

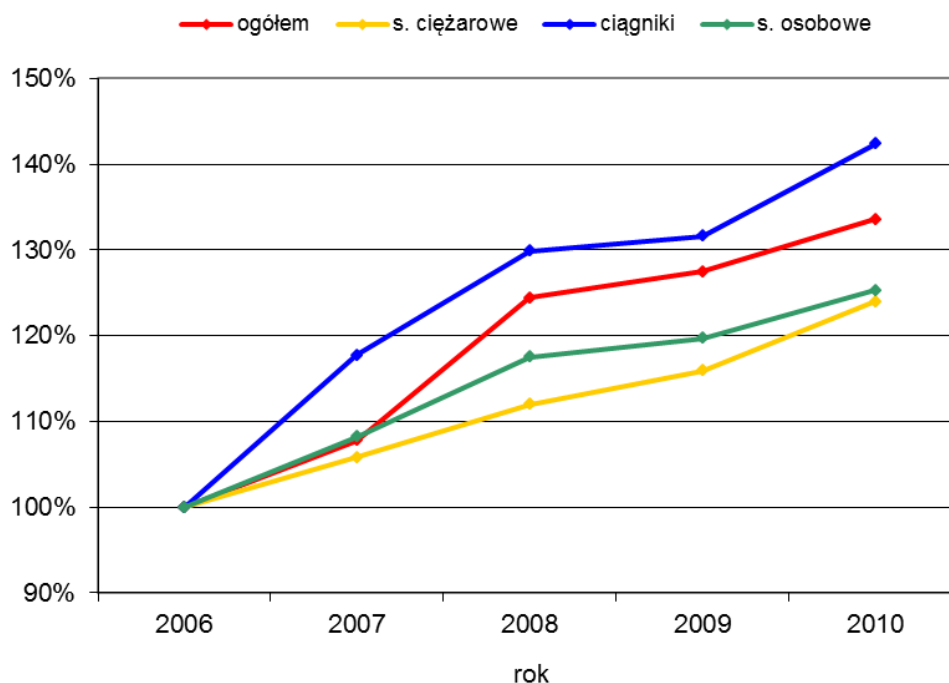
BADANIA HAŁASU KOMUNIKACYJNEGO W WYBRANYCH PUNKTACH NA TERENIE WOJEWÓDZTWA LUBUSKIEGO W 2011 ROKU

1. Podstawy prawne

Hałas, jako zanieczyszczenie środowiska, wpływa na jakość warunków zamieszkania i wypoczynku człowieka. Do głównych źródeł hałasu kształtujących klimat akustyczny zalicza się:

- komunikację samochodową, tramwajową, lotniczą i kolejową,
- parkingi, zajezdnie autobusowe i tramwajowe,
- zakłady przemysłowe, rzemieślnicze i usługowe,
- obiekty publiczne, takie jak: stadiony, tereny zabaw, dyskoteki, kluby muzyczne,
- tereny budowy.

Ze względu na szybki wzrost liczby pojazdów samochodowych i niedostateczną ilość dróg szybkiego ruchu, hałas wytwarzany przez transport samochodowy jest głównym obciążeniem środowiska (rys. 1). O poziomie hałasu komunikacyjnego decyduje wiele czynników, takich jak: natężenie ruchu pojazdów, prędkość strumienia pojazdów, rodzaj nawierzchni, płynność ruchu pojazdów, ukształtowanie terenu, przez który przebiega trasa komunikacyjna oraz rodzaj i szerokość drogi.



Rysunek 1. Zmiany liczby zarejestrowanych pojazdów w latach 2006-2010 w województwie lubuskim, przy założeniu, że wartość wskaźników w 2006 roku równa jest 100% (źródło: GUS).

Monitoring hałasu w środowisku prowadzono w oparciu o następujące przepisy:

- Ustawę z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2008 r. Nr 25, poz.150 z późn. zm.),
- Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. Nr 120, poz. 826),
- Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 4 czerwca 2007 r. w sprawie ustalania wartości wskaźnika hałasu L_{DWN} (Dz. U. Nr 106, poz. 729 z późn. zm.),
- Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 16 czerwca 2011 roku w sprawie wymagań w zakresie prowadzenia pomiarów poziomów w środowisku substancji lub energii przez zarządzającego drogą, linią kolejową, linią tramwajową, lotniskiem, portem (Dz. U. Nr 140, poz. 824, Załącznik nr 3).
- 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. Nr 18, poz. 164).

