

NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

**DEPARTAMENT ŚRODOWISKA, ROLNICTWA
I ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO**

I N F O R M A C J A

O WYNIKACH KONTROLI

**OCHRONA PRZED HAŁASEM NA OBSZARACH MIEJSKICH
ZE SZCZEGÓLNYM UWZGLĘDNIENIEM
GŁÓWNYCH TRAS KOMUNIKACYJNYCH**

WARSZAWA
DŚRiZP-41001/2001

GRUDZEŃ 2001 R.
Nr ewid. 166/2001/P/01/083/KSR

Spis treści

	Str.
I. CZĘŚĆ OGÓLNA	3
1. Charakterystyka kontroli	3
2. Synteza ustaleń kontroli i ocena kontrolowanej działalności	6
3. Wnioski	13
II. CZĘŚĆ SZCZEGÓŁOWA	15
1. Charakterystyka stanu prawnego	15
2. Uwarunkowania ekonomiczno-organizacyjne	22
3. Istotne ustalenia kontroli	26
3.1. Dane obrazujące klimat akustyczny	26
3.1.1. Realizacja założeń Programu Państwowego Monitoringu Środowiska	26
3.1.2. Plany akustyczne miast	34
3.1.3. Pomiary hałasu drogowego wykonane w trakcie niniejszej kontroli	38
3.1.4. Pomiary hałasu dokonywane przez inne organy	41
3.1.5. Ilość i sposób załatwiania skarg na nadmierną emisję hałasu	43
3.2. Stan dróg i zabezpieczeń przed rozprzestrzenianiem hałasu	48
3.3. Zakres i sposób uwzględniania danych o warunkach akustycznych w dokumentach perspektywicznych	52
3.3.1. Programy zrównoważonego rozwoju i ochrona środowiska	52
3.3.2. Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gmin	55
3.3.3. Programy ograniczenia hałasu	56
3.4. Zakres i skuteczność działań podejmowanych w celu ochrony przed hałasem	59
3.4.1. Ustanawianie przepisów prawa lokalnego	59
3.4.2. Kontrole emisji hałasu w działaniach różnych jednostek organizacyjnych	66
3.4.3. Wprowadzanie obowiązków ochrony przed hałasem w drodze decyzji administracyjnych	71
3.4.4. Wymierzanie i egzekwowanie kar za ponadnormatywną emisję hałasu	78
3.4.5. Działania techniczne	82
3.5. Finansowanie zadań dotyczących ochrony przed hałasem	86
III. OPIS POSTĘPOWANIA KONTROLNEGO I DZIAŁAŃ PODJĘTYCH PO ZAKOŃCZENIU KONTROLI	91
Załącznik nr 1. Wykaz jednostek kontrolowanych przez NIK	
Załącznik nr 2. Wykaz jednostek skontrolowanych przez Inspekcję Ochrony Środowiska	
Załącznik nr 3. Działania organizacyjne i techniczne podjęte dla zmniejszenia hałasu przenikającego do środowiska	
Załącznik nr 4. Wykaz ważniejszych aktów prawnych	
Załącznik nr 5. Wykonane w trakcie kontroli pomiary hałasu drogowego	

I. CZĘŚĆ OGÓLNA

1. Charakterystyka kontroli

Temat Ochrona przed hałasem na obszarach miejskich ze szczególnym uwzględnieniem głównych tras komunikacyjnych.

Numer P/01/083

Rodzaj Kontrola planowa, koordynowana

Cel Celem kontroli było zbadanie przestrzegania obowiązków

nałożonych na organy administracji publicznej oraz inne jednostki organizacyjne dla ochrony przed hałasem oraz ocena wystarczalności i skuteczności działań, podejmowanych w zakresie rozpoznania klimatu akustycznego, zapobiegania powstawaniu albo przenikaniu hałasu do środowiska oraz dla jego ograniczenia i zmniejszania uciążliwości nadmiernej emisji hałasu dla środowiska.

Tematyka, badany okres i czas przeprowadzenia kontroli Kontrola podjęta została z inicjatywy Najwyższej Izby Kontroli, a z inspiracji Sejmowej Komisji Ochrony Środowiska, Zasobów Naturalnych i Leśnictwa. Przeprowadzona została w okresie od 1 marca do 27 czerwca 2001 r. Badania kontrolne objęły okres od 1 stycznia 1999 r. do 31 grudnia 2000 r., co związane było z

wprowadzeniem z dniem 1 stycznia 1999 r. reformy ustrojowej państwa, w wyniku której dokonano nowego podziału terytorialnego kraju oraz utworzono dwa dalsze stopnie administracji samorządowej, której organom przekazano poważny zakres kompetencji – w tym m.in. z zakresu ochrony środowiska - będących do końca 1998 r. w gestii administracji rządowej.

Podstawowa tematyka kontroli dotyczyła:

- prowadzenia przez Inspekcję Ochrony Środowiska badań i ocen stanu akustycznego środowiska w ramach Państwowego Monitoringu Środowiska oraz kontroli przestrzegania przepisów w zakresie ochrony przed hałasem, w tym dotrzymywania ustaleń decyzji, określających dopuszczający poziom hałasu przenikającego do środowiska,
- przestrzegania i stosowania przepisów prawa w zakresie ochrony przed hałasem przez organy administracji rządowej, samorządowej oraz jednostki organizacyjne.

Uzasadnienie podjęcia kontroli Hałas w środowisku, jakkolwiek stanowi jeden z nie cierpiących zwłoki problemów do rozwiązania, zwłaszcza na terenach

aglomeracji miejskich, pozostaje ciągle na uboczu innych zagadnień uznawanych za priorytetowe w ochronie środowiska takich jak: zanieczyszczenie powietrza i wód oraz gospodarka odpadami. Na uciążliwość hałasu wskazują bardzo liczne publikacje i interwencyjne artykuły prasowe. Przykładowo w „Gazecie Wyborczej” i jej mutacjach terenowych w okresie ostatnich 10 lat tematyka ta pojawiła ponad 6 tys. razy. Większość tekstów traktowała o uciążliwości hałasu ulicznego w miastach.

Sejmowa Komisja Ochrony Środowiska, Zasobów Naturalnych i Leśnictwa poświęciła tej problematyce jedno z posiedzeń w 2000 r. Stosowne raporty przedstawiło Ministerstwo Środowiska oraz środowiska naukowe w tym Polska Akademia Nauk. Z przeprowadzonej szerokiej dyskusji, z udziałem także przedstawicieli pozarządowych stowarzyszeń ekologicznych, wynikała potrzeba porządkowania prawa w zakresie przeciwdziałania hałasowi oraz bezwzględnego jego stosowania na równi z przepisami w zakresie ochrony atmosfery i czystości wód. Dla zobrazowania istniejącego stanu i określenia niezbędnych kierunków działań, jak również w związku z napływającymi skargami, podjęto niniejszą kontrolę.

Jednostki objęte kontrolą Kontrola przeprowadzona została w 68 jednostkach: Głównym Inspektoracie Ochrony Środowiska, Generalnej Dyrekcji Dróg

Publicznych, 5 urzędach wojewódzkich, 5 wojewódzkich inspektoratach ochrony środowiska, 3 oddziałach terenowych Generalnej Dyrekcji Dróg Publicznych, 2 starostwach powiatowych, 9 zarządach gmin miejskich (w tym w 7 miastach na prawach powiatu), 3 zarządach dróg wojewódzkich, 4 zarządach dróg w miastach na prawach powiatu, w Zarządzie Dróg Miejskich w Warszawie oraz w 34 podmiotach emitujących hałas w wyniku prowadzonej działalności, zlokalizowanych na terenie miast. Na wniosek przeprowadzających kontrole, WIOŚ wykonały pomiary hałasu drogowego w wybranych aglomeracjach, w pobliżu ruchliwych tras komunikacyjnych. Wykaz skontrolowanych jednostek zawierają załączniki nr 1 i 2.

Ponadto w informacji wykorzystano wyniki kontroli rozpoznawczych przeprowadzonych w 2 jednostkach: Urzędzie Miejskim w Sochaczewie oraz Oddziale Centralnym Generalnej Dyrekcji Dróg Publicznych.

Uczestnicy kontroli W kontroli uczestniczyli: Departament Ochrony Środowiska, Departament Transportu, Gospodarki Morskiej i Łączności oraz 7 delegatur Najwyższej Izby Kontroli w: Gdańsku, Katowicach, Krakowie, Łodzi, Poznaniu, Szczecinie i Warszawie.

Badaniami NIK objętych było (łącznie z 2 kontrolami rozpoznawczymi) 41 jednostek.

W trybie art. 12 pkt 2 ustawy o NIK Inspekcja Ochrony Środowiska, przeprowadziła badania kontrolne w 29 jednostkach organizacyjnych emitujących hałas.

Stosowane w Informacji skróty i oznaczenia:

dB – decybele - jednostka miary poziomu hałasu,

gfośigw – gminny fundusz ochrony środowiska i gospodarki wodnej,

GDDP – Generalna Dyrekcja Dróg Publicznych,

IOŚ – Inspekcja Ochrony Środowiska,

- mpzp** – miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego,
NFOŚiGW – Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej
ooś – ocena oddziaływania na środowisko,
PMŚ – program Państwowego Monitoringu Środowiska,
udp – ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (j.t. Dz.U. z 2000 r. Nr 71, poz. 838 ze zm.).
uoś – ustawa z dnia 31 stycznia 1980 r. o ochronie i kształtowaniu środowiska (j.t. Dz.U. z 1994 r. Nr 49 poz. 196 ze zm.).
WFOŚiGW – Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej,
WIOŚ – wojewódzki inspektorat ochrony środowiska,
wzizt – warunki zabudowy i zagospodarowania terenu
WSSE – Wojewódzka Stacja Sanitarno-Epidemiologiczna
ZDM – Zarząd Dróg Miejskich,
ZDW – Zarząd Dróg Wojewódzkich.

2. Synteza ustaleń kontroli i ocena kontrolowanej działalności

Hałasem nazywamy wszystkie niepożądane, nieprzyjemne, dokuczliwe oraz szkodliwe dźwięki. Długotrwałe narażenie na hałas powoduje wiele negatywnych skutków szczególnie dla jakości życia i zdrowia człowieka. Hałas kumulując się w czasie, może doprowadzić do częściowej lub całkowitej utraty słuchu, powoduje poważne zmiany psycho-somatyczne, spośród których najczęściej wymienia się zagrożenie nadciśnieniem, zaburzenia w układzie naczyniowym, zaburzenia nerwowe i przemiany materii. Jego działanie wywołuje zmęczenie, złe samopoczucie, utrudnia sen i wypoczynek. Z tego powodu jest uznawany za jeden z głównych czynników decydujących o jakości środowiska. Hałas przekraczający poziom dopuszczalny uznawany jest za uciążliwy. Dopuszczalny poziomy hałasu w środowisku, w zależności od rodzaju terenu i źródła emisji, w porze dziennej wynosi od 45 do 65 dB. W porze nocnej zaś od 35 do 55 dB. Z badań Państwowego Zakładu Higieny wynika, że granicą powyżej której hałas należy traktować za uciążliwy jest poziom 60 – 65 dB. W odniesieniu do hałasu komunikacyjnego przyjęto iż jest on mało uciążliwy poniżej 52 dB, średnio uciążliwy w przedziale od 52 do 62 dB, o dużej uciążliwości w granicach 63 – 70 dB i o bardzo dużej uciążliwości powyżej 70 dB. Hałas powyżej 85 dB jest już uznawany za szkodliwy.

* * *

W wyniku kontroli ustalono, że poziom hałasu na wielu obszarach znacznie przekraczał wartości dopuszczalne. Podejmowane przez organy administracji działania nie zapewniały zaś w wystarczającym stopniu warunków dla realizacji ochrony środowiska przed nadmiernym hałasem.

1. Badania kontrolne wykazały, że zagrożenie ludności hałasem komunikacyjnym jest zjawiskiem powszechnym, dotyczy zarówno dużych i średnich miast jak i mniejszych miejscowości położonych przy głównych szlakach komunikacyjnych. Znaczne przekroczenia dopuszczalnych wartości hałasu występowały przy budynkach mieszkalnych zlokalizowanych w sąsiedztwie dróg.

1.1. Pomiary hałasu drogowego, wykonane w ramach niniejszej kontroli, w II dekadzie kwietnia 2001 r., w 31 punktach pomiarowych, na terenie 13 miast, wykazały że dopuszczalny poziom hałasu określony rozporządzeniem Ministra OŚZNiL był przekraczany zarówno w dzień jak i w nocy średnio o 12,2 dB (od 0,6 dB do 24,6 dB). Przekroczenia odnotowywano nie tylko w bezpośrednim sąsiedztwie drogi, ale także przy elewacjach budynków mieszkalnych zlokalizowanych w odległości od kilku do kilkudziesięciu metrów od krawędzi jezdni.

W pobliżu dróg, w okresie dnia wartość równoważonego poziomu dźwięku wahała się od 70,5 do 78,0 dB i przekroczenia wartości dopuszczalnych wynosiły od 5,6 dB do 15,8 dB. W ciągu nocy wartości te wahały się od 57,4 do 74,6 dB. Przekroczenia wartości dopuszczalnych wynosiły od 2,4 do 24,6 dB.

W pobliżu elewacji budynków, w dzień wartość równoważonego poziomu dźwięku wahała się od 55,7 do 75,5 dB. Zaledwie w jednym punkcie zlokalizowanym 70 m od krawędzi jezdni nie stwierdzono przekroczenia wartości dopuszczalnych. W pozostałych przekroczenia wynosiły od 0,6 do 15,5 dB. W okresie nocy wartości równoważonego poziomu dźwięku wahały się od 51,0 do 70,5 dB. Przekroczenia wartości dopuszczalnych, obserwowano we wszystkich punktach i wynosiły od 1,0 do 20,9 dB (str. 38-41).

- 1.2. W wyniku przeprowadzonych pomiarów stwierdzono, że brak jest istotnych różnic poziomu hałasu przy głównych ciągach komunikacyjnych w dużych aglomeracjach takich jak np. Gdańsk, Katowice, Kraków oraz w mniejszych miastach jak Pułtusk i Białobrzegi w woj. mazowieckim.**

W Gdańsku równoważny poziom dźwięku wynosił w dzień 77,4 dB w dzień i 63,3 dB w nocy, w Białobrzegach zaś 75,8 dB w dzień i 73,8 dB w nocy (str. 39-41).

- 1.3. Wykazano, że w ramach Programu Państwowego Monitoringu Środowiska (PMS), Inspekcja Ochrony Środowiska (IOŚ), przeprowadziła badania hałasu komunikacyjnego w ponad 700 punktach w 1999 r. i w ponad 900 punktach, w 2000 r. stwierdzając przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu w ca 95% punktów, w 1999 r. i w ca 87 % w 2000r (str.29).**
- 1.4. Stwierdzono, że WIOŚ realizując pomiary hałasu komunikacyjnego nie wyznaczyły stałych punktów pomiarowych, różna była częstotliwość prowadzenia pomiarów w poszczególnych punktach a nawet różne metody przeprowadzania pomiarów i interpretacji wyników stosowane przez poszczególne WIOŚ, co wskazuje na niewystarczający nadzór Głównego IOŚ nad realizacją programu (str. 30, 34).**
- 1.5. Wykazano, że działania w zakresie ograniczenia uciążliwości hałasu komunikacyjnego podejmowane były jedynie w przypadkach budowy lub modernizacji dróg, gdy obowiązek taki wynikał ze sporządzonej oceny oddziaływania na środowiska. Na zasadniczej części dróg (np. ponad 98% dróg krajowych będących w zarządzie GDDP) nie zwalczano uciążliwości hałasu. Żadna spośród 12 skontrolowanych jednostek zarządzających drogami nie posiadała programu działań w zakresie ochrony środowiska przed hałasem. Przy planowaniu i określaniu priorytetu prac w zakresie utrzymania dróg warunki akustyczne nie były uwzględniane. Jednostki zarządzające drogami z reguły posiadały dane o warunkach akustycznych w odniesieniu do odcinków dróg objętych procesem inwestycyjnym, dla których sporządzone zostały oś lub w wyniku napływających skarg i interwencji (str. 57-58; 84).**

- 1.6. **W toku kontroli stwierdzono przypadki oddania do użytkowania dróg, pomimo nie wykonania wszystkich urządzeń chroniących środowisko przed hałasem wskazanych oceną oddziaływania na środowisko i pozwoleniem na budowę, tj. z naruszeniem przepisów art. 59 ust. 4 prawa budowlanego i art. 68 ust. 4 uoś (str. 86).**
 - 1.7. **Zarządcy dróg nie wykonywali obowiązku wynikającego z przepisu art. 62 ustawy prawo budowlane stanowiącego, że obiekty budowlane w czasie użytkowania powinny być poddawane przez zarządcę okresowej kontroli polegającej na sprawdzeniu stanu sprawności technicznej urządzenia ze szczególnym uwzględnieniem urządzeń służących ochronie środowiska, nie dysponowali aktualnymi danymi o skuteczności istniejących urządzeń zabezpieczających przed hałasem, nie wykonywali też pomiarów porealizacyjnych w przypadku nowo wybudowanych lub zmodernizowanych odcinków dróg (str. 52).**
- 2. Wyniki kontroli wykazały, że ponadnormatywny hałas emituje blisko połowa zakładów przemysłowych, co dodatkowo pogarsza klimat akustyczny miast.**
- 2.1. **Spośród skontrolowanych 34 jednostek emitujących hałas ponad 60% nie przestrzegało ustaleń określonych w decyzjach o dopuszczalnym poziomie hałasu. Dopuszczalny poziom hałasu przekraczany był o 0,7 do 15,7 dB (str. 68-69).**
 - 2.2. **Stwierdzono, że w ramach Programu Państwowego Monitoringu Środowiska Inspekcja Ochrony Środowiska przeprowadzała badania hałasu przemysłowego w ponad 1600 punktach, zarówno w 1999 jak i w 2000r., stwierdzając przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu. W 1999 r. w ca 45% punktów, i w 2000 r. w ca 48% punktów. Przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu o więcej niż 5 dB stwierdzano w ciągu dnia, w ca 51% punktów, w ciągu nocy w ca 64% (str.32)**
 - 2.3. **Spośród 34 skontrolowanych zakładów przemysłowych, 30 zakładów realizowało działania w celu ograniczenia hałasu, w tym 17 z nich w oparciu o sporządzone programy ochrony przed hałasem. Działania te choć przyczyniały się do istotnego ograniczenia hałasu (od kilku do kilkunastu dB) nie zawsze jednak były wystarczająco skuteczne dla jego zmniejszenia do poziomu określonego decyzją starosty lub wojewody. (str. 57, 82).**
- 3. Organy odpowiedzialne za ochronę środowiska nie realizowały w pełni obowiązków w zakresie nadzoru i kontroli nad przestrzeganiem przepisów w zakresie ochrony środowiska przed hałasem wynikających z ustawy o ochronie i kształtowaniu środowiska (uoś).**
- 3.1. **Ponad połowa skontrolowanych jednostek samorządu terytorialnego nie przeprowadzała kontroli w zakresie przestrzegania przepisów o ochronie środowiska przed hałasem, nie wywiązując się tym samym z obowiązku nałożonego art. 91 ust.1 uoś, co uzasadniano najczęściej brakiem skarg w tym zakresie lub brakiem odpowiedniej aparatury (str. 70).**

3.2. Organy administracji rządowej i samorządowej oraz inne jednostki organizacyjne nie realizowały obowiązku wynikającego z art. 66 pkt. 6 uoś, dotyczącego instalowania aparatury kontrolno-pomiarowej oraz prowadzenia niezbędnych pomiarów.

Spośród 9 jednostek wykonujących zadania starosty zobowiązanego do dokonywania oceny warunków akustycznych 8 nie było przygotowanych do prowadzenia pomiarów hałasu we własnym zakresie. W trzech przypadkach starostwa nie dysponowały także wynikami pomiarów dokonywanymi przez IOŚ. Spośród 34 skontrolowanych zakładów przemysłowych 21 (ca 62%) prowadziło we własnym zakresie badania hałasu.

Spośród 12 jednostek zarządzających drogami, żadna nie prowadziła pomiarów hałasu, a 11 z nich nie posiadało także informacji o warunkach akustycznych panujących przy zarządzanych drogach. WIOŚ nie przekazywały zarządom dróg wyników przeprowadzanych przez siebie pomiarów, zarządy z kolei nie występowały o ich udostępnienie (str. 41-42, 57-58).

3.3. Badania kontrolne wykazały, że w latach 1999-2000 Inspekcja Ochrony Środowiska skontrolowała ponad 2.900 jednostek emitujących hałas i w konsekwencji wydano:

- 6 decyzji wstrzymujących działalność zakładu ze względu na emisję hałasu,
 - 10 decyzji wyznaczających termin usunięcia naruszeń lub zaniechań,
 - 764 decyzji o karach, o karach pieniężnych,
- ponadto:
- skierowano 721 zarządzeń pokontrolnych,
 - w 691 przypadkach wystąpiono do właściwych organów o wydanie decyzji, o dopuszczalnym poziomie hałasu.

Wśród kontrolowanych przez WIOŚ jednostek nie było podmiotów zarządzających drogami, nie były one uwzględniane w prowadzonej przez IOŚ ewidencji. W ocenie NIK działalność IOŚ związana z ochroną przed hałasem komunikacyjnym, była niewystarczająca, w większości WIOŚ ograniczona do rejestracji zjawisk (str. 70,72,75).

3.4. Stwierdzono znaczną dysproporcję pomiędzy województwami o dużym uprzemysłowieniu i wysokim stopniu zurbanizowania, w ilości jednostek organizacyjnych emitujących hałas, posiadających decyzję właściwego organu o dopuszczalnym poziomie hałasu przenikającego do środowiska – od 29,9% w woj. małopolskim do 79,9% w woj. śląskim (str. 69-70).

3.5. W stosunku do zarządców dróg nie były stosowane przepisy art. 51. ust. 2 i 2a uoś, starostowie i wojewodowie nie wydawali im decyzji o dopuszczalnym poziomie hałasu emitowanego do środowiska. W konsekwencji nie funkcjonował system umożliwiający nakładanie na zarządców obowiązków w zakresie przeciwdziałania i ograniczania hałasu (str. 73-74).

3.6. Ustalono, że w 1999 r. w WIOŚ wydano blisko 390 decyzji o karach łącznych za nadmierną emisję hałasu na kwotę ca 6,2 mln zł. W 2000 r. wydano 375 takich decyzji na kwotę ca 5,0 mln. zł. Znaczne kwoty z tytułu wymierzonych kar pozostawały jednak nie wyegzekwowane. Należne a nie wyegzekwowane kwoty (wynikające także z decyzji

wydanych w okresach wcześniejszych) to ca 3,7 mln. zł wg stanu na koniec 1999 r. i ca 2,7 mln. zł wg stanu na koniec 2000r. W pięciu objętych kontrolą WIOŚ kwota należnych, niezapłaconych kar za ponadnormatywną emisję hałasu wg stanu na koniec 2000 r. wyniosła łącznie 1.792,4 tys. zł. Kontrola wykazała, że brak było jednolitych procedur przepływu informacji pomiędzy jednostkami nakładającymi kary, tj. właściwym WIOŚ, a gromadzącym wpłaty – Zarządem Województwa. Nieregularne przekazywanie przez urzędy marszałkowskie do WIOŚ informacji o stanie przeterminowanych zobowiązań utrudniało terminowe wszczynanie postępowania egzekucyjnego. Ponadto występowały przypadki, iż wyegzekwowanie należności było niemożliwe ze względu na złą kondycję finansową podmiotu któremu kara została wymierzona, lub jego upadłość (str. 78-81).

4. Organy administracji nie zapewniały w wystarczającym stopniu warunków dla realizacji ochrony środowiska przed nadmiernym hałasem.

4.1. Organy administracji rządowej i jednostki samorządu terytorialnego w niewystarczającym stopniu wywiązywały się z obowiązku zapewnienia warunków dla zrównoważonego rozwoju i ochrony środowiska, w tym przed hałasem, do czego zobowiązywał art. 90 ust 1 i ust. 3 uoś.

Spośród 5 województw objętych kontrolą, tylko jedno – Województwo Małopolskie miało opracowany i uchwalony program zrównoważonego rozwoju oraz ochrony środowiska (str.52).

Spośród 12 skontrolowanych jednostek samorządu terytorialnego 7 nie miało przyjętego wieloletniego programu, który obejmowałyby zagadnienia zrównoważonego rozwoju i ochrony środowiska (str. 53-54).

4.2. Połowa kontrolowanych gmin nie miała opracowanego i uchwalonego studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego jako podstawy do sporządzania nowych miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego (mpzp) uwzględniających ochronę przed hałasem.

Spośród 10 kontrolowanych gmin jedynie 5 posiadało uchwalone studia uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego (Katowice, Płock, Poznań, Szczecin, Warszawa-Centrum). W studium Płocka nie określono zagrożeń związanych z nadmierną emisją hałasu. Brak studium uniemożliwiało ukierunkowanie i koordynację działań w zakresie ochrony środowiska z uwzględnieniem ograniczania oddziaływania hałasu (str.55-56).

4.3. Pomimo znacznych przekroczeń poziomów hałasu określonych rozporządzeniem Ministra OŚZNiL stwierdzanych wokół wielu tras komunikacyjnych i wskazań zawartych w ocenach oddziaływania na środowisko, wojewodowie i rady powiatów nie wykorzystywały istniejących możliwości w celu ochrony środowiska przed hałasem wynikających z art. 71 ust. 1 i 2 ustawy o ochronie i kształtowaniu

środowiska. Nie podejmowali działań zmierzających do utworzenia obszarów ograniczonego użytkowania. Poza uwarunkowaniami ekonomicznymi, zdaniem NIK, przyczyną tej sytuacji był fakt, że przepisy prawa nie określały szczegółowo zasad tworzenia tych obszarów (str. 61-64).

- 4.4. Spośród 10 kontrolowanych gmin tylko Rada Miasta Sochaczew skorzystała z uprawnień, przysługujących na podstawie art. 52 ust. 2 uoś, do uchwalenia przepisów gminnych ustanawiających ograniczenia w korzystaniu z urządzeń technicznych i komunikacji stwarzających uciążliwość dla środowiska w zakresie hałasu. W praktyce wprowadzenie takich przepisów okazało się niemożliwe. Rada Miejska w Sochaczewie podjęła w czerwcu 1998 r. uchwałę ustanawiającą zakaz ruchu pojazdów o masie powyżej 10 ton w godz. 22 – 6 na drogach krajowych nr 2 i 717 w granicach miasta. Uchwała ta przez 3 lata nie weszła w życie, wobec stwierdzenia jej nieważności przez b. Wojewodę Skierniewickiego i dwukrotnego podtrzymania jego stanowiska przez NSA (str.65-66).
- 4.5. Ustalono, że w latach 1999-2000 zgodnie z założeniami programu PMŚ, IOŚ realizowała pomiary hałasu we wszystkich z 12 miast powyżej 300 tys. mieszkańców koncentrując się na badaniach w rejonach o ponadnormatywnym hałasie w celu wyznaczenia tzw. „terenów szczególnej uciążliwości hałasu”. Do końca 2000 r. nie wykonano pomiarów w 40% miast średnich (50 - 300 tys. mieszkańców), badania te mają być wykonane przed zakończeniem okresu objętego PMŚ tj. do 2002 r. W nieznacznym zakresie prowadzono natomiast prace nad szerszym rozpoznaniem klimatu akustycznego w formie planu akustycznego, co zakładał PMŚ. Plany akustyczne były opracowywane, na zlecenie i potrzeby zarządów miast, także poza Programem Państwowego Monitoringu Środowiska (str.27, 34-37).
5. *Badania formy i trybu udzielania zamówień na realizację zadań w zakresie ochrony przed hałasem nie ujawniły istotnych nieprawidłowości w gospodarowaniu środkami publicznymi (str.82) .*
6. *W wyniku kontroli, w 5 WIOŚ, wykazano występowanie zaległości we wpłatach kar za ponadnormatywną emisję hałasu w wysokości 1.792,4 tys.zł. Kontrolowane WIOŚ podjęły działania egzekucyjne w stosunku do podmiotów zalegających z wpłatami.*

* * *

Przeprowadzona kontrola wykazała, że z punktu widzenia zdrowia człowieka, na wielu obszarach kraju panuje niekorzystny klimat akustyczny, poziom hałasu przekraczał bowiem znacznie wartości dopuszczalne.

Organy administracji rządowej i samorządu terytorialnego, nie zapewniały w wystarczającym stopniu warunków dla realizacji zadań w

zakresie ochrony środowiska przed nadmiernym hałasem. Zarówno dla obszarów gmin jak i województw często brak było opracowanych i uchwalonych programów zrównoważonego rozwoju oraz ochrony środowiska, które określałyby niezbędny zakres i metody działań dla ograniczenia uciążliwości hałasu. Małe zaawansowanie prac w zakresie opracowania i uchwalenia studiów uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego oraz nowych miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego uniemożliwiało ukierunkowanie i koordynację działań w zakresie ochrony środowiska, w tym na rzecz ograniczania oddziaływania hałasu. Wojewodowie i rady powiatów nie wykorzystywały istniejących możliwości w celu ochrony środowiska przed hałasem wynikających z art. 71 ust. 1 i 2 ustawy o ochronie i kształtowaniu środowiska. Pomimo znacznych przekroczeń poziomów hałasu stwierdzanych wokół wielu tras komunikacyjnych i wskazań zawartych w ocenach oddziaływania na środowisko, nie były podejmowane działania zmierzające do utworzenia obszarów ograniczonego użytkowania. Większość skontrolowanych jednostek samorządu terytorialnego nie wywiązywała się też z obowiązku przeprowadzania kontroli przestrzegania przepisów ochrony środowiska w zakresie emisji hałasu.

Działalność Inspekcji Ochrony Środowiska związana z ochroną przed hałasem komunikacyjnym, ograniczona była w większości przypadków do rejestracji zjawisk. Podmioty zarządzające drogami nie były uwzględniane w prowadzonej przez inspekcję ewidencji i nie były obejmowane kontrolą. W nieznacznym zakresie prowadzono też prace nad szerszym rozpoznaniem klimatu akustycznego w formie planu akustycznego, co zakładał Program Państwowego Monitoringu Środowiska.

W odniesieniu do hałasu komunikacyjnego nie znajdowały zastosowania przepisy umożliwiające nakładanie obowiązków i wymuszanie działań w zakresie ochrony przed hałasem, takie jak stosowane były w przypadku hałasu przemysłowego.

Jednostki zarządzające drogami, nie prowadziły pomiarów i nie posiadały informacji o warunkach akustycznych panujących przy zarządzanych drogach. Działania w zakresie ograniczenia uciążliwości hałasu komunikacyjnego podejmowane były jedynie w przypadkach budowy lub modernizacji dróg co oznacza, że na zasadniczej części dróg (np. ponad 98% dróg krajowych będących w zarządzie GDDP) nie zwalczano uciążliwości hałasu.

Zarządcy dróg nie wykazywali także wystarczającej dbałości o stan istniejących urządzeń chroniących środowisko przed hałasem.

3. Wnioski

W trakcie prowadzenia niniejszej kontroli, w Sejmie RP trwały prace nad ustawą Prawo ochrony środowiska, zakończone jej uchwaleniem przez Sejm 27 kwietnia 2001 r. Zgodnie z ustawą z dnia 27 lipca 2001 r. o wprowadzeniu ustawy – Prawo ochrony środowiska, ustawy o odpadach oraz zmianie niektórych ustaw - ustawa Prawo ochrony środowiska weszła w życie z dniem 1 października 2001 r.

Przyjęte rozwiązania prawne w zakresie ochrony przed hałasem zobowiązują m.in. do: obligatoryjnego dokonywania w ramach Państwowego Monitoringu Środowiska oceny stanu akustycznego środowiska dla aglomeracji o liczbie mieszkańców większej niż 100 tys., sporządzania przez starostów map akustycznych, tworzenia programów działań dla terenów, na których poziom hałasu przekracza poziom dopuszczalny, prowadzenia przez zarządzającego drogą, linią kolejową, linią tramwajową, lotniskiem okresowych lub ciągłych, w zależności od wielkości emisji, pomiarów poziomu hałasu oraz pomiarów po dokonanej przebudowie dróg zmieniającej warunki eksploatacji, a w przypadku dróg których eksploatacja może powodować negatywne oddziaływanie akustyczne na znacznych obszarach sporządzania map akustycznych tych terenów.

Tym samym niektóre wnioski wynikające z przeprowadzonej kontroli częściowo zostały już uwzględnione w omawianej ustawie. Niemniej jednak dla usunięcia stwierdzonych nieprawidłowości niezbędne jest podjęcie dalszych działań przez:

Ministra Środowiska:

- Zapewnienie realizacji nowych przepisów w zakresie ochrony przed hałasem poprzez wydanie aktów wykonawczych, w tym m.in.:
 - określenie dopuszczalnych i progowych poziomów hałasu w środowisku,
 - określenie szczegółowych wymagań jakim powinien odpowiadać program ochrony środowiska przed hałasem,
 - określenie wymagań w zakresie prowadzenia pomiarów poziomu hałasu w środowisku
 - określenie dróg, linii kolejowych i lotnisk, których eksploatacja może powodować negatywne oddziaływania akustyczne na znacznych obszarach, dla których wymagane jest sporządzanie map akustycznych,
 - określenie sposobu wzajemnego udostępniania informacji o warunkach akustycznych pomiędzy organami administracji i jednostkami organizacyjnymi zobowiązanymi do wykonywania pomiarów.

Głównego Inspektora Ochrony Środowiska:

- zapewnienie stosowania przez WIOŚ jednolitych metod pomiaru hałasu i procedury postępowania,
- spowodowanie uwzględniania w ewidencji WIOŚ, jednostek zarządzających drogami i obejmowanie ich kontrolą,
- przestrzeganie pełnej realizacji Programu Państwowego Monitoringu Środowiska,
- kontrola realizacji zadań służb ochrony środowiska w zakresie ograniczenia hałasu.

Wojewodów:

- rozważenie możliwości tworzenia w przypadkach określonych przepisami ochrony środowiska, obszarów ograniczonego użytkowania, dla tras komunikacyjnych szczególnie uciążliwych ze względu na emitowany hałas,
- przeanalizowanie czy wszystkie podmioty, dla których organem właściwym w zakresie wydawania decyzji o korzystaniu ze środowiska jest wojewoda, działające na obszarze, gdzie występuje przekroczenie dopuszczalnego poziomu hałasu, posiadają decyzję o dopuszczalnym poziomie hałasu przenikającego do środowiska oraz podejmowanie niezbędnych działań w przypadku braku wymaganych decyzji w tym zakresie.

Wojewódzkich Inspektorów Ochrony Środowiska:

- przekazywanie stosownym organom samorządu oraz jednostkom zarządzającym drogami informacji o zakresie i wynikach przeprowadzonych pomiarów hałasu,
- terminowe wszczynanie postępowania egzekucyjnego w stosunku do podmiotów zalegających z wpłatami kar wymierzonych z tytułu naruszenia przepisów o ochronie środowiska w tym przekroczenia dopuszczalnego poziomu emisji hałasu.

Starostów:

- zapewnienie warunków dla pozyskiwania i gromadzenia kompleksowych danych dotyczących klimatu akustycznego w celu dokonywania jego oceny.
- podjęcie działań zmierzających do umożliwienia utworzenia przez radę powiatu obszarów ograniczonego użytkowania dla tras komunikacyjnych w przypadkach określonych przepisami o ochronie środowiska,
- sukcesywne dokonywanie oceny warunków akustycznych na terenie powiatu oraz obejmowanie decyzjami o dopuszczalnym poziomie hałasu wszystkich jednostek zlokalizowanych na obszarach, gdzie hałas w środowisku przekracza dopuszczalny poziom.

Prezydentów i Burmistrzów Miast oraz Wójtów:

- przyśpieszenie prac w zakresie uchwalania studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego oraz miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, które powinny uwzględniać aktualne dane dotyczące warunków akustycznych,
- zapewnienie wykonywania systematycznych kontroli przestrzegania stosowania przepisów o ochronie środowiska w tym przed uciążliwościami powodowanymi hałasem.

Zarządców Dróg:

- dokonanie rozpoznania zarządzanych odcinków dróg, na których występują przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu w celu programowania przeciwdziałania przenikaniu do środowiska nadmiernego hałasu spowodowanego eksploatacją tych dróg,
- podejmowanie skutecznych działań naprawczych w celu ograniczenia nadmiernego hałasu emitowanego w wyniku eksploatacji zarządzanych dróg,
- dokonywanie pomiarów skuteczności urządzeń chroniących środowisko przed hałasem, zarówno istniejących jak i nowo wybudowanych,
- uwzględnianie warunków akustycznych przy określaniu priorytetów w zakresie działań dotyczących utrzymania dróg.

