



MINISTER ŚRODOWISKA

Jan Szyszko

DOOŚ-OA-H-66/1736/07/MW

GABINET MARSZAŁKA SENATU

wpłynęło dn. 16.04.07 BB

nr 2934 podpis

Warszawa, dnia 11 .04.2007r.

3630 17.04.07 M

Pan

Bogdan Borusewicz

Marszałek Senatu

Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

W odpowiedzi na pismo Pana Marszałka z dnia 27.03.2007 r., znak: SPS-023-6795/07, przekazujące oświadczenie złożone przez senatora Aleksandra Bentkowskiego na 29. posiedzeniu Senatu, w dniu 15.03.2007 r., dotyczące możliwości dokonania, na podstawie wniosków wynikających z analizy klimatu akustycznego na terenie miasta Rzeszowa, zmian w przepisach określających dopuszczalne normy hałasu komunikacyjnego (drogowego) - uprzejmie przedkładam, co następuje.

W myśl przepisu art. 113 ust. 1 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz.U. z 2006 r. Nr 129, poz. 902 z późn. zm), dopuszczalne poziomy hałasu w środowisku określa minister właściwy do spraw środowiska w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw zdrowia.

Naczelną zasadą, która kierują się ww. ministrowie przy ustalaniu dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku, jest potrzeba ochrony zdrowia ludzi realizowana z uwzględnieniem relacji między narażeniem na hałas a efektem szkodliwym lub uciążliwym oddziaływaniem hałasu.

Dopuszczalne poziomy hałasu w środowisku mają za zadanie zapewnić człowiekowi właściwy standard akustyczny nie tylko w środowisku, ale również w budynkach, w których jest realizowane są funkcje, wymagające dotrzymania standardów akustycznych określonych

w obowiązującej, zgodnie z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie (Dz.U. Nr 75, poz. 690 z późn. zm.), polskiej normie PN-87/B-02151/02 Akustyka budowlana. Ochrona przed hałasem pomieszczeń w budynkach. Dopuszczalne wartości poziomów dźwięku w pomieszczeniach.

Dopuszczalne poziomy hałasu w środowisku obowiązują w Polsce od 1980 r.

Pierwotnie były one określone w odniesieniu do poszczególnych kategorii funkcjonalno – urbanistycznych terenów objętych ochroną przed hałasem z uwzględnieniem podziału okresu doby na porę dnia i porę nocy, ale bez rozróżnienia poszczególnych rodzajów źródeł hałasu (rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 30 września 1980 r. w sprawie ochrony środowiska przed hałasem i wibracjami (Dz.U. nr 24, poz. 90).

Mająca miejsce w 1998 r. zmiana przepisów w przedmiocie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (rozporządzenie Ministra Ochrony Środowiska, Zasobów Naturalnych i Leśnictwa z dnia 13 maja 1998r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz.U. Nr 66, poz. 436) spowodowała, że dopuszczalny poziom hałasu w środowisku został uzależniony nie tylko od charakteru funkcjonalno – urbanistycznego terenów objętych ochroną przed hałasem czy pory doby(dzień / noc), ale również został uzależniony od rodzaju źródła hałasu oraz działalności powodującej hałas. Wyróżniono wówczas następujące źródła hałasu / działalności powodujące hałas:

- drogi i linie kolejowe,
- starty, lądowania i przeloty statków powietrznych,
- linie elektroenergetyczne,
- instalacje i pozostałe obiekty i grupy źródeł hałasu.

Ponadto uwzględniając specyfikę funkcjonowania poszczególnych źródeł, a także charakter ich oddziaływania na człowieka, określono wówczas, w odniesieniu do hałasu emitowanego w wyniku eksploatacji dróg i linii kolejowych, znacznie wyższe dopuszczalne normy niż dla instalacji i pozostałych obiektów i grup źródeł hałasu.

W wyniku kolejnej zmiany przepisów w dziedzinie ochrony środowiska przed hałasem (rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 29 lipca 2004 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz.U. Nr 178, poz. 1841) zostały podwyższone dotychczas obowiązujące normy zarówno w odniesieniu do dróg i linii kolejowych jak i instalacji oraz pozostałych obiektów i grup źródeł hałasu. Nadal jednak zachowana została zasada, zgodnie z którą normy dotyczące dróg i linii kolejowych pozostały znacznie wyższe niż normy dotyczące instalacji oraz pozostałych obiektów i grup źródeł hałasu.

