



PODSUMOWANIE

Hałas w środowisku jest coraz silniej odczuwalnym problemem, wpływa na zdrowie ludzi i przeszkadza w codziennych czynnościach w pracy, w domu i szkole. Może powodować choroby układu krążenia, zakłóca sen i wypoczynek, wzmacnia zdenerwowanie a także zmniejsza wydajność. Czynnikiem, które powodują wzrost hałasu w środowisku są przede wszystkim urbanizacja, rozwój gospodarczy i transport samochodowy. W Europie najbardziej powszechny jest hałas komunikacyjny, wg badań WHO co trzeci mieszkaniec naszego kontynentu narażony jest na szkodliwe działanie tego rodzaju hałasu. W Polsce procesem mapowania hałasu objęto około 50% ludności (26% w aglomeracjach i 24% na terenach poza aglomeracjami). Wyniki wskazują, że na hałas drogowy powyżej 65 dB dla wskaźnika L_{DWN} narażonych jest w Polsce około 4 milionów ludzi, na hałas kolejowy około 13 tys. mieszkańców a na hałas lotniczy około 3 tys. ludzi.

Wojewódzkie inspektoraty zgodnie z wojewódzkimi planami monitoringu środowiska skupiają się więc przede wszystkim na badaniach hałasu drogowego i przemysłowego. Analizy uciążliwości hałasu różnego typu w ramach map akustycznych wykonywane są obszarowo i dotyczą przede wszystkim liczby mieszkańców narażonych na ponadnormatywny hałas. Natomiast badania wykonywane przez wioś dotyczą danego punktu pomiarowego (czyli wykonywane są punktowo) i przedstawiają poziom dźwięku dokładnie

w tym danym punkcie. Oszacowania liczby mieszkańców narażonych na ponadnormatywny hałas nie są wykonywane. Poczynając od roku 2016 analizy wykonywane przez wioś będą – podobnie jak mapy akustyczne- wykonywane dla obszarów.

Wnioski podsumowujące można sformułować następująco:

1. Krótkookresowe badania emisji z dróg w roku 2014 wykonano w 189 punktach pomiarowych. W 58 % punktów pomiarowych emisja była większa niż 65 dB w porze dziennej, a 41% dróg charakteryzuje się emisją powyżej 56 dB w porze nocy. Długookresowe pomiary emisji hałasu drogowego zrealizowano w 61 punktach pomiarowych, z czego w około 2/3 zmierzona emisja była większa niż 64 dB dla wskaźnika L_{DWN} . Długookresowe pomiary hałasu drogowego wykazały, że emisję powyżej 68 dB dla wskaźnika L_{DWN} ma 55% dróg krajowych, 44 % dróg wojewódzkich i 38 % pozostałych dróg badanych w roku 2014. Z badań krótko - i długookresowych wynika, że emisja hałasu z dróg krajowych jest w większości zawiera się w przedziale pomiędzy 68,1 a 75 dB, a emisja z innych badanych dróg w większości jest mniejsza niż 68 dB.

Krótkookresowe pomiary hałasu drogowego na terenach chronionych wykonano w 284 punktach obserwacji (z czego w porze dnia wykonano pomiary w 265 punktach, a w porze nocy w 223 punktach).. W 53,2% punktach pomiarowych stwierdzono przekroczenie poziomów dopuszczalnych w porze dziennej, a w 62,8% w porze nocy. Długookresowe pomiary hałasu drogowego na terenach mieszkalnych wykonano w 106 punktach pomiarowych.

2. W 53% punktów pomiarowych w porze dnia i 47% punktów pomiarowych w porze nocy nie stwierdzono przekroczeń dopuszczalnych poziomów dźwięku. Oznacza to, że przekroczenia dopuszczalnych poziomów dźwięku stwierdzono w ponad 60 budynkach mieszkalnych. Wojewódzkie inspektoraty ochrony środowiska powinny zawiadamiać zarządzających drogą oraz odpowiednie władze (prezydentów miast, burmistrzów, wójtów), jeśli z ich pomiarów wynika, że na terenach chronionych są przekraczane dopuszczalne poziomy dźwięku.

3. Badania hałasu kolejowego wykonywane były w 10 województwach. Pomiary wykazały, że w około 10% punktów pomiarowych w porze dnia przekroczone były poziomy dopuszczalne, a w 90% punktów pomiarowych w porze nocy zmierzony poziom hałasu przekraczał 56 dB.

4. Hałas lotniczy badano wokół 12 lotnisk cywilnych łącznie w 50 punktach pomiarowych. Pomiary były wykonywane zarówno za pomocą procedury pomiarów ciągłych jak i okresowych. Dla pomiarów hałasu krótkookresowego w żadnym punkcie nie stwierdzono przekroczeń dopuszczalnych poziomów dźwięku w porze dziennej, w porze nocnej zanotowano przekroczenie dopuszczalnego poziomu dźwięku w Łodzi przy ul. Św. Franciszka. W 4 punktach stwierdzono przekroczenie dopuszczalnego poziomu dźwięku dla wskaźnika L_{DWN} , w trzech punktach przy porcie lotniczym Ławica w Poznaniu oraz w jednym punkcie przy porcie lotniczym im F. Chopina w Warszawie. Dla wskaźnika L_N stwierdzono przekroczenie w czterech punktach przy porcie lotniczym im F. Chopina w Warszawie w trzech punktach przy porcie lotniczym Ławica w Poznaniu. Zmierzone poziomy dźwięku hałasu lotniczego wydają się być niskie, szczególnie, że wzrasta liczba skarg na ten rodzaj hałasu.

5. Wg pomiarów wykonanych w roku 2014 jedynie 32 % zbadanych zakładów przekraczało dopuszczalne poziomy dźwięku. Największy udział zakładów uciążliwych dla środowiska występował w województwach: pomorskim, dolnośląskim, lubelskim, opolskim, zachodniopomorskim, małopolskim. Wśród obiektów najbardziej uciążliwych w roku 2014 można wymienić huty, ciepłownie a także urządzenia klimatyzacyjne oraz sprzęt nagłaśniający. Transport dostawczy do obiektów handlowych porze nocnej powoduje również wysoką odczuwalną uciążliwość dla sąsiedztwa.