II. CZEŚĆ SZCZEGÓŁOWA

1. Charakterystyka stanu prawnego

Podstawowe zasady ochrony środowiska przed hałasem i wibracjami były określone w ustawie z dnia 31 stycznia 1980 r. o ochronie i kształtowaniu środowiska¹ zwana dalej „uoś”. Tematykę tę uregulowano w Dziale II rozdział 7 (art. 49 – 52) – Ochrona środowiska przed hałasem i wibracjami.

W uoś hałas i wibracje zaliczone zostały do uciążliwości dla środowiska² (art. 3 pkt 6). Stosownie do art. 9 uoś w toku realizacji zadań ochrony środowiska stosuje się, wynikające z aktualnego stanu wiedzy, środki i metody zapewniające maksymalną skuteczność ochrony, określone po rozpoznaniu czynników szkodliwych dla środowiska i stopnia ich szkodliwości.

Zasady ochrony środowiska przed hałasem³ i wibracjami⁴ zgodnie z art. 49 ust.1 uoś polegają na zapobieganiu ich powstawaniu lub przenikaniu do środowiska.

Jednostki organizacyjne i osoby fizyczne zapewniają ochronę środowiska przed tymi zjawiskami przez zaniechanie czynności powodujących hałas lub wibracje bądź przez stosowanie odpowiednich środków technicznych lub organizacyjnych mających na celu zapobieżenie powstawaniu albo przenikaniu do środowiska hałasu lub wibracji, a także zmniejszenie poziomu hałasu i ograniczenie wibracji (art. 49 ust.2 uoś).

Normy hałasu ustalone zostały przez Ministra Ochrony Środowiska, Zasobów Naturalnych i Leśnictwa w rozporządzeniu z dnia 13 maja 1998 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku⁵, które wydane zostało na podstawie art. 50 pkt 1 uoś.

Ww. rozporządzenie Ministra Ochrony Środowiska, Zasobów Naturalnych i Leśnictwa z dnia 13 maja 1998 r. określa dopuszczalne poziomy hałasu w środowisku. Do określenia tych poziomów użyto w rozporządzeniu następujących pojęć: a) równoważny poziom dźwięku A (§ 2 ust. 2), b) długotrwały średni poziom dźwięku A (§ 3 ust. 2) i c) ekspozycyjny poziom dźwięku A (§ 4 ust. 2). Ponadto określono poziomy hałasu w zależności od pory dnia, tj. 16 godzin między godz. 6⁰⁰

¹ j.t. Dz. U. z 1994 r. Nr 49 poz. 196 ze zm.

² Uciążliwości dla środowiska – rozumie się przez to zjawiska fizyczne lub stany utrudniające życie albo dokuczliwe dla otaczającego środowiska, a zwłaszcza hałas i wibracje, zanieczyszczenie powietrza i zanieczyszczenie odpadami: przez szkodliwe uciążliwości dla środowiska – rozumie się wymienione zjawiska lub stany o natężeniu utrudniającym życie albo dokuczliwe dla środowiska w stopniu powodującym zagrożenie zdrowia ludzi, uszkodzenie albo zniszczenie środowiska.

³ Hałasem jest dźwięk niepożądany, a więc drgania akustyczne powstałe również pod wpływem dostarczonej energii.

⁴ Wibracja jest terminem pochodzenia łacińskiego oznaczającym drgania mechaniczne. Są to zmiany stanu układu fizycznego zachodzące wokół pewnego położenia równowagi pod wpływem dostarczonej energii. Komentarz do ustawy o ochronie i kształtowaniu środowiska pod red. I. Sommera Wrocław 1999 s. 252.

⁵ Dz.U. Nr 66, poz. 436.

a 22⁰⁰ i pory nocy; 8 godzin między 22⁰⁰ a 6⁰⁰ (§ 5), a także zróżnicowano pod względem rodzaju terenu oraz źródła hałasu (§ 7). Dopuszczalny poziom hałasu w środowisku zawiera załącznik do rozporządzenia (§ 6).

Oceny warunków akustycznych dokonuje, zgodnie z art. 51 ust. 1 uoś **starosta**⁶ wykonujący zadanie z zakresu administracji rządowej, na podstawie pomiarów poziomu hałasu w środowisku. Pomiarów mogą być prowadzone przy pomocy własnego aparatu wykonawczego lub przekazane przez inne organy kontrolne, np. Inspekcję Ochrony Środowiska powołaną ustawą z dnia 20 lipca 1991 r. o Inspekcji Ochrony Środowiska⁷. Oceny warunków akustycznych dokonuje starosta poprzez porównanie dokonanych pomiarów z normami określonymi w ww. rozporządzeniu. Jeżeli hałas w środowisku przekracza dopuszczalny poziom, **starosta**, za wyjątkiem obiektów zaliczonych do inwestycji szczególnie szkodliwych dla środowiska i zdrowia ludzi, gdzie organem właściwym do wydania decyzji jest **wojewoda**, **określa w drodze decyzji dla jednostek organizacyjnych dopuszczalny poziom hałasu przenikającego do środowiska** (art. 51 ust. 2 i 2a uoś). Listę inwestycji szczególnie szkodliwych dla środowiska określił Minister Ochrony Środowiska, Zasobów Naturalnych i Leśnictwa w rozporządzeniu z dnia 14 lipca 1998 r. w sprawie określenia rodzajów inwestycji szczególnie szkodliwych dla środowiska i zdrowia ludzi albo mogących pogorszyć stan środowiska oraz wymagań jakim powinny odpowiadać oceny oddziaływania na środowisko tych inwestycji⁸.

Stosownie do przepisu art. 51 ust. 6 i ust. 7 uoś w przypadku przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu określonego decyzją (starosty lub wojewody) **wojewódzki inspektor ochrony środowiska może nakazać wstrzymanie działalności powodującej przekroczenie**. W tych przypadkach na wniosek zainteresowanego, wojewódzki inspektor ochrony środowiska **może ustalić termin usunięcia przyczyn przekroczenia** dopuszczalnego poziomu hałasu, a w razie nie usunięcia ich w terminie nakaze wstrzymanie działalności powodującej przekroczenie.

Wojewódzki inspektor może, ale nie musi wstrzymać działalności, gdy przekroczony zostanie ustalony decyzją (art. 51 ust. 2 i 2a) poziom hałasu. Oprócz wstrzymania działalności istnieją inne sposoby dyscyplinowania naruszających normy takie jak: zalecenia pokontrolne, kary pieniężne czy egzekucja administracyjna. Wstrzymanie działalności jest najdotkliwszym środkiem prawnym i niesie za sobą największe koszty społeczne, a obowiązuje tu zasada stosowania środka najmniej uciążliwego.

Z innych ustaw wynikają ogólne **obowiązki organów administracji publicznej** związane z ochroną środowiska w ramach, której mieści się ochrona

⁶ Do dnia 31 grudnia 1998 r. wojewoda. Z dniem 1 stycznia 1999 r. starosta - w związku z reformą ustrojową państwa, na podstawie ustawy z dnia 24 lipca 1998 r. o zmianie niektórych ustaw określających kompetencje organów administracji publicznej Dz. U. Nr 106, poz. 668 ze zm.

⁷ Dz. U. Nr 77, poz. 335 ze zm.

⁸ Dz.U. Nr 93, poz. 589 ze zm.

przed hałasem i wibracjami. I tak: W ustawie z dnia 5 czerwca 1998 r. o administracji rządowej w województwie⁹ art. 15 pkt. 2 i 4 stanowi, że **wojewoda** jako przedstawiciel Rady Ministrów kontroluje wykonywanie przez organy samorządu terytorialnego zadań z zakresu administracji rządowej, realizowanych przez nie na podstawie ustawy lub porozumienia z organami administracji rządowej, a także zapewnia współdziałanie wszystkich jednostek organizacyjnych administracji rządowej i samorządowej działających na obszarze województwa i kieruje ich działalnością m.in. w zakresie zapobiegania zagrożeniom środowiska we wszystkich jego komponentach.

Stosownie do art. 14 ust. 1 pkt. 8 ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie województwa¹⁰ **samorząd województwa** wykonuje zadania o charakterze wojewódzkim określone ustawami w zakresie ochrony środowiska, uwzględniając również problematykę hałasu. Podobnie zgodnie z art. 4 ust. 1 pkt. 13 ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym¹¹ **powiat** wykonuje określone ustawami zadania publiczne o charakterze ponadgminnym w zakresie pełnej problematyki ochrony środowiska i przyrody. W myśl art. 7 ust.1 pkt. 1 i 2 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym¹² zadania własne **gminy** obejmują także sprawy ochrony środowiska, gminnych dróg, ulic oraz organizacji ruchu drogowego, a więc spraw związanych bezpośrednio z problematyką przeciwdziałania hałasowi.

Ponadto **wojewódzki inspektor** ochrony środowiska, niezależnie od możliwości wstrzymania działalności powodującej hałas w przypadku naruszenia warunków decyzji, obowiązany jest **wymierzyć karę pieniężną** (art. 110 uoś).

Przepis art. 52 ust. 2 uoś stanowi, że **rada gminy** może uchylać przepisy gminne ustanawiające ograniczenia w korzystaniu z urządzeń technicznych oraz środków transportu i komunikacji stwarzających uciążliwości dla środowiska w zakresie hałasu i wibracji lub ograniczenie czasu ich pracy.

Zgodnie z ustawą z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym¹³ na podstawie upoważnień ustawowych gminie przysługuje prawo stanowienia przepisów powszechnie obowiązujących na obszarze gminy, zwanych przepisami gminnymi (art. 40 ust. 1)¹⁴.

Przepisy gminne ustanawia rada gminy w formie uchwały (art. 41 ust. 1)¹⁵. W związku z tym, treścią uchwały jest ograniczenie uciążliwości spowodowanej przez

⁹ j.t. Dz. U. z 2001 r. Nr 80, poz. 872

¹⁰ Dz. U. Nr 91, poz. 576 ze zm.

¹¹ Dz. U. Nr 91, poz. 578 ze zm.

¹² j.t. Dz. U. z 1996 r. Nr 13, poz. 74 ze zm.

¹³ patrz przypis nr 12

¹⁴ art. 40 ust.1 zmieniony przez art. 32 pkt 2 lit. a ustawy z dnia 20 lipca 2000 r. o ogłoszeniu aktów normatywnych i niektórych innych aktów prawnych – Dz.U. Nr 62, poz.78 – z dniem 1 stycznia 2001r. i obecnie brzmienie tego art. jest następujące: „Na podstawie upoważnień ustawowych gminie przysługuje prawo stanowienia aktów prawa miejscowego obowiązujących na obszarze gminy.”

¹⁵ art. 41 ust.1 zmieniony przez art. 32 pkt 3 ustawy z dnia 20 lipca 2000 r. o ogłoszeniu aktów normatywnych i niektórych innych aktów prawnych – Dz.U. Nr 62, poz.78 – z dniem 1 stycznia 2001 r. i obecnie brzmienie tego art. jest następujące: „Akty prawa miejscowego ustanawia rada gminy w formie uchwały.”

hałas i wibracje niezależnie od obowiązujących norm, ale może to dotyczyć również takiej sytuacji, gdy uciążliwości powodowane przez hałas i wibracje mieszczą się w granicach norm.

Przebieg oraz rozwiązania techniczne tras komunikacyjnych powinny zapewniać możliwie najmniejsze uciążliwości dla środowiska w zakresie hałasu i wibracji (art. 52 ust. 1 uoś). Przepis ten należy rozpatrywać w kontekście przepisu art. 49 uoś, jak również w świetle przepisów uoś zawartych w rozdziale 2 Działu III uoś dotyczącego działalności inwestycyjnej, a także innych ustaw regulujących tę dziedzinę. Przepis art. 68 ust. 1 uoś określa, że **inwestor, projektant, wykonawca robót**, każdy w swoim zakresie zadań, są obowiązani: 1) uwzględniać w działalności inwestycyjnej wymagania ochrony środowiska, 2) zapewniać stosowanie w budownictwie, zwłaszcza mieszkaniowym i budownictwie użyteczności publicznej – materiałów i elementów budowlanych skutecznie chroniących użytkowników obiektów budowlanych przed hałasem i wibracjami, a także przed innym szkodliwym oddziaływaniem na zdrowie ludzkie. Zgodnie z art. 5 ust. 1 pkt 1 lit. e i pkt 6 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane¹⁶ obiekty budowlane (do których zalicza się drogi) należy projektować, budować i utrzymywać zgodnie z przepisami, w tym techniczno-budowlanymi, obowiązującymi Polskimi Normami oraz zasadami wiedzy technicznej, w sposób zapewniający m.in.: spełnienie wymagań podstawowych dotyczących m.in. ochrony przed hałasem, drganiem i ochrony uzasadnionych interesów osób trzecich.

Ochrona uzasadnionych interesów osób trzecich, o której mowa w ust. 1 pkt 6, obejmuje m.in. ochronę przed uciążliwościami powodowanymi przez hałas, wibracje (art. 5 ust. 2 pkt 3 pr. bud.).

W art. 59 ust. 4 pr. bud. zastrzeżono, że nie jest dopuszczalne wydanie pozwolenia na użytkowanie obiektu budowlanego bez wykonania brakujących instalacji i urządzeń służących ochronie środowiska, podobnie jak w art. 68 ust.4 uoś.

Obiekty budowlane powinny być w czasie ich użytkowania poddawane przez właściciela lub zarządcę okresowej kontroli, co najmniej raz w roku, polegającej na sprawdzeniu stanu technicznego sprawności m.in. instalacji urządzeń służących ochronie środowiska (art. 62 ust. 1 pkt 1 lit. b pr. bud.).

Także przepis art. 71 ust. 1 uoś stanowi, że **jednostka organizacyjna** w projektowanej i prowadzonej działalności jest obowiązana uwzględniać i stosować takie rozwiązania techniczne, technologiczne i organizacyjne, które wyeliminują szkodliwe oddziaływanie na środowisko poza terenem zakładu, do którego jednostka organizacyjna posiada tytuł prawny, jeżeli przepisy szczególne nie stanowią inaczej. Jeżeli natomiast z oceny oddziaływania na środowisko, sporządzonej przez biegłego z listy wojewody, wynika, że mimo zastosowania rozwiązań, o których mowa w ust.1, nie mogą być wyeliminowane uciążliwe oddziaływania na środowisko, to – zgodnie z art. 71 ust.2 uoś – dla m.in. tras komunikacyjnych tworzy się obszar ograniczonego użytkowania. W myśl art. 71 ust.3 uoś obszar ten tworzy, w drodze rozporządzenia, **wojewoda** dla obiektów zaliczonych do inwestycji szczególnie

¹⁶ j.t. Dz.U. z 2000 r. Nr 106, poz. 1126 ze zm.

szkodliwych dla środowiska i zdrowia ludzi, a w przypadku obiektów zaliczonych do inwestycji mogących pogorszyć stan środowiska – zgodnie z art. 71 ust. 3a uoś - tworzy **rada powiatu** w drodze uchwały. Tworząc obszar ograniczonego użytkowania wojewoda bądź starosta określa granice obszaru ograniczenia w zakresie przeznaczenia terenu, wymagania techniczne dotyczące budynków oraz sposób korzystania z terenu, wynikający z oceny oddziaływania na środowisko, o czym stanowi art. 71 ust. 3 uoś.

Należy dodać, że – zgodnie z art. 70 ust. 1 uoś – obowiązek przedstawienia, sporządzonej przez biegłego z listy wojewody, oceny oddziaływania na środowisko w stosunku do obiektów zaliczonych do inwestycji szczególnie szkodliwych dla środowiska może w drodze decyzji nałożyć wojewoda, w stosunku do inwestycji mogących pogorszyć stan środowiska – starosta.¹⁷

Przepis art. 6 ust. 4 pkt. 4 uoś również wymienia hałas i wibracje, jako zagrożenie, które uwzględnia się w studium i miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego. Ponadto zarówno ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. o zagospodarowaniu przestrzennym¹⁸, jak i ustawa z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych¹⁹ zawierają przepisy nakazujące uwzględnianie wymogów ochrony środowiska w procedurze lokalizacyjnej, w tym również eliminowanie zagrożeń spowodowanych hałasem i wibracjami.

Ponadto wymogi ochrony środowiska uwzględnione są w ocenie oddziaływania na środowisko, o której mowa w uoś²⁰, a obligatoryjne wykonanie nakazują przepisy we wszystkich ww. ustawach.

Dochody Narodowego Funduszu, wojewódzkich funduszy, powiatowych oraz gminnych funduszy są środkami publicznymi w rozumieniu ustawy z dnia 10 czerwca 1994 r. o zamówieniach publicznych²¹ (art. 87b ust. 3a uoś).

Podstawowym aktem normatywnym regulującym problematykę dróg publicznych jest ustawa z dnia 21 marca 1985r. o drogach publicznych²², zwana dalej „udp”. Zgodnie z art. 2 ust. 1 i 2 udp drogi publiczne ze względu na funkcje w sieci drogowej dzielą się na następujące kategorie:

- drogi krajowe,
- drogi wojewódzkie,
- drogi powiatowe,
- drogi gminne,

przy czym ulice leżące w ciągu wymienionych dróg należą do tej samej kategorii co te drogi.

¹⁷ Art. 70 uoś uchylony został w dniu wejścia w życie ustawy z dnia 9 listopada 2000 r. o dostępie do informacji o środowisku i jego ochronie oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (na mocy art. 56, pkt. 11 tej ustawy), tj. 1 stycznia 2001 r.

¹⁸ Dz. U. z 1999 r. Nr 15, poz. 139 ze zm.

¹⁹ Dz. U. Nr 127, poz. 627 ze zm.

²⁰ Od dnia 1 stycznia 2001r. obowiązuje ustawa z dnia 9 listopada 2000 r. o dostępie do informacji o środowisku i jego ochronie oraz o ocenach oddziaływania na środowisko – Dz.U. Nr 109, poz. 1157 ze zm.

²¹ j.t. Dz.U. z 1998 r. Nr 119, poz. 773 ze zm.

²² j.t. Dz.U z 2000 r. Nr 71, poz. 838 ze zm.

Drogi krajowe stanowią własność Skarbu Państwa, a drogi wojewódzkie, powiatowe i gminne stanowią własność właściwego samorządu województwa, powiatu lub gminy (art. 2a udp).

W myśl art.19 ust. 2 udp zarządcami dróg są:

- Generalny Dyrektor Dróg Publicznych – dla dróg krajowych,
- zarząd województwa – dla dróg wojewódzkich,
- zarząd powiatu – dla dróg powiatowych,
- zarząd gminy – dla dróg gminnych.

Generalny Dyrektor Dróg Publicznych jest zarządcą autostrady wybudowanej na zasadach określonych w ustawie do czasu przekazania jej koncesjonariuszom w drodze porozumienia zawartego pomiędzy Generalnym Dyrektorem Dróg Publicznych, Prezesem Agencji Budowy i Eksploatacji Autostrad oraz koncesjonariuszem. Koncesjonariusz pełni funkcję zarządcy autostrady płatnej na warunkach określonych w umowie koncesyjnej, z wyjątkiem zadań, o których mowa w art. 20 pkt 1, 8 i 17, z zastrzeżeniem ust.3a (art.19 ust.3 udp).

Zarządzanie drogami publicznymi może być przekazywane między zarządcami w trybie porozumień (art. 19 ust.4 udp). W granicach miast na prawach powiatu zarządcą wszystkich dróg publicznych, z wyjątkiem autostrad i dróg ekspresowych, jest zarząd miasta (art. 19 ust.5 udp).

W granicach miasta stołecznego Warszawy zarządcą dróg publicznych:

- krajowych, z wyjątkiem autostrad i dróg ekspresowych,
- wojewódzkich i powiatowych,

jest zarząd miasta stołecznego Warszawy (art. 19 ust.6 udp)²³.

Zadania zarządcy drogi określone w art. 20 udp. to m.in.:

- opracowanie projektów planów finansowania budowy, utrzymania i ochrony dróg oraz obiektów mostowych,
- pełnienie funkcji inwestora
- utrzymanie nawierzchni, chodników, obiektów inżynierskich, urządzeń zabezpieczających ruch i innych urządzeń związanych z drogą,
- prowadzenie ewidencji dróg i drogowych obiektów mostowych,
- przeprowadzanie okresowych kontroli stanu dróg i obiektów mostowych,
- wykonywanie robót interwencyjnych, robót utrzymaniowych i zabezpieczających,
- przeciwdziałanie niszczeniu dróg przez ich użytkowników,
- przeciwdziałanie niekorzystnym przeobrażeniom środowiska mogącym powstać lub powstającym w następstwie budowy lub utrzymania dróg,
- dokonywanie okresowych pomiarów ruchu drogowego.

Z racji pełnienia funkcji inwestora i wykonawcy robót zarządcę obowiązują więc również wszystkie wymienione wcześniej przepisy ustawy prawo budowlane, dotyczące ochrony przed hałasem.

Zarządca drogi, o którym mowa w art. 19 ust. 2 pkt 2-4 oraz ust. 5 i 6, może wykonywać swoje obowiązki przy pomocy jednostki organizacyjnej będącej zarządem drogi, utworzonej odpowiednio przez sejmik województwa, radę powiatu,

²³ art. 19 ust. 6 dodany przez art. 15 pkt 10 lit. d ustawy z dnia 21 stycznia 2000 r. o zmianie niektórych ustaw związanych z funkcjonowaniem administracji publicznej (Dz.U. Nr 12, poz. 136), która weszła w życie z dniem 1 stycznia 2001r.

radę miasta stołecznego Warszawy lub radę gminy. Jeżeli jednostka taka nie została utworzona, zadania zarządu drogi wykonuje zarządca (art. 21 ust.1 udp).

Zakaz naruszania przepisów o ochronie środowiska przed hałasem i wibracjami nie został objęty odpowiedzialnością karną, lecz karą pieniężną. Przepis art. 110 ust. 1 pkt 2 uoś określa, że za naruszenie przez jednostki organizacyjne wymagań ochrony środowiska, polegające na: przekroczeniu dopuszczalnego poziomu hałasu, określonego decyzją właściwego organu, **wojewódzki inspektor ochrony środowiska** wymierza karę pieniężną.

Zasady związane z wymierzeniem kar, odraczaniem płatności, rozkładaniem kar na raty, terminami płatności oraz przedawnieniem kar określają przepisy art. 110 ust. 1c – 110 ust. 4 oraz 110a – 110c uoś.

Szczegółowe zasady nakładania kar pieniężnych określiła Rada Ministrów w rozporządzeniu z dnia 22 grudnia 1998 r. w sprawie kar pieniężnych za naruszenie wymagań ochrony środowiska oraz rejestru decyzji dotyczących tych kar²⁴.

Kara pieniężna, o której mowa wyżej stanowi dochód Narodowego Funduszu, wojewódzkich funduszy, powiatowych funduszy oraz gminnych funduszy, bowiem zgodnie z art. 87b ust. 1 uoś dochodami ww. funduszy są wpływy z tytułu opłat i kar pieniężnych pobieranych na podstawie ustawy i odrębnych przepisów.

Zarząd województwa prowadzi wyodrębnione rachunki bankowe, w celu gromadzenia i redystrybucji wpływów, o których mowa wyżej.

Wpływy te, powiększone o dochody z oprocentowania rachunków bankowych i pomniejszone o opłaty poniesione na egzekucję należności oraz o koszty obsługi rachunków bankowych, przekazuje do dnia 15 następnego miesiąca na rachunki Narodowego Funduszu oraz wojewódzkich, powiatowych i gminnych funduszy. Przed przekazaniem wpływów z kar na rachunek Narodowego Funduszu oraz wojewódzkich funduszy, o których mowa wyżej, zarząd województwa, pomniejsza je o 20%, a kwotę uzyskaną z tytułu pomniejszenia przekazuje Głównemu Inspektorowi Ochrony Środowiska z przeznaczeniem na cele, o których mowa w art. 18a ustawy z dnia 20 lipca 1991 r. o Inspekcji Ochrony Środowiska²⁵ (art. 87b ust. 4 i 4a uoś). Dochodami gminnego funduszu jest 20%, a powiatowego funduszu 10% wpływów z opłat i kar za pozostałe rodzaje gospodarczego korzystania ze środowiska i dokonywania w nim zmian, za wyjątkiem opłat i kar za zasolenie wód powierzchniowych i wpływów z tytułu opłat i kar za emisje tlenków azotu do powietrza. Dochody gminnych funduszy gromadzone są na odrębnym rachunku bankowym (art. 87b ust. 5 i 5b uoś). Zgodnie z art. 87b ust. 6 pozostałe środki, po dokonaniu podziału, o którym mowa w ust. 5, stanowią w 28% dochód Narodowego Funduszu oraz w 72% dochód wojewódzkiego funduszu, z wyjątkami j.w.

Stan prawny na dzień 31 grudnia 2000 r.

²⁴ Dz.U. Nr 162, poz. 1138 ze zm.

²⁵ patrz przypis nr 7

2. Uwarunkowania ekonomiczno-organizacyjne

Hałasem nazywamy wszystkie niepożądane, nieprzyjemne, dokuczliwe i szkodliwe dźwięki. Długotrwałe narażenie na hałas powoduje negatywne skutki szczególnie dla jakości życia i zdrowia człowieka. Hałas kumulując się w czasie może doprowadzić do częściowej lub całkowitej utraty słuchu, powoduje poważne zmiany psycho-somatyczne, spośród których najczęściej wymienia się zagrożenie nadciśnieniem, zaburzenia w układzie naczyniowym, zaburzenia nerwowe i przemiany materii. Jego działanie wywołuje zmęczenia, złe samopoczucie, utrudnia sen i wypoczynek. Z tego powodu jest uznawany za jeden z głównych czynników decydujących o jakości środowiska. Stosowaną miarą hałasu w środowisku jest wartość wskaźnika równoważnego poziomu dźwięku (L_{Aeg}) wyrażanego w dB. Dla jego wyliczenia stosowana jest skala logarytmiczna, co jest istotne przy interpretacji wyników. Wartość wskaźnika odzwierciedla sumą energii akustycznej pochodzącej z różnych źródeł, lecz z uwagi na miarę logarytmiczną (poziom) każde podwojenie energii akustycznej powoduje zwiększenie wskaźnika o ok. 3 dB. Wartość tego wskaźnika uwzględnia ponadto korektę wynikającą z zakresu czułości słuchu człowieka i zmienny poziom hałasu w czasie. Hałas przekraczający poziom dopuszczalny uznawany jest za uciążliwy. Dopuszczalny poziom hałasu w środowisku, określony rozporządzeniem Ministra OŚNiL, w zależności od rodzaju terenu i źródła emisji, w porze dziennej wynosi od 45 do 65 dB., w porze nocnej zaś od 35 do 55 dB. Z badań Państwowego Zakładu Higieny wynika, że granicą powyżej której hałas należy traktować za uciążliwy jest poziom 60 - 65 dB. Hałasowi w środowisku przekraczającemu 60 dB towarzyszą takie „efekty” jak:

- znaczny wzrost występowania objawów zakłóceń emocjonalnych (zmęczenie, poczucie niewyspania, niespokojny sen, trudności w skupieniu uwagi itp.),
- wzrost częstości występowania objawów chorobowych (kołatanie serca, szybkie męczenie się, duszności, zawroty głowy, uderzenia krwi do głowy, bóle mięśni),
- zwiększanie się ilości zażywania różnego rodzaju leków, a przede wszystkim: nasennych, uspokajających, związanych z chorobami serca, nadciśnieniem.

W odniesieniu do hałasu komunikacyjnego przyjęto (dane PZH) iż jest on mało uciążliwy poniżej 52 dB, średnio uciążliwy w przedziale od 52 do 62 dB, o dużej uciążliwości w granicach 63 – 70 dB i o bardzo dużej uciążliwości powyżej 70 dB.

Hałas powyżej 85 dB jest już uznawany za szkodliwy, długotrwałe jego oddziaływanie powoduje narastanie zjawiska uszkodzenia słuchu aż do jego utraty.

Efekty oddziaływania hałasu w miejscu pracy mogą być w swoisty sposób „wzmacniane” przez warunki akustyczne w miejscu zamieszkania i wypoczynku. Człowiek poddany nadmiernej dawce hałasu w miejscu pracy po powrocie do cichego domu ma szansę zregenerowania organu słuchu. Jeżeli natomiast nadal przebywa w głośnym otoczeniu, nie ma warunków aby chwilowe przesunięcie progu słyszenia cofnęło się. Stąd tak ważne są odpowiednie warunki akustyczne w miejscu zamieszkania i wypoczynku.

Dla potrzeb wyznaczenia terenów o szczególnej uciążliwości hałasu, na których przekraczane są granice uciążliwości i konieczne jest podjęcie szybkiej i bezwarunkowej interwencji w zakresie ochrony przeciwhałasowej ustalono tzw.

wartości progowe hałasu, które dla poszczególnych rodzajów terenu wynoszą od 65 do 75 dB.

Tolerancja ludności na hałas jest różna, nie tylko w zależności od jego poziomu ale i charakteru, ponadto jest zmienna w czasie. Badania wykazały, że najtrudniej tolerowany jest hałas lotniczy, natomiast najłatwiej kolejowy. Czynniki te powinny być uwzględniane przy ustalaniu poziomów dopuszczalnych hałasu w środowisku. W krajach OECD zakres poziomów dopuszczalnych dla hałasu drogowego to 58-62 dB w dzień i 48-55 dB w nocy; dla hałasu kolejowego: 62 – 69 dB w dzień i 53 – 62 dB w nocy; dla hałasu przemysłowego: 45 – 55 dB w dzień i 35 – 45 dB w nocy. W polskim prawodawstwie dopuszczalne poziomy hałasu drogowego i kolejowego ujmowane są łącznie.

Hałas pochodzący z różnych źródeł (komunikacyjny, przemysłowy, komunalny) wpływa na sumaryczny obraz klimatu akustycznego danego terenu. Najbardziej powszechne jest jednak oddziaływanie hałasu drogowego. Badania Inspekcji Ochrony Środowiska wskazują, że na hałas ten narażonych jest ok. 15 mln osób, a więc jest to liczba zbliżająca się do 40% populacji. Niezwykle dynamiczny przyrost ruchu spowodowany wzrostem liczby samochodów oraz wzrostem znaczenia transportu samochodowego w przewozach towarowych spowodował zwiększenie się liczby i zasięgu terenów zagrożonych hałasem. Stan klimatu akustycznego w miastach ulega postępującemu pogarszaniu. Na najbliższe lata przewiduje się wzrost presji motoryzacji na stan klimatu akustycznego środowiska na skutek dalszego wzrostu liczby użytkowanych pojazdów, budowy nowych tras o znaczeniu tranzytowym i wzrostu ruchu tranzytowego przez Polskę zwłaszcza relacji: wschód-zachód. Budowa autostrad przyniesie pozytywne efekty w miejscowościach położonych przy obecnych głównych drogach krajowych. Szacuje się, że liczba osób zagrożonych hałasem zmniejszy się dzięki temu o 15%. Z drugiej jednak strony klimat akustyczny panujący obecnie wzdłuż planowanych korytarzy autostrad ulegnie nieodwracalnym zmianom – dotyczy to obszaru o wielkości ponad 1000 km² (w tym wielu terenów o cennych walorach przyrodniczych i wypoczynkowych). Poza tym z badań porównawczych wynika, że uruchomienie nowej trasy tranzytowej nie likwiduje automatycznie istniejących zjawisk szczególnej uciążliwości panujących przy trasach alternatywnych. Badania tolerancji na hałas pochodzący od samochodów poruszających się po drogach typu autostrady oraz innych drogach i ulicach wykazały, że dźwięk o charakterze bardziej stacjonarnym, jednostajnym jak zakwalifikować można hałas pochodzący od autostrad, jest bardziej irytujący i uciążliwy dla człowieka.

W świetle powyższych danych widoczne staje się że dla realizacji zadań w zakresie przeciwdziałania i ograniczania emisji hałasu komunikacyjnego niezbędne jest więc bardzo szerokie traktowanie problematyki oddziaływania hałasu, współdziałanie organów administracji i jednostek zarządzających drogami oraz pełna koordynacja działań w tym zakresie.

Zgodnie z art. 19 ust. 2 pkt. 2 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych, zarządcą dróg krajowych jest Generalny Dyrektor Dróg Publicznych, wojewódzkich - zarząd województwa, powiatowych – zarząd powiatu, gminnych - zarząd gminy. W oparciu o art. 21 wskazanej ustawy zarządca drogi może wykonywać swoje obowiązki przy pomocy jednostki organizacyjnej będącej

zarządem drogi utworzonej przez organ stanowiący jednostki samorządu terytorialnego.

W 5 województwach objętych kontrolą jednostkami organizacyjnymi wykonującymi obowiązki zarządcy drogi są utworzone przez sejmiki wojewódzkie – zarządy dróg wojewódzkich (ZDW). W statutach Zarządów wyszczególniono zadania w zakresie ochrony środowiska. Urzędy Marszałkowskie pełnią funkcje organu nadzorującego i kontrolnego w stosunku do ZDW. Zgodnie z udzielanymi informacjami wykonywanie przez ZDW zadań w zakresie ochrony przed hałasem występuje podczas działań modernizacyjnych i inwestycyjnych.

Z 10 objętych kontrolą gmin miejskich (w tym 7 miast na prawach powiatu) funkcje zarządcy wypełniały we własnym zakresie 4 zarządy miast z tego 2 (Sochaczew, Gmina Warszawa-Centrum) tylko w stosunku do dróg gminnych a 2 (Łódź i Szczecin) w stosunku do dróg wszystkich kategorii z wyjątkiem dróg ekspresowych i autostrad. W przypadku pozostałych miast oraz kontrolowanych zarządów powiatów, funkcję zarządcy dróg wypełniały inne jednostki. W niektórych przypadkach były to jednostki zarządzające również drogami powiatowymi i krajowymi w obrębie miasta, lub jednostki zarządzające wszystkimi kategoriami dróg z wyjątkiem autostrad i dróg ekspresowych (Np. Zarząd Dróg i Komunikacji w Krakowie, Zarząd Dróg i Zieleni w Gdańsku, Zarząd Dróg Miejskich w Poznaniu).

Występowały przypadki, że w obrębie miasta funkcjonowało kilku zarządców dróg odpowiedzialnych za poszczególne kategorie dróg (np. Katowice Miejski Zarząd Ulic i Mostów zarządzał drogami krajowymi, powiatowymi i gminnymi, Zarząd Dróg Wojewódzkich – drogami Wojewódzkimi, GDDP – Oddział Południowy – drogami ekspresowymi. W Warszawie Zarząd Dróg Miejskich zarządzał drogami krajowymi, wojewódzkimi i powiatowymi, Gminy – drogami gminnymi a GDDP drogami ekspresowymi.)

Pomimo, iż przepis ustawy określa jednoznacznie kto jest zarządcą danej kategorii dróg, to poprzez dopuszczanie powierzenia wykonywania tego zadania innym jednostkom, w obrębie miast brak jest jednolitych zasad sprawowania zarządu drogami.

Ponadto na skutek wzajemnego przekazywania zarządu drogami pomiędzy różnymi jednostkami dochodzi do sytuacji, że droga na długości zaledwie kilku kilometrów podzielona jest na odcinki, zarządzane przez różne jednostki.

Np. Obwodnica Tarnowa o długości 10,202 km, na 4 odcinkach nie przebiegających w granicach miasta i gminy Tarnów:

- od km 501+233 do km 502+205 = 0,975 km,
- od km 502+863 do km 503+598 = 0,635 km,
- od km 507+723 do km 509+669 = 1,946 km,
- od km 510+184 do km 510+763 = 0,579 km,

których łączna długość wynosi 4,132 km, zarządzana jest przez GDDP – Oddział Południowo Wschodni w Krakowie. Pozostałe 4 odcinki (przebiegające na przemian z ww.), o łącznej długości 6,070 km zarządzane są przez Tarnowski Zarząd Dróg Miejskich w Tarnowie. Taki podział zarządu drogą powodować musi administracyjne problemy w sprawowaniu zarządu, uniemożliwia realne planowanie i koordynację robót, a także zwiększa koszty.

