



**GŁÓWNY INSPEKTORAT OCHRONY ŚRODOWISKA**  
Departament Monitoringu Środowiska  
Regionalny Wydział Monitoringu Środowiska w Opolu  
ul. Nysy Łużyckiej 42, 45-035 Opole

# Ocena stanu akustycznego środowiska na terenie województwa opolskiego w roku 2019

Opracował:

Paweł Toczek - referendarz ds. monitoringu hałasu  
i pól elektromagnetycznych

Zatwierdziła:

Departament Monitoringu Środowiska  
Naczelnik Regionalnego Wydziału  
Monitoringu Środowiska w Opolu

  
Barbara Barańska

OPOLE, GRUDZIEŃ 2020

## **Spis treści**

1. Informacje ogólne.....	2
2. Pomiary monitoringowe hałasu komunikacyjnego .....	5
3. Pomiary kontrolne hałasu .....	11
4. Pomiary hałasu drogowego przeprowadzane przez zarządców dróg .....	13
5. Pomiary hałasu przemysłowego przeprowadzane przez prowadzących instalacje.....	13
6. Podsumowanie .....	14

## 1. Informacje ogólne

Ocena stanu akustycznego środowiska na terenie województwa opolskiego została wykonana na podstawie wyników pomiarów wykonanych w roku 2019, zgromadzonych w bazie EHAŁAS.

Przez ostatnie lata jednym z coraz bardziej odczuwalnych czynników, obniżających nasz komfort życia, jest hałas. Jako skutek uboczny postępującego rozwoju cywilizacyjnego, wywołuje u ludzi złe samopoczucie oraz wpływa negatywnie na ich stan zdrowia. Jego wysokie poziomy mogą powodować: bóle głowy, choroby żołądka, choroby serca, nadciśnienie tętnicze, a także przyspieszenie procesu starzenia.

Zgodnie z definicją, hałas w środowisku oznacza niepożądane lub szkodliwe dźwięki o częstotliwościach od 16 Hz do 16000 Hz. Jego głównymi źródłami są: ruch drogowy, ruch kolejowy, ruch samolotowy oraz hałas pochodzący z obszarów działalności przemysłowej.

Na terenie województwa opolskiego mamy do czynienia z występowaniem hałasu komunikacyjnego oraz hałasu przemysłowego. Jednak to hałas komunikacyjny, w którego skład wchodzi hałas drogowy i kolejowy, stanowi większe zagrożenie dla mieszkańców.

Głównym źródłem hałasu drogowego jest ruch pojazdów, który obejmuje odgłosy pracy silnika, układu wydechowego, napędowego oraz zjawiska tarcia zachodzącego między oponą a nawierzchnią drogi. Jego poziom jest uzależniony od: natężenia i płynności ruchu, udziału pojazdów hałaśliwych (samochody ciężarowe, motocykle i autobusy) oraz stanu nawierzchni dróg. Problem ten cały czas narasta, ze względu na ciągły wzrost liczby pojazdów oraz dynamiczny rozwój infrastruktury.

Na hałas kolejowy mają wpływ takie elementy jak: prędkość, z jaką poruszają się pociągi, ich długość, stan torowiska oraz jego lokalizacja względem istniejącego terenu. Efektem tych czynników jest wzrost hałasu poprzez powstawanie: hałasu aerodynamicznego, drgania szyn, drgania całego torowiska oraz drgania powierzchni bocznych kół. Istotne są również elementy techniczne infrastruktury, czyli: rodzaj taboru kolejowego, rodzaj jednostki napędowej, konstrukcja i stopień zużycia szyn, rodzaj podłoża, konstrukcja podkładów oraz długość składów.

W przypadku hałasu przemysłowego mamy do czynienia głównie ze źródłami stacjonarnymi, znajdującymi się wewnątrz lub na zewnątrz obiektów przemysłowych, budowlanych i usługowych. Zaliczyć do nich można dźwięki powstające w wyniku działania np. urządzeń, maszyn, instalacji czy części procesów technologicznych.

Dopuszczalne wartości emisji hałasu reguluje rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. 2014 r. poz. 112), które zamieszczono w tabelach 1 i 2.

**Tabela 1. Dopuszczalne poziomy hałasu w środowisku powodowanego przez poszczególne grupy źródeł hałasu, z wyłączeniem hałasu powodowanego przez starty, lądowania i przeloty statków powietrznych oraz linie elektroenergetyczne, wyrażone wskaźnikami  $L_{AeqD}$  i  $L_{AeqN}$ , które to wskaźniki mają zastosowanie do ustalania i kontroli warunków korzystania ze środowiska, w odniesieniu do jednej doby**

Lp.	Rodzaj terenu	Dopuszczalny poziom hałasu [dB]			
		Drogi lub linie kolejowe <sup>1)</sup>		Pozostałe obiekty i działalność będąca źródłem hałasu	
		$L_{AeqD}$ przedział czasu odniesienia równy 16 godzinom	$L_{AeqN}$ przedział czasu odniesienia równy 8 godzinom	$L_{AeqD}$ przedział czasu odniesienia równy 8 najmniej korzystnym godzinom dnia kolejno po sobie następującym	$L_{AeqN}$ przedział czasu odniesienia równy 1 najmniej korzystnej godzinie nocy
1	a) Strefa ochronna "A" uzdrowiska b) Tereny szpitali poza miastem	50	45	45	40
2	a) Tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej b) Tereny zabudowy związanej ze stałym lub czasowym pobytem dzieci i młodzieży c) Tereny domów opieki społecznej d) Tereny szpitali w miastach	61	56	50	40
3	a) Tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej i zamieszkania zbiorowego b) Tereny zabudowy zagrodowej c) Tereny rekreacyjno- wypoczynkowe <sup>2)</sup> d) Tereny mieszkaniowo-usługowe	65	56	55	45
4	Tereny w strefie śródmiejskiej miast powyżej 100 tys. mieszkańców <sup>3)</sup>	68	60	55	45

Objaśnienia:

$L_{AeqD}$  – równoważny poziom hałasu dla pory dnia w decybelach [dB];

$L_{AeqN}$  – równoważny poziom hałasu dla pory nocy w decybelach [dB].

