

## Podstawowe zasady opracowywania danych w ramach sprawozdawczości Strategicznych map hałasu w 2022 roku

wersja 2.1 (zapisy nowe w porównaniu z wersją 2.0 oznaczono niebieskim kolorem czcionki)

### DANE IDENTYFIKUJĄCE

1. Dane identyfikujące są sprawozdawane za pomocą systemu informatycznego EHAŁAS-M.
2. Dane są wprowadzane, jako dane przestrzenne, w postaci plików warstw informacyjnych w formacie Shapefile oraz jako dane tabelaryczne w postaci plików w formacie MS Excel.
3. Dane przestrzenne oraz tabelaryczne powinny być przygotowane zgodnie ze strukturą udostępnionych szablonów. W przypadku niedostępności danych, które są nieobowiązkowe, **należy pozostawić pola puste, a nie usuwać kolumn w tabelach.**
4. **Liczba obiektów sprawozdawanych w postaci danych przestrzennych musi być taka sama, jak liczba obiektów przekazywanych, jako dane tabelaryczne.**

Jeden obiekt przestrzenny (punkt, linia/polilinia lub poligon/multipoligon) odpowiada jednemu wierszowi w tabeli arkusza Excel. Plik \*.dbf powinien posiadać tyle samo wierszy, co plik w tabeli arkusza Excel. Zasada ta dotyczy wszystkich danych identyfikujących, sprawozdawanych za pomocą systemu informatycznego EHAŁAS-M.

5. W przypadku pól zawierających wartości ze słowników (w danych przestrzennych oraz tabelarycznych) nie powinno się wstawiać wpisów niezgodnych ze słownikami. Należy też zwrócić uwagę, aby w polach tych nie znajdowały się zbędne spacje (na przykład na końcu). Przykładowo, gdy do tabeli atrybutów w danych przestrzennych kopiuje się wartości z tabeli Excel, na końcu może zostać dodana zbędna spacja. Powinno się ją skasować z finalnych danych.
6. Użytkownicy systemu EHAŁAS-M reprezentujący Zarządzających źródłami hałasu oraz organy lub podmioty odpowiedzialne za opracowanie strategicznej mapy hałasu na początku składania sprawozdania wprowadzają deklaracje dotyczące niezidentyfikowania w zakresie swoich właściwości poszczególnych grup źródeł hałasu:

a. **w przypadku prezydentów miast o liczbie mieszkańców powyżej 100 tys.:**

- deklaracja o niezidentyfikowaniu głównych dróg,
- deklaracja o niezidentyfikowaniu pozostałych dróg,
- deklaracja o niezidentyfikowaniu głównych linii kolejowych,
- deklaracja o niezidentyfikowaniu pozostałych linii kolejowych,
- deklaracja o niezidentyfikowaniu głównych lotnisk,
- deklaracja o niezidentyfikowaniu pozostałych lotnisk,
- deklaracja o niezidentyfikowaniu źródeł hałasu przemysłowego,

b. **w przypadku zarządzających drogami** (Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad – odrębnie dla każdego województwa, zarządy dróg wojewódzkich, zarządy dróg powiatowych i inni), dane identyfikujące powinny obejmować również teren miast >100tys. mieszkańców):

- i. deklaracja o niezidentyfikowaniu głównych dróg,

- c. **w przypadku zarządzających liniami kolejowymi** (PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. i inni zarządzający głównymi liniami kolejowymi – odrębnie dla każdego województwa, dane DIN powinny obejmować również teren miast >100tys. mieszkańców):
    - i. deklaracja o niezidentyfikowaniu głównych linii kolejowych – odrębnie dla każdego województwa,
  - d. **w przypadku zarządzających lotniskami:**
    - i. deklaracja o niezidentyfikowaniu głównych lotnisk.
7. W przypadku identyfikacji określonego rodzaju głównych źródeł hałasu, Zarządzający są zobowiązani do przekazania odpowiednich danych przestrzennych i tabelarycznych w **ramach sprawozdania składanego za pośrednictwem systemu EHAŁAS - M.**

Uwaga!

Jeden odcinek drogi/linii kolejowej nie może przebiegać przez dwie różne jednostki terytorialne tj. powiaty i miasta > 100 tys. mieszkańców.

W praktyce oznacza to, że w jednej warstwie przestrzennej i przekazanej tabeli powinny być wyodrębnione dane usytuowane w poszczególnych powiatach, przez które obiekty te przebiegają. **Każdy przekazywany za pomocą systemu informatycznego EHAŁAS-M obiekt przestrzenny powinien posiadać kod powiatu TERYT, na terenie, którego jest usytuowany.** Kod ten powinien zostać podany w postaci 4-cyfrowej, zawierającej kod województwa oraz kod powiatu, bez odstępów, np. 2604 dla powiatu kieleckiego).