W przypadku zadań dotyczących ograniczania uciążliwości hałasu sytuacja finansowa jednostek zobowiązanych do podejmowania działań ma ogromne znaczenie. Koszty urządzeń zabezpieczających przed hałasem są bardzo wysokie. Np. na budowę 750 m odcinka ekranów akustycznych na drodze krajowej nr 117 w Szczecinie wydatkowano 1.831 tys. zł., na budowę w latach 1999 – 2000 ekranów o dł. 6.878 m na terenie Warszawy wydatkowano 31.494 tys. zł. W sytuacji gdy (wg raportu GDDP za 1999 r.) znaczna część dróg krajowych (ponad 38%) wymaga podjęcia natychmiastowych zabiegów naprawczych, a przeznaczane środki są czterokrotnie mniejsze od istniejących potrzeb, brak jest często funduszy na inwestycje w zakresie ochrony środowiska.

W wyjaśnieniach składanych w toku niniejszej kontroli przez kierowników jednostek zarządzających drogami zawsze podnoszony był problem braku środków finansowych zarówno na działania dotyczące ochrony przed hałasem jak i bieżące remonty dróg. ZDM w Poznaniu stwierdził, że przydzielone w 2000 r. środki na utrzymanie dróg stanowiły 5% w stosunku do kosztów jakie należałoby ponieść na doprowadzenie wszystkich dróg do stanu dobrego. Oddział GDDP w Szczecinie wykazał znaczny spadek nakładów na modernizację i utrzymanie dróg krajowych. Zmniejszyły się one w 2000 r. w stosunku do roku poprzedniego o 27,6% .

Minister Transportu i Gospodarki Morskiej w udzielonej na potrzeby niniejszej kontroli informacji dotyczącej m.in. stanu realizacji priorytetów dotyczących ochrony środowiska przed hałasem, wynikających z Polityki ekologicznej państwa stwierdził, że głównie ze względów finansowych mały był stopień realizacji działań w zakresie modernizacji infrastruktury drogowej, kolejowej i tramwajowej jak również wymiany taboru.

3. Istotne ustalenia kontroli

3.1. Dane obrazujące klimat akustyczny

Badania hałasu prowadzone przez Inspekcję Ochrony Środowiska, w ramach Programu Państwowego Monitoringu Środowiska (PMS) oraz działalności kontrolnej i interwencyjnej uznać należy za podstawowe źródło danych dotyczących warunków akustycznych. Istotnych informacji dostarczają jednak również kontrole i pomiary wykonywane bądź zlecane (innym niż IOŚ podmiotom) przez jednostki samorządowe oraz skargi i postulaty mieszkańców danego terenu.

W niniejszym rozdziale omówione zostaną nie tylko niektóre wyniki obrazujące klimat akustyczny, ale przede wszystkim zakres i sposób realizacji obowiązków przez poszczególne jednostki organizacyjne dla zobrazowania i oceny warunków akustycznych oraz zakres współpracy pomiędzy tymi jednostkami.

3.1.1. Realizacja założeń Programu Państwowego Monitoringu Środowiska

Przyjęty na lata 1998-2002 Program Państwowego Monitoringu Środowiska (PMS) zakładał w ramach podsystemu monitoringu hałasu wykonywanie pomiarów hałasu emitowanego przez różne źródła. W zależności od skali zadanie realizowane miało być w ramach:

- sieci regionalnych wojewódzkich - badania wykonywane w zależności od potrzeb obejmujące pomiary hałasu emitowanego z dróg krajowych i wojewódzkich oraz linii kolejowych, o charakterze fakultatywnym, prowadzone w miejscach o szczególnym zagrożeniu takich jak: węzły drogowe o dużym natężeniu ruchu, drogi tranzytowe przebiegające w pobliżu zabudowy mieszkaniowej, linie kolejowe o dużej przepustowości.
- sieci lokalnych - badania obejmujące źródła przemysłowe i komunikacyjne, wykonywane obligatoryjnie dla miast o liczbie mieszkańców 50 tys. - 300 tys. i miast o liczbie mieszkańców powyżej 300 tys. dla rejonów o ponadnormatywnym poziomie hałasu. Dla pozostałych miejscowości pomiary w sieci lokalnej o charakterze fakultatywnym.

Wg założeń monitoringu, z uwagi na fakt wzajemnego przenikania hałasu pochodzącego z różnych źródeł, bez względu na to na jakim poziomie sieci uzyskuje się informacje, zachodzi konieczność ich wspólnego przetwarzania, a zbiór danych z wykonanych pomiarów we wszystkich sieciach powinien umożliwić opracowanie planów akustycznych miast oraz określić obszary o ponadnormatywnym poziomie hałasu.

Badania realizowane były przede wszystkim przez WIOŚ. Wyniki gromadzone w bazie „Ochrona Przed Hałasem” (OPH) prowadzonej przez Instytut Ochrony Środowiska w Warszawie, który równocześnie sprawuje merytoryczny nadzór nad podsystemem monitoringu „hałas”.

W okresie objętym kontrolą, w ramach PMŚ zrealizowano pomiary w wybranych rejonach wszystkich z 12 miast powyżej 300 tys. mieszkańców. Nie prowadzono jednak w badanym okresie prac nad szerszym rozpoznaniem klimatu akustycznego w formie planu akustycznego, co omówione zostanie w dalszej treści niniejszego rozdziału. Koncentrowano się na badaniach w rejonach o ponadnormatywnym hałasie w celu wyznaczenia tzw. „terenów szczególnej uciążliwości hałasu”. Spośród 85 miast średnich (50 - 300 tys. mieszkańców) ujętych w bazie OPH, pomiary wykonano w 51 miastach tj. 60 %. Pomiarami w latach 1999-2000 nie objęto następujących 34 miast: Bełchatów, Biała Podlaska, Białystok, Ciechanów, Ełk, Jastrzębie Zdrój, Jaworzno, Kędzierzyn-Koźle, Legionowo, Mysłowice, Nysa, Olsztyn, Ostrołęka, Pabianice, Piła, Pruszków, Przemyśl, Puławy, Racibórz, Ruda Śl., Rybnik, Siedlce, Stalowa Wola, Starachowice, Stargard Szczeciński, Świdnica, Świętochłowice, Tarnowskie Góry, Tarnów, Wałbrzych, Wodzisław Śl., Zawiercie, Zgierz, Żory.

W miastach tych planowane jest przeprowadzenie pomiarów w roku 2001, w ramach zakończenia 5-cio letniego cyklu pomiarowego. Przyjęta minimalna częstotliwość wykonywania pomiarów to 1 raz na 5 lat. Zgodnie z udzielonymi wyjaśnieniami zakres prowadzonych badań monitoringowych w dużej mierze warunkowała sytuacja finansowa WIOŚ.

Ze względu na źródło emisji można wyróżnić m.in. hałas komunikacyjny (od środków transportu) i hałas przemysłowy powstający w wyniku prowadzonej działalności zakładów.

W okresie objętym kontrolą, w ramach PMŚ w zakresie hałasu komunikacyjnego prowadzone były przede wszystkim badania hałasu drogowego (ulicznego).

Hałas kolejowy wg danych GIOŚ był w latach 1999 - 2000 badany incydentalnie. Wyniki tych badań zestawiono w tabeli nr 1:

Tabela 1. Badania hałasu kolejowego prowadzone w ramach PMŚ.

Łączna liczba punktów pomiarowych hałasu kolejowego w ramach PMŚ w		z tego			
		w miastach		na terenach poza miejskich	
1999 r.	2000 r.	1999 r.	2000 r.	1999 r.	2000 r.
6	18	2	15	4	3

Z wykazu wyników badań hałasu kolejowego wynikało, że największe przekroczenia poziomu dopuszczalnego wystąpiły.

- 1999 r.: w porze dziennej, w punkcie pomiarowym w miejscowości Rykoszyn - zmierzony poziom hałasu osiągnął wartość 71,5 dB (przekroczenie 11,5 dB), w porze nocnej nie prowadzono pomiarów,
- 2000 r.: w porze dziennej, w punkcie pomiarowym w Roztoczańskim Parku Narodowym - poziom zmierzony 62,1 dB (przekroczenie 12,1 dB) oraz we Włocławku - Zazamczu - poziom zmierzony 70,1 dB (przekroczenie 10,1 dB); w

porze nocnej, w punktach pomiarowych: Włocławek Zazamcze - przekroczenie 15,7 dB; Wrocław Brochów - przekroczenie 14,3 dB.

Spośród 5 kontrolowanych WIOŚ tylko 1 – Małopolski WIOŚ w Krakowie, przeprowadził w 2000 r. badania hałasu kolejowego. Pomiarów wykonane na linii zabudowań w odległości 30 – 45 m od trakcji kolejowej wykazały przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu ustalonego w rozporządzeniu Ministra OŚZNiL. I tak:

- w odległości 45m od trakcji linii kolejowej Kraków –Katowice, równoważny poziom dźwięku był wyższy od wartości dopuszczalnych o 2,1 dB w ciągu dnia i o 10,4 dB w okresie nocy,
- w odległości 30m od trakcji linii kolejowej na terenie miasta Krakowa, równoważny poziom dźwięku był wyższy od wartości dopuszczalnych o 5,9 dB w okresie dnia i o 15,8 dB w nocy,
- w odległości 35m od trakcji kolejowej linii Tarnów-Stróże, równoważny poziom dźwięku był wyższy od wartości dopuszczalnych o 2,2 dB w dzień i o 10,6 dB w nocy.

Hałas lotniczy nie jest wyszczególniony jako przedmiot badań w ramach PMŚ. Badany był tylko przez 1 spośród 5 kontrolowanych WIOŚ – Małopolski WIOŚ w Krakowie. Kontrola hałasu lotniczego spowodowana została skargami mieszkańców gminy Morawica, domagających się ograniczenia uciążliwości hałasu i odszkodowań za popełniane zabudowania i wykazała, że lotnisko Kraków-Balice nie posiadało jednolitych wyników pomiarów. Porty lotnicze samodzielnie bowiem monitorują poziom emitowanego hałasu. Kontrola WIOŚ spowodowała weryfikację systemu wewnętrznego monitorowania hałasu i wskazała konieczność badań hałasu niezależnie od prowadzonych przez MPL.

Pomiary hałasu drogowego prowadzono na terenach zabudowanych obejmując nimi drogi o dużym natężeniu ruchu. Badania wykonywano głównie na terenach zamieszkałych, w odległości standardowej od dróg (1 m) oraz przy elewacjach budynków mieszkalnych.

Ze sporządzonych w GIOŚ na potrzeby kontroli zestawień tabelarycznych wynikało, że ilość punktów pomiarowych hałasu drogowego oraz stwierdzonych w nich przekroczeń dopuszczalnego poziomu hałasu przedstawiała się następująco:

Tabela 2. Ilość i lokalizacja punktów pomiarowych hałasu drogowego

Łączna liczba punktów pomiarowych hałasu drogowego w ramach PMŚ w		z tego			
		w miastach		na terenach poza miejskich	
1999 r.	2000 r.	1999 r.	2000 r.	1999 r.	2000 r.
738	943	554	750	184	192

Tabela 3. Liczba punktów, w których stwierdzono przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu.

Łączna liczba punktów pomiarowych hałasu drogowego w ramach PMŚ, w których wystąpiły przekroczenia poziomu dopuszczalnego		z tego punktów zlokalizowanych				Łączna liczba punktów pomiarowych hałasu drogowego w ramach PMŚ, w których wystąpiły przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu			
		w miastach		na terenach poza miejskich		w ciągu dnia		w ciągu nocy	
1999 r.	2000 r.	1999 r.	2000 r.	1999 r.	2000 r.	1999 r.	2000 r.	1999 r.	2000 r.
700	819	521	638	179	181	641	819	146	93

Z danych przedstawionych w tabeli 2 i 3 wynika że:

W 1999 r. przekroczenia wystąpiły w 700 punktach, co stanowiło 94,9 % łącznej liczby punktów pomiarowych, z tego: 521 punktów zlokalizowanych było w miastach, a 179 na terenach poza miejskich. W ciągu dnia przekroczenia wystąpiły w 641 punktach (86,9 %), natomiast w porze nocnej w 146 punktach (19,8 %).

W 2000 r. przekroczenia wystąpiły w 819 punktach pomiarowych (86,9 %) z tego 638 punktów zlokalizowanych było w miastach, a 181 poza terenami miejskimi. Przekroczenia w ciągu dnia wystąpiły w 819 punktach (86,9 %), natomiast w ciągu nocy w 93 punktach (9,9 %).

Z zestawienia najgłośniejszych punktów badanych przy drogach wynikało, że najwyższe poziomy hałasu wystąpiły:

- 1999 r.: w ciągu dnia: Szczecin – 84 dB; Legnica – 82 dB; w ciągu nocy: Zgorzelec, Kowal (woj. Kujawsko-Pomorskie), Lipno (woj. Kujawsko-Pomorskie) – 76 dB;
- 2000 r.: w ciągu dnia: Koło – 81 dB; Częstochowa, Brzoza (woj. Kujawsko-Pomorskie) – 80 dB; w ciągu nocy: Częstochowa – 77 dB.

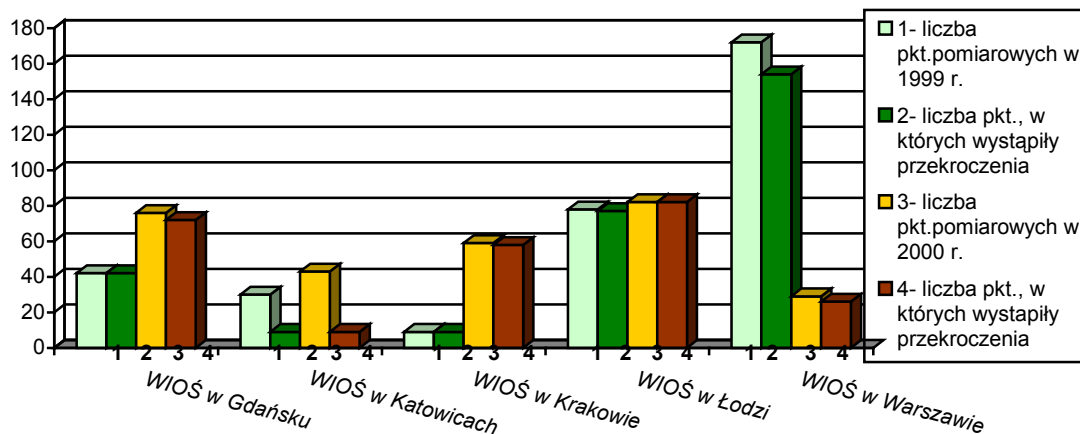
Za ulice hałaśliwe uznaje się te, przy których równoważny poziom dźwięku przekracza wartość 60 dB, tj. poziom dopuszczalny określony dla pory dziennej rozporządzeniem Ministra OŚŹNiL.

Przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu w poszczególnych zakresach ilustruje tabela 4.

Tabela 4. Zakres stwierdzanych przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu drogowego.

Zakres stwierdzonych przekroczeń wielkości dopuszczalnych poziomów hałasu	Liczba punktów pomiarowych hałasu drogowego, w których stwierdzono przekroczenia w poszczególnych zakresach			
	w ciągu dnia		w porze nocnej	
	1999 r.	2000 r.	1999 r.	2000 r.
1 - 5 dB	94	111	8	4
6 – 10 dB	175	270	13	11
11 – 15 dB	288	325	37	26
16 – 20 dB	80	112	53	31
> 20 dB	4	1	35	21

Kontrola przeprowadzona w 5 WIOŚ wykazała zróżnicowaną aktywność poszczególnych jednostek i częstotliwość stwierdzanych przekroczeń, co ilustruje rysunek 1.

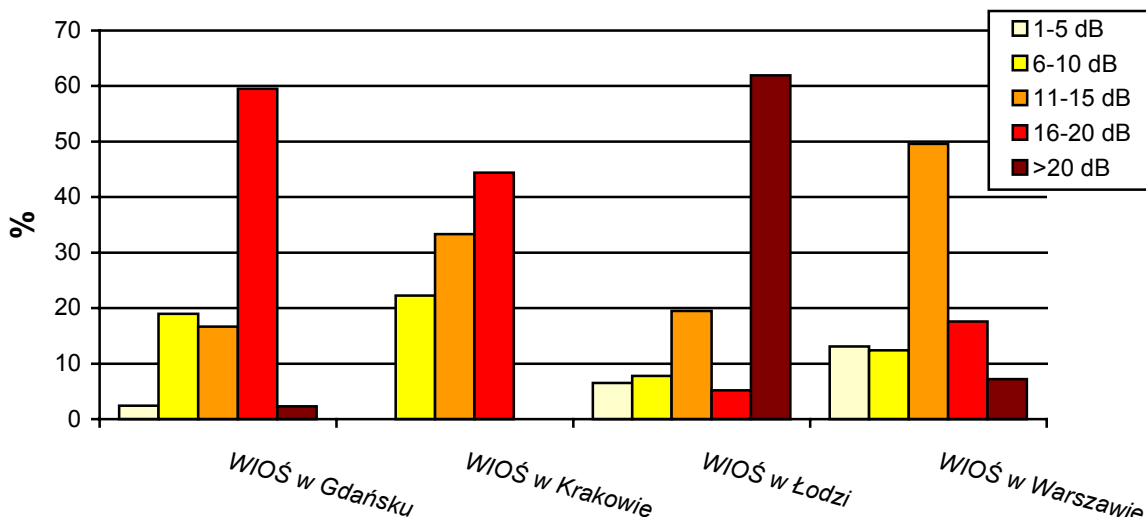


Rysunek 1. Pomiary hałasu drogowego przeprowadzone przez objęte kontrolą WIOŚ.

W 1999 r. z objętych kontrolą WIOŚ w największej ilości punktów pomiarowych badania przeprowadzono na terenie woj. mazowieckiego (WIOŚ w Warszawie). W 2000 r. najwięcej punktów przebadano w woj. łódzkim.

Na obszarze badań 4 WIOŚ, wykazywano przekroczenia poziomów dopuszczalnych w zdecydowanej większości (89% –100%) punktów pomiarowych, jedynie WIOŚ w Katowicach wykazywał przekroczenia tylko w 30% punktów pomiarowych, w 1999 r. i w 21% punktów, w 2000 r. W wyniku analizy interpretacji wyników dokonywanej przez Śląski WIOŚ w Katowicach, stwierdzono, że wykazywano przekroczenia nie jak inne WIOŚ w stosunku do poziomów dopuszczalnych określonych rozporządzeniem Ministra OSZNiL, lecz tzw. poziomów progowych klasyfikujących obszar do terenów o szczególnej uciążliwości hałasowej. Poziomy progowe określone zostały na 75 dB w porze dziennej i 70 dB w porze nocnej i są one wyższe od dopuszczalnych określonych w rozporządzeniu np. dla terenów zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej o 15 dB dla pory dnia i o 20 dB dla pory nocnej.

Występowanie poszczególnych zakresów przekroczeń (w procentach) stwierdzanych w punktach pomiarowych na obszarze działania kontrolowanych WIOŚ, przykładowo zilustrowano danymi z 1999 r. na rys.2 :



Rysunek 2. Zakres przekroczeń dopuszczalnego poziomu hałasu drogowego

Niepokojący jest fakt, że przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu o więcej niż 10 dB stanowiły przeważający odsetek na obszarze wszystkich WIOŚ. Na wykresie pominięto dane ze Śląskiego WIOŚ w Katowicach ze względu na stosowaną przez Inspektorat odmienną interpretację wyników o czym wspomniano powyżej.

Jednym z elementów hałasu ulicznego, nierozróżnialnym w większości przypadków od innych sygnałów akustycznych pochodzących od ruchu ulicznego jest hałas tramwajowy.

Spośród 5 kontrolowanych WIOŚ 2-a Mazowiecki i Małopolski przeprowadzały badania hałasu tramwajowego, które podjęte zostały na skutek skarg i interwencji oraz dla potrzeb rozpoznania stanu klimatu akustycznego, a w szczególności udziału w tym stanie ruchu tramwajowego, przetestowania nowego podejścia metodycznego, stwierdzenia wpływu wprowadzania nowego taboru tramwajowego na poziom emisji hałasu. Wykonano eksperymentalny, uproszczony plan akustyczny hałasu emitowanego ruchem tramwajowym w Warszawie. Największe przekroczenia (poziom powyżej 72 dB w porze dziennej) wystąpiły wzdłuż ciągów: Grójecka (od pl. Narutowicza) – Aleje Jerozolimskie do ronda Waszyngtona, Marszałkowska (od Al. Jerozolimskich) - Puławska (do Wyścigów), Młynarska – Obozowa – Bemowo”.

Rozkład poziomów hałasu tramwajowego w porze dziennej w Warszawie ilustruje tabela 5:

Tabela 5. Poziom hałasu tramwajowego rejestrowany w dzień w Warszawie.

Zakres poziomów	< 60 dB	60 – poniżej 63 dB	63 – poniżej 66 dB	66 – poniżej 69 dB	69 – 72 dB	> 72 dB
udział procentowy	0,2	3,7	17,5	22,8	36,3	19,5

Także w Krakowie stwierdzono, że hałas emitowany przez komunikację tramwajowa przekracza poziomy dopuszczalne określone rozporządzeniem Ministra OŚZNiL.

Hałas przemysłowy badany był w skali kraju w 1612 punktach, w 1999 r. i w 1625 punktach w 2000 r. Wyniki ilustruje tabela 6.

Tabela 6. Liczba punktów pomiarowych hałasu przemysłowego.

Łączna liczba punktów pomiarowych hałasu przemysłowego w ramach PMŚ		Łączna liczba punktów pomiarowych hałasu przemysłowego w ramach PMŚ, w których wystąpiły przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu		Liczba punktów pomiarowych hałasu przemysłowego w ramach PMŚ, w których wystąpiły przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu z podziałem na porę dzienną i nocną			
				w ciągu dnia		w ciągu nocy	
1999 r.	2000 r.	1999 r.	2000 r.	1999 r.	2000 r.	1999 r.	2000 r.
1612	1625	728	784	525	529	315	333

- W roku 1999 przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu wystąpiły w 728 punktach, tj. w ca 45 %; w 525 punktach wystąpiły one w ciągu dnia, a w 315 punktach w ciągu nocy. Zarówno w dzień jak i w nocy wartości dopuszczalne przekraczane były w 112 punktach.

- W roku 2000 przekroczenia wystąpiły w 784 punktach, tj. w ca 48 %; w 529 punktach w ciągu dnia i w 333 punktach w ciągu nocy. Zarówno w dzień jak i w nocy wartości dopuszczalne przekraczane były w 78 punktach.

Z wykonanego zestawienia „Zakładów hałaśliwych” wynikało, że:

- w 1999 r. hałas najbardziej przekraczający wartości dopuszczalne emitował Zakład Drzewny - Usługi Transportowe Adam S. w Krakowie - przekroczenie wynosiło 37,8 dB w okresie dnia; i Kopalnia Bazaltu w Sulikowie – przekroczenie wynosiło 30,4 dB w porze nocnej.
- w 2000 r. największe przekroczenia wykazano w: Bar „Smak” we Włodawie – o 40,9 dB, i Elektrowni Skawina - o 37,5 dB.

Przekroczenia poziomu dopuszczalnego hałasu przemysłowego w podziale na zakresy przekroczeń przedstawia tabela 7.

Tabela 7. Zakres stwierdzonych przekroczeń hałasu przemysłowego.

Zakres stwierdzonych przekroczeń wielkości dopuszczalnych poziomu hałasu	Liczba punktów, w których stwierdzono przekroczenia w poszczególnych zakresach			
	w ciągu dnia		w porze nocnej	
	1999 r.	2000 r.	1999 r.	2000 r.
1 - 5 dB	250	270	103	128
6 - 10 dB	173	164	102	99
11 - 15 dB	66	58	64	54
16 – 20 dB	22	25	26	21
> 20 dB	14	12	20	31

Badania hałasu przemysłowego dokonywane przez WIOŚ mają zarówno charakter kontrolny jak i interwencyjny.

Syntetyczne zestawienie wyników badań klimatu akustycznego i wynikające z nich wnioski publikowane są w Raportach o stanie środowiska w poszczególnych województwach oraz zbiorczo dla całego kraju w ramach wydawnictw z serii „Biblioteka monitoringu środowiska”. W 1999 r. opublikowany został raport „Zanieczyszczenie środowiska hałasem w świetle badań WIOŚ w 1998 roku”. W 2000 r. ukazał się analogiczny raport dotyczący badań przeprowadzonych w 1999 r. Raz na 5 lat publikowane są opracowania podsumowujące minione pięciolecie. Opracowanie takie pt. „Stan klimatu akustycznego w świetle badań WIOŚ” ukazało się w 1998 r. i podsumowywało badania wykonane w latach 1993-1997. Konkludując w raportach stwierdzano, że:

„W zakresie hałasu komunikacyjnego następuje systematyczne pogarszanie klimatu akustycznego a czas narażenia na ten hałas wydłuża się szczególnie w porze nocnej. Zagrożenie hałasem ludności jest zjawiskiem powszechnym co unaoczniono w sporządzonej mapie zagrożeń o szczególnej intensywności na terenie Warszawy, gdzie trudno jest znaleźć rejony w miarę spokojne. Niekorzystne tendencje w kształtowaniu się klimatu akustycznego powodowane hałasem komunikacyjnym nie są domeną tylko dużych miast. W średnich i mniejszych miastach, oraz przy głównych szlakach komunikacyjnych klimat akustyczny jest wyraźnie niekorzystny co ilustrują przykłady takich miast jak Płock, Pułtusk, Sochaczew, Radomsko, Gąbin, Cieszyn czy Nałęczów. W wielu przypadkach występują znaczne przekroczenia wartości dopuszczalnych zmierzone przy budynkach mieszkalnych zlokalizowanych w sąsiedztwie dróg.

W zakresie hałasu przemysłowego zaznacza się trend malejący występowania przekroczeń poziomów dopuszczalnych. Znaczniejsze ograniczenie dla wysokich wartości obserwowano jednak w porze dziennej niż nocnej, która jest istotniejsza z punktu widzenia regeneracji organizmu. Pomimo malejącej tendencji hałas przemysłowy stale stanowi istotny problem w dziedzinie ochrony środowiska przed hałasem.”

W wyniku kontroli NIK stwierdzono, że prowadzone przez IOŚ badania hałasu w ramach PMS, choć pozwalają odzwierciedlić zagrożenie hałasem na wielu obszarach i identyfikację kolejnych obszarów zagrożeń, wymagają jeszcze doprecyzowania metod ich prowadzenia i interpretacji w celu zapewnienia pełnej porównywalności wyników, o czym świadczy wcześniej podany przykład odmiennej interpretacji uzyskiwanych wyników. Ponadto dla hałasu komunikacyjnego nie zostały wyznaczone stałe punkty pomiarowe, różna była częstotliwość prowadzenia pomiarów w poszczególnych punktach a nawet różne metody przeprowadzania pomiarów.

I tak np.:

- *Śląski WIOŚ w Katowicach nie posiada stałych punktów monitoringowego badania natężenia hałasu, w przeciągu 5 lat prowadzenia badań nie może wykazać trendu zmian hałasu komunikacyjnego gdyż w każdym roku pomiary wykonywano w innych miejscach i miastach starając się rozpoznać obszary zagrożenia na terenie województwa.*
- *Mazowiecki WIOŚ w Warszawie w 1999 r. pomiary prowadził w 172 punktach z których 147 zlokalizowano w miastach a 25 na terenach poza miejskich, w 2000 r. pomiary wykonywano wyłącznie w 29 punktach zlokalizowanych w miastach lecz ze zwiększoną częstotliwością. W niektórych miastach (np. Płock, Pułtusk) wyznaczone są stałe punkty monitoringu, gdzie badania przeprowadzane są 1 – 2 razy w roku.*
- *Małopolski WIOŚ w Krakowie w 1 punkcie pomiarowym, na terenie miasta Krakowa posiada zainstalowaną aparaturę do automatycznego stałego rejestrowania poziomu hałasu.*
- *Pomorski WIOŚ w Gdańsku na 101 punktów pomiarowych hałasu w 1999 r. i 140 w 2000 r., w 22 przypadkach pomiary hałasu drogowego wykonano w tych samych punktach.*
- *Łódzki WIOŚ, na terenie miasta Łodzi badania prowadzi w stałych punktach z częstotliwością 1 punkt w roku. W kolejnych latach zmienna jest lokalizacja pomiarów w mniejszych miastach. W tych samych miastach pomiary wykonywane są w cyklu 4-6 lat.*

Na podstawie protokołu kontroli Urzędu Miejskiego w Szczecinie, stwierdzono, że w 2000 r. WIOŚ nie wykonywał w tym mieście pomiarów hałasu na głównych trasach komunikacyjnych w związku z przejściem obowiązku monitorowania hałasu przez administrację samorządową.

W okresie objętym kontrolą poszczególne WIOŚ stosowały różne metody pomiaru hałasu komunikacyjnego. Cztery WIOŚ stosowały polskie normy ustanowione przez Polski Komitet Normalizacyjny, wchodzące w życie sukcesywnie od marca 1999 r., a dwanaście WIOŚ metodykę pomiaru hałasu wynikającą z zarządzenia nr 79 Głównego Inspektora Ochrony Środowiska z 1992 r. zaktualizowaną w 1996 r. GIOŚ nie podejmował działań mających na celu ujednoczenie stosowanych przez WIOŚ metod pomiarowych. Nadmienić należy, że zarządzenie to z dniem 30 marca 2001 r. zostało uchylone, a żadna z ustanowionych norm nie została wskazana do obligatoryjnego stosowania. Norma dotycząca pomiarów hałasu komunikacyjnego jest jeszcze w fazie opracowywania.

3.1.2. Plany akustyczne miast

Zgodnie z założeniami, monitoringowe pomiary hałasu winny służyć wykonaniu planów akustycznych miast.

Z ustaleń kontroli NIK przeprowadzonej w GIOŚ wynika, że w analizowanym okresie, w przypadku żadnego z dużych miast planów takich nie opracowano. W przypadku miast średnich plany akustyczne opracowano dla 17 z nich tj. 20% wszystkich i 33,3% objętych pomiarami. W 1999 r. w Wojewódzkich Inspektoratach Ochrony Środowiska wykonano dla 11 miast plany akustyczne (Kępno, Ostrów Wielkopolski, Kielce, Głogów, Sieradz, Zduńska Wola, Nowinka,

Nisko, Grudziądz, Nowe Miasteczko i Nowa Sól). W 2000 r. wykonano w WIOŚ 6 planów akustycznych miast (Starogard Gdański, Sandomierz, Włoszczowa, Gniezno, Przeworsk i Suwałki).

W wyniku kontroli przeprowadzonej w 5 WIOŚ stwierdzono, że:

- *Pomorski WIOŚ w Gdańsku nie wykonał zaplanowanych na 1999 i 2000 r. opracowań planu akustycznego Starogardu Gdańskiego (co podano w GIOŚ) i Ustki. W Starogardzie wykonano program pomiarów i wskazano miejsca o ponad-normatywnym poziomie hałasu, w Ustce pomiary wykonane zostały w 4 punktach miasta, co nie dało podstaw do opracowania planu akustycznego.*
- *Mazowiecki WIOŚ w Warszawie opracował w 1999 r. plan akustyczny Sochaczewa. Wspólnie z Instytutem Ochrony Środowiska przeprowadził badania i wykonał mapę obszarów szczególnie zagrożonych hałasem na terenie Warszawy i Marek.*
- *Śląski WIOŚ w Katowicach nie opracowywał planów akustycznych miast ze względu na brak środków finansowych na realizację pomiarów.*
- *Małopolski WIOŚ w Krakowie w 2000 r. rozpoczął pomiary dla opracowania planu akustycznego miasta Olkusza.*
- *Łódzki WIOŚ w Łodzi w 2000 r. opracował mapy określające obszary o ponadnormatywnym hałasie dla: Rawy Mazowieckiej, Łęczycy, Łowicza, Piątek i Wieruszowa. Wykonano pomiary (mapy akustyczne są w opracowaniu) dla Strykowa i Tomaszowa. Łódzki WIOŚ nie potwierdził faktu opracowania planów dla położonych na terenie województwa Sieradza i Zduńskiej Woli co wykazywał GIOŚ.*

Opóźnienia w opracowaniu planów akustycznych jak i niespójność prezentowanych przez GIOŚ i WIOŚ danych wskazują, że ustawy nadzór GIOŚ nad realizacją monitoringu był nie w pełni realizowany.

W myśl art. 7 ust.1 pkt. 1 i 2 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym, zadania własne gminy obejmują także sprawy ochrony środowiska, gminnych dróg, ulic oraz organizacji ruchu drogowego, a więc sprawy związane bezpośrednio z problematyką przeciwdziałania hałasowi. W celu planowania i koordynacji działań w tym zakresie niezbędna jest wiedza o warunkach akustycznych. W toku kontroli sprawdzono m.in., które z miast objętych kontrolą posiadają plany akustyczne. Stwierdzono, że 5 miast z 10 kontrolowanych posiada takie mapy opracowane w latach 1999 – 2000 (w 2-u przypadkach nie dotyczą one całego obszaru miasta). Dwa miasta posiadały mapy opracowane w latach wcześniejszych, 3-y miasta nie posiadają planów akustycznych. Szczegółowe dane dotyczące opracowania planów i sposobu ich wykorzystania w pracach gminy podano poniżej.

Poznań- mapa akustyczna miasta Poznania opracowana została w 1999 r. Podstawą opracowania były: dane WIOŚ, pomiary wykonane na zlecenie Urzędu Miasta w 40 punktach w porze nocnej, prace Zakładu Analizy i Kartowania Środowiska Przyrodniczego Instytutu Geografii Fizycznej Uniwersytetu im. Adama Mickiewicza

oraz wyniki badań hałasów lotniczych uzyskanych z Szefostwa Infrastruktury Lotniczej Wojsk Lotniczych i Obrony Powietrznej oraz Zarządu Portu Lotniczego Poznań Ławica Sp. z o.o. Mapa przedstawia wyniki badań poziomu hałasu równoważnego w porze daytime wzdłuż 167,4 km ulic i w porze nocnej wzdłuż 43,12 km. Średnia wartość równoważnego poziomu dźwięku w dzień wynosiła 73,5 dB w nocy 67,3 dB. Ponadnormatywne wartości hałasu dotyczą w porze daytime 57% a w porze nocnej 50% powierzchni miasta. Dane wykorzystano w mpzp.

Gdańsk - na zlecenie Urzędu Miasta Gdańska zostało wykonane przez Laboratorium Pomiarowo-Badawcze STANDARD w czerwcu 2000 r. opracowanie pn. „Mapa terenów spokojnych”. Jako „teren spokojny” przyjęto maksymalny poziom emisji hałasu nie przekraczający $L_{Aeq} 50 - 55$ dB dla pory daytime i $L_{Aeq} 45 - 50$ dB dla pory nocnej. Powierzchnia terenów spokojnych stanowi 72,6% pow. miasta. Hałas drogowy przekracza poziom 55 dB w dzień na obszarze 22,6% pow. miasta. Przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu lotniczego wykazano na 2,7% pow. a kolejowego 4,2%. Mapa ta nie uwzględniała hałasu przemysłowego z uwagi na szczupłość danych akustycznych. Mapa terenów spokojnych została uwzględniona przy opracowaniu miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego. Brana jest też pod uwagę przy opiniowaniu przez Urząd nowych inwestycji.

Szczecin - Urząd w Szczecinie nie posiadał planu akustycznego dla całego miasta, posiadał mapę akustyczną tylko dla dzielnic Północ i Zachód oraz opracowanie pt. „Określenie klimatu akustycznego na terenie Śródmieścia miasta Szczecina”. Opracowanie to wykonane zostało z inicjatywy Zarządu Miasta przez „Elqwid” Biuro Projektowo – Pomiarowe w Szczecinie. Do wykonania powyższego zobowiązała Zarząd uchwała Rady Miasta z 1994 r. o miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego w celu dokonania rozgraniczenia terenów o dopuszczalnym natężeniu hałasu. Badania wykazały, że poziom hałasu na głównych ulicach Szczecina i trasach wylotowych z miasta osiąga wartości zaliczane do bardzo dużej uciążliwości, tj. powyżej 70 dB na linii zabudowy mieszkaniowej. Równoważny poziom hałasu wzdłuż wielu ulic osiągał 76 dB w porze daytime, a krótkotrwałe ekstrema przekraczały 100 dB. Pomiarów obejmowały także hałas powodowany ruchem tramwajowym.

Miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego miasta Szczecina uwzględniają rozgraniczenia terenów ze względu na dopuszczalne poziomy hałasu, na mapach naniesione są punkty pomiarów hałasu (dostępne w plikach programu informatycznego „MapInfo – 3”).

