

Projekt z dnia 17 września 2012 r.

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA ŚRODOWISKA¹⁾
z dnia.....2012 r.

zmieniające rozporządzenie w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku

Na podstawie art. 113 ust. 1 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. - Prawo ochrony środowiska ((Dz. U. z 2008 r. Nr 25, poz. 150, z późn. zm²⁾) zarządza się, co następuje:

§ 1. W rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. Nr 120, poz. 826) w załączniku Dopuszczalne poziomy hałasu w środowisku wprowadza się następujące zmiany:

1) tabela 1 „Dopuszczalne poziomy hałasu w środowisku powodowanego przez poszczególne grupy źródeł hałasu, z wyłączeniem hałasu powodowanego przez starty, lądowania i przeloty statków powietrznych oraz linie elektroenergetyczne, wyrażone wskaźnikami $L_{Aeq D}$ i $L_{Aeq N}$, które to wskaźniki mają zastosowanie do ustalania i kontroli warunków korzystania ze środowiska, w odniesieniu do jednej doby” otrzymuje brzmienie określone w załączniku nr 1 do niniejszego rozporządzenia;

2) tabela 3 „Dopuszczalne poziomy hałasu w środowisku powodowanego przez poszczególne grupy źródeł hałasu, z wyłączeniem hałasu 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” otrzymuje brzmienie określone w załączniku nr 2 do niniejszego rozporządzenia.

§ 2. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

¹⁾ Minister Środowiska kieruje działem administracji rządowej - środowisko, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 listopada 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Środowiska (Dz. U. Nr 248, poz. 1493 i Nr 284, poz. 1671).

²⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2008 r. Nr 111, poz. 708, Nr 138, poz. 865, Nr 154, poz. 958, Nr 171, poz. 1056, Nr 199, poz. 1227, Nr 223, poz. 1464 i Nr 227, poz. 1505, z 2009 r. Nr 19, poz. 100, Nr 20, poz. 106, Nr 79, poz. 666, Nr 130, poz. 1070 i Nr 215, poz. 1664, z 2010 r. Nr 21, poz. 104, Nr 28, poz. 145, Nr 40, poz. 227, Nr 76, poz. 489, Nr 119, poz. 804, Nr 152, poz. 1018 i 1019, Nr 182, poz. 1228, Nr 229, poz. 1498 i Nr 249, poz. 1657, z 2011 r. Nr 32, poz. 159, Nr 63, poz. 322, Nr 94, poz. 551, Nr 99, poz. 569, Nr 122, poz. 695, Nr 152, poz. 897, Nr 178, poz. 1060 i Nr 224, poz. 1341 oraz z 2012 r. poz. 460.

„Tabela 1

Dopuszczalne poziomy hałasu w środowisku powodowanego przez poszczególne grupy źródeł hałasu, z wyłączeniem hałasu 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

Lp.	Rodzaj terenu	Dopuszczalny poziom hałasu w [dB]			
		Drogi lub linie kolejowe ¹⁾		Pozostałe obiekty i działalność będąca źródłem hałasu	
		L_{AeqD} przedział czasu odniesienia równy 16 godzinom	L_{AeqN} przedział czasu odniesienia równy 8 godzinom	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 b) Tereny zabudowy związanej ze stałym lub czasowym pobytem dzieci i młodzieży ²⁾ c) Tereny domów opieki społecznej d) Tereny szpitali w miastach	61	56	50	40
3	a) Tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej i zamieszkania zbiorowego b) Tereny zabudowy zagrodowej c) Tereny rekreacyjno-wypoczynkowe ²⁾ d) Tereny mieszkaniowo-usługowe	65	56	55	45
4	Tereny w strefie śródmiejskiej miast powyżej 100 tys. mieszkańców ³⁾	68	60	55	45

Objaśnienia:

- 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 3

Dopuszczalne poziomy hałasu w środowisku powodowanego przez poszczególne grupy źródeł hałasu, z wyłączeniem hałasu 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

Lp.	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
1	a) Strefa ochronna "A" uzdrowiska b) Tereny szpitali poza miastem	50	45	45	40
2	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	64	59	50	40
3	a) Tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej i zamieszkania zbiorowego b) Tereny zabudowy zagrodowej c) Tereny rekreacyjno-wypoczynkowe d) Tereny mieszkaniowo-usługowe	68	59	55	45
4	Tereny w strefie śródmiejskiej miast powyżej 100 tys. mieszkańców ²⁾	70	65	55	45

Objaśnienia:

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.”.