W przypadku miasta > 100 tys. mieszkańców, dane te powinny być wyodrębnione dla TERYT miasta (wprowadza się pełny kod TERYT gminy miejskiej – w formie 7-cyfrowej, np. 1463011 dla miasta Radom) lub kodu TERYT dzielnicy/delegatury (w przypadku miast, których dzielnice/delegatury posiadają odrębny kod TERYT - wprowadza się pełny kod TERYT dzielnicy/delegatury – w formie 7-cyfrowej).

**Warszawa, Wrocław, Poznań, Kraków i Łódź** sprawozdają dane w podziale na dzielnice/delegatury zgodnie z podziałem TERYT.

Jeśli jakieś miasto z wyżej wymienionych nie gromadzi danych w tym podziale i miałyby problem z ich opracowaniem, może przygotować dane w podziale na jednostki pomocnicze gminy, które występują na ich terenie i dla których zbierają dane (dzielnice, osiedla) - wówczas pilnie muszą przekazać do GIOŚ zestawienie tych jednostek.

**Pozostałe duże miasta mają możliwość wyboru metody opracowania i sprawozdania danych:**

a) zagregowanych do całego miasta,  
lub

b) w podziale na jednostki pomocnicze gminy, które występują na ich terenie i dla których zbierają dane (dzielnice, osiedla) - wówczas pilnie muszą przekazać do GIOŚ zestawienie tych jednostek.

W przypadku wyboru opcji b (sprawozdawanie w jednostkach pomocniczych), miasta są proszone o **możliwie pilne przekazanie (w postaci pliku Excel) zestawienia jednostek pomocniczych gminy (np. osiedli), dla których będą sprawozdawały mapę.**

Zestawienie to powinno zawierać w odrębnych kolumnach:

1. **Kod jednostki pomocniczej** (zbudowany zgodnie ze schematem:

**[pełen kod TERYT gminy miejskiej]\_[kod lub numer jednostki, którym posługuje się miasto]**

np. "0264011\_1"

2. **Nazwa jednostki pomocniczej** (np. osiedla, dzielnicy)

Należy zwrócić uwagę na to, iż zgodnie z tym podziałem powinny być opracowane wszystkie dane przekazywane, jako dane przestrzenne i tabelaryczne do systemu EHAŁAS-M. Podany **Kod jednostki pomocniczej** należy wpisywać w pola oznaczone w szablonach danych, jako TERYT.

Na podstawie przesłanych przez miasta zestawień uzupełniony zostanie słownik TERYT wykorzystywany przez system EHAŁAS-M.

8. Istotne jest zachowanie spójności (w tym spójności przestrzennej) pomiędzy przekazywanymi danymi identyfikującymi oraz danych strategicznej mapy hałasu, np. imisji hałasu, terenów zagrożonych itp. Dla każdego sprawozdanego odcinka drogi lub linii kolejowej powinny zostać przekazane dane mapy hałasu. Z drugiej strony dla każdego obiektu danych mapy hałasu (imisja, tereny zagrożone itp.) powinno przekazać się odpowiednie dane identyfikujące źródła hałasu (odcinków dróg i linii kolejowych).
9. **Zarządzający przekazują** w ramach sprawozdania do bazy danych systemu EHAŁAS-M **po jednym zestawie danych identyfikujących osobno dla każdego rodzaju źródeł hałasu** (zakres danych jest uwarunkowany złożonymi deklaracjami dotyczącymi braku identyfikacji poszczególnych rodzajów źródeł):

**a. w przypadku prezydentów miast o liczbie mieszkańców powyżej 100 tys.:**

**i. miasto:**

- dane przestrzenne obejmujące granice miasta oraz dodatkowo dzielnic / delegatur, zgodnie z podziałem uwzględnionym w rejestrze TERYT w przypadku miast, których dzielnice/delegatury posiadają odrębny kod TERYT (Warszawa, Wrocław, Łódź, Kraków, Poznań – **z uwzględnieniem zapisów z punktu 7**) – w postaci jednego zestawu plików składających się na warstwę Shapefile; do

każdego obiektu przypisuje się ten sam unikalny identyfikator miasta oraz odrębny kod TERYT, zgodnie z rejestrem Głównego Urzędu Statystycznego,

- dane tabelaryczne dotyczące miasta oraz dodatkowo dzielnic/delegatur, dla których przekazano granice w ramach danych przestrzennych – w postaci pliku Excel, zawierającego informacje odnoszące się do poszczególnych obiektów (miasta oraz ewentualnie dzielnic/delegatur) w kolejnych wierszach arkusza,