Sochaczew posiada mapę akustyczną opracowaną przez WIOŚ w Warszawie – Delegaturę w Płocku w 1999 r. Nie została ona wniesiona pod obrady Rady Miejskiej w Sochaczewie. Mapa akustyczna wykorzystywana jest przez Urząd przy sporządzaniu zmian mpzp oraz studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego oraz przy wydawaniu decyzji o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu.

Warszawa posiada mapę akustyczną opracowaną w 1999 r. przez Ligę Walki z Hałasem składającą się z dwóch części dla pory daytime i nocnej. Opracowana jest tylko w wersji cyfrowej. Objęta kontrolą Gmina Warszaw-Centrum nie miała jednak

odpowiedniego sprzętu do jej przekształcenia na tekst w wersji literowej. Gmina dysponowała wyłącznie wersją graficzną „Planu akustycznego Warszawy” bez części opisowej zawierającej m.in. wnioski i kierunki działań, co w znacznym stopniu ograniczało możliwość wykorzystania tego opracowania w działalności Urzędu Gminy. Problematyka związana z planem akustycznym nie była przedmiotem obrad Rady Gminy Warszawa Centrum. W 1999 r. z inicjatywy PP „Porty Lotnicze” Port Lotniczy Warszawa-Okęcie, w związku ze zmianą obowiązujących przepisów wykonał, „Aktualizację mapy akustycznej lotniska Warszawa-Okęcie” określając zasięg stref hałasu lotniczego.

Płock posiada mapę akustyczną zatwierdzoną w 1996 r. wykonaną przez WIOŚ.

Łódź - Plan akustyczny Łodzi wykonany został w 1988 r. przez Zakład Rzecznictwa i Usług Technicznych w Warszawie na zlecenie Urzędu Miasta. Ustalenia wynikające z tego planu uwzględnione zostały w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego miasta Łodzi z 1993 r. Aktualne rozeznanie o uciążliwości hałasu Łódź posiada na podstawie opracowania „Założenia Polityki Ekologicznej Miasta Łodzi” zatwierdzonego w 1997 r. zawierającego m.in. ocenę stanu akustycznego oraz środki i kierunki przeciwdziałania. Zagadnienia zagrożeń i zwalczania hałasu na terenie gminy były przedmiotem obrad Rady Miejskiej w Łodzi.

Pułtusk nie posiada planu akustycznego miasta i nie podejmowano działań w tym zakresie. W Urzędzie nie prowadzi się ewidencji podmiotów uciążliwych dla środowiska z uwagi na nadmierną emisję hałasu. Z wyjaśnienia Kierownika Wydziału Rozwoju Gospodarczego wynikało, że ewidencji nie prowadzą z powodu braku jednoznacznych wymogów takiego obowiązku w przepisach prawnych. Urząd nie posiadał wyników pomiarów hałasu wykonanych w latach 1999 –2000 przez WIOŚ w ramach monitoringu środowiska (występowały przekroczenia hałasu komunikacyjnego przy drodze krajowej nr 61). Wyniki te Urząd dostał od Starostwa Powiatowego w Pułtusku dopiero w trakcie kontroli NIK. Urząd dostrzega problem hałasu komunikacyjnego - w mpzp przewidziano tereny pod budowę obwodnicy miasta.

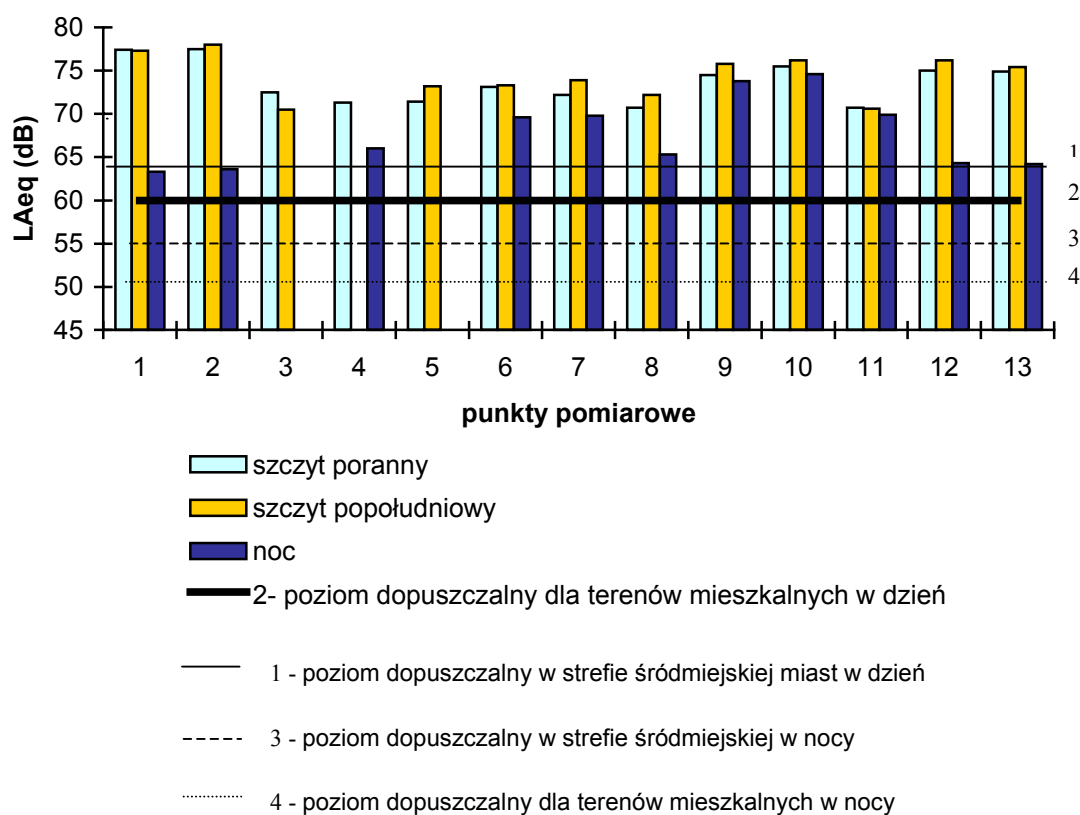
Katowice nie posiadają planu akustycznego miasta. Sprawy ochrony przed hałasem nie były przedmiotem obrad rady gminy.

Kraków w 2001r. podjął działania w celu opracowania mapy akustycznej. Wykonuje ją Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska z przewidzianym terminem zakończenia w 2002 r. Wykonanie planu finansowane jest ze środków gminnego funduszu ochrony środowiska i gospodarki wodnej.

Z powyższego wynika, że częste były przypadki opracowywania dla potrzeb miast planów akustycznych poza Programem Państwowego Monitoringu Środowiska, a Wojewódzcy Inspektorzy Ochrony Środowiska nie ustosunkowywali się co do wyników i ustaleń planów opracowywanych przez inne jednostki.

3.1.3. Pomiary hałasu drogowego wykonane w trakcie kontroli

W ramach niniejszej kontroli, w kwietniu 2001 r., wykonano pomiary hałasu drogowego, na obszarach zabudowanych 13 miast, w 31 punktach pomiarowych, trzy lub dwa razy w ciągu doby w każdym punkcie. Ogółem wykonano 89 pomiarów. Szczegółowe dane dotyczące wyników wykonanych pomiarów i lokalizacji punktów pomiarowych zawiera Załącznik nr 5 do niniejszej informacji. Spośród analizowanych punktów pomiarowych, 13 zlokalizowanych było w standardowej odległości 1-1,5 m od krawędzi jezdni. Wyniki tych pomiarów ilustruje rysunek 3:



Rysunek 3. Wartości równoważnego poziomu dźwięku (dB) w punktach pomiarowych zlokalizowanych w pobliżu dróg.

Numeracja punktów pomiarowych odpowiada ich kolejności w Załączniku 5.

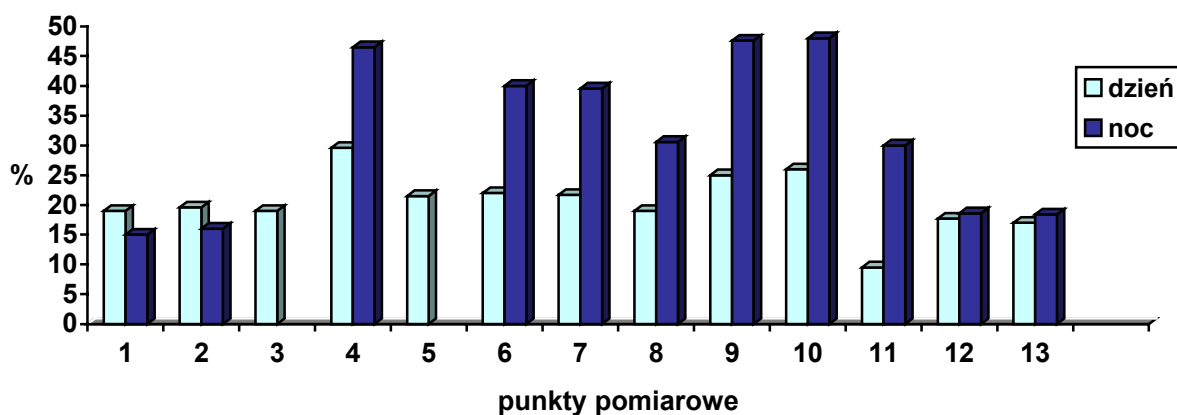
Dopuszczalne poziomy hałasu określone rozporządzeniem MOŚZNiL wynoszą dla terenów szpitali w miastach 55 dB w dzień i 45 dB w nocy, dla terenów zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej i jednorodzinnej z usługami rzemieślniczymi 60 dB w dzień i 50 dB w nocy, a dla terenów śródmiejskich miast powyżej 100 tys. mieszkańców, ze zwartą zabudową mieszkaniową, z koncentracją obiektów administracyjnych, handlowych i usługowych 65 dB w dzień i 55 dB w nocy. We wszystkich badanych punktach poziom dopuszczalny był przekroczony zarówno w dzień jak i w nocy. Dla okresów dnia wartość równoważnego poziomu dźwięku (L_{Aeq}) wahała się od 70,5 do 78,0 dB. Przekroczenia wartości

dopuszczalnych wynosiły od 5,6 dB do 15,8 dB. W 6 punktach, w ciągu dnia, hałas przekraczał 75 dB tj. poziom uznawany za progowy - wskazujący na szczególną uciążliwość warunków akustycznych. Np.:

- W Gdańsku przy Trakcie Św. Wojciecha, gdzie odległość zabudowy mieszkaniowej od krawędzi jezdni wynosi 3m, w porze daytime równowazny poziom dźwięku wynosił 76,2 dB. Maksymalne natężenie dźwięku wyniosło w tym punkcie 100,4 dB.
- W Gdańsku, Reduta Żbik 7 w porze daytime równowazny poziom dźwięku wynosił 77,4 dB. Odnotowane maksimum to 94,5 dB.
- W Gdyni przy ul. Morskiej równowazny poziom dźwięku w okresie szczytu popołudniowego wynosił 78 dB, przy odnotowanym maksimum 100,4 dB.
- W Częstochowie, przy ul. Warszawskiej w okresie porannego szczytu równowazny poziom dźwięku wynosił 76,5 dB, przy maksimum 115,6 dB.
- W Piotrkowie Trybunalskim przy ul. Łódzkiej poziom dopuszczalny przekraczany był o 11,5 dB.
- W Białobrzegach, przy ul. Krakowskiej w okresie popołudniowego szczytu równowazny poziom dźwięku wynosił 76,2 dB przy maksimum 91,3 dB.

W ciągu nocy wartości L_A eg wahały się od 57,4 do 74,6 dB. Przekroczenia wartości dopuszczalnych wynosiły od 2,4 do 24,6 dB.

Skalę stwierdzanych przekroczeń wyrażoną w procentach w stosunku do wartości dopuszczalnych określonych dla poszczególnych rodzajów terenu ilustruje rysunek 4:

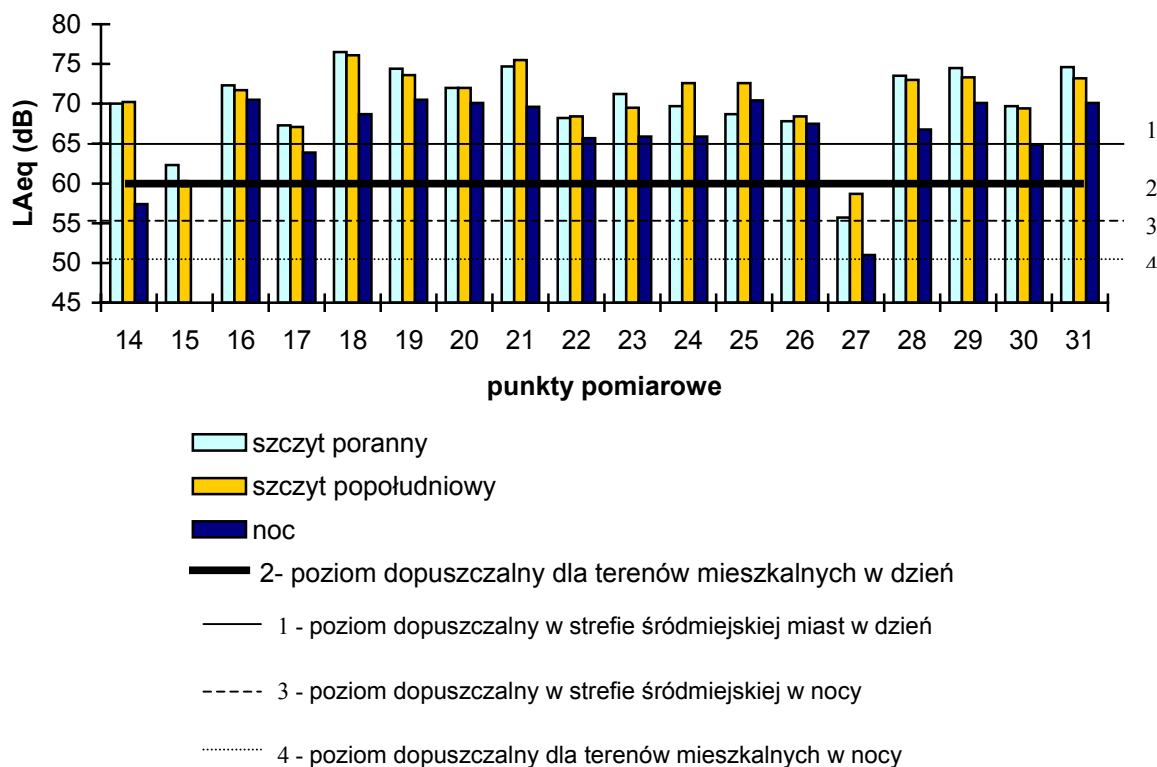


Rysunek 4. Przekroczenia (%) dopuszczalnych poziomów hałasu.

Powyższe ujęcie danych uwidacznia, iż w większości punktów pomiarowych w znacznie większym stopniu dopuszczalny poziom hałasu przekraczany był w okresie nocy.

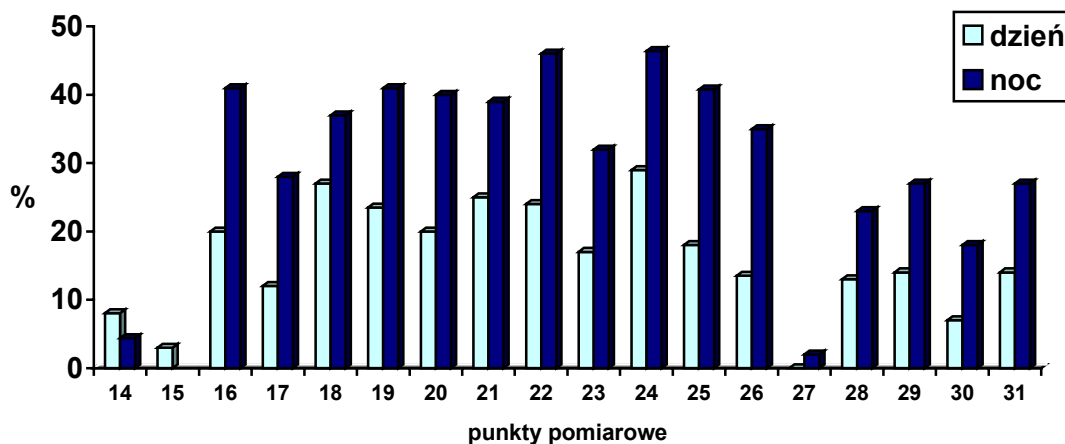
Spośród 31 analizowanych punktów pomiarowych, 18 zlokalizowanych było w większej odległości od drogi, z reguły na linii najbliższej zabudowy oddalonej o

kilkanaście lub nawet kilkadziesiąt metrów od krawędzi jezdni. Wyniki przeprowadzonych tam pomiarów ilustruje rysunek 5:



Rysunek 5. Wartości równoważnego poziomu dźwięku w punktach pomiarowych zlokalizowanych w pobliżu elewacji budynków.

We wszystkich badanych punktach poziom dopuszczalny był przekraczany. Dla okresów dnia wartość równoważnego poziomu dźwięku (L_{Aeq}) wahała się od 55,7 do 75,5 dB. Przekroczenia wartości dopuszczalnych nie wystąpiły tylko w jednym punkcie nr 27 zlokalizowanym 70 m od krawędzi jezdni. W pozostałych przekroczenia wynosiły od 0,6 do 15,5 dB. W ciągu nocy wartości L_{Aeq} wahały się od 51,0 do 70,5 dB. Przekroczenia wartości dopuszczalnych, obserwowano we wszystkich punktach i wynosiły od 1,0 do 20,9 dB. Największe przekroczenia wartości dopuszczalnych stwierdzono w Sosnowcu przy ul. Piłsudskiego 21, przy budynku szpitala miejskiego, w Katowicach przy budynkach na ul. Miłkowskiej 30 i w Częstochowie przy budynkach na ul. Św. Rocha. Szczególnie niepokojące jest, że w wielu punktach występowały niewielkie różnice w natężeniu hałasu pomiędzy porą dnia i nocy. Skalę stwierdzanych przekroczeń, z uwzględnieniem wartości dopuszczalnych dla poszczególnych rodzajów terenu ilustruje rysunek 6.



Rysunek 6. Przekroczenia (%) dopuszczalnego poziomu hałasu.

Podobnie jak w przypadku poprzedniej serii danych, również w pobliżu budynków mieszkalnych, dopuszczalne poziomy hałasu przekraczane były w większym stopniu w okresie nocy, co jest szczególnie niekorzystne z punktu widzenia oddziaływania na organizm człowieka.

Wśród analizowanych punktów pomiarowych trzy (pkt. 4, 22 i 24) zlokalizowane były w sąsiedztwie szpitali. Dopuszczalny poziom hałasu przekraczany był w tych punktach odpowiednio o 29,6; 24,0; 29,3 % w dzień oraz o 46,5; 46,0; 46,4% w nocy.

3.1.4. Pomiary hałasu dokonywane przez inne organy

W myśl art. 66 pkt. 6 uoś organy administracji rządowej i organy jednostek samorządu terytorialnego oraz jednostki organizacyjne są obowiązane zapewnić ochronę środowiska m.in. przez instalowanie aparatury kontrolno-pomiarowej oraz prowadzenie niezbędnych pomiarów.

Przeprowadzone kontrole wykazały, że niektóre jednostki samorządu terytorialnego zlecały rozpoznanie klimatu akustycznego na swoim terenie co wykazano wcześniej omawiając realizację planów akustycznych. Ponadto stwierdzono, że spośród objętych kontrolą jednostek:

- Na zlecenie Urzędu Miasta w Krakowi, a także inwestora budowy supermarketu wykonane zostały w 1999 r. pomiary i ocena hałasu pochodzącego od ruchu tramwajowego w wybranych miejscach miasta o dużym natężeniu komunikacji szynowej przez zespół naukowy z Katedry Mechaniki i Wibroakustyki AGH.
- W Łodzi na zlecenie Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacji, wykonano pomiary hałasu emitowanego przez tramwaje.

Spośród 34 skontrolowanych jednostek emitujących hałas 21 (61,8%) prowadziło we własnym zakresie badania hałasu.

Pozytywnie oceniono np. działania podejmowane przez Przedsiębiorstwo Państwowe „Porty Lotnicze” Port Lotniczy Warszawa – Okęcie, które od 1994 r. prowadzi

ciągły monitoring hałasu lotniczego. W ramach modernizacji w 1999 i 2000 roku system wyposażony został w nowy sprzęt komputerowy oraz najnowszą wersję oprogramowania ANOMS. Dzięki bezpośredniemu połączeniu z radarem w bazie danych systemu monitorowania hałasu lotniczego rejestrowane są trasy przelotów samolotów wraz z kodem transportera. Dane uzyskiwane z systemu stanowią materiał wyjściowy do wszelkich opracowań określających oddziaływanie hałasu lotniska oraz tworzą podstawę propozycji rozwiązań w tym zakresie. Wyniki kontroli Mazowieckiego WIOŚ w Warszawie wykazały jednak, że nie nawiązano współpracy ze służbami ochrony środowiska PP „Porty Lotnicze” Port Lotniczy Warszawa – Okęcie, pomimo występowania przez przedsiębiorstwo do WIOŚ (przy pismach PPL-NP./PTH/501/97 i PTH-70802-4-069/2000) o nawiązanie współpracy. Zaznaczyć należy, że PP „Porty Lotnicze” Port Lotniczy Warszawa – Okęcie zobowiązane zostały decyzją Wojewody Warszawskiego OSRL-VIII-7641/3/95 z dnia 15.02.1995r., do uzgodnienia z WIOŚ sposobu i zakresu przekazywania danych z monitoringu hałasu.

Objęte kontrolą zarządy dróg nie prowadziły pomiarów hałasu drogowego we własnym zakresie. Pomiarów wykonywane były w ramach zleczonych opracowań ooś dla dróg objętych procesem inwestycyjnym.

Do oceny warunków akustycznych ustawowo zobowiązana jest IOŚ (art. 2 pkt. 8 ustawy o Inspekcji Ochrony Środowiska) a także, w myśl art. 51 ust. 1. uoś oceny takiej dokonuje również starosta, na podstawie pomiarów poziomu hałasu w środowisku.

Spośród 9 jednostek wykonujących zadania starosty (7 miast na prawach powiatu i 2 starostwa) większość nie była przygotowana do prowadzenia pomiarów we własnym zakresie. Własne pomiary hałasu drogowego w 34 punktach miasta oraz w przypadku 4 kontroli zakładów przemysłowych przeprowadził Urząd Miasta w Katowicach. Urząd Miasta Gdańska posiadał zakupiony w 1998 r. miernik hałasu, nie wykorzystywał jednak posiadanego sprzętu z powodu braku osoby posiadającej kwalifikacje do jego obsługi (od czasu zakupu wykonano 1 pomiar).

Wystąpiły nawet przypadki, że starostwa nie dysponowały wynikami pomiarów dokonywanymi przez IOŚ. Np. Starosta Powiatu Warszawskiego w latach 1999-2000 nie uzyskiwał od WIOŚ wyników pomiaru hałasu realizowanego w ramach państwowego monitoringu środowiska mogących służyć ocenie klimatu akustycznego obszaru powiatu. Oceny takie dokonywane były tylko w odniesieniu do jednostkowych spraw przekazywanych staroście w formie skarg na uciążliwość powodowane przez hałas i nie mogły stanowić podstawy do dokonywania ocen kompleksowych. Podobnie wynikami pomiarów wykonywanymi przez IOŚ nie dysponował Starosta w Pułtusku, i Urząd Miejski w Płocku (miasto na prawach powiatu).

Zgodnie z informacją, uzyskaną w trybie art. 29 pkt. 2 lit. f ustawy o NIK, z Głównego Inspektoratu Sanitarnego, niektóre Wojewódzkie Stacje Sanitarно-Epidemiologiczne wykonywały w badanym okresie badania w zakresie zagrożenia hałasem mieszkańców. I tak:

- WSSE w Bydgoszczy sporządza coroczne oceny dotyczące narażenia ludności na hałas w środowisku zamieszkania. Oceny te przesyła do Urzędu Wojewódzkiego, Urzędu Marszałkowskiego i WIOŚ.
- WSSE w Łodzi, w 1999 r. dokonała na wniosek Urzędu Miasta Zduńska Wola oceny zagrożenia hałasem ulicznym w 2 punktach miasta Zduńska Wola. Pomiary wykonywano 1 raz na kwartał, 3 razy dziennie.
- WSSE w Katowicach wykonała ocenę narażenia na hałas komunikacyjny w Uzdrowisku Ustroń. Na 12 punktów pomiarowych, przekroczenia odnotowano w 10.
- WSSE w Szczecinie wykonała w 1999 r. 41 ocen w zakresie zagrożenia hałasem i w 27 przypadkach (66%) wykazała przekroczenia norm. W 2000 r. wykonała 61 ocen, z których przekroczenia stwierdzono w 38 przypadkach (55%). Wpływ hałasu komunikacyjnego zbadano w 1999 r. w 15 mieszkaniach we wszystkich stwierdzając przekroczenie norm. W 2000 r. zbadano 9 mieszkań, w 6 wykazano przekroczenia.

3.1.5. Ilość i sposób załatwiania skarg na nadmierną emisję hałasu

Stopień uciążliwości hałasu na danym terenie odzwierciedlać może także analiza wpływających do poszczególnych organów skarg i wniosków.

W okresie objętym kontrolą do GIOŚ, wpłynęło w 1999 r. 38 skarg, wniosków i interwencji dotyczących hałasu, w roku 2000 - 52 skargi. Wg danych Głównego Inspektoratu do wszystkich wojewódzkich inspektoratów wpłynęło 764 skargi dotyczące hałasu w 1999 r. i 878 skarg w 2000 r.

Ilość skarg, które wpłynęły w badanym okresie do objętych kontrolą WIOŚ zestawiono w tabeli 8:

Tabela 8. Ilość skarg na nadmierną emisję hałasu, które wpłynęły w latach 1999 - 2000 do WIOŚ.

Lp.	Nazwa i adres jednostki	Ogółem	Hałas komunikacyjny			Hałas przemysłowy	Hałas komunalny
			drogowy	Kolejowy	lotniczy		
1999 r.							
1	WIOŚ w Gdańsku	55	4	-	-	41	10
2	Śląski WIOŚ w Katowicach	77	5			71	1
3	WIOŚ w Krakowie	66	5	1	1	52	7
4	WIOŚ w Łodzi	53	7	1	-	37	8
5	WIOŚ w Warszawie	94	2	1	3	88	-
2000 r.							
1	WIOŚ w Gdańsku	67	9	-	3	45	10

2	Śląski WIOŚ w Katowicach	97	11	-	-	83	3
3	WIOŚ w Krakowie	101	7	1	1	83	9
4	WIOŚ w Łodzi	59	3	1	-	44	11
5	WIOŚ w Warszawie	125	2	1	4	118	-

We wszystkich WIOŚ wystąpił wzrost ilości skarg w 2000 r. w stosunku do roku poprzedniego.

Do władz samorządowych na uciążliwość hałasu skierowanych zostało w kontrolowanym okresie:

- Do Urzędu Miasta Gdańska - 12 skarg,
- Do Urzędu Miasta Katowice – 16,
- Do Urzędu Miasta Łodzi – 53,
- Do Urzędu Miasta Płocka – 1,
- Do Urzędu Miasta Poznania – 55,
- Do UM w Pułtusku nie wpłynęła żadna skarga na uciążliwości hałasu. Wpłynęło natomiast 9 wniosków dotyczących hałasu komunikacyjnego.
- Do Gminy Warszawa – Centrum, do Wydziału Kontroli Wewnętrznej w latach 1999-2000 wpłynęło 17 skarg dotyczących uciążliwości hałasu (2 dotyczyły hałasu komunikacyjnego, 15 komunalnego^{*}). W tym samym czasie do Urzędów poszczególnych Dzielnic wpłynęło 65 skarg (3 związane z hałasem komunikacyjnym, 16 dotyczących hałasu przemysłowego, 20 hałasu powodowanego urządzeniami wentylacyjnymi i 26 hałasu komunalnego).
- Do Urzędu Miasta Sochaczewa - 6 skarg.
- Do Urzędu Miasta Krakowa wpłynęły 22 pisma w sprawie hałasu komunikacyjnego.

Do zarządców dróg w okresie objętym kontrolą skierowano:

- Generalnej Dyrekcji Dróg Publicznych Oddział Południowy w Katowicach - 115 skarg i wniosków na uciążliwość hałasu drogowego;
- Generalnej Dyrekcji Dróg Publicznych Oddział Południowo – Wschodni w Krakowie - 10 skarg;
- Generalnej Dyrekcji Dróg Publicznych – Oddział Północno – Zachodni w Szczecinie – 5;
- Generalnej Dyrekcji Dróg Publicznych w Warszawie – 1;
- Zarządu Dróg Miejskich w Poznaniu – 20;
- Zarządu Dróg Wojewódzkich w Łodzi – 2.

Nie we wszystkich z kontrolowanych jednostek można było precyzyjnie ustalić ilość napływających skarg, ze względu na sposób ich ewidencjonowania. Np.:

^{*} Dotyczy hałasu o lokalnym charakterze, związanego z działalnością usługową lub rozrywkową.

- *W Mazowieckim Zarządzie Dróg Wojewódzkich w Warszawie nie zarejestrowano skarg na uciążliwość hałasu drogowego. Wpłynęły 103 postulaty dotyczące modernizacji lub remontów dróg. W wyniku analizy rejestru spraw prowadzonych w Wydziale Dróg i Urzędzeń stwierdzono, że 7 miało charakter skargi, w tym 2 dotyczyły uciążliwości hałasu drogowego. Stwierdzono, że pracownik sekretariatu ani pracownicy Wydziału Dróg i Urzędzeń nie posiadali w zakresie swoich czynności obowiązków związanych z przyjmowaniem skarg.*
- *W Urzędzie Miasta w Krakowie wszystkie pisma kwalifikowane były jako interwencje i rejestrowane wśród bieżących spraw związanych z hałasem.*

W wyniku kontroli stwierdzono również, że w poszczególnych WIOŚ organizacja przyjmowania i rejestrowania skarg, wniosków i interwencji nie jest jednolita, a zależna od organizacji wewnętrznej. Powyższe sprawy często reguluje regulamin organizacyjny lub zarządzenie Wojewódzkiego Inspektora Ochrony Środowiska, które sytuują komórkę skargową w określonym wydziale lub jej nie wyodrębniają, a sprawy skargowe kierowane są do poszczególnych jednostek organizacyjnych wchodzących w skład WIOŚ. W przeważającej ilości przypadków prowadzone są oddzielne rejestry w delegaturach WIOŚ. Niejednolita jest również w IOŚ organizacja przyjmowania interesantów w sprawach skarg, wniosków i interwencji: od wyznaczenia określonych dni i godzin oraz wywieszenia informacji o tym na tablicach informacyjnych do nieokreślenia powyższego, co skutkuje przyjęciami zawsze kiedy interesant się zgłosi.

Analiza sposobu załatwienia wybranych spraw skargowych wykazała m.in., że w przypadku niektórych spraw kierowanych do organów IOŚ nie były dotrzymane terminy ich załatwienia określone przepisami art. 237 § 1 k.p.a. W WIOŚ stwierdzono to w przypadku 80-ciu spraw (10,5%) w 1999 r. i 56-ciu spraw (6,3%) w 2000 r. W GIOŚ ilość spraw przeterminowanych w zakresie hałasu wynosiła 21 w każdym roku, co stanowiło w 1999 r. 55,2% spraw, a w 2000 r. 40,4%.

Przypadki długotrwałego rozpatrywania spraw skargowych stwierdzono także w niektórych organach samorządowych np.: Urzędzie Miasta Gdańska, Urzędzie Miasta Krakowa, Starostwie Powiatu Warszawskiego. W tym ostatnim w toku długotrwałego załatwiania, które do czasu zakończenia kontroli nie zostały sfinalizowane, były sprawy skargowe związane z uciążliwością hałasu emitowanego przez 8 podmiotów gospodarczych. Starosta zwracał się do WIOŚ o uzupełnienie lub wykonanie pomiarów akustycznych, w 1 przypadku ocenione przez Starostę wyniki pomiarów wymagały uzupełnienia, a w 7 przypadkach WIOŚ w ogóle nie wykonał pomiarów. W przypadku 3 skarg (Zakłady: „Danone”, „Cadbery – Wedel”, Secura BC Sp. z o.o.) Starosta zwrócił się do WIOŚ o przeprowadzenie pomiarów dopiero po 4 miesiącach od otrzymania skargi. Także w przypadku 4 spraw dotyczących hałasu komunikacyjnego Mazowiecki Wojewódzki Inspektor Ochrony Środowiska nie wykonał pomiarów, o które zwracał się Starosta, na początku 2000 r. podjął bowiem decyzję o wstrzymaniu działań dotyczących badań interwencyjnych hałasu

drogowego do czasu uzyskania wykładni prawnej z Ministerstwa Środowiska odnośnie nakładania obowiązków na administratorów dróg. Do czasu zakończenia kontroli sprawy te pozostały bez biegu.

W Gminie Warszawa–Centrum - poszczególne urzędy dzielnic nie były zobowiązane do informowania Urzędu Gminy o występujących problemach, tym samym koordynacja i analiza spraw związanych z załatwianiem skarg i wniosków na szczeblu gminnym była utrudniona.

Liczne były przypadki przekazywania wg kompetencji do rozpatrzenia innym organom spraw skargowych wpływających do danej jednostki organizacyjnej. Mazowiecki WIOŚ przekazał wg właściwości 15% skarg w 1999 r. i 24% w 2000 r., a Śląski WIOŚ odpowiednio 32% i 23,7%. Z kolei urzędy miast otrzymywane skargi przekazywały często do WIOŚ lub jednostek zarządzających drogami, gdy dotyczyły hałasu komunikacyjnego. Np.

Urząd Miejski w Poznaniu spośród przeanalizowanych w toku kontroli spraw, 50% z nich przekazał do Zarządu Dróg Miejskich (jednostki budżetowej Urzędu) w oparciu o przepisy art. 61 ustawy Prawo budowlane, który stanowi, że „właściciel lub zarządca obiektu budowlanego jest obowiązany użytkować obiekt zgodnie z jego przeznaczeniem i wymaganiami ochrony środowiska oraz utrzymać go w należytym stanie technicznym”

Skargi i wnioski wpływające do władz gminnych i zarządców dróg często rozpatrywane były negatywnie np.:

- *Skarga mieszkańców skierowana do Generalnej Dyrekcji Dróg Publicznych – Oddział Północno – Zachodni w Szczecinie dot. wzmożonego hałasu po przeprowadzonej przebudowie ul. Piłsudskiego w Wałczu (poszerzeniu jezdni, w wyniku której odległość budynków od jezdni zmniejszyła się do 3,5 m). Mieszkańcy zwrócili się o wymianę okien. W odpowiedzi skarżącym stwierdzono jednak, że „wnioskowane zakresy nie zostały ujęte i wycenione w postępowaniu przetargowym” oraz, że w budżecie Oddziału nie ma środków na realizację innych robót niż ujęte w zatwierdzonym projekcie budowlanym. W związku z tym odmówiono finansowania wymiany okien.*
- *Skarga dot. wykonania ekranu przy ul. Sikorskiego w Szczecinku została załatwiona negatywnie z powodu „nie zawarcia we wniosku żadnych materiałów świadczących o przekroczeniu hałasu wywołanego wpływem drogi krajowej” oraz ponieważ odległości budynków przy ul. Sikorskiego od krawędzi jezdni wynoszą 20 –25 m i są większe niż min. odległość 10 m określona w art. 43 ustawy o drogach publicznych.*
- *Skarga do Generalnej Dyrekcji Dróg Publicznych Oddział Południowo – Wschodni w Krakowie dot. drogi nr 4 – obwodnicy miasta Tarnowa w Koszycach Wielkich przy ul. Korfantego oraz przy ul. Tarnowskiej. Odmówiono wybudowania ekranów przy budynku w Koszycach Wielkich przy ul. Tarnowskiej 22 nie wykonując pomiarów, ponieważ Wojewoda Tarnowski wydał decyzję o budowie ekranów na podstawie „Koncepcji Zabezpieczeń Akustycznych na południowym obejściu Tarnowa” wykonanej przez biegłego z listy Ministra, w której nie uwzględniono ekranów przy budynku, będącym przedmiotem skargi. Na pytanie skarżącego czy były wykonywane pomiary – nie udzielono*

odpowiedzi. W wyjaśnieniach Dyrektor Oddziału podał, że „Administrator drogi nie ma obowiązku udowadniać skarżącemu się, że nie wyrządza mu szkody”.

