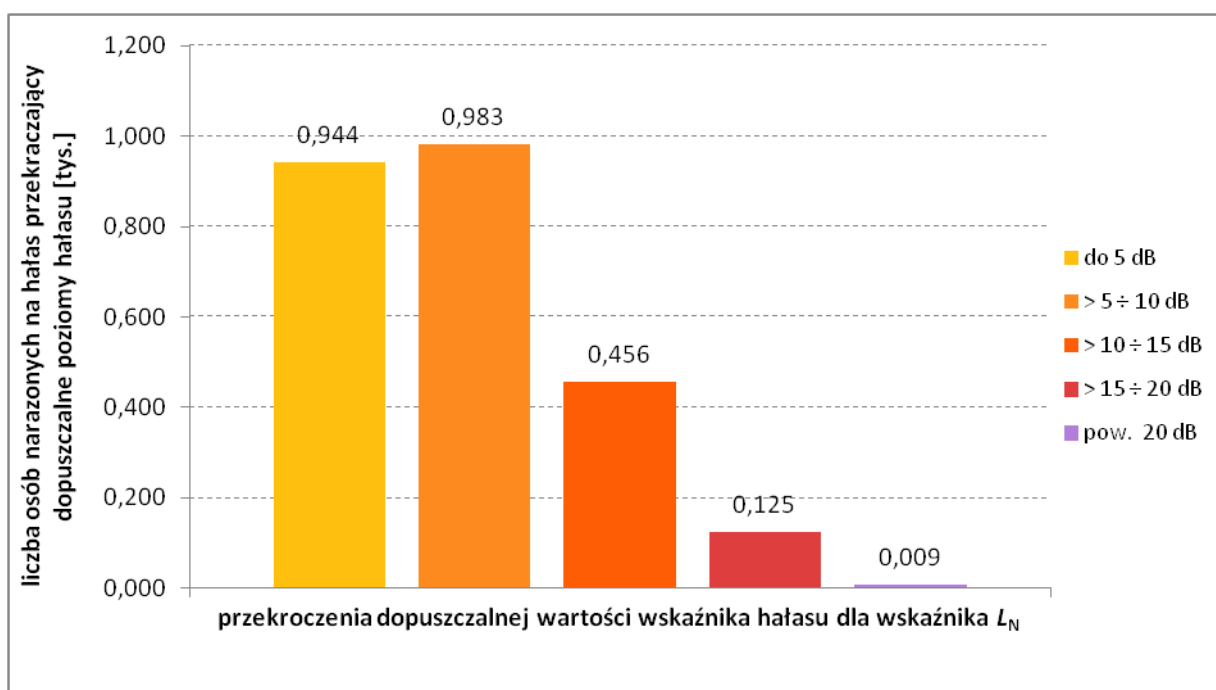
Wykres 76 Liczba mieszkańców ekspozowanych na hałas w przedziałach stref imisji dla wskaźnika L_N dla analizowanych obszarów wokół drogi krajowej nr 74 w województwie lubelskim



Wykres 77 Liczba lokali mieszkalnych ekspozowanych na hałas w przedziałach stref imisji dla wskaźnika L_N dla analizowanych obszarów wokół drogi krajowej nr 74 w województwie lubelskim



Wykres 78 Powierzchnie terenów ekspozowanych na hałas w przedziałach stref emisji dla wskaźnika L_N dla analizowanych obszarów wokół drogi krajowej nr 74 w województwie lubelskim

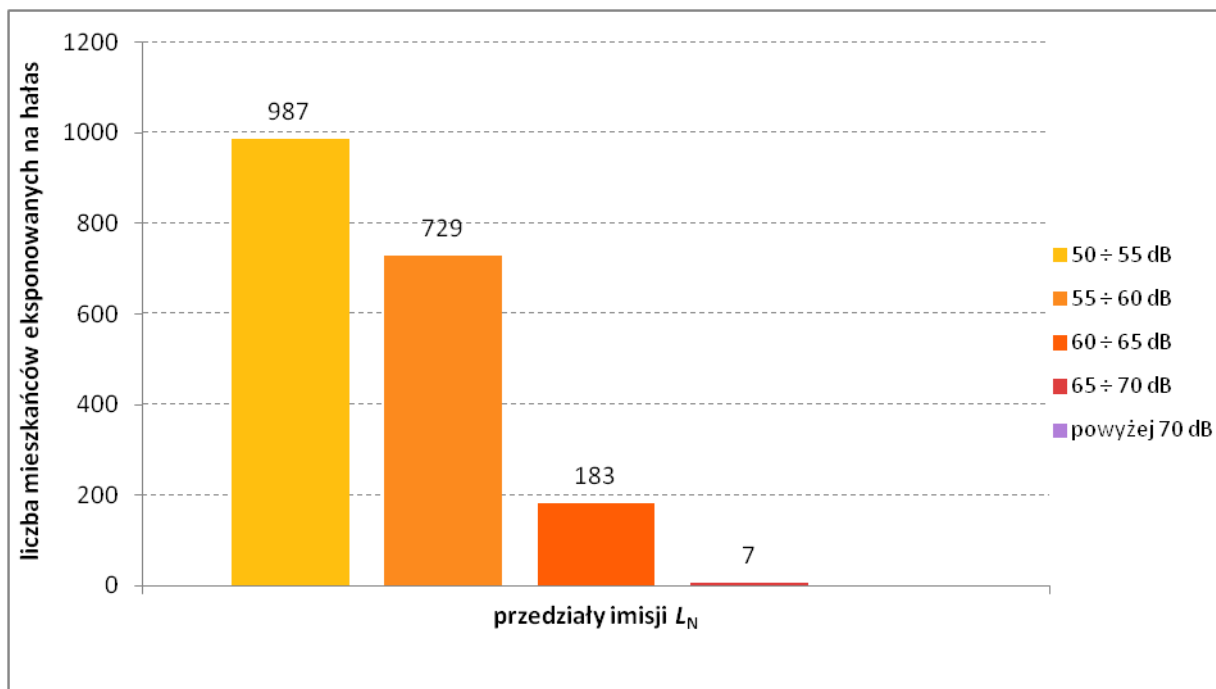


Wykres 79 Liczba osób narazonych na hałas przekraczający dopuszczalne poziomy hałas dla wskaźnika L_N dla analizowanych obszarów wokół drogi krajowej nr 74 w województwie lubelskim

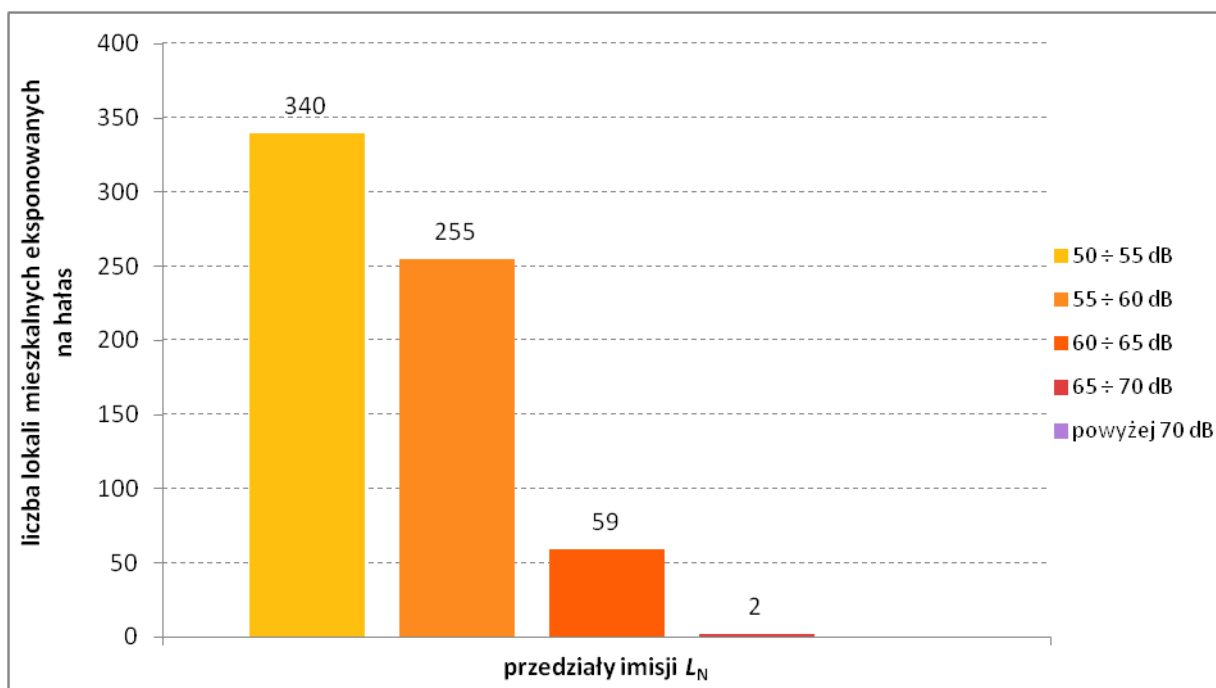
3.6.8 Podsumowanie stanu akustycznego środowiska dla analizowanych obszarów wokół drogi krajowej nr 82 w województwie lubelskim

Tabela 33 Podsumowanie stanu akustycznego środowiska dla obszarów w których stwierdzono przekroczenia dopuszczalnych wartości wskaźnika L_N dla analizowanych obszarów wokół drogi krajowej nr 82 w województwie lubelskim

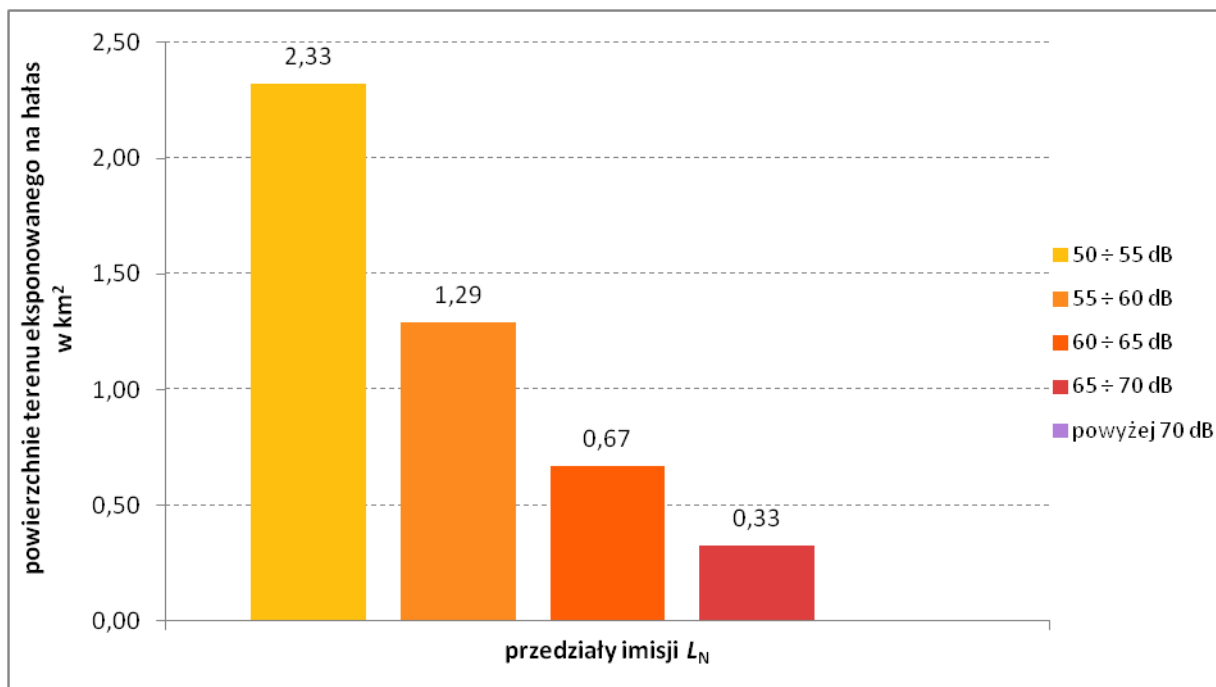
Obszary dla których stwierdzono przekroczenia dopuszczalnych wartości wskaźnika hałasu L_N w zakresie					
Identyfikacja obszarów /ID_odcinka – nr drogi – nazwa odcinka/	do 5 dB	> 5 ÷ 10 dB	> 10 ÷ 15 dB	> 15 ÷ 20 dB	pow. 20 dB
LU_7_0790_82 - DK82 - LUBLIN-ŁUSZCZÓW	Stan warunków akustycznych środowiska				
LU_7_0791_82 - DK82 - ŁUSZCZÓW-ŁĘCZNA					
LU_7_0792_82 - DK82 - ŁĘCZNA/PRZEJŚCIE/					
	niedobry	zły		bardzo zły	
Powierzchnia obszarów zagrożonych w danym zakresie [km²]	1,19	0,47	0,06	0,00	0,00
Liczba lokali mieszkalnych w danym zakresie [tys.]	0,232	0,186	0,034	0,001	0,000
Liczba zagrożonych mieszkańców w danym zakresie [tys.]	0,592	0,506	0,104	0,003	0,000
Liczba budynków szkolnych i przedszkolnych w danym zakresie	0	0	0	0	0
Liczba budynków służby zdrowia, opieki społecznej i socjalnej w danym zakresie	0	0	0	0	0
Inne obiekty budowlane istotne z punktu widzenia ochrony przed hałasem (liczba obiektów)	0	0	0	0	0



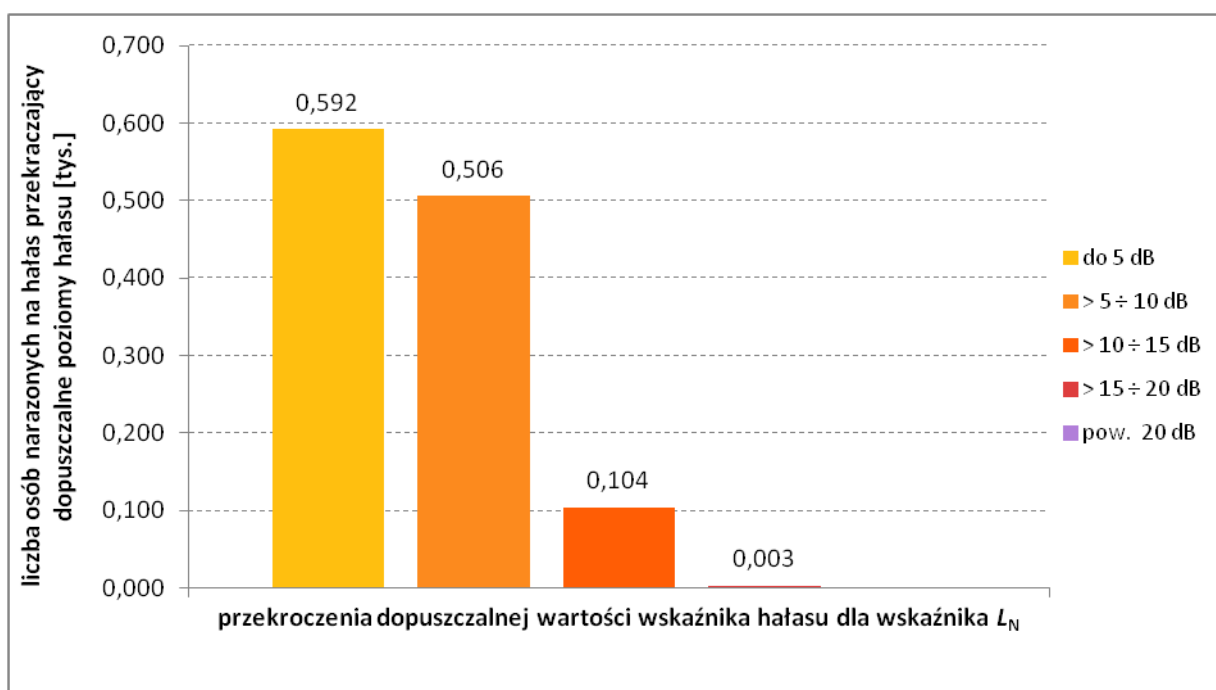
Wykres 80 Liczba mieszkańców eksponowanych na hałas w przedziałach stref imisji dla wskaźnika L_N dla analizowanych obszarów wokół drogi krajowej nr 82 w województwie lubelskim



Wykres 81 Liczba lokali mieszkalnych eksponowanych na hałas w przedziałach stref imisji dla wskaźnika L_N dla analizowanych obszarów wokół drogi krajowej nr 82 w województwie lubelskim



Wykres 82 Powierzchnie terenów ekspozowanych na hałas w przedziałach stref emisji dla wskaźnika L_N dla analizowanych obszarów wokół drogi krajowej nr 82 w województwie lubelskim

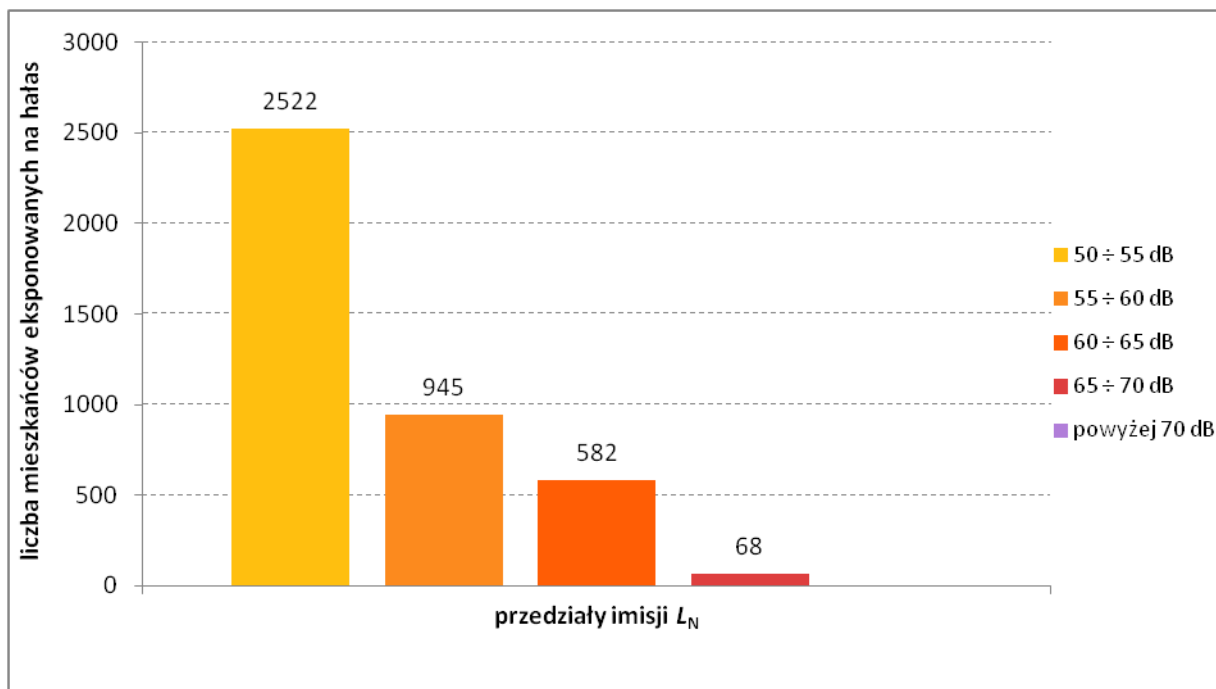


Wykres 83 Liczba osób narazonych na hałas przekraczający dopuszczalne poziomy hałas dla wskaźnika L_N dla analizowanych obszarów wokół drogi krajowej nr 82 w województwie lubelskim

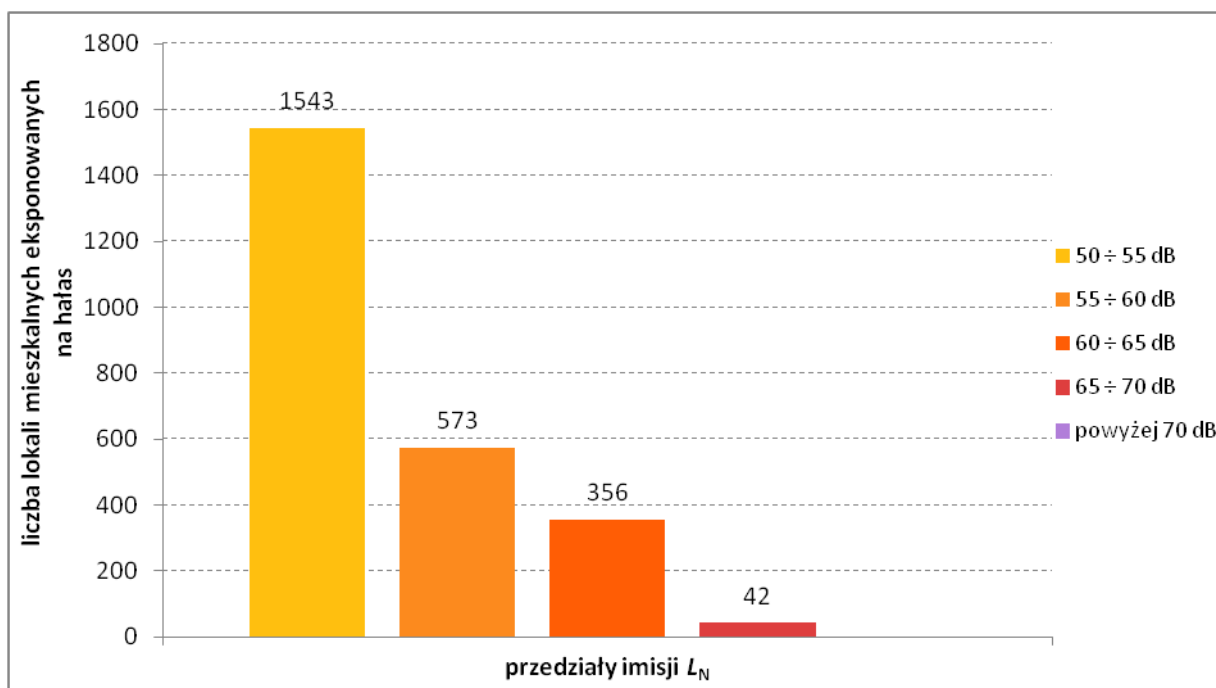
3.6.9 Podsumowanie stanu akustycznego środowiska dla analizowanych obszarów wokół drogi krajowej nr 824 w województwie lubelskim

Tabela 34 Podsumowanie stanu akustycznego środowiska dla obszarów w których stwierdzono przekroczenia dopuszczalnych wartości wskaźnika L_N dla analizowanych obszarów wokół drogi krajowej nr 824 w województwie lubelskim

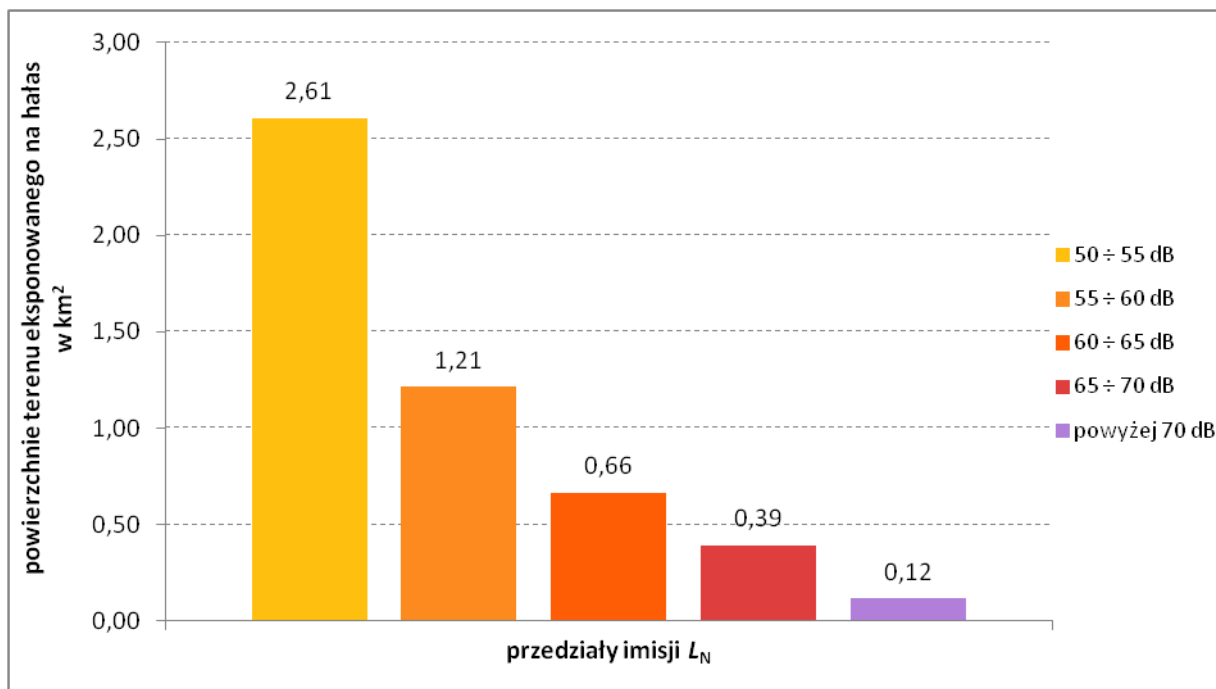
Obszary dla których stwierdzono przekroczenia dopuszczalnych wartości wskaźnika hałasu L_N w zakresie					
Identyfikacja obszarów /ID_odcinka – nr drogi – nazwa odcinka/	do 5 dB	> 5 ÷ 10 dB	> 10 ÷ 15 dB	> 15 ÷ 20 dB	pow. 20 dB
LU_7_0743_824 - DK824 - ŻYRZYN-PUŁAWY LU_7_0744_824 - DK824/824a - PUŁAWY AL.PARTYZANTÓW	Stan warunków akustycznych środowiska				
	niedobry	zły		bardzo zły	
Powierzchnia obszarów zagrożonych w danym zakresie [km²]	0,38	0,21	0,10	0,02	0,00
Liczba lokali mieszkalnych w danym zakresie [tys.]	1,436	0,516	0,321	0,042	0,000
Liczba zagrożonych mieszkańców w danym zakresie [tys.]	2,341	0,842	0,519	0,068	0,000
Liczba budynków szkolnych i przedszkolnych w danym zakresie	4	0	0	0	0
Liczba budynków służby zdrowia, opieki społecznej i socjalnej w danym zakresie	0	1	1	0	0
Inne obiekty budowlane istotne z punktu widzenia ochrony przed hałasem (liczba obiektów)	0	0	0	0	0



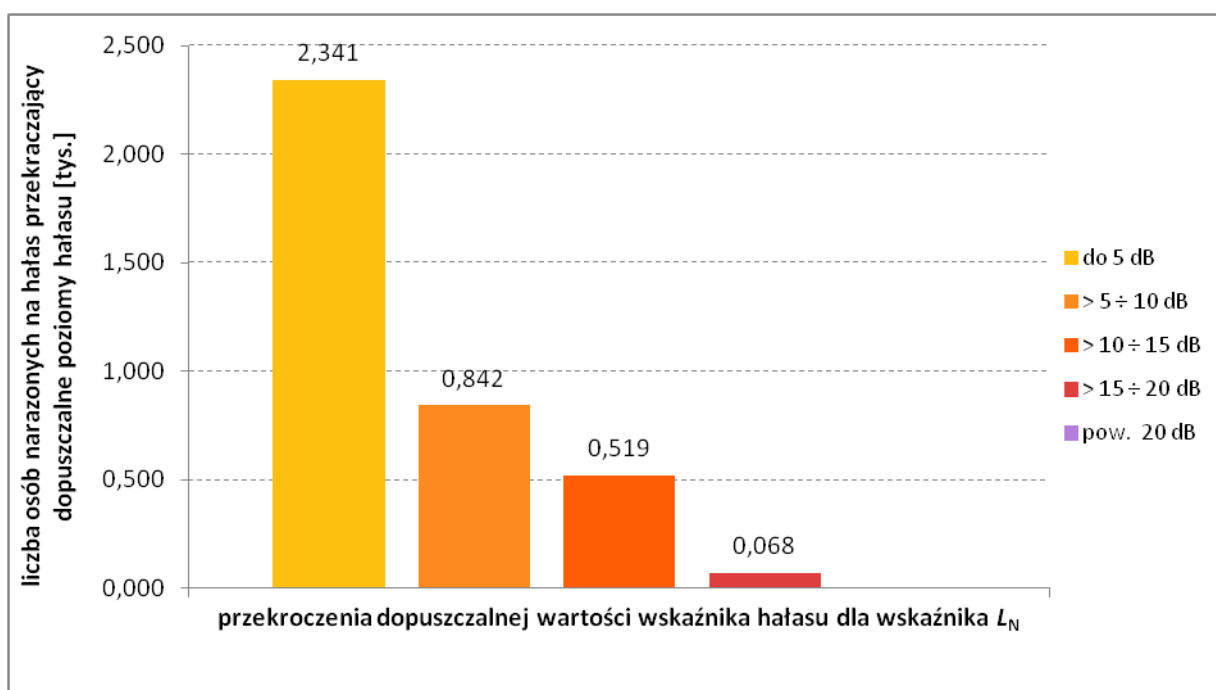
Wykres 84 Liczba mieszkańców ekspozowanych na hałas w przedziałach stref emisji dla wskaźnika L_N dla analizowanych obszarów wokół drogi krajowej nr 824 w województwie lubelskim



Wykres 85 Liczba lokali mieszkalnych ekspozowanych na hałas w przedziałach stref emisji dla wskaźnika L_N dla analizowanych obszarów wokół drogi krajowej nr 824 w województwie lubelskim



Wykres 86 Powierzchnie terenów ekspozowanych na hałas w przedziałach stref emisji dla wskaźnika L_N dla analizowanych obszarów wokół drogi krajowej nr 2 w województwie lubelskim

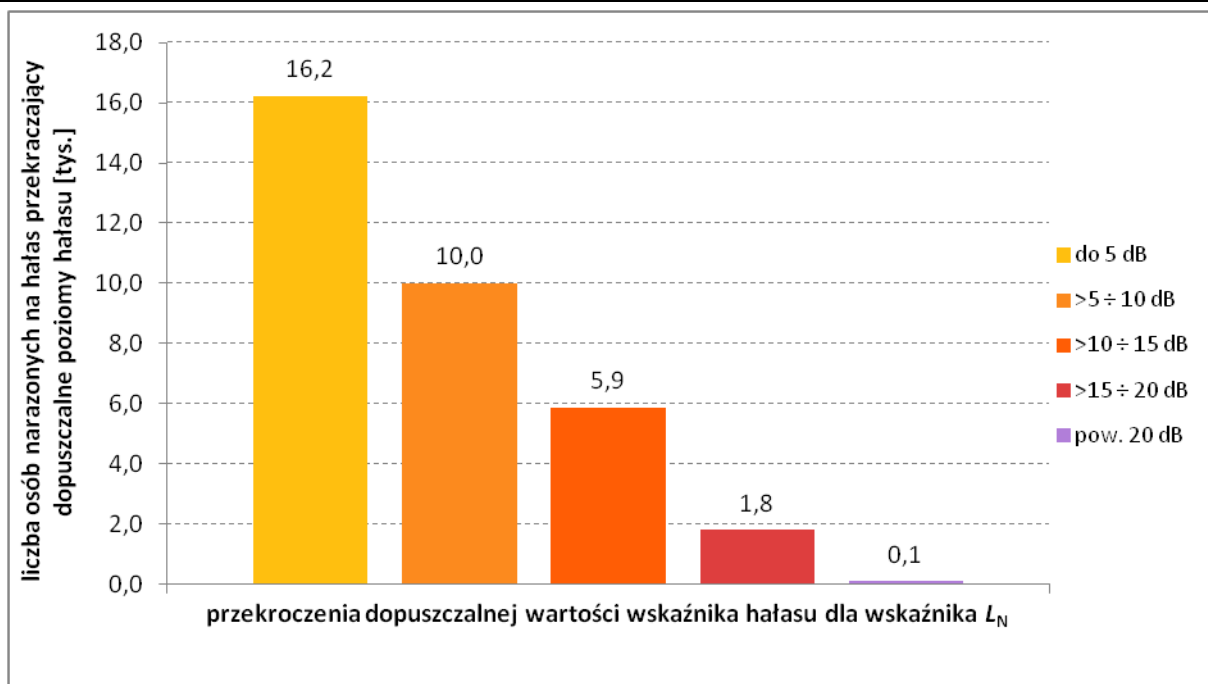


Wykres 87 Liczba osób narazonych na hałas przekraczający dopuszczalne poziomy hałas dla wskaźnika L_N dla analizowanych obszarów wokół drogi krajowej nr 2 w województwie lubelskim

3.6.10 Podsumowanie stanu akustycznego środowiska dla obszarów w których stwierdzono przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu dla wskaźnika L_N

Tabela 35 Podsumowanie stanu akustycznego środowiska dla obszarów w których stwierdzono przekroczenia dopuszczalnych wartości wskaźnika L_N dla województwa lubelskiego

	Obszary dla których stwierdzono przekroczenia dopuszczalnych wartości wskaźnika hałasu L_N w zakresie				
	do 5 dB	> 5 ÷ 10 dB	> 10 ÷ 15 dB	> 15 ÷ 20 dB	powyżej 20 dB
	Stan warunków akustycznych środowiska				
	nieдобry		zły		bardzo zły
Powierzchnia obszarów zagrożonych w danym zakresie [km ²]	18,4	8,2	3,2	0,7	0,0
Liczba lokali mieszkalnych w danym zakresie [tys.]	6,5	3,9	2,3	0,7	0,0
Liczba zagrożonych mieszkańców w danym zakresie [tys.]	16,2	10,0	5,9	1,8	0,1
Liczba budynków szkolnych i przedszkolnych w danym zakresie	13	10	4	2	0
Liczba budynków służby zdrowia, opieki społecznej i socjalnej w danym zakresie	1	4	5	2	0
Inne obiekty budowlane istotne z punktu widzenia ochrony przed hałasem (liczba obiektów)	0	0	0	0	0



Wykres 88 Liczba osób narażonych na hałas przekraczający dopuszczalne poziomy hałas dla wskaźnika L_N dla województwa lubelskiego

4 ANALIZA UPREDNIO WYKONYWANYCH MAP AKUSTYCZNYCH

Poprzednia edycja map akustycznych sporządzanych dla dróg krajowych miała miejsce w 2006 r. i była oparta o pomiary ruchu oraz hałasu wchodzących w skład GPR oraz GPH 2005. Obejmowała ona drogi krajowe o natężeniu ruchu SDR powyżej 16 400 pojazdów na dobę, podczas gdy obecna edycja zawiera odcinki dróg krajowych o natężeniu powyżej 8 200 pojazdów na dobę.