Tabela 1.1. Dopuszczalne poziomy hałasu w środowisku

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

¹⁾ Wartości określone dla dróg i linii kolejowych stosuje się także dla torowisk tramwajowych poza pasem drogowym i kolei linowych.

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

³⁾ 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 pow. 100 tys., można wyznaczyć w tych dzielnicach strefę śródmiejską, jeżeli charakteryzuje się ona zwartą zabudową mieszkaniową z koncentracją obiektów administracyjnych, handlowych i usługowych.

Tabela 1.2. Dopuszczalne poziomy hałasu w środowisku

Rodzaj terenu	Dopuszczalny długookresowy średni poziom dźwięku A w dB			
	Drogi lub linie kolejowe ¹⁾		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
a) Strefa ochronna "A" uzdrowiska a) Tereny szpitali poza miastem	50	45	45	40
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	55	50	50	40
a) Tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej i zamieszkania zbiorowego b) Tereny zabudowy zagrodowej c) Tereny rekreacyjno-wypoczynkowe d) Tereny mieszkaniowo-usługowe	60	50	55	45
Tereny w strefie śródmiejskiej miast powyżej 100 tys. mieszkańców ²⁾	65	55	55	45

¹⁾ Wartości określone dla dróg i linii kolejowych stosuje się także dla torowisk tramwajowych poza pasem drogowym i kolei linowych.

²⁾ 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 pow. 100 tys., można wyznaczyć w tych dzielnicach strefę śródmiejską, jeżeli charakteryzuje się ona zwartą zabudową mieszkaniową z koncentracją obiektów administracyjnych, handlowych i usługowych.

Ochrona przed hałasem polega na zapewnieniu jak najlepszego stanu akustycznego środowiska, w szczególności na utrzymaniu poziomu hałasu poniżej dopuszczalnego lub co najmniej na tym poziomie, oraz zmniejszeniu poziomu hałasu co najmniej do dopuszczalnego, gdy nie jest on dotrzymany. Zgodnie z art. 119 ust. 1 Poś – dla terenów, na których poziom hałasu przekracza poziom dopuszczalny, tworzy się program ochrony środowiska przed hałasem, którego celem jest dostosowanie poziomu hałasu do dopuszczalnego.

Oceny stanu akustycznego środowiska i obserwacji zmian dokonuje się w ramach państwowego monitoringu środowiska (Poś, art. 117). W myśl tej ustawy badaniem monitoringowym należy objąć przede wszystkim miasta o liczbie mieszkańców mniejszej niż 100 tysięcy oraz drogi o regionalnym znaczeniu.

Podstawowym elementem systemu monitoringu hałasu środowiskowego jest baza danych OPH – „System kontrolowania i ewidencji obiektów emitujących hałas” prowadzona przez Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Zielonej Górze. W bazie tej ewidencjonowane są źródła hałasu komunikacyjnego i przemysłowego.

2. Pomiary hałasu komunikacyjnego

W ramach monitoringu hałasu komunikacyjnego na obszarze województwa lubuskiego w roku 2011 przeprowadzono pomiary na terenie następujących miejscowości: Kostrzyn nad Odrą, Przytoczna, Żary, Żagań oraz Marszów.

Na podstawie analizy sposobu zagospodarowania terenów wokół głównych szlaków komunikacyjnych województwa oraz w oparciu o dane pomiarowe z lat ubiegłych w ww. miejscowościach zidentyfikowano (i wytypowano do badań monitoringowych) potencjalne obszary szczególnego zagrożenia hałasem. Przy wyznaczaniu punktów pomiarowych uwzględniono również specyfikę zabudowy oraz gęstość zaludnienia.