UZASADNIENIE

Projekt rozporządzenia zmieniającego rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. Nr. 120, poz. 826) stanowi wykonanie delegacji zawartej w art. 113 ust. 1 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2008 r. Nr 25, poz. 150, z późn. zm.).

Projekt rozporządzenia zawiera w załączniku nr 1 zmienioną tabelę nr 1 i w załączniku nr 2 zmienioną tabelę nr 3 określające dopuszczalne poziomy hałasu w środowisku, powodowanego przez drogi lub linie kolejowe. Zmiana ta obejmuje podwyższenie od 2 do 9 dB dopuszczalnych poziomów hałasu w czterech kategoriach rodzaju terenu dla dróg lub linii kolejowych dla pory dnia i pory nocy.

Uzasadniając propozycje zmian wskazać należy na obserwowany gwałtowny wzrost natężenia ruchu drogowego odnotowany w ciągu ostatnich lat oraz wysokie wartości prognoz w tym zakresie, z drugiej strony tendencję obudowywania dróg o dużym natężeniu ruchu zabudową mieszkaniową. Zarządca drogi realizując nowe pilne inwestycje staje przed trudnymi problemami, często niemożliwymi do rozwiązania pomimo wydatkowania olbrzymich kwot na urządzenia ochrony przed hałasem (głównie ekranów akustycznych). Możliwość lokalizacji zabudowy mieszkaniowej w bezpośrednim sąsiedztwie drogi oraz skutków jej funkcjonowania tj. w strefie oddziaływania akustycznego znacznie przekraczającego dopuszczalne wartości sprawia, że nawet budowa wielu kilometrów kosztownych ekranów akustycznych o najwyższych parametrach technicznych nie jest w stanie zapewnić dotrzymania obowiązujących norm hałasu i prowadzi do ustawicznych protestów. Podobna sytuacja występuje w przypadku linii kolejowych.

Obecnie największe koszty związane z ochroną środowiska w realizowanych projektach inwestycyjnych dotyczą przede wszystkim dwóch aspektów środowiskowych: hałasu oraz ochrony przyrody. W przypadku konieczności stosowania zabezpieczeń akustycznych na istniejących bądź przebudowywanych drogach i liniach kolejowych, najczęściej jedynym możliwym do zastosowania rozwiązaniem pozostaje bardzo kosztowna budowa ekranów akustycznych. Brak możliwości „odsunięcia” drogi lub linii kolejowej od zabudowań mieszkalnych (zwłaszcza w centrach dużych miast) oraz bliskość chronionej prawnie zabudowy powodują konieczność sytuowania wyjątkowo wysokich (kilkumetrowych) ekranów akustycznych powodujących nieodwracalne zeszpecenie architektury i krajobrazu oraz złamanie ładu urbanistycznego. Jednocześnie tak wysokie ekrany są rzadkością w innych państwach.

Niezależnie od kosztu takich inwestycji, niejednokrotnie brak jest możliwości technicznych posadowienia ekranów akustycznych o parametrach, które zapewniałyby dotrzymanie obecnych dopuszczalnych poziomów hałasu. Fakt ten prowadzić może w najbliższej przyszłości do konieczności ponoszenia kosztów znacznie większych niż stosowanych obecnie rozwiązań. W przypadku braku możliwości dotrzymania dopuszczalnych poziomów hałasu, zgodnie z ustawą - Prawo ochrony środowiska, utworzony powinien zostać tzw. obszar ograniczonego użytkowania. Może się to wiązać z koniecznością wykupu nieruchomości, co może powodować nieopłacalność realizacji wielu inwestycji prowadząc do niewykorzystania dofinansowania pochodzącego z funduszy unijnych. Efektem budowy ekranów akustycznych są wspomniane wyżej zaburzenia krajobrazu i walorów estetycznych środowiska. Zauważyć należy, iż wiele osób nie życzy sobie stawiania barier akustycznych przed ich domami. Budowanie szpalerów ekranów akustycznych może również pogarszać bezpieczeństwo fizyczne mieszkańców, poprzez ograniczanie widoczności. Alternatywne rozwiązanie w postaci wymiany stolarki okiennej nie zapewnia dotrzymania dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku jako całości.