- *Skarga dotycząca drogi nr 79 w Chrzanowie – osiedle Trzebińskie. Odmówiono wybudowania zabezpieczeń akustycznych z powodu braku środków finansowych stwierdzając, iż przy otrzymywanych z budżetu, niewystarczających środkach finansowych, działania GDDP Oddział Południowo – Wschodni w Krakowie skupiają się na zapewnieniu odpowiednich warunków przejazdu i poprawy bezpieczeństwa ruchu w najbardziej zagrożonych miejscach.*
- *Skarga mieszkańców wsi Szczyglice wnosząca o wybudowanie ekranu przy odcinku autostrady A-4 usytuowanym we wsi. Odmówiono wykonania stwierdzając, iż w latach 70-tych, kiedy wykonywany był projekt autostrady nie zakładał on montażu ekranów dźwiękochłonnych. Środki finansowe na urządzenia ochrony środowiska przekazywane są z budżetu tylko w przypadku realizacji nowych bądź modernizowanych obiektów. W najbliższym czasie nie przewiduje się remontu tego odcinka.*
- *Skarga skierowana do GDDP – Oddział Południowy w Katowicach w związku z uciążliwością hałasu drogowego w budynku mieszkalnym została rozpatrzona negatywnie w oparciu o opinię rzeczoznawcy, który nie posługując się żadnymi przyrządami do pomiaru hałasu stwierdził, że nie przekracza on dopuszczalnych norm.*
- *Skarga mieszkańców Starej Brzeźnicy do Zarządu Dróg Wojewódzkich w Łodzi (Rejon Dróg w Bełchatowie) dotycząca hałasu z drogi wojewódzkiej nr 483 w porze nocnej, spowodowanego ruchem pojazdów ciężarowych. Mieszkańcy domagali się ograniczenia prędkości na obszarze całej miejscowości do 40 km/h, uzupełnienia nową nawierzchnią odcinka drogi około 500 m w środku wsi oraz zakazu przejeżdżania przez miejscowość samochodów ciężarowych z przyczepami i pojazdów członowych. Protokół Komisji Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego zawierał następujące ustalenia:*

Oznakować znakami B – 33 (40 km/h) odcinek drogi przez m. Stara Brzeźnica.

Ze względu na brak możliwości objazdu pojazdów o ciężarze powyżej 10 ton ruch winien odbywać się jak dotychczas,

W planie robót roku 2000 należy ująć wykończenie modernizacji drogi z przebudową ciągów piesznych lub wykonanie nakładki bitumicznej w ramach bieżącego utrzymania dróg, powyższe uzależnione będzie od posiadania przez Zarząd Dróg Wojewódzkich środków finansowych,

Dokumentacja ZDW w planach robót na 2000 r. nie zawierała modernizacji drogi nr 483 w miejscowości Stara Brzeźnica.

W wyniku kontroli odnotowano także pozytywne przykłady reagowania na skargi:

- *Zarząd Dróg Miejskich w Poznaniu – po rozpatrzeniu skargi mieszkańców ulicy Mogileńskiej przekazanej przez Wojewódzki Inspektorat Nadzoru Budowlanego w Poznaniu, dokonał wizji lokalnej i całodobowego badania ruchu na ulicy Mogileńskiej, wprowadził ograniczenie prędkości do 30 km/h, a zlokalizowaną tam Firmę Heye – Polska zobowiązał do kierowania przybywających w nocy samochodów na parking strzeżony znajdujący się przy ulicy Majakowskiego z pominięciem ulic Mogileńskiej.*

- *Mazowiecki Zarząd Dróg Wojewódzkich w Warszawie pozytywnie ustosunkowując się do wniosku mieszkańców gminy Nieporęt wykonał nakładkę bitumiczną na kwestionowanym odcinku drogi nr 633 .*
- *Rejon Dróg Wojewódzkich w Poddębicach (Zarząd Dróg Wojewódzkich w Łodzi) pozytywnie rozpatrzył skargę mieszkańca Uniejewa likwidując zagłębienie na mostku melioracyjnym, które powodowało nadmierny hałas.*
- *Urząd Miasta w Katowicach pozytywnie rozpatrzył skargę mieszkańca likwidując parking powodujący nadmierny hałas.*
- *Oddział Południowy GDDP w Katowicach uznał za zasadne 89 skarg, w wyniku czego mieszkańcom wypłacono odszkodowania na zakup okien o podwyższonej izolacyjności.*

Zdecydowanie największa ilość skarg dotyczących uciążliwości hałasu napływała do WIOŚ. W ich wyniku często przeprowadzane były pomiary hałasu.

Np.:

- *Mazowiecki WIOŚ przeprowadzał pomiary w przypadku 60% załatwianych we własnym zakresie skarg w 1999 r. i w 74% w 2000 r.*
- *Małopolski WIOŚ przeprowadzał pomiary we wszystkich sprawach skargowych rozpatrywanych we własnym zakresie.*
- *Pomorski WIOŚ przeprowadzał pomiary w przypadku skarg na hałas przemysłowy a także na prośbę organów samorządowych w związku ze skargami dotyczącymi hałasu komunikacyjnego.*

3.2. Stan dróg i zabezpieczeń przed rozprzestrzenianiem hałasu

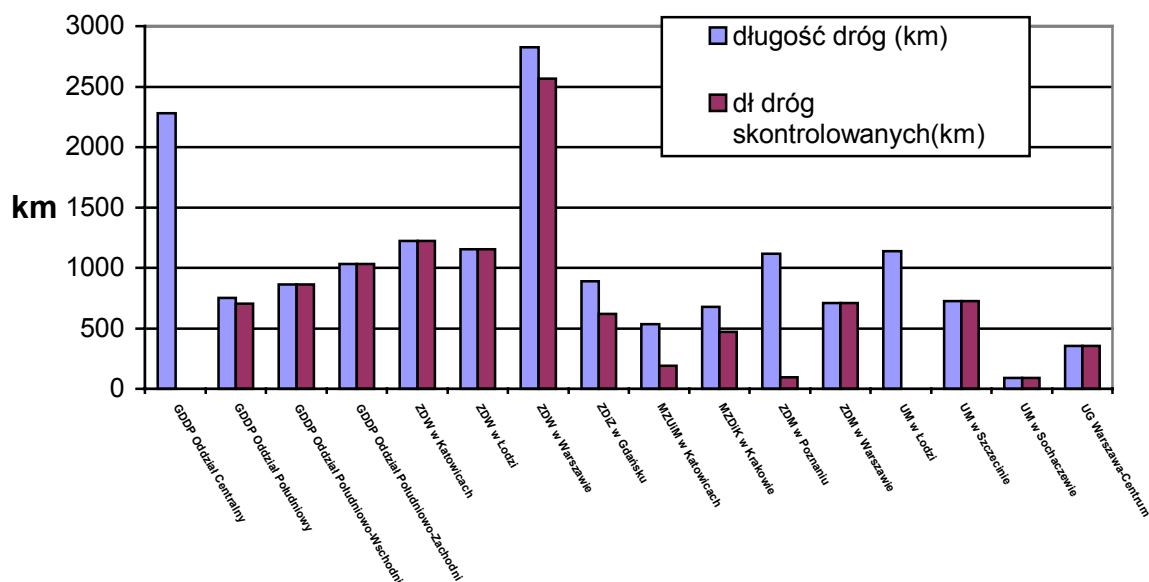
Jednym z powodów nadmiernej emisji hałasu drogowego jest zły stan nawierzchni drogowej. Dane nt. stanu technicznego nawierzchni sieci zamiejskiej dróg krajowych, działań i uwarunkowań w tym zakresie podawane są w corocznie opracowywanym przez GDDP raporcie. Wg danych z 2000 r. około 35% długości dróg znajduje się w złym stanie a ponad drugie tyle w stanie niezadowolającym. Przyjmując strategię wyłącznie poprawy odcinków znajdujących się na poziomie krytycznym należałoby dokonać remontu ok. 5,6 tys. km. W 2000 r. wykonano odnowy nawierzchni na ok. 590 km dróg krajowych czyli nieco ponad 10% dróg, które ze względu na stan nawierzchni kwalifikowały się do remontu.

Wg stanu na koniec 2000 r. w zarządzie GDDP pozostawała sieć dróg krajowych o dł. 16.640,3 km (358,1 km autostrad, 191,9 km dróg ekspresowych, 10.803,6 km dróg głównych ruchu przyśpieszonego, i 5.286,7 km dróg głównych).

Zgodnie z wymogami art. 20 pkt. 10 ustawy o drogach jednostka zarządzająca zobowiązana jest do okresowych kontroli stanu dróg. Ustalono, że wszystkie podmioty zarządzające drogami objęte kontrolą NIK wykonywały kontrole stanu dróg pozostających w ich zarządzie. Stwierdzono np.:

- *GDDP Odział w Szczecinie przeprowadził w 1999 r. 400, a w 2000 r. 380 kontroli stanu dróg którymi objęto całkowitą długość zarządzanych dróg. Niewłaściwy stan nawierzchni stwierdzono na 850 km (82,5%) dróg w 1999 r. i 843,3 km (81,9%) w 2000 r. Prace naprawcze i remontowe uzależnione były od posiadanych środków. W 1999 r. naprawiono tylko 4,1% dróg wymagających naprawy a w 2000 r. zaledwie 3,5%.*
- *GDDP – Oddział Południowy w Katowicach wykonał w latach 1999-2000 kontrole 705 km dróg (całości zarządzanych dróg). Niewłaściwy stan stwierdzono w przypadku 42% w 1999 r i 35% dróg w 2000r. Naprawiono 5,4% i 13,8%, tj. 16 km i 34 km w kolejnych latach.*
- *ZDW w Katowicach (funkcjonuje od połowy 1999 r) w zarządzie ma 1.220,6 km dróg z tego 338,3 km w granicach miast. Przeprowadził w 2000 r. 550 kontroli, które wykazały zły stan 327 km dróg, tj. 26,8 % ogólnej długości zarządzanych dróg w 2000 r. a dokonał naprawy nawierzchni 53,6 km dróg, tj. 16%.*
- *MZ Ulic i Mostów w Katowicach w wyniku kontroli niewłaściwy stan dróg w latach 1999 – 2000, stwierdzał na 67,8% i 64,9% długości dróg. Remonty wykonano na 21,6% i 42,7% dróg, na których stwierdzano uszkodzenia.*
- *ZDM w Warszawie prowadził kontrole całości zarządzanych dróg (706,7 km) stwierdzając uszkodzenia nawierzchni na długości 490,7 km (69,4% długości zarządzanych dróg) w 1999 roku i na 478,4 km (67,7%) w 2000 r. W 2000 r. naprawiono 21,25 km dróg, tj. 4,4% dróg o uszkodzonej nawierzchni.*

Zbiorecze dane dotyczące długości dróg objętych kontrolą w stosunku do łącznej długości zarządzanych dróg w 2000 r. ilustruje rysunek 7:

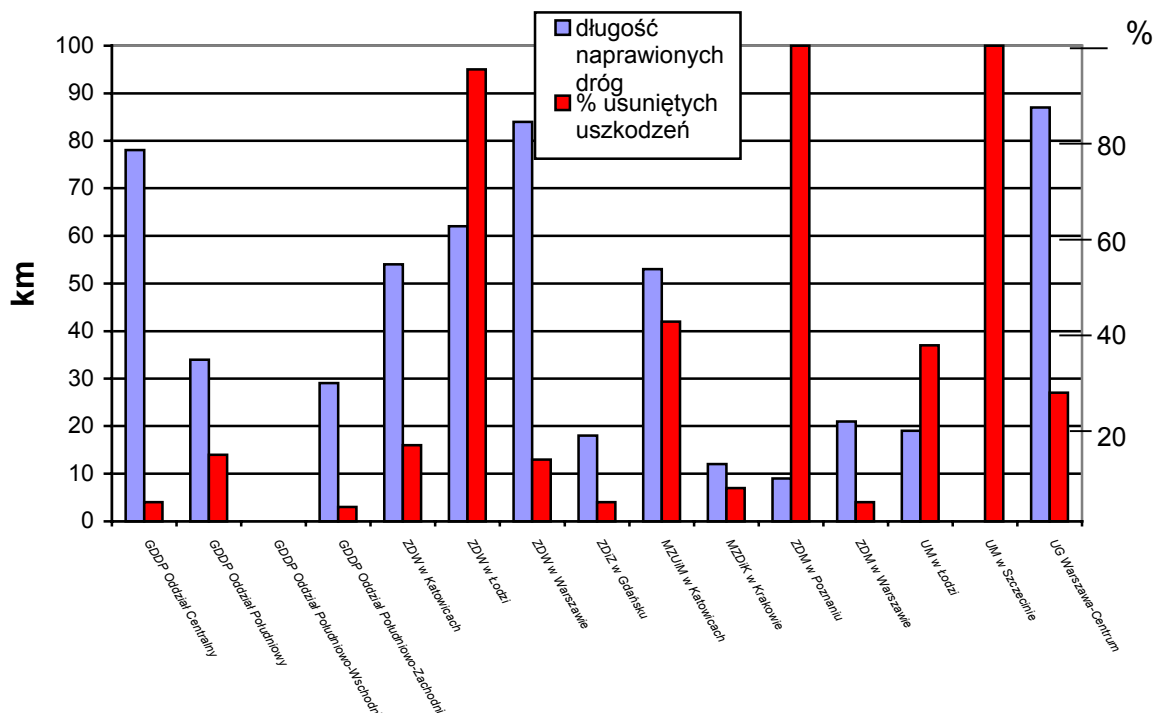


Rysunek 7. Długość dróg objętych kontrolą stanu nawierzchni.

Na wykresie obok podmiotów specjalnie powołanych w celu zarządzania drogami uwzględniono Urzędy Miast Łodzi i Szczecina zarządzające wszystkimi kategoriami dróg (z wyjątkiem autostrad i dróg ekspresowych) oraz Urząd Miasta Sochaczewa i Urząd Gminy Warszawa-Centrum zarządzające drogami gminnymi.

Najmniejsze odcinki dróg objęły kontrolą ZDM w Poznaniu – 8,4% i Miejski Zarząd Ulic i Mostów w Katowicach – 36%.

Długość dróg na których nawierzchnię doprowadzono do stanu właściwego oraz zakres usuniętych uszkodzeń (% dróg uszkodzonych doprowadzonych do właściwego stanu) ilustruje rysunek 8:



Rysunek 8. Długość dróg, których nawierzchnię doprowadzono do właściwego stanu.

Średnio w kontrolowanych jednostkach uszkodzenia wykazywano na 46,7% dróg. Na terenie poszczególnych jednostek wahało się to od 5,6% w Łodzi i 8,4% w Poznaniu do 81% na terenie działania Oddziału Północno-Zachodniego GDDP w Szczecinie. Spośród dróg o złym stanie naprawionych zostało w 2000 r. od 3,4% na terenie działania Oddziału Północno-Zachodniego GDDP w Szczecinie do 100% w odniesieniu do dróg zarządzanych przez UM w Szczecinie i ZDM w Poznaniu.

Stosowany system kontroli i oceny stanu nawierzchni nie przewidywał bezpośredniego pomiaru hałasu powstającego w wyniku uszkodzeń nawierzchni, co uniemożliwiało zwymiarowanie zależności pomiędzy stanem nawierzchni a wzrastającym hałasem.

Szczególne zagrożenie hałasem występuje na obszarach miast. Wiele z nich nie posiada obwodnic w związku z czym przebiega przez nie ruch tranzytowy. W ocenie Generalnego Dyrektora Dróg Publicznych budowa obwodnic miast i autostrad traktowana jest jako rozwiązanie najbardziej obecnie efektywne pod względem przeciwdziałania hałaśliwości dróg, ponieważ poza bezpośrednim spełnianiem wymogów ochrony przed hałasem wpływa pośrednio na obniżenie uciążliwości

innych, istniejących odcinków dróg przejmując od nich część ruchu. Wg danych GDDP w 1998 r. realizowano 12 km autostrad i dróg ekspresowych oraz 15 obwodnic o długości 68,6 km. W 1999 r. oddano do użytku – 5 obwodnic o długości 122 km, oraz częściowo 2 obwodnice, odcinek autostrady (1 jezdnia) o długości 70 km. W 2000 r. – 3 obwodnice o długości 19 km oraz częściowo jedną, odcinki autostrad i dróg ekspresowych o dł. 76,8 km. W budowie było 15 obwodnic o łącznej długości 65 km i 4 odcinki autostrad (o planowanych terminach zakończenia w okresie do 2002 r.) o dł. 170 km.

GDDP nie posiadała informacji odnośnie zakresu realizowanych w latach 1999-2000 zabezpieczeniach przeciwhałasowych przy drogach krajowych. Wg danych z 1998 r. wykonano w 1998 r.: 6.506 m ekranów akustycznych przy 8 drogach oraz 35,4 km zieleni ochronnej przy 12 drogach. Zważywszy na fakt, że w zarządzie GDDP pozostaje ponad 16 tys. km dróg krajowych skala wykonanych zabezpieczeń przeciwhałasowych była minimalna.

Istniejący stan zabezpieczeń w postaci ekranów akustycznych na drogach zarządzanych przez niektóre kontrolowane jednostki przedstawiał się następująco:

- *GDDP Oddział Południowy w Katowicach – na 709 km dróg (autostrady, drogi ekspresowe i krajowe) będących w zarządzie istnieje 1.413 m ekranów, co odpowiada ok. 0,2% dł. dróg.*
- *GDDP Oddział w Szczecinie – na 1.030 km dróg (autostrady, drogi ekspresowe i krajowe) długość ekranów wynosi 840 m, co oznacza zabezpieczenie ok. 0,08% dróg.*
- *GDDP Oddział Południowo-Wschodni w Krakowie – na 865 km dróg ekranów jest 2.240 m (0,2%) Istniejące ekrany nie były wprowadzone do ewidencji składników majątkowych Oddziału..*
- *Zarząd Dróg Wojewódzkich w Katowicach – na 1.220 km dróg, dł. ekranów wynosi 1.400 m, zabezpieczając ok. 0,1% dróg.*
- *Zarząd Dróg Miejskich w Poznaniu – na 874 km dróg (w tym 90 km krajowych i wojewódzkich) jest 1.138 m ekranów zewnętrznych i 275 m wewnętrznych, które zabezpieczają ok. 1,2% dł. dróg krajowych i wojewódzkich).*
- *Zarząd Dróg Miejskich w Warszawie – na 709 km (w tym 224 km dróg krajowych i wojewódzkich), długość ekranów wynosi 9.846 m zabezpieczając ok. 4,4% dróg krajowych i wojewódzkich.*
- *Zarząd Dróg Wojewódzkich w Łodzi – na 1.151 km zarządzanych dróg brak jest zabezpieczeń w postaci ekranów.*
- *Mazowiecki Zarząd Dróg Wojewódzkich – na 2.826 km dróg brak jest zabezpieczeń.*

Stwierdzono, że Zarządcy dróg nie wykonywali obowiązku wynikającego z przepisu art. 62 ustawy prawo budowlane stanowiącego, że obiekty budowlane w czasie użytkowania powinny być poddawane przez zarządcę okresowej kontroli polegającej na sprawdzeniu stanu sprawności technicznej urządzenia ze szczególnym uwzględnieniem urządzeń służących ochronie środowiska, nie wykonywali często pomiarów porealizacyjnych (ZDM w Warszawie, MZDiK w

Krakowie) i nie dysponowali aktualnymi danymi o skuteczności zastosowanych wcześniej urządzeń. Np.:

- *Zarząd Dróg Miejskich w Poznaniu przejął w 1997 r. od Wydziału Ochrony Środowiska Urzędu Miejskiego ekran akustyczny wzdłuż Trasy Katowickiej. W 2001 r. dysponował wynikami pomiarów odnośnie ich skuteczności wykonanymi w 1995 r.*
- *Oddział PW GDDP w Krakowie nie posiadał danych o skuteczności 7 odcinków ekranów spośród 8-iu jakie były zainstalowane przy zarządzanych przez Oddział drogach.*

3.3. Zakres i sposób uwzględniania danych o warunkach akustycznych w dokumentach perspektywicznych

3.3.1. Programy zrównoważonego rozwoju i ochrony środowiska

Organy administracji rządowej i jednostki samorządu terytorialnego zobowiązane są zapewnić warunki niezbędne do realizacji zasad zrównoważonego rozwoju oraz przestrzegania przepisów o ochronie środowiska na terenie objętym właściwością tych organów przez podległe im i nadzorowane przez nie jednostki organizacyjne. Sejmiki województw, rady powiatów i gmin opracowują programy zrównoważonego rozwoju oraz ochrony środowiska wynikające z polityki ekologicznej państwa (art. 90 ust 1 i ust. 3 uoś), w czym mieści się także ochrona przed hałasem.

W wyniku kontroli stwierdzono, że powyższe obowiązki nie były w pełni realizowane.

Spośród 5 województw objętych kontrolą, tylko jedno – Województwo Małopolskie miało opracowany i uchwalony program zrównoważonego rozwoju oraz ochrony środowiska.

- *Sejmik Województwa Małopolskiego przyjął program na lata 2001-2015 uchwałą z dnia 18 grudnia 2000 r. Program uwzględnia zagadnienia dotyczące emisji hałasu i sposobów jego ograniczenia. W podsumowaniu stwierdzono m.in., że występują korzystne zmiany w przypadku oddziaływań związanych z hałasem przemysłowym i komunalnym, pojawiły się niekorzystne trendy w postaci rozszerzania się terenów zagrożonych akustycznie przez ruch samochodowy, a w celu zapobieżenia tym zagrożeniom należy rygorystycznie przestrzegać wypełniania zobowiązań inwestorów do budowy infrastruktury przeciwhałasowej oraz wprowadzać normy ograniczające poziomy dźwięku emitowane przez pojazdy, należy rozpocząć identyfikację zagrożeń hałasowych pochodzących z terenów kolejowych i prowadzić stały monitoring zjawisk akustycznych dla terenów lotniczych. Ponadto rozwiązania strategiczne mające na celu ograniczenie hałasu zostały zawarte w Strategii Rozwoju Województwa Małopolskiego przyjętej uchwałą sejmiku z dnia 28 sierpnia 2000 r.*
- *W Województwie Łódzkim program zrównoważonego rozwoju ma być opracowany do końca 2001 r. Województwo posiada przyjętą przez Sejmik w grudniu 2000 r. Strategię Rozwoju Województwa Łódzkiego.*

- *W Województwie Mazowieckim brak jest programu. Dnia 31 stycznia 2001 r. Sejmik Województwa Mazowieckiego przyjął uchwałą Strategię Rozwoju Województwa Mazowieckiego. Dokument ten umożliwia opracowanie czteroletniego, wojewódzkiego programu zrównoważonego rozwoju oraz ochrony środowiska. Wg stanu z II kw. 2001 r. wyłoniona ma być Rada Programowa, która będzie koordynować prace nad tym opracowaniem. Nadmienić należy, że zagadnienia dotyczące zagrożenia środowiska hałasem, były przedmiotem obrad Komisji Ochrony Środowiska Sejmiku Województwa na posiedzeniu 15 marca 2001 r.*
- *W Województwie Śląskim Zarząd Województwa jest w trakcie opracowywania dokumentu pn. „Program ochrony środowiska województwa śląskiego na lata 2001-1015.” Przyjęcie tego dokumentu przewidziane jest na IV kw. br. Robocza wersja dokumentu w rozdziale pn. „Ocena aktualnego stanu środowiska” uwzględnia problem hałasu nadając mu rangę czynnika istotnie uciążliwego. W dokumencie wyznaczono m.in. kierunki działań minimalizujących generowanie hałasu spowodowanego rozwojem systemu transportowego takie jak: zwiększenie płynności ruchu, podwyższenie standardów technicznych infrastruktury drogowej, eliminacja ruchu drogowego o charakterze tranzytowym z centrum miast (budowa drogowych układów obwodnicowych), przestrzeganie zasad kwalifikacji pojazdów do ruchu drogowego, rozwój transportu publicznego, rozwój alternatywnych rodzajów transportu (kolejowy, lotniczy, trolejbusowy, rowerowy), działania techniczne zabezpieczające mieszkańców przed nadmiernym hałasem. W celach krótkoterminowych wyszczególniono: inwentaryzację stanu zagrożenia hałasem, eliminację zagrożeń hałasem.*
- *W Województwie Wielkopolskim nie uchwalono programu. W budżecie województwa na rok 2001 przewidziano środki na realizację „Programu ochrony środowiska województwa wielkopolskiego” oraz „Programu zrównoważonego rozwoju województwa wielkopolskiego”. Po uzyskaniu zgody Prezesa UZP na zastosowanie trybu „z wolnej ręki”, wybrano wykonawcę i wg stanu z II kw. br. trwają negocjacje warunków umowy oraz uzgodnienia merytorycznej zawartości opracowań.*

Analiza realizacji obowiązku opracowania programów zrównoważonego rozwoju i ochrony środowiska w 10 kontrolowanych miastach (w tym 7-iu na prawach powiatu) i 2-u starostwach wykazała, że żadna z tych jednostek nie posiadała uchwalonego programu zrównoważonego rozwoju oraz ochrony środowiska w dosłownym tego słowa znaczeniu.

Program taki opracowany został w Gdańsku w listopadzie 1999 r. nie został jednak uchwalony do zakończenia kontroli. Określał on priorytety w zakresie transportu i komunikacji do 2003 r. Program zawierał wytyczne w zakresie ochrony akustycznej, w tym przed uciążliwościami wywołanymi hałasem drogowym.

Pięć miast (Katowice, Łódź, Płock, Poznań, Warszawa) posiadały opracowania, które zdaniem ich zarządów spełniały wymagania określone uoś.

- *Katowice posiadały „Lokalny program Agenda 21 w Katowicach” uchwalony 13 września 1999 r., który nie uwzględniał jednak problematyki ochrony środowiska przed hałasem i metod jego ograniczania na obszarze miasta Katowice.*
- *W Łodzi opracowano „Założenia polityki ekologicznej Miasta Łodzi – lokalna Agenda 21”, które uchwalono we wrześniu 1997 r. W opracowaniu*

uwzględniono problematykę ograniczenia hałasu komunikacyjnego, przemysłowego i komunalnego.

- W Płocku „Program ekorozwoju dla miasta Płocka” obejmuje lata 1996 – 2001. W programie tym uwzględnione są zagadnienia dot. poprawy klimatu akustycznego miasta, w tym uciążliwości hałasu komunikacyjnego.
- W Poznaniu „Program strategiczny rozwoju miasta” przyjęła Rada Miasta w 1995 r. Uwzględniono w nim zagadnienia poprawy stanu środowiska przyrodniczego. Opracowano także „Wieloletni Program Inwestycyjny Miasta Poznania” na lata 2000 – 2004, w którym znalazły się inwestycje dot. ograniczenia hałasu.
- W Warszawie Gmina Centrum posiadała „Program ekorozwoju Gminy Warszawa Centrum” przyjęty w 1996 r. następnie uaktualniony w 1998 i 2000 r. w oparciu o propozycje wydziałów i dzielnic. W programie tym określono kierunki działań powstrzymujących postępującą degradację środowiska, w którym wyróżniono ograniczenie emisji hałasu, działania zmierzające do ograniczenia uciążliwości akustycznych transportu i komunikacji.

Wyniki kontroli wykazały więc, że 7 z 12 skontrolowanych jednostek samorządowych nie miało przyjętego żadnego programu wieloletniego, który obejmowałyby zagadnienia zrównoważonego rozwoju i ochrony środowiska. Różny był stan zaawansowania prac nad programem i przyczyny jego braku, np.:

- W Gdańsku program został opracowany w listopadzie 1999 r. Rok 2000 przeznaczono na społeczną dyskusję nad tym programem w ramach Forum Lokalnej Agendy 21.
- W Krakowie w wyniku przeprowadzonego przetargu w 2000 r. wybrano do opracowania programu Instytut Gospodarki Przestrzennej i Komunalnej Oddział w Krakowie, jednak do zakończenia kontroli nie zawarto umowy na jego wykonanie. Prezydent Miasta Krakowa wstrzymał współpracę z Instytutem w związku z jego nie wywiązaniem się z dotychczasowych zobowiązań wobec gminy.
- W Pułtusku wg wyjaśnień Kierownika Wydziału Gospodarczego UM, program zrównoważonego rozwoju nie został opracowany z powodu braku na ten cel funduszy w budżecie gminy.
- Urząd Miejski w Sochaczewie, w 1997 r. dla potrzeb Programu ochrony środowiska w byłym woj. skierniewickim opracował opinię dotyczącą stanu ochrony środowiska dla miasta Sochaczew. W dokumencie odniesiono się do problemu uciążliwości hałasowej. Do czasu zakończenia kontroli nie prowadzono prac nad programem.
- Starostwo powiatu Warszawskiego od 2000 r. przygotowywało materiały dotyczące opracowania takiego programu, a w maju 2001 r. rozpoczęto procedurę związaną z udzieleniem zamówienia publicznego na opracowanie „Programu zrównoważonego rozwoju oraz ochrony środowiska Powiatu Warszawskiego”.

3.3.2. Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gmin

Art. 6 ust. 4 pkt. 4 uoś stanowił, że hałas jest zagrożeniem, które uwzględnia się w studium uwarunkowań i zagospodarowania przestrzennego gmin. Zgodnie z art. 67 ust.3 ustawy o zagospodarowaniu przestrzennym studium powinno być uchwalone przed końcem 2001 r.

W wyniku kontroli stwierdzono, że spośród 10 kontrolowanych gmin uchwalone studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego posiadało 5 miast (Katowice, Płock, Poznań, Szczecin, Warszawa-Centrum).

Tylko w jednym przypadku - w studium uwarunkowań dla Płocka - nie określono zagrożeń środowiska związanych z nadmierną emisją hałasu.

Zagrożenia dla środowiska związane z nadmierną emisją hałasu zostały określone w studium Katowic, Poznania, Szczecina, Warszawy-Centrum.

Poznań – studium uchwalone zostało w listopadzie 1999 r. Kształtowaniu klimatu akustycznego poświęcono oddzielny rozdział w którym zawarto ocenę klimatu akustycznego ze zwróceniem uwagi na powszechność przekraczania norm ze względu na hałas komunikacyjny. W studium wyznaczono m.in. dopuszczalne odległości od dróg w jakich może być realizowane budownictwo mieszkaniowe, określono kierunki i sposoby działań w celu ograniczenia zagrożenia powodowanego hałasem.

Szczecin – studium uchwalone zostało w 1998 r. W studium odniesiono się do problemu hałasu i sformułowano wnioski w tym zakresie. Za podstawowe w przeciwdziałaniu uciążliwości hałasu uznano działania techniczne, ale również rezygnację z lokalizacji obiektów przeznaczonych na stały pobyt ludzi w strefach wzdłuż istniejących i projektowanych dróg układu podstawowego o dużym natężeniu ruchu.

Gmina Warszawa-Centrum posiada studium uchwalone przez Radę Gminy we wrześniu 2000 r. Sprawa ograniczenia poziomu hałasu została zaliczona do głównych celów poprawy standardu środowiska, który realizowany będzie m.in. poprzez przeniesienie ruchów tranzytowych na stworzone w przyszłości obwodnice. W przedmiotowym studium zostały przyjęte standardy dopuszczalnego poziomu hałasu odpowiadające poziomom określonym w rozporządzeniu MOŚZNiL z dnia 13 maja 1998 r., w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz.U. Nr 66, poz. 436), a szczególną uwagę zwrócono na osiągnięcie dopuszczalnych poziomów hałasu w porze nocnej.

W Katowicach studium uchwalone było w 1997 r. Problematyka zagrożenia nadmierną emisją hałasu w studium ujęta została w ramach celu określonego jako „Rozwój i modernizacja systemu transportu i infrastruktury technicznej”, gdzie zawarto propozycje sposobów eliminacji oraz ograniczenia skutków nadmiernej emisji hałasu.

Opracowanego i uchwalonego studium uwarunkowań nie posiadały: Gdańsk, Kraków, Łódź, Pułtusk, Sochaczew. W miastach tych prace nad studium zostały podjęte często wiele lat temu, projekty zostały wykonane, lecz nie zostały uchwalone przez Rady Miast.

- *Dla Gdańska projekt studium został wykonany w 2000 r. (zlecono w 1995 r.) przez Instytut Gospodarki Przestrzennej i Komunalnej, jednak Zarząd Miasta Gdańska nie przyjął opracowania uznając, że idee urbanistyczne zaprezentowane w projekcie nie będą służyły rozwojowi miasta. Dalsze prace nad studium Zarząd*

zlecił Biuru Rozwoju Gdańska. Studium w trakcie kontroli było w fazie wstępnego projektu.

- W Krakowie prace nad studium zostały podjęte w 1996 r., w 1999 r. projekt studium przedstawiono Radzie Miasta Krakowa. Zarząd Miasta Krakowa wycofał projekt z sesji Rady w dniu 15.12.2000 r. celem poddania go dodatkowej weryfikacji. W czasie kontroli dokonywane były czynności związane ze zleceniem aktualizacji studium.
- W Łodzi prace nad studium rozpoczęto w 1996 r. W czasie kontroli przygotowywano redakcję ostatecznej treści uchwały i jej załącznika graficznego. Zgodnie z wyjaśnieniami Prezydenta Miasta Łodzi prace nad projektem studium zostały zawieszona na skutek informacji, uzyskanej w Urzędzie Mieszkalnictwa i Rozwoju Miast, o przewidywanych zmianach procedur stosowanych przy sporządzaniu dokumentów planistycznych. Ponieważ do końca 1999 r. nowa ustawa o zagospodarowaniu przestrzennym nie została uchwalona, Zarząd w kwietniu 2000 r. postanowił o wznowieniu prac nad studium.
- W Pułtusku studium opracowane zostało w 1999 r. przez Instytut Gospodarki Przestrzennej i Komunalnej. Do dnia 12.04.2001 r. projekt studium nie został przyjęty przez Radę Miejską. Rada Miejska sprzeciwiła się ograniczeniom w rozwoju Gminy wynikającym z utworzenia Nadbużańskiego Parku Krajobrazowego i zobowiązała Zarząd Miejski do podjęcia działań związanych z przesunięciem granic parku poza granice Gminy Pułtusk, bądź o złagodzenie zasad gospodarowania na terenach objętych Parkiem i jego otuliną. Ponadto analiza projektu studium uwarunkowań dla Pułtuska wykazała, że nie ma w nim stwierdzeń odnoszących się bezpośrednio do zagrożeń środowiska związanych z nadmierną emisją hałasu.
- W Sochaczewie prace nad studium zostały podjęte w 1995 r., a następnie zostały przerwane do czasu ustalenia lokalizacji obwodnicy miejskiej w ciągu drogi krajowej Warszawa – Poznań. Dopiero po zmianie mpzp sporządzonego dla obwodnicy (styczeń 1999 r.) oraz po wyroku NSA (maj 2000 r.) zespół autorski opracował „Projektowany układ komunikacyjny”. Projekt studium przedłożony został Zarządowi Miasta w październiku 1999 r. Zarząd Miasta uznał, że wymaga on jeszcze korekty. Prace nad studium trwają. Studium wykonują pracownicy Wydziału Gospodarki Przestrzennej i Architektury.

Brak studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego, przy powszechnie występującym niskim zaawansowaniu prac nad mpzp (co wykazane zostanie w dalszej treści niniejszej informacji), uniemożliwia ukierunkowanie i koordynację działań w zakresie ochrony środowiska w tym ograniczania oddziaływania hałasu. Ustawowy obowiązek zapewnienia warunków niezbędnych do realizacji zasad zrównoważonego rozwoju oraz przestrzegania przepisów o ochronie środowiska nie był więc powszechnie realizowany na obszarach gmin.

3.3.3. Programy ograniczenia hałasu

Art. 9 uoś stanowił, że w toku realizacji zadań ochrony środowiska stosuje się wynikające z aktualnego stanu wiedzy, środki i metody zapewniające maksymalną skuteczność ochrony, określone po rozpoznaniu czynników szkodliwych dla środowiska i stopnia ich szkodliwości.

