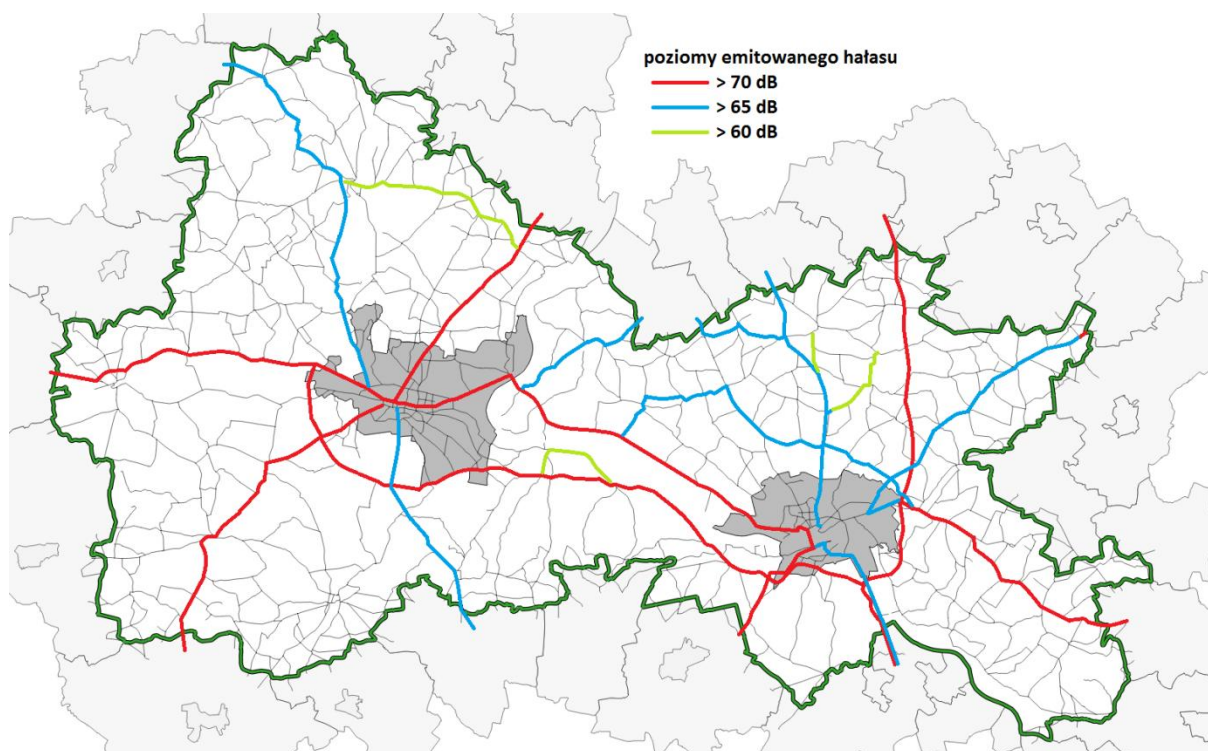


komunikacyjnych. Porównując wyniki z dwóch kolejnych lat (2012 r. i 2013 r.) - w dwóch punktach zarejestrowano wzrost wartości, a w pozostałych poziom hałasu uległ obniżeniu lub pozostał bez zmian. Oznacza to, że oddziaływania w zakresie wzrostu poziomu hałasu i działania ograniczające, w pewnym zakresie uległy zrównoważeniu, i nie ma gwałtownego wzrostu zagrożenia hałasem na terenie miast.

Do poprawy sytuacji przyczyniły się również zrealizowane inwestycje w postaci tras średnicowych, obwodnic itp., gdzie na etapie projektu uwzględniane były wymagania akustyczne poprzez właściwą ich lokalizację lub zastosowanie zabezpieczeń akustycznych w postaci ekranów. Na bazie prognoz dobowych natężeń ruchu dla głównych dróg obszaru BTOF poza terenami miejskimi wykonano szacunkowe obliczenia poziomów hałasu w odległości 15 od osi drogi. Przyjęto średnią prędkość poruszających się pojazdów 80 km/h (dla odcinka autostradowego 110 km/h). Wyniki przeprowadzonych obliczeń zobrazowano na rys.13.3. Obliczenia te mają charakter szacunkowy i służą do zobrazowania problemu, a nie stanowią danych o przekroczeniach. Przyjęte przybliżenia w postaci zakładanej średniej prędkości oraz rozkładu ruchu w ciągu doby, w wielu przypadkach są różne od stanu rzeczywistego powodując przekłamanie wyników (nie uwzględniono ograniczeń prędkości, skrzyżowań itp. które mają duży wpływ na lokalną wartość poziomu hałasu).



Rys. 13.3. Poziomy emisji hałasu dla dróg na terenie Obszaru Partnerstwa

Celem przeprowadzonej analizy było określenie stanu zanieczyszczenia w sąsiedztwie dróg poza obszarami miejskimi, dla których prowadzone są systematyczne lub okresowe badania monitoringowe. W przypadku dróg pozamiejskich, problem uciążliwości hałasu często nie jest dostrzegany. Jak widać w przypadku dróg krajowych i części dróg wojewódzkich biegnących przez obszar powiatów bydgoskiego i toruńskiego poziom hałasu osiąga wartość powyżej 65 dB. W pasie do 15 m od drogi występują przekroczenia wartości dopuszczalnych