

## Podsumowanie i wnioski

Konflikty spowodowane zanieczyszczeniem środowiska, w tym zanieczyszczenia hałasem są silnie odczuwane, zwłaszcza w środowisku miejskim. Za podstawową przyczynę uznaje się transport drogowy. Wnioski podsumowujące raport można sformułować następująco:

W świetle badań zewidencjonowanych w bazie EHALAS mamy w naszym kraju do czynienia z generalnie wysoką emisją z ruchu samochodowego w porze nocy: wzdłuż przebadanych dróg: jedynie na 3 % odcinków dróg poziom emisji  $L_{AeqN}$  wynosi poniżej 50 dB, czyli poniżej poziomu, który uznawany jest za poziom względnie akceptowalny. Wyniki w porze dziennej wskazują również na generalnie wysoką emisję z ruchu pojazdów, wzdłuż przebadanych dróg: jedynie na 6 % odcinków dróg poziom emisji  $L_{AeqN}$  wynosi poniżej 60 dB, czyli poniżej poziomu, który uznawany jest za poziom względnego komfortu akustycznego. Najwięcej odcinków dróg o wysokich poziomach emisji nocnej  $L_{AeqN}$  (pow. 60 dB), wśród przebadanych, zarejestrowano w woj. lubelskim (44,5% dróg z poziomem emisji z przedziału 60-65 dB oraz 19,4% z poziomem emisji z przedziału 65-70 dB) oraz w Małopolsce (odpowiednio: 47,8% i 23,2%) i na Dolnym Śląsku (odpowiednio: 61,9% i 8,8%). Odnośnie emisji dziennej, to najwyższy odsetek przebadanych dróg o wysokiej emisji (ponad 70 dB) odnotowano w woj. lubelskim (34,1%) oraz w woj. kujawsko – pomorskim (30,2%).

Zagrożenie hałasem przemysłowym ma charakter lokalny i obejmuje swym zasięgiem jedynie niewielkie obszary zabudowy mieszkaniowej sąsiadujące bezpośrednio z obiektami / działalnością będącą źródłem ponadnormatywnej emisji hałasu. W świetle aktualnych badań jedynie 23 % przebadanych w całym kraju zakładów (działalności) przekraczało dopuszczalne normy. Największy odsetek obiektów przekraczających poziomy dopuszczalne występował w województwach:

- dolnośląskim,
- lubuskim,
- małopolskim.

Natomiast najmniejszy taki odsetek występował w województwach:

- łódzkim,
- podlaskim,
- opolskim.

Z kolei największy odsetek obiektów przekraczających poziomy dopuszczalne w nocy odnotowano w województwach:

- łódzkim,
- śląskim,
- zachodniopomorskim.

Obserwuje się, z biegiem lat, spadkową tendencję przekroczeń poziomów dopuszczalnych hałasu przemysłowego w całym kraju. Sytuacja taka trwa już od ok. 15 lat. Siła tego trendu zwraca uwagę chociażby biorąc pod uwagę prawa statystyki (dziedzina hałasu przemysłowego dominuje nad innymi rodzajami hałasu skalą prowadzonych badań - w bazie EHALAS to ponad 20,000 rekordów pomiarowych). Analiza przyczyn tego trendu prowadzi do wniosku, że główny wpływ na to mają dwa

czynnikami: dokonane trzykrotne zmiany poziomów dopuszczalnych dla hałasu przemysłowego oraz fakt, iż z biegiem lat systematycznie zwiększa się udział pomiarów "cichych" w ewidencji GIOŚ. Wzrastająca z biegiem lat skala pomiarów "cichych" wiąże się z wprowadzeniem obowiązku wykonywania pomiarów hałasu zakładów przez zarządców (tzw. automonitoring). Wśród pomiarów automonitoringowych jest około dziesięciokrotnie mniej zakładów z przekroczeniami niż to jest w przypadku badań WIOŚ.

Odnosnie hałasu kolejowego zwracają uwagę występujące w niektórych przypadkach wyjątkowo wysokie poziomy emisji hałasu zarówno dla dnia (pow. 70 dB) jak również dla pory ciszy nocnej (pow. 60 dB). Wykryto potencjalne tereny „szczególnej uciążliwości” (tereny podlegające ochronie, położone wzdłuż odcinków torów) reprezentowanych przez następujące punkty pomiarowe:

- Łobez, rejon ul. Waryńskiego (poziom emisji w porze nocy: 69,5 dB). W tym przypadku zachodzi dodatkowo sumowanie się oddziaływania ruchu kolejowego z ruchem samochodowym na drodze DW 151 (ul. Waryńskiego)
- Gdańsk, rejon Orunia ul. Zawiejska (poziom emisji w porze nocy: 66,6 dB)

W przypadku hałasu lotniczego - z pomiarów zgromadzonych w bazie EHALAS wynika, że ruch lotniczy powoduje uciążliwości na terenach mieszkalnych, mimo, że prowadzony jest monitoring hałasu wokół lotnisk i zarządzający portami lotniczymi prowadząc taki monitoring mają obowiązek sterować trasami dolotu i odlotu tak, by powodować jak najmniejsza presję na tereny mieszkaniowe. Także na wielu terenach mieszkalnych, na których odczuwane są uciążliwości związane z operacjami lotniczymi utworzono Obszary Ograniczonego Użytkowania (OOU), co jednak nie prowadzi automatycznie do likwidacji zagrożeń, gdyż w formalnie utworzonych Obszarach OOU nadal żyją ludzie.