Kontrola przeprowadzona w 34 jednostkach organizacyjnych emitujących hałas wykazała, że wszystkie posiadały dane o poziomie emitowanego hałasu. Spośród kontrolowanych jednostek, 21, tj. ca 62 % prowadziło badania poziomu hałasu we własnym zakresie, w pozostałych 13 jednostkach pomiary wykonane były przez WIOŚ w toku działań kontrolnych. Wszystkie kontrolowane jednostki posiadały wyodrębnione źródła hałasu, a ich inwentaryzację prowadziło 26, tj. ca 77% objętych kontrolą. Spośród kontrolowanych jednostek 15 – ca 44%, posiadało sporządzone oceny oddziaływania na środowisko, a wnioski zawarte w tych ocenach były realizowane. Z zakładów dla których sporządzone były ooś, 12 posiadało również programy zmniejszenia emisji hałasu wraz z harmonogramem ich realizacji. Spośród wszystkich kontrolowanych jednostek programy działań w zakresie ograniczenia hałasu posiadała połowa jednostek (17). Np.:

- *Cementownia „Chełm” S.A. posiada „Ekologiczny program dostosowawczy”, który przewiduje m.in. wyciszenie wentylatorów instalacji, wyciszenie młynów węgla.*
- *Browary „Warka” mają program, który przewiduje m.in. wyciszenie hali maszynowni, wyciszenie wentylatorów na hali fermentowni, wyciszenie zewnętrznych urządzeń kotłowni.*
- *Hutmen S.A. posiada program przewidujący m.in. wyciszenie chłodni i wentylatorów, wymianę wózków, wyciszenie palet transportowych.*

W 15 jednostkach, pomimo braku programu ochrony przed hałasem, działania w zakresie ograniczenia hałasu przewidywane były w planach inwestycyjnych lub remontowych. Z dwu pozostałych jednostek, w jednej nie było konieczności podejmowania a więc i planowania działań, w jednej obowiązek wykonania nałożono w 2000 r. po kontroli WIOŚ.

Kontrola przeprowadzona w 4 oddziałach GDDP, oraz 8 zarządach dróg wykazała, że tylko 1 jednostka (Zarząd Dróg Miejskich w Poznaniu) posiadała plan akustyczny miasta i miała rozeznanie o istniejących warunkach akustycznych. Zarząd Dróg i Komunikacji w Krakowie posiadał opracowanie WIOŚ pt. „Stan zagrożenia hałasem na terenie miasta Krakowa w 1998 r.” (bez szczegółowych wyników przekroczeń w sąsiedztwie zarządzanych dróg) oraz wyniki pomiarów hałasu emitowanego przez komunikację tramwajową wykonane w 5 punktach miasta. Pozostałe jednostki nie posiadały danych o warunkach akustycznych przy zarządzanych drogach z wyjątkiem odcinków nowobudowanych lub modernizowanych dla których sporządzane były oceny oddziaływania na środowisko. Np.:

- *Mazowiecki Zarząd Dróg Wojewódzkich z ocen oddziaływania na środowisko posiadał dane o warunkach akustycznych dla 10 skrzyżowań i 10 odcinków dróg o łącznej długości 23,2 km (0,82% zarządzanych).*
- *Oddział Południowy GDDP w Katowicach wykazał, że ooś sporządził w stosunku do dróg istniejących w wyniku otrzymywanych skarg. Dzięki temu oddział ten posiadał informacje o poziomie natężenia hałasu dla ok. 20% ogółu dróg pozostających w zarządzie.*

W pozostałych jednostkach nie sporządzano ooś dla dróg istniejących. Zarządy dróg nie prowadziły pomiarów hałasu drogowego we własnym zakresie i nie

podejmowały starań w celu zapewnienia sobie innego źródła informacji. Z kolei nie wszystkie WIOŚ przekazywały zarządom dróg wyników przeprowadzonych przez siebie pomiarów hałasu drogowego. W związku z powyższym jedynie w przypadku budowy lub modernizacji dróg, gdy ooś wymagały stosowania urządzeń ochrony przed hałasem, ich budowa ujmowana była w planach inwestycyjnych. Żadna z kontrolowanych jednostek przy planowaniu i określaniu priorytetu prac w zakresie utrzymania dróg nie uwzględniała warunków akustycznych. Dane w tym zakresie winny zdaniem NIK stanowić wraz z wynikami badań w zakresie natężenia ruchu i stanu nawierzchni czynnik wykorzystywany przy planowaniu robót. Nawet jedyna jednostka - Zarząd Dróg i Zieleni w Gdańsku - która posiadała, opracowanie p.n. „Mapa terenów spokojnych”, zawierające m.in. oprogramowanie do określania oddziaływania ruch drogowego na klimat akustyczny na obszarach przebiegu tras komunikacyjnych oraz do określania kierunków działań zmierzających do ograniczenia hałasu drogowego w Gdańsku, nie wykorzystywała opracowania do organizowania i wykonywania prac utrzymaniowych na zarządzanych drogach. Brak informacji o uciążliwości hałasowej zarządzanych dróg uniemożliwił programowanie działań naprawczych w odniesieniu do dróg nie objętych procesem budowy lub modernizacji.

Spośród skontrolowanych jednostek zarządzających drogami, żadna nie posiadała programu działań w zakresie ochrony środowiska przed hałasem. W przypadku dróg krajowych zgodnie z wyjaśnieniami Dyrekcji GDDP „Z uwagi na niedostateczne nakłady finansowe otrzymywane przez GDDP na rozwój i utrzymanie sieci dróg krajowych, nie są prowadzone przez GDDP żadne badania w zakresie przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu na istniejącej sieci dróg krajowych oraz nie są prowadzone działania w kierunku zmniejszenia jego uciążliwości. Nie są także prowadzone wykazy odcinków dróg, w których sąsiedztwie hałas przekracza dopuszczalne poziomy. Z uwagi na powyższe GDDP nie opracowała programu ograniczenia negatywnych oddziaływań hałasu drogowego na środowisko na eksploatowanej sieci dróg krajowych”.

W 1998 r. decyzją nr 13 z dnia 19 marca, Minister Transportu i Gospodarki Morskiej powołał 20-osobowy zespół koordynujący realizację Resortowego Programu Ochrony Środowiska w Transporcie. W skład zespołu wszedł przedstawiciel GDDP. W marcu 1998 r. GDDP przekazał do MTiGM wstępną analizę projektu ramowego programu ochrony środowiska w transporcie pod kątem możliwości włączenia się GDDP w jego realizację. Pierwsze spotkanie zespołu odbyło się 8.04.1998 r. ostatnie, o którym powiadomiono GDDP – 23.07.1998 r.

W wyniku kontroli stwierdzono również, że w przypadku niektórych jednostek np. Zarządu Dróg i Zieleni w Gdańsku i Zarządu Dróg Miejskich w Warszawie obowiązki w zakresie ochrony środowiska nie zostały przypisane w regulaminie żadnej jednostce organizacyjnej.

3.4. Zakres i skuteczność działań podejmowanych w celu ochrony przed hałasem

3.4.1. Ustanawianie przepisów prawa lokalnego

Miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego (mpzp) będące elementem prawa lokalnego stanowią podstawę wszelkich działań podejmowanych na terenie gmin. Powinny one, w myśl art. 6 ust.4 pkt. 4 ustawy o ochronie i kształtowaniu środowiska uwzględniać m.in. potrzebę ochrony przed hałasem. Zgodnie z ustawą z dnia 7 lipca 1994 r. o zagospodarowaniu przestrzennym ze zm., mpzp uchwalone przed jej wejściem w życie tzn. przed 1 stycznia 1995 r. tracą ważność z dniem 31 grudnia 2001 r.

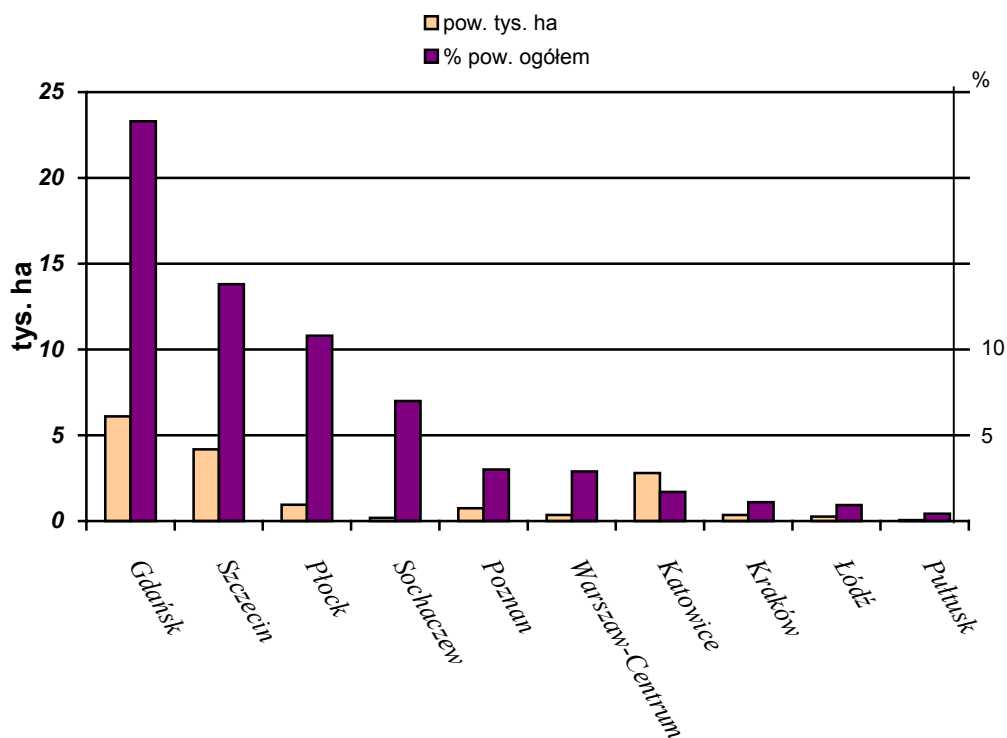
W związku z powyższym, w toku kontroli sprawdzono jaki jest stan zaawansowania prac nad nowymi planami zagospodarowania przestrzennego i w jaki sposób uwzględniają one zagadnienia ochrony przed hałasem.

Stwierdzono, że spośród 10 miast objętych kontrolą, żadne nie posiadało opracowanych i uchwalonych po 1.01.1995 r. miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego dla całego obszaru. W poszczególnych miastach różny był obszar dla którego sporządzono nowe plany i stan zaawansowania prac. Np. nowe mpzp obejmowały:

- 54 ha (0,4% powierzchni miasta) w Pultusku,
- 950 ha (10,8% powierzchni miasta) w Płocku,
- 6.192 ha (23,32% ogólnej powierzchni) w Gdańsku.

Stan zaawansowania opracowania planów zagospodarowania przestrzennego w trybie ustawy o zagospodarowaniu przestrzennym z dnia 7 lipca 1994 r. nie gwarantuje więc możliwości ich uchwalenia dla całości obszaru miast w terminie wynikającym z ww. ustawy.

Stopień zaawansowania opracowywania mpzp (w % powierzchni ogólnej) oraz powierzchnię objętą nowymi planami ilustruje rysunek 9:



Rysunek 9. Obszar objęty mpzp uchwalonymi po 1 stycznia 1995 r.

Analiza zapisów mpzp oraz sporządzanych przed ich uchwaleniem prognoz skutków wpływu ustaleń tych planów na środowisko wykazała, że dla obszarów położonych w bezpośredniej bliskości dróg uwzględniały one potrzeby ochrony przed hałasem. Jeżeli z prognozy wynikały zagrożenia powodowane hałasem, miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego zawierały zapisy dotyczące konieczności zwiększenia izolacyjności akustycznej przegród zewnętrznych i stolarki w budynkach, budowy ekranów akustycznych, utworzenie strefy izolacyjnej z pasów zieleni wysokiej i średniej, zieleni zimną zieloną, zmianę przeznaczenia terenów przyległych np. na usługi, osłony przeciwhałasowe, odsunięcie nieprzekraczalnej linii zabudowy od pasów jezdnych o więcej niż np. 60m (Łódź, Płock), wprowadzenie zieleni wysokiej na tereny parkingów lokalizowanych poza śródmieściem (Szczecin), poprawę stanu torowisk tramwajowych oraz poprawę jakości taboru komunikacji zbiorowej (Szczecin), wprowadzenie cichobieżnych tramwajów (Warszawa)

W 1 przypadku (Urząd Miejski w Pułtusku) stwierdzono, że uchwalenie mpzp dla terenu pozamiejskiego nie było poprzedzone sporządzeniem prognozy skutków ustaleń tego planu na środowisko.

Pomimo, że w mpzp uwzględniano zagrożenia powodowane hałasem to - biorąc pod uwagę objęcie nowymi planami zwykle niewielkiej części obszaru gmin, częste braki studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania a także programów zrównoważonego rozwoju oraz ochrony środowiska (co przedstawiono w poprzednim rozdziale niniejszej informacji) - można stwierdzić, że na terenie skontrolowanych gmin ochrona przed hałasem nie była zapewniona w wystarczającym stopniu.

Ponadto, żaden miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego nie uwzględniał **obszarów ograniczonego użytkowania**.

Pomimo znacznych przekroczeń poziomów hałasu (określonych rozporządzeniem Ministra OŚZNiL) stwierdzanych wokół wielu tras komunikacyjnych nie były podejmowane działania zmierzające do utworzenia obszarów ograniczonego użytkowania. Obszary te (art. 71 ust. 1 i 2 ustawy o ochronie i kształtowaniu środowiska) tworzone winny być m.in. w odniesieniu do tras komunikacyjnych i lotnisk, w przypadku gdy z postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko, lub przeglądu ekologicznego wynika, że mimo zastosowania rozwiązań technicznych, technologicznych bądź organizacyjnych nie mogą być wyeliminowane uciążliwe oddziaływania na środowisko. Przepis ten dotyczy zarówno inwestycji jak i obiektów istniejących. W przypadku inwestycji nowo projektowanych a także modernizacji istniejących obiektów, zgodnie ze stanowiskiem Ministra Środowiska, informacje dotyczące konieczności ustanowienia obszaru ograniczonego użytkowania powinny być zawarte w raporcie sporządzonym w toku postępowania, którego przedmiotem jest wydanie decyzji o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu. Zaletą takiego rozwiązania jest zdaniem Ministra to, że już we wczesnej fazie projektowania inwestor zostaje uświadomiony co do konieczności ustalenia takich obszarów i uwzględnienia tego faktu np. w kosztach inwestycji. W przypadku inwestycji najbardziej odpowiednim etapem ustalenia obszaru ograniczonego użytkowania, ze względu na ilość i szczegółowość danych jest etap poprzedzający sporządzenie projektu budowlanego, co wynika to także z przepisów prawa budowlanego. Zgodnie bowiem z § 8 ust. 3 pkt. 2 rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 3 listopada 1998 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego (Dz.U. Nr 140, poz. 906), część rysunkowa projektu budowlanego powinna zawierać zasięg obszaru ograniczonego użytkowania.

Zdaniem Ministra Środowiska jako obowiązek natomiast można traktować omawiane przepisy w odniesieniu do obiektów istniejących. Zgodnie z art. 67a ustawy o ochronie środowiska wojewoda lub starosta odpowiednio do swoich kompetencji wynikających z ust. 1 i 2, w razie stwierdzenia okoliczności wskazujących na możliwość szkodliwego wpływu działalności jednostki organizacyjnej na środowisko może, w drodze decyzji, zobowiązać tę jednostkę do sporządzenia i przedłożenia przeglądu ekologicznego (oceny oddziaływania na środowisko w myśl art. 70 ustawy o ochronie środowiska wg stanu prawnego obowiązującego do końca 2000 r.) i jeżeli z przeglądu ekologicznego wynika konieczność utworzenia takiego obszaru, wojewoda lub rada powiatu, tworzy go w drodze prawa miejscowego.

Wyniki kontroli w 5 urzędach wojewódzkich wykazały, że żaden wojewoda nie wyznaczył obszaru ograniczonego użytkowania, a zgodnie z informacjami uzyskanymi w Ministerstwie Środowiska, obszarów takich nie utworzył żaden wojewoda w kraju. W wyjaśnieniach składanych w toku kontroli wojewodowie stwierdzali np.:

- *Wojewoda Śląski - nie zostały utworzone obszary ograniczonego użytkowania dla autostrad i dróg ekspresowych w związku z brakiem wniosków w tej sprawie.*
- *Wojewoda Małopolski - w sporządzanych ooś dla poszczególnych odcinków autostrad występują diametralnie różniące się propozycje co do zasad tworzenia obszarów ograniczonego użytkowania.*
- *Wojewoda Wielkopolski - przedstawione ooś realizowanych inwestycji wskazują, że zastosowane rozwiązania wyeliminują lub ograniczą emisję hałasu. Czy zapewnią spełnianie norm dotyczących hałasu, będzie można stwierdzić dopiero w oparciu o pomiary dokonane w trakcie eksploatacji dróg.*

Kontrola wykazała, jednocześnie że niektóre urzędy brały pod uwagę potrzebę utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania w przypadku projektowanych w latach 1999 i 2000 inwestycji.

- *W 6 decyzjach Wojewody Śląskiego uzgadniających projekt budowlany, wydanych w 2000 r. (odbudowa drogi Nr 91, budowa zachodniej obwodnicy m. Lublińca, budowa drogi ekspresowej S-94, budowa odcinka nr „E” autostrady A-4, budowa odcinka „D” autostrady A-4, budowa autostrady A-4 na odcinku węzeł „Wirek”- węzeł „Batory”) zapisano iż „przewiduje się utworzenie obszaru ograniczonego użytkowania”.*
- *Wojewoda Małopolski w decyzji, w sprawie uzgodnienia w zakresie ochrony środowiska projektu budowlanego inwestycji „Autostrada A-4: południowe obejście m. Krakowa.....” zobowiązał wykonawcę PPW COMPLEX PROJET sp. z o.o. w Katowicach do przedłożenia w terminie 3 miesięcy od daty rozpoczęcia prac budowlanych, szczegółowego projektu tzw. obszaru ograniczonego użytkowania wzdłuż autostrady. Projekt powinien uwzględniać uzgodnienia i decyzje wydane na etapie lokalizacji autostrady.*
- *Potrzeba utworzenia wzdłuż autostrady płatnej A-4 obszarów ograniczonego użytkowania została uwzględniona w postanowieniach Ministra OŚZNiL uzgadniających wskazania lokalizacyjne oraz w decyzji o ustaleniu autostrady A-4, wydanej w 1998 r.*

Wyniki kontroli przeprowadzonych u zarządców dróg wykazały, że w niektórych ocenach oddziaływania na środowisko, sporządzanych dla nowych lub modernizowanych odcinków dróg, zawarte były wnioski wskazujące na potrzebę utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania.

Np.:

- *Ocena oddziaływania na środowisko wykonana we wrześniu 1998 r. na zlecenie Generalnej Dyrekcji Dróg Publicznych Oddział Południowy przez Biuro Konsultingowe Ochrony Środowiska Ekosystem Śląsk w Mysłowicach, na etapie uzgodnienia decyzji o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu dla budowy mostu nad rzeką Sołą w Żywcu wraz z przebudową dróg dojazdowych (droga Nr 94) wykazała, że w zasięgu ponadnormatywnego oddziaływania hałasu komunikacyjnego jest 9 budynków zabudowy mieszkaniowej typu jednorodzinnej, gdzie przekroczenie hałasu wynoszą ok. 5 – 10 dB. Ooś zwierała między innymi wniosek dotyczący utworzenie w pasie 40 m od krawędzi drogi obszaru ograniczonego użytkowania.*

Starosta Żywiecki postanowieniem z dnia 15.05.2000 r., stwierdził między innymi, że – „W rozwiązaniach projektowych należy uwzględnić konieczność utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania lub podjęcia środków technicznych, zapewniających dotrzymanie norm jakości powietrza i wymagań klimatu akustycznego w środowisku dla modernizowanej drogi..... sprecyzować zakres badań zanieczyszczeń powietrza i poziomu natężenia hałasu na terenach zagrożonych”

Burmistrz Miasta Żywiec decyzją z dnia 22.05.2000 r., ustalił warunki zabudowy i zagospodarowania terenu nakazując m.in. „Po oddaniu drogi do użytkowania, wykonać pomiary rzeczywistej emisji zanieczyszczeń oraz hałasu do otoczenia, uwzględnić zalecenia zawarte w postanowieniach Starosty Żywieckiego”

Tworzenie obszaru uzależniono od porealizacyjnych pomiarów hałasu.

- *Ocena oddziaływania na środowisko budowy przepustu przez rzekę Jasieniec wraz z dojazdami w ciągu drogi wojewódzkiej Nr 710 w Konstancynie Łódzkiej, wykonana na zlecenie Zarządu Dróg Wojewódzkich w Łodzi, przez biegłego MOŚZNiL, zawierała wniosek dotyczący konieczności przeprowadzenia badań w rejonie inwestycji i na ich podstawie zdecydować o potrzebie wyznaczenia obszaru ograniczonego użytkowania.*

Wniosek dotyczący potrzeby ustanowienia obszaru ograniczonego użytkowania na terenie woj. mazowieckiego sformułowano we wrześniu 2000 r. w opracowaniu „Kompleksowa ocena oddziaływania Lotniska Warszawa-Okęcie”. W oś stwierdzono, że „...w aktualnym zakresie działalności lotniska na znacznym obszarze występują przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu, i zgodnie z obowiązującymi przepisami zachodzi potrzeba ustanowienia obszaru ograniczonego użytkowania. Rozstrzygnięcie dotyczące granic tego obszaru powinno być powiązane z prognozowanym rozwojem lotniska..”. Do czasu zakończenia kontroli Wojewoda nie utworzył obszaru ograniczonego użytkowania. W styczniu 2001 r. Wojewoda wydał decyzję ustalającą dla PP Porty Lotnicze Port Lotniczy Warszawa-Okęcie dopuszczalne poziomy hałasu emitowanego do środowiska.

W wyniku kontroli przeprowadzonej w 5 urzędach wojewódzkich stwierdzono, że na terenie powiatów w granicach administracyjnych tych województw wystąpił tylko 1 przypadek utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania na terenie woj. małopolskiego. *Rada Powiatu Gorlickiego uchwałą z dnia 30.08.2000 r. utworzyła obszar ograniczonego użytkowania dla budowy jednojezdniowej obwodnicy Gorlic w ciągu drogi krajowej Nr 98 Wadowice - Krosno-Przemyśl.*

Przytoczone powyżej przykłady wskazują, iż w odniesieniu do nowych inwestycji obszary ograniczonego użytkowania nie były tworzone pomimo istniejących danych i wskazań o potrzebie ich utworzenia.

W przypadku dróg istniejących brak było natomiast podstaw do tworzenia obszarów ograniczonego użytkowania. W wyniku kontroli stwierdzono, że

generalnie nie wydawano decyzji w oparciu o art. 70 uoś (obowiązujący do końca 2000 r.) i nie zobowiązywano do wykonania ooś. Odnotowano bowiem tylko 1 przypadek, że wojewoda zobowiązał jednostkę do wykonania oceny oddziaływania na środowisko istniejącej drogi. Decyzję taką w związku z wnioskiem Śląskiego Wojewódzkiego Inspektora Ochrony Środowiska, wydał Wojewoda Śląski w grudniu 2000 r. dla GDDP – Oddział Południowy w Katowicach zobowiązując do przedłożenia oceny oddziaływania na środowisko drogi krajowej Nr 15 w Mysłowicach-Brzezince w terminie do 30 czerwca 2001 r. W pozostałych 4 z 5 kontrolowanych urzędów wojewódzkich nie wydawano w okresie objętym kontrolą decyzji zobowiązujących zarządców dróg do wykonania oceny oddziaływania na środowisko istniejących dróg.

W 1990 r. Wojewoda Krakowski wydał decyzję w trybie art. 70 ustawy o ochronie środowiska, zobowiązującą Wojewódzką Dyрекcję Dróg Miejskich w Krakowie do opracowania i przedłożenia oceny oddziaływania na środowisko Alei Trzech Wieszczów. Działanie to okazało się jednak nieskuteczne, gdyż w wyniku wniesionego odwołania Minister OŚZNiL uchylił zaskarżoną decyzję uznając iż brak jest podstaw do stwierdzenia, że WDDM jest jednostką organizacyjną odpowiedzialną za ograniczenie ponadnormatywnych zanieczyszczeń emitowanych do środowiska przez ruch drogowy, ponieważ nie jest organizatorem ruchu a jedynie zarządcą dróg.

Również żaden z kontrolowanych starostów (2) i wykonujących zadania starosty burmistrzów miast (7) nie zobowiązywał zarządców do wykonania oceny oddziaływania na środowisko istniejących dróg, co byłoby podstawą do utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania.

Przedstawione powyżej wyniki kontroli jednoznacznie wskazują, że zarówno wojewodowie jak i rady powiatów nie wykorzystywały istniejących możliwości w celu ochrony środowiska przed hałasem.

Zdaniem Ministra Środowiska, nie tworzenie obszarów ograniczonego użytkowania wynika przede wszystkim z braku doświadczeń w tym zakresie oraz świadomości organów, w gestii których leży utworzenie obszaru, o wysokich kosztach wprowadzenia tego prawa miejscowego, nieraz także dla ich własnych budżetów.

Zdaniem NIK przyczyną może być także fakt, że brak było w ustawie delegacji do uregulowania rozporządzeniem szczegółowych zasad tworzenia obszarów ograniczonego użytkowania.

Możliwość ochrony przed hałasem w drodze wprowadzenia przepisów prawa lokalnego dawał również art. 52 ust. 2 uoś, zgodnie z którym rada gminy mogła uchwalić **przepisy gminne** ustanawiające ograniczenia w korzystaniu z urządzeń technicznych oraz środków transportu i komunikacji stwarzających uciążliwości dla środowiska w zakresie hałasu i wibracji lub ograniczenia czasu ich pracy.

W wyniku kontroli stwierdzono, że spośród 10 kontrolowanych gmin tylko jedna (Sochaczew) skorzystała wprost z ww. przepisu i podjęła uchwałę wprowadzającą ograniczenia w ruchu w związku z nadmierną emisją hałasu.

- *Rada Miejska w Sochaczewie podjęła 17 czerwca 1998 r. Uchwałę Nr XLIX/408/98, na podstawie art. 52 ust 2 uoś i art. 40 ust. 1 ustawy z 8 marca 1990 r. o samorządzie terytorialnym, wprowadzając na drogach krajowych nr 2 i 717 w granicach miasta ograniczenie ruchu tranzytowego pojazdów o masie powyżej 10 ton poprzez ustanowienie zakazu wjazdu na teren miasta i ruchu ww. pojazdów w godz. od 22 do 6. Uchwała ta do dnia dzisiejszego nie weszła w życie. Ważność uchwały została zakwestionowana zarówno przez byłego Wojewodę Skierniewickiego rozstrzygnięciem nadzorczym z 1998 r. jak i wyrokiem NSA wydanym w 1999 r., m.in. w związku z interpretacją przepisu art.6 i art. 7 ustawy o samorządzie terytorialnym i przyjęciem stanowiska o braku kompetencji gminy do ustanawiania ograniczeń na drodze krajowej, której gmina nie jest zarządcą. Po 2 latach, w 2000 r., za sprawą rewizji wniesionej przez Rzecznika Praw Obywatelskich do Sądu Najwyższego, wyrok NSA z 1999 r. został uchylony. Sąd Najwyższy uznał prawo gminy do stanowienia przepisów zgodnie z art. 52 ust. 2 uoś nawet gdy dotyczą dróg krajowych i przekazał sprawę do ponownego rozpatrzenia przez NSA. Wyrokiem z lipca 2001 r. NSA ponownie utrzymał w mocy rozstrzygnięcie nadzorcze wojewody, uznając iż pomimo jego nieprawidłowości pod względem prawnym jest trafne w swojej istocie, gdyż uchwała Rady Miejskiej została wydana z przekroczeniem zasady proporcjonalności, bowiem ochrona mieszkańców miasta przed uciążliwościami związanymi z hałasem emitowanym przez przejeżdżające samochody ciężarowe odbywać miałyby się z rażącymi niedogodnościami dla uczestników krajowego i międzynarodowego ruchu drogowego.*
- *Uchwałę w sprawie ograniczenia w ruchu podjęła w dniu 29 czerwca 1999 r. także Rada Miasta Płocka. Wprowadzała ona ograniczenie w ruchu pojazdów powyżej 16 ton, w godzinach 5 – 22 na moście przez rzekę Wisłę. Art. 52 ust. 2 nie był jednak podstawą jej wydania, w uzasadnieniu podano, że konstrukcja mostu, tj zbyt mała grubość płyty ortotropowej pomostu może być przyczyną uszkodzeń nawierzchni i izolacji w trakcie eksploatacji obiektu. Dla wydłużenia trwałości nawierzchni i izolacji wskazane jest zmniejszenie natężenia ruchu i obniżenie wielkości dopuszczalnego obciążenia. Wojewoda Mazowiecki w rozstrzygnięciu nadzorczym stwierdził nieważność uchwały uzasadniając to brakiem kompetencji Rady Miasta i wskazując na kompetencje Zarządu Miasta w tym zakresie jako zarządcy drogi. Zarząd Miasta Płocka podjął 5 sierpnia 1999 r. uchwałę wprowadzającą na moście ograniczenia w ruchu pojazdów powyżej 16 ton. Ww. uchwała obowiązywała do października 1999 r.*

Wyniki kontroli przeprowadzonej w 5 urzędach wojewódzkich wykazały, że tylko do Małopolskiego UW wpłynęła 1 uchwała podjęta na podstawie art. 52 ust 2 uoś.

- *Rada Miejska w Chełmku podjęła uchwałę nr XXXVI/198/2000 w dniu 5 października 2000 r., która wprowadzała zakaz przejazdu tranzytowego przez miasto na drodze wojewódzkiej nr 780, pojazdami ciężarowymi o dopuszczalnej ładowności powyżej 10 ton, z uwagi na uciążliwość dla środowiska w zakresie*

hałasu i wibracji oraz ochronę zdrowia mieszkańców. Wojewoda Małopolski pismem z 8 lutego 2001 r. wezwał Radę Miejską w Chełmku do usunięcia naruszenia prawa poprzez uchylenie uchwały w całości pod rygorem wystąpienia przeciwko uchwale do NSA. Wg stanowiska UW uchwała dotknięta jest szeregiem uchybień w tym m.in. wprowadzeniem zmian organizacji ruchu z pominięciem ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. o drogach publicznych, która reguluje zasady ruchu na drogach i dopuszczania pojazdów do tego ruchu, wkroczeniem w kompetencje Małopolskiego Urzędu Marszałkowskiego, który poprzez Zarząd Dróg Wojewódzkich jest zarządcą drogi. Ww. uchwała nie weszła w życie.

Z ustaleń kontroli wynika, że brak było jasności przepisów prawa w sprawie możliwości wykorzystywania kompetencji wynikających z art. 52 ust.2 uoś, przepis ten w praktyce nie był możliwy do zastosowania.

3.4.2. Kontrole emisji hałasu w działaniach różnych jednostek organizacyjnych

Kontrola przestrzegania przepisów o ochronie środowiska należy do podstawowych ustawowych obowiązków IOŚ. Zgodnie z art.91 ust 1 uoś kontrolę taką sprawować również powinny jednostki samorządu terytorialnego.

Jak wykazała kontrola w GIOŚ, w roku 1999 przeprowadzono 1 823 kontroli w zakresie emisji hałasu, co stanowiło 11,4% ogółu kontroli (15.976) przeprowadzonych w tym roku przez WIOŚ. W 2000 r. wykonanych zostało 1.882 kontroli emisji hałasu, co stanowiło 10,9 % ogółu kontroli przeprowadzonych w tym roku (17.261).

W ewidencji Inspekcji Ochrony Środowiska w 1999 r. znajdowało się 5.695 jednostek emitujących hałas. W 2000 r. ewidencja ta zawierała 6.245 jednostek. Spośród jednostek emitujących hałas, decyzje o dopuszczalnym poziomie hałasu posiadało w 1999 r. 2.663 jednostki, tj. 46,8% , w 2000 r. – 2.961 (47,4%) jednostek. Kontroli poddanych zostało:

- w 1999 r. - 1410 jednostek emitujących hałas, co stanowiło 24,8 % jednostek zidentyfikowanych przez WIOŚ jako emitujące hałas i 52,9 % jednostek organizacyjnych posiadających decyzję o dopuszczalnym poziomie hałasu,
- w 2000 r. - 1491 jednostek, co stanowiło 23,9 % jednostek organizacyjnych zidentyfikowanych przez WIOŚ jako emitujące hałas i 50,4 % jednostek posiadających decyzję o dopuszczalnym poziomie hałasu.

Dane dotyczące ilości jednostek organizacyjnych emitujących hałas skontrolowanych przez Inspekcję Ochrony Środowiska oraz przekroczeń dopuszczalnego poziomu hałasu ustalonego decyzjami ilustruje tabela 9:

Tabela 9. Kontrole jednostek emitujących hałas przeprowadzone przez IOŚ w latach 1999- 2000

Łączna liczba jednostek organizacyjnych w ewidencji Inspekcji Ochrony Środowiska		z tego				Liczba jednostek organizacyjnych emitujących hałas skontrolowanych przez Inspekcję Ochrony Środowiska		Liczba jednostek organizacyjnych, w których kontrola wykazała przekroczenie ustaleń decyzji o dopuszczalnym poziomie hałasu			
		Liczba jedn. organ. emitujących hałas		liczba jedn. organ. posiadających decyzję o dop. poz. hałasu				1999 r.		2000 r.	
1999 r.	2000 r.	1999 r.	2000 r.	1999 r.	2000 r.	1999 r.	2000 r.	w dzień	w nocy	w dzień	w nocy
41772	44044	5695	6245	2663	2961	1410	1491	173	126	190	147

Wyniki kontroli wykazały, że powyżej 12 % jednostek przekraczało dopuszczony decyzją poziom hałasu w okresie dnia i ca 9% w okresie nocy zarówno w 1999 i 2000 r.

Ilość jednostek organizacyjnych przekraczających dopuszczalny poziom hałasu w podziale na zakresy przekroczeń przedstawia tabela 10.

Tabela 10. Zakres stwierdzanych przekroczeń określonego decyzją poziomu hałasu.

Zakres stwierdzonych przekroczeń określonego decyzją poziomu hałasu przez jednostki organ.	Liczba jednostek organizacyjnych, w których stwierdzono przekroczenie dopuszczalnego poziomu hałasu, określonego decyzją w poszczególnych latach w podziale na zakresy przekroczeń			
	1999 r.		2000 r.	
	w dzień	w nocy	w dzień	w nocy
1 – 5 dB	88	33	94	44
6 – 10 dB	55	46	66	54
11 – 15 dB	13	30	19	37
16 – 20 dB	15	9	8	6
> 20 dB	2	8	3	6
R a z e m :	173	126	190	147

Dane dotyczące ilości jednostek organizacyjnych emitujących hałas znajdujących się na „Liście 80” oraz przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu ustalonych decyzjami przedstawia tabela 11.

Tabela 11. Jednostki organizacyjne emitujące hałas znajdujące się na „Liście 80” i przekraczające dopuszczalne poziomy hałas.

Łączna liczba jednostek organizacyjnych w ewidencji Inspekcji Ochrony Środowiska		z tego				Liczba jednostek organizacyjnych emitujących hałas skontrolowanych przez Inspekcję Ochrony Środowiska		Liczba jednostek organizacyjnych, w których kontrola wykazała przekroczenie ustaleń decyzji o dopuszczalnym poziomie hałasu			
		liczba jedn. organ. emitujących hałas		liczba jedn. organ. posiadających decyzję o dop. poz. hał.				1999 r.		2000 r.	
1999 r.	2000 r.	1999 r.	2000 r.	1999 r.	2000 r.	1999 r.	2000 r.	w dzień	w nocy	w dzień	w nocy
61	54	46	39	20	22	14	16	2	5	0	3

Z ww. zestawienia wynika, że kontroli poddanych zostało:

- w 1999 r.: 14 jednostek emitujących hałas, co stanowiło 30,4 % jednostek organizacyjnych znajdujących się na „Liście 80” i 43,5 % jednostek organizacyjnych (z „Listy 80”) posiadających decyzje o dopuszczalnym poziomie hałasu,
- w 2000 r.: 16 jednostek emitujących hałas, co stanowiło 41,0 % jednostek organizacyjnych z „Listy 80” i 72,7 % jednostek organizacyjnych (z „Listy 80”) posiadających decyzję o dopuszczalnym poziomie hałasu.

Przekroczenia poziomów dopuszczalnego hałasu przez ww. jednostki organizacyjne w podziale na zakresy przekroczeń przedstawia tabela 12.

Tabela 12. Zakres stwierdzonych przekroczeń poziomu hałasu przez zakłady z „Listy 80”.