Z aktualnie prowadzonych w Ministerstwie Środowiska prac na rzecz określenia dopuszczalnego poziomu hałasu w środowisku wynika, że podwyższenie obecnie obowiązujących akustycznych standardów jakości środowiska może skutkować, ze względu na ograniczone zdolności izolacyjne przegród zewnętrznych budynków (ściany + okna), brakiem możliwości dotrzymania w budynkach norm określonych uprzednio przytoczoną polską normą PN-87/B-02151/02.

Mając na uwadze powyższe oraz specyficzny charakter hałasu powstającego w wyniku eksploatacji dróg i ulic, pragnę zauważyć, że ograniczenie akustycznych oddziaływań na środowisko hałasu drogowego, w szczególności na terenach miast, można uzyskać nie tylko poprzez stosowanie ekranów akustycznych, czy przez modyfikację układu komunikacyjnego (np. obwodnice) oraz działania organizacyjne (ulice jednokierunkowe, ograniczenie prędkości, upłynnienie i segregacja ruchu).

W myśl art. 135 ustawy – Prawo ochrony środowiska, jeżeli z postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko, z analizy porealizacyjnej albo z przeglądu ekologicznego wynika, że mimo zastosowania dostępnych rozwiązań technicznych, technologicznych i organizacyjnych nie mogą być dotrzymane standardy jakości środowiska poza terenem, do którego zarządzający drogą posiada tytuł prawny – odpowiednio:

- wojewoda w drodze rozporządzenia (dla dróg, o których mowa w art. 51 ust. 1 pkt 1),
- rada powiatu w drodze uchwały (dla dróg nie wymienionych w art. 51 ust. 1 pkt 1),

tworzy obszar ograniczonego użytkowania.

Właściwy organ ochrony środowiska tworząc obszar ograniczonego użytkowania określa jego granice, ograniczenia w zakresie przeznaczenia terenu, wymagania techniczne dotyczące budynków oraz sposób korzystania z terenów wynikające z postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko lub analizy porealizacyjnej albo przeglądu ekologicznego.

Jeżeli obowiązek utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania wynika z postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko (prowadzone w odniesieniu do nowoprojektowanego przedsięwzięcia), to dla przedsięwzięcia polegającego na budowie drogi krajowej, obszar ograniczonego użytkowania wyznacza się na podstawie analizy porealizacyjnej. Wówczas w pozwoleniu na budowę nakłada się obowiązek sporządzenia analizy porealizacyjnej po upływie 1 roku od dnia oddania obiektu do użytkowania i jej przedstawienia w terminie 18 miesięcy od oddania obiektu do użytkowania.

Jednocześnie na podkreślenie zasługuje, że dniem 01.07.2007 r. przestaje obowiązywać przepis art. 9 ustawy z dnia 3 października 2003 r. o zmianie ustawy – Prawo

ochrony środowiska oraz niektórych innych ustaw (Dz.U. nr 190, poz. 1865), który stanowi, że do dnia 1 lipca 2007 r. nie tworzy się obszarów ograniczonego użytkowania dla istniejących dróg, gdy z przeglądu ekologicznego wynika, że pomimo zastosowania dostępnych rozwiązań technicznych, technologicznych i organizacyjnych nie mogą być dotrzymane dopuszczalne poziomy hałasu poza terenem, do którego zarządzający drogą ma tytuł prawny.

Instytucja obszaru ograniczonego użytkowania, w sytuacji gdy mimo zastosowania dostępnych rozwiązań technicznych, technologicznych i organizacyjnych nie mogą być dotrzymane standardy jakości środowiska poza terenem, do którego zarządzający drogą posiada tytuł prawny, daje podstawę do osiągnięcia właściwego klimatu akustycznego wewnątrz pomieszczeń, w których, zgodnie z ich przeznaczeniem, należy zabezpieczyć człowiekowi stosowny klimat akustyczny, oraz do właściwego z akustycznego punktu widzenia administrowania terenem mieszczącym się w tym obszarze.

↓
α
p. Krawiec

2011