



Główny Inspektorat Ochrony Środowiska

Departament Monitoringu Środowiska

OCENA STANU AKUSTYCZNEGO ŚRODOWISKA NA TERENIE WOJEWÓDZTWA DOLNOŚLĄSKIEGO W ROKU 2024





**GŁÓWNY INSPEKTORAT OCHRONY
ŚRODOWISKA**
Departament Monitoringu Środowiska
Regionalny Wydział Monitoringu Środowiska we Wrocławiu
ul. Chelmońskiego 14

**Ocena opracowana w Regionalnym Wydziale Monitoringu Środowiska
we Wrocławiu Departamentu Monitoringu Środowiska
Głównego Inspektoratu Ochrony Środowiska
przez:**

Annę Antosz

Michalinę Paszek

ZATWIERDZAM

**Naczelnik Regionalnego Wydziału
Monitoringu Środowiska we Wrocławiu
/podpisano cyfrowo/**

Wrocław, listopad 2025 r.

SPIS TREŚCI

I. WSTĘP	2
II. UREGULOWANIA PRAWNE DOTYCZĄCE DOPUSZCZALNYCH POZIOMÓW HAŁASU	2
III. PODSTAWOWE WSKAŹNIKI OCENY HAŁASU	6
IV. BADANIA HAŁASU W WYBRANYCH PUNKTACH WOJEWÓDZTWA DOLNOŚLĄSKIEGO	8
IV.1 POMIARY WYKONANE W RAMACH PAŃSTWOWEGO MONITORINGU ŚRODOWISKA	8
IV.1.1 HAŁAS DROGOWY	10
IV.1.2 HAŁAS SZYNOWY	25
IV.2 POZOSTAŁE POMIARY HAŁASU ZGROMADZONE W BAZIE EHAŁAS-P	31
IV.2.1 HAŁAS DROGOWY	31
IV.2.2 HAŁAS SZYNOWY	34
IV.2.3 HAŁAS LOTNICZY	37
IV.2.4 HAŁAS PRZEMYSŁOWY	39
V. LOKALNE MAPY HAŁASU	43
VI. PODSUMOWANIE	44

I. WSTĘP

Hałas jako energetyczne zanieczyszczenie środowiska jest czynnikiem w największym stopniu wpływającym na jakość warunków zamieszkania i wypoczynku człowieka. Powoduje wiele negatywnych skutków, szczególnie dla jakości życia i zdrowia ludzkiego.

Ze względu na szybko wzrastającą liczbę pojazdów samochodowych i niedostateczną ilość dróg szybkiego ruchu oraz złą jakość nawierzchni drogowych, głównym obciążeniem środowiska jest przede wszystkim hałas wytwarzany przez transport samochodowy.

O poziomie hałasu komunikacyjnego, zarówno w miastach, jak i przy trasach komunikacyjnych na terenach pozamiejskich, decyduje bardzo wiele różnego rodzaju czynników, takich jak:

- natężenie ruchu pojazdów,
- procentowy udział pojazdów ciężarowych w strumieniu pojazdów,
- prędkość strumienia pojazdów,
- płynność ruchu pojazdów,
- rodzaj i szerokość drogi,
- położenie drogi oraz rodzaj i stan nawierzchni,
- ukształtowanie terenu przez który przebiega trasa komunikacyjna,
- rodzaj sąsiadującej z trasą zabudowy,
- odległość pierwszej linii zabudowy od skraju jezdni.

II. UREGULOWANIA PRAWNE DOTYCZĄCE DOPUSZCZALNYCH POZIOMÓW HAŁASU

Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady Europy dotycząca oceny i zarządzania hałasem środowiskowym 2002/49/WE traktuje hałas jako zanieczyszczenie, wobec którego należy przyjmować takie same ogólne zasady, obowiązki i formy postępowania jak do pozostałych zanieczyszczeń i związanych z nimi dziedzin ochrony środowiska. Wprowadzona w dniu 1 października 2001 roku ustawa – Prawo ochrony środowiska (Dz.U. z 2025 r. poz. 647), której ostateczny kształt został oparty o ww. dyrektywę jest świadectwem dostosowywania prawa krajowego do standardów obowiązujących w UE.

Aktualnie obowiązującym aktem prawnym normującym dopuszczalne poziomy hałasu jest obwieszczenie Ministra Środowiska z dnia 15 października 2013 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu rozporządzenia Ministra Środowiska w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. z 2014 r., poz. 112). Wartości poziomów dopuszczalnych zależne są od funkcji urbanistycznej jaką spełnia dany teren. Dla terenów wymagających intensywnej ochrony przed hałasem określone są najniższe poziomy dopuszczalne, natomiast dla terenów gdzie ochrona przed hałasem nie jest zagadnieniem krytycznym poziomy dopuszczalne są najwyższe.

Poniżej zestawiono akty prawne, które powinny być uwzględniane przy prowadzeniu monitoringu hałasu w środowisku:

- ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska (Dz.U. z 2025 r., poz. 647), art.112b, 113, 117, 118a, 120, 120a, 148, 149, 176, 177;
- rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 17 stycznia 2003 r. w sprawie rodzajów wyników pomiarów prowadzonych w związku z eksploatacją dróg, linii kolejowych, linii tramwajowych, lotnisk oraz portów, które powinny być przekazywane właściwym organom ochrony środowiska oraz terminów i sposobów ich prezentacji (Dz.U. z 2003 r., Nr 18, poz.164);
- rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 25 kwietnia 2008 r. w sprawie szczegółowych wymagań dotyczących rejestru zawierającego informacje o stanie akustycznym środowiska, na podstawie pomiarów, badań i analiz wykonywanych w ramach państwowego monitoringu środowiska (Dz.U. z 2008 r., Nr 82, poz. 500);

- rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 16 czerwca 2011 r. w sprawie wymagań w zakresie prowadzenia pomiarów poziomów substancji lub energii w środowisku przez zarządzającego drogą, linią kolejową, linią tramwajową, lotniskiem, portem (Dz.U. z 2011 r. Nr 140, poz. 824);
- rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. z 2014 r. poz. 112);
- rozporządzenie Ministra Klimatu z dnia 30 maja 2020 r. w sprawie sposobu ustalania wartości wskaźnika hałasu L_{DWN} (Dz.U. z 2020 r. poz. 1018).

Zgodnie z art.120a ustawy Prawo ochrony środowiska Główny Inspektorat Ochrony Środowiska prowadzi rejestr informacji o stanie akustycznym (w bazie EHALAS-P). Szczegółowe wymagania dotyczące rejestru zawierającego informacje o stanie akustycznym środowiska zawiera rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 25 kwietnia 2008 r. (Dz.U. 2008 Nr 82, poz. 500), które określa m.in. rodzaje wyników pomiarów, badań i analiz podlegających rejestracji.

Tabela II.1. Dopuszczalne poziomy hałasu w środowisku powodowanego przez poszczególne grupy źródeł hałasu - z wyłączeniem hałasu powodowanego przez linie elektroenergetyczne oraz starty, lądowania i przeloty statków powietrznych 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 (źródło: Dz.U. z 2014 r., poz. 112)

Klasa standardu akustycznego	Przeznaczenie terenu	Dopuszczalny poziom hałasu [dB]			
		Drogi lub linie kolejowe ¹⁾		Pozostałe obiekty i grupy źródeł hałasu	
		L_{AeqD} przedział czasu odniesienia równy 16 godzinom dnia	L_{AeqN} przedział czasu odniesienia równy 8 godzinom nocy	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	61	56	50	40
	B. Tereny zabudowy związanej ze stałym lub wielogodzinnym pobytem dzieci i młodzieży				
	C. Tereny domów opieki społecznej				
	D. Tereny szpitali w miastach				
3	A. Tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej i zamieszkania zbiorowego	65	56	55	45
	B. Tereny zabudowy zagrodowej				
	C. Tereny rekreacyjno-wypoczynkowe				
	D. Tereny mieszkaniowo - usługowe				
4	A. Tereny w strefie śródmiejskiej miast powyżej 100 tys. mieszkańców	68	60	55	45

¹⁾ wartości określone dla dróg i linii kolejowych stosuje się także dla torowisk tramwajowych poza pasem drogowym

Tabela II.2. Dopuszczalne poziomy hałasu w środowisku powodowanego przez poszczególne grupy źródeł hałasu, z wyłączeniem hałasu powodowanego przez linie elektroenergetyczne oraz starty, lądowania i przeloty statków powietrznych wyrażone wskaźnikami L_{DWN} i L_N , które to wskaźniki mają zastosowanie do prowadzenia długookresowej polityki w zakresie ochrony środowiska przed hałasem (*źródło: Dz.U. z 2014 r., poz. 112*)

Klasa standardu akustycznego	Przeznaczenie terenu	Dopuszczalny poziom hałasu [dB]			
		Drogi lub linie kolejowe ¹⁾		Pozostałe obiekty i grupy źródeł hałasu	
		L_{DWN} przedział czasu odniesienia równy wszystkim dobom roku	L_N przedział czasu odniesienia równy wszystkim porom nocy	L_{DWN} przedział czasu odniesienia równy wszystkim dobom roku	L_N przedział czasu odniesienia równy wszystkim porom nocy
1	A. Strefa ochronna „A” uzdrowiska	50	45	45	40
	B. Tereny szpitali poza miastem				
2	A. Tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej	64	59	50	40
	B. Tereny zabudowy związanej ze stałym lub wielogodzinnym pobytem dzieci i młodzieży				
	C. Tereny domów opieki społecznej				
	D. Tereny szpitali w miastach				
3	A. Tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej i zamieszkania zbiorowego	68	59	55	45
	B. Tereny zabudowy zagrodowej				
	C. Tereny rekreacyjno-wypoczynkowe				
	D. Tereny mieszkaniowo-usługowe				
4	A. Tereny w strefie śródmiejskiej miast powyżej 100 tys. mieszkańców	70	65	55	45

¹⁾ wartości określone dla dróg i linii kolejowych stosuje się także dla torowisk tramwajowych poza pasem drogowym

Tabela II.3. Dopuszczalne poziomy hałasu w środowisku 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 (źródło: Dz.U. z 2014 r., poz. 112)

Klasa standardu akustycznego	Przeznaczenie terenu	Dopuszczalny poziom hałasu [dB]	
		Starty, lądowania i przeloty statków powietrznych	
		L_{AeqD} przedział czasu odniesienia równy 16 godzinom dnia	L_{AeqN} przedział czasu odniesienia równy 8 godzinom nocy
1	A. Strefa ochronna "A" uzdrowiska	55	45
	B. Tereny szpitali, domów opieki społecznej		
	C. Tereny zabudowy związanej ze stałym lub czasowym pobytem dzieci i młodzieży		
2	A. Tereny zabudowy mieszkaniowej jedno- i wielorodzinnej oraz zabudowy zagrodowej i zamieszkania zbiorowego	60	50
	B. Tereny rekreacyjno-wypoczynkowe		
	C. Tereny mieszkaniowo-usługowe		
	D. Tereny w strefie śródmiejskiej miast powyżej 100 tys. mieszkańców		

Tabela II.4. Dopuszczalne poziomy hałasu w środowisku 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 (źródło: Dz.U. z 2014 r., poz. 112)

Klasa standardu akustycznego	Przeznaczenie terenu	Dopuszczalny poziom hałasu [dB]	
		Starty, lądowania i przeloty statków powietrznych	
		L_{DWN} przedział czasu odniesienia równy wszystkim dobom roku	L_N przedział czasu odniesienia równy wszystkim porom nocy
1	D. Strefa ochronna "A" uzdrowiska	55	45
	E. Tereny szpitali, domów opieki społecznej		
	F. Tereny zabudowy związanej ze stałym lub czasowym pobytem dzieci i młodzieży		
2	E. Tereny zabudowy mieszkaniowej jedno- i wielorodzinnej oraz zabudowy zagrodowej i zamieszkania zbiorowego	60	50
	F. Tereny rekreacyjno-wypoczynkowe		
	G. Tereny mieszkaniowo-usługowe		
	H. Tereny w strefie śródmiejskiej miast powyżej 100 tys. mieszkańców		

III. PODSTAWOWE WSKAŹNIKI OCENY HAŁASU

Natężenie hałasu w środowisku określa się wartością poziomu dźwięku mierzoną w decybelach. Podstawowym wskaźnikiem klimatu akustycznego jest **równoważny poziom dźwięku**, który również może być wyznaczony jako suma poziomów odnoszących się do różnych źródeł. Równoważny poziom dźwięku ściśle związany jest również z czasem jego trwania.

Poziom ciśnienia akustycznego skorygowanego według krzywej korekcji A, wyznaczany jest ze wzoru:

$$L_{pA} = 10 \log \frac{p_A^2}{p_0^2}, dB$$

gdzie:

p_A - ciśnienie akustyczne A, w Pascalach definiowane jako wartość skuteczna ciśnienia akustycznego, skorygowanego według charakterystyki częstotliwościowej A:

$$L_p = 10 \log \frac{p^2}{p_0^2}$$

przy czym:

p - wartość skuteczna ciśnienia akustycznego, w Pascalach;

p_0 - ciśnienie akustyczne odniesienia.

Równoważny poziom dźwięku A, w decybelach:

Skorygowany według krzywej korekcyjnej A poziom ciśnienia akustycznego ciągłego ustalonego dźwięku, który w określonym przedziale czasu T ma taki sam średni kwadrat ciśnienia akustycznego, jak analizowany dźwięk o poziomie zmiennym w czasie. Poziom równoważny jest wyrażony wzorem:

$$L_{Aeq,T} = 10 \log \left[\frac{1}{T} \int_{t_1}^T \frac{p_A^2(t)}{p_0^2} dt \right], dB$$

gdzie:

$L_{Aeq,T}$ - równoważny poziom dźwięku A w decybelach, wyznaczony dla przedziału czasu T, od t_1 do t_2

p_0 - ciśnienie akustyczne odniesienia (20 mPa);

p_A - chwilowa wartość ciśnienia akustycznego A, mierzonego sygnału akustycznego.

Ponieważ człowiek nie słyszy równomiernie w całym zakresie częstotliwości akustycznych, pomiar wykonywany jest miernikiem poziomu dźwięku z filtrem korekcyjnym A, który ma za zadanie zbliżenie wyników pomiarów do odczucia słuchowego doznanego przez ucho ludzkie.

Uwzględniając zależność poziomu dźwięku od kwadratu ciśnienia akustycznego oraz zmieniając ciągle całkowanie na sumowanie wielkości akustycznych w pewnych przedziałach czasu, wzór definicyjny przyjmuje następującą praktyczną postać:

$$L_{Aeq,T} = 10 \log \left[\frac{1}{T} \sum_{i=1}^n t_i 10^{0,1L_{Ai}} \right], dB$$

Równoważny poziom L_{Aeq} jest podstawowym wskaźnikiem liczbowego opisu klimatu akustycznego.

Innym niż L_{Aeq} parametrem energetycznym jest **poziom ekspozycji na hałas – SEL** zdefiniowany jako stały poziom dźwięku działający w ciągu 1 sekundy, który zawiera tę samą energię akustyczną co mierzony hałas o dłuższym czasie działania. W przypadku użycia w czasie pomiaru korekcji „A” wartość SEL oznaczana jest symbolem L_{AE} . Dzięki temu, że poziom ekspozycji na hałas odnosi się zawsze do 1 sekundy możliwe jest porównanie wartości energii w pojedynczych zdarzeniach hałasowych. Pomiary SEL stosuje się zatem do określania hałasu emitowanego podczas przejazdów pojedynczych samochodów lub przelotów statków powietrznych.

Strategiczne mapy hałasu, których opracowanie jest wymagane przepisami prawa (ustawa – Prawo ochrony środowiska art. 118), z uwagi na zapewnienie jednolitości formy i treści mapy, a także porównywalności wyników, muszą być oparte o określone w przepisach, wspólne dla wszystkich wskaźniki. Wskaźnikami tymi są L_{DWN} oraz L_N .

Wskaźnik hałasu – **poziom dziennie-wieczorno-nocny L_{DWN}** w decybelach jest definiowany następującym wzorem:

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

gdzie:

L_D – oznacza długookresowy średni poziom dźwięku A wyrażony w decybelach (dB), wyznaczony zgodnie z ISO 1996-2: 1987 w ciągu wszystkich pór dnia (rozumianych jako przedział czasu od godz. 6⁰⁰ do godz. 18⁰⁰) w roku (rozumianym jako dany rok kalendarzowy w odniesieniu do emisji dźwięku i średni rok w odniesieniu do warunków meteorologicznych),

L_W – oznacza długookresowy średni poziom dźwięku A wyrażony w decybelach (dB), wyznaczony zgodnie z ISO 1996-2: 1987 w ciągu wszystkich pór wieczoru (rozumianych jako przedział czasu od godz. 18⁰⁰ do godz. 22⁰⁰) w roku (rozumianym jako dany rok kalendarzowy w odniesieniu do emisji dźwięku i średni rok w odniesieniu do warunków meteorologicznych),

L_N – oznacza długookresowy średni poziom dźwięku A, wyrażony w decybelach (dB), wyznaczony zgodnie z ISO 1996-2: 1987 w ciągu wszystkich pór nocy (rozumianych jako przedział czasu od godz. 22⁰⁰ do godz. 6⁰⁰) w roku (rozumianym jako dany rok kalendarzowy w odniesieniu do emisji dźwięku i średni rok w odniesieniu do warunków meteorologicznych).

IV. BADANIA HAŁASU W WYBRANYCH PUNKTACH WOJEWÓDZTWA DOLNOŚLĄSKIEGO

IV.1 POMIARY WYKONANE W RAMACH PAŃSTWOWEGO MONITORINGU ŚRODOWISKA

CEL I ZAKRES POMIARÓW

Głównym założeniem wykonanych pomiarów akustycznych było określenie warunków panujących w bezpośrednim sąsiedztwie tras komunikacyjnych i uzyskanie informacji o uciążliwości akustycznej analizowanych tras i linii kolejowych.