<sup>1)</sup> Wartości określone dla dróg i linii kolejowych stosuje się także dla torowisk tramwajowych poza pasem drogowym i kolei liniowych.

<sup>2)</sup> W przypadku niewykorzystywania tych terenów, zgodnie z ich funkcją, w porze nocy, nie obowiązuje na nich dopuszczalny poziom hałasu w porze nocy.

<sup>3)</sup> Strefa śródmiejska miast powyżej 100 tys. mieszkańców to teren zwartej zabudowy mieszkaniowej z koncentracją obiektów administracyjnych, handlowych i usługowych. W przypadku miast, w których występują dzielnice o liczbie mieszkańców powyżej 100 tys., można wyznaczyć w tych dzielnicach strefę śródmiejską, jeżeli charakteryzuje się ona zwartą zabudową mieszkaniową z koncentracją obiektów administracyjnych, handlowych i usługowych.



**Tabela 2. Dopuszczalne poziomy hałasu w środowisku powodowanego przez poszczególne grupy źródeł hałasu, z wyłączeniem hałasu powodowanego przez starty, lądowania i przeloty statków powietrznych oraz linie elektroenergetyczne, wyrażone wskaźnikami  $L_{DWN}$  i  $L_N$ , które to wskaźniki mają zastosowanie do prowadzenia długookresowej polityki w zakresie ochrony przed hałasem**

Lp.	Rodzaj terenu	Dopuszczalny długookresowy średni poziom dźwięku [dB]			
		Drogi lub linie kolejowe <sup>1)</sup>		Pozostałe obiekty i działalność będąca źródłem hałasu	
		$L_{DWN}$ przedział czasu odniesienia równy wszystkim dobom w roku	$L_N$ przedział czasu odniesienia równy wszystkim porom nocy	$L_{DWN}$ przedział czasu odniesienia równy wszystkim dobom w roku	$L_N$ przedział czasu odniesienia równy wszystkim porom nocy
1	a) Strefa ochronna "A" uzdrowiska b) Tereny szpitali poza miastem	50	45	45	40
2	a) Tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej b) Tereny zabudowy związanej ze stałym lub czasowym pobytem dzieci i młodzieży c) Tereny domów opieki społecznej d) Tereny szpitali w miastach	64	59	50	40
3	a) Tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej i zamieszkania zbiorowego b) Tereny zabudowy zagrodowej c) Tereny rekreacyjno-wypoczynkowe d) Tereny mieszkaniowo-usługowe	68	59	55	45
4	Tereny w strefie śródmiejskiej miast powyżej 100 tys. mieszkańców <sup>2)</sup>	70	65	55	45

Objaśnienia:

$L_{DWN}$  – długookresowy średni poziom hałasu w decybelach [dB], wyznaczony w ciągu wszystkich dób w roku, z uwzględnieniem pory dnia i pory nocy;  
 $L_N$  – długookresowy średni poziom hałasu w decybelach [dB], wyznaczony w ciągu wszystkich pór nocy w roku.

<sup>1)</sup> Wartości określone dla dróg i linii kolejowych stosuje się także dla torowisk tramwajowych poza pasem drogowym i kolei liniowych.

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

## 2. Pomiary monitoringowe hałasu komunikacyjnego

Zgodnie z zapisem art. 117 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U. 2020 poz. 1219, z późn. zm.), Główny Inspektor Ochrony Środowiska w ramach państwowego monitoringu środowiska dokonuje oceny akustycznego środowiska i obserwacji na podstawie wyników pomiarów poziomów hałasu wyrażonych wskaźnikami hałasu  $L_{AeqD}$ ,  $L_{AeqN}$ ,  $L_{DWN}$ ,  $L_N$ , z uwzględnieniem w szczególności danych demograficznych oraz dotyczących sposobu zagospodarowania i użytkowania terenu.

W rozumieniu tej ustawy ochrona przed hałasem polega na zapewnieniu jak najlepszego stanu akustycznego środowiska, poprzez utrzymanie poziomu hałasu poniżej dopuszczalnego lub co najmniej na tym poziomie oraz zmniejszeniu poziomu hałasu co najmniej do dopuszczalnego, gdy jest on przekroczony.

W 2019 roku Centralne Laboratorium Badawcze Oddział w Opolu na zlecenie Departamentu Monitoringu Środowiska Głównego Inspektoratu Ochrony Środowiska, zgodnie z „Programem Państwowego Monitoringu Środowiska województwa opolskiego na lata 2016-2020”, przeprowadziło badania hałasu drogowego w Głubczycach oraz kolejowego w Głucholazach i Głogówku.

Pomiary hałasu drogowego zostały przeprowadzone w 9 punktach pomiarowych. W 6 lokalizacjach prowadzono krótkookresowe pomiary poziomu dźwięku, a w pozostałych 3 punktach wykonano badania długookresowe. Pomiary hałasu kolejowego zostały wykonane w 2 punktach pomiarowych.

Rozmieszczenie punktów badawczych na terenie Głubczyc, Głucholaz i Głogówka przedstawiono na mapie 1, natomiast na mapie 2 zaprezentowano dodatkowo lokalizacje dotyczące wyłącznie hałasu drogowego. Wszystkie wyniki z wykonanych badań zestawiono w tabelach 1-3 i porównano z wartościami dopuszczalnymi, które zostały określone w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 roku w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. z 2014 r. poz. 112).