Porównując wartości dopuszczalne w innych państwach członkowskich Unii Europejskiej można zauważyć, iż niektóre z nich ustanowiły normy bardziej liberalne niż aktualnie obowiązujące w Polsce, co znacząco przyczynia się do zmniejszenia w tych państwach kosztów związanych z budową i przebudową dróg, a także ich eksploatacją.

Niemcy

Rodzaj obszaru	Poziom ¹⁾		Ograniczenia ²⁾³⁾	
	dzień	noc 22:00 — 6:00	dzień	noc 22:00 — 6:00
Szpitala, szkoły, kurorty, domy opieki	57	47	70	60
Tereny zabudowane	59	49	70	60
Obszary o ważnym znaczeniu gospodarczym, obszary wiejskie, obszary mieszane	64	54	72	62
Tereny przemysłowe	69	59	75	65

- 1) Nowe, lub zasadniczo przebudowywane szlaki drogowe i kolejowe.
- 2) Istniejące drogi i linie kolejowe w utrzymaniu rządu federalnego (w zależności od dostępnych środków).
- 3) Wartości docelowe Federalnej Agencji Ochrony Środowiska 65/55 dB (A) w dzień / noc, w obszarach mieszkalnych.

Hiszpania

Rodzaj obszaru	Poziom (dB)		
	Dzień (12h)	Wieczór (4h)	Noc (8h)
Obszary o przewadze placówek służby zdrowia, oświatowych i kulturalnych wymagających specjalnej ochrony przed hałasem	60	60	60
Obszary o przewadze budynków mieszkalnych	65	65	65
Obszary o przewadze punktów usługowych innych niż niżej wymienione	70	70	65

Obszary o charakterze rekreacyjnym i rozrywkowym	73	73	63
Obszary o charakterze przemysłowym	75	75	65
Obszary przeznaczone na cele ogólnych systemów infrastruktury transportowych lub innych infrastruktur publicznych, które potrzebują tych systemów	Bez określania	Bez określania	Bez określania

Węgry

Obszary chronione przed hałasem	Drogi techniczne i wewnętrzne		Drogi krajowe drugiej kategorii, zbierające ruch i usytuowane poza obszarem zabudowanym drogi wojewódzkie; sieć kolejowa drugiej kategorii oraz stacje kolejowe; lotniska oraz publiczne i niepubliczne lądowiska		Autostrady i drogi ekspresowe, krajowe i należące do samorządów lokalnych autostrady i drogi ekspresowe, główne drogi pierwszej i drugiej kategorii; stacje autobusowe, główne stacje kolejowe oraz stacje kolejowe, lotniska oraz publiczne i niepubliczne lądowiska	
	Dzień 6:00- 22:00	Noc 22:00-6:00	Dzień 6:00- 22:00	Noc 22:00-6:00	Dzień 6:00- 22:00	Noc 22:00-6:00
Rekreacja i służba zdrowia	50	40	55	45	60	50
Obszary mieszkalne (małe miasta, obszary wiejskie i podmiejskie); placówki oświatowe, cmentarze oraz obszary zieleni	55	45	60	50	65	55

Obszary mieszkalne (silnie zurbanizowane, duże miasta)	60	50	65	55	65	55
Obszary działalności gospodarczej, obszary specjalne	65	55	65	55	65	55