## ii. główne drogi:

- dane przestrzenne obejmujące odcinki głównych dróg, spełniających obowiązujące kryteria i opracowanych zgodnie z zasadami, m.in. **podział odcinków z uwzględnieniem jednolitego natężenia ruchu w ramach odcinka, wyodrębnienie odcinka na terenie jednej jednostki z danym kodem TERYT; istotne jest również, aby odcinek zachowywał ciągłość, tzn. nie był podzielony na dwie odrębne przestrzenie części;**
- wszystkie odcinki głównych dróg w ramach miasta przekazuje się **w postaci jednej warstwy danych przestrzennych**, oznaczając je, między innymi, właściwym kodem TERYT miasta lub kodem TERYT dzielnicy/delegatury w przypadku wymienionych powyżej miast; w przypadku, gdy dany odcinek drogi przebiega przez więcej, niż jedną dzielnicę/delegaturę, powinien zostać on podzielony na wiele odcinków, mieszczących się w obrębie tych dzielnic/delegatur;
- przy pierwszym przekazywaniu danych identyfikujących w ramach IV rundy mapowania, system nadaje poszczególnym odcinkom drogi unikalne identyfikatory zgodnie z nowym systemem kodowania; **w przypadku aktualizacji danych identyfikujących oraz dalszego raportowania, należy zachować dla niezmiennych odcinków dróg te same identyfikatory;** będą one obligatoryjne na potrzeby opracowania zestawu danych tabelarycznych dotyczących głównych dróg oraz danych dotyczących strategicznej mapy hałasu gromadzonych za pomocą systemu informatycznego EHAŁAS-M,
- dane tabelaryczne dotyczące poszczególnych odcinków głównych dróg, dla których przekazano przebiegi w ramach danych przestrzennych, należy przygotować i wprowadzić do bazy **w postaci jednego pliku Excel**, zawierającego informacje odnoszące się do poszczególnych obiektów (odcinków) w kolejnych wierszach arkusza; dla każdego zidentyfikowanego odcinka głównych dróg należy przekazać dane tabelaryczne w odrębnych wierszach, oznaczając je, między innymi, odpowiednimi unikalnymi identyfikatorami, kodami TERYT zgodnie z zasadami podanymi dla danych przestrzennych oraz kodami obiektów (zgodnie z obowiązującym opisem i schematem danych), liczba wierszy tabeli powinna odpowiadać liczbie obiektów warstwy przestrzennej (wierszy w tabeli atrybutów warstwy);
- należy unikać błędnego wydzielenia odcinków dróg, które powinno być w ścisłym powiązaniu z lokalizacją odcinka (kod TERYT) oraz natężeniem ruchu, nie zaś prędkością, parametrami dróg, numerem drogi; Należy pamiętać o tym, że

dany odcinek drogi przedstawia geometrię osi drogi nie zaś jezdni w przypadku dróg dwujezdniowych;

iii. **pozostałe drogi** (analogicznie, jak w przypadku głównych dróg):

- dane przestrzenne obejmujące odcinki pozostałych dróg, spełniających obowiązujące kryteria i opracowanych zgodnie z zasadami, m.in. z **uwzględnieniem jednolitego natężenia ruchu w ramach odcinka**; wszystkie odcinki pozostałych dróg w ramach miasta przekazuje się **w postaci jednej warstwy danych przestrzennych**, oznaczając je, między innymi, właściwym kodem TERYT miasta lub kodem TERYT dzielnicy/delegatury w przypadku wymienionych powyżej miast; w przypadku, gdy dany odcinek drogi przebiega przez więcej, niż jedną dzielnicę/delegaturę, powinien zostać on podzielony na wiele odcinków, mieszczących się w obrębie tych dzielnic/delegatur; istotne jest również, aby odcinek zachowywał ciągłość, tzn. nie był podzielony na dwie odrębne przestrzenne części; przy pierwszym przekazywaniu danych identyfikujących w ramach IV rundy mapowania, system nadaje poszczególnym odcinkom drogi unikalne identyfikatory zgodnie z nowym systemem kodowania; w przypadku późniejszej ewentualnej aktualizacji danych identyfikujących oraz raportowania w ramach kolejnych rund mapowania, należy zachować dla niezmienionych odcinków dróg te same identyfikatory; wykorzystuje się je również na potrzeby opracowania zestawu danych tabelarycznych dotyczących dróg oraz danych dotyczących strategicznej mapy hałasu,
- dane tabelaryczne dotyczące poszczególnych odcinków pozostałych dróg, dla których przekazano przebiegi w ramach danych przestrzennych, należy przygotować i wprowadzić do bazy **w postaci jednego pliku Excel**, zawierającego informacje odnoszące się do poszczególnych obiektów (odcinków) w kolejnych wierszach arkusza; dla każdego zidentyfikowanego odcinka pozostałych dróg należy przekazać dane tabelaryczne w odrębnych wierszach; oznaczając je, między innymi, odpowiednimi unikalnymi identyfikatorami, kodami TERYT zgodnie z zasadami podanymi dla danych przestrzennych oraz kodami obiektów (zgodnie z obowiązującym opisem i schematem danych); liczba wierszy tabeli powinna odpowiadać liczbie obiektów warstwy przestrzennej (wierszy w tabeli atrybutów warstwy),

iv. **główne linie kolejowe**:

- dane przestrzenne obejmujące odcinki głównych linii kolejowych, spełniających obowiązujące kryteria i opracowanych zgodnie z zasadami, m.in. **podział odcinków z uwzględnieniem jednolitego natężenia ruchu w ramach odcinka, wyodrębnienie odcinka na terenie jednej jednostki z danym kodem TERYT**; istotne jest również, aby odcinek zachowywał ciągłość, tzn. nie był podzielony na dwie odrębne przestrzenne części; wszystkie odcinki głównych linii kolejowych w ramach miasta przekazuje się **w postaci jednej warstwy danych przestrzennych**, oznaczając je, między innymi, właściwym kodem TERYT miasta

lub kodem TERYT dzielnicy/delegatury w przypadku wymienionych powyżej miast; w przypadku, gdy dany odcinek linii kolejowej przebiega przez więcej, niż jedną dzielnicę/delegaturę, powinien zostać on podzielony na wiele odcinków, mieszczących się w obrębie tych dzielnic/delegatur;

- przy pierwszym przekazywaniu danych identyfikujących w ramach IV rundy mapowania, system nadaje poszczególnym odcinkom linii kolejowej unikalne identyfikatory zgodnie z nowym systemem kodowania; **w przypadku aktualizacji danych identyfikujących oraz dalszego raportowania, należy zachować dla niezmienionych odcinków linii kolejowych te same identyfikatory**; będą one obligatoryjne na potrzeby opracowania zestawu danych tabelarycznych dotyczących głównych linii kolejowych oraz danych dotyczących strategicznej mapy hałasu gromadzonych za pomocą systemu informatycznego EHAŁAS-M,
- dane tabelaryczne dotyczące poszczególnych odcinków głównych linii kolejowych, dla których przekazano przebiegi w ramach danych przestrzennych, należy przygotować i wprowadzić do bazy **w postaci jednego pliku Excel**, zawierającego informacje odnoszące się do poszczególnych obiektów (odcinków) w kolejnych wierszach arkusza; dla każdego zidentyfikowanego odcinka głównych linii kolejowych należy przekazać dane tabelaryczne w odrębnych wierszach; oznaczając je, między innymi, odpowiednimi unikalnymi identyfikatorami, kodami TERYT zgodnie z zasadami podanymi dla danych przestrzennych oraz kodami obiektów (zgodnie z obowiązującym opisem i schematem danych); liczba wierszy tabeli powinna odpowiadać liczbie obiektów warstwy przestrzennej (wierszy w tabeli atrybutów warstwy);
- należy unikać błędnego wydzielenia odcinków linii kolejowych, które powinno być w ścisłym powiązaniu z lokalizacją odcinka (kod TERYT) oraz natężeniem ruchu, nie zaś prędkością, parametrami linii, numerem linii; należy pamiętać o tym, że dany odcinek linii przedstawia geometrię osi linii.

v. **pozostałe linie kolejowe** (analogicznie, jak w przypadku głównych linii kolejowych):

- dane przestrzenne obejmujące odcinki pozostałych linii kolejowych, spełniających obowiązujące kryteria i opracowanych zgodnie z zasadami, m.in. z uwzględnieniem jednolitego natężenia ruchu w ramach odcinka; wszystkie odcinki pozostałych linii kolejowych w ramach miasta przekazuje się **w postaci jednej warstwy danych przestrzennych**, oznaczając je, między innymi, właściwym kodem TERYT miasta lub kodem TERYT dzielnicy/delegatury w przypadku wymienionych powyżej miast; w przypadku, gdy dany odcinek linii kolejowej przebiega przez więcej, niż jedną dzielnicę/delegaturę, powinien zostać on podzielony na wiele odcinków, mieszczących się w obrębie tych dzielnic/delegatur; istotne jest również, aby odcinek zachowywał ciągłość, tzn. nie był podzielony na dwie odrębne przestrzenne części; przy pierwszym przekazywaniu danych identyfikujących w ramach IV rundy mapowania, system nadaje poszczególnym odcinkom linii unikalne identyfikatory zgodnie z nowym systemem kodowania; w przypadku późniejszej ewentualnej aktualizacji danych

identyfikujących oraz raportowania w ramach kolejnych rund mapowania, należy zachować dla niezmienionych odcinków linii te same identyfikatory; wykorzystuje się je również na potrzeby opracowania zestawu danych tabelarycznych dotyczących linii kolejowych oraz danych dotyczących strategicznej mapy hałasu,

