

Projekt 5 stycznia 2012 r.

**ROZPORZĄDZENIE**  
**MINISTRA ŚRODOWISKA<sup>1)</sup>**

z dnia ..... 2012r.

**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 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz.U. Nr 120, poz.826) w Załączniku Dopuszczalne Poziomy Hałasu w Środowisku Tabela 1 oraz Tabela 3 otrzymują brzmienie:

„ 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

---

<sup>1)</sup> Minister Środowiska kieruje działem administracji rządowej – środowisko na podstawie §1ust. 1 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 18.11.2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Środowiska (Dz.U. Nr 248, poz. 1493);

<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 oraz z 2011 r. Nr 32, poz. 159, Nr 63, poz. 322, Nr 94, poz. 551, Nr 99, poz. 569 i Nr 122, poz. 695, Nr 94, poz.551, Nr 178, poz.1060, Nr 224, poz.1341, Nr 94, poz.551, Nr 152, poz.897

Lp.	Rodzaj terenu	Dopuszczalny poziom hałasu w [dB]			
		Drogi lub linie kolejowe <sup>1)</sup>		Pozostałe obiekty i działalność będąca źródłem hałasu	
		L <sub>Aeq D</sub> przedział czasu odniesienia równy 16 godzinom	L <sub>Aeq N</sub> przedział czasu odniesienia równy 8 godzinom	L <sub>Aeq D</sub> przedział czasu odniesienia równy 8 najmniej korzystnym godzinom dnia kolejno po sobie następującym	L <sub>Aeq N</sub> przedział czasu odniesienia równy 1 najmniej korzystnej godzinie nocy
1	a) Strefa ochronna "A" uzdrowiska b) Tereny szpitali poza miastem	55	50	45	40
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	60 70 <sup>4)</sup>	55 60 <sup>4)</sup>	50	40
3	a) Tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej i zamieszkania zbiorowego b) Tereny zabudowy zagrodowej c) Tereny rekreacyjno-wypoczynkowe <sup>2)</sup> d) Tereny mieszkaniowo-usługowe	65 70 <sup>4)</sup>	55 60 <sup>4)</sup>	55	45
4	Tereny w strefie śródmiejskiej miast powyżej 100 tys. mieszkańców <sup>3)</sup>	70 72 <sup>4)</sup>	60 70 <sup>4)</sup>	55	45

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

<sup>3)</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 zwaną zabudową mieszkaniową z koncentracją obiektów administracyjnych, handlowych i usługowych.

<sup>4)</sup> dotyczy dróg istniejących

„ 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	55	50	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	60 70 <sup>4)</sup>	55 60 <sup>4)</sup>	50	40
3	a) Tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej i zamieszkania zbiorowego b) Tereny zabudowy zagrodowej c) Tereny rekreacyjno-wypoczynkowe d) Tereny mieszkaniowo-usługowe	65 70 <sup>4)</sup>	55 60 <sup>4)</sup>	55	45
4	Tereny w strefie śródmiejskiej miast powyżej 100 tys. mieszkańców <sup>2)</sup>	70 72 <sup>4)</sup>	60 70 <sup>4)</sup>	55	45

cejszamienna.

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.

4) dotyczy dróg istniejących

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

**MINISTER ŚRODOWISKA**

**MINISTER ZDROWIA**

## UZASADNIENIE

Projekt rozporządzenia zmieniający 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 208 r. Nr 25, poz. 150, z późn. zm.). Projekt rozporządzenia zawiera nową tabelę nr 1 i tabelę nr 3 w załączniku do rozporządzenia przewidujące zmianę dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku powodowanego przez drogi lub linie kolejowe. Zmiana dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku powodowanego przez drogi lub linie kolejowe obejmuje zwiększenie dopuszczalnych poziomów hałasu w trzech strefach oraz ustalenie odrębnych i zwiększonych dopuszczalnych poziomów hałasu dla dróg istniejących.

Uzasadniając propozycje zmian wskazać należy na obserwowany gwałtowny wzrost natężenia ruchu odnotowany w ciągu ostatnich lat oraz wysokie wartości prognoz w tym zakresie, z drugiej strony tendencją obudowywania dróg o dużym natężeniu ruchu zabudową mieszkaniową. Zarządca drogowy 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.

Uzasadnieniem odejścia od równorzędnego traktowania istniejącej sieci drogowej i nowobudowanych odcinków dróg są odmienne uwarunkowania związane z realizacją zabezpieczeń akustycznych. W przypadku budowy nowej drogi zarządca może zaplanować i pozyskać grunty niezbędne do przyszłej budowy ekranów akustycznych. Posiada też instrumenty prawne, żeby nie dopuścić do nadmiernego przybliżenia się linii powstającej zabudowy. Natomiast w przypadku dróg istniejących, zabudowa znajduje się bardzo często już w najbliższym ich sąsiedztwie. Niejednokrotnie drogi biegną przez centra miast. W takich warunkach nie jest możliwa budowa skutecznych ekranów akustycznych oraz brak jest innych środków zapobiegawczych przed oddziaływaniem hałasu.

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

### Niemcy

	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 <sup>(1)</sup>	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 przepisy unijne nie limitują wartości dopuszczalnych dla całego obszaru UE pozostawiając tę sprawę do rozwiązania w przepisach krajowych poszczególnych państw członkowskich UE.

Oczywistą sprawą jest konieczność ochrony przed hałasem, jednakże działania takie podejmowane są co 5 lat w ramach realizacji map akustycznych oraz programów ochrony przed hałasem. Działania o charakterze długoterminowej polityki będą systematycznie realizowane.

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 lobbingsowej 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.

Rozwiązania zawarte w projekcie są zgodne z prawem Unii Europejskiej.