Pomiary przeprowadzono w porze dziennej i nocnej, dla hałasu drogowego w 19 punktach, zlokalizowanych na terenie powiatów: wrocławskiego (gmina Sobótka), świdnickiego (gmina Świdnica), wałbrzyskiego (gmina Walim) i karkonoskiego (gmina Kowary) oraz dla hałasu kolejowego w 7 punktach:

- położonych w powiecie bolesławieckim przy linii kolejowej nr 282 relacji Miłkowice-Żary,
- położonych w powiecie średzkim przy linii kolejowej nr 273 relacji Wrocław-Głogów,
- położonych w powiecie strzelińskim i kłodzkim), położonych przy linii kolejowej nr 276 relacji Wrocław-Kłodzko,
- położonych przy linii kolejowej nr 289 relacji Legnica-Rudna Gwizdanów.

Dodatkowo w 3 punktach w Rogowie Sobóckim przy ul. Wrocławskiej 2, w Kowarach przy ul. Karkonoskiej i w Bystrzycy Dolnej 3 prowadzono badania wskaźnikami L_{DWN} i L_N , które uwzględniają poziomy hałas dla 24 godzin. Parametry te, zastosowane do oceny hałasu środowiskowego, pozwalają ocenić oddziaływanie hałasu na człowieka, uwzględniając wszystkie ważne jego reakcje, takie jak znużenie i zmęczenie hałasem, zakłócenia snu i inne efekty. Odzwierciedlają one długookresową (roczną) ekspozycję na hałas, ale także uwzględniają większą wrażliwość organizmu człowieka w różnych porach doby.

Cykl badawczy prowadzony był od maja do grudnia 2024 roku. W wyniku przeprowadzonych badań wskazano obszary, na których hałas jest szczególnie uciążliwy oraz zinwentaryzowano budynki chronione zlokalizowane na tych obszarach.

SPRZĘT POMIAROWY I WYPOSAŻENIE POMOCNICZE

Do pomiarów użyto mobilne stacje pomiarowe z zamontowanymi analizatorami dźwięku, przeznaczone do pomiarów dźwięku z dokładnością odpowiadającą 1 klasie oraz mikrofony typu 40 AN. Wszystkie elementy zestawu pomiarowego posiadały aktualne świadectwo uwierzytelnienia.

METODYKA POMIARÓW I OBLICZEŃ

Pomiary były wykonywane w określonych warunkach meteorologicznych:

- prędkość wiatru do 5 m/s,
- temperatura otoczenia powyżej -5°C ,
- przy braku opadów atmosferycznych.

Zastosowano następujące ustawienia parametrów miernika:

- stała czasowa: Fast,
- charakterystyka korekcyjna: A.

Metoda ciągłej rejestracji hałasu

Metoda ta polega na wyznaczeniu równoważnego poziomu hałasu drogowego L_{Aeq} , przy zastosowaniu procedury ciągłej rejestracji hałasu wprowadzanego do środowiska w związku z eksploatacją dróg publicznych. Wartości te wyznacza się w oparciu o wyniki ciągłej rejestracji zmian poziomu dźwięku w czasie odniesienia T. W celu uzyskania informacji o zmienności charakterystyk

źródła w czasie odniesienia T , jest dopuszczalne podzielenie przedziału czasu odniesienia ciągłej rejestracji pomiarów hałasu na szereg krótszych przedziałów obserwacji t_i . Przedziały czasu nie muszą być sobie równe, jeżeli jest spełniony warunek zgodny ze wzorem:

$$T = \sum_{i=1}^n t_i$$

Z uzyskanych wyników pomiarów hałasu eliminuje się wyniki uzyskane w przedziałach czasu, w których nie zostały zachowane warunki meteorologiczne. Dla tych przedziałów czasowych wartości równoważnego poziomu dźwięku można określić z wykorzystaniem procedury obliczeniowej. Przerwy w rejestracji hałasu, w których poziom dźwięku jest określany za pomocą metody obliczeniowej nie mogą być łącznie dłuższe niż: 1,5 godz. w porze dziennej (16 godzin), 1 godz. w porze nocnej (8 godzin).

W przypadku konieczności zastosowania dłuższych przerw w rejestracji przyjmuje się, że wartości równoważnego poziomu dźwięku A mierzonego hałasu nie można wyznaczyć za pomocą zastosowanej procedury opartej o ciągłą rejestrację zmian poziomu dźwięku w czasie odniesienia T .

Metoda pomiarów pojedynczych zdarzeń akustycznych

Metodę tę stosuje się w odniesieniu do pojedynczych zdarzeń akustycznych w celu określenia poziomów hałasu wprowadzanego do środowiska w związku z eksploatacją:

1. dróg publicznych o natężeniach ruchu nieprzekraczających 300 pojazdów na godzinę,
2. linii kolejowych.
3. linii tramwajowych, w odniesieniu do odcinków torowisk.

Metoda ta polega na:

- terenowych pomiarach ekspozycyjnych poziomów dźwięku,
- wyznaczeniu równoważnego poziomu dźwięku na podstawie zmierzonych poziomów ekspozycyjnych.

Ekspozycyjne poziomy dźwięku, oznaczane L_{AE} , mierzone są dla pojedynczych zdarzeń akustycznych. Pojedyncze zdarzenia akustyczne łączy się w klasy. Dla każdej klasy wyznaczana jest wartość średnia oraz odchylenie standardowe. Podstawowym kryterium łączenia pojedynczych zdarzeń akustycznych w klasy jest uzyskanie możliwie niskiej wartości odchylenia standardowego dla klasy.

LOKALIZACJA PUNKTÓW POMIAROWYCH

Przy wyborze lokalizacji punktów kierowano się zasadą reprezentatywności badań hałasu dla możliwie najdłuższego, akustycznie jednorodnego odcinka trasy. Odcinki te są jednorodne pod względem natężenia, struktury i organizacji ruchu oraz parametrów drogi (niweleta, liczba pasów ruchu). Punkty pomiarowe usytuowano na wysokości 4,0 m od poziomu jezdni na granicy terenu chronionego. Równocześnie z pomiarami poziomu dźwięku był wykonywany pomiar natężenia ruchu z podziałem na wszystkie klasy pojazdów oraz warunki meteorologiczne.

IV.1.1 HAŁAS DROGOWY

SZCZEGÓŁOWA ANALIZA POMIARÓW W PUNKTACH POMIAROWYCH HAŁASU DROGOWEGO

Tabela IV.1. Wyniki pomiarów i ocena hałasu drogowego w punktach pomiarowych na terenie województwa dolnośląskiego w 2024 r. (źródło: GIOŚ/PMS)

Numer pkt. pomiarowego	Lokalizacja punktów pomiarowych	Współrzędne geograficzne	L _{AeqT} [dB]		Dopuszczalny poziom hałasu [dB]		Przekroczenie dopuszczalnego poziomu hałasu [dB]	
			Pora dnia	Pora nocy	Pora dnia	Pora nocy	Pora dnia	Pora nocy
1.	Sobótka ul. Chopina ¹	N: 50° 54' 15,1" E: 16° 44' 0,7"	63,2	54,3	65,0	56,0	0,0	0,0
2.	Sobótka ul. Mickiewicza ¹	N: 50° 53' 40,6" E: 16° 45' 17"	61,3	52,4	65,0	56,0	0,0	0,0
3.	Sobótka ul. Świdnicka ¹	N: 50° 53' 47,3" E: 16° 42' 49,1"	61,8	52,4	65,0	56,0	0,0	0,0
4.	Sobótka ul. Warszawska ²	N: 50° 53' 47" E: 16° 45' 24,2"	56,9	45,3	61,0	56,0	0,0	0,0
5.	Strzegomiany 28 ²	N: 50° 52' 44" E: 16° 45' 1"	61,5	52,7	61,0	56,0	0,5	0,0
6.	Rogów Sobócki, ul. Wrocławska 2 ¹	N: 50° 56' 3,4" E: 16° 45' 43,2"	65,2	57,1	65,0	56,0	0,2	1,1
7.	Kowary ul. 1 Maja ²	N: 50° 47' 47,1" E: 15° 49' 50,8"	55,7	48,3	61,0	56,0	0,0	0,0
8.	Kowary ul. Bielarska ¹	N: 50° 47' 43,1" E: 15° 49' 28,5"	55,6	45,0	65,0	56,0	0,0	0,0
9.	Kowary ul. Wiejska ¹	N: 50° 47' 4,5" E: 15° 50' 52,2"	59,0	55,9	65,0	56,0	0,0	0,0
10.	Kowary ul. Zamkowa ¹	N: 50° 48' 3,9" E: 15° 49' 58"	63,9	53,0	65,0	56,0	0,0	0,0
11.	Kowary ul. Jeleniogórska ¹	N: 50° 48' 16,7" E: 15° 49' 13,1"	61,0	63,5	65,0	56,0	0,0	7,5
12.	Kowary ul. Karkonoska ¹	N: 50° 47' 56,8" E: 15° 49' 34,9"	62,3	53,8	65,0	56,0	0,0	0,0
13.	Bystrzyca Górna 48 ²	N: 50° 46' 43,9" E: 16° 26' 53,3"	64,9	58,2	61,0	56,0	3,9	2,2
14.	Modliszów ul. Złoty Las 15A ²	N: 50° 47' 25,9" E: 16° 23' 57,3"	62,8	51,8	61,0	56,0	1,8	0,0
15.	Lubachów 49 ¹	N: 50° 45' 48,7" E: 16° 25' 38,7"	62,3	56,9	65,0	56,0	0,0	0,9
16.	Jugowice ul. Główna 36 ¹	N: 50° 43' 44,2" E: 16° 23' 53,5"	63,2	55,2	65,0	56,0	0,0	0,0
17.	Walim ul. Wyszyńskiego 58 ¹	N: 50° 42' 37" E: 16° 26' 6,4"	63,4	53,2	65,0	56,0	0,0	0,0
18.	Zagórze Śląskie ul. Główna 11B ¹	N: 50° 45' 15,5" E: 16° 24' 16,6"	59,1	51,2	65,0	56,0	0,0	0,0
19.	Bystrzyca Dolna 3 ¹	N: 50° 56' 3,4" E: 16° 45' 43,2"	60,5	51,5	65,0	56,0	0,0	0,0

66,5 - przekroczenia wartości dopuszczalnej (dla pory dnia 65,0 dB dla terenów zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej i 61,0 dB dla terenów zabudowy jednorodzinnej; dla pory nocy 56,0 dB);

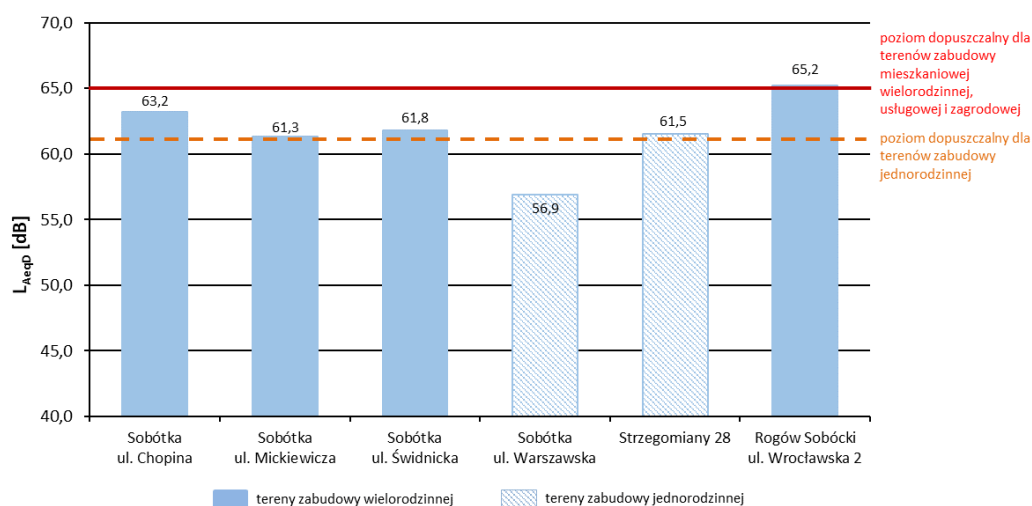
¹ - zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna, zagrodowa lub mieszkaniowo – usługowa;

² - zabudowa jednorodzinna.

Miasto Sobótka, Rogów Sobócki i Strzegomiany

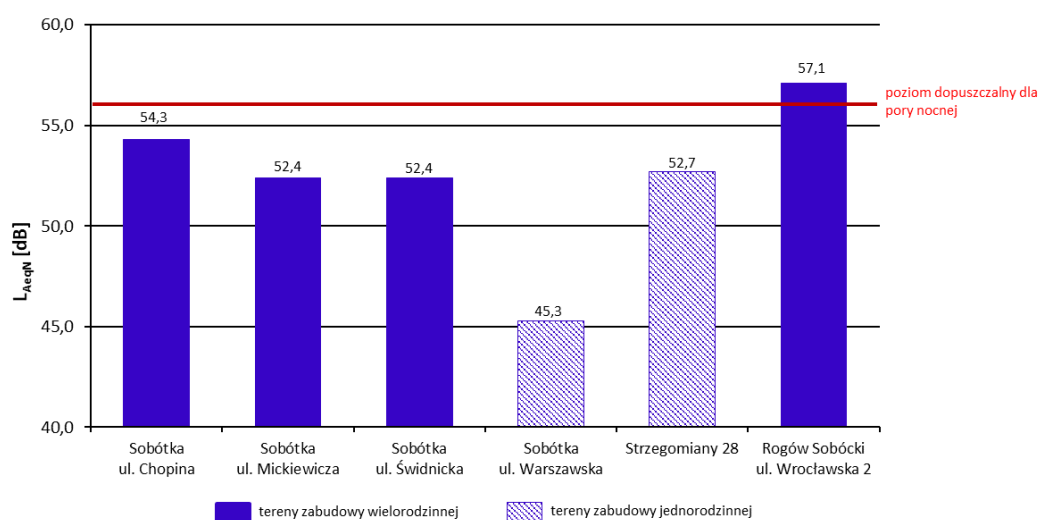
Badania klimatu akustycznego na terenie Sobótki, Rogowa Sobóckiego i Strzegomianów wykazały, że w 2 punktach nie dotrzymana była wartość dopuszczalna dla pory dnia (65,0 dB dla terenów zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej i 61,0 dB dla terenów zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej). Przekroczenia odnotowano w miejscowości Strzegomiany 28 oraz w Rogowie Sobóckim przy ul. Wrocławskiej. Odnotowane przekroczenia były niewielkie i w stosunku do obowiązujących norm średni poziom równoważny L_{AeqD} dla 16 godzin dnia przekraczał dopuszczalny poziom hałasu o 0,2 do 0,5 dB.

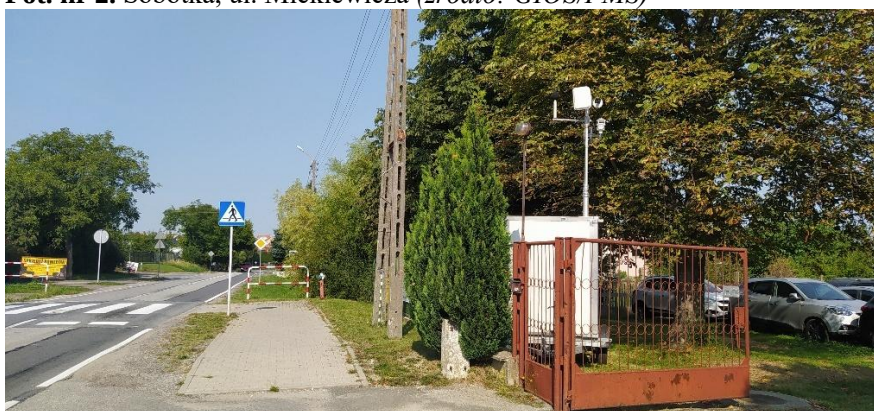
Wykres IV.1. Zestawienie wyników badań hałasu drogowego w wybranych punktach na terenie Sobótki, Rogowa Sobóckiego i Strzegomianów w 2024 r. w porze dnia (źródło: GIOŚ/PMŚ)



Badania klimatu akustycznego dla pory nocy wykazały, że w 1 z 6 badanych punktów nie była dotrzymana wartość dopuszczalna dla pory nocy (56 dB). W stosunku do obowiązujących standardów przekroczenie w porze nocnej odnotowano w Rogowie Sobóckim przy ul. Wrocławskiej 2 (o 1,1 dB).