Austria

	Ruch drogowy		Kolej	
	pora dnia	pora nocy	pora dnia	pora nocy
	-	-	65	55
Planowane poziomy	50-55	40-45	-	-
Nowe drogi federalne	60	50	-	-
Przebudowywane drogi federalne	65	55	-	-

Dania

	Ruch drogowy	Kolej
	L _{DEN}	L _{DEN}
Tereny rekreacyjne, kempingi	53	59

szpitale, szkoły, tereny zamieszkałe	58	64
Hotele, biura	63	69

Jednocześnie należy zauważyć, iż regulacje wspólnotowe nie limitują wartości dopuszczalnych dla całego obszaru UE pozostawiając tę sprawę do rozwiązania w przepisach krajowych poszczególnych państw członkowskich UE.

Oczywistą kwestią jest konieczność ochrony przed hałasem, jednakże działalność w tym zakresie realizowana jest m. in. poprzez sporządzanie co 5 lat map akustycznych oraz programów ochrony środowiska przed hałasem. Działania o charakterze długoterminowej polityki będą systematycznie realizowane.

Nie ma potrzeby wprowadzenia przepisów przejściowych. Jest to podyktowane przede wszystkim koniecznością wprowadzenia szybkich zmian w dokumentach stanowiących podstawę planowania ochrony środowiska przed hałasem. Ponadto należy zauważyć, że niniejsza zmiana jest elementem głębszego procesu porządkowania przepisów prawnych dotyczących hałasu, który jest właśnie inicjowany.

Termin konsultacji został skrócony do trzech dni ze względu na gwałtownie rosnące natężenie ruchu drogowego w ciągu ostatnich lat i występujący równocześnie z nim problem obudowywania dróg i linii kolejowych wysokimi ekranami tworzącymi wielokilometrowe zamknięte ciągi. Problem od kilku lat narastał i obecnie przybrał niebezpieczną skalę. Biorąc pod uwagę toczące się postępowania dotyczące wydawania niezbędnych decyzji na uruchomienie nowych inwestycji, jak i prowadzenie remontów istniejących traktów, w trakcie których projektowane są kolejne ekrany akustyczne niezbędne jest przeprowadzenie szybkiego procesu legislacyjnego pozwalającego na redukcję stosowanych barier akustycznych.

Niniejsze rozporządzenie nie zawiera przepisów technicznych w rozumieniu rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. Nr 239, poz. 2039, z późn. zm.), w związku z tym nie podlega notyfikacji.

Projekt rozporządzenia został udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji w zakładce „Rządowy Proces Legislacyjny” z dniem wysłania projektu do uzgodnień międzyresortowych. Zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414, z późn. zm.) nie odnotowano zgłoszeń podmiotów zainteresowanych przebiegiem prac nad projektem rozporządzenia w trybie ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414, z późn. zm.).

Projekt rozporządzenia nie wymaga przedstawienia instytucjom i organom Unii Europejskiej lub Europejskiemu Bankowi Centralnemu.

Rozwiązania zawarte w projekcie są zgodne z prawem Unii Europejskiej.

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Podmioty, na które oddziałuje akt normatywny

Projekt rozporządzenia dotyczy:

- 1) zarządców dróg publicznych,
- 2) zarządców linii kolejowych,
- 3) osoby zamieszkujące przy drogach publicznych i liniach kolejowych,
- 4) organy właściwe w sprawach ochrony środowiska.

2. Konsultacje

Projekt rozporządzenia, zgodnie z § 12 ust. 5 uchwały Nr 49 Rady Ministrów z dnia 19 marca 2002 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M. P. Nr 13, poz. 221, z późn. zm.), został poddany konsultacjom społecznym. Projekt został umieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji oraz na stronie internetowej Ministerstwa Środowiska www.mos.gov.pl.