- dane tabelaryczne dotyczące poszczególnych odcinków pozostałych linii kolejowych, dla których przekazano przebiegi w ramach danych przestrzennych, należy przygotować i wprowadzić do bazy **w postaci jednego pliku Excel**, zawierającego informacje odnoszące się do poszczególnych obiektów (odcinków) w kolejnych wierszach arkusza; dla każdego zidentyfikowanego odcinka pozostałych linii kolejowych należy przekazać dane tabelaryczne w odrębnych wierszach; oznaczając je, między innymi, odpowiednimi unikalnymi identyfikatorami, kodami TERYT zgodnie z zasadami podanymi dla danych przestrzennych oraz kodami obiektów (zgodnie z obowiązującym opisem i schematem danych); liczba wierszy tabeli powinna odpowiadać liczbie obiektów warstwy przestrzennej (wierszy w tabeli atrybutów warstwy),

vi. **główne lotniska:**

- dane przestrzenne obejmujące główne lotnisko w mieście, spełniające obowiązujące kryteria przekazuje się **w postaci jednej warstwy danych przestrzennych**, oznaczając je, między innymi, właściwym kodem TERYT miasta lub kodem TERYT dzielnicy/delegatury w przypadku wymienionych powyżej miast – z uwzględnieniem położenia środka lotniska w danej dzielnicy/delegaturze;
- dane tabelaryczne dotyczące głównego lotniska, dla którego przekazano lokalizację w ramach danych przestrzennych, należy przygotować i wprowadzić do bazy **w postaci jednego pliku Excel**, zawierającego informacje odnoszące się do lotniska w jednym wierszu arkusza;

vii. **pozostałe lotniska:**

- dane przestrzenne obejmujące pozostałe lotniska w mieście, spełniające obowiązujące kryteria przekazuje się **w postaci jednej warstwy danych przestrzennych**, oznaczając je, między innymi, właściwym kodem TERYT miasta lub kodem TERYT dzielnicy/delegatury w przypadku wymienionych powyżej miast – z uwzględnieniem położenia środka lotnisk w danej dzielnicy/delegaturze;
- dane tabelaryczne dotyczące pozostałych lotnisk, dla którego przekazano lokalizację w ramach danych przestrzennych, należy przygotować i wprowadzić do bazy **w postaci jednego pliku Excel**, zawierającego informacje odnoszące się do określonego lotniska w kolejnych wierszach arkusza;

- b. **w przypadku zarządzających drogami** (Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad GDDKiA oraz zarządy dróg wojewódzkich ZDW – na poziomie województwa, zarządy dróg powiatowych ZDP – na poziomie powiatu):

**główne drogi:**

- dane przestrzenne obejmujące odcinki głównych dróg, spełniających obowiązujące kryteria i opracowanych zgodnie z zasadami, m.in. z uwzględnieniem jednolitego natężenia ruchu w ramach odcinka; GDDKiA oraz ZDW wszystkie odcinki głównych dróg w ramach województwa przekazują **w postaci jednej warstwy danych przestrzennych**, oznaczając je, między innymi, właściwym kodem TERYT powiatu, w którym położony jest odcinek drogi; w przypadku, gdy dany odcinek drogi przebiega przez więcej, niż jeden powiat, powinien zostać on podzielony na wiele odcinków, mieszczących się w obrębie tych powiatów; istotne jest również, aby odcinek zachowywał ciągłość, tzn. nie był podzielony na dwie odrębne przestrzenne części; ZDP raportują odcinki głównych dróg za pomocą jednej warstwy danych przestrzennych, oznaczając je kodem TERYT powiatu;
  - w przy pierwszym przekazywaniu danych identyfikujących w ramach IV rundy mapowania, system nadaje poszczególnym odcinkom drogi unikalne identyfikatory zgodnie z nowym systemem kodowania; w przypadku późniejszej ewentualnej aktualizacji danych identyfikujących oraz raportowania w ramach kolejnych rund mapowania, należy zachować dla niezmienionych odcinków dróg te same identyfikatory; wykorzystuje się je również na potrzeby opracowania zestawu danych tabelarycznych dotyczących głównych dróg oraz danych dotyczących strategicznej mapy hałasu,
  - dane tabelaryczne dotyczące poszczególnych odcinków głównych dróg, dla których przekazano przebiegi w ramach danych przestrzennych, należy przygotować i wprowadzić do bazy **w postaci jednego pliku Excel**, zawierającego informacje odnoszące się do poszczególnych obiektów (odcinków) w kolejnych wierszach arkusza; dla każdego zidentyfikowanego odcinka głównych dróg należy przekazać dane tabelaryczne w odrębnych wierszach; oznaczając je, między innymi, odpowiednimi unikalnymi identyfikatorami, kodami TERYT powiatu, zgodnie z zasadami podanymi dla danych przestrzennych oraz kodami obiektów (zgodnie z obowiązującym opisem i schematem danych); liczba wierszy tabeli powinna odpowiadać liczbie obiektów warstwy przestrzennej (wierszy w tabeli atrybutów warstwy),
  - należy unikać błędnego wydzielenia odcinków dróg, które powinno być w ścisłym powiązaniu z lokalizacją odcinka (kod TERYT) oraz natężeniem ruchu, nie zaś prędkością, parametrami dróg, numerem drogi; Należy pamiętać o tym, że dany odcinek drogi przedstawia geometrię osi drogi nie zaś jezdni w przypadku dróg dwujezdniowych;
- c. **w przypadku zarządzających liniami kolejowymi** (PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. i inni zarządzający głównymi liniami kolejowymi – na poziomie województwa):
- dane przestrzenne obejmujące odcinki głównych linii kolejowych, spełniających obowiązujące kryteria i opracowanych zgodnie z zasadami,