Wykres IV.2. Zestawienie wyników badań hałasu drogowego w wybranych punktach na terenie Sobótki, Rogowa Sobóckiego i Strzegomianów w 2024 r. w porze nocy (źródło: GIOŚ/PMŚ)



Fot. nr 1. Sobótka, ul. Chopina (*źródło: GIOŚ/PMŚ*)**Fot. nr 2.** Sobótka, ul. Mickiewicza (*źródło: GIOŚ/PMŚ*)**Fot. nr 3.** Sobótka, ul. Świdnicka (*źródło: GIOŚ/PMŚ*)

Fot. nr 4. Sobótka, ul. Warszawska (źródło: GIOŚ/PMŚ)



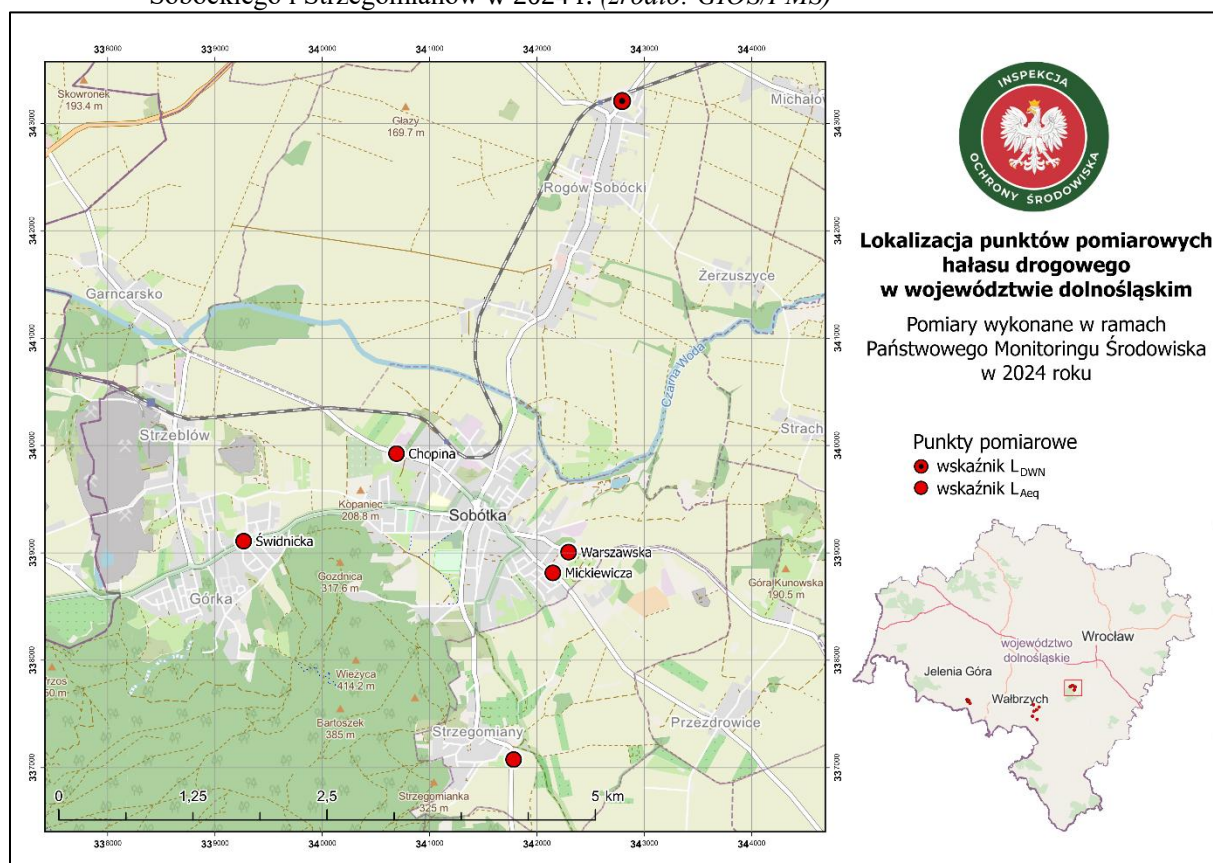
Fot. nr 5. Strzegomiany 28 (źródło: GIOŚ/PMŚ)



Fot. nr 6. Rogów Sobócki, ul. Wrocławska 28 (źródło: GIOŚ/PMŚ)



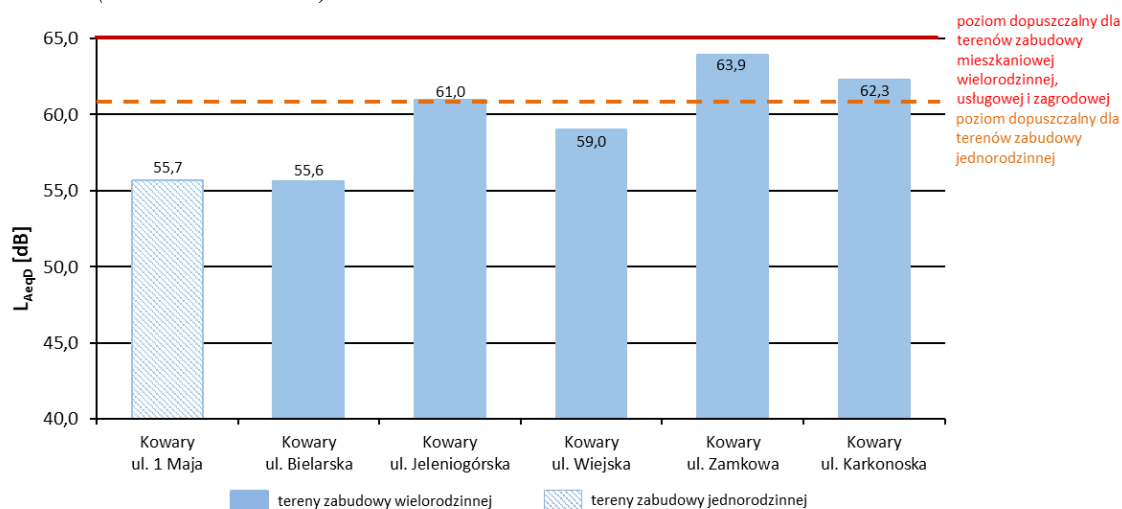
Rysunek IV.1. Lokalizacja punktów pomiarowych hałasu drogowego na terenie Sobótki, Rogowa Sobóckiego i Strzegomianów w 2024 r. (źródło: GIOŚ/PMS)



Miasto Kowary

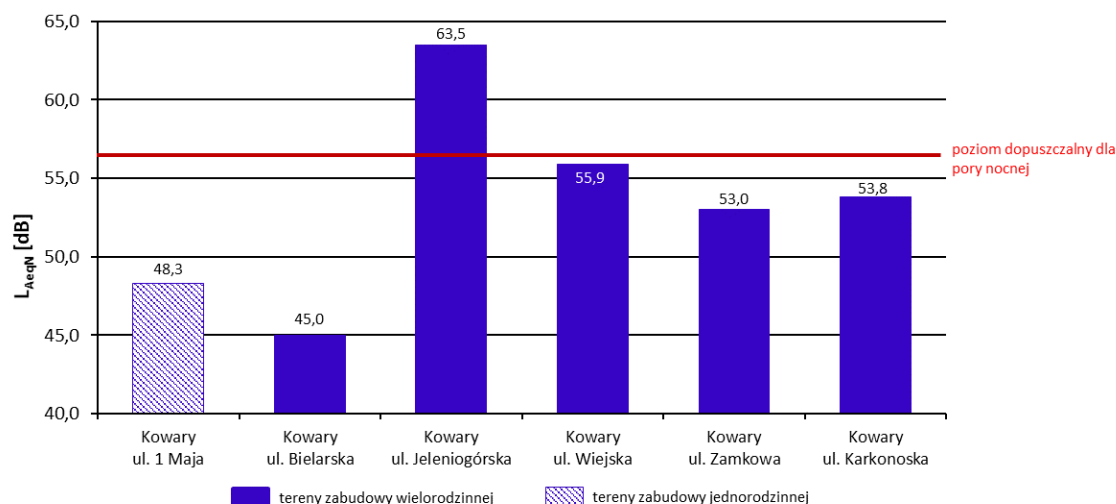
Badania klimatu akustycznego na terenie miasta Kowary w powiecie karkonoskim wykazały, że w żadnym z 6 badanych punktów pomiarowych nie została przekroczona wartość dopuszczalna dla pory dnia (65,0 dB dla terenów zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej i 61,0 dB dla terenów zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej). Największy średni poziom równoważny L_{AeqD} dla 16 godzin odnotowano przy ul. Karkonoskiej i było to 62,3 dB.

Wykres IV.3. Zestawienie wyników badań hałasu drogowego na terenie Kowar w 2024 r. w porze dnia (źródło: GIOŚ/PMS)



Badania klimatu akustycznego dla pory nocy wykazały, że w 5 z 6 badanych punktów pomiarowych nie została przekroczona wartość dopuszczalna dla pory nocy (56 dB). Natomiast przy ul. Jeleniogórskiej największy średni poziom równoważny L_{AeqN} dla 8 godzin nocy wynosił 63,5 dB i przekroczył poziom dopuszczalny o 7,5 dB.

Wykres IV.4. Zestawienie wyników badań hałasu drogowego na terenie Kowar w 2024 r. w porze nocy
(źródło: GIOŚ/PMŚ)



Fot. nr 7. Kowary, ul. 1 Maja (źródło: GIOŚ/PMŚ)



Fot. nr 8. Kowary, ul. Bielarska (źródło: GIOŚ/PMŚ)



Fot. nr 9. Kowary, ul. Jeleniogórska (źródło: GIOŚ/PMŚ)



Fot. nr 10. Kowary, ul. Wiejska (źródło: GIOŚ/PMŚ)



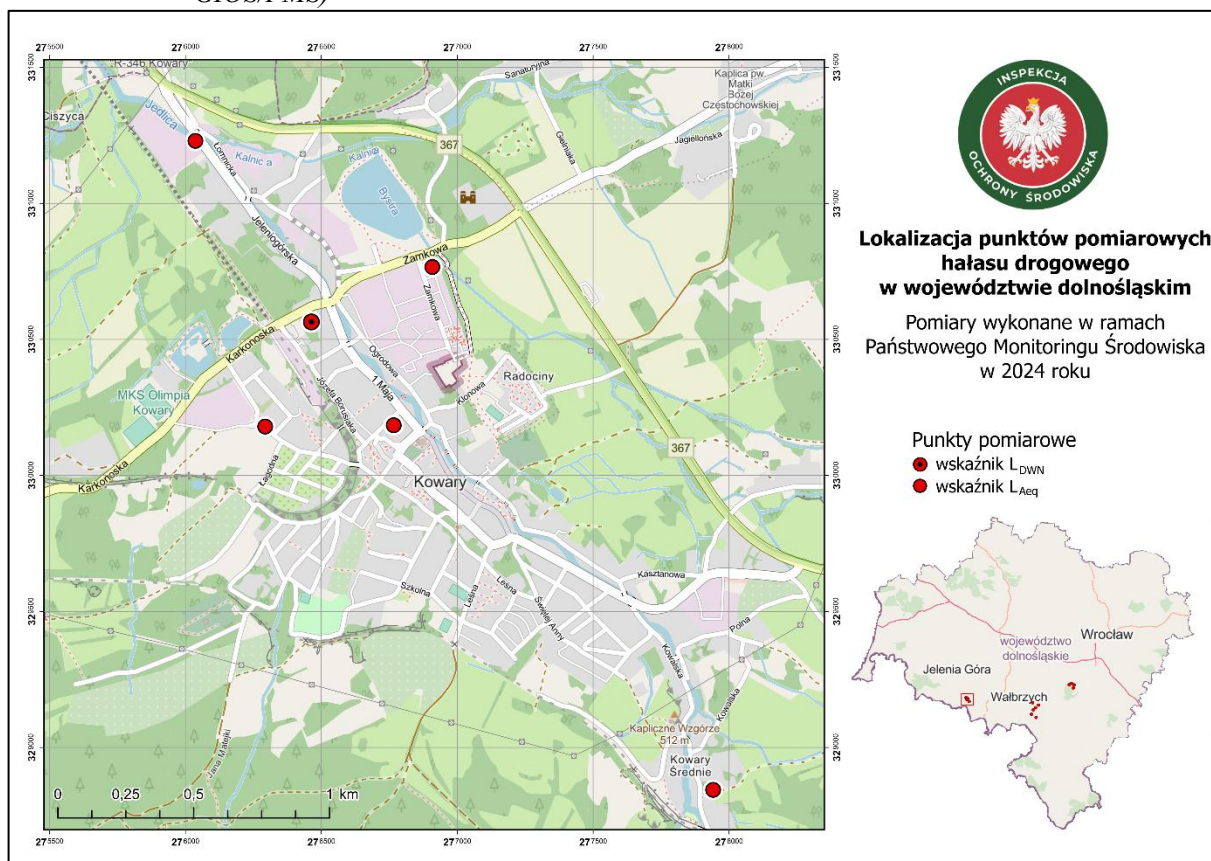
Fot. nr 11. Kowary, ul. Zamkowa (źródło: GIOŚ/PMŚ)



Fot. nr 12. Kowary, ul. Karkonoska (*źródło: GIOŚ/PMŚ*)



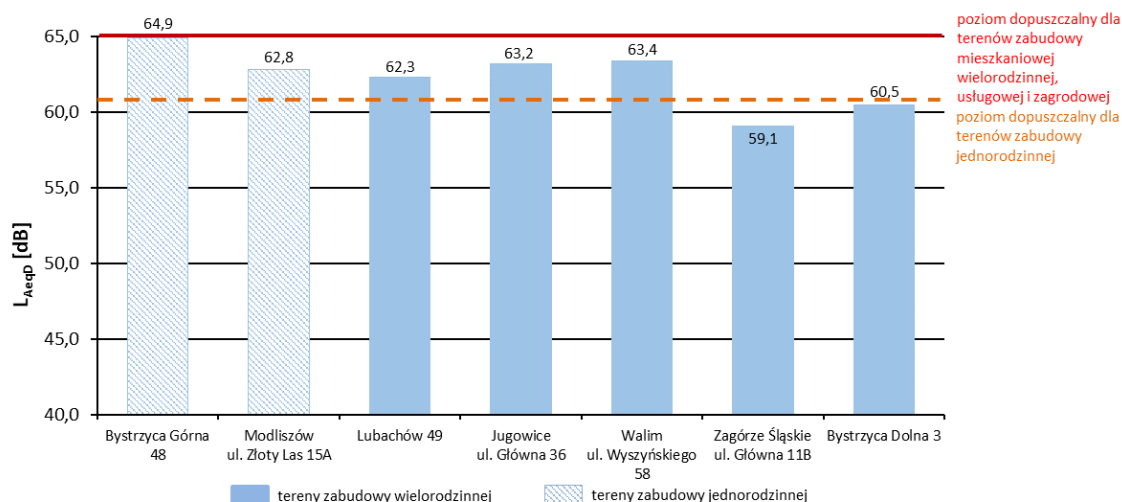
Rysunek IV.2. Lokalizacja punktów pomiarowych hałasu drogowego na terenie Kowar w 2024 r. (źródło: GIOŚ/PMŚ)



Powiat świdnicki i wałbrzyski

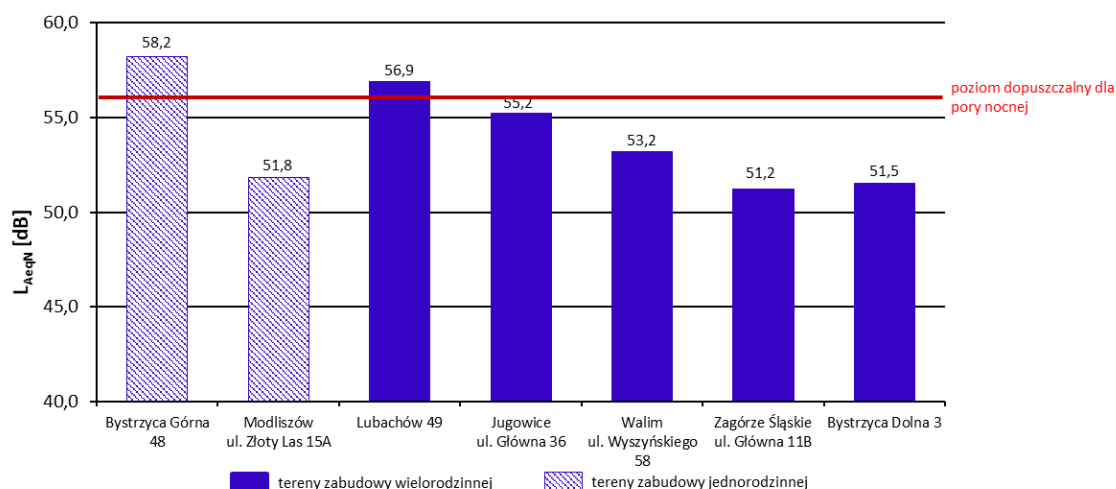
Badania klimatu akustycznego dla pory dnia na terenie powiatu świdnickiego i wałbrzyskiego wzdłuż drogi krajowej nr 33, dróg wojewódzkich nr 383 i 379 wykazały przekroczenia wartości dopuszczalnej dla pory dnia (61,0 dB dla terenów zabudowy jednorodzinnej) w 2 z 7 badanych punktów pomiarowych. Najwyższe przekroczenie odnotowano w miejscowości Bystrzyca Górna 48 (o 3,9 dB). W punkcie pomiarowym w Modliszowie przekroczenia wynosiły 1,8 dB. W pozostałych 5 badanych punktach pomiarowych w 2024 r. nie odnotowano przekroczeń dopuszczalnych wartości hałasu dla pory dnia.

Wykres IV.5. Zestawienie wyników badań hałasu drogowego przeprowadzonych w wybranych punktach na terenie powiatu świdnickiego i wałbrzyskiego w 2024 r. w porze dnia (źródło: GIOŚ/PMŚ)



Badania klimatu akustycznego na terenie powiatu świdnickiego i wałbrzyskiego dla pory nocy wykazały przekroczenia wartości dopuszczalnej (56,0 dB) w 2 z 7 badanych punktów pomiarowych. Przekroczenia odnotowano w miejscowościach: Bystrzyca Górna 48 (o 2,2 dB) oraz Lubachów 49 (o 0,9 dB). W pozostałych punktach pomiarowych, nie odnotowano przekroczeń dopuszczalnych wartości hałasu dla pory nocy.