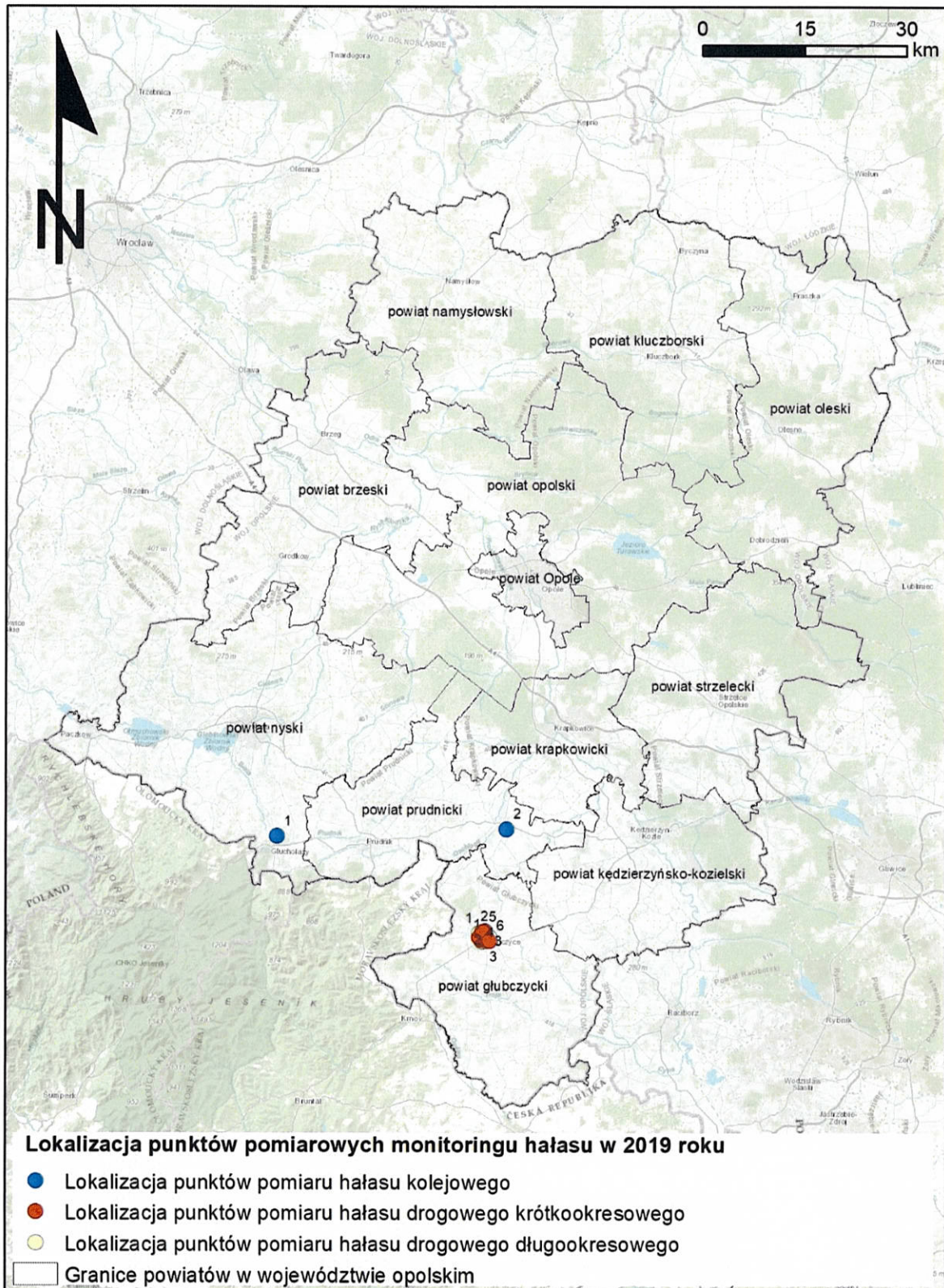
### **Krótkookresowe pomiary hałasu drogowego**

Badania hałasu drogowego krótkookresowego zostały przeprowadzone w: 6 punktach pomiarowych zlokalizowanych na obszarze miasta Głubczyce. Pomiary były wykonywane całodobowo, w sposób ciągły, z podziałem na porę dnia (6:00 – 22:00) i porę nocy (22:00 – 6:00). Punkty pomiarowe zostały usytuowane w odległości 10 m od drogi, na wysokości 4 m nad poziomem terenu. Na podstawie wykonanych badań określono równoważny poziom dźwięku dla pory dnia oraz pory nocy.