W ramach konsultacji społecznych, projekt został przesłany następującym podmiotom:

- 1) Polski Kongres Drogowy,
- 2) Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji RP,
- 3) Ogólnopolska Izba Gospodarcza Drogownictwa,
- 4) Polska Izba Inżynierów Budownictwa,
- 5) Instytut Badawczy Dróg i Mostów,
- 6) Polskie Linie Kolejowe S.A.,
- 7) Polskie Koleje Państwowe S.A.,
- 8) Związek Województw RP,
- 9) Związek Powiatów Polskich,
- 10) Związek Miast Polskich,
- 11) Związek Gmin Wiejskich Rzeczypospolitej Polskiej,
- 12) Unia Metropolii Polskich,
- 13) Unia Miasteczek Polskich,
- 14) Główny Inspektor Sanitarny,
- 15) Państwowa Rada Ochrony Środowiska,
- 16) Państwowa Rada Ochrony Przyrody,
- 17) Liga Ochrony Przyrody,
- 18) Polska Akademia Nauk,
- 19) Krajowa Izba Gospodarcza,
- 20) Instytut Ekologii Terenów Uprzemysłowionych,
- 21) Instytut Ochrony Środowiska,
- 22) Instytut Techniki Budowlanej, Zakład Akustyki,
- 23) Instytut na Rzecz Ekorozwoju,
- 24) Polski Klub Ekologiczny,
- 25) Biuro Wspierania Lobbyingu Ekologicznego,
- 26) Centrum Prawa Ekologicznego,
- 27) Polska Zielona Sieć,
- 28) Ośrodek Badawczo-Rozwojowy Ekologii Miast,
- 29) Wydział Inżynierii Środowiska, Politechnika Warszawska,
- 30) Akademia Górniczo – Hutnicza, Katedra Mechaniki i Wibroakustyki,
- 31) Politechnika Wrocławska, Instytut Telekomunikacji i Akustyki, Zakład Akustyki,
- 32) Liga Walki z Hałasem,
- 33) Urząd Lotnictwa Cywilnego,
- 34) Dowództwo Wojsk Lotniczych i Obrony Powietrznej,
- 35) Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad.

Ponadto, projekt rozporządzenia został przesłany do:

- 1) Wojewodów,
- 2) Marszałków Województw,
- 3) Wojewódzkich Inspektorów Ochrony Środowiska,
- 4) Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej.

W trakcie konsultacji społecznych zostało przekazanych elektronicznie, faxem oraz na piśmie ok. 630 dokumentów z uwagami. Zdecydowana większość przekazanych uwag (ok. 99% zgłoszeń) zawiera tę samą treść przekazaną przez różne osoby na podstawie prowadzonej akcji Stowarzyszeń „Zielone Mazowsze” i Tiry na tory” pod hasłem „Reaguj” (*patrz:* <http://www.tirynatory.pl/2012/09/10/reaguj-minister-srodowiska-chce-poluzowac-normy-halasu/> oraz http://www.zm.org.pl/?a=halas_konsultacje-129#Pismo_do_Ministra_Srodowiska_z_11_IX_2012_r._%28ZM-12-0584-WS%29).

Główne uwagi dotyczą:

- 1) zbyt krótkiego czasu na przekazywanie uwag,
- 2) negatywnego wpływu na zdrowie ludzi proponowanego rozwiązania,
- 3) konieczności wprowadzenia przepisów przejściowych dla prowadzonych już obecnie prac nad mapami akustycznymi,
- 4) braku prawdziwego oddziaływania zmian na rzeczywiste problemy związane z budową ekranów (należy zastosować zmiany w innych aktach prawnych, jak i stosować już istniejące inne rozwiązania zamiast podnosić dopuszczalne poziomy hałasu),
- 5) wątpliwości co do uzasadnienia ekonomicznego dla zaproponowanych dopuszczalnych poziomów hałasu, przy czym z jednej strony występowały argumenty o niedopuszczalności kierowania się przesłankami ekonomicznymi, a z drugiej osoby i instytucje odpowiedzialne za finansowanie budowy i remontów dróg wskazywali na niedostateczne zmiany,
- 6) kwestii redakcyjnych.

Uwagi o charakterze legislacyjnym i redakcyjnym zostały przyjęte.

Mimo określonego terminu konsultacji społecznych przyjmowano uwagi do dnia 14 września 2012 i przeanalizowano wpływające sugestie.