Przytoczna przy ul. Głównej 1 – punkt pomiarowy zlokalizowany w odległości 10,0 m od krawędzi jezdni na wysokości 4,0 m n.p.t. Zabudowa jedno i wielorodzinna. Jezdnia asfaltowa, dwa pasy ruchu, brak pasa dzielącego. Natężenie ruchu w porze dziennej wynosiło 5950 poj./16h, w tym 37,2% pojazdów ciężkich, a w dwóch porach nocnych następujących po sobie odpowiednio 782 i 805 poj./8h, w tym 42,7 i 43,6% pojazdów ciężkich. Pomiary były wykonane na terenie chronionym (teren zabudowy mieszkaniowo-usługowej). Dopuszczalny poziom dźwięku został przekroczony o 9,7 dB w porze dziennej i odpowiednio o 17,7 i 18,1dB w porach nocnych.

Przytoczna przy ul. Głównej 30 – punkt pomiarowy zlokalizowany w odległości 10,0 m od krawędzi jezdni na wysokości 4,0 m n.p.t. Zabudowa jedno i wielorodzinna. Jezdnia asfaltowa, dwa pasy ruchu, brak pasa dzielącego. Natężenie ruchu w porze dziennej wynosiło 3542 poj./16h, w tym 37,2% pojazdów ciężkich, a w porze nocnej 532 poj./8h, w tym 45,9% pojazdów ciężkich. Pomiary były wykonane na terenie chronionym (teren zabudowy mieszkaniowo-usługowej). Dopuszczalny poziom dźwięku został przekroczony o 11,3 dB w porze dziennej i o 15,6 dB w porze nocnej.

Kostrzyn n/O, przy ul. Sportowej – punkt pomiarowy zlokalizowany w odległości 10,0 m od krawędzi jezdni na wysokości 4,0 m n.p.t. Zabudowa jedno i wielorodzinna. Jezdnia asfaltowa, dwa pasy ruchu, brak pasa dzielącego. Natężenie ruchu w porze dziennej wynosiło 6319 poj./16h, w tym 21,2% pojazdów ciężkich, a w porze nocnej 477 poj./8h, w tym 30,8% pojazdów ciężkich. Pomiary były wykonane na terenie chronionym (teren zabudowy mieszkaniowo-usługowej). Dopuszczalny

poziom dźwięku został przekroczony o 5,9 dB w porze dziennej i o 10,6 dB w porze nocnej. Głównym źródłem uciążliwości hałasowej był tu przejazd pojazdów ciężkich, których udział w ilości pojazdów poruszających się na badanym odcinku zwiększał się w porze nocnej.

Żary przy ul. Serbskiej - punkt pomiarowy zlokalizowany w odległości 10,0 m od krawędzi jezdni na wysokości 4,0 m n.p.t. Zabudowa usługowa i mieszkalna, jednorodzinna. Jezdnia asfaltowa, dwa pasy ruchu, brak pasa dzielącego. Natężenie ruchu w porze dziennej wynosiło 9440 poj./16h, w tym 18% pojazdów ciężkich, a w porze nocnej 976 poj./8h, w tym 20% pojazdów ciężkich. Dopuszczalny poziom dźwięku został przekroczony o 8,7 dB w porze dziennej i o 13,2 dB w porze nocnej

Żary przy ul. Zielonogórskiej 24 - punkt pomiarowy zlokalizowany w odległości 10,0 m od krawędzi jezdni na wysokości 4,0 m n.p.t. Zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna a także tereny rekreacyjne i szkolne. Jezdnia asfaltowa, dwa pasy ruchu, brak pasa dzielącego. Natężenie ruchu w porze dziennej wynosiło 8048 poj./16h, w tym 24% pojazdów ciężkich, a w porze nocnej 888 poj./8h, w tym 29% pojazdów ciężkich. Dopuszczalny poziom dźwięku został przekroczony o 7,1 dB w porze dziennej i o 10,5 dB w porze nocnej.

Żagań przy ul. Nowogórskiej 3 - punkt pomiarowy zlokalizowany w odległości 10,0 m od krawędzi jezdni na wysokości 4,0 m n.p.t. Zabudowa usługowa i mieszkalna, rozproszona. Jezdnia asfaltowa, dwa pasy ruchu, brak pasa dzielącego. Natężenie ruchu w porze dziennej wynosiło 11504 poj./16h, w tym 15% pojazdów ciężkich, a w porze nocnej 424 poj./8h, w tym 20% pojazdów ciężkich. Dopuszczalny poziom dźwięku został przekroczony o 9,0 dB w porze dziennej i o 11,4 dB w porze nocnej.