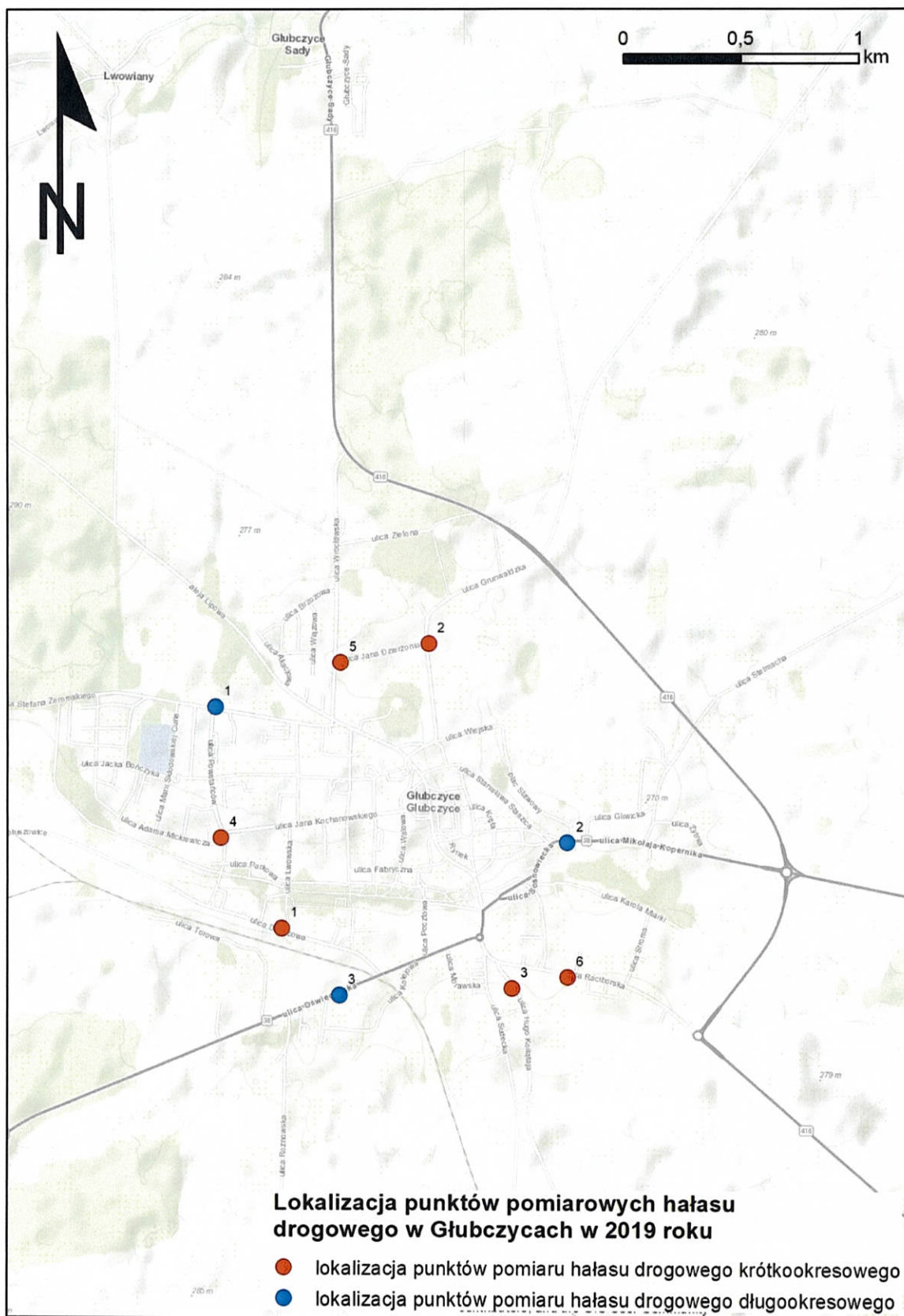
Dopuszczalny poziom dźwięku został przekroczony w Głubczycach w porze dnia w dwóch miejscach. Przy ul. Kołłątaja przekroczenie wyniosło 1,9 dB, a przy ul. Wrocławskiej 1,8 dB. W pozostałych punktach nie zarejestrowano przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu. Wyniki z przeprowadzonych badań hałasu drogowego krótkookresowego zostały zestawione w tabeli 3.



Mapa 1. Lokalizacja punktów pomiarowych monitoringu hałasu w 2019 roku (źródło: GIOŚ)



Mapa 2. Lokalizacja punktów pomiarowych hałasu drogowego w Głubczycach w 2019 roku (źródło: GIOŚ)





**Tabela 3. Wyniki pomiarów hałasu drogowego krótkookresowego w 2019 roku (źródło: GIOŚ)**

Lp.	Miasto	Lokalizacja punktu pomiarowego	Przeznaczenie terenu	Równoważny poziom dźwięku		Dopuszczalny poziom dźwięku		Wartość przekroczenia	
				L <sub>AeqD</sub>	L <sub>AeqN</sub>	L <sub>AeqD</sub>	L <sub>AeqN</sub>	L <sub>AeqD</sub>	L <sub>AeqN</sub>
				dzień	noc	dzień	noc	dzień	noc
[dB]									
1	Głubczyce	ul. Dworcowa	Teren zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej	58,8	50,3	61	56	-	-
2	Głubczyce	ul. Grunwaldzka	Teren zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej	58,1	48,0	61	56	-	-
3	Głubczyce	ul. Kołłątaja	Teren zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej	62,9	53,9	61	56	1,9	-
4	Głubczyce	ul. Powstańców Śląskich	Teren zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej	59,0	48,1	61	56	-	-
5	Głubczyce	ul. Wrocławska	Teren zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej	62,8	55,4	61	56	1,8	-
6	Głubczyce	ul. Raciborska	Teren zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej	62,9	54,6	65	56	-	-

L<sub>AeqD</sub> – równoważny poziom hałasu dla pory dnia w decybelach [dB] (godz. 6:00 – 22:00);