Uwagi dotyczące różnych metod ograniczania hałasu zostały zarejestrowane, ale nie dotyczą one bezpośrednio omawianego rozporządzenia, tylko sposobu realizacji polityki infrastrukturalnej, więc nie mogły być rozważone na tym etapie.

Podkreślenia wymaga fakt, że pula środków budżetowych przeznaczonych na ochronę środowiska jest ograniczona i rodzi to szereg konsekwencji, z czego najpoważniejsze, to m. in. zdecydowany deficyt środków na ochronę ludności przed zanieczyszczeniami i uniemożliwienie poprawy stanu życia mieszkańców w miejscach, w których możliwa jest poprawa, ale nie spełniająca obecnych, nieracjonalnie wysokich norm.

Należy zauważyć, że wprowadzane zmiany w rozporządzeniu są jedynie pierwszym krokiem w kierunku zmian w przepisach, które pomogą w sposób kompleksowy rozwiązać problemy z stosowaniem nieracjonalnych form ochrony przed hałasem. Zmiany, które zostaną przedstawione w najbliższej przyszłości będą obejmowały m. in. Nowelizację ustawy – Prawo ochrony środowiska, rozporządzeń Ministra Środowiska lub innych ministrów. Planowane działania w rezultacie mają doprowadzić do wieloaspektowej optymalizacji stosowania możliwych środków zapobiegawczych (np. sadzenie szpalerów drzew i krzewów zamiast bezrefleksyjnego budowania ekranów, czy umożliwienia budowy linii kolejowych na potrzeby transportu).

Zaproponowane w projekcie rozporządzenia zmiany dopuszczalnych norm hałasu w środowisku zostały przedstawione po porównaniu rozwiązań i norm stosowanych w innych krajach UE. Istotnym jest, że nie istnieją normy czy ograniczenia wspólnotowe limitujące dopuszczalne poziomy hałasu w środowisku. Uregulowanie tych kwestii zostało scedowane na państwa członkowskie, również w zakresie definiowania typów i rodzajów obszarów objętych ewentualną ochroną. Proponowane jest zróżnicowanie norm i dopasowanie przepisów do realnych możliwości ich stosowania, celem umożliwienia poprawy stanu życia wszędzie, gdzie to możliwe, nie tylko w przypadkach, w których możliwe jest jedynie spełnienie najbardziej restrykcyjnych regulacji. Zaproponowane wartości są bardziej liberalne dla dróg i linii kolejowych, ale w granicach wartości ustalanych w poszczególnych państwach członkowskich Unii Europejskiej.

Nie ma potrzeby wprowadzenia przepisów przejściowych. Jest to podyktowane przede wszystkim koniecznością wprowadzenia szybkich zmian w dokumentach stanowiących podstawę planowania ochrony środowiska przed hałasem. Ponadto należy zauważyć, że niniejsza zmiana jest elementem głębszego procesu porządkowania przepisów prawnych dotyczących hałasu, który jest właśnie inicjowany.

W wyniku uwag zdecydowano się na pozostawienie na poprzednim poziomie dopuszczalnych norm hałasu dla stref ochronnych „A” uzdrowisk i terenów szpitali poza miastem, ze względu na ich szczególny charakter. Ponadto biorąc pod uwagę głosy m.in. miasta stołecznego Warszawy, czy Wojewody Mazowieckiego, podniesiono dopuszczalne poziomy hałasu dla terenów w strefie śródmiejskiej miast powyżej 100 tys. mieszkańców w tabeli 1 do 68 dB dla pory dnia i 60 dB dla pory nocy oraz w tabeli 3 odpowiednio do 70 dB oraz 65 dB.

3. Wpływ aktu normatywnego na sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego

Wejście w życie projektowanego rozporządzenia wpłynie pozytywnie na sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i przede wszystkim budżety jednostek samorządu terytorialnego. Należy zauważyć, iż obecnie w przypadku konieczności stosowania zabezpieczeń akustycznych na istniejących bądź przebudowywanych drogach i liniach kolejowych, najczęściej jedynym możliwym do zastosowania rozwiązaniem pozostaje bardzo kosztowna budowa ekranów akustycznych. W przypadku szlaków kolejowych jest niemożliwym stosowanie innych nawierzchni a całościowe spowolnienie komunikacji szynowej dla ograniczenia hałasu jest nieracjonalne.