Marszów, działka nr 154 - punkt pomiarowy zlokalizowany w odległości 10,0 m od krawędzi jezdni na wysokości 4,0 m n.p.t. Zabudowa wiejska, budynki mieszkalne jednorodzinne. Jezdnia asfaltowa, dwa pasy ruchu, brak pasa dzielącego. Natężenie ruchu w porze dziennej wynosiło 6880 poj./16h, w tym 13% pojazdów ciężkich, a w porze nocnej 552 poj./8h, w tym 22% pojazdów ciężkich. Dopuszczalny poziom dźwięku został przekroczony o 7,5 dB w porze dziennej i o 11,5 dB w porze nocnej.

Marszów, działka nr 73 - punkt pomiarowy zlokalizowany w odległości 10,0 m od krawędzi jezdni na wysokości 4,0 m n.p.t. Zabudowa wiejska, budynki mieszkalne jednorodzinne. Jezdnia asfaltowa, dwa pasy ruchu, brak pasa dzielącego. Natężenie ruchu w porze dziennej wynosiło 7440 poj./16h, w tym 10% pojazdów ciężkich, a w porze nocnej 456 poj./8h, w tym 18% pojazdów ciężkich. Dopuszczalny poziom dźwięku został przekroczony o 5,9 dB w porze dziennej i o 9,6 dB w porze nocnej.

Tabela 2.1. Zestawienie wyników badań monitoringu hałasu komunikacyjnego w porze dziennej

Miejsce pomiaru		L _{Aeq} dla 16 h dnia [dB] 10 m od krawędzi jezdni	Natężenie ruchu [poj./h]			liczba obiektów narażonych na hałas	Oszacowana liczba mieszkańców
			ogółem	pojazdy ciężkie	% ciężkich		
droga krajowa nr 24	Przytoczna, ul. Główna 1	69,7	372	138	38	30	870
droga krajowa nr 24	Przytoczna, ul. Główna 30	71,3	221	82	38	63	189
droga krajowa nr 31	Kostrzyn n/O, ul. Sportowa	65,9	395	84	21	10	255
droga krajowa nr 12	Żary, ul. Serbska	68,7	590	106	18	-	-
droga krajowa nr 12	Żary, ul. Zielonogórska 3	67,1	503	120	24	-	-
droga krajowa nr 12	Żagań, ul. Nowogródzka 3	69,0	719	108	15	-	-
droga krajowa nr 12	Marszów, dz. nr 154	67,5	430	56	13	-	-
droga krajowa nr 12	Marszów, dz. nr 73	65,9	465	46	10	-	-

Tabela 2.2. Zestawienie wyników badań monitoringu hałasu komunikacyjnego w porze nocnej

Miejsce pomiaru		L _{Aeq} dla 8 h nocy [dB] 10 m od krawędzi jezdni	Natężenie ruchu [poj./h]			liczba obiektów narażonych na hałas	Oszacowana liczba mieszkańców
			ogółem	pojazdy ciężkie	% ciężkich		
droga krajowa nr 24	Przytoczna, ul. Główna 1	67,7	98	42	42	30	870
droga krajowa nr 24	Przytoczna, ul. Główna 1	68,1	101	44	44	30	870
droga krajowa nr 24	Przytoczna, ul. Główna 30	65,6	66	31	44	63	189
droga krajowa nr 31	Kostrzyn n/O, ul. Sportowa	60,6	60	18	30,8	10	255
droga krajowa nr 12	Żary, ul. Serbska	63,2	122	24	20	-	-
droga krajowa nr 12	Żary, ul. Zielonogórska 24	60,5	111	32	29	-	-
droga krajowa nr 12	Żagań, ul. Nowogródzka 3	61,4	53	11	20	-	-
droga krajowa nr 12	Marszów, dz. nr 154	61,5	69	15	22	-	-
droga krajowa nr 12	Marszów, dz. nr 154	59,6	57	10	18	-	-