Zakres stwierdzonych przekroczeń określonego decyzją poziomu hałasu przez jednostki organ.	Liczba jednostek organizacyjnych, w których stwierdzono przekroczenie dopuszczalnego poziomu hałasu, określonego decyzją w poszczególnych latach w podziale na zakresy przekroczeń			
	1999 r.		2000 r.	
	w dzień	w nocy	w dzień	w nocy
1 – 5 dB	1	3	-	3
6 – 10 dB	1	2	-	-
11 – 15 dB	-	-	-	-
16 – 20 dB	-	-	-	-
> 20 dB	-	-	-	-
R a z e m :	2	5	-	3

Kontrola 34 jednostek emitujących hałas, wykazała że 33 jednostki (wszystkie z wyjątkiem Firmy Oponiarskiej „Dębica” S.A. w Dębicy) posiadały decyzje o dopuszczalnym poziomie hałasu. Jednakże 20 (60,6%) z nich nie przestrzegało w okresie objętym kontrolą (latach 1999 – 2000) ustaleń zawartych w decyzji.

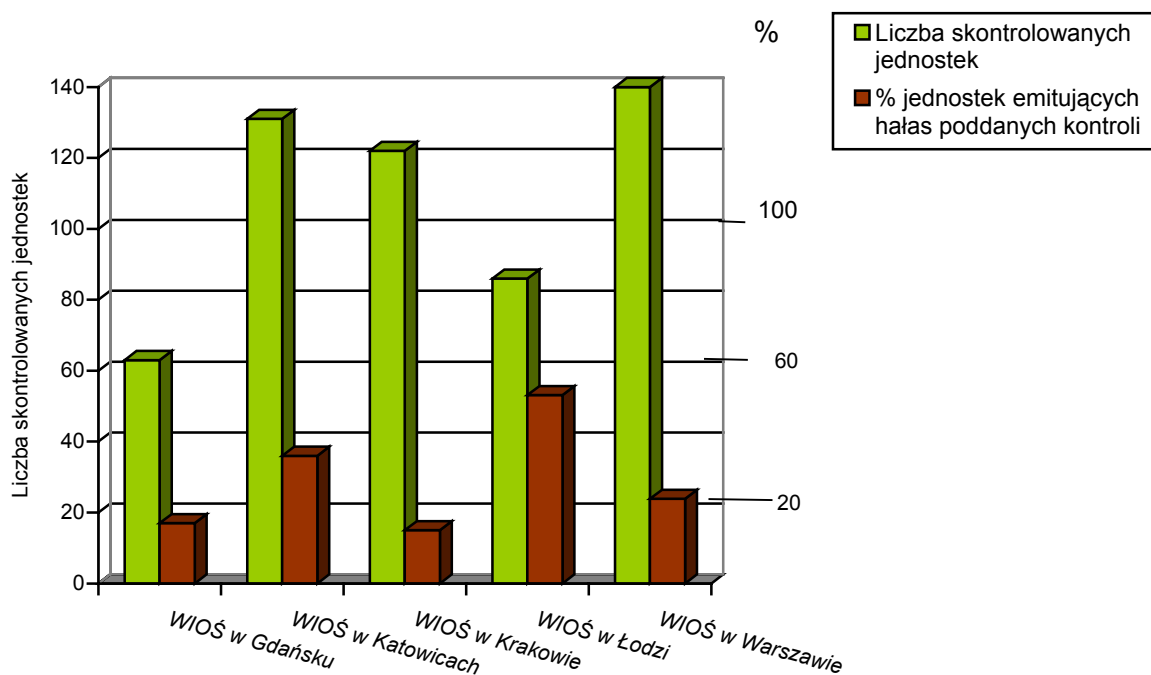
W 29 zakładach przemysłowych wykonano pomiary emisji hałasu w trakcie niniejszej kontroli. Przekroczenia dopuszczalnego poziomu stwierdzono w 17 z nich (58,6%). Zakres przekroczeń wahał się od 0,7 dB do 15,7 dB. W największym stopniu dopuszczalne wartości przekraczały: Zielonogórskie Przedsiębiorstwo

Przemysłu Drzewnego „LUBTAR” – o 11,7 dB w ciągu dnia, Cementownia „CHEŁM” – o 12,5 dB w nocy, Elektrownia Siersza S.A. w Trzebini – o 2-6,2 dB w dzień i o 15,7 dB w okresie nocy.

Do podjęcia działań w zakresie ochrony przed hałasem zobowiązano 19 zakładów, w tym zarządzeniami pokontrolnymi WIOŚ 15 jednostek i decyzjami wojewodów 4 jednostki. Efekty podjętych działań przedstawiono w dalszej treści niniejszej Informacji.

W wyniku kontroli przeprowadzonej przez NIK w jednostkach IOŚ nie stwierdzono istotnych nieprawidłowości w zakresie prowadzonej przez te jednostki działalności kontrolnej.

Porównanie działalności 5 wojewódzkich inspektoratów wskazuje jednak na znaczne zróżnicowanie intensywności podejmowanych działań w zakresie kontroli emisji hałasu. Rysunek 10 ilustruje ilość i procent skontrolowanych jednostek emitujących hałas na terenie poszczególnych WIOŚ.



Rysunek 10. Działalność kontrolna poszczególnych WIOŚ.

Ustalenia NIK wykazały, że najmniejszą ilość jednostek skontrolował Pomorski WIOŚ w Gdańsku, natomiast najmniejszy odsetek jednostek emitujących hałas objął kontrolą Małopolski WIOŚ w Krakowie.

Średnio niespełna 50% jednostek emitujących hałas posiadało decyzje o dopuszczalnym poziomie. Na terenie działania 5 kontrolowanych WIOŚ wg stanu z końca 2000 r. decyzje o dopuszczalnym poziomie hałasu posiadało:

WIOŚ w Gdańsku – 67,8% jednostek emitujących hałas

WIOŚ w Katowicach – 79,9%

WIOŚ w Krakowie – 29,9%

WIOŚ w Łodzi – 71,0%

WIOŚ w Warszawie – 49,2%.

Wyraźna dysproporcja w wydanych decyzjach, w województwach silnie zurbanizowanych i uprzemysłowionych, świadczy o konieczności głębszej analizy oddziaływania poszczególnych zakładów na klimat akustyczny środowiska.

Wydanie decyzji, choć należy do kompetencji starosty bądź wojewody, wymaga na ogół ścisłej współpracy z WIOŚ prowadzącym pomiary poziomu hałasu w środowisku.

W wyniku kontroli stwierdzono przypadki iż ewentualne wydanie decyzji, określającej dopuszczalny poziom hałasu, było niemożliwe ze względu na brak stosownych pomiarów. Starosta nie miał możliwości przeprowadzenia pomiarów we własnym zakresie, a WIOŚ odmawiał ich wykonania. Sytuację taką ujawniono w trakcie kontroli Starostwa Powiatu Warszawskiego, gdzie – jak NIK ustaliła Starosta w sprawie 8 podmiotów gospodarczych bezskutecznie zwracał się do WIOŚ o uzupełnienie lub wykonanie pomiarów akustycznych.

W ewidencji IOŚ, wśród jednostek organizacyjnych emitujących hałas, nie było zarządców dróg. IOŚ nie uwzględniała ich i nie obejmowała kontrolą, uznając to za bezzasadne skoro zarządcom nie wydawano decyzji o dopuszczalnym poziomie hałasu emitowanego do środowiska, i tym samym nie było możliwe stosowanie dalszych przepisów w celu wymuszenia podejmowania działań.

W wyniku kontroli stwierdzono jednak w WIOŚ w Katowicach jeden przypadek uwzględnienia w ewidencji jednostek emitujących hałas zarządcę drogi – Drogową Trasę Średnicową S.A.

Wyniki kontroli wskazują, więc że działalność WIOŚ związana z ochroną przed hałasem komunikacyjnym, głównie drogowym była ograniczona do rejestracji zjawisk i działań interwencyjnych.

W wyniku przeprowadzonych kontroli w jednostkach samorządu terytorialnego stwierdzono, że większość z nich nie przeprowadzała kontroli w zakresie przestrzegania przepisów o ochronie środowiska przed hałasem, nie wywiązywały się zatem z obowiązku nałożonego art. 91 ust 1 uoś. Spośród 10 skontrolowanych gmin 6 nie podejmowało kontroli. W składanych w toku kontroli wyjaśnieniach stwierdzano np.:

- *Prezydent Miasta Łodzi stwierdził, że takie kontrole wykonuje statutowo WIOŚ, a urząd nie jest wyposażony w odpowiednią aparaturę.*
- *Urząd Miejski w Pułtusku nie przeprowadzał kontroli dotyczących uciążliwości hałasu, ze względu na brak skarg w tym zakresie i brak urzędzeń do pomiarów hałasu.*
- *Warszawska Gmina Centrum nie miała dokładnego rozeznania gdyż wykonywanie kontroli przekazano do kompetencji 7 dzielnic. Z uzyskanych informacji wynika, że ilość i zakres przeprowadzanych przez dzielnice kontroli*

był bardzo zróżnicowany. Tylko Urząd Dzielnicy Praga-Południe przeprowadzał kontrole przestrzegania i stosowania przepisów o ochronie i kształtowaniu środowiska na podstawie art. 91 ustawy o ochronie i kształtowaniu środowiska w sposób systematyczny obejmując również problematykę hałasu – w latach 1999 i 2000 przeprowadzono łącznie 233 kontroli. W pozostałych dzielnicach przeprowadzono kontrole niesystematycznie: w Urzędzie Dzielnicy Mokotów 51 kontroli, w Urzędzie Dzielnicy Ochota 8 kontroli (w 1999 r.), Urzędzie Dzielnicy Praga – Północ 1 kontrola, Urzędzie Dzielnicy Śródmieście 12 kontroli (w 2000 r.), Urzędzie Dzielnicy Wola 11 kontroli, Urzędzie Dzielnicy Żoliborz 4 kontrole.

Kontrole przeprowadzał:

- *Urząd Miasta Poznania. W latach 1999-2000 przeprowadził 188 kontroli, które obejmowały zagadnienia hałasu.*
- *Urząd Miasta Katowice przeprowadził 9 kontroli przestrzegania przepisów o ochronie środowiska przedmiotem których była uciążliwość akustyczna obiektów przemysłowych i pomiary natężenia hałasu drogowego w 34 punktach na terenie miasta. Informacje uzyskane podczas tych pomiarów ze względu na niewielką skalę działań, nie mogły stanowić podstawy do pełnego rozeznania problemu uciążliwości powodowanej hałasem drogowym na terenie Katowic. Przeprowadzone kontrole i pomiary nie stanowiły w ocenie NIK wystarczającego wypełnienia dyspozycji art. 51 ust. 1 i 2 uoś zobowiązującego Prezydenta do dokonywania oceny warunków akustycznych.*
- *Urząd Miejski w Szczecinie przeprowadził 12 kontroli dotyczących hałasu w związku z napływającymi skargami mieszkańców. W konsekwencji w 7 przypadkach doprowadzono do wyciszenia urządzeń powodujących hałas.*

Aby móc planować przeprowadzenie kontroli, niezbędne jest wiedza dotycząca funkcjonujących na danym terenie jednostek emitujących hałas. Brak ewidencji ogranicza możliwość rozeznania co do stopnia zagrożenia hałasem przemysłowym i uniemożliwia sprawowanie kontroli tej problematyki w pełnym zakresie.

Na 10 kontrolowanych gmin tylko 4 prowadziło ewidencję zakładów emitujących hałas choć nie zawsze pełną. Wykaz jednostek emitujących hałas posiadał: Urząd Miasta w Płocku, Urząd Miejski w Sochaczewie, Urząd Miejski w Łodzi, Urząd Miasta Gdańska w prowadzonej ewidencji nie posiadał w ewidencji 54 podmiotów gospodarczych, którym wydano decyzje o dopuszczalnym poziomie hałasu, pomimo iż wg zakresu czynności służbowych inspektor ochrony powietrza i hałasu był obowiązany do kontroli ich posiadania i przestrzegania.

3.4.3. Wprowadzanie obowiązków ochrony przed hałasem w drodze decyzji administracyjnych

Jeżeli hałas w środowisku przekracza dopuszczalny poziom, starosta, za wyjątkiem obiektów zaliczanych do inwestycji szczególnie szkodliwych dla środowiska i zdrowia ludzi, gdzie organem właściwym do wydania decyzji jest

wojewoda, określa w drodze decyzji dopuszczalny poziom hałasu przenikającego do środowiska (art. 51. ust. 2 i 2a uoś).

Jak wykazała kontrola w GIOŚ, organy inspekcji wystąpiły w 1999 r. w 333 przypadkach do właściwych organów o wydanie dla podmiotów gospodarczych decyzji o dopuszczalnym poziomie hałasu. W 2000 r. skierowano do właściwych organów 358 takich wystąpień.

Z objętych kontrolą 9 jednostek wypełniających zadania starosty (2 starostwa i 7 miast na prawach powiatu) decyzji takich nie wydawano w 2 jednostkach (Starostwie Powiatowym w Pułtusku oraz Urzędzie Miasta Katowice). W objętym kontrolą okresie pozostałych urzędach wydano następujące ilości decyzji ustalających dopuszczalny poziom hałasu:

Urząd Miejski w Gdańsku – 3

Urząd Miasta Krakowa – 14

Urząd Miasta Łodzi – 15

Urząd Miejski w Płocku – 1

Urząd Miejski w Szczecinie – 6

Urząd Miasta Poznania – 11

Starostwo Powiatu Warszawskiego – 7

Większość decyzji dotyczyła emisji hałasu przemysłowego, ewentualnie komunalnego. Jedynie w Krakowie i Szczecinie zostały wydane po 2 decyzje dotyczące hałasu komunikacyjnego. Decyzje te wydano PKP określając dopuszczalne poziomy hałasu kolejowego.

W wyniku kontroli ujawniono przypadki iż wydanie decyzji było niemożliwe ze względu na brak wyników stosownych pomiarów.

- *Starosta Powiatu Warszawskiego nie uzyskał od WIOŚ odpowiednich wyników pomiarów dla 8 podmiotów gospodarczych o co się bezskutecznie ubiegał.*
- *Starosta Powiatu Cieszyńskiego nie uzyskał od Delegatury Śląskiego WIOŚ w Bielsku Białej wyników pomiarów poziomu dźwięku emitowanego do środowiska przez Firmę PHU „Mokate”, celem ustalenia dopuszczalnej wartości przenikania hałasu do środowiska.*

Z kolei w dokumentacji WIOŚ w Krakowie odnotowano 2 przypadki negatywnego załatwienia wniosków Inspekcji O.Ś. o wydanie decyzji o dopuszczalnym poziomie hałasu. Obydwie dotyczyły Starosty Powiatu Limanowskiego

- *Przeprowadzone przez Małopolski WIOŚ pomiary hałasu emitowanego przez Zakład Mięśny Spyrka, wykazały przekroczenia w ciągu dnia poziomu dopuszczonego decyzją Wojewody oraz wysoki poziom dźwięku w okresie nocy, dla którego w decyzji nie określono poziomu dopuszczalnego. Właścicielowi Zakładu została wymierzona kara dobową. O wynikach pomiarów przy piśmie z dnia 22.07.1999 r. WIOŚ powiadomił Starostę Powiatu Limanowskiego z jednoczesnym wnioskiem o wydanie decyzji ustalającej dopuszczalny poziom hałasu dla pory nocnej. Decyzją z 5.03.2001 r. Starosta odmówił wydania decyzji uzasadniając to nie przeprowadzeniem kontroli przez Państwową Inspekcję Nadzoru Budowlanego do której się zwrócił. Małopolski WIOŚ zaskarżył ww. decyzję do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Nowym Sączu.*

- *W dniu 26.10.1999 r. WIOŚ w Krakowie wystąpił do Starosty Powiatu Limanowskiego o wydanie decyzji określającej dopuszczalny poziom hałasu przez Wytwórnię Tarcz Ściernych w Mszanie Dolnej. Starosta postanowił zawiesić postępowanie do 14.04.2000 r. w związku z zobowiązaniem zakładu do opracowania oos do 30.03.2000 r. Do dnia 27.02.2001 r. decyzja nie została wydana. W związku z powyższym WIOŚ zaskarżył decyzję Starosty do SKO w Nowym Sączu zarzucając mu naruszenie art. 105 § 1 kpa.*

W kontrolowanym okresie zarówno starostowie jak i wojewodowie (w stosunku do autostrad i dróg ekspresowych) nie wydawali decyzji ustalających dopuszczalny poziom hałasu drogowego dla jednostek zarządzających drogami. Wg stanowiska IOŚ posiadali oni podstawy do wydania takich decyzji bowiem wyniki badań hałasu drogowego ujęte w Raportach o stanie środowiska danego województwa przesyłane były do wszystkich starostw, w celu ich wykorzystania. Ponadto raport „Zanieczyszczenie środowiska hałasem w świetle badań WIOŚ w 1999 r.” został również wysłany do wszystkich powiatów w grudniu 2000 r. Także w przypadku wykonania przez WIOŚ badań hałasu komunikacyjnego w związku ze skargami obywateli bądź wnioskami organów administracyjnych, wyniki były przesyłane do organu właściwego do wydania dla danej jednostki organizacyjnej decyzji o dopuszczalnym poziomie hałasu przenikającego do środowiska. np. pisma Łódzkiego WIOŚ w Łodzi z dnia 16.08.1999 r. i 29.07.1999 r.

Kontrola wykazała, że przesyłając wyniki pomiarów wojewódzcy inspektorzy ochrony środowiska używali sformułowania "przekazuję do wiadomości i wykorzystania", nie wnioskowali, tak jak w przypadku przekroczenia norm emisji hałasu przez zakłady przemysłowe o wydanie decyzji o dopuszczalnym poziomie hałasu dla zarządcy drogi. Wojewódzkie Inspektoraty Ochrony Środowiska uwzględniały bowiem interpretację przepisów prawnych w tym zakresie dokonaną w 1993 r. przez Dep. Prawny b. Ministerstwa Ochrony Środowiska, Zasobów Naturalnych i Leśnictwa (MOŚZNiL), z której wynikało, że cyt.: "obowiązujące przepisy nie dają wprost legitymacji do nakładania określonych obowiązków na administratorów szlaków drogowych wobec skutków przenikającego hałasu do środowiska". Pomimo, iż w 1998 r. przepisy uległy zmianie a rozporządzenie w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu wyszczególniło dopuszczalne poziomy hałasu drogowego, stanowisko IOŚ pozostało bez zmian. GIOŚ nie podejmował działań mających na celu zobligowanie WIOŚ do takich wystąpień, nie czynił też starań mających na celu zmianę stanowiska MOŚZNiL w ww. sprawie. Brak określenia płaszczyzny współdziałania pomiędzy IOŚ i właściwymi organami administracji spowodował zaniechanie działań w zakresie ustalania warunków korzystania ze środowiska przez zarządy dróg. Nadmienić należy, że Dep. Prawny Ministerstwa Środowiska w grudniu 2000 r. stwierdził nieważność swojego stanowiska z 1993 r. i uznał, że w świetle obowiązujących przepisów nie ma przeszkód do wydawania decyzji o dopuszczalnym poziomie hałasu dla zarządców dróg i ponoszenia przez nich wszystkich dalszych konsekwencji w przypadku naruszenia warunków takich decyzji.

Ponadto, w opracowywanych przez jednostki IOŚ raportach zamieszczane były tylko wybrane wyniki badań hałasu komunikacyjnego, bez określenia jednostki, którą

drogą zarządza. Kontrola wykazała przypadki, że dane z pomiarów wykonanych przez WIOŚ, a nie zamieszczone w raportach, nie były przekazywane stosownym organom. Danych o wynikach pomiarów WIOŚ nie otrzymywał: Urząd Miasta w Katowicach, Urząd Miejski w Płocku, Urząd Miejski w Pułtusku, Starostwo Powiatu Warszawskiego.

Dodatkową przyczyną nie wydawania omawianych decyzji zarządcom dróg jest podnoszony w udzielanych w toku kontroli wyjaśnieniach fakt wykonywania obowiązków zarządcy dróg przez komunalne jednostki miast. Wydanie decyzji, przy braku dostatecznej ilości środków na podjęcie działań spowodowałoby naliczanie kar za przekroczenia a w konsekwencji uszczuplenie budżetu jednostki i zmniejszenie środków na remonty i inwestycje drogowe. Uzyskane przez Gminne Fundusze Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej środki z kar mogłyby być tylko częściowo przeznaczone na usuwanie przyczyn hałasu. Właściwe do wydania decyzji organy nie były więc zainteresowane zastosowaniem nowej interpretacji przepisów i wydawaniem dla zarządców dróg decyzji ustalających dopuszczalny poziom hałasu przenikającego do środowiska.

Można generalnie stwierdzić, że brak określenia płaszczyzny współdziałania pomiędzy IOŚ i właściwymi organami administracji spowodował zaniechanie działań w zakresie ustalania warunków korzystania ze środowiska przez zarządy dróg.

Zgodnie z art. 76 ust. 1 i 2 uoś wójt, burmistrz albo prezydent miasta może, w drodze decyzji nakazać użytkownikowi maszyny lub innego urządzenia technicznego wykonanie w określonym czasie czynności zmierzających do ograniczenia ich uciążliwości, a w wypadku ich nie wykonania może nakazać unieruchomienie urządzenia powodującego uciążliwość

W wyniku kontroli ustalono, że w okresie objętym kontrolą decyzje na podstawie powyższego zapisu wydawane były w 4 z 10 kontrolowanych gmin.

- *Urząd Miasta Łodzi wydał w 1999 r. jedną decyzję która została wykonana.*
- *Urząd Miasta Poznania wydał 16 decyzji, z tego 3 zostały wykonane, termin wykonania 3 nie upłynął, 9 zostało umorzonych po przedstawieniu wykonanych pomiarów, 1 uchylono samorządowe kolegium odwoławcze.*
- *Urząd Gminy Warszawa-Centrum przekazał kompetencje do wydawania decyzji 7 dzielnicom. Decyzje wydano w 3 dzielnicach (Praga Południe, Śródmieście i Wola). Ogółem wydanych zostało 5 decyzji z czego 1 została zrealizowana, 2 są w trakcie realizacji a 2 zostały uchylone w części lub całości przez Samorządowe Kolegium Odwoławcze z powodu uchybień formalnych.*
- *Urząd Miejski w Sochaczewie wydał 1 decyzję, która została zaskarżona i sprawa jest w toku.*

W przypadku przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu określonego decyzją, wojewódzki inspektor ochrony środowiska może nakazać wstrzymanie działalności powodującej przekroczenia lub na wniosek zainteresowanego ustalić termin usunięcia przyczyn przekroczenia, a w razie nie usunięcia ich w tym terminie obowiązany jest nakazać wstrzymanie działalności powodującej przekroczenie (art. 51 ust. 5 i 7 uoś).

Jak ustalono w GIOŚ, w roku 1999, w wyniku działań pokontrolnych wydano:

- 3 decyzje wstrzymujące działalność zakładu ze względu na hałas, dotyczące następujących zakładów:

- *Zakład Drzewny i Usługi Transportowe, Adam Sołowski w Bystrej Podhalańskiej (woj. małopolskie),*
- *Zakład Stolarski Wojciecha Borowskiego w Trziance (woj. zachodniopomorskie),*
- *Restauracja „Kentucky Fried Chicken” we Wrocławiu (woj. dolnośląskie),*

oraz

- 5 decyzji wyznaczających termin usunięcia stwierdzonych naruszeń lub zaniechań w zakresie przestrzegania wymagań ochrony środowiska przed hałasem.

Ponadto skierowano 351 zarządzeń pokontrolnych oraz wydano 389 decyzji wymierzających łączne kary pieniężne za przekroczenie dopuszczalnego poziomu hałasu.

W 2000 r. w wyniku działań pokontrolnych wydano:

- 3 decyzje wstrzymujące działalność następujących zakładów ze względu na nadmierną emisję hałasu:

- *Zakład RCM Metals Sp. z o.o. w Żelechowie (woj. mazowieckie),*
- *Pub Irlandzki w Kielcach (woj. świętokrzyskie),*
- *Przedsiębiorstwo „ART.-WIP” s.c. w Łańcucie (woj. podkarpackie),*

oraz

- 5 decyzji wyznaczających termin usunięcia naruszeń lub zaniechań w zakresie przestrzegania wymagań ochrony przed hałasem. Ponadto wydano 370 zarządzeń pokontrolnych oraz 375 decyzji o karach łącznych za przekroczenia ustalonego decyzją poziomu hałasu.

W myśl art. 52 uoś - przebieg oraz rozwiązania techniczne tras komunikacyjnych powinny zapewniać możliwie najmniejsze uciążliwości dla środowiska w zakresie hałasu i wibracji. W przypadku inwestycji mogących znacząco oddziaływać na środowisko tj. inwestycji szczególnie szkodliwych dla środowiska lub mogących pogorszyć stan środowiska wg stanu prawnego do 31.12.2000 r., do których zaliczane są drogi krajowe i wojewódzkie (§ 1 i § 2 rozporządzenia MOŚZNiL z dnia 14 lipca 1998 r.), wymagane było w myśl art. 68 ust. 6 uoś na etapie uzgodnienia warunków zabudowy i zagospodarowania oraz na etapie uzgodnienia projektu budowlanego, przeprowadzenie postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowiska

Analiza wybranych decyzji o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu w zakresie przestrzegania obowiązku uwzględniania w nich problemów ochrony środowiska w tym przed hałasem drogowym i wymogu opracowania ooś, wykazała, że przepisy te z reguły były przestrzegane i decyzje uwzględniały zalecenia zawarte w ocenach. Np.

- *Urząd Miasta w Katowicach wydał w badanym okresie 5 decyzji o wzięciu dla inwestycji komunikacyjnych. Zawierały one zalecenia zobowiązujące inwestorów do wykonania działań zmierzających do ograniczenia emisji hałasu. Dla wszystkich sporządzone były ooś.*

Ponadto w trakcie kontroli stwierdzono, że pomimo braku ooś, władze miasta w decyzji o wizyt zawarły zapis o konieczności zastosowania zabezpieczeń akustycznych, czego nie przewidywał przedłożony projekt.

- *Burmistrz Miasta Sochaczewa decyzją o ustaleniu warunków zabudowy i zagospodarowania terenu dla Dyrekcji Okręgowej Dróg Publicznych w Warszawie, dla inwestycji obejmującej realizację remontu wiaduktu nad linią PKP, nałożył obowiązek zastosowania ekranów akustycznych dla ochrony przed ponadnormatywnym hałasem w miejscach negatywnego oddziaływania ruchu kołowego na istniejące w bezpośrednim sąsiedztwie wiaduktu budynki mieszkalne. Dzięki czemu zapis ten znalazł się w wydany przez wojewodę pozwoleniu na budowę, a ekran został przez inwestora wybudowany.*

Kontrola stwierdziła także negatywne przykłady:

- *W Urzędzie Miasta, w Płocku decyzję z 17.11.2000 r. o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu dla inwestycji pn. przebudowa skrzyżowania ulic Sienkiewicza i Kilińskiego wydano bez sporządzenia ooś. Aleja Kilińskiego jest drogą krajową, dotyczył jej więc przepis art. 68 ust. 6 uoś obowiązujący w 2000 r. Ww. decyzja dotyczyła ponadto przebudowy ulic, przy których zgodnie z mapą akustyczną występuje hałas o poziomie 70 – 75 dB i większy tzn. dokuczliwy lub nawet nieznośny. W decyzji nie odniesiono się do wymagań wynikających z uoś i konieczności zapewnienia ochrony przed hałasem.*

Analiza wydanych przez wojewodów pozwoleń na budowę w zakresie inwestycji związanych z budową lub modernizacją dróg krajowych i wojewódzkich, wykazała, że Wojewodowie Łódzki, Śląski i Małopolski przestrzegali przepisów art. 66 uoś. uwzględniając w wydawanych decyzjach oceny oddziaływania na środowisko:

- *Wojewoda Łódzki wydał w badanym okresie 137 decyzji dotyczących dróg krajowych i wojewódzkich. Wszystkie decyzje związane z przebudową dróg, skrzyżowań, remontów posiadały ooś. Także do 6 wydanych decyzji o ustaleniu lokalizacji autostrady, sporządzone były ooś.*
- *Wojewoda Małopolski – wydał 160 pozwoleń na modernizację lub budowę dróg krajowych i wojewódzkich. Oceny oddziaływania na środowisko sporządzono w 54 przypadkach. W pozostałych przypadkach nie były wymagane, ze względu na zakres robót (chodniki, zatoki, ścieżki rowerowe itp.).*
- *Wojewoda Śląski wydał 16 decyzji uzgadniających projekty inwestycji drogowych i urządzenia ochrony środowiska do wszystkich sporządzone były ooś. W decyzjach uzgodniono parametry urządzeń chroniących przed hałasem.*

Pozostali wojewodowie wiele pozwoleń na budowę wydawali bez sporządzonych ooś:

- *Wojewoda Wielkopolski wydał w okresie objętym kontrolą 36 pozwoleń na budowę lub modernizację dróg, 20 z nich dotyczących zarówno dróg wojewódzkich jak i krajowych wydano bez wykonanych ooś. Wyjaśniając taki stan rzeczy stwierdzono, że nie nałożono na inwestora obowiązku przedstawienia oceny w przypadku stwierdzenia, że budowa będzie kontynuowana w istniejącym pasie drogowym i nie zmienia się sposobu zagospodarowania terenu a więc w przypadkach przebudowy dróg w istniejących pasach drogowych oraz w sytuacji gdy z projektu budowlanego wynikało, że nastąpi wyraźna poprawa środowiska poprzez polepszenie rodzaju nawierzchni co spowoduje zmniejszenie hałasu przy przebudowie istniejącej drogi. Również w decyzji o warunkach zabudowy i*

zagospodarowania terenu nie nałożono obowiązku wykonania ooś, dla I etapu projektowanej inwestycji i zobowiązywano do jej wykonania przy II etapie. W przypadku 16 decyzji ooś były sporządzone. W decyzjach tych zatwierdzenie projektów budowlanych i pozwolenie na budowę uwarunkowane zostało wykonaniem czynności chroniących środowisko opisanych w ooś.

- *Wojewoda Mazowiecki w badanym okresie wydał 84 pozwolenia na budowę dla inwestycji związanych z budową i modernizacją dróg krajowych i wojewódzkich. Tylko w 30 przypadkach (16,5%) sporządzono ooś. Wyjaśniono, że decyzje wydane bez odpowiednich uzgodnień w oparciu o ooś dotyczyły inwestycji, których realizacja nie wpływała negatywnie na środowisko i dla których nie nałożono obowiązku wykonania oceny na etapie projektu w decyzjach o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu.*

Bardzo niepokojące jest natomiast, co wykazała w kilku przypadkach kontrola, że w decyzjach o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu oraz decyzjach o pozwoleniu na budowę wyrażano zgodę na usytuowanie obiektów budowlanych w odległości mniejszej niż wynikało to z ustawy o drogach publicznych.

- *Prezydent Miasta Gdańska w latach 1999 – 2000 wydał 13 decyzji, w których wyraził zgodę na usytuowanie obiektów budowlanych w odległości mniejszej niż wynikało to z ustawy o drogach publicznych. I tak:*
 - a) wyrażono zgodę na usytuowanie budynku mieszkaniowego jednorodzinnego w odległości 3,5 m od krawędzi jezdni, ul. Bacha (droga gminna) wg art. 43 ust.1 ustawy, odległość ta powinna wynosić 6 m,*
 - b) wyrażono zgodę na usytuowanie budynku jednorodzinnego w odległości 4 m od krawędzi jezdni drogi wojewódzkiej, gdy art. 43 ust. 1. ustawy określa tę odległość na 8 m,*
- *Urząd Miasta Pułtuska wydał 16 decyzji na budowę obiektów wzdłuż drogi krajowej nr 61, w 3 przypadkach określona w decyzji odległość obiektu od drogi była mniejszą niż odległość wymagana przepisami ustawy o drogach publicznych.*

Także na podstawie dokumentacji dróg, będących w zarządzie Oddziału Południowego GDDP stwierdzono, że np. przy drodze krajowej nr 78 w Wodzisławiu Śląskim odległość budynku MINIMAL od krawędzi jezdni wynosi 8 m a zgodnie z ustawą o drogach minimalna odległość wynosi 10 m.

Jak wynika z opracowań teoretycznych a także ze sporządzanych ooś, zasięg hałasu jest znacznie większy niż wyznaczone granice zabudowy wynikające z ustawy o drogach publicznych.

W trybie art. 29 pkt. 2 lit. f ustawy o NIK zasięgnięto informacji w 5 urzędach gmin położonych w zasięgu oddziaływania lotniska Warszawa-Okęcie na temat wydawanych w drodze decyzji pozwoleń na budowę dla budynków mieszkalnych. Stwierdzono, że decyzje takie wydawały 3 z nich :

Na terenie Gminy Michałowice, w oparciu o mpzp gminy uchwalony w 1992 r., gdzie naniesione były strefy oddziaływania hałasu lotniczego wydano, w 1999 r. 27 pozwoleń na budowę i w 2000 r. 28 decyzji o pozwoleniu na budowę dla budynków mieszkalnych położonych w strefach o poziomie dźwięku powyżej 60 dB w porze dziennej i 50 dB w porze nocnej, tj. gdzie poziom dźwięku przekracza normy określone rozporządzeniem Ministra OŚZNiL z 1998 r. Stwierdzono, że inwestorzy

byli informowani o uciążliwościach dotyczących hałasu lotniczego, pomimo tego decydowali się na prowadzenie inwestycji.

Na terenie Gminy Raszyn dla terenów, gdzie poziom hałasu przewyższał 60 dB w dzień, wydano w latach 1999-2000 trzy pozwolenia na budowę lub rozbudowę budynków mieszkalnych. Inwestorzy byli informowani o uciążliwościach i konieczności wyposażenia budynków w zabezpieczenia akustyczne.

Na terenie Gminy Warszawa-Ursynów, w oparciu o mpzp z 1992 r. wydano w badanym okresie 13 pozwoleń na budowę w strefie o poziomie hałasu powyżej 60 dB. Stwierdzono, że inwestycje te stanowiły uzupełnienie istniejącej zabudowy a ustalenia planu jedynie nie zalecają lokalizowania zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej i jednorodzinnej skoncentrowanej.

Przyczyną opisanych sytuacji, był brak nowych mpzp, które dla terenów oddziaływania hałasu lotniczego winny być uzgodnione m.in. z Głównym Inspektorem Lotnictwa Cywilnego.

Nadmienić należy, że w 1999 r. PP Porty Lotnicze Lotnisko Warszawa-Okęcie uaktualniło mapę oddziaływania hałasu w związku z wejściem w życie rozporządzenia MOŚZNiL o dopuszczalnych poziomach hałasu. W 2000 r. w związku z decyzją Wojewody Mazowieckiego została opracowana „Kompleksowa ocena oddziaływania Lotniska Okęcie na środowisko”, która zaleca ustanowienie obszaru ograniczonego użytkowania na terenach oddziaływania lotniska. W styczniu 2001 r. Wojewoda Mazowiecki ustalił decyzją dla PP Porty Lotnicze dopuszczalne poziomy hałasu emitowanego do środowiska.

3.4.4. Wymierzanie i egzekwowanie kar za ponadnormatywną emisję hałasu

Przepis art. 110 ust. 1 pkt. 2 uoś stanowi, że za naruszenie przez jednostki organizacyjne wymagań ochrony środowiska, polegające m.in. na: przekroczeniu dopuszczalnego poziomu hałasu, określonego decyzją właściwego organu, wojewódzki inspektor ochrony środowiska wymierza i pobiera karę pieniężną.

Zgodnie z ustaleniami kontroli w GIOŚ, w 1999 r. wojewódzcy inspektorzy ochrony środowiska wydali 389 decyzji o karach łącznych za nadmierną emisję hałasu. W 2000 r. wydano 375 takich decyzji. Kwota wymierzonych kar łącznych za nadmierną emisję hałasu w 1999 r. wyniosła 6 251,64 tys. zł., a w 2000 r. - 4 792,28 tys. zł. Wydane decyzje o karach łącznych za ponadnormatywną emisję hałasu z uwzględnieniem wpływów, odroczeń i rozłożenia kar na raty obrazuje tab.13

Tabela 13. Wydane decyzje o karach za ponadnormatywną emisję hałasu.

Rok	Ilość	wielkość kar wymierzonych zł	Wpływy		Kary odroczone		Kary rozłożone na raty		Kary nie wyegzekwowane	
			Ilość	Kwota zł	Ilość decyzji	Kwota zł	Ilość	Kwota zł	Ilość decyzji	Kwota*
1999	389	6251640,43	98	1348620,00	118	2205023,81	13	541546,75	160	3690980,00
2000	375	4972287,36	91	1778333,00	112	2828953,73	9	126007,23	163	2652834,58

* Kwoty nie wyegzekwowane dotyczą stanu faktycznego na koniec roku rozliczeniowego, a za tym także decyzji z okresów wcześniejszych.