W przypadku województwa lubelskiego, w ramach opracowania map akustycznych w 2006 r., zostały uwzględnione następujące odcinki dróg:

1. Ciąg drogi krajowej Nr 12 od km 562+300 do km 568+740 (Puławy - Końskowola),
2. Ciąg drogi krajowej Nr 12 od km 577+554 do km 602+545 (Kurów - Lublin),
3. Ciąg drogi krajowej Nr 12 od km 616+673 do km 630+360 (Lublin - Piaski) – oraz od km 0+000 do km 1+400 (Piaski /obwodnica/),
4. Ciąg drogi krajowej Nr 17 na odcinku od km 210+141 do km 215+330 (Tomaszów Lubelski /przeście/).

Wykonawcą opracowania pn. *Mapa akustyczna dla dróg krajowych o natężeniu ruchu powyżej 16 400 pojazdów na dobę* dla ww. odcinków dróg krajowych była Katedra Budowy Dróg i Inżynierii Ruchu Politechniki Krakowskiej im. Tadeusza Kościuszki.

W ramach poprzedniej edycji map akustycznych (2006 r.) dla ww. odcinków dróg krajowych poddano analizie akustycznej pas o szerokości 2 x 1000 m położony po obu stronach źródeł hałasu. Analizę danych przestrzennych przeprowadzono w środowisku GIS, w którym wykorzystano dwa rodzaje danych: geometryczne oraz atrybuty obiektów geometrycznych. Spośród wykorzystanych danych należy wymienić:

- a) dane o terenie, w tym:
 - numeryczny model terenu
 - fragment bazy zdjęć lotniczych Centralnego Ośrodka Dokumentacji Geodezyjnej i Kartograficznej (CODGiK) w Warszawie;
 - fragment bazy danych Centralnego Rejestru Granic Rzeczypospolitej Polskiej, prowadzonego przez Centralny Ośrodek Dokumentacji Geodezyjnej i Kartograficznej (CODGiK) w Warszawie;
 - mapy ewidencyjne z zasobów powiatowych i miejskich ośrodków dokumentacji geodezyjnej i kartograficznej;
 - dane o ewidencji ludności z zasobów prowadzonych przez gminne i miejskie wydziały ewidencji ludności;
 - materiały planistyczne (Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego, Miejskowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego) z zasobów prowadzonych przez miejskie i gminne wydziały geodezji.
- b) dane o ruchu, w tym:
 - dane z Generalnego Pomiaru Ruchu z 2005 r. (GPR) pochodzące z zasobów Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad.
- c) dane o hałasie, w tym:
 - dane z Generalnego Pomiaru Hałasu z 2005r (GPH) pochodzące z zasobów Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad;
- d) dane o meteorologii, w tym:
 - informacje na temat zależności prędkości i kierunków wiatru ze zbioru danych Instytutu Meteorologii i Gospodarki Wodnej.

W poprzedniej edycji map akustycznych, ich wykonawca użył oprogramowania komercyjnego ArcGIS firmy ESRI, wykorzystując podstawowy format wymiany danych w tym środowisku jakim jest SHAPEFILE (*.shp), pracując w układzie współrzędnych płaskich prostokątnych PUWG 1992. Ponadto do prac nad mapami akustycznymi zastosowano pakiet programowy SoundPlan ver. 6.4 firmy SoundPlan LLC, który korzysta z francuskiej metody obliczeń NMPB-Routes - 96 (SETRA-CERTULCPC-CSTB)", określonej w „Arrete du 5 mai 1995 relatif au bruit des infrastructures routieres, Journal Officiel du 10 mai 1995, art. 6” i francuskiej normie „XPS 31-133” – zgodnie z Załącznikiem II do Dyrektywy 2002/49/WE. Metoda ta, odnośnie danych wejściowych dotyczących emisji hałasu, wykorzystuje wartości emisji z „Guide du bruit des transports terrestres, fascicule prevision des niveaux sonores, CETUR 1980". Emisje te uwzględniają różne stany ruchu zarówno przy jeździe swobodnej jak i w otoczeniu skrzyżowań.

Przyjęte do obliczeń natężenie ruchu pojazdów na analizowanych, odcinkach dróg przedstawiono poniżej. W poprzedniej edycji wykorzystano zarówno wyniki GPR 2005, jak również wyniki z pomiarów przeprowadzonych przez Wykonawcę MA2006. Podczas tych pomiarów wykonano rejestrację pojazdów z podziałem na poszczególne kategorie (autobusy, samochody osobowe, samochody dostawcze do 3,5 t, samochody ciężarowe bez przyczep, samochody ciężarowe z przyczepami i naczepami). Wyniki te zebrano w tabelach poniżej.

Tabela 36 Charakterystyka analizowanych odcinków w ramach MA2006

L. p.	ID odcinka	Numer drogi		Opis odcinka			
		krajowy	E	Pikietaż		Długość [km]	Nazwa odcinka
				Początek	Koniec		
1	Ciąg drogi krajowej Nr 12 od km 562+300 do km 568+740 (Puławy - Końskowola)						
	12_562_3	12		562+300	568+740	6,440	PUŁAWY - KOŃSKOWOLA
2	Ciąg drogi krajowej Nr 12 od km 577+554 do km 602+545 (Kurów - Lublin)						
	12_577_5	12	E372	577+554	591+100	13,546	KURÓW - GARBÓW
	12_591_1	12	E372	591+100	602+545	11,445	GARBÓW - LUBLIN
3	Ciąg drogi krajowej Nr 12 od km 616+673 do km 630+360 (Lublin - Piaski) – oraz od km 0+000 do km 1+400 (Piaski /obwodnica/)						
	12_616_6	12	E372/E373	616+673	617+337	0,664	LUBLIN - KALINÓWKA
	12_617_3	12	E372/E373	617+337	630+360	13,023	KALINÓWKA – PIASKI
	12d_0_0	12	E372/E373	0+000	1+400	1,400	PIASKI (OBWODNICA)
4	Ciąg drogi krajowej Nr 17 na odcinku od km 210+141 do km 215+330 (Tomaszów Lubelski /przejście/)						
	17_210_1	17	E372	210+141	215+330	5,189	TOMASZÓW LUBELSKI (PRZEJŚCIE)

Tabela 37 Natężenie ruchu pojazdów otrzymane z przeprowadzonych pomiarów na potrzeby MA2006 przez ich Wykonawcę

L. p.	ID odcinka*	Pikietaż		Natężenie pojazdów [P/d]		
		Początek	Koniec	lekkich (<3.5t)	ciężkich (>3.5t)	Suma
1	Ciąg drogi krajowej Nr 12 od km 562+300 do km 568+740 (Puławy - Końskowola)					
	12_562_3	562+300	568+740	12349	2590	14939
2	Ciąg drogi krajowej Nr 12 od km 577+554 do km 602+545 (Kurów - Lublin)					
	12_577_5	577+554	591+100	30404	7440	37844
	12_591_1	591+100	602+545	30404	7440	37844
3	Ciąg drogi krajowej Nr 12 od km 616+673 do km 630+360 (Lublin - Piaski) – oraz od km 0+000 do km 1+400 (Piaski /obwodnica/)					
	12_616_6	616+673	617+337	19680	2561	22241
	12_617_3	617+337	630+360	25236	4120	29356
4	Ciąg drogi krajowej Nr 17 na odcinku od km 210+141 do km 215+330 (Tomaszów Lubelski /przejście/)					
	17_210_1	210+141	215+330	9406	586	9992

* - identyfikacja odcinka zgodnie z Tabela 36

Tabela 38 Wyniki GPR 2005 dla odcinków analizowanych w ramach MA2006

L. p.	ID odcinka*	Pojazdy silnikowe ogółem	Rodzajowa struktura ruchu pojazdów silnikowych						
			Motocykle	Sam. osob. mikrobusy	Lekkie sam. ciężarowe (dostawcze)	Sam. ciężarowe bez przycz.	z przycz.	Autobusy	Ciągniki rolnicze
			SDR						
1	Ciąg drogi krajowej Nr 12 od km 562+300 do km 568+740 (Puławy - Końskowola)								
	12_562_3	16862	51	13034	1872	556	910	422	17
2	Ciąg drogi krajowej Nr 12 od km 577+554 do km 602+545 (Kurów - Lublin)								
	12_577_5	17015	17	12642	1480	868	1753	238	17
	12_591_1	17611	17	13041	1733	883	1631	289	17
3	Ciąg drogi krajowej Nr 12 od km 616+673 do km 630+360 (Lublin - Piaski) – oraz od km 0+000 do km 1+400 (Piaski /obwodnica/)								
	12_616_6	29834	30	23599	3162	895	1372	746	30
	12_617_3	16874	17	11778	2464	641	1316	641	17
4	Ciąg drogi krajowej Nr 17 na odcinku od km 210+141 do km 215+330 (Tomaszów Lubelski /przejście/)								
	17_210_1	18155	58	14365	1789	731	731	481	0

* - identyfikacja odcinka zgodnie z Tabela 36

Wszystkie scharakteryzowane powyżej odcinki, które analizowane były w poprzedniej edycji map akustycznych, weszły w zakres analizy obecnej edycji map.

Analiza przeprowadzona w ramach poprzedniej edycji map z wykorzystaniem danych, o których mowa powyżej, pozwoliła na oszacowanie zagrożenia hałasem drogowym obszarów sąsiadujących z wymienionymi w Tabela 36 odcinkami dróg krajowych (Tabela 39 - Tabela 44).

Tabela 39 Zestawienie liczby lokali mieszkalnych narażonych na hałas oceniany wskaźnikiem L_{DWN}

L. p.	ID odcinka*	Powiat	Liczba lokali mieszkalnych narażonych na hałas w przedziałach stref imisji dla wskaźnika L_{DWN}				
			55 ÷ 60 dB	60 ÷ 65 dB	65 ÷ 70 dB	70 ÷ 75 dB	powyżej 75 dB
1	Ciąg drogi krajowej Nr 12 od km 562+300 do km 568+740 (Puławy - Końskowola)						
	12_562_3	puławski	766	520	311	181	25
	SUMA		766	520	311	181	25
2	Ciąg drogi krajowej Nr 12 od km 577+554 do km 602+545 (Kurów - Lublin)						
	12_577_5	lubelski	157	96	89	65	8
		puławski	171	99	75	86	21
	12_591_1	lubelski	189	149	124	59	1
		m. Lublin	0	1	0	0	0
SUMA		517	345	288	210	30	
3	Ciąg drogi krajowej Nr 12 od km 616+673 do km 630+360 (Lublin - Piaski) – oraz od km 0+000 do km 1+400 (Piaski /obwodnica/)						
	12_617_3	lubelski	1	9	8	14	0
		świdnicki	71	124	94	41	5
	12d_0_0	świdnicki	13	7	9	1	0
	SUMA		85	140	111	56	5
4	Ciąg drogi krajowej Nr 17 na odcinku od km 210+141 do km 215+330 (Tomaszów Lubelski /przejście/)						
	17_210_1	tomaszowski	456	288	168	106	61
	SUMA		456	288	168	106	61

* - identyfikacja odcinka zgodnie z Tabela 36

Tabela 40 Zestawienie liczby osób narażonych na hałas w przedziałach stref imisji dla wskaźnika L_{DWN}

L. p.	ID odcinka*	Powiat	Liczba osób narażonych na hałas w przedziałach stref imisji dla wskaźnika L_{DWN} /w setkach/				
			55 ÷ 60 dB	60 ÷ 65 dB	65 ÷ 70 dB	70 ÷ 75 dB	powyżej 75 dB
1	Ciąg drogi krajowej Nr 12 od km 562+300 do km 568+740 (Puławy - Końskowola)						
	12_562_3	puławski	26,55	16,94	10,40	6,50	1,25
	SUMA		26,55	16,94	10,40	6,50	1,25
2	Ciąg drogi krajowej Nr 12 od km 577+554 do km 602+545 (Kurów - Lublin)						
	12_577_5	lubelski	5,46	3,21	3,94	3,04	0,22
		puławski	5,65	3,18	2,93	3,22	0,49
	12_591_1	lubelski	6,78	5,87	4,56	2,45	0,04
		m. Lublin	0,00	0,04	0,00	0,00	0,00
SUMA		17,89	12,3	11,43	8,71	0,75	
3	Ciąg drogi krajowej Nr 12 od km 616+673 do km 630+360 (Lublin - Piaski) – oraz od km 0+000 do km 1+400 (Piaski /obwodnica/)						
	12_617_3	lubelski	0,02	0,63	0,41	0,84	0,00
		świdnicki	2,33	4,50	3,54	1,75	0,24
	12d_0_0	świdnicki	0,57	0,32	0,35	0,04	0,00
SUMA		2,92	5,45	4,30	2,63	0,24	
4	Ciąg drogi krajowej Nr 17 na odcinku od km 210+141 do km 215+330 (Tomaszów Lubelski /przejście/)						
	17_210_1	tomaszowski	13,24	7,55	5,83	3,33	1,92

Mapy akustyczne dla dróg krajowych o ruchu powyżej 3 000 000 pojazdów
w województwie podlaskim, warmińsko-mazurskim i lubelskim
/województwo lubelskie/

	SUMA	13,24	7,55	5,83	3,33	1,92
--	------	-------	------	------	------	------

* - identyfikacja odcinka zgodnie z Tabela 36

Tabela 41 Zestawienie liczby lokali mieszkalnych narażonych na hałas oceniany wskaźnikiem L_N

L. p.	ID odcinka*	Powiat	Liczba lokali mieszkalnych narażonych na hałas w przedziałach stref emisji dla wskaźnika L_N				
			50 ÷ 55 dB	55 ÷ 60 dB	60 ÷ 65 dB	65 ÷ 70 dB	powyżej 70 dB
1	Ciąg drogi krajowej Nr 12 od km 562+300 do km 568+740 (Puławy - Końskowola)						
	12_562_3	puławski	681	480	240	99	7
	SUMA		681	480	240	99	7
2	Ciąg drogi krajowej Nr 12 od km 577+554 do km 602+545 (Kurów - Lublin)						
	12_577_5	lubelski	139	84	95	25	0
		puławski	149	70	103	45	4
	12_591_1	lubelski	183	150	96	11	0
		m. Lublin	1	0	0	0	0
SUMA		472	304	294	81	4	
3	Ciąg drogi krajowej Nr 12 od km 616+673 do km 630+360 (Lublin - Piaski) – oraz od km 0+000 do km 1+400 (Piaski /obwodnica/)						
	12_617_3	lubelski	6	9	15	2	0
		świdnicki	110	116	81	11	0
	12d_0_0	świdnicki	6	10	5	0	0
SUMA		122	135	101	12	0	
4	Ciąg drogi krajowej Nr 17 na odcinku od km 210+141 do km 215+330 (Tomaszów Lubelski /przejście/)						
	17_210_1	tomaszowski	370	205	129	85	18
	SUMA		370	205	129	85	18

* - identyfikacja odcinka zgodnie z Tabela 36

Tabela 42 Zestawienie liczby osób narażonych na hałas w przedziałach stref emisji dla wskaźnika L_N

L. p.	ID odcinka*	Powiat	Liczba osób narażonych na hałas w przedziałach stref emisji dla wskaźnika L_N /w setkach/				
			50 ÷ 55 dB	55 ÷ 60 dB	60 ÷ 65 dB	65 ÷ 70 dB	powyżej 70 dB
1	Ciąg drogi krajowej Nr 12 od km 562+300 do km 568+740 (Puławy - Końskowola)						
	12_562_3	puławski	24,07	15,68	8,40	3,60	0,42
	SUMA						
2	Ciąg drogi krajowej Nr 12 od km 577+554 do km 602+545 (Kurów - Lublin)						
	12_577_5	lubelski	4,44	3,60	4,48	0,66	0,00
		puławski	4,66	2,50	4,07	1,38	0,11
	12_591_1	lubelski	6,35	5,97	3,52	0,64	0,00
		m. Lublin	0,04	0,00	0,00	0,00	0,00
SUMA		15,49	12,07	12,07	2,68	0,11	
3	Ciąg drogi krajowej Nr 12 od km 616+673 do km 630+360 (Lublin - Piaski) – oraz od km 0+000 do km 1+400 (Piaski /obwodnica/)						
	12_617_3	lubelski	0,38	0,47	0,92	0,12	0,00
		świdnicki	3,86	4,34	3,23	0,46	0,00
	12d_0_0	świdnicki	0,31	0,39	0,21	0,00	0,00
SUMA		4,55	5,2	4,36	0,58	0,00	
4	Ciąg drogi krajowej Nr 17 na odcinku od km 210+141 do km 215+330 (Tomaszów Lubelski /przejście/)						
	17_210_1	tomaszowski	10,28	5,91	4,54	2,66	0,60

Mapy akustyczne dla dróg krajowych o ruchu powyżej 3 000 000 pojazdów
w województwie podlaskim, warmińsko-mazurskim i lubelskim
/województwo lubelskie/

	SUMA	10,28	5,91	4,54	2,66	0,60
--	------	-------	------	------	------	------

* - identyfikacja odcinka zgodnie z Tabela 36

W powyższych tabelach (Tabela 39 - Tabela 42) wartości charakteryzujące zagrożenie obszarów zamieszkałych hałasem, którego źródłem emisji jest ruch pojazdów na odcinku o nr ID 12_616_6, nazwie LUBLIN - KALINÓWKA (km 616+673 - 617+337) przyjmowały wartości "0" stąd został on pominięty w ww. zestawieniach tabelarycznych.

Tabela 43 Zestawienie powierzchni obszarów ekspozycyjnych na hałas oceniany wskaźnikiem L_{DWN}

L. p.	ID odcinka*	Powiat	Powierzchnie obszarów ekspozycyjnych na hałas ocenianych wskaźnikiem L_{DWN} w km^2					Suma końcowa
			55 ÷ 60 dB	60 ÷ 65 dB	65 ÷ 70 dB	70 ÷ 75 dB	powyżej 75 dB	
1	Ciąg drogi krajowej Nr 12 od km 562+300 do km 568+740 (Puławy - Końskowola)							
	12_562_3	puławski	1,431	0,721	0,407	0,231	0,204	2,994
	SUMA		1,431	0,721	0,407	0,231	0,204	2,994
2	Ciąg drogi krajowej Nr 12 od km 577+554 do km 602+545 (Kurów - Lublin)							
	12_577_5	lubelski	2,041	0,952	0,524	0,287	0,212	4,016
		puławski	1,333	0,673	0,365	0,208	0,162	2,741
	12_591_1	lubelski	3,250	1,605	0,936	0,531	0,373	6,695
		m. Lublin	0,001	0,002	0,001	0,000	0,000	0,004
SUMA		6,625	3,232	1,826	1,026	0,747	13,456	
3	Ciąg drogi krajowej Nr 12 od km 616+673 do km 630+360 (Lublin - Piaski) – oraz od km 0+000 do km 1+400 (Piaski /obwodnica/)							
	12_616_6	lubelski	0,119	0,032	0,009	0,000	0,000	0,160
		m. Lublin	0,024	0,019	0,008	0,003	0,001	0,055
		świdnicki	0,161	0,105	0,059	0,049	0,052	0,426
	12_617_3	lubelski	0,801	0,367	0,185	0,129	0,025	1,507
		świdnicki	5,220	2,557	1,219	0,737	0,684	10,417
	12d_0_0	świdnicki	0,534	0,275	0,143	0,079	0,072	1,103
SUMA		6,859	3,355	1,623	0,997	0,834	13,668	
4	Ciąg drogi krajowej Nr 17 na odcinku od km 210+141 do km 215+330 (Tomaszów Lubelski /przejście/)							
	17_210_1	tomaszowski	0,788	0,416	0,265	0,165	0,165	1,799
	SUMA		0,788	0,416	0,265	0,165	0,165	1,799

* - identyfikacja odcinka zgodnie z Tabela 36

Tabela 44 Zestawienie powierzchni obszarów ekspozycyjnych na hałas oceniany wskaźnikiem L_N

L. p.	ID odcinka*	Powiat	Powierzchnie obszarów ekspozycyjnych na hałas ocenianych wskaźnikiem L_N w km^2					Suma końcowa
			50 ÷ 55 dB	55 ÷ 60 dB	60 ÷ 65 dB	65 ÷ 70 dB	powyżej 70 dB	
1	Ciąg drogi krajowej Nr 12 od km 562+300 do km 568+740 (Puławy - Końskowola)							
	12_562_3	puławski	1,165	0,596	0,316	0,207	0,109	2,393
	SUMA		1,165	0,596	0,316	0,207	0,109	2,393
2	Ciąg drogi krajowej Nr 12 od km 577+554 do km 602+545 (Kurów - Lublin)							
	12_577_5	lubelski	1,529	0,712	0,400	0,217	0,091	2,949
		puławski	1,031	0,503	0,280	1,185	0,050	3,049

*Mapy akustyczne dla dróg krajowych o ruchu powyżej 3 000 000 pojazdów
w województwie podlaskim, warmińsko-mazurskim i lubelskim
/województwo lubelskie/*

	12_591_1	lubelski	2,411	1,246	0,724	0,351	0,197	4,929
		m. Lublin	0,002	0,001	0,000	0,000	0,000	0,003
	SUMA		4,973	2,462	1,404	1,753	0,338	10,930
3	Ciąg drogi krajowej Nr 12 od km 616+673 do km 630+360 (Lublin - Piaski) – oraz od km 0+000 do km 1+400 (Piaski /obwodnica/)							
	12_616_6	lubelski	0,072	0,019	0,002	0,000	0,000	0,093
		m. Lublin	0,022	0,016	0,005	0,001	0,001	0,045
	12_617_3	świdnicki	0,135	0,086	0,056	0,036	0,033	0,346
		lubelski	0,621	0,259	0,160	0,070	0,001	1,111
	12d_0_0	świdnicki	4,071	1,812	0,982	0,492	0,449	7,806
		świdnicki	0,426	0,210	0,108	0,050	0,049	0,843
SUMA		5,347	2,402	1,313	0,649	0,533	10,244	
4	Ciąg drogi krajowej Nr 17 na odcinku od km 210+141 do km 215+330 (Tomaszów Lubelski /przejście/)							
	17_210_1	tomaszowski	0,585	0,320	0,206	0,150	0,067	1,328
	SUMA		0,585	0,320	0,206	0,150	0,067	1,328

* - identyfikacja odcinka zgodnie z Tabela 36

Oprócz części opisowej, w ramach poprzedniej edycji map akustycznych dla wymienionych powyżej odcinków dróg wygenerowano zestaw map akustycznych (skalą bazową wszystkich map była skala 1:10 000):

- a) mapa emisyjna z elementami emisji L_{DWN} / L_N ;
- b) mapa imisyjna L_{DWN} / L_N ;
- c) mapa wrażliwości akustycznej obszarów L_{DWN} / L_N ;
- d) mapa przekroczeń dopuszczalnych poziomów dźwięku L_{DWN} / L_N ;
- e) mapa rozmieszczenia ludności eksponowanej na hałas L_{DWN} / L_N ;
- f) mapa zagrożeń specjalnych z elementami emisji L_{DWN} / L_N ;
- g) mapa rozkładu wskaźnika M_{L_{DWN} / L_N} ;
- h) mapa proponowanych kierunków zmian zagospodarowania przestrzennego L_{DWN} .

Należy zaznaczyć, iż dla map akustycznych wykonanych w 2006 r. nie obowiązywało rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 1 października 2007 r. w sprawie szczegółowego zakresu danych ujętych na mapach akustycznych oraz ich układu i sposobu prezentacji (Dz. U. z 2007 r., Nr 187, poz. 1340), które szczegółowo odnosi się do zawartości map akustycznych. Edycja 2006 realizowała ogólne zapisy zawarte w ustawie z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo Ochrony Środowiska (Dz. U. z 2001 r., Nr 62 poz. 627 z późn. zm.) wraz z rozporządzeniami wykonawczymi oraz Dyrektywie 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. L. Nr 189 z dnia 18 lipca 2002 r.), stąd widoczne są pewne różnice w poprzedniej oraz obecnej edycji map akustycznych dla dróg.

Łączna długość odcinków z poprzedniej edycji map akustycznych na terenie województwa lubelskiego wynosi 51,707 km.

5 INFORMACJE NA TEMAT UPREDNIO OPRACOWANYCH I WDROŻONYCH PROGRAMÓW OCHRONY ŚRODOWISKA

Na podstawie opracowania pn. *Mapy akustyczne dla dróg krajowych o natężeniu ruchu powyżej 16 400 pojazdów na dobę* sporządzonych w 2006 roku dla odcinków dróg zawartych w Tabeli 36, opracowano na zlecenie Zarządu Województwa Lubelskiego oraz uchwalono przez Sejmik Województwa Lubelskiego dokument pt. *Program Ochrony Środowiska przed hałasem dla województwa lubelskiego dla terenów poza aglomeracjami, położonych wzdłuż dróg krajowych, na których poziom hałasu przekracza poziomy dopuszczalny* (Instytut Techniki Górniczej KOMAG, Zakład Wibroakustyki Stosowanej, Lublin, 2009 r.), zwany dalej POŚPH.

Obejmuje on swym zakresem tereny położone w sąsiedztwie dróg krajowych na terenie województwa lubelskiego, dla których wykonano w 2006 r. strategiczne mapy hałasu. Do tych odcinków dróg należą:

1. odcinek drogi krajowej Nr 12 (km 562+300 - 568+740);
2. odcinek drogi krajowej Nr 12 (km 577+554 - 591+100);
odcinek drogi krajowej Nr 12 (km 591+100 - 602+545);
3. odcinek drogi krajowej Nr 12 (km 616+673 - 617+337);
odcinek drogi krajowej Nr 12 (km 617+673 - 630+360);
odcinek drogi krajowej Nr 12 (km 0+000 - 1+400);
4. odcinek drogi krajowej Nr 17 (km 210+141 - 215+330).

Do obszarów otaczających ww. odcinki dróg krajowych, które są objęte POŚPH, należą tereny powiatów ziemskich: puławskiego, lubelskiego, świdnickiego, tomaszowskiego oraz powiatu grodzkiego lubelskiego (miasto Lublin).

W niniejszym dokumencie wyszczególniono obszary z naruszeniami dopuszczalnych poziomów hałasu oraz zaproponowano działania zmierzających do przywrócenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku.. Przedstawiono również koszty zaproponowanych działań.

Najistotniejszym źródłem hałasu w sąsiedztwie wyżej wymienionych odcinków dróg krajowych będących przedmiotem opracowania omawianego POŚPH jest ruch samochodowy. Pozostałe źródła hałasu wynikające z funkcjonowania człowieka oraz prowadzonej działalności usługowej oddziałują na środowisko w znikomym stopniu w porównaniu do hałasu drogowego.

6 EFEKTY WYNIKAJĄCE Z PODEJMOWANYCH UPRIEDNIO DZIAŁAŃ W ZAKRESIE OCHRONY ŚRODOWISKA W OPRACOWANYCH I WDROŻONYCH PROGRAMACH OCHRONY ŚRODOWISKA PRZED HAŁASEM ORAZ DZIAŁAŃ O CHARAKTERZE LOKALNYM.

W ramach *Programu Ochrony Środowiska przed hałasem dla województwa lubelskiego dla terenów poza aglomeracjami, położonych wzdłuż dróg krajowych, na których poziom hałasu przekracza poziom dopuszczalny (Instytut Techniki Górniczej KOMAG, Zakład Wibroakustyki Stosowanej, Lublin, 2009 r.)* dla którego podstawowe informacje zawarto w rozdziale 5, przedstawiono szereg działań naprawczych mających na celu poprawę klimatu akustycznego w sąsiedztwie dróg. POŚPH w pierwszej kolejności proponuje podjąć działania zmierzające do wprowadzenia technicznych możliwości ograniczenia emisji hałasu tj. budowy ekranów akustycznych, których szczegółowe zestawienie wraz przewidywanym w POŚPH okresie realizacji przedsięwzięcia oraz jej stanem na koniec 2010 r. (co wynika z terminu wykonywania przedmiotowego opracowania), zawiera Tabela 45. POŚPH ponadto proponuje przeprowadzenie badań po realizacji budowy ekranów akustycznych, na podstawie których, w razie potrzeby, będzie można w przyszłości wprowadzić dodatkowe organizacyjne metody ograniczania emisji, poprzez ograniczenie prędkości na analizowanym odcinku wraz z zastosowaniem urządzeń monitorujących przestrzeganie ograniczeń prędkości, a następnie wprowadzenie w obszarach przekroczeń dopuszczalnych poziomów dźwięku, obszarów ograniczonego użytkowania.

Mapy akustyczne dla dróg krajowych o ruchu powyżej 3 000 000 pojazdów
w województwie podlaskim, warmińsko-mazurskim i lubelskim
/województwo lubelskie/

Tabela 45 Zestawienia zamierzeń inwestycyjnych z POŚPH (Lublin, 2009 r.), dla odcinków dróg krajowych nr: 12, 17 w woj. lubelskim, mających na celu poprawę stanu klimatu akustycznego

ID_ODC	Numer drogi		Opis odcinka				Działania naprawcze i inwestycje planowane mające na celu poprawę klimatu akustycznego				
	kraj	E	Pikietaż		Dł. (km)	Nazwa	Opis planu inwestycyjnego	Pikietaż		Etap realizacji zgodny z harmonogramem	Ocena inwestycji na koniec 2010 r.
1	2	3	Pocz.	Koń.	6	7	8	9	10	11	12
Odcinek drogi krajowej Nr12, PUŁAWY - KOŃSKOWOLA, KM 562+300 - 568+700											
LU_7_0745_12	12	-	562+030	568+735	6,705	PUŁAWY-KOŃSKOWOLA	Budowa ekranów akustycznych O1 - O9 (strona P)	562+392	563+979	D	Inwestycja niezrealizowana
							Budowa ekranów akustycznych O10 - O14 (strona P)	563+995	564+989	C	
							Budowa ekranów akustycznych O15 - O20 (strona P)	564+989	565+822	D	
							Budowa ekranów akustycznych O21	565+822	568+740	C	
							Budowa ekranów akustycznych O1 - O7 (strona L)	563+262	563+992	C	
							Budowa ekranów akustycznych O8 - O17 (strona L)	564+035	565+538	D	
							Budowa ekranów akustycznych O18 - O26 (strona L)	565+566	568+740	C	
Odcinek drogi krajowej Nr 12, KURÓW – GARBÓW, KM 577+554 - 591+100											
LU_7_0747_12	12	E372	577+554	584+678	7,124	KURÓW-ZAGRODY ZAGRODY-GARBÓW	Budowa ekranów akustycznych O1 – O4 (strona P)	577+554	579+065	C	Inwestycja niezrealizowana
LU_7_0748_12	12	E372	584+678	591+095	6,417		Budowa ekranów akustycznych O5 – O7 (strona P)	579+065	581+514	D	
							Budowa ekranu akustycznego O8 (strona P)	581+544	591+100	C	
							Budowa ekranów akustycznych O1 – O4 (strona L)	577+579	579+090	C	Inwestycja niezrealizowana
							Budowa ekranów akustycznych O5 – O13 (strona L)	579+090	580+596	D	
							Budowa ekranu akustycznego O14 (strona L)	580+624	591+100	C	
Odcinek drogi krajowej Nr 12, GARBÓW - LUBLIN, KM 591+100 - 602+545											
LU_7_0749_12	12	E372	591+095	602+545	11,450	GARBÓW-LUBLIN	Budowa ekranu akustycznego O1 (strona L)	591+100	593+545	C	Inwestycja niezrealizowana

Mapy akustyczne dla dróg krajowych o ruchu powyżej 3 000 000 pojazdów
w województwie podlaskim, warmińsko-mazurskim i lubelskim
/województwo lubelskie/

ID_ODC	Numer drogi		Opis odcinka				Działania naprawcze i inwestycje planowane mające na celu poprawę klimatu akustycznego				
	kraj	E	Pikietaż		Dł. (km)	Nazwa	Opis planu inwestycyjnego	Pikietaż		Etap realizacji zgodny z harmonogramem	Ocena inwestycji na koniec 2010 r.
1	2	3	Pocz.	Koń.	6	7	8	9	10	11	12
							Budowa ekranów akustycznych O2 – O3 (strona L)	593+591	593+894	D	Inwestycja niezrealizowana
							Budowa ekranów akustycznych O4 – O11 (strona L)	593+894	596+495	c	
							Budowa ekranów akustycznych O12 –O13 (strona L)	596+556	596+811	D	
							Budowa ekranów akustycznych O13 –O15 (strona L)	596+685	602+545	c	
							Budowa ekranu akustycznego O1 (strona P)	591+100	593+663	C	
							Budowa ekranu akustycznego O2 (strona P)	593+704	593+739	D	
							Budowa ekranu akustycznego O3 (strona P)	593+825	595+561	C	
							Budowa ekranów akustycznych O4 –O9 (strona P)	595+596	596+116	D	
							Budowa ekranu akustycznego O10 (strona P)	596+152	602+377	C	
Odcinek drogi krajowej Nr 12, LUBLIN - KALINÓWKA, KM 616+673 -617+337											
LU_7_0750_12	12	E372/E372	616+673	617+337	0,664	LUBLIN- KALINÓWKA	Budowa ekranów akustycznych O1 - O2 (strona L)	616+717	617+337	D	Inwestycja niezrealizowana
Odcinek drogi krajowej Nr 12, KALINÓWKA - PIASKI, KM 617+337 -630+360											
LU_7_0751_12 LU_7_0752_12	12 12 12d	E372/E373	617+337 619+211 0+000	619+211 630+400 1+395	1,874 12,544	KALINÓWKA- ŚWIDNIK (KRĘPIEC) ŚWIDNIK (KRĘPIEC)-PIASKI	Budowa ekranów akustycznych O1 – O8 (strona L)	616+951	618+274	D	Inwestycja niezrealizowana
							Budowa ekranów akustycznych O9 – O12 (strona L)	618+305	618+634	C	
							Budowa ekranów akustycznych O13 – O15 (strona L)	618+634	618+943	D	
							Budowa ekranów akustycznych O16 – O24 (strona L)	619+025	619+591	C	
							Budowa ekranów akustycznych O25 – O36(strona L)	619+621	621+065	D	

Mapy akustyczne dla dróg krajowych o ruchu powyżej 3 000 000 pojazdów
w województwie podlaskim, warmińsko-mazurskim i lubelskim
/województwo lubelskie/

ID_ODC	Numer drogi		Opis odcinka				Działania naprawcze i inwestycje planowane mające na celu poprawę klimatu akustycznego				
	kraj	E	Pikietaż		Dł. (km)	Nazwa	Opis planu inwestycyjnego	Pikietaż		Etap realizacji zgodny z harmonogramem	Ocena inwestycji na koniec 2010 r.
1	2	3	Pocz.	Koń.	6	7	8	9	10	11	12
							Budowa ekranów akustycznych O37 – O58 (strona L)	621+065	623+617	C	Inwestycja niezrealizowana
							Budowa ekranów akustycznych O59 – O85 (strona L)	623+668	626+308	D	
							Budowa ekranów akustycznych O86 – O89 (strona L)	626+434	626+600	C	
							Budowa ekranów akustycznych O90 – O97 (strona L)	626+726	627+950	D	
							Budowa ekranów akustycznych O98 – O109(strona L)	628+012	630+037	C	
							Budowa ekranów akustycznych O110 – O111(strona L)	630+037	630+327	D	
							Budowa ekranów akustycznych O1 – O15 (strona P)	617+337	618+879	D	
							Budowa ekranów akustycznych O16 – O35 (strona P)	618+899	622+216	C	
							Budowa ekranów akustycznych O36 – O47 (strona P)	622+216	623+029	D	
							Budowa ekranów akustycznych O48 – O68 (strona P)	623+029	625+884	C	
							Budowa ekranów akustycznych O69 – O99 (strona P)	626+237	630+329	D	
Odcinek drogi krajowej Nr 12, PIASKI (OBWODNICA), KM 0+000 – 1+400											
LU_7_0752_12	12 12d	E372/E37 3	619+211 0+000	630+400 1+395	12,544	ŚWIDNIK (KRĘPIEC)-PIASKI	Budowa ekranów akustycznych O1 – O10 (strona P)	0+221	0+900	D	Wybudowano ekran w km 0+320 - 1+010 dł. 612 m (strona P)
Odcinek drogi krajowej Nr 17, TOMASZÓW LUBELSKI (PRZEJŚCIE), KM 210+141 – 215+330											
LU_7_0768_17	17	E372	210+141	215,330	5,189	TOMASZÓW LUB./PRZEJŚCIE/	Budowa ekranów akustycznych O1 – O4 (strona P)	210+141	213+835	C	Inwestycja niezrealizowana
							Budowa ekranów akustycznych O5 – O19 (strona P)	213+852	215+127	D	

Mapy akustyczne dla dróg krajowych o ruchu powyżej 3 000 000 pojazdów
w województwie podlaskim, warmińsko-mazurskim i lubelskim
/województwo lubelskie/

ID_ODC	Numer drogi		Opis odcinka				Działania naprawcze i inwestycje planowane mające na celu poprawę klimatu akustycznego				
	kraj	E	Pikietaż		Dł. (km)	Nazwa	Opis planu inwestycyjnego	Pikietaż		Etap realizacji zgodny z harmonogramem	Ocena inwestycji na koniec 2010 r.
1	2	3	Pocz.	Koń.	6	7	8	9	10	11	12
							Budowa ekranów akustycznych O1 – O3 (strona L)	210+141	213+563	C	Inwestycja niezrealizowana
							Budowa ekranów akustycznych O4 – O13 (strona L)	213+571	215+254	D	

W POŚPH ekrany akustyczne zaprojektowane zostały jako ekrany pochłaniające, wypełnione materiałem dźwiękochłonnym o klasie pochłaniania A, ze współczynnikiem nie mniejszym niż $\alpha_{wmin} = 0,95$. Dopuszcza się stosowanie kaset odbijających, z płyt poliwęglanowych o wskaźniku nie gorszym niż $D_{LRmin} = 30,0$ dB; jedynie w miejscach, gdzie konieczne jest zachowanie widoczności ze względów bezpieczeństwa oraz ze względu na lokalizację zabudowy usługowej. POŚPH przewiduje dokładny podział ekranu ze względu na jego rodzaj na etapie opracowania projektu budowlanego.