Tabela 2.3. Zestawienie przekroczeń poziomu dopuszczalnego

Miejsce pomiaru		Poziom dopuszczalny L_{Aeq} [dB]		Przekroczenie poziomu dopuszczalnego w porze dziennej [dB]	Przekroczenie poziomu dopuszczalnego w porze nocnej [dB]
		W porze diennej	W porze nocnej	10 m od krawędzi jezdni	10 m od krawędzi jezdni
droga krajowa nr 24	Przytoczna, ul. Główna 1	60,0	50,0	9,7	17,7 18,1
droga krajowa nr 24	Przytoczna, ul. Główna 30	60,0	50,0	11,3	15,6
droga krajowa nr 31	Kostrzyn n/O, ul. Sportowa	60,0	50,0	5,9	10,6
droga krajowa nr 12	Żary, ul. Serbska	60,0	50,0	8,7	13,2
droga krajowa nr 12	Żary, ul. Zielonogórska 24	60,0	50,0	7,1	10,5
droga krajowa nr 12	Żagań, ul. Nowogródzka 3	60,0	50,0	9,0	11,4
droga krajowa nr 12	Marszów, dz. nr 154	60,0	50,0	7,5	11,5
droga krajowa nr 12	Marszów, dz. nr 154	60,0	50,0	5,9	9,6

Na terenach objętych pomiarami stwierdzono przekroczenia poziomu dopuszczalnego w przedziale od 5,9 do 11,3 dB w porze dziennej i od 9,6 do 18,1 dB w porze nocnej.

Z przeprowadzonych pomiarów wynika, że głównym źródłem uciążliwości hałasowej był przejazd pojazdów ciężkich, których udział w ilości pojazdów poruszających się na badanych odcinkach zwiększał się w porze nocnej.

Pomiary służące wyznaczeniu poziomu długookresowego

Kostrzyn n/O, ul. Gorzowska (droga wojewódzka nr 132) – punkty pomiarowe zlokalizowano w odległości 10,0 m od krawędzi jezdni i na linii pierwszej zabudowy (8,5 m od krawędzi jezdni) na wysokości 4,0 m n.p.t. Zabudowa jedno i wielorodzinna. Jezdnia asfaltowa, dwa pasy ruchu, brak pasa dzielącego. Pomiary prowadzono w czerwcu i grudniu 2011 r. W czerwcu natężenie ruchu w porze dziennej wynosiło 6453 poj./16h, w tym 5,5% pojazdów ciężkich, a w porze nocnej 412 poj./8h, w tym 6,8% pojazdów ciężkich. W grudniu natężenie ruchu w dwóch porach

dziennych następujących po sobie wynosiło odpowiednio 4941 i 7401 poj./16h, w tym 1,3 i 4,2% pojazdów ciężkich, natomiast w trzech porach nocnych następujących po sobie odpowiednio 461,457 i 404 poj./8h, w tym 3,2, 7,9 i 4,5% pojazdów ciężkich. Pomiary były wykonane na terenie chronionym (teren zabudowy mieszkaniowo-usługowej).

Tabela 2.4. Zestawienie wyników badań monitoringu hałasu komunikacyjnego w porze dziennej

Miejsce pomiaru		L _{Aeq} dla 16 h dnia [dB]		Natężenie ruchu [poj./h]			liczba obiektów narażonych na hałas	Oszacowana liczba mieszkańców
		10 m od krawędzi jezdni	Na linii zabudowy 8,5 m od krawędzi jezdni	ogółem	pojazdy ciężkie	% ciężkich		
1 doba w dniu powszednim okresu wiosennego								
droga wojewódzka nr 132	P 1 ul. Gorzowska	62,0	-	403	22	5,5	47	1622
droga wojewódzka nr 132	P 2 ul. Gorzowska	-	62,1	403	22	5,5	47	1622
1 doba w dniu powszednim okresu jesiennego								
droga wojewódzka nr 132	P 1 ul. Gorzowska	63,8	-	463	20	4,2	47	1622
1 doba podczas weekendu okresu jesiennego								
droga wojewódzka nr 132	P 1 ul. Gorzowska	62,7	-	154	4	1,3	47	1622

Tabela 2.5. Zestawienie wyników badań monitoringu hałasu komunikacyjnego w porze nocnej

