

Projekt z dnia 6 września 2012 r.

**ROZPORZĄDZENIE**  
**MINISTRA ŚRODOWISKA<sup>1)</sup>**  
**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. zm<sup>2)</sup>) 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) 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” i 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” w załączniku do rozporządzenia otrzymują brzmienie określone w załączniku do niniejszego rozporządzenia.

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

---

<sup>1)</sup> 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).

<sup>2)</sup> 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.

Załącznik  
do rozporządzenia Ministra Środowiska  
z dnia ..... (poz. ....)

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  $L_{AeqD}$  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 <sup>1)</sup>		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	<b>52</b>	<b>47</b>	<b>45</b>	<b>40</b>
2	a) Tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej b) Tereny zabudowy związanej ze stałym lub czasowym pobytem dzieci i młodzieży <sup>2)</sup> c) Tereny domów opieki społecznej d) Tereny szpitali w miastach	<b>61</b>	<b>56</b>	<b>50</b>	<b>40</b>
3	a) Tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej i zamieszkania zbiorowego b) Tereny zabudowy zagrodowej c) Tereny rekreacyjno-wypoczynkowe <sup>2)</sup> d) Tereny mieszkaniowo-usługowe	<b>65</b>	<b>56</b>	<b>55</b>	<b>45</b>
4	Tereny w strefie śródmiejskiej miast powyżej 100 tys. mieszkańców <sup>3)</sup>	<b>65</b>	<b>58</b>	<b>55</b>	<b>45</b>

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.”;

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

Lp.	Rodzaj terenu	Dopuszczalny długookresowy średni poziom dźwięku A w dB			
		Drogi lub linie kolejowe <sup>1)</sup>		Pozostałe objekty 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	<b>55</b>	<b>50</b>	<b>45</b>	<b>40</b>
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	<b>64</b>	<b>59</b>	<b>50</b>	<b>40</b>
3	a) Tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej i zamieszkania zbiorowego b) Tereny zabudowy zagrodowej c) Tereny rekreacyjno-wypoczynkowe d) Tereny mieszkaniowo-usługowe	<b>68</b>	<b>59</b>	<b>55</b>	<b>45</b>
4	Tereny w strefie śródmiejskiej miast powyżej 100 tys. mieszkańców <sup>2)</sup>	<b>68</b>	<b>61</b>	<b>55</b>	<b>45</b>

Objaśnienia:

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

<sup>2)</sup> 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 nową tabelę nr 1 i tabelę nr 3 w załączniku do rozporządzenia określające dopuszczalne poziomy hałasu w środowisku, powodowanego przez drogi lub linie kolejowe. Zmiana ta obejmuje podwyższenie dopuszczalnych poziomów hałasu w trzech kategoriach rodzaju terenu.

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 zszpecenie 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 pogorszać bezpieczeństwo fizyczne mieszkańców, poprzez ograniczanie widoczności. Alternatywne

rozwiązanie w postaci wymiany stolarki okiennej pozostaje 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 <sup>1)</sup>		Ograniczenia <sup>2) 3)</sup>	
	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

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.

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, zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414, z późn. zm.), zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej z dniem wysłania projektu do uzgodnień międzyresortowych.

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:

- zarządców dróg publicznych,
- zarządców linii kolejowych,
- osoby zamieszkujące przy drogach publicznych i liniach kolejowych,
- 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.), zostanie poddany konsultacjom społecznym. Projekt zostanie umieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji oraz na stronie internetowej Ministerstwa Środowiska [www.mos.gov.pl](http://www.mos.gov.pl).

W ramach konsultacji społecznych, projekt zostanie 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) Komisja Wspólna Rządu i Samorządu Terytorialnego,
- 20) Polska Konfederacja Pracodawców Prywatnych,
- 21) Krajowa Izba Gospodarcza,
- 22) Instytut Ekologii Terenów Uprzemysłowionych,
- 23) Instytut Ochrony Środowiska,
- 24) Instytut Techniki Budowlanej, Zakład Akustyki,
- 25) Instytut na Rzecz Ekorozwoju,
- 26) Polski Klub Ekologiczny,
- 27) Biuro Wspierania Lobbyingu Ekologicznego,
- 28) Centrum Prawa Ekologicznego,
- 29) Polska Zielona Sieć,

- 30) Ośrodek Badawczo-Rozwojowy Ekologii Miast,
- 31) Wydział Inżynierii Środowiska, Politechnika Warszawska,
- 32) Akademia Górniczo – Hutnicza, Katedra Mechaniki i Wibroakustyki,
- 33) Politechnika Wrocławska, Instytut Telekomunikacji i Akustyki, Zakład Akustyki,
- 34) Liga Walki z Hałasem,
- 35) Urząd Lotnictwa Cywilnego,
- 36) Dowództwo Wojsk Lotniczych i Obrony Powietrznej,
- 37) Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad.

Ponadto, projekt rozporządzenia zostanie przesłany do:

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

### **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 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.

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 m<sup>2</sup> ekranu akustycznego wynosi, zależnie od wysokości konstrukcji od ok. 150 do 230 Euro.

### **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.

### **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 w regionach lub dalszy rozwój infrastruktury.

#### **7. Wpływ aktu normatywnego na ochronę środowiska**

Projektowane rozporządzenie nie będzie miało wpływu na ochronę środowiska.