Wykres IV.6. Zestawienie wyników badań hałasu drogowego przeprowadzonych w wybranych punktach na terenie powiatu świdnickiego i wałbrzyskiego w 2024 r. w porze nocy (źródło: GIOŚ/PMŚ)



Fot. nr 13. Bystrzyca Górna 48 (źródło: GIOŚ/PMŚ)



Fot. nr 14. Modliszów, Złoty Las 15A (źródło: GIOŚ/PMŚ)



Fot. nr 15. Lubachów 49 (źródło: GIOŚ/PMŚ)



Fot. nr 16. Jugowice, ul. Główna 36 (źródło: GIOŚ/PMŚ)



Fot. nr 17. Walim, ul. Wyszyńskiego 58 (źródło: GIOŚ/PMŚ)



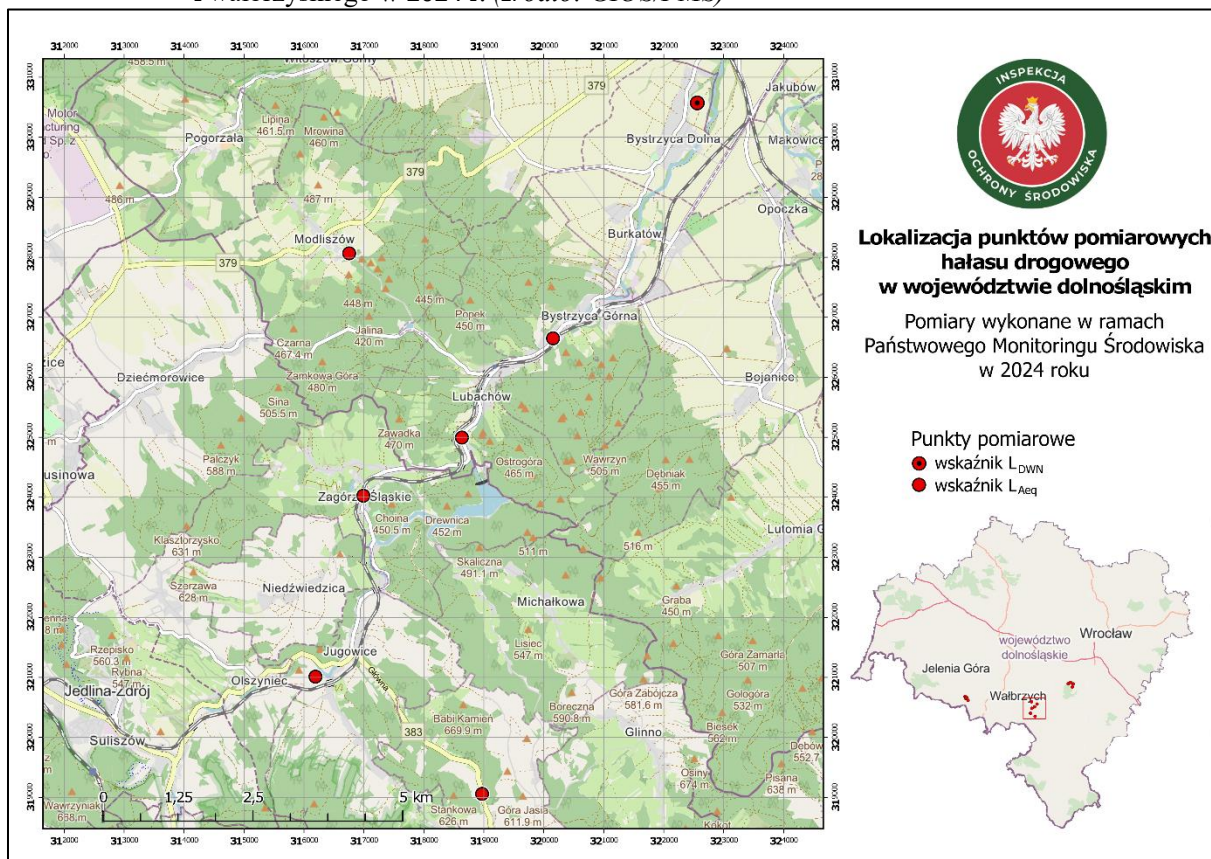
Fot. nr 18. Zagórze Śląskie, ul. Główna 11B (źródło: GIOŚ/PMŚ)



Fot. nr 19. Bystrzyca Dolna 3 (źródło: GIOŚ/PMŚ)



Rysunek IV.3. Lokalizacja punktów pomiarowych hałasu drogowego na terenie powiatu świdnickiego i wałbrzyskiego w 2024 r. (źródło: GIOŚ/PMŚ)



POMIARY W CELU WYZNACZENIA WARTOŚCI DŁUGOOKRESOWYCH

W 3 punktach pomiarowych: w Bystrzycy Dolnej, w Kowarach przy ul. Karkonoskiej oraz w Rogowie Sobóckim przy ul. Wrocławskiej wyznaczono również wartości długookresowych średnich poziomów dźwięku wyrażonych wskaźnikami L_{DWN} i L_N , na podstawie wyników pomiarów hałasu w określonych porach roku, z uwzględnieniem zróżnicowanych aktywności źródeł hałasu i warunków meteorologicznych na przestrzeni danego roku.

Tabela IV.2. Wyniki pomiaru hałasu drogowego wskaźnikami długookresowymi L_{DWN} i L_N na terenie Bystrzycy Dolnej, Kowar oraz Rogowa Sobóckiego w 2024 r. (ocenę przeprowadzono w odniesieniu do wartości dopuszczalnych zawartych w Tabeli II.2) (źródło: GIOŚ/PMŚ)

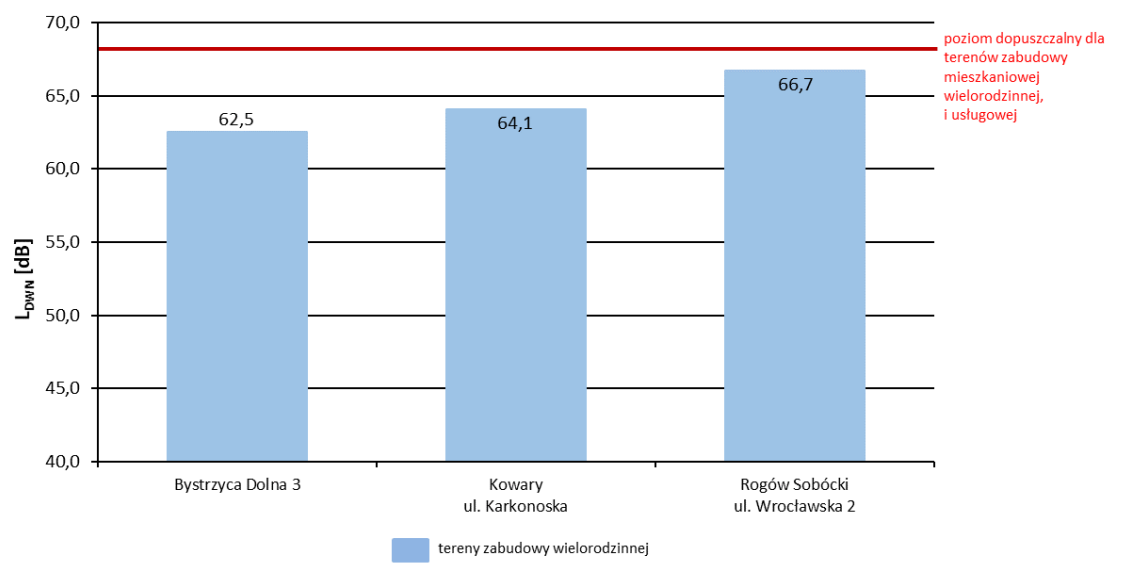
Numer pkt. pomiarowego	Lokalizacja punktów pomiarowych	Współrzędne geograficzne	Wskaźniki długookresowe		Dopuszczalny poziom hałasu [dB]		Przekroczenie dopuszczalnego poziomu hałasu [dB]	
			L_{DWN} [dB]	L_N [dB]	L_{DWN} [dB]	L_N [dB]	L_{DWN} [dB]	L_N [dB]
1.	Bystrzyca Dolna 3 ¹	N: 50° 48' 51,3" E: 16° 28' 40,1"	62,5	51,5	68,0	59,0	0,0	0,0
2.	Kowary, ul. Karkonoska ¹	N: 50° 47' 56,8" E: 15° 49' 34,9"	64,1	53,8	68,0	59,0	0,0	0,0
3.	Rogów Sobócki, ul. Wrocławska 2 ¹	N: 50° 56' 3,4" E: 16° 45' 43,2"	66,7	57,1	68,0	59,0	0,0	0,0

¹ – zabudowa wielorodzinna

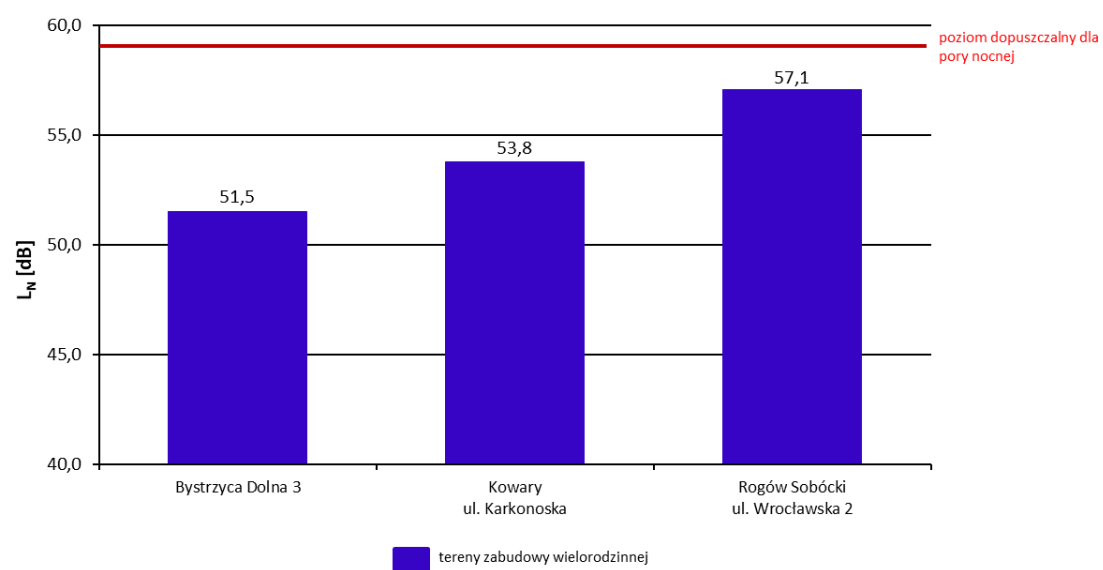
Wyniki badań wskaźnikami L_{DWN} w punktach pomiarowych wykazały, że w żadnym z punktów pomiarowych wartość dopuszczalna nie była przekroczona (wartość dopuszczalna dla L_{DWN} wynosi 64,0 dB dla terenów zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej i 68,0 dB dla terenów zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej).

Wyniki badań wskaźnikiem L_N również nie wykazały przekroczeń dopuszczalnego poziomu hałasu (59,0 dB) w żadnym z badanych punktów.

Wykres IV.7. Zestawienie wyników badań hałasu drogowego wskaźniki długookresowe L_{DWN} dla 2024 r. (źródło: GIOŚ/PMŚ)



Wykres IV.8. Zestawienie wyników badań hałasu drogowego wskaźniki długookresowe L_N dla 2024 r.
(źródło: GIOŚ/PMŚ)



Podsumowując, w punktach zlokalizowanych na terenie Bystrzycy Dolnej, Kowar oraz Rogowa Sobóckiego w 2024 r. warunki akustyczne spełniały przyjęte standardy wyznaczone wszystkim dobom roku i porom nocy.

IV.1.2 HAŁAS SZYNOWY

Analiza pomiarów w punktach pomiarowych hałasu kolejowego

Badania monitoringowe hałasu kolejowego prowadzono w 7 punktach pomiarowych w powiecie bolesławieckim, średzkim, strzelińskim, kłodzkim i lubińskim w strefie oddziaływania linii kolejowych:

- nr 273 relacji Wrocław – Głogów, w miejscowości Pisarzowice i Księginice,
- nr 282 relacji Miłkowice – Żary, w miejscowości Wilczy Las i w Bolesławcu przy ul. Ekonomicznej,
- nr 276 relacji Wrocław – Kłodzko, w miejscowości Szczawin i Ławica,
- nr 289 relacji Legnica – Rudna, w miejscowości Lubin przy ul. Kolejowej.

Tabela IV.3. Wyniki pomiarów hałasu kolejowego przeprowadzone w 2024 r. (źródło: GIOŚ/PMŚ)

Numer pkt, pomiarowego	Lokalizacja punktów pomiarowych	Współrzędne geograficzne	L _{AeqT} [dB]*		Dopuszczalny poziom hałasu[dB]		Przekroczenie dopuszczalnego o poziomie hałasu [dB]	
			Pora dnia	Pora nocy	Pora dnia	Pora nocy	Pora dnia	Pora nocy
Linia kolejowa nr 273								
1	Pisarzowice, ul. Torowa 9 ²	N: 51°12'55,1" E: 15°45'50,9"	53,6	52,1	61	56	0,0	0,0
2	Księginice, ul. Różana 4 ²	N: 51°14'34,8" E: 16°45'36,7"	55,1	56,4	61	56	0,0	0,4
Linia kolejowa nr 282								
3	Wilczy Las 25 ¹	N: 51°16'24,8" E: 16°45'36,7"	59,1	61,5	65	56	0,0	5,5
4	Bolesławiec, ul. Ekonomiczna 5 ¹	N: 51°16'28,8" E: 15°35'32,9"	54,5	54,2	65	56	0,0	0,0

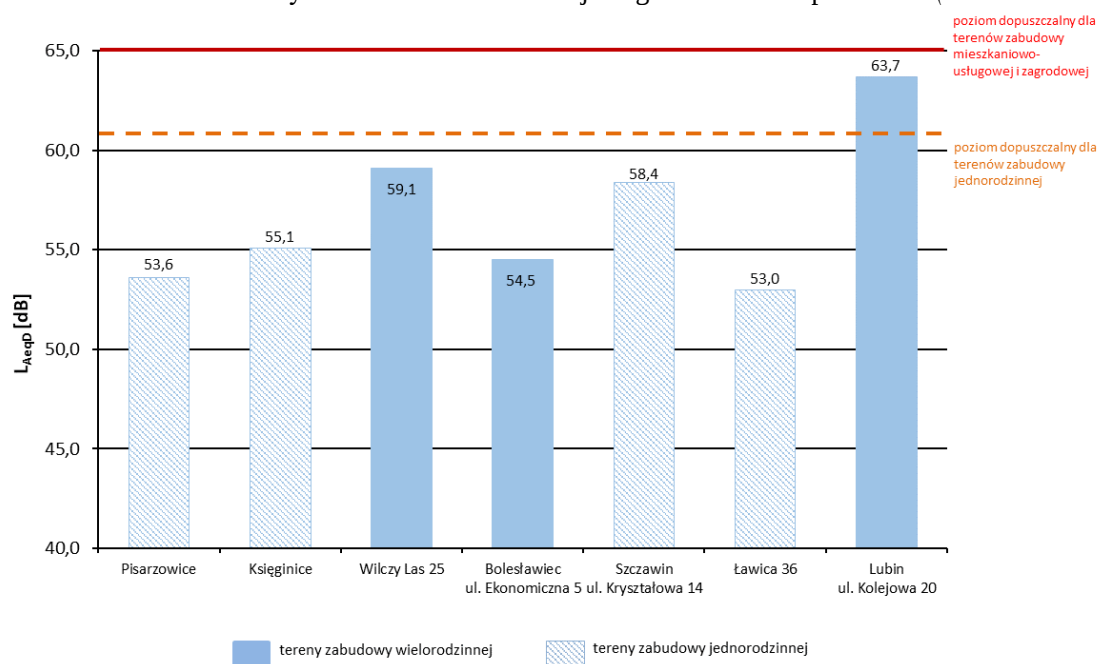
Numer pkt, pomiarowego	Lokalizacja punktów pomiarowych	Współrzędne geograficzne	L _{AeqT} [dB]*		Dopuszczalny poziom hałasu[dB]		Przekroczenie dopuszczalnego o poziomie hałasu [dB]	
			Pora dnia	Pora nocy	Pora dnia	Pora nocy	Pora dnia	Pora nocy
Linia kolejowa nr 276								
5	Szczawin, ul. Kryształowa 14 ²	N: 50°47'55,9" E: 17°03'36,8"	58,4	60,2	61	56	0,0	4,2
6	Ławica 36 ²	N: 50°28'28,8" E: 16°40'02,3"	53,0	56,5	61	56	0,0	0,5
Linia kolejowa nr 289								
7	Lubin, ul. Kolejowa 20 ¹	N: 51°23'53,53" E: 16°11'40,6"	63,7	62,0	65	56	0,0	6,0

* Poziomy hałasu określone czerwoną czcionką wskazują na przekroczenie poziomu dopuszczalnego

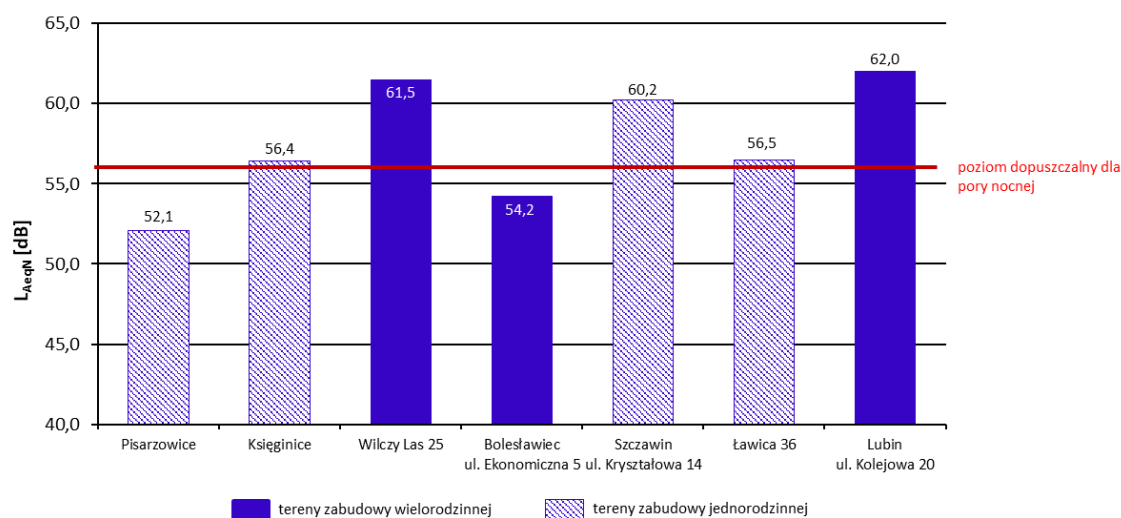
¹ – zabudowa wielorodzinna,

² – zabudowa jednorodzinna.

