

Opinia Polskiego Kongresu Drogowego

wobec projektu rozporządzenia Ministra Środowiska zmieniającego rozporządzenie sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku

Projekt **opiniujemy pozytywnie**, jest to wyjście naprzeciw wielokrotnie zgłaszanym przez zarządców dróg publicznych postulatam. Złagodzenie wartości dopuszczalnych hałasu, w tym w porze nocnej, jest propozycją długo oczekiwaną także przez zarządców linii kolejowych, projektantów oraz konsultantów środowiskowych. Pozwoli na urealnienie stosowanych metod ochrony oraz kosztów, w tym kosztów inwestycyjnych i późniejszego utrzymania.

Podniesienie wartości dopuszczalnych do proponowanych (w tabelach) spowoduje przede wszystkim zmiany polegające na widocznym ograniczeniu stosowania ekranów akustycznych. Jednocześnie łatwiej będzie stosować inne metody (w tym metody łączne) ochrony przed hałasem komunikacyjnym.

Bardzo dobrym rozwiązaniem jest zróżnicowanie wartości dopuszczalnych dla dopuszczalnego poziomu hałasu tzw. dobowego (LAeq) i długookresowego (LDWN, LN). Zróżnicowanie to spowoduje, że stosowane metody i środki ochrony przed hałasem dla opracowań środowiskowych wykonywanych na etapie przygotowania inwestycji będą mogły prawdopodobnie być podobnie oceniane pod względem ich efektywności na etapie wykonywania map akustycznych i programów ochrony środowiska przed hałasem. Do tej pory mogły zachodzić przypadki, gdzie prawidłowo zaprojektowane urządzenia ochronne mogły być oceniane jako nieefektywne z punktu widzenia ochrony akustycznej na etapie map akustycznych.

Jednocześnie zwracamy uwagę, że projekt rozporządzenie nadal (jak dotychczasowe przepisy) nie określa, dla której doby w roku należy odnosić wartości dopuszczalne z tabeli 1. W niektórych sytuacjach mogą zachodzić poważne problemy interpretacyjne w warunkach dużej zmienności natężenia ruchu dobowego (zróżnicowane wahania tygodniowe, miesięczne, roczne itd.).

W rozporządzeniu nie zróżnicowano wartości dopuszczalnych hałasu (Tabela nr 1) dla dróg nowych i istniejących, co było postulowane w wystąpieniach wielu organizacji, w tym Polskiego Kongresu Drogowego. Brak tego zróżnicowania będzie powodować nadal wiele problemów przy przebudowach dróg o znaczących natężeniach ruchu przechodzących przez miejscowości o zwartej i bliskiej zabudowie w stosunku do drogi.

Proponujemy dodatkowo, by przedstawione do konsultacji rozporządzenie było traktowane jako początek prac nad zmianami przepisów związanych z właściwą ochroną przed hałasem komunikacyjnym. Poza planowanymi zmianami wartości dopuszczalnych zmiany te powinny również dotyczyć zmian w przepisach dotyczących:

- kształtowania otoczenia drogi, głównie Ustawy o zagospodarowaniu przestrzennym,
- kwalifikacji terenu,
- procedury uzyskiwania opinii i pozwoleń na realizację obiektów na stały i czasowy pobyt ludzi w otoczeniu linii komunikacyjnych,
- konieczności dotrzymania dopuszczalnych wartości poziomu hałasu na granicy terenu, do którego zarządzający drogą ma tytuł prawny (ustawa Prawo ochrony środowiska)
- sposobów ochrony w okresie budowy oraz eksploatacji oraz konieczności wprowadzenia jednoznacznych kryteriów stosowania i etapowania urządzeń ochrony środowiska przed hałasem (m.in. rozporządzenie Ministra Transportu dotyczące warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi i ich usytuowanie).