Miejsce pomiaru		L _{Aeq} dla 8 h nocy [dB]		Natężenie ruchu [poj./h]			liczba obiektów narażonych na hałas	Oszacowana liczba mieszkańców
		10 m od krawędzi jezdni	Na linii zabudowy 12 m od krawędzi jezdni	ogółem	pojazdy ciężkie	% ciężkich		
1 doba w dniu powszednim okresu wiosennego								
droga wojewódzka nr 132	P 1 ul. Gorzowska	55,8	-	52	4	6,8	47	1622
droga wojewódzka nr 132	P 2 ul. Gorzowska	-	55,9	52	4	6,8	47	1622
1 doba w dniu powszednim okresu jesiennego								
droga wojewódzka nr 132	P 1 ul. Gorzowska	56,3	-	51	2	4,5	47	1622
1 doba podczas weekendu okresu jesiennego								
droga wojewódzka nr 132	P 1 ul. Gorzowska	55,8	-	58	2	3,2	47	1622
droga wojewódzka nr 132	P 1 ul. Gorzowska	57,1	-	57	5	7,9	47	1622

Wyznaczanie wartości długookresowych poziomów dźwięku

Zastosowano uproszczoną metodę wyznaczania wartości długookresowych poziomów dźwięku na podstawie pomiarów krótkookresowych. Stosując tę metodę dokonuje się oszacowania długookresowych poziomów dźwięku w odległości od źródła nie przekraczającej 50 m. Podstawą obliczeń jest wykonanie kilku pomiarów poziomów dźwięku (o czasie trwania nie krótszym niż 24 h), z rozróżnieniem pór: dziennej, wieczornej i nocnej.

W celu oceny poziomu długookresowego zastosowano następującą procedurę. Z uzyskanych wyników pomiarów wyznaczono średnie logarytmiczne wartości poziomów dla pór:

- dziennej (6:00 – 18:00),
 - wieczornej (18:00 – 22:00),
 - nocnej (22:00 – 6:00),
- osobno dla:
- dni roboczych,
 - dni weekendowych
- oraz osobno dla okresu:
- wiosennego (marzec – czerwiec),
 - jesienno-zimowego (wrzesień – luty).

Badaniami nie objęto okresu letniego, wobec czego przyjęto wartości poziomów określonych dla okresu wiosennego. W każdym z okresów określono liczbę dni powszednich (roboczych) oraz weekendowo-świętecznych.

Obliczona wartość długookresowego poziomu rocznego (średnioroczny poziom dla wszystkich nocy w roku) L_N w punkcie pomiarowym P1 na ul. Gorzowskiej wyniosła 56 dB.

Wartość wskaźnika poziomu długookresowego w punkcie P1 wyniosła $L_{DWN} = 65,1$ dB .

Tabela 2.6. Zestawienie przekroczeń poziomu dopuszczalnego w punktach pomiarowych

Miejsce pomiaru	Poziom dopuszczalny L_{Aeq} [dB]		Przekroczenie poziomu dopuszczalnego [dB]		Poziom dopuszczalny poziomu długookresowego L_{DWN} [dB]	Przekroczenie poziomu dopuszczalnego L_{DWN} [dB]	Poziom dopuszczalny poziomu długookresowego L_N [dB]	Przekroczenie poziomu dopuszczalnego L_N [dB]
	W porze dziennej	W porze nocnej	W porze dziennej	W porze nocnej				
1 doba w dniu powszednim okresu wiosennego					60,0	5,1	50,0	6
droga wojewódzka nr 132 ul. Gorzowska	60,0	50,0	2,0 2,1	5,8 5,9				
1 doba w dniu powszednim okresu jesiennego								
droga wojewódzka nr 132 ul. Gorzowska	60,0	50,0	3,8	6,3				
1 doba podczas weekendu okresu jesiennego								
droga wojewódzka nr 132 ul. Gorzowska	60,0	50,0	2,7	5,8 7,1				

Na wszystkich terenach objętych pomiarami stwierdzono przekroczenia poziomów dopuszczalnych. Z przeprowadzonych pomiarów wynika, że głównym źródłem uciążliwości akustycznej był przejazd pojazdów ciężkich. Tereny, gdzie stwierdzono najwyższe przekroczenia norm zostaną uwzględnione w planach monitoringu na przyszłe lata.