Tabela 45 przedstawia zestawienie proponowanych ekranów zagregowanych klasą etapu realizacji zgodną z harmonogramem wykonania. Szczegółowe położenie poszczególnych segmentów ekranów akustycznych zawarte jest natomiast w opracowaniu źródłowym dla przedmiotowego rozdziału tj. w *Programie Ochrony Środowiska przed hałasem dla województwa lubelskiego dla terenów poza aglomeracjami, położonych wzdłuż dróg krajowych, na których poziom hałasu przekracza poziomy dopuszczalny (Instytut Techniki Górniczej KOMAG, Zakład Wibroakustyki Stosowanej, Lublin, 2009 r.)*.

W celu właściwego odczytania informacji przedstawionych w Tabeli 45, należy wyjaśnić że POŚPH założył harmonogram i kolejność realizacji poszczególnych zadań, który co do kwestii budowy ekranów akustycznych, dzieli je na te wchodzące do etapu:

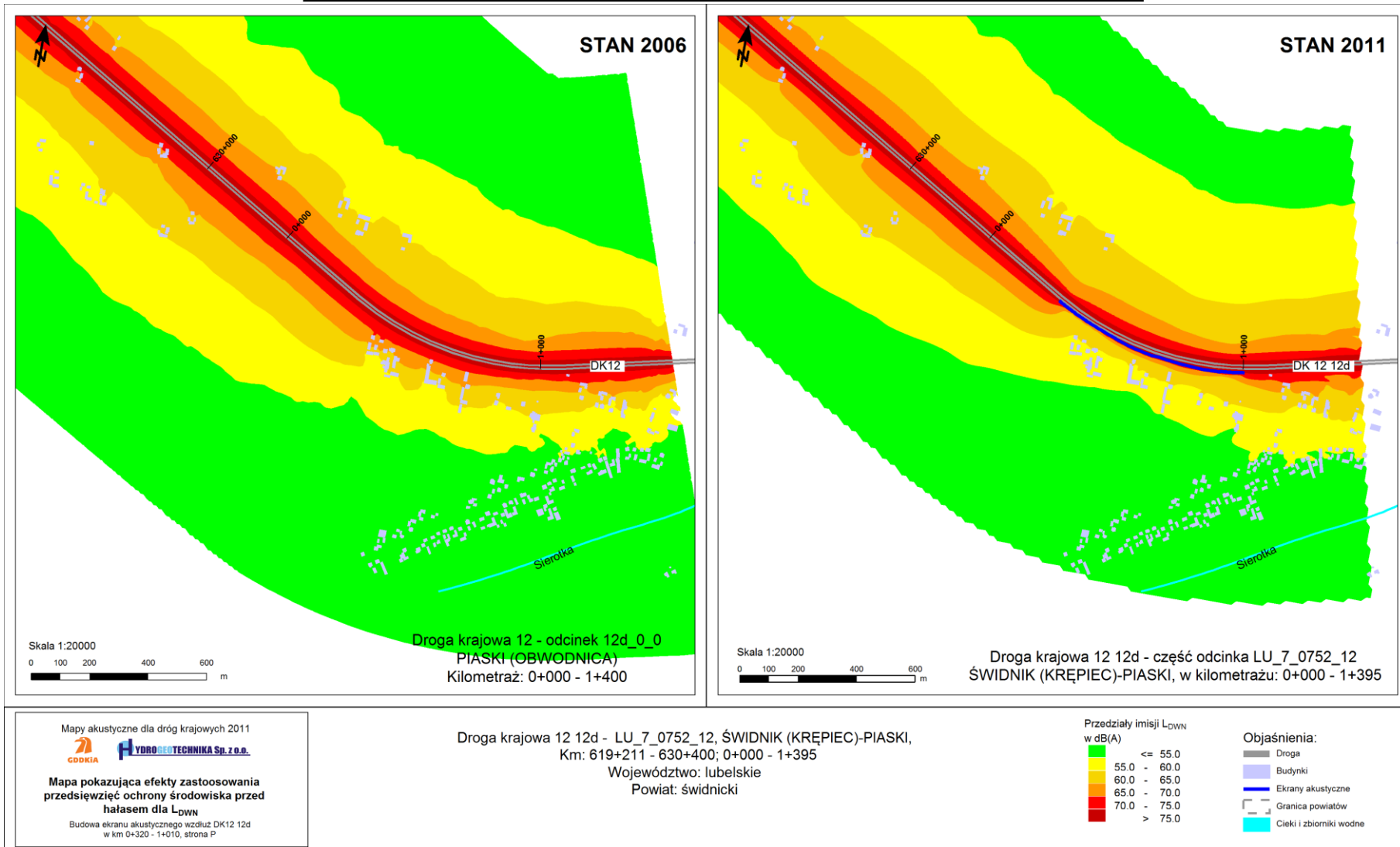
- C - ekrany akustyczne przewidziane do budowy na odcinkach dróg, na których wskaźnik M jest najwyższy;
- D - ekrany akustyczne przewidziane do budowy na odcinkach dróg, o niższym wskaźniku M.

Inwestycje ochrony środowiska zakwalifikowane do etapu C harmonogramu, zgodnie z POŚPH, powinny zostać zrealizowane w latach 2012 - 2016, natomiast zakwalifikowane do etapu D, powinny zostać zrealizowane w latach 2016 - 2020.

Dla inwestycji zrealizowanych, zawartych w Tabeli 45, wygenerowano mapy pokazujące efekty zastosowania przedsięwzięć ochrony środowiska przed hałasem (Rysunek 2, Rysunek 3). Obrazują one, w jaki sposób zmienił się rozkład przestrzenny zasięgów hałasu, wyrażonego wskaźnikami L_{DWN} oraz L_N , po realizacji zadań, których zestawienie przedstawia (w lewym oknie mapy zaprezentowano rozkład izofon pokazujących klimat akustyczny terenów w 2006 roku - W_{2006} , natomiast w prawym rozkład izofon pokazujących klimat akustyczny terenów w 2011 roku - W_{2011} , czyli po realizacji zamierzeń inwestycyjnych). Ponadto, poniżej zamieszczono zestaw tabel, w których porównano dla obydwu sytuacji (W_{2006} , W_{2011}) liczbę lokali mieszkalnych, liczbę mieszkańców oraz powierzchnie narażone na oddziaływanie hałasu wyrażonego wskaźnikami L_{DWN} oraz L_N w poszczególnych przedziałach emisji.

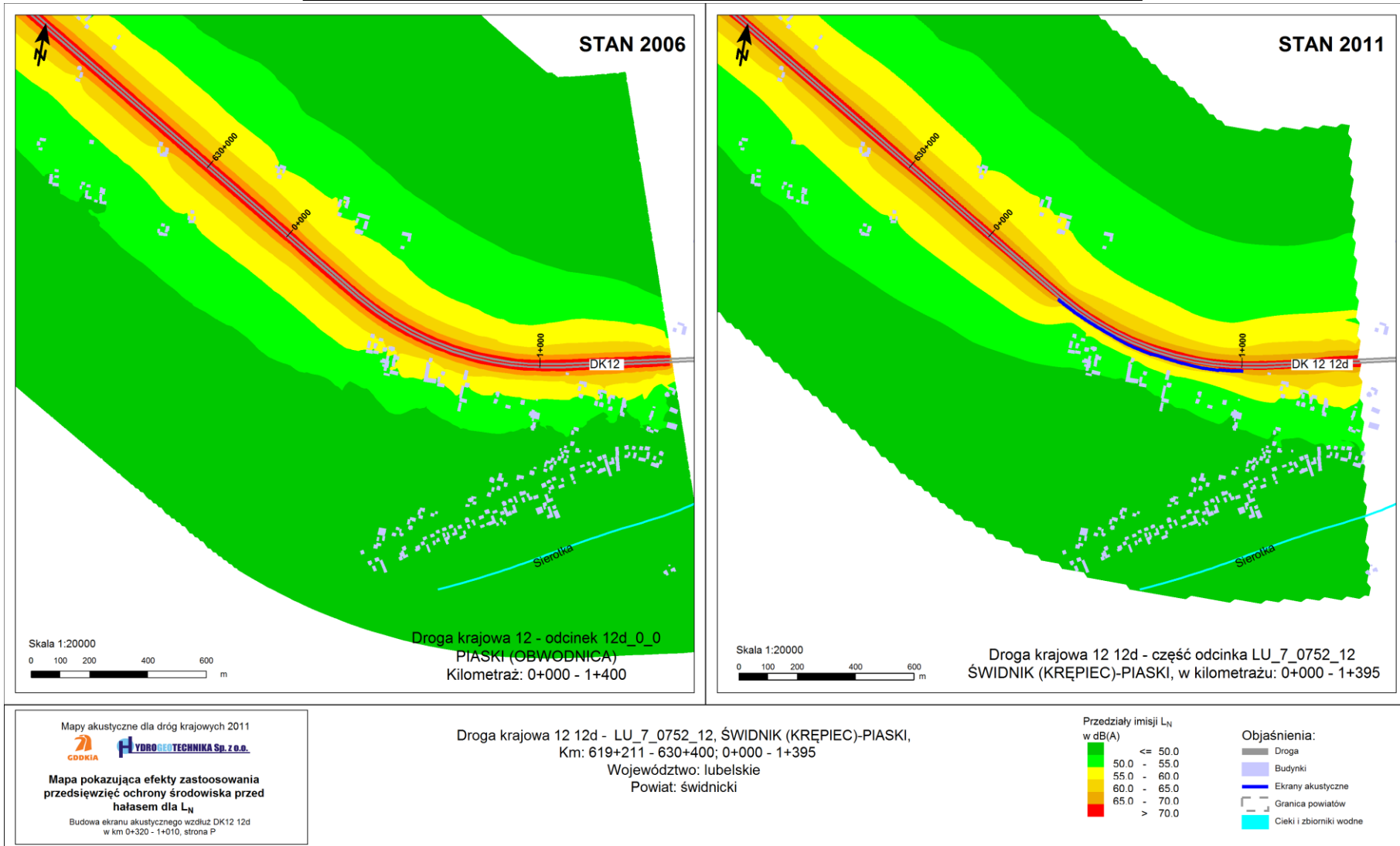
W opisach rysunków oraz tabel posłużono się nazwami oraz oznaczeniem ID odcinka, z POŚPH oraz opracowania MA2006.

Mapy akustyczne dla dróg krajowych o ruchu powyżej 3 000 000 pojazdów
w województwie podlaskim, warmińsko-mazurskim i lubelskim
/województwo lubelskie/



Rysunek 2 Mapa pokazująca efekty zastosowania przedsięwzięć ochrony środowiska przed hałasem na odcinku **PIASKI (OBWODNICA)** dla wskaźnika L_{DWN}

Mapy akustyczne dla dróg krajowych o ruchu powyżej 3 000 000 pojazdów
w województwie podlaskim, warmińsko-mazurskim i lubelskim
/województwo lubelskie/



Rysunek 3 Mapa pokazująca efekty zastosowania przedsięwzięć ochrony środowiska przed hałasem na odcinku **PIASKI (OBWODNICA)** dla wskaźnika L_N

*Mapy akustyczne dla dróg krajowych o ruchu powyżej 3 000 000 pojazdów
w województwie podlaskim, warmińsko-mazurskim i lubelskim
/województwo lubelskie/*

**Tabela 46 Zestaw tabel prezentujących, w poszczególnych przedziałach imisji, stan akustyczny terenów przylegających do odcinka PIASKI (OBWODNICA)
- 2006 r.VS. 2011 r.**

ID odcinka/ zmiana wartości	Liczba lokali mieszkalnych narażonych na hałas w przedziałach stref imisji dla wskaźnika L_{DWN}											
	55 ÷ 60 dB		60 ÷ 65 dB		65 ÷ 70 dB		70 ÷ 75 dB		powyżej 75 dB		Suma końcowa	
	W_{2006}	W_{2011}	W_{2006}	W_{2011}	W_{2006}	W_{2011}	W_{2006}	W_{2011}	W_{2006}	W_{2011}	W_{2006}	W_{2011}
12d_0_0	13	17	7	14	9	0	1	0	0	0	30	31
$W_{2006} - W_{2011}$	-4		-7		9		1		0		-1	

ID odcinka/ zmiana wartości	Liczba osób narażonych na hałas w przedziałach stref imisji dla wskaźnika L_{DWN}											
	55 ÷ 60 dB		60 ÷ 65 dB		65 ÷ 70 dB		70 ÷ 75 dB		powyżej 75 dB		Suma końcowa	
	W_{2006}	W_{2011}	W_{2006}	W_{2011}	W_{2006}	W_{2011}	W_{2006}	W_{2011}	W_{2006}	W_{2011}	W_{2006}	W_{2011}
12d_0_0	57	62	32	50	35	0	4	0	0	0	128	112
$W_{2006} - W_{2011}$	-5		-18		35		4		0		16	

ID odcinka/ zmiana wartości	Liczba lokali mieszkalnych narażonych na hałas w przedziałach stref imisji dla wskaźnika L_N											
	50 ÷ 55 dB		55 ÷ 60 dB		60 ÷ 65 dB		65 ÷ 70 dB		powyżej 70 dB		Suma końcowa	
	W_{2006}	W_{2011}	W_{2006}	W_{2011}	W_{2006}	W_{2011}	W_{2006}	W_{2011}	W_{2006}	W_{2011}	W_{2006}	W_{2011}
12d_0_0	6	16	10	3	5	0	0	0	0	0	21	20
$W_{2006} - W_{2011}$	-10		7		5		0		0		1	

ID odcinka/ zmiana wartości	Liczba osób narażonych na hałas w przedziałach stref imisji dla wskaźnika L_N											
	50 ÷ 55 dB		55 ÷ 60 dB		60 ÷ 65 dB		65 ÷ 70 dB		powyżej 70 dB		Suma końcowa	
	W_{2006}	W_{2011}	W_{2006}	W_{2011}	W_{2006}	W_{2011}	W_{2006}	W_{2011}	W_{2006}	W_{2011}	W_{2006}	W_{2011}
12d_0_0	31	60	39	12	21	0	0	0	0	0	91	72
$W_{2006} - W_{2011}$	-29		27		21		0		0		19	

Mapy akustyczne dla dróg krajowych o ruchu powyżej 3 000 000 pojazdów
w województwie podlaskim, warmińsko-mazurskim i lubelskim
/województwo lubelskie/

ID odcinka/ zmiana wartości	Powierzchnie obszarów ekspozycyjnych na hałas ocenianych wskaźnikiem L_{DWN} w km^2											
	55 ÷ 60 dB		60 ÷ 65 dB		65 ÷ 70 dB		70 ÷ 75 dB		powyżej 75 dB		Suma końcowa	
	W_{2006}	W_{2011}	W_{2006}	W_{2011}	W_{2006}	W_{2011}	W_{2006}	W_{2011}	W_{2006}	W_{2011}	W_{2006}	W_{2011}
12d_0_0	0,534	0,555	0,275	0,274	0,143	0,111	0,079	0,058	0,072	0,057	1,103	1,054
$W_{2006} - W_{2011}$	-0,021		0,001		0,032		0,021		0,015		0,049	

ID odcinka/ zmiana wartości	Powierzchnie obszarów ekspozycyjnych na hałas ocenianych wskaźnikiem L_N w km^2											
	50 ÷ 55 dB		55 ÷ 60 dB		60 ÷ 65 dB		65 ÷ 70 dB		powyżej 70 dB		Suma końcowa	
	W_{2006}	W_{2011}	W_{2006}	W_{2011}	W_{2006}	W_{2011}	W_{2006}	W_{2011}	W_{2006}	W_{2011}	W_{2006}	W_{2011}
12d_0_0	0,426	0,481	0,210	0,201	0,108	0,086	0,050	0,045	0,049	0,038	0,843	0,851
$W_{2006} - W_{2011}$	-0,055		0,009		0,022		0,005		0,011		-0,008	

Tabela 47 Parametry techniczne oraz lokalizacja ekranów akustycznych, będących propozycją inwestycyjną POŚPH, które zostały wybudowane do końca 2010 r.

L. p.	Nazwa drogi	Strona DK	Początek [km]	Koniec [km]	Typ	Wysokość
1	DK12	Prawa	0+320	1+010	pochłaniający	3,5

Zważywszy na, przewidziane w POŚPH, okresy realizacji proponowanych ekranów akustycznych, większość ekranów na chwilę sporządzenia przedmiotowego opracowania (koniec roku 2010), nie została wykonana. Spośród zawartych w Tabeli 45, w stosunku do poprzedniej edycji map akustycznych, wykonano ekran akustyczny po prawej stronie odcinka 12d_0_0, o nazwie PIASKI (OBWODNICA) o dł. 612 m. Efekt tego działania to zmniejszenie zasięgów poziomów hałasu dla terenów położonych w najbliższym sąsiedztwie tego zabezpieczenia akustycznego. Zmiana ta, skutkuje zmniejszeniem liczby lokali mieszkalnych, ilości osób oraz powierzchni stref czego dowodem są dodatnie wartości liczby lokali mieszkalnych, mieszkańców oraz powierzchni terenu narażonego na oddziaływanie hałasu drogowego dla odcinka PIASKI (OBWODNICA) w przedziałach imisji powyżej 65 dB dla wskaźnika L_{DWN} oraz powyżej 55 dla wskaźnika L_N .

W związku z faktem, iż dla dróg krajowych położonych w województwie lubelskim POŚPH zawiera propozycje zmian skutkujących poprawą klimatu akustycznego, które są różne od przedstawionych w poprzedniej edycji map akustycznych, w Tabeli 48 zawarto inwestycje proponowane w ramach MA2006, przewidywany przez MA2006 okres realizacji oraz ocenę wykonania tych inwestycji na koniec 2010 r. Efekty działań przedstawionych w tabeli poniżej, które zostały zrealizowane do końca 2010 r., przedstawiają odpowiednie załączniki graficzne w postaci map akustycznych, natomiast liczbowe oszacowanie ich wpływu na liczbę lokali mieszkalnych, liczbę mieszkańców oraz powierzchnie narażone na oddziaływanie hałasu wyrażonego wskaźnikami L_{DWN} oraz L_N , w poszczególnych przedziałach przedstawia rozdział 3.

Mapy akustyczne dla dróg krajowych o ruchu powyżej 3 000 000 pojazdów
w województwie podlaskim, warmińsko-mazurskim i lubelskim
/województwo lubelskie/

Tabela 48 Propozycje inwestycji mających poprawić klimat akustyczny wokół odcinków dróg krajowych woj. lubelskiego zawartych w mapach akustycznych 2006 r.

ID_ODC	Numer drogi		Opis odcinka				Działania naprawcze i inwestycje planowane mające na celu poprawę klimatu akustycznego				
	kraj	E	Pikietaż		Dł. (km)	Nazwa	Opis planu inwestycyjnego	Pikietaż		Przewidywany okres realizacji	Ocena inwestycji na koniec 2010 r.
1	2	3	Pocz.	Koń.	6	7		8	9		
Odcinek drogi krajowej Nr12, PUŁAWY - KOŃSKOWOLA, KM 562+300 - 568+700											
LU_7_0745_12	12	-	562+030	568+735	6,705	PUŁAWY-KOŃSKOWOLA	Budowa obwodnicy m. Puławy w ciągu drogi ekspresowej S12 po nowym przebiegu w stosunku do DK12 /propozycja dotyczy innego odcinka niż wskazuje na to tytułowa nazwa odcinka uwzględnionego w opracowaniu MA2006/	0+000	12+708	2008 -	I etap obwodnicy-inwestycja zrealizowana i oddany do użytkowania dnia 12.07.2008 r.
								12+708	23+160	2010	II etap - obwodnicy-inwestycja niezrealizowana (przewidziany okres realizacji 2014-2016 r.)
Odcinek drogi krajowej Nr 12, KURÓW – GARBÓW, KM 577+554 - 591+100											
Odcinek drogi krajowej Nr 12, GARBÓW - LUBLIN, KM 591+100 -602+545											
LU_7_0747_12	12	E372	577+554	584+678	7,124	KURÓW-ZAGRODY	Budowa drogi ekspresowej S12/S17 po nowym przebiegu w stosunku do DK12/DK17	577+500	591+100	2011 -	Inwestycja niezrealizowana – inwestycja w trakcie realizacji (planowany termin zakończenia – 2013 r.)
LU_7_0748_12	12	E372	584+678	591+095	6,417	ZAGRODY-GARBÓW					
LU_7_0749_12	12	E372	591+095	602+545	11,450	GARBÓW-LUBLIN					
Odcinek drogi krajowej Nr 12, LUBLIN - KALINÓWKA, KM 616+673 -617+337											
Odcinek drogi krajowej Nr 12, KALINÓWKA - PIASKI, KM 617+337 -630+360											
Odcinek drogi krajowej Nr 12, PIASKI (OBWODNICA), KM 0+000 – 1+400											

Mapy akustyczne dla dróg krajowych o ruchu powyżej 3 000 000 pojazdów
w województwie podlaskim, warmińsko-mazurskim i lubelskim
/województwo lubelskie/

ID_ODC	Numer drogi		Opis odcinka				Działania naprawcze i inwestycje planowane mające na celu poprawę klimatu akustycznego				
	kraj	E	Pikietaż		Dł. (km)	Nazwa	Opis planu inwestycyjnego	Pikietaż		Przewidywany okres realizacji	Ocena inwestycji na koniec 2010 r.
1	2	3	Pocz.	Koń.	6	7		8	9		
LU_7_0750_12	12	E372/E372	616+673	617+337	0,664	LUBLIN- KALINÓWKA	Przebudowa do parametrów drogi klasy GP	616+670	619+210	2009 - 2010	Inwestycja niezrealizowana- w km 616+616 - 630+400 realizowana jest inwestycja polegająca na budowie drogi ekspresowej S17 (planowany termin zakończenia - 2012 r.)
LU_7_0751_12	12	E372/E373	617+337	619+211	1,874	KALINÓWKA- ŚWIDNIK (KRĘPIEC					
LU_7_0752_12	12 12d	E372/E373	619+211 0+000	630+400 1+395	12,544	ŚWIDNIK (KRĘPIEC)-PIASKI	Przebudowa do parametrów drogi klasy S	619+210	630+550	2009 - 2010	
Odcinek drogi krajowej Nr 17, TOMASZÓW LUBELSKI (PRZEJŚCIE), KM 210+141 –215+330											
LU_7_0768_17	17	E372	210+141	215,330	5,189	TOMASZÓW LUB./PRZEJŚCIE/	Budowa nowego przebiegu DK17	-	-	2008 - 2009	Inwestycja niezrealizowana- planowany termin zakończenia – 2015r.

Tabela 49 przedstawia inwestycje zrealizowane w latach 2006÷2010 przez GDDKiA o. Lublin, w zakresie analizowanych odcinków dróg. Informacje o tych inwestycjach uzyskano od GDDKiA o. Lublin na potrzeby przedmiotowego opracowania (pismo z dnia 7 czerwca 2011 r., znak GDDKiA O/Lu-D-9-wo-264/16/11).

Tabela 49 Zestawienie zrealizowanych w latach 2006 – 2010 działań inwestycyjnych z podziałem na powiaty, na których klimat akustyczny oddziałują analizowane odcinki dróg (zgodnie z materiałami uzyskanymi z GDDKiA o. Lublin)

ID_ODC	Nr drogi	Odcinek	Opis inwestycji
POWIAT BIALSKI			
LU_7_0738_2	2	MIĘDZYRZEC PODL.- WORONIEC	Przebudowa DK2 relacji Warszawa – Siedlce - Terespol, na terenie województwa lubelskiego od km 599+487 do km 672+336,9 (w tym budowa obwodnicy m. Biała Podlaska wraz z zastosowaniem środka redukującego hałas w postaci ekranów akustycznych w km 632+000 do km 638+787, na odc. od km 658+061 do km 662+931 i od km 663+582 do km 665+351 zastosowano tzw. „cichą nawierzchnię”).
LU_7_0739_2	2	WORONIEC-BIAŁA PODL.	
POWIAT JANOWSKI			
LU_7_0781_19	19	JANÓW LUB./PRZEJŚCIE/	Wymiana nawierzchni DK19 na odc. 384+400 - 385+801 km, tj. przejście przez m Janów Lubelski.
POWIAT KRASNOSTAWSKI			
LU_7_0760_17	17	PIASKI-FAJSŁAWICE	Przebudowa ze wzmocnieniem DK17 na odc. Piaski- Łopiennik wraz z przebudową skrzyżowania w m. Piaski w km 114+308 do km 130+799.
LU_7_0763_17	17	MAŁOCHWIEJ-IZBICA	Remont na DK17 na odc. Tuligłowy- Izbica (wraz z remontem mostu w m. Łopiennik Górny w km 146+875 do km 153+500).
POWIAT KRAŚNICKI			
LU_7_0780_19	19	KRAŚNIK-SŁODKÓW	Remont na DK19 na odc. przez m. Stróża w km 356+956 do km 360+200 oraz na odc. Słodków-Polichna w km 361+400 do km 367+200.
LU_7_0785_74	74	OLBIĘCIN-KRAŚNIK	Wymiana nawierzchni DK74 na odc. Olbięcin - Kraśnik w km 201+000 do km 205 + 118. Budowa obwodnicy Kraśnika w ciągu DK 74 o długości 5,268 km. Remont na DK74 na odc. Olbięcin - Kraśnik w km 197+737 do km 201+000.
POWIAT LUBARTOWSKI			
LU_7_0769_19	19	KOCK-FIRLEJ	Wymiana nawierzchni DK19 na odc. Firlej - Lubartów w km 269+600 do km 272+988.
LU_7_0770_19	19	FIRLEJ-LUBARTÓW	
LU_7_0773_19	19	ŁUCKA-NIEMCE	Wymiana nawierzchni oraz poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego na DK 19 na odc. Łucka-Trzciniec w km 288+550 do km 290+120. Wymiana nawierzchni oraz poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego na DK 19 na odc. Zalesie-Niemce w km 295+750 do km 296+550.

Mapy akustyczne dla dróg krajowych o ruchu powyżej 3 000 000 pojazdów
w województwie podlaskim, warmińsko-mazurskim i lubelskim
/województwo lubelskie/

ID_ODC	Nr drogi	Odcinek	Opis inwestycji
POWIAT LUBELSKI			
LU_7_0773_19	19	ŁUCKA-NIEMCE	Wymiana nawierzchni oraz poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego na DK 19 na odc. Łucka-Trzciniec w km 288+550 do km 290+120. Wymiana nawierzchni oraz poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego na DK 19 na odc. Zalesie-Niemce w km 295+750 do km 296+550.
LU_7_0774_19	19	NIEMCE-CIECIERYN	Wymiana nawierzchni oraz poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego na DK19 na odc. Niemce-Ciecierzyn w km 298+900 do km 301+700,
LU_7_0791_82	82	ŁUSZCZÓW-ŁĘCZNA	Remont DK82 na odc. Lublin-Łęczna (wraz z remontem mostu dł. 82,9 m przez rz. Wieprz w m. Łęczna) w km 20+060 do km 23+477.
POWIAT ŁĘCZYŃSKI			
LU_7_0791_82	82	ŁUSZCZÓW-ŁĘCZNA	Remont DK82 na odc. Lublin-Łęczna (wraz z remontem mostu dł. 82,9 m przez rz. Wieprz w m. Łęczna) w km 20+060 do km 23+477.
LU_7_0792_82	82	ŁĘCZNA/PRZEJŚCIE/	
POWIAT PUŁAWSKI			
LU_7_0741_12i	12i	PUŁAWY OBWODNICA	Budowa I etapu obwodnicy Puław wraz z budową nowego mostu w ciągu DK12 w km 0+000 do km 12+708.
LU_7_0745_12	12	PUŁAWY-KOŃSKOWOLA	Wymiana nawierzchni DK12 na odc. Puławy - Końskowola w km 565+303 do km 569+875.
LU_7_0746_12	12	KOŃSKOWOLA-KURÓW	
LU_7_0757_17	17	MOSZCZANKA-ŻYRZYN	Wymiana nawierzchni DK17 na odc. Moszczanka - Kośmin w km 86+330 do km 89+450.
POWIAT RYCKI			
LU_7_0757_17	17	MOSZCZANKA-ŻYRZYN	Wymiana nawierzchni DK17 na odc. Moszczanka - Kośmin w km 86+330 do km 89+450.
POWIAT ŚWIDNICKI			
LU_7_0759_17a	17a	PIASKI/PRZEJŚCIE/	Przebudowa ze wzmocnieniem DK17 na odc. Piaski- Łopiennik wraz z przebudową skrzyżowania w m. Piaski w km 0+907 do km 1+040.
LU_7_0760_17	17	PIASKI-FAJSŁAWICE	
POWIAT TOMASZOWSKI			
LU_7_0768_17	17	TOMASZÓW LUB./PRZEJŚCIE/	Budowa obwodnicy Hrebenego w ciągu DK17 wraz z przebudową DK17 na odc. Tomaszów Lub. - Hrebenne w km 211 + 170 do km 223+300.
POWIAT ZAMOJSKI			
LU_7_0767_17	17	ZAMOŚĆ-WÓLKA ŁABUŃSKA	Wymiana nawierzchni DK17 na odc. Łabunie - Wólka Łabuńska w km 184+600 do km 189+405.
LU_7_0787_74	74	ZAWADA-ZAMOŚĆ	Remont DK74 na odc. od km 267+390 do km 270+250 przez m. Płoskie

Wszystkie inwestycje zrealizowane, których zestawienie przedstawia Tabela 49, wpłynęły na poprawę klimatu akustycznego oraz jednoczesny spadek osób narażonych na ponadnormatywne oddziaływanie hałasu. Większość zrealizowanych inwestycji, w granicach analizowanych odcinków, miało charakter przebudowy, remontu lub wymiany nawierzchni, dla których szacowany jest spadek poziomu emisji hałasu o 1 dB w przypadku zmiany klasy stanu nawierzchni drogi wg. SOSN z klasy C oraz około 2 dB w przypadku zmiany stanu nawierzchni z klasy D na klasę A. Jedynie na odcinku LU_7_0741_12i o nazwie PUŁAWY OBWODNICA zrealizowano inwestycję drogową pn. *I etap obwodnicy Puław wraz z budową nowego mostu w ciągu DK12*. Wpływ tej inwestycji na klimat akustycznych terenów sąsiadujących przedstawiają odpowiednie załączniki graficzne w postaci map akustycznych, natomiast liczbowe oszacowanie ich wpływu na liczbę lokali mieszkalnych, liczbę mieszkańców oraz powierzchnie narażone na oddziaływanie hałasu wyrażonego wskaźnikami L_{DWN} oraz L_N , w poszczególnych przedziałach przedstawia rozdział 3.