m.in. z uwzględnieniem jednolitego natężenia ruchu w ramach odcinka; wszystkie odcinki głównych linii kolejowych w ramach województwa przekazywane są **w postaci jednej warstwy danych przestrzennych**, oznaczając je, między innymi, właściwym kodem TERYT powiatu, w którym położony jest odcinek linii; w przypadku, gdy dany odcinek linii przebiega przez więcej, niż jeden powiat, powinien zostać on podzielony na wiele odcinków, mieszczących się w obrębie tych powiatów; istotne jest również, aby odcinek zachowywał ciągłość, tzn. nie był podzielony na dwie odrębne przestrzenie części; w przy pierwszym przekazywaniu danych identyfikujących w ramach IV rundy mapowania, system nadaje poszczególnym odcinkom linii kolejowych unikalne identyfikatory zgodnie z nowym systemem kodowania; w przypadku późniejszej ewentualnej aktualizacji danych identyfikujących oraz raportowania w ramach kolejnych rund mapowania, należy zachować dla niezmiennych odcinków te same identyfikatory; wykorzystuje się je również na potrzeby opracowania zestawu danych tabelarycznych dotyczących głównych linii kolejowych oraz danych dotyczących strategicznej mapy hałasu,

- dane tabelaryczne dotyczące poszczególnych odcinków głównych linii kolejowych, dla których przekazano przebiegi w ramach danych przestrzennych, należy przygotować i wprowadzić do bazy **w postaci jednego pliku Excel**, zawierającego informacje odnoszące się do poszczególnych obiektów (odcinków) w kolejnych wierszach arkusza; dla każdego zidentyfikowanego odcinka głównych linii kolejowych należy przekazać dane tabelaryczne w odrębnych wierszach; oznaczając je, między innymi, odpowiednimi unikalnymi identyfikatorami, kodami TERYT powiatu, zgodnie z zasadami podanymi dla danych przestrzennych oraz kodami obiektów (zgodnie z obowiązującym opisem i schematem danych); liczba wierszy tabeli powinna odpowiadać liczbie obiektów warstwy przestrzennej (wierszy w tabeli atrybutów warstwy),
- należy unikać błędnego wydzielenia odcinków linii kolejowych, które powinno być w ścisłym powiązaniu z lokalizacją odcinka (kod TERYT) oraz natężeniem ruchu, nie zaś prędkością, parametrami linii, numerem linii; należy pamiętać o tym, że dany odcinek linii przedstawia geometrię osi linii.

#### **d. w przypadku zarządzających lotniskami:**

##### **główne lotniska:**

- dane przestrzenne obejmujące główne lotnisko, spełniające obowiązujące kryteria przekazuje się **w postaci jednej warstwy danych przestrzennych**, oznaczając je, między innymi, właściwym kodem TERYT powiatu, w którym położone jest lotnisko;
- dane tabelaryczne dotyczące głównego lotniska, dla którego przekazano lokalizację w ramach danych przestrzennych, należy przygotować i wprowadzić do bazy **w postaci jednego pliku Excel**, zawierającego informacje odnoszące się do lotniska w jednym wierszu arkusza;