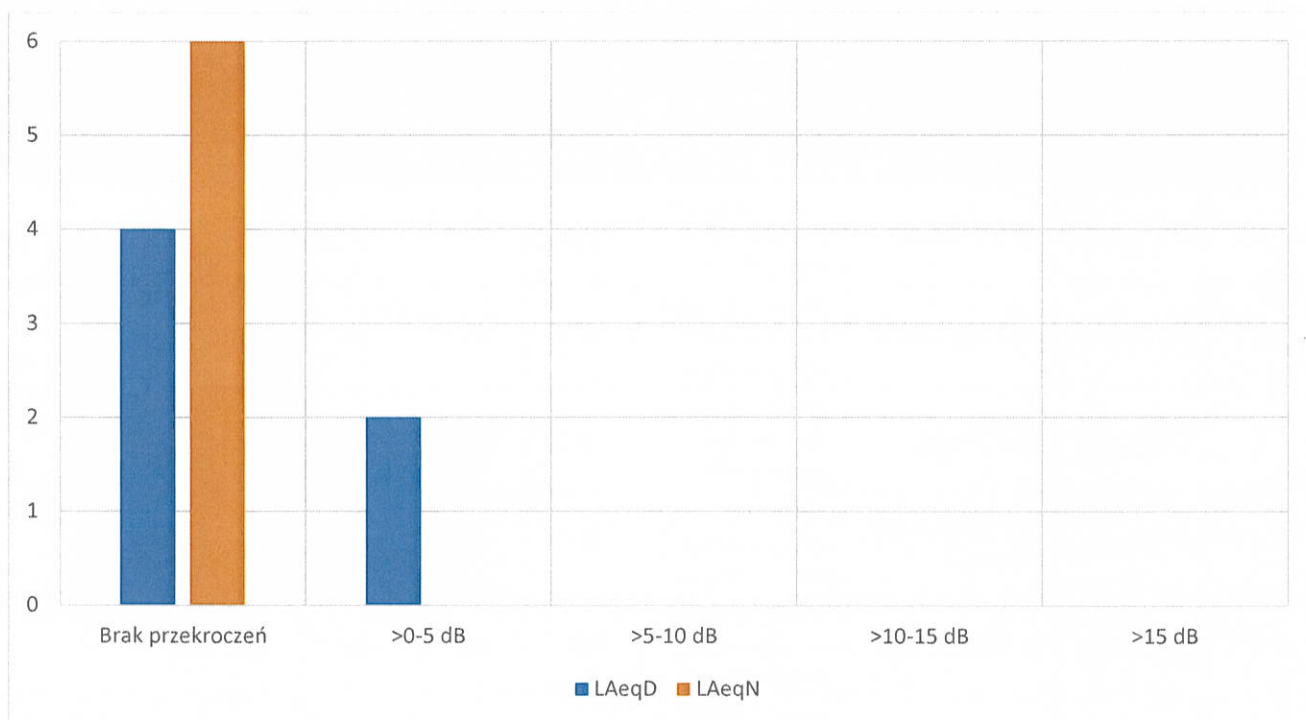
L<sub>AeqN</sub> – równoważny poziom hałasu dla pory nocy w decybelach [dB] (godz. 22:00 – 6:00).

W tabeli 4 i na rys. 1 przedstawiono liczbę punktów pomiarowych z przekroczeniami dopuszczalnych poziomów dźwięku w wyszczególnionych przedziałach.

**Tabela 4. Liczba punktów pomiarowych hałasu drogowego krótkookresowego z przekroczeniami dopuszczalnych poziomów hałasu w wyszczególnionych przedziałach (źródło: GIOŚ)**

Przedziały emisji hałasu	Równoważny poziom dźwięku	
	L <sub>AeqD</sub>	L <sub>AeqN</sub>
	dzień	noc
	[dB]	
Brak przekroczeń	4	6
>0-5 dB	2	-
>5-10 dB	-	-
>10-15 dB	-	-
>15 dB	-	-

**Rys. 1. Liczba punktów pomiarowych hałasu drogowego krótkookresowego z przekroczeniami dopuszczalnych poziomów hałasu w wyszczególnionych przedziałach (źródło: GIOŚ)**



### **Długookresowe pomiary hałasu drogowego**

W roku 2019 badania hałasu długookresowego zostały wykonane w 3 punktach pomiarowych na terenie miasta Głubczyce, przy ul. Żeromskiego, ul. Sosnowieckiej i ul. Oświęcimskiej. Lokalizacje zostały usytuowane przy drodze krajowej i powiatowej, w odległości 10 m od krawędzi jezdni, na wysokości 4 m nad poziomem terenu. Pomiary były prowadzone przez 3 doby w porze wiosennej, 2 doby w porze letniej oraz 3 doby w porze jesienno-zimowej, z podziałem na porę dnia, wieczoru i nocy. W każdej sesji pomiarowej wykonano jeden całodobowy pomiar podczas weekendu.

W żadnym z punktów pomiarowych nie zarejestrowano przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu. Wyniki z przeprowadzonych badań hałasu drogowego długookresowego zostały zestawione w tabeli 5.



**Tabela 5. Wyniki pomiarów hałasu drogowego długookresowego w 2019 roku (źródło: GIOŚ)**

Lp.	Miasto	Lokalizacja punktu pomiarowego	Przeznaczenie terenu	Równoważny poziom dźwięku		Dopuszczalny poziom dźwięku		Wartość przekroczenia	
				L <sub>DWN</sub>	L <sub>N</sub>	L <sub>DWN</sub>	L <sub>N</sub>	L <sub>DWN</sub>	L <sub>N</sub>
				dzień, wieczór i noc	noc	dzień, wieczór i noc	noc	dzień, wieczór i noc	noc
				[dB]					
1	Głubczyce	ul. Żeromskiego	Teren zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej	59,6	50,1	64	59	-	-
2	Głubczyce	ul. Sosnowiecka	Teren zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej	62,4	52,9	64	59	-	-
3	Głubczyce	ul. Oświęcimska	Teren zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej	63,8	54,0	64	59	-	-

L<sub>DWN</sub> – długookresowy średni poziom dźwięku A, wyrażony w [dB], wyznaczony w ciągu wszystkich dób w roku, z uwzględnieniem pory dnia (rozumianej jako przedział czasu od 6:00 do 18:00), pory wieczoru (rozumianej jako przedział czasu od godz. 18:00 do godz. 22:00) oraz pory nocy (rozumianej jako przedział czasu od godz. 22:00 do godz. 6:00);

L<sub>N</sub> – długookresowy średni poziom dźwięku A, wyrażony w [dB], wyznaczony w ciągu wszystkich pór nocy w roku (godz. 22:00 – 6:00).