Wykres IV.9. Zestawienie wyników badań hałasu kolejowego w 2024 r. w porze dnia (źródło: GIOŚ/PMŚ)



Badania hałasu kolejowego prowadzone dla pory dnia nie wykazały przekroczeń wartości dopuszczalnej dla pory dnia (65,0 dB dla terenów zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej i 61,0 dB dla terenów zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej).

Wykres IV.10. Zestawienie wyników badań hałasu kolejowego w 2024 r. w porze nocy (źródło: GIOŚ/PMŚ)

Badania przeprowadzone w porze nocy wykazały, że w 5 z 7 analizowanych punktach pomiarowych stwierdzono przekroczenia wartości dopuszczalnej dla pory nocy (56,0 dB dla terenów zabudowy mieszkalnej). Przekroczenia odnotowano: w Lubinie przy ul. Kolejowej 20 (o 6,0 dB), w miejscowości Wilczy Las (o 5,5 dB), w miejscowości Szczawin przy ul. Kryształowej 14 (o 4,2 dB), w miejscowości Ławica 36 (o 0,5 dB) oraz w miejscowości Księginice przy ul. Różanej 4 (o 0,4 dB). W pozostałych punktach pomiarowych nie odnotowano przekroczeń dopuszczalnych wartości hałasu dla pory nocy.

Fot. nr 14. Piszowice, ul. Torowa 9 (źródło: GIOŚ/PMŚ)**Fot. nr 15.** Księginice, ul. Różana 4 (źródło: GIOŚ/PMŚ)

Fot. nr 16. Wilczy Las 25 (źródło: GIOŚ/PMŚ)



Fot. nr 17. Bolesławiec, ul. Ekonomiczna 5 (źródło: GIOŚ/PMŚ)

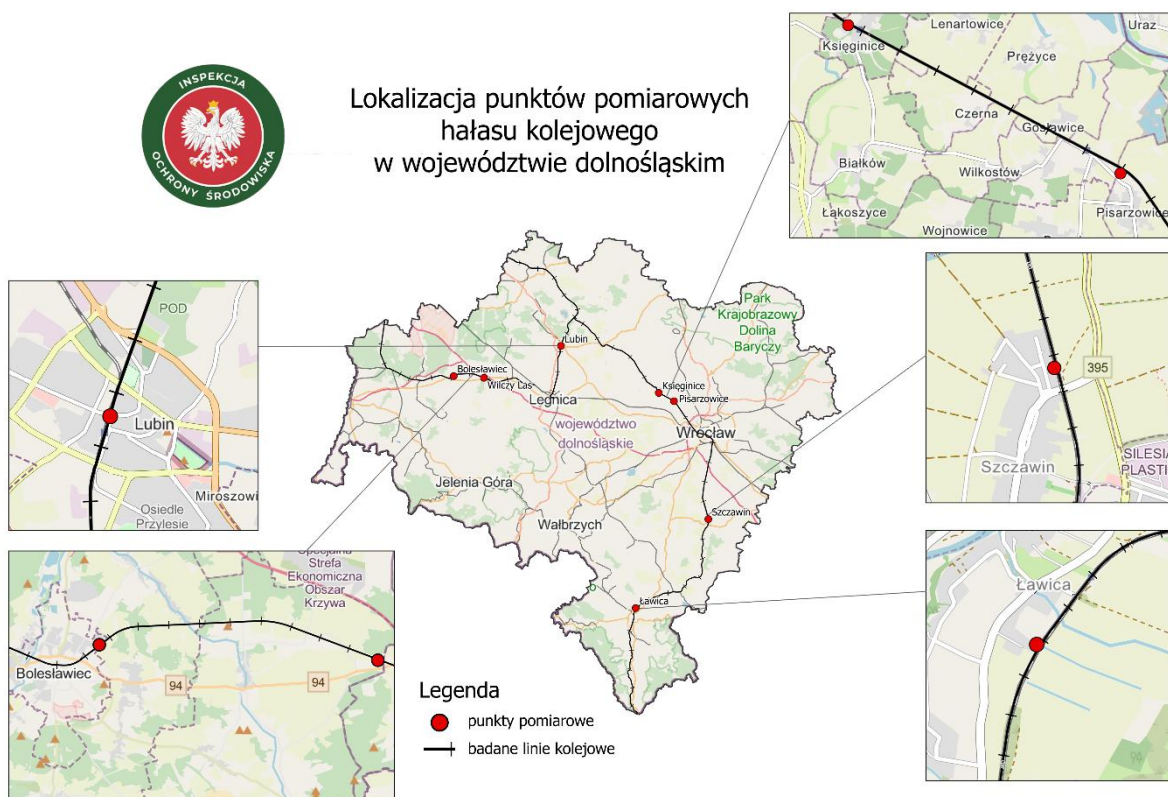


Fot. nr 18. Szczawin, ul. Kryształowa 14 (*źródło: GIOŚ/PMŚ*)



Fot. nr 19. Ławica 36 (*źródło: GIOŚ/PMŚ*)



Fot. nr 20. Lubin, ul. Kolejowa 20 (źródło: GIOŚ/PMŚ)**Rysunek IV.4.** Lokalizacja punktów pomiarowych hałasu kolejowego przeprowadzonych w ramach monitoringu hałasu w 2024 r. (źródło: GIOŚ/PMŚ)

IV.2 POZOSTAŁE POMIARY HAŁASU ZGROMADZONE W BAZIE EHAŁAS-P

IV.2.1 HAŁAS DROGOWY

W ramach **analizy porealizacyjnej** w 2024 r. ZDiUM we Wrocławiu i Wrocławskie Inwestycje przeprowadziły badania poziomu hałasu, pochodzącego od ul. Kosmonautów we Wrocławiu, na odcinku od skrzyżowania z aleją Architektów do skrzyżowania z ul. 11 Listopada w ciągu drogi krajowej nr 94. Ponadto badania prowadzono również przy ul. Buforowej we Wrocławiu, na odcinku od wiaduktu kolejowego do południowej granicy Wrocławia, w ciągu drogi wojewódzkiej nr 395.

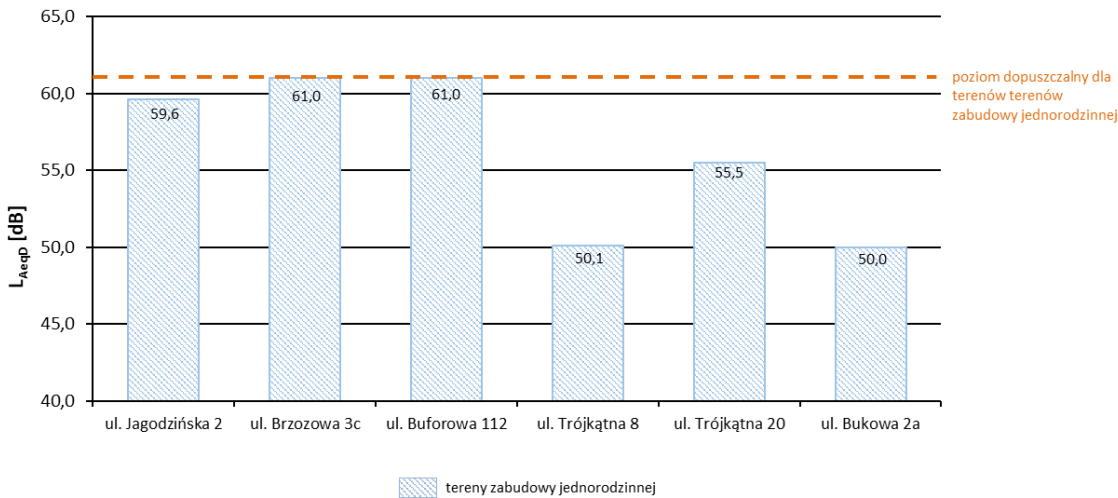
Tabela IV.4. Wyniki pomiaru hałasu drogowego na ul. Kosmonautów i ul. Buforowej we Wrocławiu przeprowadzone w ramach analizy porealizacyjnej (*źródło: GIOŚ/EHAŁAS-P*)

Lp,	Lokalizacja punktów pomiarowych	Współrzędne geograficzne	L _{AeqT} [dB]		Dopuszczalny poziom hałasu [dB]		Przekroczenie dopuszczalnego poziomu hałasu [dB]	
			Pora dnia	Pora nocy	Pora dnia	Pora nocy	Pora dnia	Pora nocy
1.	Wrocław, ul. Jagodzińska 2 ²	N: 51°03'31,74" E: 17°03'24,17"	59,6	52,7	61,0	56,0	0,0	0,0
2.	Wrocław, ul. Brzozowa 3c ²	N: 51°03'26,77" E: 17°03'26,00"	61,0	54,6	61,0	56,0	0,0	0,0
3.	Wrocław, ul. Buforowa 112 ²	N: 51°02'56,97" E: 17°03'35,22"	61,0	55,6	61,0	56,0	0,0	0,0
4.	Wrocław, ul. Trójkątna 8 ²	N: 51°08'23,48" E: 16°55'26,33"	50,1	45,8	61,0	56,0	0,0	0,0
5.	Wrocław, ul. Trójkątna 20 ²	N: 51°08'24,28" E: 16°55'20,10"	55,5	50,2	61,0	56,0	0,0	0,0
6.	Wrocław, ul. Bukowa 2a ²	N: 51°08'19,08" E: 16°55'27,44"	50,0	45,9	61,0	56,0	0,0	0,0

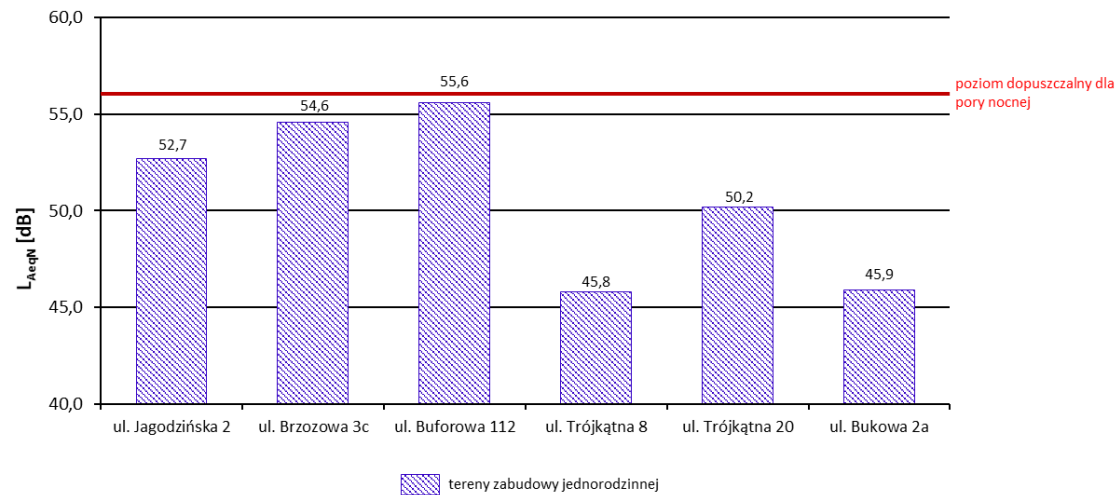
² – zabudowa jednorodzinna

Przeprowadzone badania w ramach analizy porealizacyjnej wykazały brak przekroczeń wartości dopuszczalnych w badanych punktach pomiarowych zarówno w porze dnia jak i nocy.

Wykres IV.11. Zestawienie wyników badań hałasu drogowego w ramach analizy porealizacyjnej we Wrocławiu w 2024 r. w porze dnia (*źródło: GIOŚ/EHAŁAS-P*)



Wykres IV.12. Zestawienie wyników badań hałasu drogowego w ramach analizy porealizacyjnej we Wrocławiu w 2024 r. w porze nocy (źródło: GIOŚ/EHAŁAS-P)



W ramach kontroli przeprowadzonej przez Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego w 2024 r. przeprowadzono badania poziomu hałasu drogowego, emitowanego do środowiska pochodzącego od:

- drogi ekspresowej S8e w Oleśnicy,
- drogi ekspresowej S5 w rejonie miejscowości Kryniczno,
- Autostradowej Obwodnicy Wrocławia A8e w miejscowości Mokronos Górny i we Wrocławiu na ul. Granicznej,
- drogi ekspresowej nr S3 w Legnicy w obrębie osiedla Zosinek.

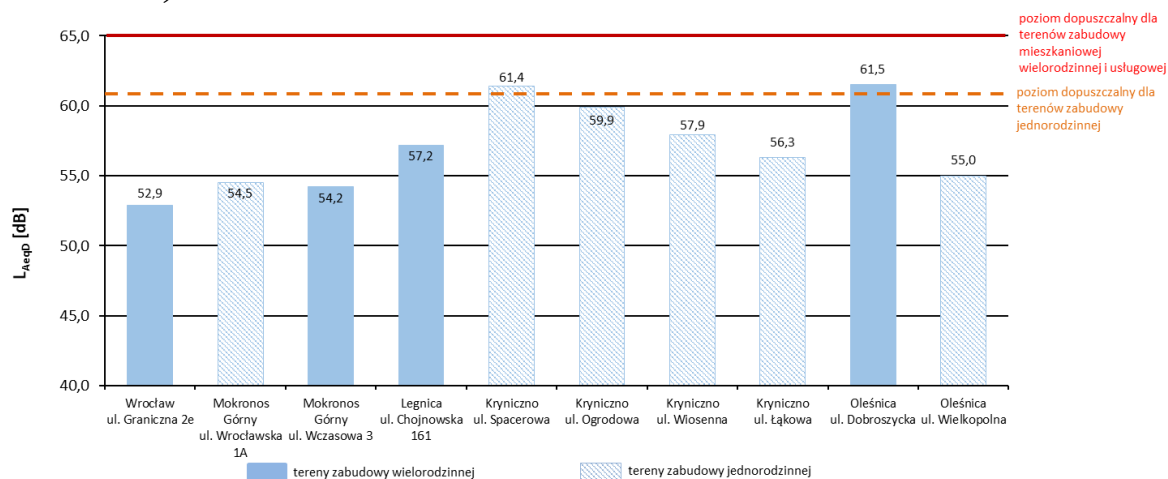
Tabela IV.5. Wyniki pomiaru hałasu drogowego przeprowadzone w ramach kontroli przez Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego w 2024 r. (źródło: GIOŚ/EHAŁAS-P)

Lp.	Lokalizacja punktów pomiarowych	Współrzędne geograficzne	LAeqT [dB]		Dopuszczalny poziom hałasu [dB]		Przekroczenie dopuszczalnego poziomu hałasu [dB]	
			Pora dnia	Pora nocy	Pora dnia	Pora nocy	Pora dnia	Pora nocy
1.	Wrocław, ul. Graniczna 2e ¹	N: 51°04'25,9" E: 16°55'11,9"	52,9	54,4	65,0	56,0	0,0	0,0
2.	Mokronos Górny, ul. Wrocławska 1a ²	N: 51°04'25,9" E: 16°55'11,9"	54,5	49,4	61,0	56,0	0,0	0,0
3.	Mokronos Górny, ul. Wczasowa 3 ¹	N: 51°04'28,6" E: 16°55'19,7"	54,2	49,9	65,0	56,0	0,0	0,0
4.	Legnica, ul. Chojnowska 161 ¹	N: 51°12'40,2" E: 16°07'44,9"	57,2	53,2	65,0	56,0	0,0	0,0
5.	Kryniczno, ul. Spacerowa 56 ²	N: 51°12'24,6" E: 17°03'06,3"	61,4	57,1	61,0	56,0	0,4	1,1
6.	Kryniczno, ul. Ogrodowa 4 ²	N: 51°12'21,2" E: 17°03'06,1"	59,9	56,2	61,0	56,0	0,0	0,2
7.	Kryniczno, ul. Wiosenna 94 ²	N: 51°12'28,1" E: 17°02'58,3"	57,9	56,4	61,0	56,0	0,0	0,4
8.	Kryniczno, ul. Łąkowa 6a ²	N: 51°12'02,1" E: 17°02'58,8"	56,3	54,8	61,0	56,0	0,0	0,0
9.	Oleśnica, ul. Dobroszycka 3 ¹	N: 51°13'35,7" E: 17°22'04,5"	61,5	55,9	65,0	56,0	0,0	0,0
10.	Oleśnica, ul. Wielkopólna 53 ²	N: 51°13'41,8" E: 17°22'37,6"	55,0	54,0	61,0	56,0	0,0	0,0

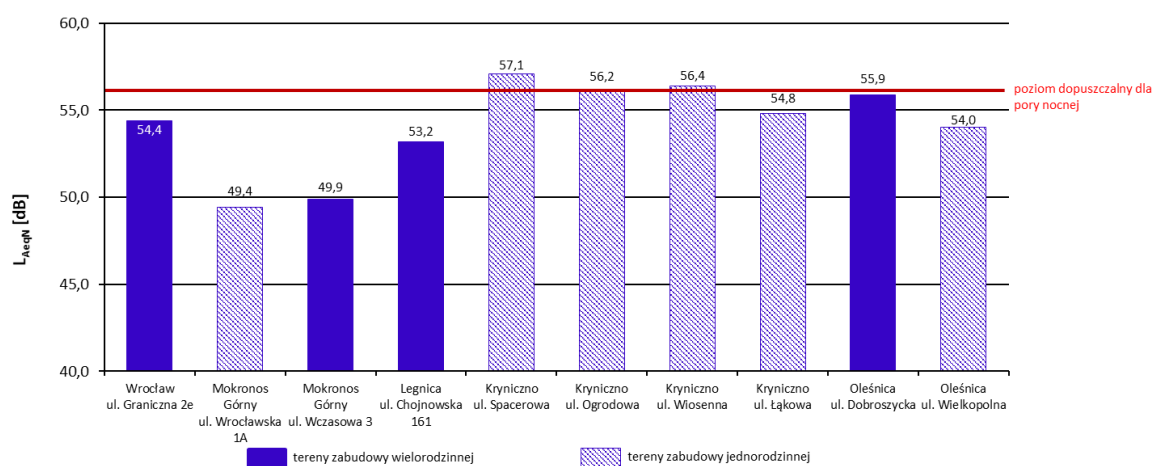
¹ – zabudowa wielorodzinna,
² – zabudowa jednorodzinna.