7 ANALIZA WPŁYWU NA KLIMAT AKUSTYCZNY AKTUALNYCH I PRZEWIDYWANYCH INWESTYCJI

Tytułowej analizie wpływu działań inwestycyjnych dotychczas wykonanych, jak również zaplanowanych, poddano odcinki dróg krajowych, dla których uzyskano informacje od GDDKiA o. Lublin (pismo z dnia 27 kwietnia 2011 r., znak GDDKiA O/LU-P-1-jd-071/2/2011) - Tabela 50.

Tabela 50 Zestawienie planowanych działań inwestycyjnych z podziałem na powiaty (zgodnie z materiałami uzyskanymi od GDDKiA o. Lublin)

ID_ODC	Nr drogi	Odcinek	Opis inwestycji
POWIAT HRUBIESZOWSKI			
LU_7_0788_74	74	HRUBIESZÓW /PRZEJŚCIE1/	Budowa obwodnicy Hrubieszowa w ciągu DK74 o dł. 9,269km (planowany termin zakończenia - czerwiec 2013r.)
POWIAT KRASNOSTAWSKI			
LU_7_0760_17	17	PIASKI-FAJSŁAWICE	Budowa drogi S17 Kurów-Lublin-Piaski o dł. 66,83 km (planowany termin zakończenia całego zadania -wrzesień 2013 r.)
POWIAT LUBARTOWSKI			
LU_7_0769_19	19	KOCK-FIRLEJ	Budowa drogi S19 Międzyrzec Podlaski - Lubartów, odc. obwodnica Kocka i Woli Skromowskiej o dł. 7,87 km (planowany termin zakończenia -kwiecień 2012r.)
POWIAT LUBELSKI			
LU_7_0747_12	12	KURÓW-ZAGRODY	Budowa drogi ekspresowej S12/17 na odcinku Kurów-Lublin-Piaski od węzła „Sielce” do węzła „Witosa” – inwestycja w trakcie realizacji (planowany termin zakończenia – 2013 r.)
LU_7_0748_12	12	ZAGRODY-GARBÓW	
LU_7_0776_19	19	LUBLIN-NIEDRZWICA DUŻA	Budowa drogi ekspresowej S19 Lubartów-Kraśnik odc. w. Dąbrowica - w. Konopnica (obwodnica. m. Lublina) o dł. 9,587 km (planowany termin zakończenia - październik 2015 r.)
POWIAT PUŁAWSKI			
LU_7_0741_12i	12i	PUŁAWY OBWODNICA	Budowa ekranów przeciwhałasowych zlokalizowanych na wybudowanym I etapie obwodnicy miasta Puławy wzdłuż drogi krajowej nr 12 od km 2+558,43 do km 7+952,97. Długość budowanego ekranu wynosi 2110m. Budowa obwodnicy Puław (II etap) na DK12 o dł. 11,84 km (okres realizacji 2014-2016 r.)
LU_7_0745_12	12	PUŁAWY-KOŃSKOWOLA	Budowa obwodnicy Puław (II etap) na DK12 o dł. 11,84 km (okres realizacji 2014-2016 r.)
LU_7_0747_12	12	KURÓW-ZAGRODY	Budowa drogi ekspresowej S12/17 na odcinku Kurów-Lublin-Piaski od węzła „Sielce” do węzła „Witosa” – inwestycja w trakcie realizacji (planowany termin zakończenia – 2013 r.)
LU_7_0758_17	17	ŻYRZYN-KURÓW	Budowa drogi S17 Kurów-Lublin-Piaski o dł. 66,83 km (planowany termin zakończenia całego zadania -wrzesień 2013 r.)

*Mapy akustyczne dla dróg krajowych o ruchu powyżej 3 000 000 pojazdów
w województwie podlaskim, warmińsko-mazurskim i lubelskim
/województwo lubelskie/*

ID_ODC	Nr drogi	Odcinek	Opis inwestycji
POWIAT ŚWIDNICKI			
LU_7_0750_12	12	LUBLIN-KALINÓWKA	Budowa drogi ekspresowej S17, odcinek Kurów-Lublin-Piaski, zadanie nr 5: Rozbudowa drogi krajowej nr 17(12) na odcinku Lublin (węzeł Witosa) – Piaski (początek obwodnicy) od km 616+616 do km 630+400– inwestycja w trakcie realizacji (planowany termin zakończenia – 2012 r.)
LU_7_0751_12	12	KALINÓWKA-ŚWIDNIK (KRĘPIEC)	
LU_7_0752_12	12 12d	ŚWIDNIK (KRĘPIEC)-PIASKI	
LU_7_0759_17a	17a	PIASKI/PRZEJŚCIE/	Budowa drogi S17 Kurów-Lublin-Piaski o dł. 66,83 km (planowany termin zakończenia całego zadania -wrzesień 2013 r.)
LU_7_0760_17	17	PIASKI-FAJSŁAWICE	
POWIAT TOMASZOWSKI			
LU_7_0768_17	17	TOMASZÓW LUB./PRZEJŚCIE/	Budowa obwodnicy Tomaszowa Lubelskiego w ciągu DK17 Warszawa-Lublin-Zamość-Hrebenne (planowany termin zakończenia – 2015r.)

Na podstawie danych zawartych w Tabeli 50 przeprowadzono analizę wpływu projektowanych inwestycji na zmianę klimatu akustycznego obszarów im sąsiadujących.

Szczegółowość przeprowadzonej analizy, zależała w dużym stopniu od ilości i jakości danych charakteryzujących przedsięwzięcie. Dla województwa lubelskiego spośród inwestycji wymienionych w Tabeli 50, szczegółowej analizie poddano inwestycje, dla których zgromadzono wystarczające dane wejściowe.

Dla planowanych inwestycji polegających na budowie obwodnicy miasta lub drogi alternatywnej wobec obecnego położenia drogi krajowej, wygenerowano prognozowane zasięgi stref hałasu wzdłuż analizowanych odcinków dróg, o natężeniu i strukturze ruchu wynikającej z przejścia części ruchu przez planowaną drogę (obwodnicę). Do szacowania wielkości ruchu na planowanych obwodnicach, a tym samym szacowania obniżenia natężenia ruchu na istniejących odcinku drogi krajowej, zastosowano sugerowaną przez Zleceniodawcę *Uproszczoną metodę szacowania wielkości ruchu na planowanych obwodnicach* [4]. Dane wejściowe do algorytmu obliczeń przedstawionego w ww. metodyce, stanowiły:

- dane o natężeniu ruchu pojazdów, z podziałem na siedem klas pojazdów, przekazane przez Zleceniodawcę, jako wynik przeprowadzonego GPR w 2010 r., które zagregowano do klas wymaganych przez wspomnianą *Uproszczoną metodę szacowania wielkości ruchu na planowanych obwodnicach* [4]. Na potrzeby przeprowadzonych obliczeń, przyjęto poniżej przedstawiony podział pojazdów (ciągników rolniczych ze względu na kategorię drogi będącej zamierzeniem inwestycyjnym nie wliczono do żadnej z grup pojazdów, które będą poruszać się po nowym śladzie – wliczone zostały do natężenia ruchu na istniejącej drodze):

Tabela 51 Podział pojazdów na klasy - adaptacja danych z GPR 2010 do Uprozczonej metody szacowania wielkości ruchu na planowanych obwodnicach [4]

Klasa pojazdów GPR	Samochody osobowe, mikrobusy	Lekkie samochody ciężarowe (dostawcze)	Sam. ciężarowe bez przyczep	Motocykle	Samochody ciężarowe z przyczepami	Autobusy	Ciągniki rolnicze
Klasa pojazdów uproszczona metoda szacowania	SO	SD	SCs		SCc	A	-

- liczbę mieszkańców, która dzięki wykresom zamieszczonym w metodyce postępowania, pozwala wyznaczyć współczynnik t_i , przyjęto z danych GUS lub informacji zawartych na stronach internetowych odpowiedniego urzędu.

LU 7 0769 19 - KOCK-FIRLEJ 260+355 - 271+782 KM

LU 7 0770 19 FIRLEJ-LUBARTÓW 271+782 - 281+431 KM

LU 7 0771 19a LUBARTÓW/OBWODNICA/ 0+000 - 6+200 KM; 0+000 - 2+000 KM

W km 257+500 – 265+215 w dniu 21.12.2011 r. dopuszczono do ruchu obwodnicę m. Kock i Woli Skromowskiej, wraz z wybudowanym, nowym mostem przez rzekę Wieprz, stanowiące fragment planowanej drogi ekspresowej S19 Międzyrzec Podlaski – Lubartów. W wyniku wybudowania i oddania tego odcinka S19 nastąpiło zmniejszenie ruchu, w szczególności pojazdów ciężkich, na starym, analizowanym śladzie DK19. Do jego wyznaczenia, a następnie wykorzystania w modelu obliczeniowym w celu prognozy wpływu zamierzenia inwestycyjnego na klimat akustyczny terenów przylegających do starego śladu DK19, wykorzystano metodę szacowania [4], przyjmując SDR z odcinka RADZYŃ PODL.-KOCK 242+493 - 260+355 KM (odcinek nie wchodzi w zakres analiz MA2011), jako natężenie na odcinku "przed miastem", natomiast z odcinka KOCK-FIRLEJ 260+355 - 271+782 KM jako natężenie "za miastem". Przyjęta liczba mieszkańców do przedmiotowej prognozy spadku natężenia ruchu wynosi 5 000.

Prognozowany spadek natężenia ruchu w km 260+355 - 265+215 odcinka LU_7_0769_19 o nazwie KOCK-FIRLEJ wynosi (wartości SDR dla k-tej klasy pojazdu z podziałem na pory doby):

	SO	SD	SCs	SCc	A
dzień	3566,9	641,6	353,1	640,7	51,4
wieczór	845,8	90,1	66,9	180,9	8,7
noc	287,7	84,2	46,1	303,6	2,4

Prognozowane natężenie ruchu w km 260+355 - 265+215 odcinka LU_7_0769_19 o nazwie KOCK-FIRLEJ (wartości SDR dla k-tej klasy pojazdu z podziałem na pory doby), przyjęte do procesu modelowania przedstawia się następująco:

	SO	SD	SCs	SCc	A
dzień	580,6	63,4	10,9	19,8	1,6
wieczór	137,7	8,9	2,1	5,6	0,3
noc	46,8	8,3	1,4	9,4	0,1

Od końca obwodnicy Kocka i Woli Skromowskiej (km 265+215) do miejscowości Firlej (km. ok. 269+400) przygotowywane jest zamierzenie inwestycyjne polegające na budowie dwujezdniowej drogi ekspresowej wraz z jej towarzyszącą infrastrukturą, w tym ekranów

akustycznych jako kontynuacja drogi ekspresowej S19 Międzyrzec Podlaski – Lubartów. Trasa ta do miejscowości Firlej ma przebiegać z wykorzystaniem istniejącej drogi krajowej jako jednej jezdni drogi ekspresowej. W związku z brakiem dostatecznych danych odnośnie tej rozbudowy m. in. o położeniu drugiej jezdni S19, ilości pasów ruchu, usytuowaniu zabezpieczeń akustycznych) nie stworzono modelu obliczeniowego, który pozwoliłby określić wpływ rozbudowy DK19 na tym odcinku do parametrów drogi ekspresowej na klimat akustyczny terenów przyległych. W związku z oddaniem do użytkowania w przyszłości drugiej jezdni analizowanej drogi oraz dostosowania drogi do klasy drogi ekspresowych należy spodziewać się zwiększenia zasięgów poziomów hałasu, co jest związane ze zmianą geometrii źródła hałasu jak również wzrostem prędkości dopuszczalnych w stosunku do obecnej sytuacji (drogi jednojezdniowej, dwupasowej). Z drugiej jednak strony, literatura prawa ochrony środowiska, wymaga dla tego typu inwestycji by jak w najmniejszym stopniu wpływały na tereny chronione akustycznie, stąd można spodziewać się działań o takim charakterze i w tym przypadku (informacja o budowie ekranów akustycznych na planowanym odcinku S19 pojawia się na stronie GDDKiA o. Lublin).

W km około 269+400 – 276+100 starego śladu DK19 (tj część odcinka LU_7_0769_19 o nazwie KOCK-FIRLEJ w km 269+400 – 271+782 oraz część odcinka LU_7_0770_19 o nazwie FIRLEJ-LUBARTÓW w km 271+782 – 276+100) planowana jest budowa obwodnicy po wschodniej stronie m. Firlej (zgodnie z wariantem W3 - optymalnym, wskazanym we wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach).

W wyniku planowanej inwestycji drogowej nastąpi zmniejszenie ruchu, w szczególności pojazdów ciężkich na starym, analizowanym śladzie DK19, przebiegającym przez m. Firlej. Do jego wyznaczenia, a następnie wykorzystania w modelu obliczeniowym w celu prognozy wpływu zamierzenia inwestycyjnego na klimat akustyczny terenów przylegających do starego śladu DK19, wykorzystano metodę szacowania [4], przyjmując SDR z odcinka KOCK-FIRLEJ, jako natężenie na odcinku "przed miastem", natomiast z odcinka FIRLEJ-LUBARTÓW jako natężenie "za miastem". Przyjęta liczba mieszkańców do przedmiotowej prognozy spadku natężenia ruchu wynosi 1 000.

Prognozowany spadek natężenia ruchu w km 269+400 – 276+100 tj odcinka LU_7_0769_19 o nazwie KOCK-FIRLEJ w km 269+400 – 271+782 oraz część odcinka LU_7_0770_19 o nazwie FIRLEJ-LUBARTÓW w km 271+782 – 276+100 wynosi (wartości SDR dla k-tej klasy pojazdu z podziałem na pory doby):

	SO	SD	SCs	SCc	A
dzień	4623,2	638,5	381,2	646,3	59,8
wieczór	1070,7	108,8	80,4	170,5	9,3
noc	497,8	103,4	61,7	321,4	3,9

Prognozowane natężenie ruchu w części odcinka LU_7_0769_19 o nazwie KOCK-FIRLEJ w km 269+400 – 271+782 oraz część odcinka LU_7_0770_19 o nazwie FIRLEJ-LUBARTÓW w km 271+782 – 276+100 przyjęte do procesu modelowania przedstawia się następująco:

	SO	SD	SCs	SCc	A
dzień	94,3	13	7,8	13,2	1,2
wieczór	21,8	2,2	1,6	3,5	0,2
noc	10,2	2,1	1,3	6,6	0,1

Po ok. 7,5 km obwodnicy m. Firlej (tj. w okolicy km 276+100 obecnego śladu, jak wynika z mapy orientacyjnej inwestycji na odcinku Kock - Lublin) droga będzie „wracać” do istniejącego śladu DK19 i przebiegać przez ok. 5 km równoległe do niej po wschodniej stronie. „Na wysokości” obwodnicy m. Lubartów trasa będzie przebiegać z wykorzystaniem istniejącej jezdni jako zachodniej nitki drogi ekspresowej. Koniec trasy będzie pokrywał się z końcem istniejącej obwodnicy Lubartowa.

W związku z brakiem dostatecznych danych (min. o położeniu drugiej jezdni S19, ilości pasów ruchu, usytuowaniu zabezpieczeń akustycznych) odnośnie rozbudowy istniejącej drogi od km 276+100 do końca istniejącej obwodnicy Lubartowa. nie stworzono modelu obliczeniowego, który pozwoliłby określić wpływ rozbudowy DK19 na tym odcinku do parametrów drogi ekspresowej na klimat akustyczny terenów przyległych. Należy jednak przypuszczać, iż w związku z oddaniem do użytkowania w przyszłości drugiej jezdni tego fragmentu zwiększą się zasięgi poziomów hałasu, co jest związane ze zmianą geometrii źródła hałasu jak również wzrostem prędkości dopuszczalnych w stosunku do obecnej sytuacji. Z drugiej jednak strony, litera prawa ochrony środowiska, wymaga dla tego typu inwestycji by jak w najmniejszym stopniu wpływały na tereny chronione akustycznie, stąd można spodziewać się działań o takim charakterze i w tym przypadku.

Graficzne przedstawienie prognozowanych zasięgów L_{DWN} , L_N na ww. odcinkach przedstawiają odpowiednio załączniki graficzne:

Mapa prognostyczna dla $L_{DWN_DK19_odc769_ark1_2}$

Mapa prognostyczna dla $L_{DWN_DK19_odc769_ark2_2}$

Mapa prognostyczna dla $L_N_DK19_odc769_ark1_2$

Mapa prognostyczna dla $L_N_DK19_odc769_ark2_2$

Mapa prognostyczna dla $L_{DWN_DK19_odc770_ark1_1}$

Mapa prognostyczna dla $L_N_DK19_odc770_ark1_1$

Oszacowanie przewidywanych efektów analizowanego przedsięwzięcia przedstawiono w tabelach poniżej, w których zestawiono oszacowaną liczbę ludności, lokali mieszkalnych oraz powierzchni narażonych na hałas w przedziałach stref imisji wyrażonej wskaźnikami L_{DWN} oraz L_N , dla wariantu W_0 (tj. sytuacji gdy zamierzenie inwestycyjne nie zostało zrealizowane) oraz wariantu W_1 (tj. sytuacji gdy zamierzenie inwestycyjne zostało zrealizowane). W poniższych tabeli zawarto również różnicę ww. parametrów oceny pomiędzy wariantem W_0 oraz wariantem W_1 .

*Mapy akustyczne dla dróg krajowych o ruchu powyżej 3 000 000 pojazdów
w województwie podlaskim, warmińsko-mazurskim i lubelskim
/województwo lubelskie/*

ID odcinka/ zmiana wartości	Liczba lokali mieszkalnych narażonych na hałas w przedziałach stref emisji dla wskaźnika L_{DWN}											
	55 ÷ 60 dB		60 ÷ 65 dB		65 ÷ 70 dB		70 ÷ 75 dB		powyżej 75 dB		Suma końcowa	
	W_0	W_1	W_0	W_1	W_0	W_1	W_0	W_1	W_0	W_1	W_0	W_1
LU_7_0769_19	283	76	129	65	50	14	53	1	21	0	536	156
$W_0 - W_1$	207		64		36		52		21		380	
LU_7_0770_19	45	34	15	15	5	3	4	3	0	0	69	55
$W_0 - W_1$	11		0		2		1		0		14	

ID odcinka/ zmiana wartości	Liczba osób narażonych na hałas w przedziałach stref emisji dla wskaźnika L_{DWN}											
	55 ÷ 60 dB		60 ÷ 65 dB		65 ÷ 70 dB		70 ÷ 75 dB		powyżej 75 dB		Suma końcowa	
	W_0	W_1	W_0	W_1	W_0	W_1	W_0	W_1	W_0	W_1	W_0	W_1
LU_7_0769_19	821	193	365	167	154	40	184	1	72	0	1596	402
$W_0 - W_1$	628		198		114		183		72		1194	
LU_7_0770_19	183	150	72	72	19	14	15	13	0	0	289	249
$W_0 - W_1$	33		0		5		2		0		40	

ID odcinka/ zmiana wartości	Powierzchnie obszarów eksponowanych na hałas ocenianych wskaźnikiem L_{DWN} w km^2											
	55 ÷ 60 dB		60 ÷ 65 dB		65 ÷ 70 dB		70 ÷ 75 dB		powyżej 75 dB		Suma końcowa	
	W_0	W_1	W_0	W_1	W_0	W_1	W_0	W_1	W_0	W_1	W_0	W_1
LU_7_0769_19	3,634	1,653	1,634	0,808	0,832	0,359	0,425	0,160	0,287	0,103	6,812	3,083
$W_0 - W_1$	1,982		0,826		0,472		0,265		0,184		3,729	
LU_7_0770_19	3,236	1,963	1,387	0,860	0,724	0,411	0,355	0,198	0,224	0,123	5,926	3,555
$W_0 - W_1$	1,273		0,528		0,313		0,156		0,101		2,372	

*Mapy akustyczne dla dróg krajowych o ruchu powyżej 3 000 000 pojazdów
w województwie podlaskim, warmińsko-mazurskim i lubelskim
/województwo lubelskie/*

ID odcinka/ zmiana wartości	Liczba lokali mieszkalnych narażonych na hałas w przedziałach stref emisji dla wskaźnika L_N											
	50 ÷ 55 dB		55 ÷ 60 dB		60 ÷ 65 dB		65 ÷ 70 dB		powyżej 70 dB		Suma końcowa	
	W_0	W_1	W_0	W_1	W_0	W_1	W_0	W_1	W_0	W_1	W_0	W_1
LU_7_0769_19	213	90	81	28	48	1	38	1	10	0	390	120
$W_0 - W_1$	123		53		47		37		10		270	
LU_7_0770_19	28	22	12	10	4	3	2	1	0	0	46	36
$W_0 - W_1$	6		2		1		1		0		10	

ID odcinka/ zmiana wartości	Liczba osób narażonych na hałas w przedziałach stref emisji dla wskaźnika L_N											
	50 ÷ 55 dB		55 ÷ 60 dB		60 ÷ 65 dB		65 ÷ 70 dB		powyżej 70 dB		Suma końcowa	
	W_0	W_1	W_0	W_1	W_0	W_1	W_0	W_1	W_0	W_1	W_0	W_1
LU_7_0769_19	596	228	233	67	158	1	135	1	34	0	1156	298
$W_0 - W_1$	367		166		157		133		34		858	
LU_7_0770_19	116	100	52	47	18	13	7	5	0	0	193	165
$W_0 - W_1$	16		5		5		2		0		28	

ID odcinka/ zmiana wartości	Powierzchnie obszarów ekspozycyjnych na hałas ocenianych wskaźnikiem L_N w km^2											
	50 ÷ 55 dB		55 ÷ 60 dB		60 ÷ 65 dB		65 ÷ 70 dB		powyżej 70 dB		Suma końcowa	
	W_0	W_1	W_0	W_1	W_0	W_1	W_0	W_1	W_0	W_1	W_0	W_1
LU_7_0769_19	2,766	1,276	1,233	0,569	0,598	0,230	0,349	0,124	0,092	0,037	5,038	2,237
$W_0 - W_1$	1,490		0,664		0,367		0,225		0,055		2,802	
LU_7_0770_19	2,571	1,606	1,108	0,636	0,549	0,308	0,274	0,153	0,107	0,058	4,608	2,761
$W_0 - W_1$	0,965		0,471		0,241		0,121		0,049		1,847	

LU 7 0772 19 LUBARTÓW-ŁUCKA 287+751 – 288+980 KM

LU 7 0773 19 ŁUCKA-NIEMCE 288+980 – 297+053 KM

LU 7 0774 19 NIEMCE-CIECIERZYN 297+053 – 302+052 KM

Wzdłuż ww. odcinków analizowanego śladu DK19 planowa jest budowa drogi ekspresowej S19, wchodzącej w skład inwestycji S19 Lubartów - Kraśnik, w większości prowadzącej po nowym śladzie. Początek odcinka stanowi przedłużenie obwodnicy Lubartowa - stary kilometraż 287+751. Zgodnie z wariantem wskazanym we wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (wariant W5), który powstał jako optymalne połączenie W1 oraz W2, S19 do m. Wandzin przebiegać będzie po zachodniej stronie obecnego śladu DK19, następnie, do m. Leonów jako wschodnia obwodnica m. Niemce, od m. Leonów (węzeł Leonów - km 298+985) w istniejącym korytarzu DK19.

W wyniku planowanej inwestycji drogowej nastąpi zmniejszenie ruchu, w szczególności pojazdów ciężkich na starym, analizowanym śladzie DK19 (km 287+751 – 298+985). Do jego wyznaczenia, a następnie wykorzystania w modelu obliczeniowym w celu prognozy wpływu zamierzenia inwestycyjnego na klimat akustyczny terenów przylegających do starego śladu DK19, wykorzystano metodę szacowania [4], przyjmując SDR z odcinka LUBARTÓW /OBWODNICA/, jako natężenie na odcinku "przed miastem", natomiast z odcinka NIEMCE-CIECIERZYN jako natężenie "za miastem". Przyjęta liczba mieszkańców do przedmiotowej prognozy spadku natężenia ruchu wynosi 17 000.

Prognozowany spadek natężenia ruchu w km 287+751 – 298+985 tj na odcinku LU_7_0772_19 o nazwie LUBARTÓW-ŁUCKA, LU_7_0773_19 o nazwie ŁUCKA-NIEMCE oraz w części odcinka LU_7_0774_19 o nazwie NIEMCE-CIECIERZYN w km 297+053 – 298+985 wynosi (wartości SDR dla k-tej klasy pojazdu z podziałem na pory doby):

	SO	SD	SCs	SCc	A
dzień	5738,5	723,8	469,7	713,3	84,6
wieczór	1291	108,8	60	173,4	14
noc	508,8	119,3	64,6	284,6	10,2

Prognozowane natężenie ruchu w km 287+751 – 298+985 tj na odcinku LU_7_0772_19 o nazwie LUBARTÓW-ŁUCKA, LU_7_0773_19 o nazwie ŁUCKA-NIEMCE oraz w części odcinka LU_7_0774_19 o nazwie NIEMCE-CIECIERZYN w km 297+053 – 298+985 (wartości SDR dla k-tej klasy pojazdu z podziałem na pory doby) przyjęte do procesu modelowania przedstawia się następująco:

	SO	SD	SCs	SCc	A
dzień	2122,5	204,2	35,3	53,7	6,4
wieczór	477,5	30,7	4,5	13,1	1
noc	188,2	33,7	4,9	21,4	0,8

Od km 298+985 projektowana trasa włączy się do obecnego przebiegu drogi aż do w. Lubartów na obwodnicy Lublina. Dla tego odcinka, w związku z brakiem dostatecznych danych (min. o położeniu drugiej jezdni S19, ilości pasów ruchu, usytuowaniu zabezpieczeń akustycznych) nie stworzono modelu obliczeniowego, który pozwoliłby określić wpływ rozbudowy DK19 na tym odcinku do parametrów drogi ekspresowej na klimat akustyczny terenów przyległych. Należy jednak przypuszczać, iż w związku z oddaniem do użytkowania w przyszłości drugiej jezdni tego fragmentu zwiększą się zasięgi poziomów hałasu, co jest związane ze zmianą geometrii źródła hałasu jak również wzrostem prędkości dopuszczalnych w stosunku do obecnej sytuacji. Z drugiej jednak strony, literatura ochrony środowiska, wymaga dla tego typu inwestycji by jak w najmniejszym stopniu wpływały na tereny chronione akustycznie, stąd można spodziewać się działań o takim

charakterze i w tym przypadku (informacja o budowie ekranów akustycznych na planowanym odcinku S19 pojawia się na stronie GDDKiA o. Lublin).

Graficzne przedstawienie prognozowanych zasięgów L_{DWN} , L_N na ww. odcinkach przedstawiają odpowiednio załączniki graficzne:

Mapa prognostyczna dla LDWN_DK19_odc772_ark1_1

Mapa prognostyczna dla LN_DK19_odc772_ark1_1

Mapa prognostyczna dla LDWN_DK19_odc773_ark1_2

Mapa prognostyczna dla LDWN_DK19_odc773_ark2_2

Mapa prognostyczna dla LN_DK19_odc773_ark1_2

Mapa prognostyczna dla LN_DK19_odc773_ark2_2

Mapa prognostyczna dla LDWN_DK19_odc774_ark1_1

Mapa prognostyczna dla LN_DK19_odc774_ark1_1

Oszacowanie przewidywanych efektów analizowanego przedsięwzięcia przedstawiono w tabelach poniżej, w których zestawiono oszacowaną liczbę ludności, lokali mieszkalnych oraz powierzchni narażonych na hałas w przedziałach stref imisji wyrażonej wskaźnikami L_{DWN} oraz L_N , dla wariantu W_0 (tj. sytuacji gdy zamierzenie inwestycyjne nie zostało zrealizowane) oraz wariantu W_1 (tj. sytuacji gdy zamierzenie inwestycyjne zostało zrealizowane). W poniższych tabeli zawarto również różnicę ww. parametrów oceny pomiędzy wariantem W_0 oraz wariantem W_1 .

*Mapy akustyczne dla dróg krajowych o ruchu powyżej 3 000 000 pojazdów
w województwie podlaskim, warmińsko-mazurskim i lubelskim
/województwo lubelskie/*

ID odcinka/ zmiana wartości	Liczba lokali mieszkalnych narażonych na hałas w przedziałach stref emisji dla wskaźnika L_{DWN}											
	55 ÷ 60 dB		60 ÷ 65 dB		65 ÷ 70 dB		70 ÷ 75 dB		powyżej 75 dB		Suma końcowa	
	W_0	W_1	W_0	W_1	W_0	W_1	W_0	W_1	W_0	W_1	W_0	W_1
LU_7_0772_19	19	41	26	14	35	4	8	0	1	0	89	59
$W_0 - W_1$	-22		12		31		8		1		30	
LU_7_0773_19	205	61	89	38	58	17	35	0	13	0	400	116
$W_0 - W_1$	144		51		41		35		13		284	
LU_7_0774_19	310	218	147	131	125	7	68	9	3	2	653	367
$W_0 - W_1$	92		16		118		59		1		286	

ID odcinka/ zmiana wartości	Liczba osób narażonych na hałas w przedziałach stref emisji dla wskaźnika L_{DWN}											
	55 ÷ 60 dB		60 ÷ 65 dB		65 ÷ 70 dB		70 ÷ 75 dB		powyżej 75 dB		Suma końcowa	
	W_0	W_1	W_0	W_1	W_0	W_1	W_0	W_1	W_0	W_1	W_0	W_1
LU_7_0772_19	29	64	41	22	54	6	12	0	2	0	138	91
$W_0 - W_1$	-35		19		48		12		2		46	
LU_7_0773_19	497	146	212	95	138	42	85	0	32	0	964	283
$W_0 - W_1$	351		116		96		85		32		681	
LU_7_0774_19	751	541	353	314	301	17	172	27	9	6	1585	906
$W_0 - W_1$	210		38		284		144		2		679	

ID odcinka/ zmiana wartości	Powierzchnie obszarów eksponowanych na hałas ocenianych wskaźnikiem L_{DWN} w km^2											
	55 ÷ 60 dB		60 ÷ 65 dB		65 ÷ 70 dB		70 ÷ 75 dB		powyżej 75 dB		Suma końcowa	
	W_0	W_1	W_0	W_1	W_0	W_1	W_0	W_1	W_0	W_1	W_0	W_1
LU_7_0772_19	0,423	0,130	0,121	0,062	0,082	0,037	0,050	0,004	0,030	0,001	0,706	0,234
$W_0 - W_1$	0,293		0,059		0,044		0,046		0,029		0,472	
LU_7_0773_19	3,193	0,708	1,295	0,400	0,661	0,255	0,363	0,047	0,260	0,000	5,771	1,409
$W_0 - W_1$	2,485		0,895		0,406		0,316		0,260		4,362	
LU_7_0774_19	1,921	1,426	0,776	0,611	0,423	0,349	0,238	0,163	0,183	0,116	3,541	2,664
$W_0 - W_1$	0,496		0,165		0,074		0,075		0,067		0,877	

*Mapy akustyczne dla dróg krajowych o ruchu powyżej 3 000 000 pojazdów
w województwie podlaskim, warmińsko-mazurskim i lubelskim
/województwo lubelskie/*

ID odcinka/ zmiana wartości	Liczba lokali mieszkalnych narażonych na hałas w przedziałach stref emisji dla wskaźnika L_N											
	50 ÷ 55 dB		55 ÷ 60 dB		60 ÷ 65 dB		65 ÷ 70 dB		powyżej 70 dB		Suma końcowa	
	W_0	W_1	W_0	W_1	W_0	W_1	W_0	W_1	W_0	W_1	W_0	W_1
LU_7_0772_19	29	31	33	8	25	1	3	0	0	0	90	40
$W_0 - W_1$	-2		25		24		3		0		50	
LU_7_0773_19	153	53	73	23	51	0	23	0	0	0	300	77
$W_0 - W_1$	100		50		51		23		0		223	
LU_7_0774_19	230	173	126	31	115	8	5	3	0	0	476	215
$W_0 - W_1$	57		95		107		2		0		261	

ID odcinka/ zmiana wartości	Liczba osób narażonych na hałas w przedziałach stref emisji dla wskaźnika L_N											
	50 ÷ 55 dB		55 ÷ 60 dB		60 ÷ 65 dB		65 ÷ 70 dB		powyżej 70 dB		Suma końcowa	
	W_0	W_1	W_0	W_1	W_0	W_1	W_0	W_1	W_0	W_1	W_0	W_1
LU_7_0772_19	45	48	51	12	39	2	5	0	0	0	140	62
$W_0 - W_1$	-3		39		37		5		0		78	
LU_7_0773_19	368	128	174	58	124	0	57	0	0	0	723	186
$W_0 - W_1$	240		117		124		57		0		537	
LU_7_0774_19	551	425	301	71	284	24	14	9	0	0	1149	529
$W_0 - W_1$	126		230		259		5		0		621	

ID odcinka/ zmiana wartości	Powierzchnie obszarów ekspozycyjnych na hałas ocenianych wskaźnikiem L_N w km^2											
	50 ÷ 55 dB		55 ÷ 60 dB		60 ÷ 65 dB		65 ÷ 70 dB		powyżej 70 dB		Suma końcowa	
	W_0	W_1	W_0	W_1	W_0	W_1	W_0	W_1	W_0	W_1	W_0	W_1
LU_7_0772_19	0,290	0,102	0,096	0,045	0,071	0,015	0,038	0,002	0,009	0,001	0,504	0,164
$W_0 - W_1$	0,188		0,051		0,057		0,036		0,008		0,340	
LU_7_0773_19	2,347	0,496	0,936	0,267	0,489	0,111	0,266	0,000	0,104	0,000	4,142	0,874
$W_0 - W_1$	1,852		0,669		0,377		0,266		0,104		3,268	
LU_7_0774_19	1,260	0,906	0,554	0,440	0,306	0,224	0,170	0,104	0,064	0,042	2,355	1,716
$W_0 - W_1$	0,354		0,114		0,082		0,066		0,023		0,639	

LU 7 0776 19 LUBLIN-NIEDRZWICA DUŻA 318+364 – 330+908 KM

"Wzdłuż" ww. odcinka analizowanego śladu DK19 planowa jest budowa drogi ekspresowej S19 w. Dąbrowica – w. Konopnica, wchodzącej w skład inwestycji S19 Lubartów - Kraśnik, przebiegająca po nowym śladzie. To zamierzenie inwestycyjne będzie stanowiło alternatywną drogą, dla starego śladu DK19 w km 318+364 – 320+700, gdzie jej przebieg pokryje się ze starym śladem. Nowa trasa tego odcinka poprowadzona jest po nowym śladzie poza zachodnimi granicami Lublina, na terenie gmin Jastków i Konopnica (przebieg według rozwiązania powstałego z połączenia wariantu IV z wariantem V).