### **Pomiary hałasu kolejowego**

Badania hałasu kolejowego w 2019 roku zostały przeprowadzone w dwóch punktach pomiarowych. Pierwszy z nich został zlokalizowany w Głucholazach przy ul. Dworcowej. Z kolei drugi usytuowano w Głogówku przy ul. Kolejowej na odcinku Głogówek – Raclawice Śląskie. Pomiary były prowadzone całą dobę z podziałem na porę dnia (6:00 – 22:00) i porę nocy (22:00 – 6:00). Wartość równoważnego poziomu dźwięku została wyznaczona z wykorzystaniem procedury pomiarów poziomu ekspozycyjnego dźwięku w odniesieniu do pojedynczych zdarzeń akustycznych, polegających na przejazdach: pociągów pasażerskich dalekobieżnych, pociągów towarowych oraz pociągów specjalnych.

W obydwu punktach nie stwierdzono przekroczeń norm hałasu. Wyniki z przeprowadzonych badań hałasu kolejowego zostały zestawione w tabeli 6.

**Tabela 6. Wyniki pomiarów hałasu kolejowego w 2019 roku (źródło: GIOŚ)**

Lp.	Miasto	Lokalizacja punktu pomiarowego	Przeznaczenie terenu	Równoważny poziom dźwięku		Dopuszczalny poziom dźwięku		Wartość przekroczenia	
				L <sub>AeqD</sub>	L <sub>AeqN</sub>	L <sub>AeqD</sub>	L <sub>AeqN</sub>	L <sub>AeqD</sub>	L <sub>AeqN</sub>
				dzień	noc	dzień	noc	dzień	noc
				[dB]					
1	Głucholazy	ul. Dworcowa	Teren zabudowy mieszkaniowo-usługowej	42,6	-	65	56	-	-
2	Głogówek	ul. Kolejowa	Teren zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej	52,0	55,9	61	56	-	-

L<sub>AeqD</sub> – równoważny poziom hałasu dla pory dnia w decybelach [dB] (godz. 6:00 – 22:00);

L<sub>AeqN</sub> – równoważny poziom hałasu dla pory nocy w decybelach [dB] (godz. 22:00 – 6:00).

### 3. Pomiary kontrolne hałasu

W 2019 roku Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska przeprowadził 24 kontrole, które dotyczyły dotrzymania dopuszczalnych poziomów hałasu, z czego:

- 17 z nich obejmowały hałas przemysłowy, pochodzący od 17 obiektów;
- 7 z nich objęły hałas drogowy.

Pomiary hałasu przemysłowego dla pory dnia wykonano dla wszystkich 17 obiektów, a dla pory nocy dla 9 z nich. W 13 obiektach nie odnotowano przekroczeń hałasu dla pory dnia, a w 2 z nich dostosowano się również do dopuszczalnych poziomów dźwięku dla pory nocy.

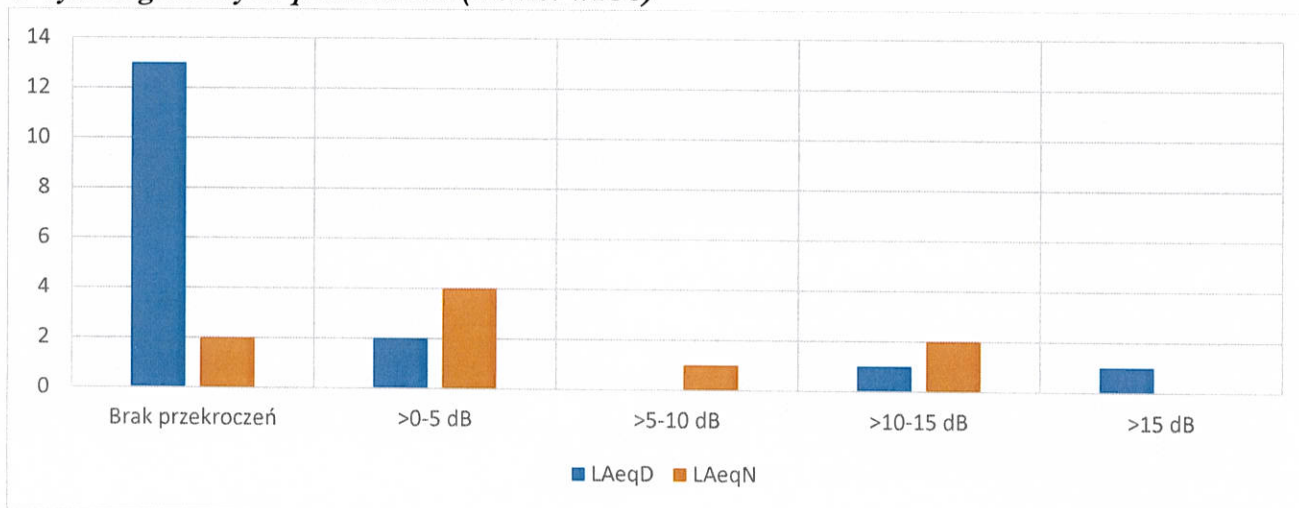
Dla pory dnia, w 2 zakładach stwierdzono przekroczenie norm hałasu w zakresie >0-5 dB, w 1 w przedziale >10-15 dB oraz 1 w przedziale >15 dB. Dla pory nocy, 4 zakłady przekroczyły poziom hałasu dla przedziału >0-5 dB, 1 zakład dla przedziału >5-10 dB oraz 2 dla przedziału >10-15 dB.

W tabeli 7 i na rys. 2 została zaprezentowana liczba obiektów, w których odnotowano przekroczenia dopuszczalnych wartości hałasu dla wyszczególnionych przedziałów.