## DANE STRATEGICZNYCH MAP HAŁASU

1. Poszczególne załączniki z załącznikami dotyczącymi strategicznej mapy hałasu dla całego obszaru, dla którego sprawozdanie przekazuje zarządzający, powinny być opracowane w jednym pliku Excel oraz jednym zestawie plików warstwy danych przestrzennych shapefile. Dane te powinny być w ramach tego jednego pliku/warstwy podzielone do granic powiatów lub miast > 100 tys. lub dzielnic/delegatur dla tych miast, w których dzielnice/delegatury posiadają odrębny kod TERYT (z uwzględnieniem zapisów z punktu 7 dotyczącego danych identyfikujących).
2. Poszczególne obiekty danych strategicznej mapy hałasu (np. zasięgi imisji hałasu, obszary terenów zagrożonych), powinny zostać w danych przestrzennych i tabelarycznych oznaczone odpowiednim kodem TERYT powiatu lub miasta > 100 tys. (kod TERYT gminy miejskiej) lub dzielnicy/delegatury wybranych miast > 100 tys., - zgodnie z opisem danych i szablonem.
3. W ramach określonego powiatu lub miasta > 100 tys. lub dzielnicy/delegatury wybranych miast > 100 tys. zasięgi imisji hałasu oraz obszarów terenów zagrożonych powinny być zagregowane do jednego obiektu (Multipolygon) dla tych samych kategorii - zakresów poziomu hałasu lub przekroczenia. Oznacza to, że, przykładowo, na terenie jednego powiatu powinien być jeden obiekt o danym zasięgu.
4. Bez względu należy stosować słowniki określone w załączonych plikach Excel (opisy i szablony danych).
5. Dane przestrzenne oraz tabelaryczne powinny być przygotowane zgodnie ze strukturą udostępnionych szablonów. W przypadku niedostępności danych, które są nieobowiązkowe, **należy pozostawić pola puste, a nie usuwać kolumn w tabelach.**
6. Wielkości obszarów objętych zasięgiem hałasu lub przekroczeniem (w załącznikach dotyczących imisji, terenów zagrożonych oraz prognozy terenów zagrożonych) podaje się w kilometrach kwadratowych [km<sup>2</sup>]. Możliwe jest przekazanie danych z precyzją do 6 miejsc po przecinku (rzędu pojedynczych metrów kwadratowych), wobec czego powinno się unikać przekazywania wartości zerowych.
7. Wykaz załączników przesyłanych do bazy danych systemu EHAŁAS-M w postaci danych przestrzennych i tabelarycznych dotyczących strategicznej mapy hałasu:
  - a. **dla każdej kategorii źródeł hałasu:**
    - Mapa imisyjna L<sub>DWN</sub>
    - Mapa imisyjna L<sub>N</sub>
    - Tereny zagrożone hałasem L<sub>DWN</sub>
    - Tereny zagrożone hałasem L<sub>N</sub>
    - Prognoza - Tereny zagrożone L<sub>DWN</sub>
    - Prognoza - Tereny zagrożone L<sub>N</sub>
    - Punkty pomiarowe
    - Punkty obliczeniowe
  - b. **dla całej mapy strategicznej:**
    - Tereny objęte ochroną akustyczną
    - Propozycje działań

Należy zwrócić uwagę, iż dane przestrzenne oraz tabelaryczne dotyczące: imisji, terenów zagrożonych hałasem oraz prognozy terenów zagrożonych hałasem, przygotowuje się odrębnie dla wskaźnika  $L_{DWN}$  oraz  $L_N$ .

Dodatkowo do systemu przekazywane będą pozostałe załączniki i dane wymagane przepisami prawa.

#### Szczegółowy opis grup sprawozdawanych danych:

Załączniki z danymi strategicznej mapy hałasu, przekazywane odrębnie dla każdej uwzględnionej kategorii źródeł hałasu:

- **Mapa imisyjna  $L_{DWN}$**  - mapa imisyjna, która charakteryzuje stan akustyczny środowiska, obrazująca poziom hałasu w środowisku na wysokości 4 m nad poziomem terenu, z uwzględnieniem zróżnicowania ukształtowania terenu, stanu i sposobu jego zagospodarowania oraz lokalnych średnich warunków meteorologicznych za okres ostatnich 10 lat wraz z przypisaną liczbą osób, szpitali, domów pomocy społecznej i obiektów związanych ze stałym lub czasowym pobytem dzieci i młodzieży, zagrożonych hałasem; dla miast pow. 100 tys. mieszkańców odrębnie przekazywane mapy ujmujące poziom hałasu drogowego, szynowego, lotniczego oraz przemysłowego, w tym portowego, wyrażonego wskaźnikiem  $L_{DWN}$
- **Mapa imisyjna  $L_N$**  - mapa imisyjna, która charakteryzuje stan akustyczny środowiska, obrazująca poziom hałasu w środowisku na wysokości 4 m nad poziomem terenu, z uwzględnieniem zróżnicowania ukształtowania terenu, stanu i sposobu jego zagospodarowania oraz lokalnych średnich warunków meteorologicznych za okres ostatnich 10 lat wraz z przypisaną liczbą osób, szpitali, domów pomocy społecznej i obiektów związanych ze stałym lub czasowym pobytem dzieci i młodzieży, zagrożonych hałasem; dla miast pow. 100 tys. mieszkańców odrębnie przekazywane mapy ujmujące poziom hałasu drogowego, szynowego, lotniczego oraz przemysłowego, w tym portowego, wyrażonego wskaźnikiem  $L_N$
- **Tereny zagrożone hałasem  $L_{DWN}$**  - mapa terenów zagrożonych hałasem charakteryzującą tereny, na których są przekroczone dopuszczalne poziomy hałasu wyrażone wskaźnikiem  $L_{DWN}$ , w każdym z obowiązujących przedziałów wartości podanych w dB, oddzielnie dla hałasu drogowego, szynowego, lotniczego oraz przemysłowego, w tym portowego
- **Tereny zagrożone hałasem  $L_N$**  - mapa terenów zagrożonych hałasem charakteryzującą tereny, na których są przekroczone dopuszczalne poziomy hałasu wyrażone wskaźnikiem  $L_N$ , w każdym z obowiązujących przedziałów wartości podanych w dB, oddzielnie dla hałasu drogowego, szynowego, lotniczego oraz przemysłowego, w tym portowego
- **Prognoza - Tereny zagrożone  $L_{DWN}$**  - mapa przedstawiająca rezultaty działań planowanych do realizacji w ciągu 5 lat, oddzielnie dla hałasu drogowego, szynowego, lotniczego i przemysłowego, w tym portowego, które obrazują tereny zagrożone hałasem zlokalizowane w miejscach tych działań, ujmujące przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu wyrażonych wskaźnikiem  $L_{DWN}$ , w każdym z obowiązujących przedziałów wartości podanych w dB