Z szacunków Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad wynika, iż proponowane w projekcie rozporządzenia podwyższenie dopuszczalnego poziomu hałasu w środowisku powodowanego przez drogi lub linie kolejowe może spowodować redukcję długości ekranów akustycznych o ok. 30% oraz redukcję kosztów budowy ekranów o ok. 25% w stosunku do zakładanych kosztów wynikających z obecnie obowiązujących przepisów. Szacowany, średni koszt budowy 1 m² ekranu akustycznego wynosi, zależnie od wysokości konstrukcji od ok. 150 do 230 Euro.

Obecnie, w przypadku braku możliwości dotrzymania dopuszczalnych poziomów hałasu, utworzony powinien zostać obszar ograniczonego użytkowania, co w większości przypadków wiąże się z postulatem wykupu nieruchomości lub ograniczenia możliwości inwestycyjnych. Tym samym, powoduje to nieopłacalność realizacji wielu inwestycji, prowadząc do niewykorzystania dofinansowania z funduszy unijnych. Co więcej, obszar ograniczonego użytkowania – zgodnie z przepisami Prawa ochrony środowiska – tworzony może być jedynie wtedy, gdy mimo zastosowanych dostępnych środków technicznych, technologicznych i organizacyjnych, nie mogą być dotrzymane standardy jakości środowiska poza terenem, do którego zarządzający posiada tytuł prawny. Dodatkowo paradoksalnie, w świetle powyższego zapisu nie jest możliwe utworzenie obszaru ograniczonego użytkowania bez uprzedniej budowy ekranów akustycznych lub bez wskazania ich

niewystarczającej skuteczności. Może powodować do dublowanie kosztów przeznaczonych na ochronę akustyczną a tym samym niemożność realizacji innych celów ochrony środowiska.

4. Wpływ aktu normatywnego na rynek pracy

Rozporządzenie nie będzie miało wpływu na rynek pracy.

5. Wpływ aktu normatywnego na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw

Wejście w życie projektowanego rozporządzenia nie wpłynie na konkurencyjność gospodarki oraz przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw. W przypadku branży produkującej ekrany akustyczne spodziewany jest spadek ilości zamówień. Natomiast w branży realizacji obiektów inżynieryjno – technicznych spodziewany jest wzrost ilości zamówień dzięki uwolnieniu środków przeznaczanych na zakup ekranów akustycznych.

6. Wpływ regulacji na sytuację i rozwój regionalny

Przewiduje się pozytywny wpływ przedmiotowego rozporządzenia na sytuację i rozwój regionalny m. in. przez umożliwienie skierowania zaoszczędzonych funduszy na inną działalność z zakresu ochrony środowiska w regionach lub dalszy rozwój infrastruktury.

7. Wpływ aktu normatywnego na ochronę środowiska

Projektowane rozporządzenie nie będzie miało negatywnego wpływu na ochronę środowiska. Podwyższenie dopuszczalnych poziomów hałasu może natomiast mieć wpływ na zdrowie ludzi poprzez oddziaływanie zwiększonego poziomu dźwięku przy drogach i liniach kolejowych. Przy czym należy zaznaczyć, że w większości przypadków dotyczyć to będzie tych osób, które już obecnie są narażone na hałas pochodzący z pobliskich tras komunikacyjnych, które dopiero w przypadku modernizacji są wyposażane w ekrany akustyczne. Warto również wskazać, że w strefach ochronnych „A” uzdrowisk i terenów szpitali poza miastem, czyli terenach, na których powinny zostać zachowane szczególnie wysokie normy ochrony środowiska i zdrowia ludzi, zostały zachowane dotychczasowe wysokości dopuszczalnych poziomów hałasu.