**Tabela 7. Liczba obiektów z przekroczeniami dopuszczalnych poziomów hałasu w wyszczególnionych przedziałach (źródło: WIOŚ)**

Przedziały emisji hałasu	Równoważny poziom dźwięku	
	L <sub>AeqD</sub>	L <sub>AeqN</sub>
	dzień	noc
	[dB]	
Brak przekroczeń	13	2
>0-5 dB	2	4
>5-10 dB	-	1
>10-15 dB	1	2
>15 dB	1	-

**Rys. 2. Liczba obiektów z przekroczeniami dopuszczalnych poziomów hałasu w wyszczególnionych przedziałach (źródło: WIOŚ)**



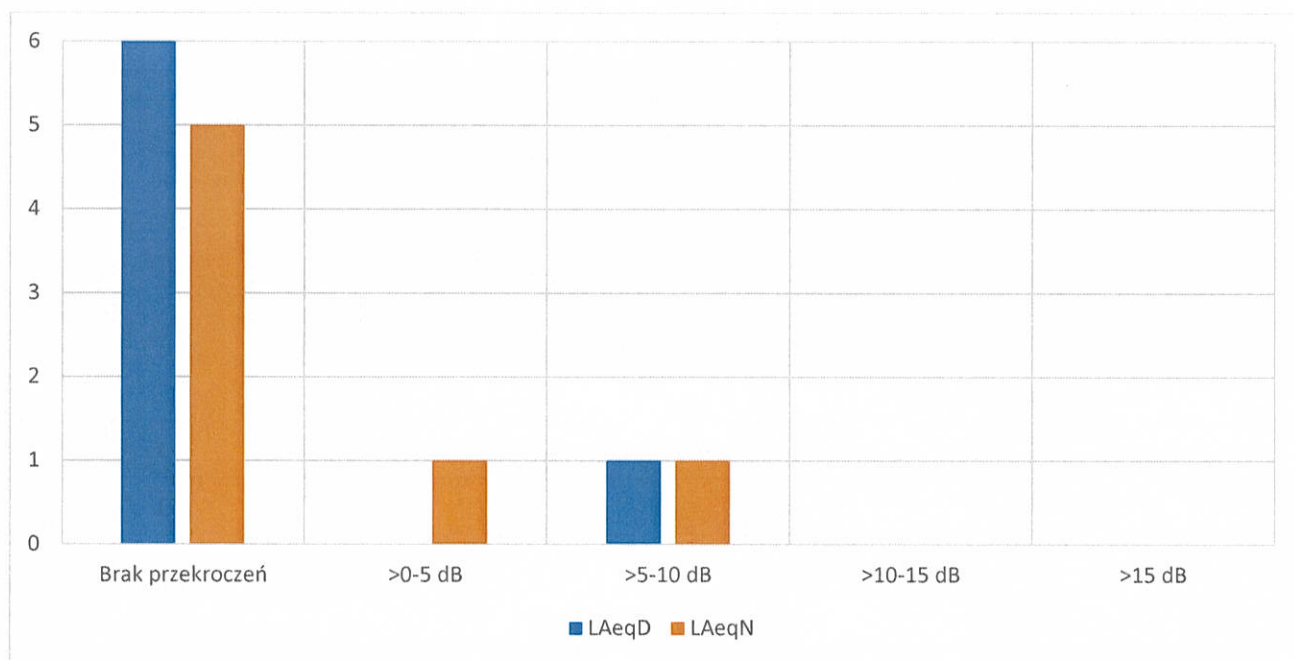


W przypadku kontroli hałasu drogowego, Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Opolu przeprowadził ją dla 7 dróg w 7 punktach pomiarowych. Dla pory dnia odnotowano 1 przekroczenie znajdujące się w przedziale >5-10 dB. Z kolei, dla pory nocy były to 2 wartości powyżej dopuszczalnych poziomów, po jednej dla przedziału >0-5 dB oraz >5-10 dB. Zostało to zaprezentowane kolejno w tabeli 8 i na rys. 3.

**Tabela 8. Liczba punktów pomiarowych hałasu drogowego krótkookresowego z przekroczeniami dopuszczalnych poziomów hałasu w wyszczególnionych przedziałach (źródło: WIOŚ)**

Przedziały emisji hałasu	Równoważny poziom dźwięku	
	$L_{AeqD}$	$L_{AeqN}$
	dzień	noc
	[dB]	
Brak przekroczeń	6	5
>0-5 dB	-	1
>5-10 dB	1	1
>10-15 dB	-	-
>15 dB	-	-

**Rys. 3. Liczba punktów pomiarowych hałasu drogowego krótkookresowego z przekroczeniami dopuszczalnych poziomów hałasu w wyszczególnionych przedziałach (źródło: WIOŚ)**



#### 4. Pomiary hałasu drogowego przeprowadzane przez zarządców dróg

Zgodnie z art. 175 ust. 1-3 z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U. 2020 poz. 1219, z późn. zm.), zarządzający drogą jest obowiązany do okresowych pomiarów poziomów substancji lub energii wprowadzanych w związku z eksploatacją tego obiektu. Dotyczy to również sytuacji, w której dochodzi do przebudowy drogi, zmieniającej w istotny sposób warunki eksploatacji.

W 2019 roku Główny Inspektorat Ochrony Środowiska nie otrzymał od zarządców dróg wyników pomiarów dotyczących hałasu drogowego.