Badania przeprowadzone przez Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego w ramach kontroli wykazały przekroczenia wartości dopuszczalnych dla pory dnia w Krynicy przy ul. Spacerowej 56 a dla pory nocy również w Krynicy w punktach pomiarowych przy ul. Spacerowej 56, ul. Ogrodowej 4 i ul. Wiosennej 94. W pozostałych punktach pomiarowych poziom hałasu od dróg szybkiego ruchu odpowiadał przyjętym standardom.

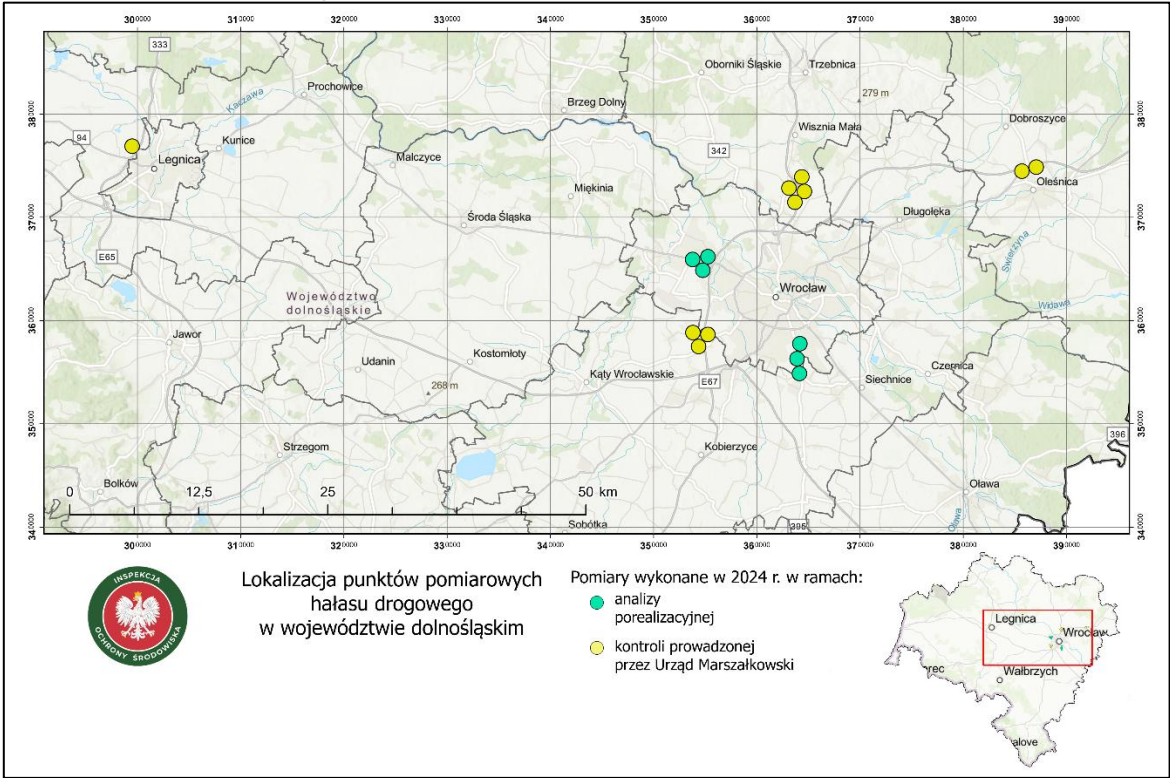
Wykres IV.13. Zestawienie wyników badań hałasu drogowego w ramach kontroli przez Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego w 2024 r. w porze dnia (źródło: GIOŚ/EHAŁAS-P)



Wykres IV.14. Zestawienie wyników badań hałasu drogowego w ramach kontroli przez Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego w 2024 r. w porze nocy (źródło: GIOŚ/EHAŁAS-P)



Rysunek IV.5. Lokalizacja punktów pomiarowych hałasu drogowego wykonanych w ramach analizy porealizacyjnej i kontroli prowadzonej przez Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego w 2024 r. (źródło: GIOŚ/EHAŁAS-P)



IV.2.2 HAŁAS SZYNOWY

W ramach kontroli przeprowadzonej przez Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego oraz Starostwo Powiatowe w Środzie Śląskiej w 2024 r. przeprowadzono badania poziomu hałasu kolejowego, emitowanego do środowiska pochodzącego od:

- linii kolejowej nr 349 Wrocław – Zielona Góra,
- linii kolejowej nr 132 Wrocław – Zielona Góra,
- linii kolejowej nr 750 Wrocław Brochów WBA – Stadion,
- linii kolejowej nr 275 Wrocław Muchobór – Gubin Główny.

Tabela IV.6. Wyniki pomiarów hałasu kolejowego wykonanych w ramach kontroli Starosty Powiatu Średzkiego w 2024 r. (źródło: GIOŚ/EHAŁAS-P)

Numer pkt. pomiarowego	Lokalizacja punktów pomiarowych	Współrzędne geograficzne	L _{AeqT} [dB]		Dopuszczalny poziom hałasu [dB]		Przekroczenie dopuszczalnego poziomu hałasu [dB]	
			Pora dnia	Pora nocy	Pora dnia	Pora nocy	Pora dnia	Pora nocy
Linia kolejowa nr 275								
1.	Wilkszyn ul. Platanowa ²	N: 51° 11' 51.87" E: 16° 52' 13.94"	54,6	52,0	61,0	56,0	0,0	0,0

* Poziomy hałasu określone czerwoną czcionką wskazują na przekroczenie poziomu dopuszczalnego
1 – zabudowa wielorodzinna,
2 – zabudowa jednorodzinna.

Tabela IV.7. Wyniki pomiarów hałasu kolejowego wykonanych w ramach kontroli Urzędu Marszałkowskiego w 2024 r. (źródło: GIOŚ/EHAŁAS-P)

Numer pkt. pomiarowego	Lokalizacja punktów pomiarowych	Współrzędne geograficzne	L _{AeqT} [dB]		Dopuszczalny poziom hałasu [dB]		Przekroczenie dopuszczalnego o poziomie hałasu [dB]	
			Pora dnia	Pora nocy	Pora dnia	Pora nocy	Pora dnia	Pora nocy
Linia kolejowa nr 275								
1.	Miękinia ul. Spacerowa 7 ²	N: 51° 11' 15.4" E: 16° 44' 25.2"	51,2	51,9	61,0	56,0	0,0	0,0
Linie kolejowe nr 349, 132, 750								
2.	Wrocław ul. Różana ¹	N: 51° 5' 42.4" E: 16° 59' 39.7"	52,4	51,8	65,0	56,0	0,0	0,0
3.	Wrocław ul. Inżynierska ²	N: 51° 5' 38.6" E: 16° 59' 40.8"	58,8	53,0	61,0	56,0	0,0	0,0
4.	Wrocław ul. Hallera ¹	N: 51° 5' 25.5" E: 16° 59' 42.1"	54,5	52,9	65,0	56,0	0,0	0,0
5.	Wrocław ul. Rapackiego ²	N: 51° 4' 39.6" E: 17° 0' 7.3"	54,9	55,0	61,0	56,0	0,0	0,0
6.	Wrocław ul. Chińska ¹	N: 51° 3' 33.3" E: 17° 5' 8.4"	50,9	50,0	65,0	56,0	0,0	0,0
7.	Wrocław ul. Mościckiego ¹	N: 51° 3' 43.4" E: 17° 5' 6.6"	63,9	61,3*	65,0	56,0	0,0	5,3

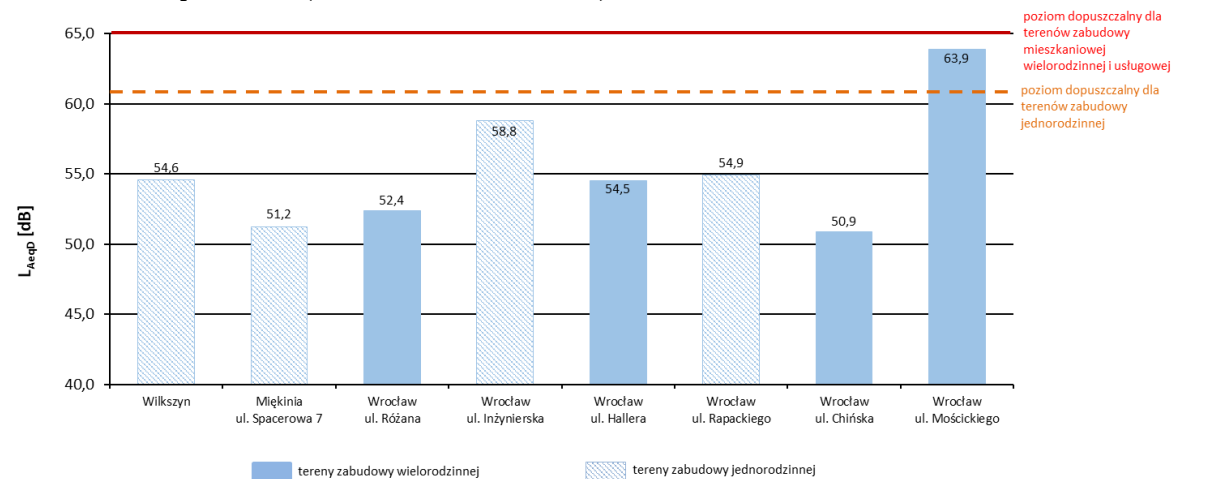
* Poziomy hałasu określone czerwoną czcionką wskazują na przekroczenie poziomu dopuszczalnego

1 – zabudowa wielorodzinna lub mieszkaniowo usługowa,

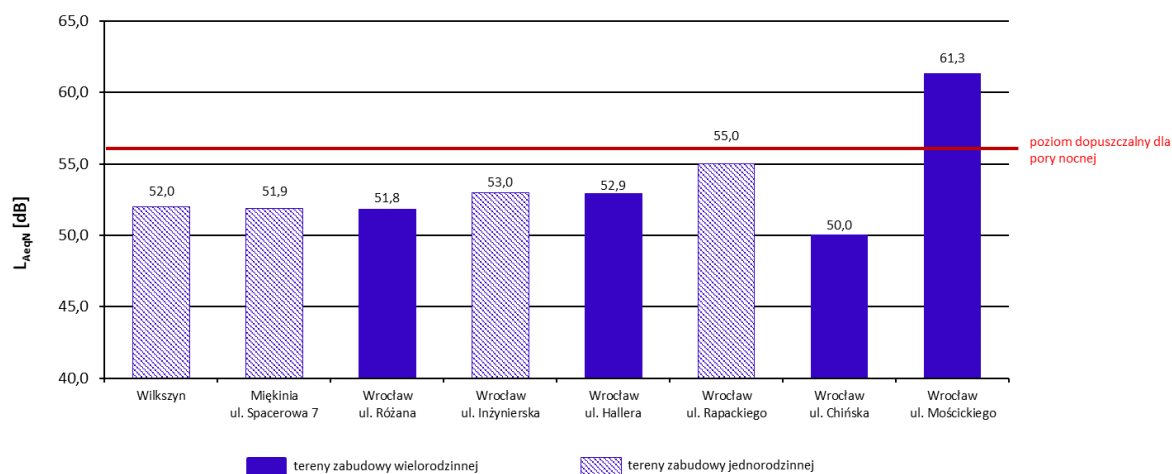
2 – zabudowa jednorodzinna.

Badania przeprowadzone wykazały, że w analizowanych punktach brak przekroczeń wartości dopuszczalnej dla pory dnia (61,0/65,0 dB). Dla pory nocy przekroczenia wartości dopuszczalnej (56,0 dB) stwierdzono we Wrocławiu przy ul. Mościckiego (o 5,3 dB).

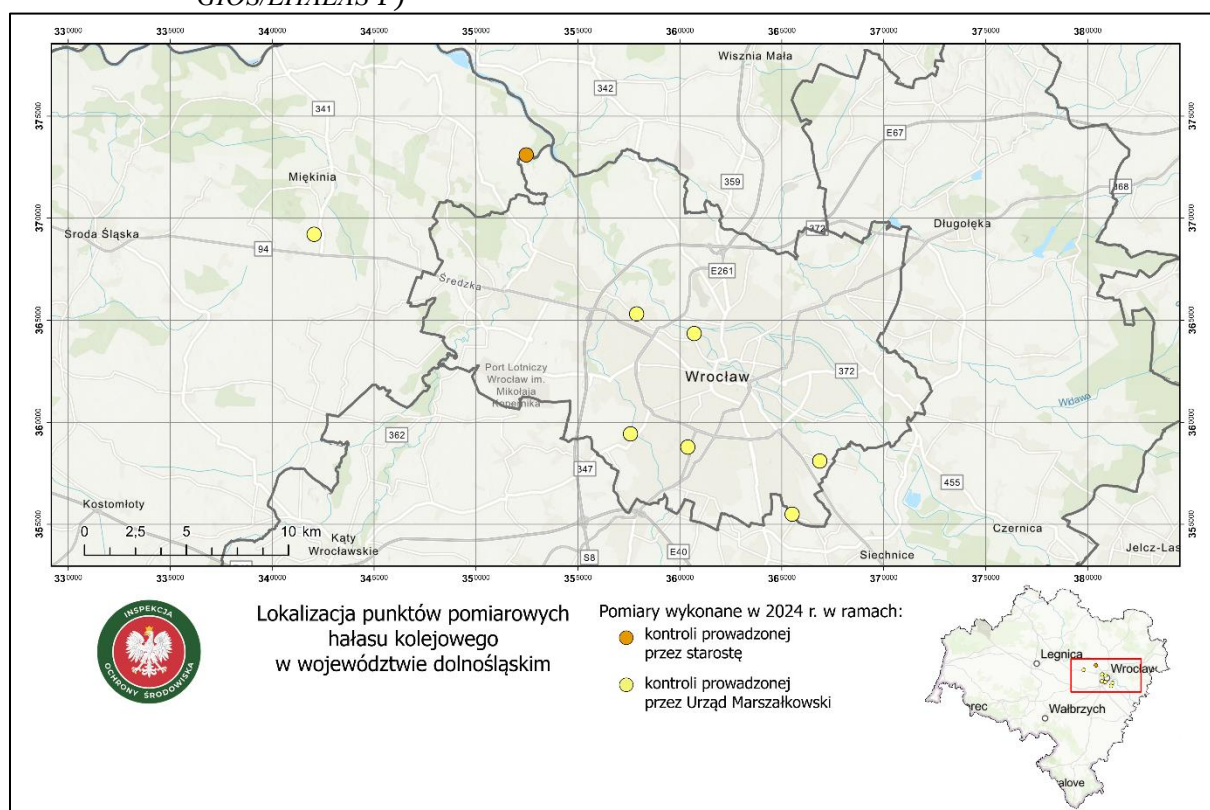
Wykres IV.15. Zestawienie wyników badań hałasu kolejowego w ramach kontroli przez Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego oraz starostę powiatu średzkiego w 2024 r. w porze dnia (źródło: GIOŚ/EHAŁAS-P)



Wykres IV.16. Zestawienie wyników badań hałasu kolejowego w ramach kontroli przez Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego oraz starostę powiatu średzkiego w 2024 r. w porze nocy (źródło: GIOŚ/EHALAS-P)



Rysunek IV.6. Lokalizacja punktów pomiarowych hałasu kolejowego przeprowadzonych w ramach kontroli przez Urząd Marszałkowski i starostę powiatu średzkiego w 2024 r. (źródło: GIOŚ/EHALAS-P)



IV.2.3 HAŁAS LOTNICZY

Badania monitoringowe hałasu lotniczego są prowadzone przez Port Lotniczy Wrocław S.A. w 4 punktach pomiarowych. Pomiary te są wykonywane referencyjną metodyką wykonywania ciągłych pomiarów poziomów hałasu wprowadzanego do środowiska przez starty, lądowania i przeloty statków powietrznych w związku z eksploatacją lotniska.