- **Prognoza - Tereny zagrożone LN** - mapa przedstawiająca rezultaty działań planowanych do realizacji w ciągu 5 lat, oddzielnie dla hałasu drogowego, szynowego, lotniczego i przemysłowego, w tym portowego, które obrazują tereny zagrożone hałasem zlokalizowane w miejscach tych działań, ujmujące przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu wyrażonych wskaźnikiem  $L_N$ , w każdym z obowiązujących przedziałów wartości podanych w dB
- **Punkty pomiarowe** - mapa z lokalizacją punktów pomiarowych, ich charakterystyką oraz wynikami pomiarów hałasu wykonanych lub pozyskanych na potrzeby sporządzenia mapy,
- **Punkty obliczeniowe** - mapa z lokalizacją punktów obliczeniowych, ich charakterystyką oraz wynikami modelu obliczeniowego wykorzystanego na potrzeby sporządzenia mapy.

**Załączniki z danymi strategicznej mapy hałasu, przekazywane niezależnie od kategorii uwzględnionego źródła hałasu:**

- **Tereny objęte ochroną akustyczną** - mapa terenów objętych ochroną akustyczną przedstawiającą granice terenów, o których mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 113 ust. 1 ustawy, wraz z przyporządkowanymi im dopuszczalnymi poziomami hałasu wyrażonymi wskaźnikami  $L_{DWN}$  i  $L_N$ , wynikającymi z miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego i innych aktów prawa miejscowego wydanych na podstawie art. 118b i art. 135 ustawy lub z faktycznego zagospodarowania terenu, o którym mowa w art. 115 ustawy
- **Propozycje działań** – mapa przedstawiająca lokalizację propozycji działań w zakresie ochrony przed hałasem wynikających z aktualnych i przewidywanych w najbliższym czasie zamierzeń inwestycyjnych dla obszaru miasta oraz wieloletnich prognoz finansowych planowanych do realizacji w ciągu 5 lat, licząc od roku następującego po roku sporządzenia mapy

**Załączniki dodatkowe**, przekazywane zgodnie z wymaganiami prawnymi; dotyczą np. danych i informacji wykorzystanych na potrzeby opracowania strategicznej mapy hałasu.

- Numeryczny model terenu - (NMT) przetworzony na potrzeby mapy, w podziale na powiaty
- Warstwa zieleni wysokiej
- Warstwa współczynnika pochłaniania akustycznego przez grunt (G)
- Warstwa budynków
- Warstwa mostów – warstwa mostów, wiaduktów i tuneli
- Warstwa zaludnienia
- Warstwa granic miasta / powiatu
- Warstwa z kilometrażem dla głównych dróg i głównych linii kolejowych

**Dane opisowe** – Załączniki zawierające dokumenty z częścią opisową strategicznej mapy hałasu, przekazywane zgodnie z wymaganiami prawnymi (edytowalne pliki tekstowe).

**Dane dotyczące modelowania** – Załączniki zawierające pliki z wynikami modelowania wykonanego na potrzeby opracowania strategicznej mapy hałasu, przekazywane zgodnie z wymogami prawnymi: pliki źródłowe z oprogramowania używanego do wykonania obliczeń akustycznych – wszystkie pliki końcowego modelu akustycznego, umożliwiające otwarcie lub odtworzenie modelu w programie, w którym został on wykonany, wraz z odczytem wszystkich parametrów obliczeniowych oraz wyników tych obliczeń.