#### 5. Pomiary hałasu przemysłowego przeprowadzane przez prowadzących instalację

Zgodnie z art. 147 ust. 1 z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U. 2020 poz. 1219, z późn. zm.), prowadzący instalację oraz użytkownik urządzenia są obowiązani do okresowych pomiarów wielkości emisji. W 2019 roku na ogólną liczbę 38 zakładów przemysłowych, zobligowanych do przeprowadzenia badań i przekazania wyników do Wojewódzkiego Inspektoratu Ochrony Środowiska w Opolu, we wszystkich wykonano pomiary poziomu dźwięku w porze dnia. Dla pory nocy było to 36 obiektów. W jednym z nich odnotowano przekroczenie odpowiednie dla pory dnia w przedziale >0-5 dB. W dwóch zakładach natomiast dopuszczalne przekroczenia nastąpiły dla pory nocy po jednym w przedziale >0-5 dB oraz przedziale >5-10 dB.

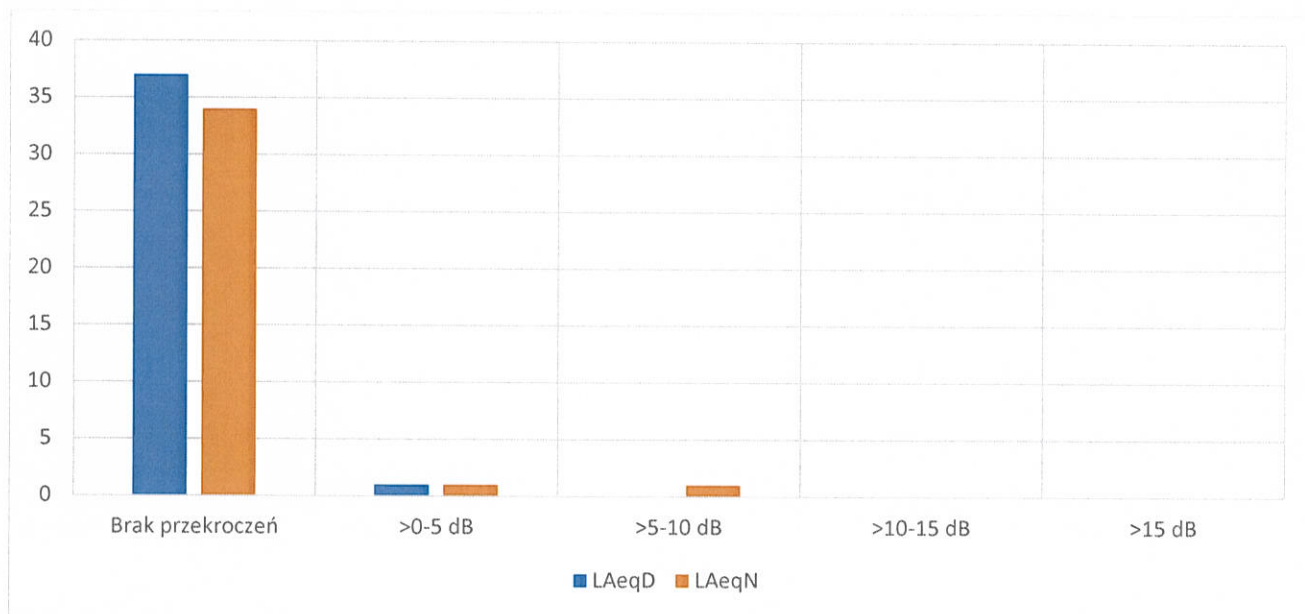
Otrzymane wyniki przedstawiono w tabeli 9 oraz na rysunku 4.

*Tabela 9. Liczba obiektów z przekroczeniami dopuszczalnych poziomów hałasu w wyszczególnionych przedziałach (źródło: GIOŚ)*

Przedziały emisji hałasu	Równoważny poziom dźwięku	
	L <sub>AeqD</sub>	L <sub>AeqN</sub>
	dzień	noc
	dB	
Brak przekroczeń	37	34
>0-5 dB	<b>1</b>	<b>1</b>
>5-10 dB	-	<b>1</b>
>10-15 dB	-	-
>15 dB	-	-



**Rys. 4. Liczba obiektów z przekroczeniami dopuszczalnych poziomów hałasu w wyszczególnionych przedziałach (źródło: GIOŚ)**



## 6. Podsumowanie

W 2019 roku na terenie województwa opolskiego, w ramach pomiarów monitoringowych, przeprowadzono badania hałasu drogowego w 9 punktach, z czego, w porze dnia w 2 punktach przekroczony został dopuszczalny poziom hałasu. Dla pory nocnej dopuszczalny poziom hałasu został dotrzymany. Pomiar hałasu kolejowego przeprowadzony został całodobowo w 2 punktach wyznaczonych w województwie. W obu nie zanotowano przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu.

Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Opolu przeprowadził 24 kontrole, które dotyczyły dotrzymania dopuszczalnych poziomów hałasu, z czego, 17 z nich dotyczyło hałasu przemysłowego, a 7 hałasu drogowego. W toku prowadzonych kontroli dokonano pomiaru hałasu dla 17 obiektów przemysłowych oraz 7 dróg, po 1 punkcie dla każdej z nich. Wykazały one przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu dla 4 obiektów w porze dziennej, oraz 7 w porze nocnej. Wśród skontrolowanych odcinków dróg, przekroczenia wystąpiły dla 1 z nich w ciągu dnia i 2 dla pory nocy.

Pomiary hałasu przemysłowego, wykonane przez zobligowanych ku temu prowadzących instalacje, przeprowadzono w 38 zakładach, a wyniki badań przekazano do Wojewódzkiego Inspektoratu Ochrony Środowiska w Opolu. Dla wszystkich z nich wykonano pomiary w porze dnia, a dla 36 obiektów także w porze nocy. W 1 z nich odnotowano przekroczenie dopuszczalnego poziomu hałasu w ciągu dnia, natomiast w nocy stwierdzono przekroczenie w 2 zakładach przemysłowych.