Rysunek IV.7. Lokalizacja punktów pomiarowych hałasu lotniczego na obszarze miasta Wrocław w 2024 r.
(źródło: GIOŚ/HAŁAS-P)

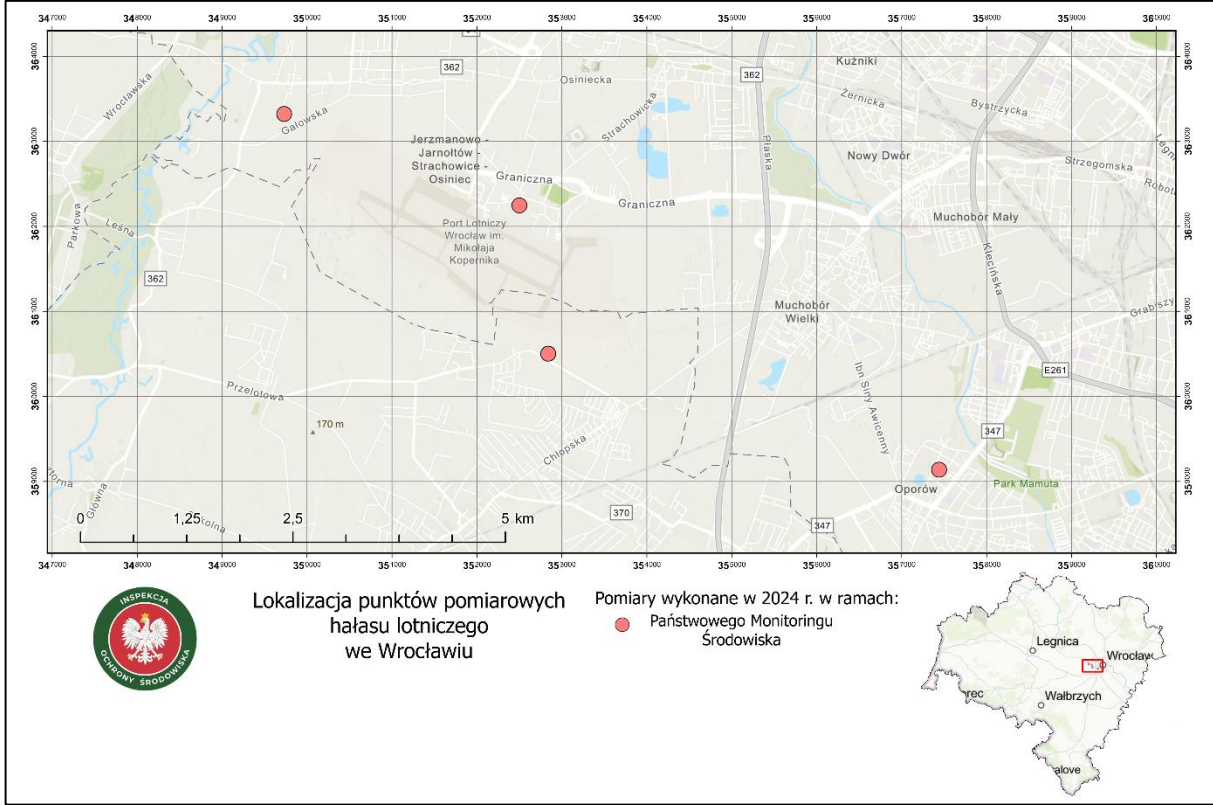


Tabela IV.8. Wyniki pomiarów hałasu lotniczego w strefie oddziaływania lotniska we Wrocławiu w 2024 r.
(źródło: GIOŚ/EHAŁAS-P)

Numer pkt. pomiarowego	Lokalizacja punktów pomiarowych	Współrzędne geograficzne	Wartość długookresowego średniego poziomu dźwięku A, wyrażona przy pomocy wskaźnika [dB]	
			L _{DWN} [dB]	L _N [dB]
1.	ul. Harcerska 24	N: 51° 4' 52,65" E: 16° 57' 50,75"	55,0	47,3
2.	Baza Paliwowa (MPS-2)**	N: 51° 5' 35,84" E: 16° 53' 49,5"	55,5	48,3
3.	ul. Zarembowicza 22	N: 51° 6' 28,79" E: 16° 53' 32,35"	56,2	49,4
4.	ul. Krzeptowska 22	N: 51° 7' 0,98" E: 16° 51' 8,38"	58,9	51,3

* poziomy hałasu określone czerwoną czcionką wskazują na przekroczenie poziomu dopuszczalnego,
** punkt zlokalizowany wewnątrz Obszaru Ograniczonego Użytkowania, w którym dopuszcza się przekraczanie dopuszczalnych wartości poziomu dźwięku

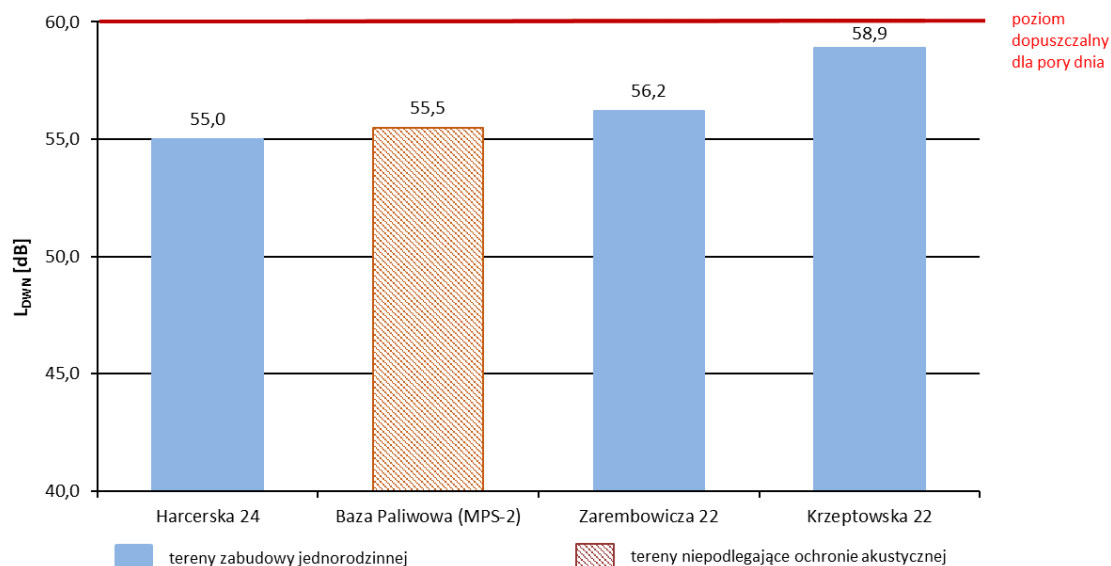
Tabela IV.9. Liczba przekroczeń wskaźników krótkookresowych dla hałasu lotniczego na obszarze województwa dolnośląskiego w 2024 r. (źródło: GIOŚ/HAŁAS-P)

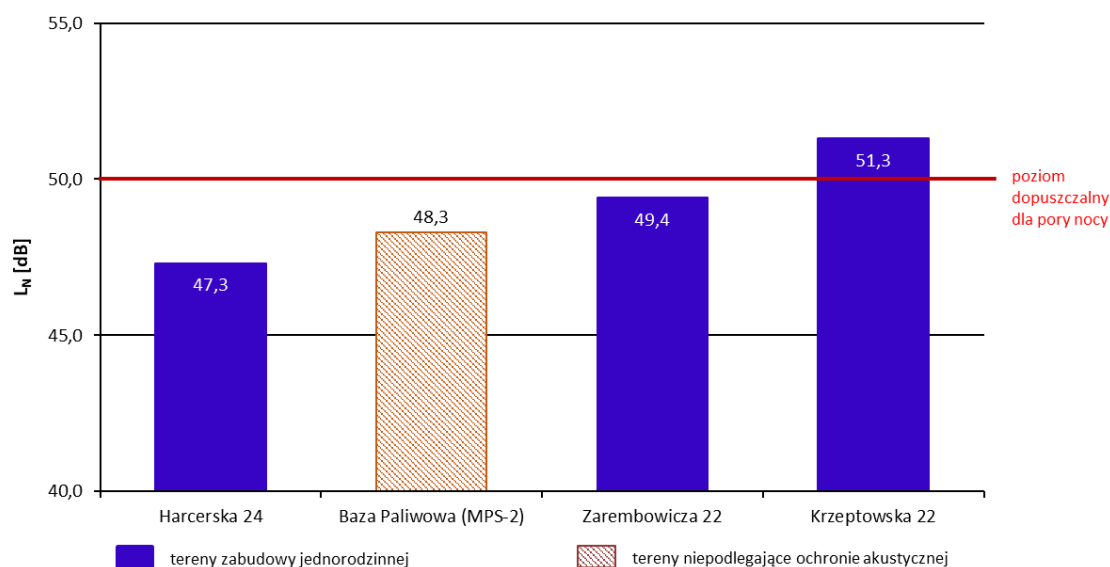
Numer punktu pomiarowego	Lokalizacja punktów pomiarowych	Liczba przekroczeń wskaźnika		Maksymalna wartość przekroczenia [dB]
		L _{AeqD}	L _{AeqN}	
Lotnisko we Wrocławiu				
1.	ul. Harcerska 24	0	29	2,4
2.	Baza Paliwowa (MPS-2)**	nie określa się	nie określa się	-
3.	ul. Zarembowicza 22	0	105	6,7
4.	ul. Krzeptowska 22	0	150	8,0

** punkt zlokalizowanych na terenach, na których nie obowiązują dopuszczalne poziomy hałasu

Punkty pomiarowe monitoringu lotniska przy ul. Harcerskiej 24, przy ul. Zarembowicza 22 oraz przy ul. Krzeptowskiej zlokalizowano na terenie zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej natomiast punkt numer 2 zlokalizowany jest przy bazie paliwowej (MPS-2) – obszar ten nie podlega ochronie akustycznej. Ponadto punkty pomiarowe przy ul. Zarembowicza oraz przy ul. Krzeptowskiej zlokalizowane są w Strefie Ograniczonego Użytkowania, w którym to obszarze dopuszcza się przekraczanie dopuszczalnych wartości poziomu dźwięku.

Badania monitoringowe hałasu nie wykazały przekroczeń wartości dopuszczalnych dla hałasu lotniczego w 3 punktach pomiarowych (dla terenów zabudowy jednorodzinnej i wielorodzinnej 60 dB dla pory dnia oraz 50 dB dla pory nocy). Przekroczenie poziomu równoważnego w porze nocy o 1,3 dB stwierdzono w punkcie przy ul. Krzeptowskiej.

Wykres IV.17. Zestawienie wyników badań hałasu lotniczego na terenie miasta Wrocławia w 2024 r. w porze dnia (źródło: GIOŚ/EHAŁAS-P)

Wykres IV.18. Zestawienie wyników badań hałasu lotniczego na terenie miasta Wrocławia w 2024 r. w porze nocy (źródło: GIOŚ/EHAŁAS-P)

IV.2.4 HAŁAS PRZEMYSŁOWY

Działalność prowadzona w obiektach przemysłowych jest jednym z głównych źródeł uciążliwości akustycznej dla środowiska zewnętrznego. Jakkolwiek hałasy przemysłowe powodują uciążliwość w znacznie mniejszym wymiarze niż hałasy od środków komunikacji, to jednak są one główną przyczyną interwencji i skarg. Według danych z działalności kontrolnej Wojewódzkiego Inspektoratu Ochrony Środowiska problem nadmiernej emisji hałasu do środowiska w bardzo dużym stopniu związany jest z niewłaściwie prowadzoną przez władze lokalne, polityką zagospodarowywania przestrzennego. W dalszym ciągu występują przypadki sytuowania w jednorodzinnej zabudowie mieszkaniowej np. zakładów ślusarskich, stolarskich, lakierniczych, myjni samochodowych itp., które w okresie eksploatacji są powodem licznych problemów, zwłaszcza w aspekcie ochrony środowiska przed hałasem.

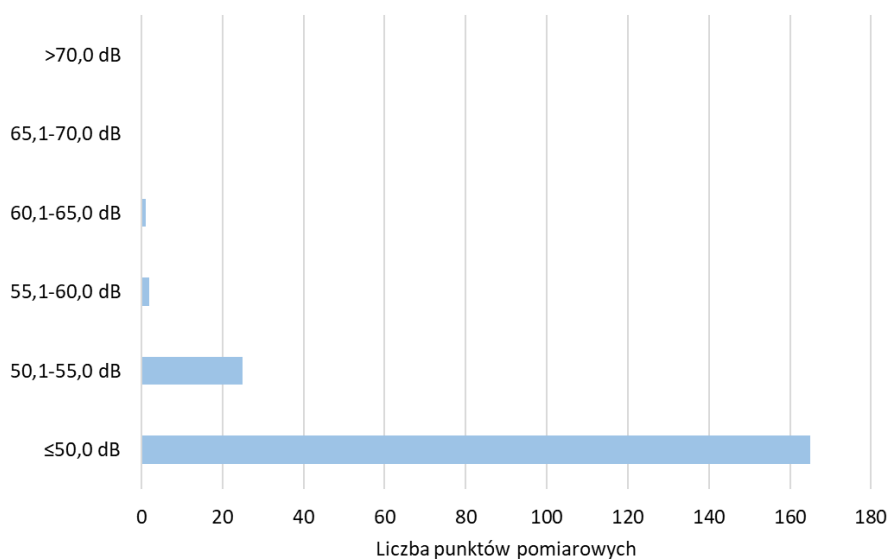
Tabela IV.10. Liczba podmiotów zewidencjonowanych w bazie EHAŁAS-P ze względu na cel pomiarów w 2024r. (źródło: GIOŚ/EHAŁAS-P)

Cel pomiarów	Liczba
Pomiar w trybie art.147 ust.1 Poś (pomiary okresowe)	74
Pomiar wykonany w ramach kontroli przeprowadzonej przez starostę	11
Pomiar wykonany w ramach kontroli przeprowadzonej przez Urząd Marszałkowski	1
Pomiar wykonywany w ramach kontroli prowadzonej przez WIOŚ	5
Inne	6

W 2024 roku w bazie EHAŁAS-P zarejestrowano 96 zakładów zlokalizowanych w 61 miejscowościach, w których wykonano pomiary hałasu łącznie w 207 punktach pomiarowych. Pomiary wykonywano zarówno w porze dnia, jak i nocy.

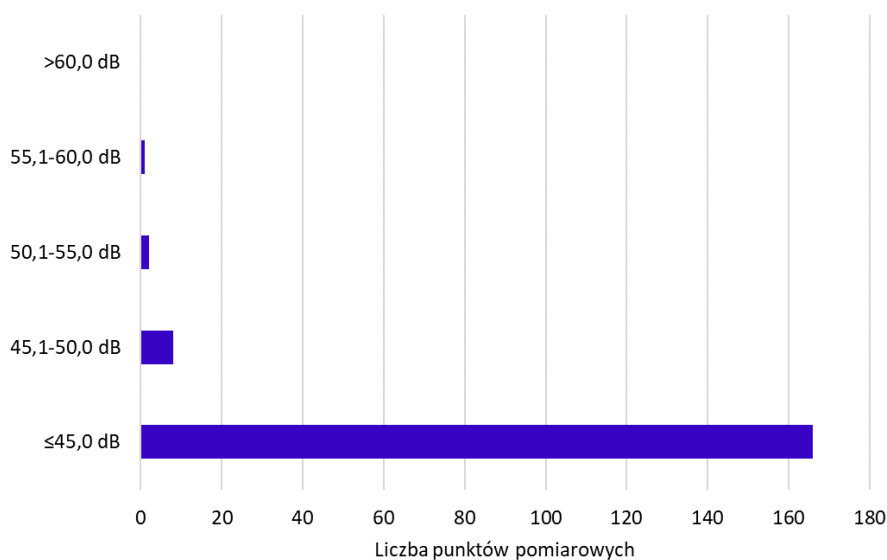
Spśród 198 zewidencjonowanych pomiarów wykonanych dla pory dnia w 3 punktach (1,52 % wszystkich punktów) stwierdzony hałas przekraczał poziom 55,0 dB.

Wykres IV.19. Liczba punktów pomiarowych w 2024 r. w poszczególnych zakresach poziomów hałasu – pora dnia (źródło: GIOŚ/EHAŁAS)

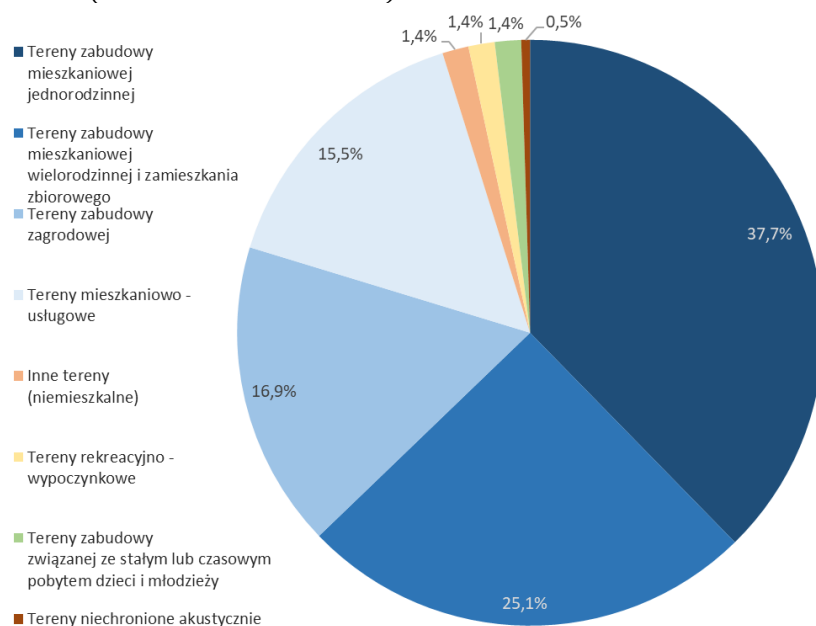


Należy zaznaczyć, że uciążliwość hałasu w środowisku dotyczyła pory dnia, jak i nocy. Spośród 177 zewidencjonowanych pomiarów wykonanych dla pory nocy w 11 punktach (6,15% wszystkich pomiarów) stwierdzony hałas przekraczał poziom 45,0 dB.

Wykres IV.20. Liczba punktów pomiarowych w 2024 r. w poszczególnych zakresach poziomów hałasu – pora nocy (źródło: GIOŚ/EHAŁAS-P)



Wykres IV.21. Udział procentowy rodzajów terenów, na których wykonano pomiary hałasu przemysłowego w 2024 r. (źródło: GIOŚ/EHAŁAS-P)



W 2024 r. najwięcej punktów pomiarowych hałasu było zlokalizowanych na terenach zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej (37,7%) oraz wielorodzinnej i zamieszkania zbiorowego (25,1%).