W wyniku planowanej inwestycji drogowej nastąpi zmniejszenie ruchu, w szczególności pojazdów ciężkich na starym, analizowanym śladzie DK19 (km 318+364 – 320+700). Z powodu braku danych o natężeniu ruchu (SDR) "przed miastem", zgodnie z metodą szacowania [4], nie wyznaczono prognozowanego natężenia ruchu na starym śladzie drogi, co uniemożliwiło zamodelowanie wpływu zamierzenia inwestycyjnego na klimat akustyczny terenów przylegających do starego śladu.

LU 7 0777 19 NIEDRZWICA DUŻA-RUDNIK SZL. 330+908 – 349+691 KM

LU 7 0778 19 RUDNIK SZL.- KRAŚNIK 349+691 – 355+425 KM

Nadalszym odcinku również planuje się budowę drogi ekspresowej S19 w stronę m. Kraśnik, która ma przebiegać w większości po nowym śladzie omijając zabudowę okolicznych miejscowości oraz Kraśnika po jego wschodniej stronie. Również w przypadku tej planowanej inwestycji drogowej nastąpi zmniejszenie ruchu, w szczególności pojazdów ciężkich na starym, analizowanym śladzie DK19.

W związku z brakiem dostatecznych danych (min. o ostatecznym przebiegu S19 wobec analizowanego, starego śladu drogi, a w szczególności danych o odcinkach gdzie S19 ma stać się drogą alternatywną, a gdzie ma się pokrywać z obecnym śladem) nie stworzono modelu obliczeniowego, który pozwoliłby określić wpływ budowy S19 na tym odcinku na klimat akustyczny terenów sąsiadujących z obecnym przebiegiem DK19.

LU 7 0779 19 KRAŚNIK/OBWODNICA/ 355+425 – 356+868 KM

LU 7 0780 19 KRAŚNIK-SŁODKÓW 356+868 – 362+623

Zgodnie z wariantem wskazanym we wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (W1) po wschodniej stronie obecnego śladu DK19 oraz miasta Kraśnika planowana jest budowa drogi ekspresowej S19 stanowiącej obwodnicę m. Kraśnik. W związku z oddaniem w przyszłości do użytkowania obwodnicy, na odcinkach drogi DK19 KRAŚNIK/OBWODNICA/, km 355+425 – 356+868 oraz KRAŚNIK -SŁODKÓW, km 356+868 – 362+623 nastąpi znaczne zmniejszenie natężenia ruchu pojazdów, w szczególności pojazdów ciężkich. Do jego wyznaczenia, a następnie wprowadzenia do modelu obliczeniowego w celu prognozy wpływu zamierzenia inwestycyjnego na klimat akustyczny terenów przylegających do starego śladu DK19, wykorzystano metodę szacowania [4], przyjmując SDR z odcinka RUDNIK SZL.- KRAŚNIK 349+691 – 355+425 KM, jako natężenie na odcinku "przed miastem", natomiast z odcinka SŁODKÓW-POLICHNA 362+623 – 371+315 KM (odcinek nie wchodzi w zakres analiz MA2011) jako natężenie "za miastem". Przyjęta liczba mieszkańców do przedmiotowej prognozy spadku natężenia ruchu wynosi 40 000.

Prognozowany spadek natężenia ruchu na odcinku LU_7_0779_19 o nazwie KRAŚNIK/OBWODNICA/ oraz LU_7_0780_19 o nazwie KRAŚNIK -SŁODKÓW wynosi (wartości SDR dla k-tej klasy pojazdu z podziałem na pory doby):

*Mapy akustyczne dla dróg krajowych o ruchu powyżej 3 000 000 pojazdów
w województwie podlaskim, warmińsko-mazurskim i lubelskim
/województwo lubelskie/*

	SO	SD	SCs	SCc	A
dzień	3463,9	402,6	288,5	549,4	34,9
wieczór	828,5	88,7	42	138,2	16
noc	312,9	103,3	59,6	285,2	8,8

Prognozowane natężenie ruchu na odcinku LU_7_0779_19 o nazwie KRAŚNIK/OBWODNICA/ oraz LU_7_0780_19 o nazwie KRAŚNIK -SŁODKÓW, przyjęte do procesu modelowania przedstawia się następująco:

	SO	SD	SCs	SCc	A
dzień	1706,1	148,9	55	104,6	6,6
wieczór	408	32,8	8	26,3	3
noc	154,1	38,2	11,4	54,3	1,7

Graficzne przedstawienie prognozowanych zasięgów L_{DWN} , L_N na ww. odcinkach przedstawiają odpowiednio załączniki graficzne:

Mapa prognostyczna dla LDWN_DK19_odc779_ark1_1

Mapa prognostyczna dla LN_DK19_odc779_ark1_1

Mapa prognostyczna dla LDWN_DK19_odc780_ark1_2

Mapa prognostyczna dla LDWN_DK19_odc780_ark2_2

Mapa prognostyczna dla LN_DK19_odc780_ark1_2

Mapa prognostyczna dla LN_DK19_odc780_ark2_2

Oszacowanie przewidywanych efektów analizowanego przedsięwzięcia przedstawiono w tabelach poniżej, w których zestawiono oszacowaną liczbę ludności, lokali mieszkalnych oraz powierzchni narażonych na hałas w przedziałach stref imisji wyrażonej wskaźnikami L_{DWN} oraz L_N , dla wariantu W_0 (tj. sytuacji gdy zamierzenie inwestycyjne nie zostało zrealizowane) oraz wariantu W_1 (tj. sytuacji gdy zamierzenie inwestycyjne zostało zrealizowane). W poniższych tabelach zawarto również różnicę ww. parametrów oceny pomiędzy wariantem W_0 oraz wariantem W_1 .

*Mapy akustyczne dla dróg krajowych o ruchu powyżej 3 000 000 pojazdów
w województwie podlaskim, warmińsko-mazurskim i lubelskim
/województwo lubelskie/*

ID odcinka/ zmiana wartości	Liczba lokali mieszkalnych narażonych na hałas w przedziałach stref emisji dla wskaźnika L_{DWN}											
	55 ÷ 60 dB		60 ÷ 65 dB		65 ÷ 70 dB		70 ÷ 75 dB		powyżej 75 dB		Suma końcowa	
	W_0	W_1	W_0	W_1	W_0	W_1	W_0	W_1	W_0	W_1	W_0	W_1
LU_7_0779_19	21	16	15	25	21	4	10	0	0	0	67	45
$W_0 - W_1$	5		-10		17		10		0		22	
LU_7_0780_19	146	101	112	86	86	22	36	0	0	0	380	208
$W_0 - W_1$	45		26		64		36		0		172	

ID odcinka/ zmiana wartości	Liczba osób narażonych na hałas w przedziałach stref emisji dla wskaźnika L_{DWN}											
	55 ÷ 60 dB		60 ÷ 65 dB		65 ÷ 70 dB		70 ÷ 75 dB		powyżej 75 dB		Suma końcowa	
	W_0	W_1	W_0	W_1	W_0	W_1	W_0	W_1	W_0	W_1	W_0	W_1
LU_7_0779_19	100	76	72	119	100	19	48	0	0	0	320	215
$W_0 - W_1$	24		-48		81		48		0		105	
LU_7_0780_19	448	327	365	326	327	71	117	0	0	0	1257	724
$W_0 - W_1$	120		38		256		117		0		532	

ID odcinka/ zmiana wartości	Powierzchnie obszarów eksponowanych na hałas ocenianych wskaźnikiem L_{DWN} w km^2											
	55 ÷ 60 dB		60 ÷ 65 dB		65 ÷ 70 dB		70 ÷ 75 dB		powyżej 75 dB		Suma końcowa	
	W_0	W_1	W_0	W_1	W_0	W_1	W_0	W_1	W_0	W_1	W_0	W_1
LU_7_0779_19	0,388	0,169	0,141	0,091	0,090	0,052	0,049	0,016	0,025	0,000	0,692	0,328
$W_0 - W_1$	0,219		0,050		0,039		0,032		0,025		0,364	
LU_7_0780_19	1,361	0,571	0,631	0,306	0,332	0,185	0,191	0,055	0,096	0,000	2,611	1,118
$W_0 - W_1$	0,790		0,324		0,147		0,136		0,096		1,493	

*Mapy akustyczne dla dróg krajowych o ruchu powyżej 3 000 000 pojazdów
w województwie podlaskim, warmińsko-mazurskim i lubelskim
/województwo lubelskie/*

ID odcinka/ zmiana wartości	Liczba lokali mieszkalnych narażonych na hałas w przedziałach stref emisji dla wskaźnika L_N											
	50 ÷ 55 dB		55 ÷ 60 dB		60 ÷ 65 dB		65 ÷ 70 dB		powyżej 70 dB		Suma końcowa	
	W_0	W_1	W_0	W_1	W_0	W_1	W_0	W_1	W_0	W_1	W_0	W_1
LU_7_0779_19	18	12	12	24	24	1	1	0	0	0	55	37
$W_0 - W_1$	6		-12		23		1		0		18	
LU_7_0780_19	113	97	106	56	64	6	13	0	0	0	296	159
$W_0 - W_1$	16		50		58		13		0		137	

ID odcinka/ zmiana wartości	Liczba osób narażonych na hałas w przedziałach stref emisji dla wskaźnika L_N											
	50 ÷ 55 dB		55 ÷ 60 dB		60 ÷ 65 dB		65 ÷ 70 dB		powyżej 70 dB		Suma końcowa	
	W_0	W_1	W_0	W_1	W_0	W_1	W_0	W_1	W_0	W_1	W_0	W_1
LU_7_0779_19	86	57	57	114	114	5	5	0	0	0	262	176
$W_0 - W_1$	29		-57		110		5		0		86	
LU_7_0780_19	373	354	366	199	231	18	41	0	0	0	1011	571
$W_0 - W_1$	19		167		213		41		0		440	

ID odcinka/ zmiana wartości	Powierzchnie obszarów ekspozycyjnych na hałas ocenianych wskaźnikiem L_N w km^2											
	50 ÷ 55 dB		55 ÷ 60 dB		60 ÷ 65 dB		65 ÷ 70 dB		powyżej 70 dB		Suma końcowa	
	W_0	W_1	W_0	W_1	W_0	W_1	W_0	W_1	W_0	W_1	W_0	W_1
LU_7_0779_19	0,252	0,131	0,118	0,072	0,068	0,040	0,043	0,001	0,000	0,000	0,482	0,245
$W_0 - W_1$	0,121		0,046		0,028		0,042		0,000		0,237	
LU_7_0780_19	1,016	0,435	0,475	0,232	0,254	0,144	0,166	0,001	0,011	0,000	1,921	0,812
$W_0 - W_1$	0,580		0,243		0,110		0,165		0,011		1,109	

LU 7 0781 19 JANÓW LUB./PRZEJŚCIE/ 381+518 – 386+307

W ramach planowanej budowy drogi ekspresowej S19 relacji Kraśnik – Stobierna, przebiegającej zgodnie z wariantem rekomendowanym do dalszych opracowań w wyniku posiedzenia KOPI (W2) przewidziana jest budowa obwodnicy Janowa Lubelskiego po zachodniej stronie miasta.

W związku z oddaniem w przyszłości do użytkowania obwodnicy, na analizowanym odcinku drogi DK19 nastąpi znaczne zmniejszenie natężenia ruchu pojazdów, w szczególności pojazdów ciężkich. Do jego wyznaczenia a następnie wprowadzenia do modelu obliczeniowego w celu prognozy wpływu zamierzenia inwestycyjnego na klimat akustyczny terenów przylegających do starego śladu DK19 wykorzystano metodę szacowania [4], przyjmując SDR z odcinka MODLIBORZYCE-JANÓW LUB. 378+314 – 381+518 KM (odcinek nie wchodzi w zakres analiz MA2011), jako natężenie na odcinku "przed miastem", natomiast z odcinka JANÓW LUB.-DOMOSTAWA 386+307 – 400+255 KM jako natężenie "za miastem" (odcinek nie wchodzi w zakres analiz MA2011). Przyjęta liczba mieszkańców do przedmiotowej prognozy spadku natężenia ruchu wynosi 12 000.

Prognozowany spadek natężenia ruchu na odcinku LU_7_0781_19 o nazwie JANÓW LUB./PRZEJŚCIE/ wynosi (wartości SDR dla k-tej klasy pojazdu z podziałem na pory doby):

	SO	SD	SCs	SCc	A
dzień	3026,4	424,8	218	374,8	43,7
wieczór	740,6	65,6	43,2	104,5	6,7
noc	306,2	101,3	54,6	182,9	6,2

Prognozowane natężenie ruchu na odcinku LU_7_0781_19 o nazwie JANÓW LUB./PRZEJŚCIE/, przyjęte do procesu modelowania przedstawia się następująco:

	SO	SD	SCs	SCc	A
dzień	853,6	93,2	11,5	19,7	2,3
wieczór	208,9	14,4	2,3	5,5	0,3
noc	86,3	22,2	2,9	9,6	0,3

Graficzne przedstawienie prognozowanych zasięgów L_{DWN} , L_N na ww. odcinku przedstawiają odpowiednio załączniki graficzne:

Mapa prognostyczna dla $L_{DWN_DK19_odc781_ark1_1}$

Mapa prognostyczna dla $L_N_DK19_odc781_ark1_1$

Oszacowanie przewidywanych efektów analizowanego przedsięwzięcia przedstawiono w tabelach poniżej, w których zestawiono oszacowaną liczbę ludności, lokali mieszkalnych oraz powierzchni narażonych na hałas w przedziałach stref imisji wyrażonej wskaźnikami L_{DWN} oraz L_N , dla wariantu W_0 (tj. sytuacji gdy zamierzenie inwestycyjne nie zostało zrealizowane) oraz wariantu W_1 (tj. sytuacji gdy zamierzenie inwestycyjne zostało zrealizowane). W poniższych tabelach zawarto również różnicę ww. parametrów oceny pomiędzy wariantem W_0 oraz wariantem W_1 .

*Mapy akustyczne dla dróg krajowych o ruchu powyżej 3 000 000 pojazdów
w województwie podlaskim, warmińsko-mazurskim i lubelskim
/województwo lubelskie/*

ID odcinka/ zmiana wartości	Liczba lokali mieszkalnych narażonych na hałas w przedziałach stref imisji dla wskaźnika L_N											
	50 ÷ 55 dB		55 ÷ 60 dB		60 ÷ 65 dB		65 ÷ 70 dB		powyżej 70 dB		Suma końcowa	
	W_0	W_I	W_0	W_I	W_0	W_I	W_0	W_I	W_0	W_I	W_0	W_I
LU_7_0781_19	149	44	52	58	46	0	57	0	6	0	310	102
$W_0 - W_I$	105		-6		46		57		6		208	

ID odcinka/ zmiana wartości	Liczba osób narażonych na hałas w przedziałach stref imisji dla wskaźnika L_{DWN}											
	55 ÷ 60 dB		60 ÷ 65 dB		65 ÷ 70 dB		70 ÷ 75 dB		powyżej 75 dB		Suma końcowa	
	W_0	W_I	W_0	W_I	W_0	W_I	W_0	W_I	W_0	W_I	W_0	W_I
LU_7_0781_19	363	84	113	146	89	0	144	0	15	0	723	230
$W_0 - W_I$	279		-34		89		144		15		493	

ID odcinka/ zmiana wartości	Powierzchnie obszarów eksponowanych na hałas ocenianych wskaźnikiem L_{DWN} w km ²											
	55 ÷ 60 dB		60 ÷ 65 dB		65 ÷ 70 dB		70 ÷ 75 dB		powyżej 75 dB		Suma końcowa	
	W_0	W_I	W_0	W_I	W_0	W_I	W_0	W_I	W_0	W_I	W_0	W_I
LU_7_0781_19	1,254	0,281	0,520	0,157	0,293	0,071	0,156	0,000	0,093	0,000	2,316	0,509
$W_0 - W_I$	0,972		0,364		0,221		0,156		0,093		1,806	

*Mapy akustyczne dla dróg krajowych o ruchu powyżej 3 000 000 pojazdów
w województwie podlaskim, warmińsko-mazurskim i lubelskim
/województwo lubelskie/*

ID odcinka/ zmiana wartości	Liczba lokali mieszkalnych narażonych na hałas w przedziałach stref imisji dla wskaźnika L_N											
	50 ÷ 55 dB		55 ÷ 60 dB		60 ÷ 65 dB		65 ÷ 70 dB		powyżej 70 dB		Suma końcowa	
	W_0	W_1	W_0	W_1	W_0	W_1	W_0	W_1	W_0	W_1	W_0	W_1
LU_7_0781_19	84	62	56	12	34	0	44	0	0	0	218	74
$W_0 - W_1$	22		44		34		44		0		144	

ID odcinka/ zmiana wartości	Liczba osób narażonych na hałas w przedziałach stref imisji dla wskaźnika L_N											
	50 ÷ 55 dB		55 ÷ 60 dB		60 ÷ 65 dB		65 ÷ 70 dB		powyżej 70 dB		Suma końcowa	
	W_0	W_1	W_0	W_1	W_0	W_1	W_0	W_1	W_0	W_1	W_0	W_1
LU_7_0781_19	194	146	118	30	73	0	111	0	0	0	496	176
$W_0 - W_1$	48		88		73		111		0		320	

ID odcinka/ zmiana wartości	Powierzchnie obszarów ekspozycyjnych na hałas ocenianych wskaźnikiem L_N w km^2											
	50 ÷ 55 dB		55 ÷ 60 dB		60 ÷ 65 dB		65 ÷ 70 dB		powyżej 70 dB		Suma końcowa	
	W_0	W_1	W_0	W_1	W_0	W_1	W_0	W_1	W_0	W_1	W_0	W_1
LU_7_0781_19	0,876	0,185	0,390	0,120	0,202	0,000	0,140	0,000	0,003	0,000	1,612	0,305
$W_0 - W_1$	0,691		0,271		0,202		0,140		0,003		1,308	

LU 7 0755 17 GR.WOJ.-RYKI 74+883 – 78+647 KM

LU 7 0756 17 RYKI/PRZEJŚCIE/ 78+647 – 86+133 KM

LU 7 0757 17 MOSZCZANKA-ŻYRZYN 86+133 – 99+672 KM

LU 7 0758 17 ŻYRZYN-KURÓW 99+672 – 114+308 KM

Zgodnie z wariantem D, wskazanym jako rekomendowany we wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach budowy, zaprojektowana zostanie budowa drogi ekspresowej S17 relacji Garwolin (od granicy woj. lubelskiego) – Kurów w korytarzu istniejącej DK17. W tym wariantcie trasę drogi ekspresowej od granicy województw poprowadzono w oddaleniu od istniejącej drogi krajowej, w związku z tym należy spodziewać się znacznego zredukowania natężenia ruchu pojazdów, w szczególności pojazdów ciężkich, na istniejącym śladzie DK17. Taka sytuacja zgodnie z przyjętym wariantem ma miejsce na kilometrażu 74+883 – 88+599 tj. całości odcinków LU_7_0755_17 GR.WOJ.-RYKI, LU_7_0756_17 RYKI/PRZEJŚCIE/ oraz części LU_7_0757_17 MOSZCZANKA-ŻYRZYN. Do wyznaczenia a następnie wprowadzenia do modelu obliczeniowego prognozowanego natężenia ruchu pojazdów po oddaniu planowanej inwestycji drogowej, w celu oceny wpływu zamierzenia inwestycyjnego na klimat akustyczny terenów przylegających do starego śladu DK17 w km 74+883 - 88+599 wykorzystano metodę szacowania [4], przyjmując SDR z odcinka GR.WOJ.-RYKI 74+883 - 78+647 KM, jako natężenie na odcinku "przed miastem", natomiast z odcinka MOSZCZANKA-ŻYRZYN 86+133 - 99+672 KM jako natężenie "za miastem". Przyjęta liczba mieszkańców do przedmiotowej prognozy spadku natężenia ruchu wynosi 10 000.

Prognozowany spadek natężenia ruchu na odcinkach: LU_7_0755_17 GR.WOJ.-RYKI, LU_7_0756_17 RYKI/PRZEJŚCIE/ oraz części 0757 MOSZCZANKA-ŻYRZYN wynosi (wartości SDR dla k-tej klasy pojazdu z podziałem na pory doby):

	SO	SD	SCs	SCc	A
dzień	5037,4	711,9	371	702,2	103,7
wieczór	1443,3	124,3	80,6	230,4	27,4
noc	732,3	205,4	142,6	451,2	25,9

Prognozowane natężenie ruchu na odcinkach: LU_7_0755_17 GR.WOJ.-RYKI, LU_7_0756_17 RYKI/PRZEJŚCIE/ oraz części LU_7_0757_17 MOSZCZANKA-ŻYRZYN, przyjęte do procesu modelowania przedstawia się następująco:

	SO	SD	SCs	SCc	A
dzień	1339,1	135,6	15,5	29,3	4,3
wieczór	383,7	23,7	3,4	9,6	1,1
noc	194,7	39,1	5,9	18,8	1,1

Graficzne przedstawienie prognozowanych zasięgów L_{DWN} , L_N na ww. odcinkach przedstawiają odpowiednie załączniki graficzne:

Mapa prognostyczna dla LDWN_DK17_odc755_ark1_1

Mapa prognostyczna dla LN_DK17_odc755_ark1_1

Mapa prognostyczna dla LDWN_DK17_odc756_ark1_2

Mapa prognostyczna dla LDWN_DK17_odc756_ark2_2

Mapa prognostyczna dla LN_DK17_odc756_ark1_2

Mapa prognostyczna dla LN_DK17_odc756_ark2_2

Mapa prognostyczna dla LDWN_DK17_odc757_ark1_1

Mapa prognostyczna dla LN_DK17_odc757_ark1_1

Oszacowanie przewidywanych efektów analizowanego przedsięwzięcia przedstawiono w tabelach poniżej, w których zestawiono oszacowaną liczbę ludności, lokali mieszkalnych oraz powierzchni narażonych na hałas w przedziałach stref imisji wyrażonej wskaźnikami L_{DWN} oraz L_N , dla wariantu W_0 (tj. sytuacji gdy zamierzenie inwestycyjne nie zostało zrealizowane) oraz wariantu W_1 (tj. sytuacji gdy zamierzenie inwestycyjne zostało zrealizowane). W poniższych tabelach zawarto również różnicę ww. parametrów oceny pomiędzy wariantem W_0 oraz wariantem W_1 .

*Mapy akustyczne dla dróg krajowych o ruchu powyżej 3 000 000 pojazdów
w województwie podlaskim, warmińsko-mazurskim i lubelskim
/województwo lubelskie/*

ID odcinka/ zmiana wartości	Liczba lokali mieszkalnych narażonych na hałas w przedziałach stref emisji dla wskaźnika L_{DWN}											
	55 ÷ 60 dB		60 ÷ 65 dB		65 ÷ 70 dB		70 ÷ 75 dB		powyżej 75 dB		Suma końcowa	
	W_0	W_I	W_0	W_I	W_0	W_I	W_0	W_I	W_0	W_I	W_0	W_I
LU_7_0755_17	45	15	32	15	14	0	17	0	0	0	108	30
$W_0 - W_I$	30		17		14		17		0		78	
LU_7_0756_17	394	87	128	56	99	6	61	0	16	0	698	150
$W_0 - W_I$	307		72		93		61		16		548	
LU_7_0757_17	104	99	35	23	26	10	16	4	0	0	181	136
$W_0 - W_I$	5		12		16		12		0		45	

ID odcinka/ zmiana wartości	Liczba osób narażonych na hałas w przedziałach stref emisji dla wskaźnika L_{DWN}											
	55 ÷ 60 dB		60 ÷ 65 dB		65 ÷ 70 dB		70 ÷ 75 dB		powyżej 75 dB		Suma końcowa	
	W_0	W_I	W_0	W_I	W_0	W_I	W_0	W_I	W_0	W_I	W_0	W_I
LU_7_0755_17	167	46	116	46	43	0	53	0	0	0	379	93
$W_0 - W_I$	121		69		43		53		0		286	
LU_7_0756_17	1152	258	369	165	292	18	178	0	47	0	2038	441
$W_0 - W_I$	894		204		274		178		47		1598	
LU_7_0757_17	286	274	81	61	57	30	30	10	0	0	455	376
$W_0 - W_I$	13		20		27		20		0		80	

ID odcinka/ zmiana wartości	Powierzchnie obszarów eksponowanych na hałas ocenianych wskaźnikiem L_{DWN} w km^2											
	55 ÷ 60 dB		60 ÷ 65 dB		65 ÷ 70 dB		70 ÷ 75 dB		powyżej 75 dB		Suma końcowa	
	W_0	W_I	W_0	W_I	W_0	W_I	W_0	W_I	W_0	W_I	W_0	W_I
LU_7_0755_17	1,569	0,477	0,807	0,230	0,390	0,112	0,209	0,037	0,143	0,000	3,117	0,856
$W_0 - W_I$	1,093		0,577		0,278		0,171		0,143		2,261	
LU_7_0756_17	3,317	0,641	1,580	0,333	0,696	0,192	0,358	0,026	0,256	0,000	6,207	1,193
$W_0 - W_I$	2,676		1,247		0,503		0,332		0,256		5,014	
LU_7_0757_17	5,741	4,895	2,744	2,367	1,242	1,084	0,611	0,503	0,435	0,355	10,773	9,204
$W_0 - W_I$	0,846		0,378		0,159		0,108		0,080		1,569	

*Mapy akustyczne dla dróg krajowych o ruchu powyżej 3 000 000 pojazdów
w województwie podlaskim, warmińsko-mazurskim i lubelskim
/województwo lubelskie/*

ID odcinka/ zmiana wartości	Liczba lokali mieszkalnych narażonych na hałas w przedziałach stref imisji dla wskaźnika L_N											
	50 ÷ 55 dB		55 ÷ 60 dB		60 ÷ 65 dB		65 ÷ 70 dB		powyżej 70 dB		Suma końcowa	
	W_0	W_1	W_0	W_1	W_0	W_1	W_0	W_1	W_0	W_1	W_0	W_1
LU_7_0755_17	51	18	20	5	15	0	10	0	0	0	96	23
$W_0 - W_1$	33		15		15		10		0		73	
LU_7_0756_17	249	72	123	27	82	0	53	0	6	0	513	99
$W_0 - W_1$	177		96		82		53		6		414	
LU_7_0757_17	85	69	27	18	29	9	4	1	0	0	145	97
$W_0 - W_1$	16		9		20		3		0		48	

ID odcinka/ zmiana wartości	Liczba osób narażonych na hałas w przedziałach stref imisji dla wskaźnika L_N											
	50 ÷ 55 dB		55 ÷ 60 dB		60 ÷ 65 dB		65 ÷ 70 dB		powyżej 70 dB		Suma końcowa	
	W_0	W_1	W_0	W_1	W_0	W_1	W_0	W_1	W_0	W_1	W_0	W_1
LU_7_0755_17	181	53	70	17	43	0	33	0	0	0	327	70
$W_0 - W_1$	128		53		43		33		0		257	
LU_7_0756_17	731	212	360	80	246	0	156	0	18	0	1511	292
$W_0 - W_1$	519		281		246		156		18		1219	
LU_7_0757_17	224	194	61	46	60	26	8	3	0	0	352	269
$W_0 - W_1$	29		15		34		5		0		83	

ID odcinka/ zmiana wartości	Powierzchnie obszarów ekspozycyjnych na hałas ocenianych wskaźnikiem L_N w km^2											
	50 ÷ 55 dB		55 ÷ 60 dB		60 ÷ 65 dB		65 ÷ 70 dB		powyżej 70 dB		Suma końcowa	
	W_0	W_1	W_0	W_1	W_0	W_1	W_0	W_1	W_0	W_1	W_0	W_1
LU_7_0755_17	1,349	0,346	0,643	0,153	0,317	0,076	0,154	0,001	0,091	0,000	2,553	0,576
$W_0 - W_1$	1,003		0,490		0,241		0,153		0,091		1,978	
LU_7_0756_17	2,854	0,459	1,236	0,234	0,558	0,103	0,277	0,000	0,173	0,000	5,098	0,796
$W_0 - W_1$	2,395		1,002		0,455		0,277		0,173		4,302	
LU_7_0757_17	4,835	4,069	2,141	1,831	0,965	0,823	0,451	0,364	0,282	0,230	8,673	7,317
$W_0 - W_1$	0,766		0,310		0,142		0,087		0,052		1,356	

Od końca obojścia m. Ryk (km 88+599) do węzła Sielce tj. początku obojścia m. Kurów (km 106+500), trasa drogi ekspresowej zlokalizowana będzie po zachodniej stronie istniejącej DK17, która po oddaniu inwestycji do użytkowania, będzie wykorzystywana dla obsługi ruchu lokalnego. W związku z brakiem dostatecznych danych (min. o dokładnym położeniu S17 na tym odcinku, usytuowaniu zabezpieczeń akustycznych) nie stworzono modelu obliczeniowego, który pozwoliłby określić wpływ budowy S17 w bliskim sąsiedztwie istniejącej DK17 na klimat akustyczny terenów przyległych. Przy braku odpowiedniej ilości i jakości danych można jedynie przypuszczać, iż w związku z oddaniem do użytkowania w przyszłości drogi ekspresowej, klimat akustyczny terenów sąsiadujących z obecnym przebiegiem DK17 ulegnie znacznej poprawie.

Od km 106+500 tj. początku Węzła Sielce, rozpoczęto budowę drogi ekspresowej S17 Kurów (węzeł Sielce, skrzyżowanie z S12) – węzeł Bogucin, zgodnie z wariantem (W1) przyjętym w decyzji środowiskowej. Nowopowstająca trasa przebiega po nowym śladzie do istniejącej DK17 – stanowiła będzie zatem obwodnicę dla miejscowości, przez które przebiega obecny ślad DK17 (Kurów, Markuszów, Przybysławice, Zagrody, Garbów). W związku z tym należy spodziewać się znacznego zredukowania natężenia ruchu pojazdów, w szczególności pojazdów ciężkich, na istniejącym śladzie DK17, Taka sytuacja zgodnie z przyjętym wariantem ma miejsce na odcinku 106+500 km aż do końca analizowanego odcinka ŻYRZYN-KURÓW (114+308 km). Do wyznaczenia a następnie wprowadzenia do modelu obliczeniowego prognozowanego natężenia ruchu pojazdów po oddaniu planowanej inwestycji drogowej, w celu oceny wpływu zamierzenia inwestycyjnego na klimat akustyczny terenów przylegających do starego śladu DK17 w ww. kilometrażu wykorzystano metodę szacowania [4]. Przyjęta liczba mieszkańców do przedmiotowej prognozy spadku natężenia ruchu wynika z przybliżonej sumy ilości mieszkańców miejscowości, dla których planowana droga stanowić będzie obwodnicę - 12 000.

Prognozowany spadek natężenia ruchu w km 106+500 - 114+308 odcinka LU_7_0758_17 o nazwie ŻYRZYN-KURÓW wynosi (wartości SDR dla k-tej klasy pojazdu z podziałem na pory doby):

	SO	SD	SCs	SCc	A
dzień	4172,2	644,9	344	1067,8	58,3
wieczór	1184	128,7	65,8	331,8	21,6
noc	737,9	220,8	129,7	614,8	24,4

Prognozowane natężenie ruchu w km 106+500 - 114+308 odcinka LU_7_0758_17 o nazwie ŻYRZYN-KURÓW, przyjęte do procesu modelowania przedstawia się następująco:

	SO	SD	SCs	SCc	A
dzień	1176,8	132,1	22	68,2	3,7
wieczór	334	26,3	4,2	21,2	1,4
noc	208,1	45,2	8,3	39,2	1,6

Graficzne przedstawienie prognozowanych zasięgów L_{DWN} , L_N na ww. odcinku przedstawiają odpowiednie załączniki graficzne:

Mapa prognostyczna dla $LDWN_{DK17_odc758_ark1_2}$

Mapa prognostyczna dla $LDWN_{DK17_odc758_ark2_2}$

Mapa prognostyczna dla $LN_{DK17_odc758_ark1_2}$

Mapa prognostyczna dla $LN_{DK17_odc758_ark2_2}$

Oszacowanie przewidywanych efektów analizowanego przedsięwzięcia przedstawiono w tabelach poniżej, w których zestawiono oszacowaną liczbę ludności, lokali mieszkalnych oraz powierzchni narażonych na hałas w przedziałach stref imisji wyrażonej wskaźnikami L_{DWN} oraz L_N , dla wariantu W_0 (tj. sytuacji gdy zamierzenie inwestycyjne nie zostało zrealizowane) oraz wariantu W_1 (tj. sytuacji gdy zamierzenie inwestycyjne zostało zrealizowane). W poniższych tabelach zawarto również różnicę ww. parametrów oceny pomiędzy wariantem W_0 oraz wariantem W_1 .

