



DZŚ-III.404.8.2018.MO

Warszawa, 26.02.2018r.

**Pan
Paweł Dziechciński
Kierownik Laboratorium
Badawczego Akustyki
Politechnika Wrocławska
Wybrzeże Wyspiańskiego 27
50-370 Wrocław**

Szanowny Panie Kierowniku,

w nawiązaniu do pisma z dnia 16 stycznia 2018 r., w sprawie *wykładni stosowania ustawy Prawo ochrony środowiska w odniesieniu do hałasu kolejowego w powiązaniu z ustawą o transporcie kolejowym*, uprzejmie wyjaśniam co następuje.

Stosownie do treści art. 113 ust. 1 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz.U. z 2017 r. poz. 519, z późn. zm.), minister właściwy do spraw środowiska, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw zdrowia określa, w drodze rozporządzenia, dopuszczalne poziomy hałasu w środowisku. Aktualnie poziomy te są określone w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz.U. z 2014 r. poz. 112). Na podstawie art. 113 ust. 2 ww. ustawy w rozporządzeniu tym ustalone są zróżnicowane dopuszczalne poziomy hałasu dla rodzajów terenów faktycznie zagospodarowanych. Tym samym zauważyć należy, iż na podstawie ww. przepisów ochronie przed hałasem podlega dany teren nie ze względu na same zapisy miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego przewidujące określone przeznaczenie tego terenu lecz ze względu na jego faktyczne zagospodarowanie w sposób określony w przepisach cyt. wyżej rozporządzenia.

Z uwagi na powyższe, przyjętą w piśmie interpretację obowiązujących przepisów, polegającą na uzasadnieniu prawnej ochrony terenu oznaczonego w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego symbolem 2U-MW – teren zabudowy usługowej i mieszkaniowej wielorodzinnej, wyłącznie ze względu na obowiązujący miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego, a nie jego rzeczywiste zagospodarowanie, należy uznać za nietrafną.

Ochronie przed hałasem nie podlegają zapisy miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego lecz tereny faktycznie zagospodarowane w sposób wymagający tej ochrony.

Należy zauważyć, że przywołany w piśmie z dnia 16 stycznia 2018 r. przepis art. 53 ustawy o transporcie kolejowym (Dz.U. z 2017 r. poz. 2117, z późn. zm.), nie znosi obowiązku zarządcy linii kolejowej do zapewnienia dopuszczalnego poziomu hałasu w środowisku w przypadku lokalizacji nowej zabudowy. Zgodnie z art. 174 ust. 2 ustawy – Prawo ochrony środowiska emisje polegające na powodowaniu hałasu powstające w związku z eksploatacją linii kolejowej nie mogą spowodować przekroczenia standardów jakości środowiska poza terenem, do którego zarządzający tym obiektem ma tytuł prawny.

Odstępstwo od powyższego przepisu stanowi, ust. 3 przywołanego wcześniej artykułu, zgodnie z którym, w przypadku gdy w związku z eksploatacją linii kolejowej utworzono obszar ograniczonego użytkowania, eksploatacja nie może spowodować przekroczenia standardów jakości środowiska poza tym obszarem.

Dodatkowo zgodnie z art. 139 ustawy - Prawo ochrony środowiska przestrzeganie wymagań ochrony środowiska związanych z eksploatacją linii kolejowych zapewniają zarządzający tymi obiektami. W tym miejscu należy jednocześnie zaznaczyć, że w przypadku zabudowy mieszkaniowej, szpitali,

domów pomocy społecznej lub budynków związanych ze stałym albo czasowym pobytem dzieci i młodzieży, zlokalizowanych na granicy przyległego pasa gruntu w rozumieniu ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2017 r. poz. 1727, z późn. zm.), ochrona przed hałasem polega wyłącznie na stosowaniu rozwiązań technicznych zapewniających właściwe warunki akustyczne w budynkach (art.114 ust. 4 ustawy- Prawo ochrony środowiska).

Należy podkreślić, że wpływ zewnętrznych źródeł hałasu na warunki akustyczne w budynkach jest uzależniony również od parametrów technicznych budynku oraz jego lokalizacji.

Na podstawie § 323 ust. 1 rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie (Dz.U. z 2015 r. poz. 1422) budynek i urządzenia z nim związane powinny być zaprojektowane i wykonane w taki sposób, aby poziom hałasu, na który będą narażeni użytkownicy lub ludzie znajdujący się w ich sąsiedztwie, nie stanowił zagrożenia dla ich zdrowia, a także umożliwiał im pracę, odpoczynek i sen w zadowalających warunkach.

Uszczegółowienie powyższych wymagań stanowi § 325 ust. 1 ww. rozporządzenia, zgodnie z którym budynki mieszkalne, budynki zamieszkania zbiorowego i budynki użyteczności publicznej należy sytuować w miejscach najmniej narażonych na występowanie hałasu i drgań, a jeżeli one występują i ich poziom będą powodować w pomieszczeniach tych budynków przekroczenie dopuszczalnego poziomu hałasu i drgań, określonych w Polskich Normach dotyczących dopuszczalnych wartości poziomu dźwięku w pomieszczeniach oraz oceny wpływu drgań na budynki i na ludzi w budynkach, należy stosować skuteczne zabezpieczenia.

Formy ochrony przedmiotowych budynków przed zewnętrznym hałasem i drganiami zostały określone w ust. 2 ww. paragrafu. Zalicza się do nich: zachowanie odpowiednich odległości od ich źródeł, usytuowanie i ukształtowanie budynku, stosowanie elementów amortyzujących drgania oraz osłaniających i ekranujących przed hałasem, a także racjonalne rozmieszczenie pomieszczeń w budynku oraz zapewnienie izolacyjności akustycznej przegród zewnętrznych określonej w Polskiej Normie dotyczącej wymaganej izolacyjności akustycznej przegród w budynkach oraz izolacyjności akustycznej elementów budowlanych.

Mając na uwadze powyższe, odnosząc się bezpośrednio do pytania o nadrzędność ww. ustaw, uprzejmie informuję, że ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska oraz ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym są równorzędne w porządku prawnym. W myśl ich zapisów lokalizacja nowej zabudowy zgodnej z miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego, podlegającej ochronie przed hałasem, zobowiązuje zarówno zarządzającego linią kolejową, jak i inwestora realizującego inwestycję do prowadzenia działań mających na celu ograniczenia występującej na danym terenie uciążliwości akustycznej.

Odnosząc się do wątpliwości dotyczących możliwości odmowy uzgodnienia projektu zagospodarowania terenu przez zarządzającego linią kolejową, uprzejmie informuję, że przedmiotowa kwestia pozostaje w kompetencji właściwego miejscowo starosty.

Z poważaniem

Zastępca Dyrektora
Departamentu
Zarządzania Środowiskiem
Kobielska
Katarzyna Kobielska