Tereny zabudowy innej niż mieszkaniowej stanowiły 1,9% pomiarów a tereny rekreacyjno-wypoczynkowe 1,4%.

Na terenie województwa dolnośląskiego odnotowuje się uciążliwości akustyczne związane z działalnością kopalń i zakładów przerobczych kruszyw zlokalizowanych zazwyczaj w pobliżu terenów podlegających ochronie przed hałasem. Uciążliwość dla środowiska powodują głównie urządzenia kruszące, przenośniki i środki transportu związane z działalnością zakładów.

W okresie lata i jesieni, zależnie od warunków atmosferycznych, nasilają się skargi na hałas urządzeń do suszenia zbóż i płodów rolnych. Całodobowa zazwyczaj praca suszarni stanowi znaczną uciążliwość dla mieszkańców pobliskiej zabudowy mieszkaniowej. Nasiliły się również skargi mieszkańców na powstające wśród gęstej zabudowy mieszkaniowej samoobsługowe myjnie samochodowe.

Najbardziej akustycznie uciążliwe obiekty przemysłowe skontrolowane przez Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w 2024 r., emitowały hałas przekraczający dopuszczalne normy od 0,1 dB do 10,6 dB.

Część zakładów jest w trakcie realizacji inwestycji ograniczających uciążliwość akustyczną dla środowiska. W zakładach, które dostosowały się do wymagań ochrony środowiska przed hałasem w 2024 r. osiągnięto ten cel poprzez np. zastosowanie zabezpieczeń akustycznych, działania organizacyjne, remont oraz modernizację,

Najczęstszymi przyczynami nadmiernej emisji hałasu do środowiska były:

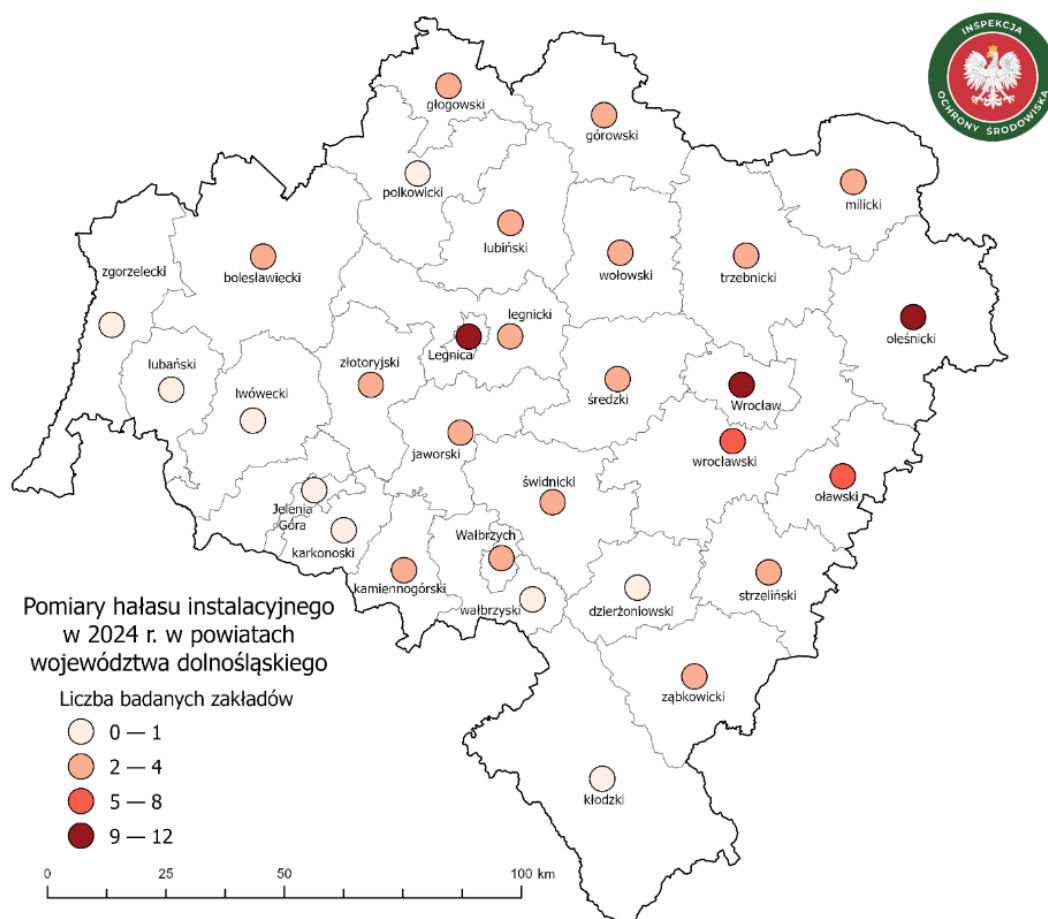
- urządzenia instalacji wentylacyjno-klimatyzacyjnych zakładów produkcyjnych, eksploatowane bez stosownych zabezpieczeń akustycznych, zlokalizowane w pobliżu zabudowy mieszkaniowej, a w przypadku mniejszych jednostek gospodarczych np. lokali gastronomicznych zlokalizowanych często na elewacjach budynków mieszkalnych,

- urządzenia instalacji wentylacyjno-klimatyzacyjnych i chłodniczych w sklepach zlokalizowanych w sąsiedztwie zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej,
- myjnie samochodowe i zakłady stolarskie lokalizowane w bliskim sąsiedztwie zabudowy mieszkaniowej.

Celem wykonywanych przez wojewódzkie inspektoraty ochrony środowiska kontroli obiektów emitujących hałas do środowiska jest wymuszanie na zakładach odpowiedzialnych za ten stan dostosowania wielkości wytwarzanego hałasu do obowiązujących norm.

Obowiązkiem wszystkich jednostek prowadzących działalność gospodarczą i osób fizycznych, które przygotowują, podejmują lub prowadzą działalność mogącą przyczyniać się do powstawania uciążliwego dla środowiska hałasu, jest zastosowanie takich rozwiązań organizacyjnych, technicznych lub technologicznych, które zapobiegałyby powstawaniu albo przenikaniu hałasu do środowiska lub też ograniczałyby go do dopuszczalnego poziomu.

Rysunek IV.8. Lokalizacja podmiotów zarejestrowanych w bazie EHAŁAS-P, w których wykonywano pomiary hałasu przemysłowego w 2024 r. (źródło: GIOŚ/EHAŁAS-P)



V. LOKALNE MAPY HAŁASU

Kowary, powiat karkonoski

Lokalna mapa hałasu jest prezentacją danych dotyczących aktualnego stanu klimatu akustycznego wyrażonego wskaźnikami poziomu dźwięku, w odniesieniu do wartości dopuszczalnej, ze wskazaniem liczby osób odczuwających skutki nadmiernego hałasu na danym obszarze oraz liczby budynków mieszkalnych ekspozowanych na hałas. W analizie akustycznej Lokalnej mapy hałasu wykorzystywane są badania poziomów dźwięku wykonane w ramach Państwowego monitoringu środowiska w 2024 r.

Lokalna mapa hałasu dla Kowar obejmowała analizą akustyczną powierzchnię 7,4 km² a długość badanych dróg wynosiła 5,98 km. Na analizowanym obszarze zlokalizowanych było 1556 budynków w tym chronionych akustycznie 993, w których zamieszkuje 9422 mieszkańców.

Tabela V.1. Liczba osób narażonych na hałas drogowy w przedziałach poziomu L_{DWN} i L_N (źródło: GIOŚ/PMŚ)

Szacunkowa liczba osób narażonych na hałas drogowy oceniany wskaźnikiem L_{DWN} [dB]				
55,0-59,9	60,0-64,9	65,0-69,9	70,0-74,9	≥ 75
400	416	28	0	0
Szacunkowa liczba osób narażonych na hałas drogowy oceniany wskaźnikiem L_N [dB]				
50,0-54,9	55,0-59,9	60,0-64,9	65,0-69,9	≥ 70
445	32	0	0	0

Tabela V.2. Szacunkowe dane o przekroczeniach dopuszczalnych poziomów hałasu, wyrażone wskaźnikiem L_{DWN} i L_N , w przedziałach przekroczeń (źródło: GIOŚ/PMŚ)

Szacunkowa liczba osób narażonych na przekroczenia wskaźnika hałasu drogowego L_{DWN} (dB)			
1 - 5 dB	5,1 - 10 dB	10,1-15 dB	> 15 dB
28	0	0	0
Szacunkowa liczba osób narażonych na przekroczenia wskaźnika hałasu drogowego L_N [dB]			
1 - 5 dB	5,1 - 10 dB	10,1-15 dB	> 15 dB
0	0	0	0

W strefie oddziaływania hałasu drogowego w przedziale przekroczeń do 5 dB znajduje się 13 lokali mieszkalnych zamieszkałych przez 28 osób. Nie stwierdzono, aby w przedziale przekroczeń powyżej 5 dB były zlokalizowane budynki mieszkalne. W obszarze przekroczeń wartości dopuszczalnej L_{DWN} do 5 dB nie zidentyfikowano żadnego budynku szkolnego ani budynku służby zdrowia.

W strefie oddziaływania hałasu drogowego nie stwierdzono, aby w zasięgu izofony dla wskaźnika L_N w przedziale przekroczeń powyżej 5 dB były zlokalizowane budynki mieszkalne. Nie zidentyfikowano również żadnego budynku szkolnego ani budynku służby zdrowia w obszarze przekroczeń wartości dopuszczalnej L_N .

Sobótka, Rogów Sobócki i Strzegomiany

Lokalna mapa hałasu dla Sobótki, Rogowa Sobóckiego i Strzegomian obejmowała analizą akustyczną powierzchnię 8,6 km², a długość badanych dróg wynosiła 15,64 km. Na analizowanym obszarze zlokalizowanych było 2358 budynków w tym chronionych akustycznie 1586, w których zamieszkuje 6495 mieszkańców.

Tabela V.3. Liczba osób narażonych na hałas drogowy w przedziałach poziomu L_{DWN} i L_N (źródło: GIOŚ/PMŚ)

Szacunkowa liczba osób narażonych na hałas drogowy oceniany wskaźnikiem L_{DWN} [dB]				
55,0-59,9	60,0-64,9	65,0-69,9	70,0-74,9	≥ 75
447	154	13	0	0
Szacunkowa liczba osób narażonych na hałas drogowy oceniany wskaźnikiem L_N [dB]				
50,0-54,9	55,0-59,9	60,0-64,9	65,0-69,9	≥ 70
165	14	0	0	0

Tabela V.4. Szacunkowe dane o przekroczeniach dopuszczalnych poziomów hałasu, wyrażone wskaźnikiem L_{DWN} i L_N , w przedziałach przekroczeń (źródło: GIOŚ/PMŚ)

Szacunkowa liczba osób narażonych na przekroczenia wskaźnika hałasu drogowego L_{DWN} (dB)			
1 - 5 dB	5,1 - 10 dB	10,1-15 dB	> 15 dB
48	0	0	0
Szacunkowa liczba osób narażonych na przekroczenia wskaźnika hałasu drogowego L_N [dB]			
1 - 5 dB	5,1 - 10 dB	10,1-15 dB	> 15 dB
0	0	0	0

W strefie oddziaływania hałasu drogowego w przedziale przekroczeń do 5 dB znajduje się 20 lokali mieszkalnych zamieszkałych przez 48 osób. Nie stwierdzono, aby w przedziale przekroczeń powyżej 5 dB były zlokalizowane budynki mieszkalne. W obszarze przekroczeń wartości dopuszczalnej L_{DWN} 5 dB nie zidentyfikowano żadnego budynku szkolnego ani budynku służby zdrowia.

W strefie oddziaływania hałasu drogowego nie stwierdzono, aby w zasięgu izofony dla wskaźnika L_N w przedziale przekroczeń powyżej 5 dB były zlokalizowane budynki mieszkalne. Nie zidentyfikowano również żadnego budynku szkolnego ani budynku służby zdrowia w obszarze przekroczeń wartości dopuszczalnej L_N .

VI. PODSUMOWANIE

Badania **monitoringowe** poziomu **hałasu drogowego** w ramach Państwowego Monitoringu Środowiska w 2024 roku przeprowadzono w 19 punktach pomiarowych. Pomiary były wykonywane w porze dnia i nocy. Przekroczenia poziomów dopuszczalnych hałasu dla 16 godzin dnia stwierdzono w 4 punktach pomiarowych, w pozostałych 15 punktach poziom hałasu odpowiadał normom dla pory dnia. Przekroczenia poziomów dopuszczalnych dla 8 godzin nocy także stwierdzono w 4 punktach pomiarowych.

Szczególnie znaczne przekroczenia w porze dnia stwierdzono na terenie gminy Świdnica w miejscowości Bystrzyca Górna (o 3,9 dB) oraz w miejscowości Modliszów (o 1,8 dB). W pozostałych punktach, w których zaobserwowano przekroczenia, poziom równoważny hałasu L_{AeqD} , dla 16 godzin dnia przekraczał dopuszczalny poziom o maksymalnie 0,5 dB.

W porze nocnej najwyższe przekroczenia stwierdzono w miejscowości Kowary przy ul. Jeleniogórskiej (o 7,5 dB), w miejscowości Bystrzyca Górna (o 2,2 dB) oraz w Rogów Sobócki przy ul. Wrocławskiej 2 (o 1,1 dB) a w Lubachowie (o 0,9 dB).

Badania **monitoringowe** poziomu **hałasu kolejowego** w ramach Państwowego Monitoringu Środowiska w 2024 roku przeprowadzono w 7 punktach pomiarowych – w miejscowości Pisarzowice i Księginice – w strefie oddziaływania linii kolejowej nr 273 relacji Wrocław – Głogów, w miejscowości Wilczy Las i w Bolesławcu przy ul. Ekonomicznej w strefie oddziaływania linii

kolejowej nr 282 relacji Miłkowice – Żary oraz w miejscowości Szczawin i Ławica w strefie oddziaływania linii kolejowej nr 276 relacji Wrocław – Kłodzko i linii kolejowej nr 289 relacji Legnica – Rudna, w miejscowości Lubin przy ul. Kolejowej. Przeprowadzone badania wykazały przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu w porze nocy od 0,4 dB do 6,0 dB.

Badania **hałasu drogowego** zostały przeprowadzone w ramach **analizy porealizacyjnej** przy ul. Kosmonautów we Wrocławiu w ciągu drogi krajowej nr 94. Ponadto badania prowadzono również przy ul. Buforowej we Wrocławiu w ciągu drogi wojewódzkiej nr 395. Badania te nie wykazały przekroczeń wartości dopuszczalnych ani dla pory dnia ani dla pory nocy.

W ramach **kontroli przeprowadzonej przez Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego** w 2024 r. wykonano badania poziomu hałasu drogowego pochodzącego od: drogi ekspresowej S8e w Oleśnicy, drogi ekspresowej S5 w rejonie miejscowości Kryniczno, Autostradowej Obwodnicy Wrocławia A8e w miejscowości Mokronos Górny i we Wrocławiu na ul. Granicznej, drogi ekspresowej nr S3 w Legnicy w obrębie osiedla Zosinek.

Badania te wykazały przekroczenia wartości dopuszczalnych: dla pory dnia w Krynicznie przy ul. Spacerowej 56 (o 0,4 dB) a dla pory nocy w Krynicznie przy ul. Spacerowej 56 (o 1,1dB), ul. Ogrodowej 4 (o 0,2 dB) i ul. Wiosennej 94 (o 0,4 dB). W pozostałych punktach pomiarowych poziom hałasu od dróg szybkiego ruchu odpowiadał przyjętym standardom.

Ponadto w ramach **kontroli przeprowadzonej przez Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego** oraz **Starostwo Powiatowe w Środzie Śląskiej** w 2024 r. wykonano badania poziomu hałasu kolejowego pochodzącego od linii kolejowych: nr 349 Wrocław – Zielona Góra, nr 132 Wrocław– Zielona Góra, nr 750 Wrocław Brochów WBA – Stadion, nr 275 Wrocław Muchobór – Gubin Główny. W porze dnia przy liniach tych nie stwierdzono przekroczeń wartości dopuszczalnych natomiast w porze nocy przekroczenia stwierdzono we Wrocławiu przy ul. Mościckiego o 5,3 dB.

Badania **monitoringowe hałasu lotniczego** w 2024 r. były prowadzone przez Port Lotniczy Wrocław S.A. w 4 punktach pomiarowych. W 3 punktach pomiarowych nie stwierdzono przekroczeń, natomiast w punkcie przy ul. Krzeptowskiej 22 zostały przekroczone wartości dopuszczalne wskaźników długookresowych dla pory nocy L_N o 1,3 dB. Podkreślić należy, że punkt ten zlokalizowany jest w Obszarze Ograniczonego Użytkowania.

Badania **hałasu przemysłowego** w 2024 roku w większości prowadzone były w ramach pomiarów okresowych oraz kontroli wykonywanej przez WIOŚ. Wyniki tych badań gromadzone są w bazie EHAŁAS-P, w której zarejestrowano 96 zakładów, z których wykonano pomiary hałasu łącznie w 207 punktach pomiarowych. Z przeprowadzonych pomiarów wynika, że przekroczenie dopuszczalnego poziomu hałasu wystąpiło w 3 punktach pomiarowych w porze dnia (1,52% wszystkich badanych punktów) i w 11 punktach w porze nocy (6,15%).

Informacje zawarte w opracowaniu mogą być wykorzystywane między innymi przy sporządzaniu opracowań ekofizjograficznych oraz przy tworzeniu miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego. Będą one także przydatne przy opracowywaniu programu ochrony środowiska przed hałasem, którego celem jest dostosowanie poziomu hałasu do poziomu dopuszczalnego – zgodnie z art.119 ustawy – Prawo ochrony środowiska.