*Mapy akustyczne dla dróg krajowych o ruchu powyżej 3 000 000 pojazdów
w województwie podlaskim, warmińsko-mazurskim i lubelskim
/województwo lubelskie/*

ID odcinka/ zmiana wartości	Liczba lokali mieszkalnych narażonych na hałas w przedziałach stref emisji dla wskaźnika L_{DWN}											
	55 ÷ 60 dB		60 ÷ 65 dB		65 ÷ 70 dB		70 ÷ 75 dB		powyżej 75 dB		Suma końcowa	
	W_0	W_1	W_0	W_1	W_0	W_1	W_0	W_1	W_0	W_1	W_0	W_1
LU_7_0758_17	226	119	141	74	65	47	79	5	20	0	531	244
$W_0 - W_1$	107		67		18		74		20		287	

ID odcinka/ zmiana wartości	Liczba osób narażonych na hałas w przedziałach stref emisji dla wskaźnika L_{DWN}											
	55 ÷ 60 dB		60 ÷ 65 dB		65 ÷ 70 dB		70 ÷ 75 dB		powyżej 75 dB		Suma końcowa	
	W_0	W_1	W_0	W_1	W_0	W_1	W_0	W_1	W_0	W_1	W_0	W_1
LU_7_0758_17	701	355	417	212	175	128	213	15	54	0	1560	710
$W_0 - W_1$	346		206		47		198		54		851	

ID odcinka/ zmiana wartości	Powierzchnie obszarów ekspozycyjnych na hałas ocenianych wskaźnikiem L_{DWN} w km^2											
	55 ÷ 60 dB		60 ÷ 65 dB		65 ÷ 70 dB		70 ÷ 75 dB		powyżej 75 dB		Suma końcowa	
	W_0	W_1	W_0	W_1	W_0	W_1	W_0	W_1	W_0	W_1	W_0	W_1
LU_7_0758_17	7,282	4,184	3,549	2,126	1,620	1,015	0,812	0,467	0,578	0,259	13,842	8,050
$W_0 - W_1$	3,099		1,423		0,606		0,345		0,319		5,793	

*Mapy akustyczne dla dróg krajowych o ruchu powyżej 3 000 000 pojazdów
w województwie podlaskim, warmińsko-mazurskim i lubelskim
/województwo lubelskie/*

ID odcinka/ zmiana wartości	Liczba lokali mieszkalnych narażonych na hałas w przedziałach stref imisji dla wskaźnika L_N											
	50 ÷ 55 dB		55 ÷ 60 dB		60 ÷ 65 dB		65 ÷ 70 dB		powyżej 70 dB		Suma końcowa	
	W_0	W_1	W_0	W_1	W_0	W_1	W_0	W_1	W_0	W_1	W_0	W_1
LU_7_0758_17	208	109	109	71	75	23	60	0	6	0	458	203
$W_0 - W_1$	99		38		52		60		6		255	

ID odcinka/ zmiana wartości	Liczba osób narażonych na hałas w przedziałach stref imisji dla wskaźnika L_N											
	50 ÷ 55 dB		55 ÷ 60 dB		60 ÷ 65 dB		65 ÷ 70 dB		powyżej 70 dB		Suma końcowa	
	W_0	W_1	W_0	W_1	W_0	W_1	W_0	W_1	W_0	W_1	W_0	W_1
LU_7_0758_17	643	316	310	198	205	68	158	0	16	0	1332	582
$W_0 - W_1$	327		112		137		158		16		750	

ID odcinka/ zmiana wartości	Powierzchnie obszarów ekspozycyjnych na hałas ocenianych wskaźnikiem L_N w km^2											
	50 ÷ 55 dB		55 ÷ 60 dB		60 ÷ 65 dB		65 ÷ 70 dB		powyżej 70 dB		Suma końcowa	
	W_0	W_1	W_0	W_1	W_0	W_1	W_0	W_1	W_0	W_1	W_0	W_1
LU_7_0758_17	6,294	3,572	2,838	1,665	1,298	0,817	0,631	0,295	0,379	0,176	11,440	6,525
$W_0 - W_1$	2,722		1,173		0,481		0,336		0,203		4,915	

LU 7 0759 17a PIASKI /PRZEJŚCIE/ 0+000 - 1+040 KM

LU 7 0760 17 PIASKI-FAJSŁAWICE 114+308 - 123+433 KM

Zgodnie z wariantem S-pk z podwariantem S2, wskazanym przez KOPI jako wariant rekomendowany do wystąpienia o decyzję środowiskową zaprojektowana zostanie budowa drogi ekspresowej S17 relacji Piaski - Hrebenne. W tym wariantcie trasa drogi ekspresowej prowadzi w oddaleniu od istniejącej drogi krajowej w kilometrażu odcinków LU_7_0759_17a oraz LU_7_0760_17, w związku z tym należy spodziewać się znacznego zredukowania natężenia ruchu pojazdów, w szczególności pojazdów ciężkich, na istniejącym śladzie DK17. Do wyznaczenia, a następnie wprowadzenia do modelu obliczeniowego prognozowanego natężenia ruchu pojazdów po oddaniu planowanej inwestycji drogowej w celu oceny wpływu zamierzenia inwestycyjnego na klimat akustyczny terenów przylegających do starego śladu DK17 w km 0+000 - 1+040 oraz 114+308 - 123+433, wykorzystano metodę szacowania [4], przyjmując SDR z odcinka PIASKI/PRZEJŚCIE/ 0+000 - 1+040 KM, jako natężenie na odcinku "przed miastem", natomiast z odcinka FAJSŁAWICE-KRASNYSTAW 123+433 - 140+116 KM (odcinek nie wchodzi w zakres analiz MA2011) jako natężenie "za miastem". Przyjęta liczba mieszkańców do przedmiotowej prognozy spadku natężenia ruchu wynosi 4 000.

Prognozowany spadek natężenia ruchu na analizowanych odcinkach wynosi (wartości SDR dla k-tej klasy pojazdu z podziałem na pory doby):

	SO	SD	SCs	SCc	A
dzień	4094,7	532,2	271,7	362,9	48
wieczór	964	83,3	54,7	95,5	13,9
noc	452,4	74,5	45,6	149,8	11

Prognozowane natężenie ruchu na analizowanych odcinkach, przyjęte do procesu modelowania przedstawia się następująco:

	SO	SD	SCs	SCc	A
dzień	611,8	46,3	11,3	15,1	2
wieczór	144	7,2	2,3	4	0,6
noc	67,6	6,5	1,9	6,2	0,5

Graficzne przedstawienie prognozowanych zasięgów L_{DWN} , L_N na ww. odcinkach przedstawiają odpowiednio załączniki graficzne:

Mapa prognostyczna dla LDWN_DK17a_odc759_ark1_1

Mapa prognostyczna dla LN_DK17a_odc759_ark1_1

Mapa prognostyczna dla LDWN_DK17_odc760_ark1_2

Mapa prognostyczna dla LDWN_DK17_odc760_ark2_2

Mapa prognostyczna dla LN_DK17_odc760_ark1_2

Mapa prognostyczna dla LN_DK17_odc760_ark2_2

Oszacowanie przewidywanych efektów analizowanego przedsięwzięcia przedstawiono w tabelach poniżej, w których zestawiono oszacowaną liczbę ludności, lokali mieszkalnych oraz powierzchni narażonych na hałas w przedziałach stref emisji wyrażonej wskaźnikami L_{DWN} oraz L_N , dla wariantu W_0 (tj. sytuacji gdy zamierzenie inwestycyjne nie zostało zrealizowane) oraz wariantu W_1 (tj. sytuacji gdy zamierzenie inwestycyjne zostało zrealizowane). W poniższych tabelach zawarto również różnicę ww. parametrów oceny pomiędzy wariantem W_0 oraz wariantem W_1 .

*Mapy akustyczne dla dróg krajowych o ruchu powyżej 3 000 000 pojazdów
w województwie podlaskim, warmińsko-mazurskim i lubelskim
/województwo lubelskie/*

ID odcinka/ zmiana wartości	Liczba lokali mieszkalnych narażonych na hałas w przedziałach stref emisji dla wskaźnika L_{DWN}											
	55 ÷ 60 dB		60 ÷ 65 dB		65 ÷ 70 dB		70 ÷ 75 dB		powyżej 75 dB		Suma końcowa	
	W_0	W_1	W_0	W_1	W_0	W_1	W_0	W_1	W_0	W_1	W_0	W_1
LU_7_0759_17a	42	12	5	5	6	0	3	0	1	0	57	17
$W_0 - W_1$	30		0		6		3		1		40	
LU_7_0760_17	43	52	76	6	64	0	15	0	3	0	201	58
$W_0 - W_1$	-9		70		64		15		3		143	

ID odcinka/ zmiana wartości	Liczba lokali mieszkalnych narażonych na hałas w przedziałach stref emisji dla wskaźnika L_{DWN}											
	55 ÷ 60 dB		60 ÷ 65 dB		65 ÷ 70 dB		70 ÷ 75 dB		powyżej 75 dB		Suma końcowa	
	W_0	W_1	W_0	W_1	W_0	W_1	W_0	W_1	W_0	W_1	W_0	W_1
LU_7_0759_17a	106	28	13	12	15	0	8	0	3	0	144	40
$W_0 - W_1$	79		0		15		8		3		104	
LU_7_0760_17	142	158	238	14	207	0	45	0	6	0	638	172
$W_0 - W_1$	-16		224		207		45		6		466	

ID odcinka/ zmiana wartości	Powierzchnie obszarów eksponowanych na hałas ocenianych wskaźnikiem L_{DWN} w km^2											
	55 ÷ 60 dB		60 ÷ 65 dB		65 ÷ 70 dB		70 ÷ 75 dB		powyżej 75 dB		Suma końcowa	
	W_0	W_1	W_0	W_1	W_0	W_1	W_0	W_1	W_0	W_1	W_0	W_1
LU_7_0759_17a	0,638	0,444	0,302	0,177	0,102	0,041	0,046	0,016	0,028	0,018	1,116	0,696
$W_0 - W_1$	0,194		0,125		0,062		0,030		0,010		0,420	
LU_7_0760_17	2,341	0,474	0,982	0,257	0,557	0,070	0,282	0,000	0,131	0,000	4,294	0,801
$W_0 - W_1$	1,867		0,725		0,487		0,282		0,131		3,492	

*Mapy akustyczne dla dróg krajowych o ruchu powyżej 3 000 000 pojazdów
w województwie podlaskim, warmińsko-mazurskim i lubelskim
/województwo lubelskie/*

ID odcinka/ zmiana wartości	Liczba lokali mieszkalnych narażonych na hałas w przedziałach stref emisji dla wskaźnika L_N											
	50 ÷ 55 dB		55 ÷ 60 dB		60 ÷ 65 dB		65 ÷ 70 dB		powyżej 70 dB		Suma końcowa	
	W_0	W_1	W_0	W_1	W_0	W_1	W_0	W_1	W_0	W_1	W_0	W_1
LU_7_0759_17a	17	9	5	2	2	0	3	0	0	0	27	11
$W_0 - W_1$	8		3		2		3		0		16	
LU_7_0760_17	49	15	90	3	32	0	5	0	0	0	176	18
$W_0 - W_1$	34		87		32		5		0		158	

ID odcinka/ zmiana wartości	Liczba osób narażonych na hałas w przedziałach stref emisji dla wskaźnika L_N											
	50 ÷ 55 dB		55 ÷ 60 dB		60 ÷ 65 dB		65 ÷ 70 dB		powyżej 70 dB		Suma końcowa	
	W_0	W_1	W_0	W_1	W_0	W_1	W_0	W_1	W_0	W_1	W_0	W_1
LU_7_0759_17a	41	21	12	5	5	0	8	0	0	0	67	26
$W_0 - W_1$	20		8		5		8		0		41	
LU_7_0760_17	142	45	288	6	106	0	11	0	0	0	548	51
$W_0 - W_1$	98		282		106		11		0		497	

ID odcinka/ zmiana wartości	Powierzchnie obszarów ekspozycyjnych na hałas ocenianych wskaźnikiem L_N w km^2											
	50 ÷ 55 dB		55 ÷ 60 dB		60 ÷ 65 dB		65 ÷ 70 dB		powyżej 70 dB		Suma końcowa	
	W_0	W_1	W_0	W_1	W_0	W_1	W_0	W_1	W_0	W_1	W_0	W_1
LU_7_0759_17a	0,558	0,265	0,222	0,129	0,054	0,015	0,044	0,023	0,008	0,007	0,887	0,440
$W_0 - W_1$	0,293		0,093		0,039		0,021		0,001		0,447	
LU_7_0760_17	1,543	0,306	0,751	0,151	0,366	0,000	0,229	0,000	0,000	0,000	2,890	0,457
$W_0 - W_1$	1,238		0,600		0,366		0,229		0,000		2,433	

LU 7 0768 17 TOMASZÓW LUB./PRZEJŚCIE/ 210+141 - 215+330

Zgodnie z wariantem I, wskazanym w decyzji środowiskowej, w ciągu planowanej drogi ekspresowej S17 relacji Piaski - Hrebenne wydano pozwolenie na budowę obwodnicy miasta Tomaszów Lubelski. Inwestycja zlokalizowana jest po wschodniej stronie miasta Tomaszów Lubelski i rozpoczyna się na północnym wlocie do Tomaszowa Lubelskiego (km 208+150) i biegnie od istniejącej DK17 w kierunku południowo – wschodnim przecinając DW850. Dalej trasa kieruje się na południe przecinając przekładaną drogę powiatową 3521 L i rzekę Sołokija, a dalej na południe drogi powiatowe: 3543 L i 3521 L by ponownie połączyć się z obecną DK17 (km 217+237).

W związku z realizacją inwestycji należy spodziewać się znacznego zredukowania natężenia ruchu pojazdów, w szczególności pojazdów ciężkich, na istniejącym śladzie DK17. Do wyznaczenia, a następnie wprowadzenia do modelu obliczeniowego prognozowanego natężenia ruchu pojazdów po oddaniu planowanej obwodnicy, w celu oceny wpływu zamierzenia inwestycyjnego na klimat akustyczny miasta Tomaszów Lubelski, wykorzystano metodę szacowania [4], przyjmując SDR z odcinka TARNAWATKA-TOMASZÓW LUB. 200+211 - 210+141 KM (odcinek nie wchodzi w zakres analiz MA2011), jako natężenie na odcinku "przed miastem", natomiast z odcinka TOMASZÓW LUB.-BEŁŻEC 215+330 - 218+941 KM (odcinek nie wchodzi w zakres analiz MA2011) jako natężenie "za miastem". Przyjęta liczba mieszkańców do przedmiotowej prognozy spadku natężenia ruchu wynosi 20 000.

Prognozowany spadek natężenia ruchu na analizowanym odcinku wynosi (wartości SDR dla k-tej klasy pojazdu z podziałem na pory doby):

	SO	SD	SCs	SCc	A
dzień	3178,8	331,9	207	223,6	79,1
wieczór	668	33,9	22,1	53,8	11,5
noc	355,1	55	19,3	93,8	15,6

Prognozowane natężenie ruchu na analizowanym odcinku, przyjęte do procesu modelowania przedstawia się następująco:

	SO	SD	SCs	SCc	A
dzień	1175,7	93,6	18	19,4	6,9
wieczór	247	9,6	1,9	4,7	1
noc	131,4	15,5	1,7	8,2	1,4

Graficzne przedstawienie prognozowanych zasięgów L_{DWN} , L_N na ww. odcinku przedstawiają odpowiednio załączniki graficzne:

Mapa prognostyczna dla $LDWN_DK17_odc768_ark1_2$

Mapa prognostyczna dla $LDWN_DK17_odc768_ark2_2$

Mapa prognostyczna dla $LN_DK17_odc768_ark1_2$

Mapa prognostyczna dla $LN_DK17_odc768_ark2_2$

Oszacowanie przewidywanych efektów analizowanego przedsięwzięcia przedstawiono w tabelach poniżej, w których zestawiono oszacowaną liczbę ludności, lokali mieszkalnych oraz powierzchni narażonych na hałas w przedziałach stref imisji wyrażonej wskaźnikami L_{DWN} oraz L_N , dla wariantu W_0 (tj. sytuacji gdy zamierzenie inwestycyjne nie zostało zrealizowane) oraz wariantu W_1 (tj. sytuacji gdy zamierzenie inwestycyjne zostało zrealizowane). W poniższych tabelach zawarto również różnicę ww. parametrów oceny pomiędzy wariantem W_0 oraz wariantem W_1 .

*Mapy akustyczne dla dróg krajowych o ruchu powyżej 3 000 000 pojazdów
w województwie podlaskim, warmińsko-mazurskim i lubelskim
/województwo lubelskie/*

ID odcinka/ zmiana wartości	Liczba lokali mieszkalnych narażonych na hałas w przedziałach stref emisji dla wskaźnika L_{DWN}											
	55 ÷ 60 dB		60 ÷ 65 dB		65 ÷ 70 dB		70 ÷ 75 dB		powyżej 75 dB		Suma końcowa	
	W_0	W_1	W_0	W_1	W_0	W_1	W_0	W_1	W_0	W_1	W_0	W_1
LU_7_0768_17	558	242	391	125	263	12	183	0	55	0	1450	379
$W_0 - W_1$	316		266		251		183		55		1071	

ID odcinka/ zmiana wartości	Liczba osób narażonych na hałas w przedziałach stref emisji dla wskaźnika L_{DWN}											
	55 ÷ 60 dB		60 ÷ 65 dB		65 ÷ 70 dB		70 ÷ 75 dB		powyżej 75 dB		Suma końcowa	
	W_0	W_1	W_0	W_1	W_0	W_1	W_0	W_1	W_0	W_1	W_0	W_1
LU_7_0768_17	1027	434	722	226	477	22	332	0	105	0	2663	681
$W_0 - W_1$	593		496		455		332		105		1981	

ID odcinka/ zmiana wartości	Powierzchnie obszarów eksponowanych na hałas ocenianych wskaźnikiem L_{DWN} w km^2											
	55 ÷ 60 dB		60 ÷ 65 dB		65 ÷ 70 dB		70 ÷ 75 dB		powyżej 75 dB		Suma końcowa	
	W_0	W_1	W_0	W_1	W_0	W_1	W_0	W_1	W_0	W_1	W_0	W_1
LU_7_0768_17	0,947	0,208	0,423	0,174	0,234	0,073	0,174	0,000	0,139	0,000	1,917	0,456
$W_0 - W_1$	0,739		0,249		0,161		0,174		0,139		1,462	

*Mapy akustyczne dla dróg krajowych o ruchu powyżej 3 000 000 pojazdów
w województwie podlaskim, warmińsko-mazurskim i lubelskim
/województwo lubelskie/*

ID odcinka/ zmiana wartości	Liczba lokali mieszkalnych narażonych na hałas w przedziałach stref emisji dla wskaźnika L_N											
	50 ÷ 55 dB		55 ÷ 60 dB		60 ÷ 65 dB		65 ÷ 70 dB		powyżej 70 dB		Suma końcowa	
	W_0	W_1	W_0	W_1	W_0	W_1	W_0	W_1	W_0	W_1	W_0	W_1
LU_7_0768_17	444	194	287	29	220	3	79	0	9	0	1039	226
$W_0 - W_1$	250		258		217		79		9		813	

ID odcinka/ zmiana wartości	Liczba osób narażonych na hałas w przedziałach stref emisji dla wskaźnika L_N											
	50 ÷ 55 dB		55 ÷ 60 dB		60 ÷ 65 dB		65 ÷ 70 dB		powyżej 70 dB		Suma końcowa	
	W_0	W_1	W_0	W_1	W_0	W_1	W_0	W_1	W_0	W_1	W_0	W_1
LU_7_0768_17	820	350	520	54	400	6	147	0	16	0	1903	410
$W_0 - W_1$	470		466		394		147		16		1493	

ID odcinka/ zmiana wartości	Powierzchnie obszarów ekspozycyjnych na hałas ocenianych wskaźnikiem L_N w km^2											
	50 ÷ 55 dB		55 ÷ 60 dB		60 ÷ 65 dB		65 ÷ 70 dB		powyżej 70 dB		Suma końcowa	
	W_0	W_1	W_0	W_1	W_0	W_1	W_0	W_1	W_0	W_1	W_0	W_1
LU_7_0768_17	0,626	0,181	0,283	0,133	0,190	0,003	0,161	0,000	0,018	0,000	1,277	0,317
$W_0 - W_1$	0,445		0,150		0,187		0,161		0,018		0,961	

LU 7 0788 74 HRUBIESZÓW /PRZEJŚCIE1/ 321+589 - 322+899 KM

LU 7 0789 74 HRUBIESZÓW/PRZEJŚCIE2/ 322+899 - 324+731 KM

Zgodnie z wariantem III, dla którego została wydana decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach oraz dla którego zostało opracowane Stadium Projektu Budowlanego rozpoczęto prace nad budową obwodnicy m. Hrubieszów w ciągu DK74. Obwodnica będzie rozpoczynała swój bieg od km 320+574, aż do połączenia z drogą nr 74 przewidziano poza zabudową Teptiukowa tj. w km 329+270 obecnego śladu DK74. W związku z oddaniem do użytkowania w przyszłości obwodnicy miasta Hrubieszów na analizowanym odcinkach LU_7_0778_19 HRUBIESZÓW /PRZEJŚCIE1/ oraz LU_7_0789_74 HRUBIESZÓW /PRZEJŚCIE1/ nastąpi znaczne zmniejszenie natężenia ruchu pojazdów, w szczególności pojazdów ciężkich. Do jego wyznaczenia, a następnie wprowadzenia do modelu obliczeniowego w celu prognozy wpływu zamierzenia inwestycyjnego na klimat akustyczny terenów przylegających do starego śladu DK74, wykorzystano metodę szacowania [4], przyjmując SDR z odcinka ALOJZÓW-HRUBIESZÓW 316+119 - 321+589 KM (odcinek nie wchodzi w zakres analiz MA2011), jako natężenie na odcinku "przed miastem", natomiast z odcinka HRUBIESZÓW-TEPTIUKÓW 324+731 - 328+281 KM (odcinek nie wchodzi w zakres analiz MA2011) jako natężenie "za miastem". Przyjęta liczba mieszkańców do przedmiotowej prognozy spadku natężenia ruchu wynosi 19 000.

Prognozowany spadek natężenia ruchu na analizowanych odcinkach wynosi (wartości SDR dla k-tej klasy pojazdu z podziałem na pory doby):

	SO	SD	SCs	SCc	A
dzień	1977,7	152,5	74,9	74,4	22,3
wieczór	426,6	13,3	11,6	15,3	3,3
noc	313,8	12,1	14,4	42,3	2,8

Prognozowane natężenie ruchu na analizowanych odcinkach, przyjęte do procesu modelowania przedstawia się następująco:

	SO	SD	SCs	SCc	A
dzień	694,8	43	5,6	5,6	1,7
wieczór	149,9	3,7	0,9	1,2	0,2
noc	110,2	3,4	1,1	3,2	0,2

Graficzne przedstawienie prognozowanych zasięgów L_{DWN} , L_N na ww. odcinkach przedstawiają odpowiednio załączniki graficzne:

Mapa prognostyczna dla $L_{DWN_DK74_odc788_ark1_1}$

Mapa prognostyczna dla $L_N_DK74_odc788_ark1_1$

Mapa prognostyczna dla $L_{DWN_DK74_odc789_ark1_1}$

Mapa prognostyczna dla $L_N_DK74_odc789_ark1_1$

Oszacowanie przewidywanych efektów analizowanego przedsięwzięcia przedstawiono w tabelach poniżej, w których zestawiono oszacowaną liczbę ludności, lokali mieszkalnych oraz powierzchni narażonych na hałas w przedziałach stref imisji wyrażonej wskaźnikami L_{DWN} oraz L_N , dla wariantu W_0 (tj. sytuacji gdy zamierzenie inwestycyjne nie zostało zrealizowane) oraz wariantu W_1 (tj. sytuacji gdy zamierzenie inwestycyjne zostało zrealizowane). W poniższych tabelach zawarto również różnicę ww. parametrów oceny pomiędzy wariantem W_0 oraz wariantem W_1

*Mapy akustyczne dla dróg krajowych o ruchu powyżej 3 000 000 pojazdów
w województwie podlaskim, warmińsko-mazurskim i lubelskim
/województwo lubelskie/*

ID odcinka/ zmiana wartości	Liczba lokali mieszkalnych narażonych na hałas w przedziałach stref emisji dla wskaźnika L_{DWN}											
	55 ÷ 60 dB		60 ÷ 65 dB		65 ÷ 70 dB		70 ÷ 75 dB		powyżej 75 dB		Suma końcowa	
	W_0	W_I	W_0	W_I	W_0	W_I	W_0	W_I	W_0	W_I	W_0	W_I
LU_7_0788_74	25	53	44	2	36	0	1	0	0	0	106	55
$W_0 - W_I$	-28		42		36		1		0		51	
LU_7_0789_74	71	23	29	3	17	0	2	0	0	0	119	26
$W_0 - W_I$	48		26		17		2		0		93	

ID odcinka/ zmiana wartości	Liczba osób narażonych na hałas w przedziałach stref emisji dla wskaźnika L_{DWN}											
	55 ÷ 60 dB		60 ÷ 65 dB		65 ÷ 70 dB		70 ÷ 75 dB		powyżej 75 dB		Suma końcowa	
	W_0	W_I	W_0	W_I	W_0	W_I	W_0	W_I	W_0	W_I	W_0	W_I
LU_7_0788_74	79	170	141	6	118	0	3	0	0	0	340	177
$W_0 - W_I$	-92		134		118		3		0		164	
LU_7_0789_74	233	73	93	10	55	0	6	0	0	0	388	83
$W_0 - W_I$	160		83		55		6		0		305	

ID odcinka/ zmiana wartości	Powierzchnie obszarów eksponowanych na hałas ocenianych wskaźnikiem L_{DWN} w km^2											
	55 ÷ 60 dB		60 ÷ 65 dB		65 ÷ 70 dB		70 ÷ 75 dB		powyżej 75 dB		Suma końcowa	
	W_0	W_I	W_0	W_I	W_0	W_I	W_0	W_I	W_0	W_I	W_0	W_I
LU_7_0788_74	0,053	0,041	0,042	0,030	0,038	0,000	0,023	0,000	0,000	0,000	0,156	0,071
$W_0 - W_I$	0,011		0,013		0,038		0,023		0,000		0,085	
LU_7_0789_74	0,133	0,067	0,089	0,042	0,058	0,001	0,032	0,000	0,000	0,000	0,312	0,110
$W_0 - W_I$	0,066		0,047		0,057		0,032		0,000		0,203	

*Mapy akustyczne dla dróg krajowych o ruchu powyżej 3 000 000 pojazdów
w województwie podlaskim, warmińsko-mazurskim i lubelskim
/województwo lubelskie/*

ID odcinka/ zmiana wartości	Liczba lokali mieszkalnych narażonych na hałas w przedziałach stref emisji dla wskaźnika L_N											
	50 ÷ 55 dB		55 ÷ 60 dB		60 ÷ 65 dB		65 ÷ 70 dB		powyżej 70 dB		Suma końcowa	
	W_0	W_1	W_0	W_1	W_0	W_1	W_0	W_1	W_0	W_1	W_0	W_1
LU_7_0788_74	38	13	46	0	1	0	0	0	0	0	85	13
$W_0 - W_1$	25		46		1		0		0		72	
LU_7_0789_74	30	10	17	0	1	0	0	0	0	0	48	10
$W_0 - W_1$	20		17		1		0		0		38	

ID odcinka/ zmiana wartości	Liczba osób narażonych na hałas w przedziałach stref emisji dla wskaźnika L_N											
	50 ÷ 55 dB		55 ÷ 60 dB		60 ÷ 65 dB		65 ÷ 70 dB		powyżej 70 dB		Suma końcowa	
	W_0	W_1	W_0	W_1	W_0	W_1	W_0	W_1	W_0	W_1	W_0	W_1
LU_7_0788_74	124	43	149	0	3	0	0	0	0	0	276	43
$W_0 - W_1$	81		149		3		0		0		233	
LU_7_0789_74	96	32	55	0	3	0	0	0	0	0	155	32
$W_0 - W_1$	64		55		3		0		0		122	

ID odcinka/ zmiana wartości	Powierzchnie obszarów ekspozycyjnych na hałas ocenianych wskaźnikiem L_N w km^2											
	50 ÷ 55 dB		55 ÷ 60 dB		60 ÷ 65 dB		65 ÷ 70 dB		powyżej 70 dB		Suma końcowa	
	W_0	W_1	W_0	W_1	W_0	W_1	W_0	W_1	W_0	W_1	W_0	W_1
LU_7_0788_74	0,044	0,043	0,039	0,003	0,026	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,110	0,046
$W_0 - W_1$	0,001		0,036		0,026		0,000		0,000		0,064	
LU_7_0789_74	0,094	0,059	0,059	0,006	0,031	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,184	0,066
$W_0 - W_1$	0,035		0,053		0,031		0,000		0,000		0,119	

LU 7 0741 12i PUŁAWY OBWODNICA 10+528 - 12+708 KM

LU 7 0742 12j PUŁAWY AL.1000-LECIA P.P. 0+000 - 1+806 KM

LU 7 0743 824 ŻYRZYN-PUŁAWY 0+000 - 7+962 KM

LU 7 0744 824 PUŁAWY AL.PARTYZANTÓW 10+300 - 12+000; 0+000 - 0+100 KM

LU 7 0745 12 PUŁAWY-KOŃSKOWOLA 562+030 - 568+735 KM

LU 7 0746 12 KOŃSKOWOLA-KURÓW 568+735 - 577+554 KM

Z informacji uzyskanych od GDDKiA o. Lublin wynika, że planowana jest realizacja zamierzenia inwestycyjnego polegającego na budowie obwodnicy miasta Puławy (etap II). W ramach tego przedsięwzięcia drogowego na odcinku istniejącej obwodnicy Puław zostanie dobudowana prawa jezdnia wraz z wiaduktem nad linią kolejową, zaś od końca odcinka dwujezdniowego zrealizowanego w ramach I-go etapu budowy obwodnicy m. Puławy, trasa prowadzić będzie nowym śladem do projektowanego węzła Sielce położonego na przecięciu dróg ekspresowych S12 i S17. Taki przebieg obwodnicy m. Puławy jest zgodny z wariantem B, wskazanym w decyzji środowiskowej.

W związku z realizacją wyżej scharakteryzowanej inwestycji drogowej, zmieni się klimat akustyczny terenów sąsiadujących zarówno z nowoprojektowanym jak również starym śladem DK12.

W przypadku odcinka PUŁAWY OBWODNICA 10+528 - 12+708 KM, w związku z rozbudową do drogi dwupasowej dwujezdniowej, zmianie ulegnie geometria źródła hałasu oraz prędkości dopuszczalne w stosunku do obecnej sytuacji. W związku z brakiem dostatecznych danych (min. o położeniu drugiej jezdni, usytuowaniu zabezpieczeń akustycznych) odnośnie rozbudowy istniejącej obwodnicy Puław nie stworzono modelu obliczeniowego, który pozwoliłby określić wpływ projektowanych zmian na klimat akustyczny terenów przyległych. W związku z oddaniem do użytkowania w przyszłości drugiej jezdni analizowanej drogi oraz dostosowaniem drogi do klasy drogi ekspresowych należy spodziewać się zwiększenia zasięgów poziomów hałasu, co jest związane ze zmianą geometrii źródła hałasu jak również wzrostem prędkości dopuszczalnych w stosunku do obecnej sytuacji (drogi jednojezdniowej, dwupasowej). Z drugiej jednak strony, literatura prawa ochrony środowiska, wymaga dla tego typu inwestycji by jak w najmniejszym stopniu wpływały na tereny chronione akustycznie, stąd można spodziewać się działań o takim charakterze i w tym przypadku (informacje zawarte na stronie GDDKiA o. Lublin donoszą o planowanej budowie ekranów akustycznych o łącznej długości 700 m).

W przypadku pozostałych odcinków (LU_7_0742_12j - LU_7_0746_12) uwzględniony w wariantcie B przebieg obwodnicy Puław w korytarzu drogi ekspresowej S12 będzie stanowił drogę alternatywną dla nich, co wiąże się z przejęciem ruchu pozalokalnego oraz spadkiem uciążliwości akustycznej starego śladu drogi DK12 dla terenów z nim sąsiadujących. Do wyznaczenia spadku natężenia ruchu na poszczególnych odcinkach (LU_7_0742_12j PUŁAWY AL.1000-LECIA P.P., LU_7_0744_824 ŻYRZYN-PUŁAWY, LU_7_0745 PUŁAWY-KOŃSKOWOLA, LU_7_0746_12 KOŃSKOWOLA-KURÓW), a następnie wprowadzenia do modelu obliczeniowego w celu prognozy wpływu zamierzenia inwestycyjnego na klimat akustyczny terenów przylegających do nich wykorzystano metodę szacowania [4], przyjmując SDR z odcinka PUŁAWY OBWODNICA 10+528 - 12+708 KM ("przed miastem") oraz KOŃSKOWOLA-KURÓW 568+735 - 577+554 KM ("za miastem"). Przyjęta liczba mieszkańców do przedmiotowej prognozy spadku natężenia ruchu wynosi 50 000.

Prognozowany spadek natężenia ruchu na odcinkach LU_7_0742_12j PUŁAWY AL.1000-LECIA P.P., LU_7_0744_824 ŻYRZYN-PUŁAWY, LU_7_0745 PUŁAWY-KOŃSKOWOLA, LU_7_0746_12 KOŃSKOWOLA-KURÓW wynosi (wartości SDR dla k-tej klasy pojazdu z podziałem na pory doby):

*Mapy akustyczne dla dróg krajowych o ruchu powyżej 3 000 000 pojazdów
w województwie podlaskim, warmińsko-mazurskim i lubelskim
/województwo lubelskie/*

	SO	SD	SCs	SCc	A
dzień	3091,1	487,6	249,2	532,9	54,1
wieczór	720,5	80,2	47	174,2	11,9
noc	364,7	98	54,9	307,7	4,7

Prognozowane natężenie ruchu na ww. odcinkach, przyjęte do procesu modelowania przedstawia się następująco:

	SO	SD	SCs	SCc	A
dzień	1664,4	208,9	66,3	141,6	14,4
wieczór	388	34,3	12,5	46,3	3,1
noc	196,3	42	14,6	81,8	1,3

Graficzne przedstawienie prognozowanych zasięgów L_{DWN} , L_N na ww. odcinkach przedstawiają odpowiednio załączniki graficzne:

Mapa prognostyczna dla LDWN_DK12j_odc742_ark1_1

Mapa prognostyczna dla LN_DK12j_odc742_ark1_1

Mapa prognostyczna dla LDWN_DK824_odc744_ark1_1

Mapa prognostyczna dla LN_DK824_odc744_ark1_1

Mapa prognostyczna dla LDWN_DK12_odc745_ark1_2

Mapa prognostyczna dla LDWN_DK12_odc745_ark2_2

Mapa prognostyczna dla LN_DK12_odc745_ark1_2

Mapa prognostyczna dla LN_DK12_odc745_ark2_2

Mapa prognostyczna dla LDWN_DK12_odc746_ark1_3

Mapa prognostyczna dla LDWN_DK12_odc746_ark2_3

Mapa prognostyczna dla LDWN_DK12_odc746_ark3_3

Mapa prognostyczna dla LN_DK12_odc746_ark1_3

Mapa prognostyczna dla LN_DK12_odc746_ark2_3

Mapa prognostyczna dla LN_DK12_odc746_ark3_3

Oszacowanie przewidywanych efektów analizowanego przedsięwzięcia przedstawiono w tabelach poniżej, w których zestawiono oszacowaną liczbę ludności, lokali mieszkalnych oraz powierzchni narażonych na hałas w przedziałach stref imisji wyrażonej wskaźnikami L_{DWN} oraz L_N , dla wariantu W_0 (tj. sytuacji gdy zamierzenie inwestycyjne nie zostało zrealizowane) oraz wariantu W_1 (tj. sytuacji gdy zamierzenie inwestycyjne zostało zrealizowane). W poniższych tabelach zawarto również różnicę ww. parametrów oceny pomiędzy wariantem W_0 oraz wariantem W_1 .

*Mapy akustyczne dla dróg krajowych o ruchu powyżej 3 000 000 pojazdów
w województwie podlaskim, warmińsko-mazurskim i lubelskim
/województwo lubelskie/*

ID odcinka/ zmiana wartości	Liczba lokali mieszkalnych narażonych na hałas w przedziałach stref imisji dla wskaźnika L_{DWN}											
	55 ÷ 60 dB		60 ÷ 65 dB		65 ÷ 70 dB		70 ÷ 75 dB		powyżej 75 dB		Suma końcowa	
	W_0	W_1	W_0	W_1	W_0	W_1	W_0	W_1	W_0	W_1	W_0	W_1
LU_7_0742_12j	154	33	83	24	44	18	40	0	2	0	323	75
$W_0 - W_1$	121		59		26		40		2		248	
LU_7_0744_824	1943	396	816	271	448	65	174	0	2	0	3383	732
$W_0 - W_1$	1547		545		383		174		2		2651	
LU_7_0745_12	1965	515	928	353	529	74	154	9	15	0	3591	951
$W_0 - W_1$	1450		575		455		145		15		2640	
LU_7_0746_12	87	81	94	53	51	44	68	4	20	0	320	181
$W_0 - W_1$	6		41		7		64		20		139	

ID odcinka/ zmiana wartości	Liczba osób narażonych na hałas w przedziałach stref imisji dla wskaźnika L_{DWN}											
	55 ÷ 60 dB		60 ÷ 65 dB		65 ÷ 70 dB		70 ÷ 75 dB		powyżej 75 dB		Suma końcowa	
	W_0	W_1	W_0	W_1	W_0	W_1	W_0	W_1	W_0	W_1	W_0	W_1
LU_7_0742_12j	242	52	133	39	68	29	64	0	4	0	511	119
$W_0 - W_1$	191		95		39		64		4		392	
LU_7_0744_824	3063	625	1292	428	707	102	275	0	4	0	5341	1156
$W_0 - W_1$	2438		864		604		275		4		4186	
LU_7_0745_12	3364	934	1603	686	952	185	181	11	51	0	6151	1815
$W_0 - W_1$	2430		917		767		170		51		4335	
LU_7_0746_12	237	216	252	139	129	115	181	11	54	0	853	480
$W_0 - W_1$	21		113		14		170		54		372	

*Mapy akustyczne dla dróg krajowych o ruchu powyżej 3 000 000 pojazdów
w województwie podlaskim, warmińsko-mazurskim i lubelskim
/województwo lubelskie/*

ID odcinka/ zmiana wartości	Powierzchnie obszarów ekspozycyjnych na hałas ocenianych wskaźnikiem L_{DWN} w km^2											
	55 ÷ 60 dB		60 ÷ 65 dB		65 ÷ 70 dB		70 ÷ 75 dB		powyżej 75 dB		Suma końcowa	
	W_0	W_1	W_0	W_1	W_0	W_1	W_0	W_1	W_0	W_1	W_0	W_1
LU_7_0742_12j	0,630	0,292	0,328	0,149	0,155	0,078	0,098	0,049	0,072	0,000	1,284	0,568
$W_0 - W_1$	0,338		0,179		0,077		0,050		0,072		0,716	
LU_7_0744_824	0,420	0,213	0,245	0,166	0,162	0,117	0,130	0,054	0,085	0,000	1,042	0,551
$W_0 - W_1$	0,206		0,079		0,044		0,076		0,085		0,491	
LU_7_0745_12	1,736	0,705	0,798	0,409	0,433	0,262	0,283	0,106	0,167	0,001	3,417	1,483
$W_0 - W_1$	1,031		0,389		0,171		0,177		0,167		1,934	
LU_7_0746_12	3,132	1,268	1,336	0,624	0,643	0,314	0,319	0,178	0,206	0,000	5,636	2,385
$W_0 - W_1$	1,864		0,712		0,329		0,141		0,206		3,251	

ID odcinka/ zmiana wartości	Liczba lokali mieszkalnych narażonych na hałas w przedziałach stref imisji dla wskaźnika L_N											
	50 ÷ 55 dB		55 ÷ 60 dB		60 ÷ 65 dB		65 ÷ 70 dB		powyżej 70 dB		Suma końcowa	
	W_0	W_1	W_0	W_1	W_0	W_1	W_0	W_1	W_0	W_1	W_0	W_1
LU_7_0742_12j	114	26	63	27	46	7	24	0	0	0	247	60
$W_0 - W_1$	88		36		39		24		0		187	
LU_7_0744_824	1502	309	548	197	344	7	41	0	0	0	2435	513
$W_0 - W_1$	1193		351		337		41		0		1922	
LU_7_0745_12	1611	398	616	231	379	34	39	0	1	0	2646	663
$W_0 - W_1$	1213		385		345		39		1		1983	
LU_7_0746_12	88	0	83	61	60	18	52	0	6	0	289	79
$W_0 - W_1$	88		22		42		52		6		210	

*Mapy akustyczne dla dróg krajowych o ruchu powyżej 3 000 000 pojazdów
w województwie podlaskim, warmińsko-mazurskim i lubelskim
/województwo lubelskie/*

ID odcinka/ zmiana wartości	Liczba osób narażonych na hałas w przedziałach stref emisji dla wskaźnika L_N											
	50 ÷ 55 dB		55 ÷ 60 dB		60 ÷ 65 dB		65 ÷ 70 dB		powyżej 70 dB		Suma końcowa	
	W_0	W_1	W_0	W_1	W_0	W_1	W_0	W_1	W_0	W_1	W_0	W_1
LU_7_0742_12j	182	42	99	43	73	11	37	0	0	0	392	95
$W_0 - W_1$	141		57		63		37		0		297	
LU_7_0744_824	2374	488	862	311	546	11	65	0	0	0	3846	810
$W_0 - W_1$	1886		551		535		65		0		3037	
LU_7_0745_12	2754	742	1089	469	711	112	136	0	3	0	4693	1322
$W_0 - W_1$	2012		620		599		136		3		3370	
LU_7_0746_12	238	0	217	161	156	47	136	0	16	0	763	209
$W_0 - W_1$	238		56		109		136		16		555	

ID odcinka/ zmiana wartości	Powierzchnie obszarów ekspozycyjnych na hałas ocenianych wskaźnikiem L_N w km^2											
	50 ÷ 55 dB		55 ÷ 60 dB		60 ÷ 65 dB		65 ÷ 70 dB		powyżej 70 dB		Suma końcowa	
	W_0	W_1	W_0	W_1	W_0	W_1	W_0	W_1	W_0	W_1	W_0	W_1
LU_7_0742_12j	0,558	0,226	0,267	0,117	0,143	0,079	0,079	0,006	0,046	0,000	1,093	0,428
$W_0 - W_1$	0,332		0,150		0,064		0,073		0,046		0,665	
LU_7_0744_824	0,376	0,190	0,205	0,152	0,161	0,109	0,110	0,004	0,037	0,000	0,889	0,454
$W_0 - W_1$	0,186		0,053		0,052		0,107		0,037		0,435	
LU_7_0745_12	1,279	0,552	0,570	0,344	0,355	0,229	0,241	0,011	0,030	0,000	2,475	1,136
$W_0 - W_1$	0,727		0,225		0,126		0,230		0,030		1,339	
LU_7_0746_12	2,542	0,000	1,055	0,459	0,481	0,294	0,306	0,034	0,062	0,000	4,447	0,788
$W_0 - W_1$	2,542		0,596		0,187		0,272		0,062		3,659	

Na potrzeby obliczeń prognozowanego natężenia ruchu na odcinku LU_7_0743_824 ŻYRZYN-PUŁAWY wykorzystano SDR z odcinka PUŁAWY OBWODNICA 10+528 - 12+708 KM ("przed miastem") oraz ŻYRZYN-KURÓW 99+672 - 114+308 KM ("za miastem").

Prognozowany spadek natężenia ruchu na odcinku LU_7_0743_824 o nazwie ŻYRZYN-PUŁAWY wynosi (wartości SDR dla k-tej klasy pojazdu z podziałem na pory doby):

	SO	SD	SCs	SCc	A
dzień	3139,8	498,4	299	867,8	47
wieczór	825,5	86,8	57,3	270,6	12,6
noc	476,8	132,3	83,7	467,3	11,9

Prognozowane natężenie ruchu na odcinku LU_7_0743_824 o nazwie ŻYRZYN-PUŁAWY, przyjęte do procesu modelowania przedstawia się następująco:

	SO	SD	SCs	SCc	A
dzień	1690,7	213,6	79,5	230,7	12,5
wieczór	444,5	37,2	15,2	71,9	3,4
noc	256,7	56,7	22,3	124,2	3,1

Graficzne przedstawienie prognozowanych zasięgów L_{DWN} , L_N na ww. odcinku przedstawiają odpowiednio załączniki graficzne:

Mapa prognostyczna dla $L_{DWN_DK824_odc743_ark1_2}$

Mapa prognostyczna dla $L_{DWN_DK824_odc743_ark2_2}$

Mapa prognostyczna dla $L_N_DK824_odc743_ark1_2$

Mapa prognostyczna dla $L_N_DK824_odc743_ark2_2$

Oszacowanie przewidywanych efektów analizowanego przedsięwzięcia przedstawiono w tabelach poniżej, w których zestawiono oszacowaną liczbę ludności, lokali mieszkalnych oraz powierzchni narażonych na hałas w przedziałach stref emisji wyrażonej wskaźnikami L_{DWN} oraz L_N , dla wariantu W_0 (tj. sytuacji gdy zamierzenie inwestycyjne nie zostało zrealizowane) oraz wariantu W_1 (tj. sytuacji gdy zamierzenie inwestycyjne zostało zrealizowane). W poniższych tabelach zawarto również różnicę ww. parametrów oceny pomiędzy wariantem W_0 oraz wariantem W_1 .

*Mapy akustyczne dla dróg krajowych o ruchu powyżej 3 000 000 pojazdów
w województwie podlaskim, warmińsko-mazurskim i lubelskim
/województwo lubelskie/*

ID odcinka/ zmiana wartości	Liczba lokali mieszkalnych narażonych na hałas w przedziałach stref emisji dla wskaźnika L_{DWN}											
	55 ÷ 60 dB		60 ÷ 65 dB		65 ÷ 70 dB		70 ÷ 75 dB		powyżej 75 dB		Suma końcowa	
	W_0	W_1	W_0	W_1	W_0	W_1	W_0	W_1	W_0	W_1	W_0	W_1
LU_7_0743_824	57	28	24	21	20	5	3	0	0	0	104	54
$W_0 - W_1$	29		3		15		3		0		50	

ID odcinka/ zmiana wartości	Liczba osób narażonych na hałas w przedziałach stref emisji dla wskaźnika L_{DWN}											
	55 ÷ 60 dB		60 ÷ 65 dB		65 ÷ 70 dB		70 ÷ 75 dB		powyżej 75 dB		Suma końcowa	
	W_0	W_1	W_0	W_1	W_0	W_1	W_0	W_1	W_0	W_1	W_0	W_1
LU_7_0743_824	208	99	83	67	64	16	9	0	0	0	364	182
$W_0 - W_1$	109		17		48		9		0		182	

ID odcinka/ zmiana wartości	Powierzchnie obszarów ekspozycyjnych na hałas ocenianych wskaźnikiem L_{DWN} w km^2											
	55 ÷ 60 dB		60 ÷ 65 dB		65 ÷ 70 dB		70 ÷ 75 dB		powyżej 75 dB		Suma końcowa	
	W_0	W_1	W_0	W_1	W_0	W_1	W_0	W_1	W_0	W_1	W_0	W_1
LU_7_0743_824	2,782	1,570	1,265	0,815	0,656	0,416	0,334	0,257	0,211	0,043	5,249	3,100
$W_0 - W_1$	1,212		0,451		0,241		0,077		0,168		2,149	

*Mapy akustyczne dla dróg krajowych o ruchu powyżej 3 000 000 pojazdów
w województwie podlaskim, warmińsko-mazurskim i lubelskim
/województwo lubelskie/*

ID odcinka/ zmiana wartości	Liczba lokali mieszkalnych narażonych na hałas w przedziałach stref imisji dla wskaźnika L_N											
	50 ÷ 55 dB		55 ÷ 60 dB		60 ÷ 65 dB		65 ÷ 70 dB		powyżej 70 dB		Suma końcowa	
	W_0	W_1	W_0	W_1	W_0	W_1	W_0	W_1	W_0	W_1	W_0	W_1
LU_7_0743_824	41	28	25	16	12	2	1	0	0	0	79	46
$W_0 - W_1$	13		9		10		1		0		33	

ID odcinka/ zmiana wartości	Liczba osób narażonych na hałas w przedziałach stref imisji dla wskaźnika L_N											
	50 ÷ 55 dB		55 ÷ 60 dB		60 ÷ 65 dB		65 ÷ 70 dB		powyżej 70 dB		Suma końcowa	
	W_0	W_1	W_0	W_1	W_0	W_1	W_0	W_1	W_0	W_1	W_0	W_1
LU_7_0743_824	148	96	83	50	36	6	3	0	0	0	271	152
$W_0 - W_1$	52		34		30		3		0		119	

ID odcinka/ zmiana wartości	Powierzchnie obszarów ekspozycyjnych na hałas ocenianych wskaźnikiem L_N w km^2											
	50 ÷ 55 dB		55 ÷ 60 dB		60 ÷ 65 dB		65 ÷ 70 dB		powyżej 70 dB		Suma końcowa	
	W_0	W_1	W_0	W_1	W_0	W_1	W_0	W_1	W_0	W_1	W_0	W_1
LU_7_0743_824	2,233	1,291	1,008	0,650	0,502	0,328	0,280	0,148	0,079	0,027	4,101	2,444
$W_0 - W_1$	0,941		0,358		0,173		0,132		0,052		1,657	

Podsumowując, zmiany zasięgów poziomów hałasu, wyrażonego przez wskaźniki L_{DWN} oraz L_N , przedstawiają *Mapy prognostyczne*. Wpływ danej inwestycji na liczbę lokali mieszkalnych, liczbę mieszkańców oraz powierzchnię narażoną na oddziaływanie danego poziomu hałasu, przedstawiają natomiast zestawienia tabelaryczne umieszczone powyżej. Materiały te, poprzez różnice liczby lokali mieszkalnych, liczby mieszkańców oraz powierzchni narażonej na oddziaływanie danego przedziału poziomu hałasu, pomiędzy wariantem W_0 oraz W_1 , pokazują, w jakim stopniu na poprawę klimatu akustycznego terenów sąsiadujących z analizowanymi odcinkami dróg, wpływa budowa obwodnic miejscowości oraz dróg alternatywnych klasy ekspresowej.

Można zatem stwierdzić, iż wszystkie inwestycje których zestawienie przedstawia Tabela 50 wpłyną na poprawę klimatu akustycznego terenów chronionych pod tym względem, powodując jednocześnie spadek osób narażonych na ponadnormatywne oddziaływanie hałasu.

8 SZACUNKOWE ANALIZY KOSZTÓW I KORZYŚCI

W gospodarce rynkowej, dla każdej nowo podejmowanej inwestycji, zachodzi konieczność przeprowadzenia analizy jej opłacalności. Szczegółowość oraz stopień skomplikowania analizy, na który wpływa liczba składowych, jakie należy brać pod uwagę, zależy od jej wielkości i rangi, jednak zawsze jest to proces złożony - tym bardziej, gdy mamy do czynienia z procesami budowy, modernizacji, remontu dróg i mostów. Inwestycje drogowe są bowiem procesami generującymi duże koszty na ich realizację, nie przynoszące bezpośrednich dochodów ze swojego funkcjonowania (wyjątkiem są płatne odcinki dróg krajowych - autostrady oraz drogi ekspresowe z elektronicznym system poboru opłat viaTOLL uruchomionego w lipcu 2011 r.).

Szybko rozwijające się gałęzie nauk ekonomicznych (ekonomia środowiska) wskazują oraz pozwalają wyznaczyć pośrednie, nie mniej ważne, koszty oraz korzyści generowane przez drogi. Dotyczą one aspektów gospodarczych, społecznych, ochrony zdrowia oraz środowiska, które dzięki wypracowanym przez ekonomię środowiska algorytmom, można wycenić - określić jej wartość pieniężną. Ten rachunek dyskontowy z kolei pozwala porównywać różne warianty zamierzenia inwestycyjnego, a w rezultacie wybrać najbardziej korzystny.

Jeden z algorytmów oceny dotyczącej analizy ekonomicznej inwestycji drogowych przedstawia *Instrukcja oceny efektywności ekonomicznej przedsięwzięć drogowych i mostowych* [5] oraz *Niebieska księga* [6]. Zaprezentowana w tych publikacjach metoda i procedura oceny ekonomicznej przedsięwzięć drogowych i mostowych jest zgodna z zaleceniami GDDKiA w zakresie metodyki wykonywania analiz ekonomicznych.

Zważywszy na to, że nie dysponowano dokładnymi danymi wejściowymi do ww. instrukcji, oraz ze względu na założenia map akustycznych których celem nie jest wskazanie konkretnych, najbardziej ekonomicznych, wariantów rozwiązań danego zamierzenia inwestycyjnego, zaadoptowano metodę oceny efektywności [5]. Na potrzeby przedmiotowego opracowania posłużono się zatem składowymi zawartymi w ww. metodzie dokonując jakościowej (opisowej) analizy kosztów i korzyści dla planowanych inwestycji których zestawienie przedstawia Tabela 50. Należy zaznaczyć, że zmniejszenie kosztów, należy rozumieć jako korzyść ekonomiczną. Podczas tytułowej analizy odniesiono się do dwóch wariantów zamierzeń inwestycyjnych:

- W_0 - wariant, w którym rezygnuje się z inwestycji drogowej - stan istniejący;
- W_1 - wariant, w którym inwestycja zostanie zrealizowana.

Inwestycje drogowe planowane na 2011 - 2015 r zagregowano do poniżej przedstawionych typów działań (A ÷ C). Dla grupy zadań A oraz B odniesiono się do wielkości stanowiących dane wejściowe do wyznaczenia wskaźników ekonomicznych zawartych w instrukcji [5], natomiast do zadań C posłużono się elementem innej analizy oceny efektywności ekonomicznej [8], ze względu na brak parametrów oceny tego typu działania inwestycyjnego w [5]. Analiza ta oparta jest na ekonomicznej metodzie wyceny kosztów zewnętrznych: gotowości do zapłaty (willnes to pay), cen hedonicznych (hedonic price). Wskaźniki wykorzystywane w tej metodzie pochodzą z badań *Working Group on Health and Socio-Economic Aspects* oraz *Praktische Anwendung der Methodenkonvention* [8].

Do wszystkich typów zamierzeń inwestycyjnych w podsumowaniu odniesiono się do korzyści dotyczących ochrony zdrowia oraz życia ludzkiego korzystając z metodyki którą zawiera POSPH [9].

A. Budowa alternatywnej drogi, przejmującej zadania drogi biegnącej po starym śladzie, w tym budowa obwodnic dla terenów o funkcji mieszkaniowej.

Koszty	Korzyści
Koszty drogowe i mostowe poniesione na budowę oraz utrzymanie nowej drogi	<ul style="list-style-type: none"> - znaczne zmniejszenie kosztów użytkownika dróg poprzez skrócenie czasu przewozów pasażerów i transportu towarów, na co wpłynie zwiększenie prędkości poruszających się pojazdów w przypadku wariantu W_1 oraz zwiększenie płynności ruchu pojazdów - zmniejszenie kosztów eksploatacji pojazdów, na co wpłynie stan nawierzchni drogi - wzrost bezpieczeństwa na drogach co bezpośrednio przekłada się na zmniejszenie kosztów wypadków drogowych - na drogach ekspresowych oraz obwodnicach miast spada wartość wskaźnika ryzyka wypadków drogowych na co ma wpływ liczba pasów ruchu, nowoczesne rozwiązania bezkolizyjnych skrzyżowań z drogami niższych kategorii oraz stan nawierzchni. - korzyści środowiskowe - spadek emisji zanieczyszczeń powietrza pochodzących ze spalania paliw, co związane jest z poprawą stanu technicznego nawierzchni oraz zmniejszeniem zużycia paliwa ze względu na płynność ruchu pojazdów, osiągnane w wariantcie W_1 względem W_0

B. Rozbudowa w tym modernizacja istniejącej drogi.

Koszty	Korzyści
Koszty drogowe i mostowe poniesionych na modernizację drogi, a następnie jej utrzymanie	<ul style="list-style-type: none"> - zmniejszenie kosztów użytkownika dróg poprzez skrócenie czasu przewozów pasażerów i transportu towarów, na co wpłynie zwiększenie prędkości poruszających się pojazdów w przypadku wariantu W_1 oraz zwiększenie płynności ruchu pojazdów - zmniejszenie kosztów eksploatacji pojazdów, na co wpłynie poprawa stanu nawierzchni drogi - wzrost bezpieczeństwa na drodze co bezpośrednio przekłada się na zmniejszenie kosztów wypadków drogowych, na co wpłynie poprawa stanu nawierzchni. - korzyści środowiskowe - spadek emisji zanieczyszczeń powietrza pochodzących ze spalania paliw, co związane jest z poprawą płynności ruchu oraz stanu technicznego nawierzchni osiągnane w wariantcie W_1 względem W_0

C. Budowa ekranów akustycznych.

Koszty	Korzyści																
Koszty poniesione na budowę oraz utrzymanie we właściwym stanie technicznym oraz estetycznym barier akustycznych	<ul style="list-style-type: none"> - znaczny spadek strat społecznych z tytułu emisji hałasu do środowiska wyrażony wskaźnikiem przeliczonym na jednostkę zł/osobę narażoną na hałas w danym roku. Roczne koszty emisji hałasu w zależności od jego poziomu, przedstawia poniższe zestawienie [7] <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <thead> <tr> <th>Poziom hałasu [dB]</th> <th>Transport kołowy [zł/ osobe/rok]</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>>45</td> <td>105</td> </tr> <tr> <td>>50</td> <td>315</td> </tr> <tr> <td>>55</td> <td>490</td> </tr> <tr> <td>>60</td> <td>700</td> </tr> <tr> <td>>65</td> <td>910</td> </tr> <tr> <td>>70</td> <td>1295</td> </tr> <tr> <td>>75</td> <td>1610</td> </tr> </tbody> </table> <ul style="list-style-type: none"> Korzyść rozumiana przez spadek kosztów emisji hałasu dla W_1, względem W_0, uzależniona jest od skuteczności akustycznej zastosowanych barier akustycznych. 	Poziom hałasu [dB]	Transport kołowy [zł/ osobe/rok]	>45	105	>50	315	>55	490	>60	700	>65	910	>70	1295	>75	1610
Poziom hałasu [dB]	Transport kołowy [zł/ osobe/rok]																
>45	105																
>50	315																
>55	490																
>60	700																
>65	910																
>70	1295																
>75	1610																

Celem powyższej analizy nie było uzyskanie ściśle ekonomicznych wniosków dotyczących efektywności czy też rentowności inwestycji, a zwrócenie uwagi na pojawiające się koszty oraz korzyści w przypadku przeprowadzenia zmian aktualnej sytuacji lub też, gdy te nie zostaną wprowadzone, szczególnie w aspekcie ochrony środowiska

Podsumowując stwierdza się, iż dla inwestycji z grup A i B na etapie analizy zamierzenia inwestycyjnego nie ma możliwości określenia kosztów drogowych. W wyniku realizacji wariantu W_1 dla zamierzeń inwestycyjnych zaliczonych do grupy A oraz B, zostaną osiągnięte korzyści ze znacznego zmniejszenia kosztów czasu w przewozach pasażerów oraz transporcie towarów, eksploatacji pojazdów, wypadków drogowych oraz emisji toksycznych składników spalin, względem W_0 . Również realizacja zamierzeń inwestycyjnych zaliczonych do grupy C przyniesie korzyści w postaci spadku kosztów emisji hałasu, których wielkość uzależniona jest od skuteczności akustycznej zastosowanych barier akustycznych.

W związku z tym wariant W_1 jest bardziej ekonomicznym względem strategii reprezentowanej przez wariant W_0 w aspekcie ochrony środowiska przed hałasem.

Oprócz wyżej przedstawionej jakościowej analizy kosztów i korzyści zawierającej, wzajemnie przenikające się i związane ze sobą, aspekty gospodarcze, społeczne oraz środowiskowe należy pamiętać również o aspektach ochrony zdrowia ludzi. Hałas bowiem wywołuje nie tylko dyskomfort w codziennym funkcjonowaniu, ale może potęgować stres, podwyższenie ciśnienia krwi, wzrost ryzyka zawału i chorób serca, uszkodzenie bądź utratę słuchu, co z kolei jest związane ze wzrostem wydatków na opiekę zdrowotną, spadkiem efektywności ekonomicznej lub nawet wyeliminowaniem gospodarczo-społecznym narażonej jednostki.

Każda z grup zadań $A \div C$ wpływa na stan akustyczny środowiska, w tym miejsc przebywania lub życia ludzi, może zatem stać się rozwiązaniem antyhałasowym korzystnie wpływającym na klimat akustyczny terenów sąsiadujących z inwestycją. Zgodnie z metodyką [9], efektywność ekonomiczna zależy od stosunku kosztów poniesionych na daną inwestycję oraz od rocznej skuteczności rozwiązania antyhałasowego w aspekcie ochrony zdrowia człowieka. Skuteczność rozwiązania antyhałasowego jest wprost proporcjonalna do liczby ludności zamieszkującej obszar i do stopnia redukcji hałasu po zastosowaniu środka antyhałasowego i stanowi swego rodzaju wskaźnik ochrony zdrowia ludzi przed hałasem. Stosunek kosztu danego rozwiązania do jego skuteczności daje informację o tym, ile kosztować będzie redukcja hałasu o 1 dB w przeliczeniu na jednego mieszkańca, otrzymując wymierną informację o kosztach poprawy komfortu akustycznego życia człowieka.

Trudno dyskutować o zasadności podejmowanych działań mających na celu ochronę zdrowia lub życia ludzkiego, a z pewnością zamierzenia inwestycyjne sklasyfikowane do grup $A \div C$ takowe korzyści przyniosą, natomiast analiza przeprowadzona w wyżej opisany sposób pozwoliłaby wskazać inwestycję, która przy nakładzie najmniejszych środków ochroni największą liczbę osób narażonych na oddziaływanie hałasu.

9 CZĘŚĆ GRAFICZNA – WYKAZ MAP AKUSTYCZNYCH

Mapy akustyczne zostały sporządzone dla odcinków wg GPR z podziałem na arkusze w formacie A3. Mapy akustyczne opracowane i przedstawione zostały w skali 1:10 000, i układzie odwzorowania PUWG 1992.

Jedynie mapy przedstawiające efekty zastosowania przedsięwzięć ochrony środowiska przed hałasem, o których mówi Tabela 45 zamieszczono w rozdziale 6. Pozostałe mapy załączone do opracowania zostały wymienione oraz scharakteryzowane poniżej.

Ze względu na skalę map prezentowanych w załączniku graficznym nie zostały naniesione nazwy obiektów oraz znaki kartograficzne charakterystycznych obiektów topograficznych, ponieważ odniosłoby to przeciwny efekt zakładanego celu Ustawodawcy obligującego do przedstawienia takiej informacji. Przy skali 1:10 000 map akustycznych tego typu informacje byłyby nieczytelne ze względu na swoją wielkość albo też zmniejszyłyby czytelność pozostałych informacji, kluczowych ze względu na cele opracowywania map akustycznych dla dróg krajowych. Aby jednak ułatwić odbiorcy orientację przestrzenną, na mapach zamieszczono nazwy gmin, miejscowości, większych cieków wodnych oraz zbiorników wód stojących, granice oraz nazwy powiatów.

Słowo komentarza należy się również w stosunku do *Map proponowanych kierunków zmian zagospodarowania przestrzennego*, gdzie celowo nie wskazano "obszarów cichych" poza aglomeracją, prezentując natomiast zasięgi stref ograniczenia możliwości rozwoju zabudowy mieszkaniowej, wynikające z występowania wysokich wartości poziomów dźwięku (wyrażonej wskaźnikiem L_N), których źródłem jest ruch kołowy pojazdów odbywający się na analizowanych odcinkach dróg krajowych. W rozumieniu definicji Art. 3 POŚ "obszar cichy" poza aglomeracją to obszar, który nie jest narażony na oddziaływanie hałasu komunikacyjnego (w tym pochodzącego od dróg lokalnych), przemysłowego lub pochodzącego z działalności rekreacyjno-wypoczynkowej, stąd analizując tylko jedną składową klimatu akustycznego nie ma możliwości wyznaczenia takowych obszarów. Przedmiotowe opracowanie może natomiast zostać wykorzystane przez właściwe organy administracji do wyznaczenia "obszarów cichych" poza aglomeracją.

Wykaz map załączonych do opracowania:

- **Mapa emisyjna** - mapa prezentująca poziom emitowanego dźwięku wyrażony w postaci wskaźników L_{DWN} i L_N obliczonych dla odległości 10m od źródła dźwięku. Mapa przedstawia również rozmieszczenie izolinii równego poziomu emisji dźwięku w sytuacji niezakłóconego jego rozprzestrzeniania się (bez uwzględniania ukształtowania terenu, zagospodarowania, zabudowy, itp.) na tle ortofotomapy.
- **Mapa imisyjna** - mapa obrazująca stan akustyczny środowiska wyrażony wskaźnikami L_{DWN} i L_N w postaci barwnych stref, ilustrujących przedziały zakresu emisji. Mapa uwzględnia w pełnym stopniu zróżnicowanie ukształtowania terenu, stan i sposób jego zagospodarowania oraz średnie, lokalne warunki meteorologiczne mające wpływ na rozprzestrzenianie się hałasu. Mapa prezentuje również obiekty szczególnej ochrony akustycznej (szkoły, obiekty związane z czasowym przebywaniem dzieci i młodzieży itp.).
- **Mapa wrażliwości hałasowej dla obszarów** - mapa przedstawiająca rozkład dopuszczalnych poziomów hałasu na rozpatrywanym obszarze w zależności od zagospodarowania terenu, dla wskaźników L_{DWN} i L_N .
- **Mapa terenów zagrożonych hałasem** - mapa prezentująca stopień przekroczenia określonych rozporządzeniem Ministra Środowiska w sprawie dopuszczalnych poziomów dźwięku w środowisku, wyrażona w postaci obszarów odpowiadających zróżnicowanym przedziałom przekroczeń. Mapa dla wskaźników L_{DWN} i L_N .

- **Mapa proponowanych kierunków zmian zagospodarowania przestrzennego** – mapa prezentująca rozmieszczenie obszarów i obiektów objętych normami ochrony akustycznej oraz przestrzenny zasięg stref proponowanego ograniczenia możliwości rozwoju zabudowy mieszkaniowej, wynikający z występowania wysokich wartości emisji dźwięku (wyrażonej wskaźnikiem L_N).
- **Mapa prognostyczna** - mapa obejmująca obszary, których dotyczą zamierzenia inwestycyjne mające wpływ na zmianę uwarunkowań akustycznych.

10 PODSUMOWANIE I WNIOSKI

Na podstawie przeprowadzonych analiz stwierdzono, iż na większości obszarów chronionych akustycznie, w szczególności bezpośrednio przyległych do analizowanych odcinków dróg krajowych, występują przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu. Zestawienia przekroczeń dla obszarów, w tym liczby lokali mieszkalnych oraz ludności narażonej na oddziaływanie ponadnormatywnych poziomów hałasu, zamieszkującej na tych obszarach, liczby lokali mieszkalnych przedstawiono zarówno na mapach, w formie tabelarycznej jak również w postaci wykresów.

Należy zauważyć, że stan klimatu akustycznego wokół dróg tej klasy ulega ciągłym zmianom, spowodowanym wzrostem ilości pojazdów samochodowych, a co za tym idzie wzrostem natężenia ruchu pojazdów, co pogarsza sytuację akustyczną przyległych terenów. Z drugiej jednak strony zauważalny jest znaczny postęp prac związany z budową nowych odcinków dróg, w tym obwodnic (kluczowego elementu w polityce ochrony terenów wysoce zurbanizowanych przed hałasem), odnowy nawierzchni (w tym stosowanie "cichej nawierzchni"), jak również budowy elementów ochrony środowiska ograniczających propagację hałasu (ekrany akustyczne i wały ziemne).

Wśród metod walki z hałasem należy wyróżnić działania o charakterze technicznym oraz organizacyjno - administracyjnym. Wśród działań technicznych można wyróżnić metody bezpośrednie (minimalizujące emisję hałasu u jego źródła) oraz metody pośrednie (minimalizujące negatywne oddziaływanie źródła hałasu na drodze propagacji fali dźwiękowej).

Do metod bezpośrednich w aspekcie hałasu drogowego możemy zaliczyć działania:

- modernizacja nawierzchni dróg, szczególnie na odcinkach o złym stanie technicznym. Działanie to powoduje zmniejszenie oddziaływania hałasu powstającego na styku poruszającego się pojazdu i drogi;
- budowa elementów uspokojenia ruchu, które wpływają na poprawę jego płynności, a zatem ingerują w emisję hałasu silników napędzających pojazdy (wysepki, modernizacja istniejących bądź budowa nowych bezkolizyjnych skrzyżowań);
- budowa nowych odcinków dróg, w tym obwodnic dla obszarów mieszkalnych, które niejako „przenoszą” źródło hałasu w miejsca niepodlegające chronione przed hałasem;
- stosowanie tzw. „cichych” nawierzchni (w tym proelastycznych) czyli powodujących zmniejszenie hałasu pojazdów o ok. 3 dB w stosunku do „najbardziej popularnych” nawierzchni drogowych [10]. Działanie to powoduje zmniejszenie poziomu hałasu powstającego na styku poruszającego się pojazdu i drogi.

Stosowane w praktyce rozwiązania należące do metod pośrednich które ograniczają propagację fal akustycznych to głównie bariery akustyczne w postaci ekranów akustycznych i wałów ziemnych.

Wśród działań organizacyjno - administracyjnych, w aspekcie ograniczenia hałasu drogowego, wyróżnić możemy:

- ograniczenie transportu na odcinkach aglomeracji miejskich oraz na terenach gęsto zaludnionych (szczególnie transportu ciężkiego), co wiąże się z budową dróg alternatywnych w tym obwodnic;
- ograniczenie prędkości strumienia pojazdów, szczególnie dla terenów, gdzie nie ma możliwości zastosowania innych rozwiązań minimalizujących wpływ negatywnego oddziaływania dróg;
- zaostrzenie norm emisji hałasu oraz kontrola w tym kierunku pojazdów poruszających się po drogach;

- ustanowienie obszarów ograniczonego użytkowania w pobliżu dróg, gdzie nie ma możliwości zastosowania technicznych rozwiązań walki z hałasem. Tego typu działania pozwalają ograniczyć budowę nowych obiektów podlegających ochronie akustycznej na terenach zagrożonych.

Powyższe działania pozwalają na zwiększenie komfortu życia lub przebywania ludzi na obszarach, które są obecnie narażone na ponadnormatywne oddziaływanie hałasu drogowego. Istotne jest jednak to, szczególnie w aspekcie celu w jakim sporządza się przedmiotowe opracowanie, by w przyszłości poprzez właściwą politykę planowania przestrzennego nie tworzyć, lecz minimalizować problem zagrożenia ponadnormatywnym hałasem środowiska życia oraz przebywania ludzi. Jest to istotne, ponieważ hałas, w tym towarzyszący traktom komunikacyjnym, negatywnie wpływa na zdrowie człowieka, który niejednokrotnie nie jest świadom przyczyn złego stanu swojego zdrowia, tkwiących w długotrwałym przebywaniu w hałasie. Skutkami przebywania w strefach nadmiernego i uporczywego hałasu są zarówno zaburzenia funkcjonalne (zmęczenie, trudności w koncentracji, drażliwość, obniżenie sprawności i wydajności w nauce i pracy, zaburzenia orientacji, utrudnienia w porozumiewaniu się, agresja wobec otoczenia) jak i poważne skutki zdrowotne widoczne dopiero po dłuższym czasie (utrata słuchu, podwyższenie ciśnienia krwi, wzrost ryzyka zawału i chorób serca).

Prawidłowa polityka planowania przestrzennego w zakresie walki z hałasem komunikacyjnym powinna opierać się na współpracy instytucji zajmującymi się planowaniem przestrzennym oraz budową infrastruktury, w tym wypadku drogowej. By była skuteczna ekonomicznie czyli przynosiła maksymalne efekty przy minimalnych nakładach poniesionych na inwestycję, powinna odbywać się ściślej i w szerszym zakresie niż dotychczas. Niestety bardzo dużo błędów popełnianych jest w tym zakresie na etapie ustanawiania prawa lokalnego, gdzie dopuszczana jest lokalizacja zabudowy mieszkaniowej w bliskim otoczeniu dróg, nieodzownych elementów komunikacyjnych będących podstawą rozwoju gospodarczego regionu.

W następstwie tego wywierany jest nacisk na zarządców dróg, wymuszający podejmowanie wszelkich działań (w tym działań technicznych oraz organizacyjno - administracyjnych) mających na celu ograniczenie emisji hałasu i uciążliwości akustycznej dróg na obszary zamieszkałe, co generuje częstokroć duże wydatki na realizację inwestycji, które często i tak nie są na tyle skuteczne by obniżyć poziomy hałasu do poziomów dopuszczalnych wymaganych literą prawa.

Podsumowując, wspólne prowadzenie polityki uchroniłoby niejednokrotnie przed późniejszym wydatkowaniem znacznych kwot na budowę kosztownych zabezpieczeń akustycznych, jak również zaburzeniem krajobrazu i przestrzeni architektonicznej. W planowaniu przestrzennym należałoby rozważać lokalizację obiektów niepodlegających ochronie przed hałasem (np. garaży, zabudowy usługowej, handlowej) na drodze propagacji pomiędzy źródłem, w tym przypadku arterią drogową a obiektami chronionymi. Lokalizacja nowych obiektów podlegających ochronie powinna uwzględniać obecny i prognozowany stan klimatu akustycznego na danym obszarze. Sporządzone mapy akustyczne powinny posłużyć do wybrania takich kierunków zmian w zagospodarowaniu przestrzennym, aby maksymalnie chronić przed degradacją środowiska hałasem komunikacyjnym obszary podlegające ochronie w tym zakresie. Kolejność podejmowanych działań związanych z ochroną środowiska przed hałasem powinna uwzględniać stopień zagrożenia określany wskaźnikiem M, który charakteryzuje wielkości przekroczeń dopuszczalnego poziomu dźwięku i liczbę mieszkańców na terenach o przekroczonym poziomie hałasu. W miarę możliwości priorytet powinien być nadawany działaniom wyprowadzającym ruch tranzytowy z terenów zamieszkałych, natomiast w dalszej kolejności stosowanie barier ochronnych.

Wskazane byłoby, aby wyniki opracowanych map akustycznych stanowiły kluczowy element przy ustanawianiu bądź aktualizacji Miejscowych Planów Zagospodarowania Przestrzennego, w tym w ustanawianiu „obszarów cichych” poza aglomeracją. W niniejszym

opracowaniu nie zaproponowano „obszarów cichych” poza aglomeracjami. Obszary te mogą zostać wyznaczone przez właściwe urzędy gmin po uwzględnieniu pozostałych składowych klimatu akustycznego tj. hałasu komunikacyjnego pochodzącego od dróg lokalnych, hałasu przemysłowego lub pochodzącego z działalności rekreacyjno-wypoczynkowej. Zastosowanie art. 130 POŚ dla terenów objętych obowiązującym MPZP, może skutkować koniecznością wypłat odszkodowań z tytułu ograniczenia sposobu korzystania z nieruchomości. Proponowanym kierunkiem działań w tej materii jest poszukiwanie potencjalnych obszarów cichych na terenach, gdzie obecnie nie ma obowiązujących planów zagospodarowania, lub plany takie znajdują się w fazie tworzenia. Oprócz map akustycznych będących przedmiotem tego pracowania, w procesie ustanawiania „obszarów cichych” poza aglomeracją, właściwe urzędy uchwalając dokumenty prawa miejscowego powinny uwzględnić gęstość zaludnienia na danym obszarze, związany z nią ruch samochodów poruszających się po drogach lokalnych oraz zagrożenie od ewentualnego hałasu lotniczego.

Bibliografia

- [1] Wytyczne opracowywania map akustycznych, GIOŚ - Departament Monitoringu i Informacji o Środowisku, nowelizacja Warszawa 2011.
- [2] Good Practice Guide for Strategic Noise Mapping and the Production of Associated Data on Noise Exposure Version 2, 13th January 2006, European Commission Working Group Assessment of Exposure to Noise (WG-AEN).
- [3] Atlas Klimatu Polski (IMI GW Warszawa 2005).
- [4] Uproszczona metoda szacowania wielkości ruchu na planowanych obwodnicach.
- [5] Instrukcja oceny efektywności ekonomicznej przedsięwzięć drogowych i mostowych – weryfikacja metody badań zgodnie z zaleceniami IUE oraz aktualizacja cen jednostkowych na poziomie 2006 r. Warszawa, marzec 2007 r. Instytut Badawczy Dróg i Mostów.
- [6] "Niebieska księga" (Podręcznik dla beneficjentów. Analiza kosztów i korzyści projektów inwestycyjnych w sektorze transportu wraz z Aneksami drogowymi).
- [7] Artykuł przygotowany na V Międzynarodową Konferencję Naukowo-Techniczną „Ochrona środowiska i estetyka a rozwój infrastruktury drogowej” – Zamość, 7-9 września 2011 r., zorganizowanej przez lubelskie oddziały: SITK, GDDKiA, RDOŚ, TUP oraz Politechnikę Lubelską – Katedrę Dróg i Mostów dr inż. Lech Magrel Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska w Białymstoku.
- [8] Maibach M. i in., *Praktische Anwendung der Methodenkonvention: Möglichkeiten der Berücksichtigung externe Umweltkosten bei Wirtschaftskreisläufigkeiten von öffentlichen Investitionen*, 10 April 2007, s.56-60.
- [9] Program ochrony środowiska przed hałasem dla miasta Białegostoku (Uchwała nr LVIII/767/10 Rady Miejskiej Białegostoku z dnia 13.09.2010 r.)
- [10] Artukuł pn. "Nowe rodzaje cichych nawierzchni i warunków koniecznych ich stosowania", autortswa prof. dr hab. inż. Jerzego A. Ejsmont (Politechnika Gdańska, Wydział Mechaniczny) - II Ogólnopolska Konferencja Szkoleniowa "Problem hałasu w mieście, hałas drogowy", Bydgoszcz, 5-6 listopada 2009 r.

Oraz:

Materiały i informacje przekazane przez Zleceniodawcę,

Wizja lokalna oraz pomiary przeprowadzane na potrzeby przedmiotowego opracowywania.

Spis tabel

Tabela 1 Wykaz odcinków dróg krajowych na terenie woj. lubelskiego objętych niniejszym opracowaniem, w układzie przekazanym przez Zamawiającego	8
Tabela 2 Wykaz odcinków dróg krajowych na terenie woj. lubelskiego, objętych przedmiotowym opracowaniem z podziałem na powiaty, na których klimat akustyczny oddziałują analizowane odcinki dróg	10
Tabela 3 Podstawowe dane statystyczne dla gmin położonych w zasięgu oddziaływania akustycznego analizowanych odcinków dróg (źródło GUS 2010)	14
Tabela 4 Dane lokalizacyjno – techniczne analizowanych odcinków dróg wraz z wartościami średnio dobowego natężenia ruchu pojazdów na tych odcinkach wg GPR 2010	17
Tabela 5 Zestawienie obowiązujących dokumentów planistycznych, będących podstawą klasyfikacji danego terenu pod względem uwarunkowań akustycznych	22
Tabela 6 Dopuszczalne poziomy hałasu w środowisku dla dróg	28
Tabela 7 Procentowy udział poszczególnych rodzajów terenów w zasięgach obszarów analizy	29
Tabela 8 Zestawienie liczby lokali mieszkalnych narażonych na hałas oceniany wskaźnikiem L_{DWN}	37
Tabela 9 Zestawienie liczby osób narażonych na hałas w przedziałach stref imisji dla wskaźnika L_{DWN} z podziałem na powiaty woj. lubelskiego, których tereny wchodzą w zakres analizowanych obszarów wokół odcinków dróg krajowych objętych przedmiotowym opracowaniem	37
Tabela 10 Zestawienie liczby lokali oraz osób narażonych na hałas w przedziałach stref imisji dla wskaźnika L_{DWN} z podziałem na powiaty woj. lubelskiego, których tereny wchodzą w zakres analizowanych obszarów wokół odcinków dróg krajowych objętych przedmiotowym opracowaniem	41
Tabela 11 Zestawienie liczby lokali mieszkalnych narażonych na hałas, oceniany wskaźnikiem L_N	46
Tabela 12 Zestawienie liczby osób narażonych na hałas, w przedziałach stref imisji dla wskaźnika L_N z podziałem na powiaty woj. lubelskiego, których tereny wchodzą w zakres analizowanych obszarów wokół odcinków dróg krajowych objętych przedmiotowym opracowaniem	46
Tabela 13 Zestawienie liczby lokali oraz osób narażonych na hałas w przedziałach stref imisji dla wskaźnika L_N z podziałem na powiaty woj. lubelskiego, których tereny wchodzą w zakres analizowanych obszarów wokół odcinków dróg krajowych objętych przedmiotowym opracowaniem	50
Tabela 14 Zestawienie powierzchni obszarów eksponowanych na hałas oceniany wskaźnikiem L_{DWN} z podziałem na powiaty woj. lubelskiego, których tereny wchodzą w zakres analizowanych obszarów wokół odcinków dróg krajowych objętych przedmiotowym opracowaniem	54
Tabela 15 Zestawienie powierzchni obszarów eksponowanych na hałas oceniany wskaźnikiem L_N z podziałem na powiaty woj. lubelskiego, których tereny wchodzą w zakres analizowanych obszarów wokół odcinków dróg krajowych objętych przedmiotowym opracowaniem	56
Tabela 16 Podsumowanie stanu akustycznego środowiska dla obszarów w których stwierdzono przekroczenia dopuszczalnych wartości wskaźnika L_{DWN} dla analizowanych obszarów wokół drogi krajowej nr 2 w województwie lubelskim	58
Tabela 17 Podsumowanie stanu akustycznego środowiska dla obszarów w których stwierdzono przekroczenia dopuszczalnych wartości wskaźnika L_{DWN} dla analizowanych obszarów wokół drogi krajowej nr 12 w województwie lubelskim	61
Tabela 18 Podsumowanie stanu akustycznego środowiska dla obszarów w których stwierdzono przekroczenia dopuszczalnych wartości wskaźnika L_{DWN} dla analizowanych obszarów wokół drogi krajowej nr 17 w województwie lubelskim	64
Tabela 19 Podsumowanie stanu akustycznego środowiska dla obszarów w których stwierdzono przekroczenia dopuszczalnych wartości wskaźnika L_{DWN} dla analizowanych obszarów wokół drogi krajowej nr 19 w województwie lubelskim	67
Tabela 20 Podsumowanie stanu akustycznego środowiska dla obszarów w których stwierdzono przekroczenia dopuszczalnych wartości wskaźnika L_{DWN} dla analizowanych obszarów wokół drogi krajowej nr 48 w województwie lubelskim	70
Tabela 21 Podsumowanie stanu akustycznego środowiska dla obszarów w których stwierdzono przekroczenia dopuszczalnych wartości wskaźnika L_{DWN} dla analizowanych obszarów wokół drogi krajowej nr 63 w województwie lubelskim	73

Tabela 22 Podsumowanie stanu akustycznego środowiska dla obszarów w których stwierdzono przekroczenia dopuszczalnych wartości wskaźnika L_{DWN} dla analizowanych obszarów wokół drogi krajowej nr 74 w województwie lubelskim	76
Tabela 23 Podsumowanie stanu akustycznego środowiska dla obszarów w których stwierdzono przekroczenia dopuszczalnych wartości wskaźnika L_{DWN} dla analizowanych obszarów wokół drogi krajowej nr 82 w województwie lubelskim	79
Tabela 24 Podsumowanie stanu akustycznego środowiska dla obszarów w których stwierdzono przekroczenia dopuszczalnych wartości wskaźnika L_{DWN} dla analizowanych obszarów wokół drogi krajowej nr 824 w województwie lubelskim	82
Tabela 25 Podsumowanie stanu akustycznego środowiska dla obszarów w których stwierdzono przekroczenia dopuszczalnych wartości wskaźnika L_{DWN} dla województwa lubelskiego	85
Tabela 26 Podsumowanie stanu akustycznego środowiska dla obszarów w których stwierdzono przekroczenia dopuszczalnych wartości wskaźnika L_N dla analizowanych obszarów wokół drogi krajowej nr 2 w województwie lubelskim	86
Tabela 27 Podsumowanie stanu akustycznego środowiska dla obszarów w których stwierdzono przekroczenia dopuszczalnych wartości wskaźnika L_N dla analizowanych obszarów wokół drogi krajowej nr 12 w województwie lubelskim	89
Tabela 28 Podsumowanie stanu akustycznego środowiska dla obszarów w których stwierdzono przekroczenia dopuszczalnych wartości wskaźnika L_N dla analizowanych obszarów wokół drogi krajowej nr 17 w województwie lubelskim	92
Tabela 29 Podsumowanie stanu akustycznego środowiska dla obszarów w których stwierdzono przekroczenia dopuszczalnych wartości wskaźnika L_N dla analizowanych obszarów wokół drogi krajowej nr 19 w województwie lubelskim	95
Tabela 30 Podsumowanie stanu akustycznego środowiska dla obszarów w których stwierdzono przekroczenia dopuszczalnych wartości wskaźnika L_N dla analizowanych obszarów wokół drogi krajowej nr 48 w województwie lubelskim	98
Tabela 31 Podsumowanie stanu akustycznego środowiska dla obszarów w których stwierdzono przekroczenia dopuszczalnych wartości wskaźnika L_N dla analizowanych obszarów wokół drogi krajowej nr 63 w województwie lubelskim	101
Tabela 32 Podsumowanie stanu akustycznego środowiska dla obszarów w których stwierdzono przekroczenia dopuszczalnych wartości wskaźnika L_N dla analizowanych obszarów wokół drogi krajowej nr 74 w województwie lubelskim	104
Tabela 33 Podsumowanie stanu akustycznego środowiska dla obszarów w których stwierdzono przekroczenia dopuszczalnych wartości wskaźnika L_N dla analizowanych obszarów wokół drogi krajowej nr 82 w województwie lubelskim	107
Tabela 34 Podsumowanie stanu akustycznego środowiska dla obszarów w których stwierdzono przekroczenia dopuszczalnych wartości wskaźnika L_N dla analizowanych obszarów wokół drogi krajowej nr 824 w województwie lubelskim	110
Tabela 35 Podsumowanie stanu akustycznego środowiska dla obszarów w których stwierdzono przekroczenia dopuszczalnych wartości wskaźnika L_N dla województwa lubelskiego	113
Tabela 36 Charakterystyka analizowanych odcinków w ramach MA2006	115
Tabela 37 Natężenie ruchu pojazdów otrzymane z przeprowadzonych pomiarów na potrzeby MA2006 przez ich Wykonawcę	116
Tabela 38 Wyniki GPR 2005 dla odcinków analizowanych w ramach MA2006	116
Tabela 39 Zestawienie liczby lokali mieszkalnych narażonych na hałas oceniany wskaźnikiem L_{DWN}	117
Tabela 40 Zestawienie liczby osób narażonych na hałas w przedziałach stref imisji dla wskaźnika L_{DWN}	117
Tabela 41 Zestawienie liczby lokali mieszkalnych narażonych na hałas oceniany wskaźnikiem L_N	118
Tabela 42 Zestawienie liczby osób narażonych na hałas w przedziałach stref imisji dla wskaźnika L_N	118
Tabela 43 Zestawienie powierzchni obszarów eksponowanych na hałas oceniany wskaźnikiem L_{DWN}	119
Tabela 44 Zestawienie powierzchni obszarów eksponowanych na hałas oceniany wskaźnikiem L_N	119
Tabela 45 Zestawienia zamierzeń inwestycyjnych z POŚPH (Lublin, 2009 r.), dla odcinków dróg krajowych nr: 12, 17 w woj. lubelskim, mających na celu poprawę stanu klimatu akustycznego	123
Tabela 46 Zestaw tabel prezentujących, w poszczególnych przedziałach imisji, stan akustyczny terenów przylegających do odcinka PIASKI (OBWODNICA) - 2006 r.VS. 2011 r.	130
Tabela 47 Parametry techniczne oraz lokalizacja ekranów akustycznych, będących propozycją inwestycyjną POŚPH, które zostały wybudowane do końca 2010 r.	132

Tabela 48 Propozycje inwestycji mających poprawić klimat akustyczny wokół odcinków dróg krajowych woj. lubelskiego zawartych w mapach akustycznych 2006 r.	133
Tabela 49 Zestawienie zrealizowanych w latach 2006 – 2010 działań inwestycyjnych z podziałem na powiaty, na których klimat akustyczny oddziałują analizowane odcinki dróg (zgodnie z materiałami uzyskanymi z GDDKiA o. Lublin)	135
Tabela 50 Zestawienie planowanych działań inwestycyjnych z podziałem na powiaty (zgodnie z materiałami uzyskanymi od GDDKiA o. Lublin)	138
Tabela 51 Podział pojazdów na klasy - adaptacja danych z GPR 2010 do <i>Uprozczonej metody szacowania wielkości ruchu na planowanych obwodnicach [4]</i>	140

Spis rysunków

Rysunek 1 Szkic lokalizacji odcinków dróg krajowych objętych opracowaniem map akustycznych wykonanych w 2011 r. dla dróg krajowych na terenie woj. lubelskiego.	7
Rysunek 2 Mapa pokazująca efekty zastosowania przedsięwzięć ochrony środowiska przed hałasem na odcinku <i>PIASKI (OBWODNICA)</i> dla wskaźnika L_{DWN}	128
Rysunek 3 Mapa pokazująca efekty zastosowania przedsięwzięć ochrony środowiska przed hałasem na odcinku <i>PIASKI (OBWODNICA)</i> dla wskaźnika L_N	129

Spis wykresów

Wykres 1 Wykresy funkcji $y=\log_{10}(x)$ oraz $y=x$ dla podziałki osi odciętych w skali liniowej	5
Wykres 2 Wykresy funkcji $y=\log_{10}(x)$ oraz $y=x$ dla podziałki osi odciętych w skali logarytmicznej.....	5
Wykres 3 Rozkład liczby lokali mieszkalnych narażonych na hałas oceniany wskaźnikiem L_{DWN} dla województwa lubelskiego.....	38
Wykres 4 Rozkład liczby osób narażonych na hałas w przedziałach stref imisji dla wskaźnika L_{DWN} dla województwa lubelskiego.....	38
Wykres 5 Rozkład liczby lokali mieszkalnych narażonych na hałas oceniany wskaźnikiem L_{DWN} z podziałem na powiaty woj. lubelskiego, których tereny wchodzą w zakres analizowanych obszarów wokół odcinków dróg krajowych objętych przedmiotowym opracowaniem	39
Wykres 6 Rozkład liczby osób narażonych na hałas w przedziałach stref imisji dla wskaźnika L_{DWN} z podziałem na powiaty woj. lubelskiego, których tereny wchodzą w zakres analizowanych obszarów wokół odcinków dróg krajowych objętych przedmiotowym opracowaniem	40
Wykres 7 Rozkład liczby lokali mieszkalnych narażonych na hałas oceniany wskaźnikiem L_N dla województwa lubelskiego.....	47
Wykres 8 Rozkład liczby osób narażonych na hałas w przedziałach stref imisji dla wskaźnika L_N dla województwa lubelskiego.....	47
Wykres 9 Rozkład liczby lokali mieszkalnych narażonych na hałas oceniany wskaźnikiem L_N z podziałem na powiaty woj. lubelskiego, których tereny wchodzą w zakres analizowanych obszarów wokół odcinków dróg krajowych objętych przedmiotowym opracowaniem	48
Wykres 10 Rozkład liczby osób narażonych na hałas w przedziałach stref imisji dla wskaźnika L_N z podziałem na powiaty woj. lubelskiego, których tereny wchodzą w zakres analizowanych obszarów wokół odcinków dróg krajowych objętych przedmiotowym opracowaniem	49
Wykres 11 Rozkład powierzchni obszarów ekspozycyjnych na hałas oceniany wskaźnikiem L_{DWN} dla województwa lubelskiego.....	54
Wykres 12 Rozkład powierzchni obszarów ekspozycyjnych na hałas oceniany wskaźnikiem L_{DWN} z podziałem na powiaty woj. lubelskiego, których tereny wchodzą w zakres analizowanych obszarów wokół odcinków dróg krajowych objętych przedmiotowym opracowaniem	55
Wykres 13 Rozkład powierzchni obszarów ekspozycyjnych na hałas oceniany wskaźnikiem L_N dla województwa lubelskiego.....	56
Wykres 14 Rozkład powierzchni obszarów ekspozycyjnych na hałas oceniany wskaźnikiem L_N z podziałem na powiaty woj. lubelskiego, których tereny wchodzą w zakres analizowanych obszarów wokół odcinków dróg krajowych objętych przedmiotowym opracowaniem	57
Wykres 15 Liczba mieszkańców ekspozycyjnych na hałas w przedziałach stref imisji dla wskaźnika L_{DWN} dla analizowanych obszarów wokół drogi krajowej nr 2 w województwie lubelskim	59

Wykres 44 Liczba lokali mieszkalnych eksponowanych na hałas w przedziałach stref emisji dla wskaźnika L_{DWN} dla analizowanych obszarów wokół drogi krajowej nr 82 w województwie lubelskim.....	80
Wykres 45 Powierzchnie terenów eksponowanych na hałas w przedziałach stref emisji dla wskaźnika L_{DWN} dla analizowanych obszarów wokół drogi krajowej nr 82 w województwie lubelskim	81
Wykres 46 Liczba osób narażonych na hałas przekraczający dopuszczalne poziomy hałasu dla wskaźnika L_{DWN} dla analizowanych obszarów wokół drogi krajowej nr 82 w województwie lubelskim.....	81
Wykres 47 Liczba mieszkańców eksponowanych na hałas w przedziałach stref emisji dla wskaźnika L_{DWN} dla analizowanych obszarów wokół drogi krajowej nr 824 w województwie lubelskim	83
Wykres 48 Liczba lokali mieszkalnych eksponowanych na hałas w przedziałach stref emisji dla wskaźnika L_{DWN} dla analizowanych obszarów wokół drogi krajowej nr 824 w województwie lubelskim.....	83
Wykres 49 Powierzchnie terenów eksponowanych na hałas w przedziałach stref emisji dla wskaźnika L_{DWN} dla analizowanych obszarów wokół drogi krajowej nr 2 w województwie lubelskim	84
Wykres 50 Liczba osób narażonych na hałas przekraczający dopuszczalne poziomy hałasu dla wskaźnika L_{DWN} dla analizowanych obszarów wokół drogi krajowej nr 2 w województwie lubelskim.....	84
Wykres 51 Liczba osób narażonych na hałas przekraczający dopuszczalne poziomy hałasu dla wskaźnika L_{DWN} dla województwa lubelskiego.....	85
Wykres 52 Liczba mieszkańców eksponowanych na hałas w przedziałach stref emisji dla wskaźnika L_N dla analizowanych obszarów wokół drogi krajowej nr 2 w województwie lubelskim	87
Wykres 53 Liczba lokali mieszkalnych eksponowanych na hałas w przedziałach stref emisji dla wskaźnika L_N dla analizowanych obszarów wokół drogi krajowej nr 2 w województwie lubelskim.....	87
Wykres 54 Powierzchnie terenów eksponowanych na hałas w przedziałach stref emisji dla wskaźnika L_N dla analizowanych obszarów wokół drogi krajowej nr 2 w województwie lubelskim	88
Wykres 55 Liczba osób narażonych na hałas przekraczający dopuszczalne poziomy hałasu dla wskaźnika L_N dla analizowanych obszarów wokół drogi krajowej nr 2 w województwie lubelskim	88
Wykres 56 Liczba mieszkańców eksponowanych na hałas w przedziałach stref emisji dla wskaźnika L_N dla analizowanych obszarów wokół drogi krajowej nr 12 w województwie lubelskim	90
Wykres 57 Liczba lokali mieszkalnych eksponowanych na hałas w przedziałach stref emisji dla wskaźnika L_N dla analizowanych obszarów wokół drogi krajowej nr 12 w województwie lubelskim.....	90
Wykres 58 Powierzchnie terenów eksponowanych na hałas w przedziałach stref emisji dla wskaźnika L_N dla analizowanych obszarów wokół drogi krajowej nr 12 w województwie lubelskim	91
Wykres 59 Liczba osób narażonych na hałas przekraczający dopuszczalne poziomy hałasu dla wskaźnika L_N dla analizowanych obszarów wokół drogi krajowej nr 12 w województwie lubelskim	91
Wykres 60 Liczba mieszkańców eksponowanych na hałas w przedziałach stref emisji dla wskaźnika L_N dla analizowanych obszarów wokół drogi krajowej nr 17 w województwie lubelskim	93
Wykres 61 Liczba lokali mieszkalnych eksponowanych na hałas w przedziałach stref emisji dla wskaźnika L_N dla analizowanych obszarów wokół drogi krajowej nr 17 w województwie lubelskim.....	93
Wykres 62 Powierzchnie terenów eksponowanych na hałas w przedziałach stref emisji dla wskaźnika L_N dla analizowanych obszarów wokół drogi krajowej nr 17 w województwie lubelskim	94
Wykres 63 Liczba osób narażonych na hałas przekraczający dopuszczalne poziomy hałasu dla wskaźnika L_N dla analizowanych obszarów wokół drogi krajowej nr 17 w województwie lubelskim	94
Wykres 64 Liczba mieszkańców eksponowanych na hałas w przedziałach stref emisji dla wskaźnika L_N dla analizowanych obszarów wokół drogi krajowej nr 19 w województwie lubelskim	96
Wykres 65 Liczba lokali mieszkalnych eksponowanych na hałas w przedziałach stref emisji dla wskaźnika L_N dla analizowanych obszarów wokół drogi krajowej nr 19 w województwie lubelskim.....	96
Wykres 66 Powierzchnie terenów eksponowanych na hałas w przedziałach stref emisji dla wskaźnika L_N dla analizowanych obszarów wokół drogi krajowej nr 19 w województwie lubelskim	97
Wykres 67 Liczba osób narażonych na hałas przekraczający dopuszczalne poziomy hałasu dla wskaźnika L_N dla analizowanych obszarów wokół drogi krajowej nr 19 w województwie lubelskim	97
Wykres 68 Liczba mieszkańców eksponowanych na hałas w przedziałach stref emisji dla wskaźnika L_N dla analizowanych obszarów wokół drogi krajowej nr 48 w województwie lubelskim	99
Wykres 69 Liczba lokali mieszkalnych eksponowanych na hałas w przedziałach stref emisji dla wskaźnika L_N dla analizowanych obszarów wokół drogi krajowej nr 48 w województwie lubelskim.....	99
Wykres 70 Powierzchnie terenów eksponowanych na hałas w przedziałach stref emisji dla wskaźnika L_N dla analizowanych obszarów wokół drogi krajowej nr 48 w województwie lubelskim	100
Wykres 71 Liczba osób narażonych na hałas przekraczający dopuszczalne poziomy hałasu dla wskaźnika L_N dla analizowanych obszarów wokół drogi krajowej nr 48 w województwie lubelskim	100

Wykres 72 Liczba mieszkańców eksponowanych na hałas w przedziałach stref imisji dla wskaźnika L_N dla analizowanych obszarów wokół drogi krajowej nr 63 w województwie lubelskim	102
Wykres 73 Liczba lokali mieszkalnych eksponowanych na hałas w przedziałach stref imisji dla wskaźnika L_N dla analizowanych obszarów wokół drogi krajowej nr 63 w województwie lubelskim.....	102
Wykres 74 Powierzchnie terenów eksponowanych na hałas w przedziałach stref imisji dla wskaźnika L_N dla analizowanych obszarów wokół drogi krajowej nr 63 w województwie lubelskim	103
Wykres 75 Liczba osób narażonych na hałas przekraczający dopuszczalne poziomy hałasu dla wskaźnika L_N dla analizowanych obszarów wokół drogi krajowej nr 63 w województwie lubelskim	103
Wykres 76 Liczba mieszkańców eksponowanych na hałas w przedziałach stref imisji dla wskaźnika L_N dla analizowanych obszarów wokół drogi krajowej nr 74 w województwie lubelskim	105
Wykres 77 Liczba lokali mieszkalnych eksponowanych na hałas w przedziałach stref imisji dla wskaźnika L_N dla analizowanych obszarów wokół drogi krajowej nr 74 w województwie lubelskim.....	105
Wykres 78 Powierzchnie terenów eksponowanych na hałas w przedziałach stref imisji dla wskaźnika L_N dla analizowanych obszarów wokół drogi krajowej nr 74 w województwie lubelskim	106
Wykres 79 Liczba osób narażonych na hałas przekraczający dopuszczalne poziomy hałasu dla wskaźnika L_N dla analizowanych obszarów wokół drogi krajowej nr 74 w województwie lubelskim	106
Wykres 80 Liczba mieszkańców eksponowanych na hałas w przedziałach stref imisji dla wskaźnika L_N dla analizowanych obszarów wokół drogi krajowej nr 82 w województwie lubelskim	108
Wykres 81 Liczba lokali mieszkalnych eksponowanych na hałas w przedziałach stref imisji dla wskaźnika L_N dla analizowanych obszarów wokół drogi krajowej nr 82 w województwie lubelskim.....	108
Wykres 82 Powierzchnie terenów eksponowanych na hałas w przedziałach stref imisji dla wskaźnika L_N dla analizowanych obszarów wokół drogi krajowej nr 82 w województwie lubelskim	109
Wykres 83 Liczba osób narażonych na hałas przekraczający dopuszczalne poziomy hałasu dla wskaźnika L_N dla analizowanych obszarów wokół drogi krajowej nr 82 w województwie lubelskim	109
Wykres 84 Liczba mieszkańców eksponowanych na hałas w przedziałach stref imisji dla wskaźnika L_N dla analizowanych obszarów wokół drogi krajowej nr 824 w województwie lubelskim	111
Wykres 85 Liczba lokali mieszkalnych eksponowanych na hałas w przedziałach stref imisji dla wskaźnika L_N dla analizowanych obszarów wokół drogi krajowej nr 824 w województwie lubelskim.....	111
Wykres 86 Powierzchnie terenów eksponowanych na hałas w przedziałach stref imisji dla wskaźnika L_N dla analizowanych obszarów wokół drogi krajowej nr 2 w województwie lubelskim	112
Wykres 87 Liczba osób narażonych na hałas przekraczający dopuszczalne poziomy hałasu dla wskaźnika L_N dla analizowanych obszarów wokół drogi krajowej nr 2 w województwie lubelskim	112
Wykres 88 Liczba osób narażonych na hałas przekraczający dopuszczalne poziomy hałasu dla wskaźnika L_N dla województwa lubelskiego.....	113