Wpływy danego roku w stosunku do wymierzonych w danym roku kar stanowiły 21,6% w 1999 r. i 35,8% w 2000 r. W stosunku do kwot, które winny być wpłacone nie zostały bowiem odroczone lub rozłożone na raty wpływy stanowiły 38,5% w 1999 r. i 88,1% w 2000 r.

W latach 1999-2000 decyzje wymierzające kary pieniężne za przekroczenie dopuszczalnego poziomu hałasu przez zakłady z „Listy 80” wydane zostały:

- Janikowskim Zakładom Sodowym „Janikosoda” S.A. w Janikowie,
- Zakładowi „Intercell” w Ostrołęce,
- Elektrowni im. T. Kościuszki w Polańcu,
- Południowemu Koncernowi Energetycznemu w Jaworznie – Oddział Elektrownia „Siersza” w Trzebini,
- Nadwiślańskiej Spółce Węglowej S.A. – Kopalni Węgla Kamiennego w Łędzinach,
- Zakładom Koksowniczym „Wałbrzych” S.A. w Wałbrzychu,
- „Hutmen” S.A. we Wrocławiu.

W objętych kontrolą 5 WIOŚ, w 1999 r. wydano 99 decyzji wymierzających łączne kary pieniężne za przekroczenie dopuszczalnego poziomu hałasu, a w 2000 r. wydano 81 analogicznych decyzji. Z tego Pomorski WIOŚ wydał 19 decyzji o karach w 1999 r. i 14 decyzji w 2000 r., Mazowiecki WIOŚ odpowiednio 41 i 32; Śląski WIOŚ 19 i 14; Łódzki WIOŚ – 2 i 6; Małopolski WIOŚ – 18 i 15. Wysokość wymierzonych kar i uzyskane wpływy przedstawia tabela 14:

Tabela 14. Wymierzone przez kontrolowane WIOŚ kary łączne za przekraczanie dopuszczalnych poziomów hałasu i wykonane wpływy w latach 1999–2000.

WIOŚ	Kwota wymierzonych kar łącznych (tys. zł)		Kwota kar odroczonej (tys. zł)		Kwota kar rozłożonych na raty (tys. zł)		Kwota wpłaconych kar (tys. zł)		Kwota* należnych kar wg stanu na koniec 2000 r. (tys. zł)
	1999	2000	1999	2000	1999	2000	1999	2000	
Pomorski	449,2	127,9	397,6	67,6	10,4	-	48,5	60,3	15,4
Mazowiecki	1 049,8	413,8	186,3	177,8	-	15,1	120,9	369,3	604,3
Śląski	1 215,5	1 252,6	150,9	415,2	62,6	-	309,7	177,8	1 109,6
Łódzki	8,7	17,7	-	12,9	8,2	-	0,5	4,9	30,2
Małopolski	555,8	836,5	332,0	483,9	-	-	89,9		32,9

* Kwota należnych kar dotyczy także nieściągniętych kar wymierzonych decyzjami w latach poprzednich.

W związku z podejmowaniem przez zakłady działań ograniczających emisję hałasu odroczone w poszczególnych WIOŚ od 12,4% do 88,5% kwoty wymierzonych kar. W pięciu objętych kontrolą WIOŚ kwota należności z tytułu niezapłaconych kar za ponadnormatywną emisję hałasu wg stanu na koniec grudnia 2000 r. wyniosła 1.792,4 tys. zł. i stanowiła 67,6% należności w tym zakresie w skali kraju.

Kary pieniężne, stanowiące dochody funduszy ochrony środowiska i gospodarki wodnej wpłacane są na rachunki zarządów województw. Zarząd województwa prowadzi wyodrębnione rachunki bankowe, w celu gromadzenia i

redystrybucji wpływów z kar. Wpływy te, powiększone o dochody z oprocentowania rachunków bankowych i pomniejszone o opłaty poniesione na egzekucje należności oraz o koszty obsługi rachunków bankowych, zarząd województwa przekazuje do dnia 15 następnego miesiąca na rachunki Narodowego Funduszu oraz wojewódzkich, powiatowych i gminnych funduszy. Przed przekazaniem wpływów z kar na rachunek Narodowego Funduszu oraz wojewódzkich funduszy, o których mowa wyżej, zarząd województwa, pomniejsza je o 20%, a kwotę uzyskaną z tytułu pomniejszenia przekazuje Głównemu Inspektorowi Ochrony Środowiska z przeznaczeniem na cele, o których mowa w art. 18a ustawy z dnia 20 lipca 1991 r. o Inspekcji Ochrony Środowiska (art. 87b ust. 4 i 4a uoś).

Wg danych uzyskanych w NFOŚiGW wpływy z kar za naruszenie wymogów ochrony środowiska, związane z przekroczeniem dopuszczalnego poziomu hałasu w latach 1999-2000 wyniosły:

- w 1999 r. 1.341 403 zł
- w 2000 r. 1.705 876 zł.

W trybie art. 29 lit. f ustawy o NIK zasięgnięto informacji w 5 urzędach marszałkowskich (Łódzkim, Małopolskim, Mazowieckim, Śląskim i Wielkopolskim) dotyczących wpływów z tytułu kar za przekroczenie dopuszczalnego poziomu hałasu w latach 1999-2000 na konto rachunków redystrybucyjnych poszczególnych urzędów i sposobu ich rozdysponowania. Uzyskane dane zestawiono w tabeli 15:

Tabela 15. Wpływy (zł) z tytułu kar za nadmierną emisję hałasu i ich rozdysponowanie w latach 1999–2000.

Województwo	Łódzkie		Małopolskie		Mazowieckie		Śląskie		Wielkopolskie	
	1999	2000	1999	2000	1999	2000	1999	2000	1999	2000
Kwota wpływów	456	4 954	89 884		120 959	369 259	309 727	177 845	70 410	282 845
Kwota przekazana w tym na:	454	4 953	74 196		120 959	369 259	186 217	295 542	63 552	282 845
NFOŚiGW	71	777	14 114		18 966	57 900	29 199	46 340	9 734	44 350
WFOŚiGW	183	1 997	36 246		48 771	148 885	75 083	119 162	25 031	114 043
Gminne FOŚiGW	91	991	15 896		24 192	73 852	37 243	59 108	12 416	56 569
Powiat. FOŚiGW	45	495	7 940		12 096	36 926	18 622	29 554	7 680	28 284
GIOŚ	64	693			16 934	51 696	26 070	41 376	8 691	39 598
Należności z tyt. kar wg stanu na koniec 2000 r.	b.d.		35 223		604 336		2 195 490		900 641	

Z zestawienia wynika, że jeden z analizowanych zarządów województwa (w Łodzi) nie posiadał danych o wysokości wymierzonych kar, a zatem kwotach należnych i nie wpłaconych. W 3 przypadkach należności z tytułu niezapłaconych kar na koniec 2000 r. znacznie przewyższały kwoty wpływów w 1999 i 2000 r. W Śląskim Urzędzie Marszałkowskim, w 1999 r. nie rozdysponowano całości uzyskanych wpływów, na poszczególne fundusze przekazano tylko 60,1% wpływów.

Egzekucje należności z tytułu wymierzonych kar, zgodnie z obowiązującymi przepisami prowadziły wojewódzkie inspektoraty środowiska. Kontrola wykazała, że

brak było jednolitych procedur przepływu informacji pomiędzy jednostką nakładającą kary, tj. WIOŚ, a gromadzącym wpłaty Zarządem Województwa. Brak było również przepisu zobowiązującego urzędy marszałkowskie do regularnego przekazywania WIOŚ informacji o stanie przeterminowanych zobowiązań. Powodowało to poważne utrudnienia w procedurze egzekwowania należności z tytułu wymierzonych kar.

- *Małopolski WIOŚ informacje o dokonanych wpłatach z tytułu wymierzonych kar otrzymał w 2000 r. 3 razy, w kwietniu, sierpniu i wrześniu. Upomnienia wysyłał więc w miarę otrzymywania informacji podmiotom zalegającym z opłatami. W 1999 r. upomnienia wysłano 2 zakładom na należności w wysokości 31,7 tys. zł, w 2000 r. – 7 upomnień na kwotę 1,2 tys. zł.*
- *W woj. pomorskim współpraca polegała na bezpośrednich konsultacjach (bez określenia ich częstotliwości). Programy komputerowe, w które został wyposażony urząd jak wyjaśniono „nie są nastawione na potrzeby egzekucji należności”. Informacja dotycząca wpłat jest opracowywana np. dla 100 podmiotów przez około 2 tygodnie, zanim ostatecznie wyjaśni się jakim decyzjom o karach wydanym przez WIOŚ należy przyporządkować dokonane wpłaty, a które z decyzji pozostają niezaspokojone i podlegają egzekucji. W kontrolowanym okresie Pomorski WIOŚ nie wszczął żadnego postępowania egzekucyjnego.*
- *Śląski WIOŚ występował z pismami do Urzędu Marszałkowskiego w Katowicach aby uzyskać informacje o stanie uregulowania przez podmioty należności. Urząd Marszałkowski przekazywał wydruki bez pisma przewodniego w odległych terminach, gdyż wpływy dokonywane przez jednostki na rachunek redystrybucyjny nie były księgowane na bieżąco. W miarę uzyskiwanych informacji WIOŚ wysyłał upomnienia i naliczał odsetki.*
- *W woj. łódzkim 1 raz w miesiącu dokonywane jest wspólne sprawdzenie, czy wszystkie decyzje zostały zrealizowane. Urząd ma jednak opóźnienia w księgowaniu decyzji ok. 6 tygodni. W miarę otrzymywanych informacji wysyłane są upomnienia.*
- *Mazowiecki WIOŚ – wynikające z 3 decyzji wierzytelności zgłosił do sądów rejonowych, wystawił 4 tytuły wykonawcze do urzędów skarbowych.*

Z powyższego wynika, że terminowe wszczynanie postępowania egzekucyjnego przez WIOŚ często nie było możliwe.

Ponadto występowały przypadki, iż wyegzekwowanie należności było niemożliwe ze względu na złą kondycję finansową lub ogłoszenie upadłości firmy, której kara została wymierzona.

Spośród 34 zakładów emitujących hałas, które objęto niniejszą kontrolą kary łączne zostały wymierzone 19 podmiotom w wysokości 372.153, 29 zł. Z tego w 2 przypadkach termin płatności nie upłynął, 6 zakładom z racji prowadzonych inwestycji odroczone płatność, a 2 zakłady wystąpiły o takie odroczenie. Pozostałe 9 zakładów, tj. wszystkie zobowiązane, zapłaciły kary w łącznej wysokości 79.919,41 zł.

3.4.5. Działania techniczne

Przedstawione w rozdziale 3 dane obrazujące zagrożenie hałasem wskazały, że w przypadku hałasu przemysłowego obserwowana jest poprawa stanu klimatu akustycznego. Zobowiązane decyzjami organów administracji i zarządzeniami pokontrolnymi wojewódzkich inspektorów ochrony środowiska jednostki podejmowały działania w celu ograniczenia emisji hałasu.

Z kontrolowanych 34 jednostek emitujących hałas w okresie objętym kontrolą do podjęcia działań w zakresie ochrony przed hałasem zobowiązano 19 zakładów. W tym zarządzeniami pokontrolnymi WIOŚ 15 jednostek i decyzjami wojewodów 4 jednostki. Obowiązki wynikające z zarządzeń WIOŚ w terminie zrealizowało 9 (60%), termin realizacji w przypadku 2 jednostek nie upłynął, 4 jednostki są w trakcie realizacji zadań. Obowiązki nałożone przez wojewodów zrealizowały 2 jednostki, 2 są w trakcie realizacji.

Działania dla ograniczenia hałasu podejmowały także jednostki, którym w okresie kontrolnym takich obowiązków nie wyznaczono. Spośród 34 skontrolowanych jednostek emitujących hałas 30 wykazywało podejmowanie działań dla ograniczenia hałasu. W 4 pozostałych, które nie podejmowały takich działań, w 1 przypadku nie było kontroli, w 1 w wyniku kontroli nie nałożono obowiązku w tym zakresie, w 2 natomiast nie wykonywano nałożonych w poprzednich latach obowiązków. Były to:

- *Fazer Polska Sp. z o.o. w Gdańsku i P.P. Cukrownia „Szczecin”. Cukrownia ponadto jest przykładem zakładu, który przez wiele lat nie podejmował przedsięwzięć przeciwdziałających emisji hałasu. Po kontroli w 1992 r., która wykazała nadmierną emisję hałasu, opracowano program poprawy na lata 1993-1994. Do 2000 r. nie zrealizowano przedsięwzięć ujętych w programie. Działania mające na celu obniżenie hałasu zostały dopiero uwzględnione w planie inwestycyjnym na 2001 r. w związku z poprawą sytuacji finansowej przedsiębiorstwa.*
- *Innym przykładem zakładu, który przez wiele lat nie przystępował do działań ograniczających hałas jest Elektrownia „Rybnik” S.A. W 1990 r. zobowiązana została decyzją wojewody do dokonania wyboru metod zabezpieczeń akustycznych i ograniczenia emisji hałasu do 31.12.1994 r. Elektrownia nie wykonała tych postanowień. W 1998 r. rozpoczęto prace nad modernizacją urządzeń i budynków, ograniczono także w porze nocnej prace na bocznicach kolejowej. Nie doprowadzono jednak do zlikwidowania przekroczeń emisji w porze nocnej. Dopiero w 2001r. opracowano program ograniczenia emisji i harmonogram prac, które mają być zrealizowane do 2003 r.*

Szczegółowe dane dotyczące podejmowanych działań, ich kosztów i uzyskanych efektów zawiera Załącznik nr 3 do niniejszej informacji.

Do najczęściej wykonywanych prac należało wyciszenie źródeł hałasu poprzez stosowanie osłon i ekranów oraz modernizację lub wymianę części urządzeń. Obok działań technicznych w 5 jednostkach wprowadzono zmiany organizacyjne polegające na ograniczeniu (szczególnie w porze nocnej) pracy hałaśliwych urządzeń.

Mierzalne efekty podjętych działań stwierdzono w 13 jednostkach. W poszczególnych przypadkach hałas uległ obniżeniu o kilka do kilkunastu dB. Znaczące efekty uzyskały np.:

- *Zakłady Chemiczne „Organika-Azot” S.A. w Jaworznie dzięki wykonanym izolacjom dźwiękochłonnym w pomieszczeniach i zamontowaniu tłumików urządzeń wentylacyjnych ograniczyły emisję hałasu do poziomu niższego od określonego decyzją. Wymierzona Zakładom w 1999 r. kara została praktycznie umorzona.*
- *INTERCELL S.A. w Ostrołęce, dzięki modernizacji urządzeń i wykonanym pracom remontowym, obniżyła wielkość emitowanego hałasu o 10,1 dB. Wyniki pomiarów WIOŚ przeprowadzone na potrzeby niniejszej kontroli, nie wykazały przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu.*
- *Prismadecor Sp. z o.o. w Głucholazach, m.in. dzięki obudowie instalacji wentylacyjnej, założeniu ekranu akustycznego obniżyła poziom hałasu o 4,5 – 6,0 dB. Przeprowadzone pomiary nie wykazały przekroczeń.*
- *Chłodnia Olsztyn Sp. z o.o. osiągnęła obniżenie hałasu o 7,1-8,1 dB, a pomiary nie wykazały przekroczeń.*

Kontrola wykazała jednak, że podejmowane działania ograniczające hałas, nie zawsze były wystarczająco skuteczne dla osiągnięcia poziomu dopuszczalnego określonego decyzją. Np:

- *Browary „Warka” dzięki wyciszeniu wentylatorów kotłowni i instalację skraplacza amoniaku wyposażonego w tłumik ograniczyły emisję hałasu o 5,1 dB w dzień i 6,0 dB w porze nocnej. Wykonane w trakcie niniejszej kontroli pomiary wykazały występowanie przekroczeń o 0,7-4,9 dB.*
- *Elektrownia „Siersza” w Trzebini, pomimo instalacji 1 ekranu akustycznego i wyciszeniu niektórych urządzeń, przekracza dopuszczalny poziom emisji w dzień o 2 – 6 dB i w nocy o 13,0-15,7 dB.*
- *Kopalnia Soli „Kłodawa”- pomimo wykonania prac wyciszających budynek naszybia i uszczelniających urządzenia emitujące hałas - nadal przekracza poziom dopuszczalny określony decyzją.*

W wyniku kontroli przeprowadzonej w jednostkach zarządzających drogami (Centrali oraz 4 Oddziałach GDDP, 8 zarządach dróg oraz 4 urzędach miejskich) stwierdzono, że wszystkie jednostki w niewystarczającym stopniu przeciwdziałały powstawaniu oraz przenikaniu do środowiska hałasu spowodowanego eksploatacją dróg będących w ich zarządzie. Badania kontrolne wykazały, że podejmowane działania w celu ograniczenia hałasu dotyczyły tylko nieznaczącej części dróg objętych procesem budowy lub modernizacji. W latach 1999-2000 w wyniku działań inwestycyjnych GDDP, zrealizowane zostało zgodnie z wymogami ochrony środowiska i ochrony przed hałasem ok.1,3% z 16.640,3 km sieci dróg będących w zarządzie GDDP w tym: 8 obwodnic miast o łącznej długości 141 km i odcinki autostrad o długości ok. 146 km. GDDP nie posiadała informacji o wykonanych zabezpieczeniach przeciwhałasowych przy tych drogach w latach 1999 – 2000. Oddziały GDDP nie wywiązywały się z obowiązku składania okresowych informacji z realizacji zadań w zakresie ochrony środowiska, do czego zobowiązane były Zarządzeniem Dyrektora Generalnego Dróg Publicznych.

W ocenie Generalnego Dyrektora Dróg Publicznych budowa obwodnic miast i autostrad traktowana jest jako rozwiązanie najbardziej obecnie efektywne pod względem przeciwdziałania hałaśliwości dróg, ponieważ poza bezpośrednim spełnianiem wymogów ochrony przed hałasem wpływa pośrednio na obniżenie uciążliwości innych, istniejących odcinków dróg przejmując od nich część ruchu. Oddział Południowo-Wschodni GDDP w Krakowie w analizowanym okresie zrealizował ciągi obwodnicowe Krakowa, Gorlic, rozpoczął przebudowę drogi nr 47 Kraków – Zakopane i obwodnicy Brzeska.

Na zasadniczej części (ponad 98%) dróg krajowych będących w zarządzie GDDP nie zwalczano uciążliwości hałasu. Przykładem nikłego zakresu działań w stosunku do istniejących potrzeb jest Szczecin. Na podstawie wyników badań poziomu hałasu uzyskanych z WIOŚ ustalono, że przekroczenia dopuszczalnych norm hałasu w środowisku na linii zabudowy mieszkaniowej stwierdzone zostały w 1999 r. w 10 punktach dróg krajowych zarządzanych przez Oddział Północno-Zachodni GDDP a w 2000 r., w 16 takich punktach. Tylko w 1 przypadku podjęto działania, które polegały na wykonaniu ekranów akustycznych przy modernizowanej drodze krajowej nr 117 w rejonie zabudowy mieszkaniowej miejscowości Przeclaw. Konieczność ich wykonania wynikała z zaleceń oos, w której stwierdzono, że ekranowanie hałasu jest jedynym sposobem poprawy klimatu akustycznego w rejonie istniejącej zabudowy. Zainstalowanie ekranów o dł. 750 m spowodowało ograniczenie hałasu o ok. 10 dB.

Oddział Centralny GDDP w Warszawie zrealizował budowę ekranu akustycznego o dł. 400 m na modernizowanym wiadukcie w Sochaczewie, dokonał wymiany okien w kilku budynkach przy drodze krajowej nr 7, nr 8 i nr 50. W ramach budowy obwodnicy Radzymina wykonano wały ziemne o wys. 3,5 m i dł. 33 m, osłony z zieleni wysokiej na długości 1600 m.

Oddział Południowy w Katowicach finansował wymianę okien w budynkach przy modernizowanych drogach.

Na drogach nie objętych procesem inwestycyjnym, jedynymi działaniami realizowanymi przez GDDP była poprawa stanu nawierzchni dróg (omówiono w rozdziale 3.2), wpływającymi głównie na poprawę warunków bezpieczeństwa jazdy, a dodatkowo na zmniejszenie uciążliwości hałasu powodowanego przez ruch drogowy.

Spośród 3 kontrolowanych wojewódzkich zarządów dróg (w Katowicach, Łodzi i Warszawie) żaden nie realizował w okresie objętym kontrolą inwestycji związanych z obniżeniem oddziaływania hałasu drogowego i nie wykonywał nowych odcinków dróg.

Licześniejsze działania w zakresie ograniczania hałasu podejmowały Miejskie Zarządy Dróg:

- *ZDM w Warszawie; W latach 1999-2000 wybudowane zostały ekrany akustyczne w ciągu Al. Prymasa Tysiąclecia - 2967 mb; Trasy Armii Krajowej – 6.436 mb; Ul. Powązkowskiej - 443 mb. Nie wykonano jednak zalecanych oos porealizacyjnych pomiarów hałasu w celu oceny ich skuteczności. Ponadto w roku 2000 rozpoczęto wymianę okien, wynikającą ze wskazań w ocenach oddziaływania na środowisko.*

- *ZDM w Poznaniu; Wybudowano 318 m ekranu uzyskując obniżenie hałasu do 8,5 dB w dzień i 14,3 dB w nocy. Przeprowadzono remont 2.377,1 m ulic z zastosowaniem tzw. „cichej nawierzchni” typu COLFOST, uzyskując zmniejszenie hałasu o ok. 3 dB. Zmodernizowano torowiska tramwajowe, co obniżyło hałas o 3-4 dB. W celu odciążenia ruchu w strefie śródmiejskiej wybudowano 6 parkingów na jej obrzeżach i wprowadzono zakaz wjazdu ciężkich pojazdów na niektóre ulice w rejonie śródmieścia.*
- *Miejski Zarząd Dróg i Komunikacji w Krakowie; Wykonano 2.204 m ekranów akustycznych i modernizację 10,2 km torowisk tramwajowych. Nie przeprowadzono jednak pomiarów porealizacyjnych, w celu stwierdzenia skuteczności podjętych działań.*
- *Zarząd Dróg i Zieleni w Gdańsku oraz Miejski Zarząd Ulic i Mostów w Katowicach w celu ograniczenia hałasu dokonywały nasadzeń zieleni, wprowadzały zmiany organizacji ruchu.*
- *Urzędy Miast w Łodzi i Szczecinie wykonujące zadania zarządcy w stosunku do wszystkich dróg w obrębie miasta (z wyjątkiem autostrad i dróg ekspresowych) dla ograniczenia hałasu podejmowały jedynie działania w zakresie remontów dróg i zmian organizacji ruchu. W Łodzi dla ograniczenia hałasu przez komunikację tramwajową przeprowadzono także modernizację wózków i torów tramwajowych, dzięki czemu osiągnięto zmniejszenie hałasu o ok. 10 dB.*

Zarządy Gminy Warszawa-Centrum oraz Miasta Sochaczewa, zarządzające wyłącznie drogami gminnymi nie podejmowały działań technicznych w celu ograniczenia hałasu przy tych drogach i nie widziały takiej potrzeby.

W wyniku kontroli ujawniono nieprawidłowości w realizacji urządzeń chroniących środowisko przed hałasem drogowym. Zgodnie z art. 59 ust. 4 prawa budowlanego, instalacje i urządzenia do ochrony środowiska – w tym również ekrany akustyczne- powinny być wykonane przed oddaniem obiektu do użytkowania. Tymczasem:

- *Miejski Zarząd Dróg w Krakowie przekazał w 1998 r. do użytkowania zmodernizowaną ulicę Opolską nie wykonując urządzeń chroniących środowisko, pomimo iż ocena oddziaływania na środowiska z 1997 r. wykazała zagrożenie hałasem drogowym (równoważny poziom dźwięku wynosił 73-76 dB) i wskazywała potrzebę budowy ekranów. WIOŚ korzystając z uprawnień art. 57 ust. 3 ustawy Prawo budowlane, w związku z art. 106 kpa wydał postanowienie wyrażające sprzeciw w przedmiocie przekazania do użytkowania zmodernizowanej ulicy Opolskiej z uwagi na nie wykonanie urządzeń chroniących środowisko przed nadmierną emisją hałasu. Wg danych z okresu kontroli na zaprojektowanych 10 ekranów wykonano 6 pozostałe przewidziane są do realizacji w dalszej kolejności. Warunki akustyczne przy tej drodze były powodem licznych skarg. Pomiarów akustycznych przeprowadzonych przez WIOŚ w toku kontroli NIK potwierdziły ich zasadność i wykazały, że przekroczenia występują także w punktach, gdzie dokumentacja techniczna z 1999 r. sporządzona w oparciu o oos z 1997 r. nie przewiduje budowy ekranów.*
- *Niezadawalający był stan realizacji zadań dotyczących ochrony środowiska na autostradzie A-4 Katowice-Kraków. Warunkowa zgoda na uruchomienie płatnego odcinka autostrady uzależniona była od wykonania ekranów akustycznych w sąsiedztwie punktu poboru opłat w Balicach oraz na odcinku od Morawicy do*

Aleksandrowic w terminie do 30.06.2001 r. a pozostałego odcinka o długości 20 km do końca 2003 r., pod rygorem wstrzymania działalności w zakresie funkcjonowania autostrady płatnej. Ustalenia niniejszej kontroli wykazały, że koncesjonariusz autostrady STALEXPORT S.A. Katowice zamierzał w uzgodnionym terminie 30.06.2001 r. dopiero skompletować niezbędne dokumenty, a do realizacji ekranów przystąpi w bliżej nieokreślonym terminie, po otrzymaniu długoterminowych kredytów z banków komercyjnych. Uruchomienie autostrady spowodowało skargi i interwencje na rosnący hałas na terenach sąsiadujących z autostradą. Kontrola WIOŚ wykazała wzrost poziomu hałasu po uruchomieniu autostrady i przekraczanie określonych rozporządzeniem MOŚZNiL norm zarówno w dzień jak i w nocy.

3.5. Finansowanie zadań dotyczących ochrony przed hałasem

Jak wynika z ustaleń kontroli, w 1999 r. z ogólnej kwoty wydatkowanej na realizację PMŚ wynoszącej 18.727,6 tys. zł, na podsystem monitoringu hałasu przeznaczone zostały 364,9 tys. zł, tj. 2,0% ogółu środków. W roku 2000 z ogólnej kwoty przeznaczonej na monitoring wynoszącej 12.216,7 tys. zł na podsystem hałasu przeznaczono 724,3 tys. zł, tj. 5,9 %.

W 1999 r całość środków wydatkowanych na monitoring hałasu pochodziła z budżetu państwa. W 2000 r. ze środków budżetowych wydatkowano 375,3 tys. zł, co stanowiło 51,8% wydatków, pozostałe środki w wysokości 349,0 tys. zł, (48,2%) uzyskano z NFOŚiGW.

Pochodzące z NFOŚiGW środki przeznaczone zostały w całości na zakup aparatury kontrolno-pomiarowej do badań hałasu. Spośród zakupionych 27 mierników hałasu przekazano: po 3 szt. do WIOŚ w Białymstoku, Gdańsku, Lublinie; po 2 szt. do WIOŚ w: Łodzi, Katowicach, Poznaniu, Krakowie, Zielonej Górze, Szczecinie, Bydgoszczy; po 1 szt. do WIOŚ w: Rzeszowie, Wrocławiu, Warszawie i Opolu.

Kontrola wykazała, że dostawca wyłoniony został w trybie przetargu nieograniczonego z zachowaniem przepisów ustawy z dnia 10 czerwca 1994 r. o zamówieniach publicznych (Dz.U. z 1998 r., poz. 773 ze zm.). W umowie zawartej z dostawcą aparatury zapewniona została możliwość wyegzekwowania kar umownych za nienależyte lub nieterminowe wykonanie przedmiotu umowy. GIOŚ nie posiadał jednak dokumentów jednoznacznie stwierdzających należyte wywiązanie się dostawcy z warunków umowy. Brak było protokołów odbioru aparatury, potwierdzenia kompletności zestawów pomiarowych oraz terminów ich dostarczenia odbiorcom. Dokumentem, na podstawie którego GIOŚ uznał, że umowa została zrealizowana były protokoły przekazania środka trwałego nie zawierające zresztą daty przekazania aparatury. Uniemożliwiło to naliczenie ewentualnych kar za zwłokę lub nie wywiązanie się z warunków kontraktu, określenie terminu rozpoczęcia okresu gwarancji, jak również stwierdzenia czy dostarczony sprzęt był kompletny .

Ze środków budżetowych wydatkowanych przez GIOŚ na monitoring hałasu finansowano przede wszystkim "Nadzór merytoryczny nad funkcjonowaniem i rozwojem systemu monitoringu hałasu"; który zlecano był Instytutowi Ochrony Środowiska; Wartość zawartych z Instytutem umów wynosiła 330 tys. zł, w 1999 r. i 350 tys. zł, w 2000 r.

W 1999 r. zawarto także umowę z Towarzystwem WIR s.c. z siedzibą w Warszawie, na wykonanie opracowania pt. „Rozszerzenie bazy OPH pod kątem rejestracji parametrów zastosowanych rozwiązań przeciwhałasowych”; którego koszt realizacji wynosił 20 tys. zł.

W wyniku kontroli nie stwierdzono przypadku naruszenia ustawy o zamówieniach publicznych.

Według informacji z NFOŚiGW, w 1999 r. udzielił on także dofinansowania w wysokości 304.000 zł Instytutowi Ochrony Środowiska w ramach PMS na zakup specjalistycznej aparatury kontrolno-pomiarowej do długookresowych monitoringu badań hałasu zewnętrznego wraz z niezbędnym wyposażeniem. W 1999 r. wypłacono 150.000 zł pozostała kwota będzie wypłacona w 2001 r. W 2000 r. nie udzielono dofinansowania na zakup aparatury pomiarowej do badań hałasu.

Wg danych uzyskanych w innych kontrolowanych jednostkach realizacja monitoringu hałasu w niektórych województwach była dofinansowywana ze środków wfośigw i gfośigw.

- *Małopolski WIOŚ otrzymał z WFOŚiGW kwotę 26,8 tys. zł na dofinansowanie w wys. 49% monitoringu hałasu kolejowego i drogowego na terenie województwa małopolskiego oraz ze środków gfośigw na dofinansowanie opracowania systemu monitoringu hałasu w wysokości 150 tys.zł.*
- *Śląski WIOŚ na realizację monitoringu hałasu i wykonanie pomiarów w 96 punktach uzyskał z WFOŚiGW w Katowicach kwotę 56,9 tys. zł, co stanowiło 48,4% kosztów.*
- *W Poznaniu ze środków gfośigw wydatkowano 73.810 zł na realizację mapy akustycznej miasta.*

Z kolei,

- *WFOŚiGW w Szczecinie nie zaakceptował dofinansowania, przedstawionego przez Pomorski WIOŚ, „Projekt monitoringu województwa zachodniopomorskiego na rok 2000” w części dotyczącej wykonania planu akustycznego miast. Wyraził natomiast zgodę na wsparcie finansowe pomiarów hałasu, uznając, że opracowanie map poszczególnych miejscowości powinno być dofinansowywane z budżetów zainteresowanych samorządów lokalnych.*

Na ekspertyzy i prace naukowo-badawcze z zakresu ochrony przed hałasem NFOŚiGW w latach 1999-2000 wydatkował łącznie 90.000 zł. Wykonawcą wszystkich opracowań był Instytut Ochrony Środowiska. Ze środków tych sfinansowano:

- *Opracowanie projektu polskiej normy opartej o międzynarodową normę ISO 10847/1997 „Określenie skuteczności ekranów akustycznych wszystkich typów w warunkach rzeczywistych”*
- *Opracowanie projektu polskiej normy opartej o międzynarodową normę ISO 9613-1/1993 „Tłumienie dźwięku podczas jego propagacji w środowisku. Część 1 Wpływ warunków atmosferycznych” oraz ISO 9613-2/1996 „Tłumienie dźwięku podczas jego propagacji w środowisku. Część 2. Podstawowe metody obliczeń”*
- *Zasady przygotowywania programów ochrony środowiska przed hałasem.*

- Opracowanie zestawu wskaźników emisji hałasu ze źródeł komunikacyjnych – etap I.

Zgodnie z informacjami, uzyskanymi dla potrzeb niniejszej kontroli w NFOŚiGW, listy przedsięwzięć priorytetowych Funduszu na 1999 i 2000 r. nie zawierały programów w zakresie ochrony środowiska przed hałasem. Na listach priorytetowych NFOŚiGW na 1998 r. w dziedzinie ochrony hałasem w kierunku ograniczenia uciążliwości hałasu w aglomeracjach miejskich i terenach uzdrowiskowych obowiązywał program wspomagania przedsięwzięć związanych z budową ekranów dźwiękochłonnych wzdłuż tras komunikacyjnych. Jednakże ze względu na brak wniosków w tym zakresie, zrezygnowano z realizacji tego programu w 1999 r.

W latach 1999-2000 nie dofinansowywano środkami NFOŚiGW zadań i przedsięwzięć inwestycyjnych z zakresu ochrony przed hałasem zarówno w odniesieniu do hałasu przemysłowego jak i komunikacyjnego, pomimo, że składane były wnioski o dofinansowanie zadań w tym zakresie. I tak w 1999 r. zarejestrowano 3 wnioski :

- Wniosek nr 455/1999 – „Ograniczenie emisji hałasu” złożony przez „Izolację” S.A. z Nidzicy, wnioskowano o udzielenie dotacji w kwocie 100.000 zł, przy planowanych kosztach zadania 200.000 zł.
- Wniosek nr 1110/1999 – „Ograniczenie emisji hałasu z działalności produkcyjnej” ponowny wniosek złożony przez „Izolację” S.A. z powodu odmownego załatwienia wstępnego wniosku.
- Wniosek nr 1615/1999 – „Wyciszenie źródeł emisji hałasu z hał mechanicznej obróbki materiałów drzewnych do produkcji mebli” złożony przez Swarzędzkie Fabryki Mebli, wnioskowano o 110.000 zł w formie pożyczki.

W 2000 r. zarejestrowano jeden wniosek o dofinansowanie przedsięwzięć w zakresie ochrony przed hałasem:

- Wniosek nr 321/2000 – „Wykonania zabezpieczeń akustycznych zlokalizowanych wzdłuż ulicy Pułkowej w rejonie osiedla Młociny”. Wniosek został złożony przez Gminę Warszawa-Bielany, wnioskowano o dotację w kwocie 2.300.000 zł przy planowanych kosztach zadania w wysokości 3.395.000 zł.

Wszystkie z ww. wniosków decyzjami Zarządu załatwione zostały odmownie „ze względu na brak możliwości zakwalifikowania do programu”.

Oddział Południowy GDDP w Katowicach, w 1998 r. wystąpił z wnioskiem do NFOŚiGW o współfinansowanie budowy ekranu akustycznego w Częstochowie. Wniosek nie został jednak zakwalifikowany do udzielenia pomocy finansowej ponieważ nie mieścił się w programie priorytetowym funduszu. Dalsze działania Dyrekcji, Urzędu Wojewódzkiego i Spółdzielni Mieszkaniowej pozwoliły na uzyskanie dotacji z WFOŚiGW w Katowicach w wysokości 500.000 zł.

Generalnie należy stwierdzić, że fundusze ochrony środowiska miały mały udział w finansowaniu zadań inwestycyjnych w zakresie ochrony przed hałasem.

Spośród 30 zakładów przemysłowych, które podejmowały działania przyczyniające się do ograniczenia hałasu, 28 finansowało je w całości ze środków własnych. Wytwornia Sprzętu Komunikacyjnego „PZL – RZESZÓW” S.A. w Rzeszowie uzyskała dotację z Ministerstwa Gospodarki w wysokości 765 000 zł, a Gospodarstwo Pomocnicze – Zakład Produkcyjny przy Zakładzie Karnym w Iławie, środki z Centralnego Zarządu Zakładów Karnych. Z informacji uzyskanych w trakcie kontroli 22 zakładów, wynika że na działania w zakresie ograniczenia hałasu wydatkowały one w badanym okresie 27.293 tys. zł oraz 48 tys. USD.

Środki finansowe przeznaczone na działania w zakresie ograniczenia hałasu komunikacyjnego, ponoszone przez kontrolowane jednostki, nie były wyszczególniane w ewidencji księgowej tych jednostek i nie dały się wyróżnić z puli wydatków w zakresie utrzymania dróg. Np. w strukturze wydatków sporządzonej przez GDDP wyszczególniano następujące pozycje: zarządzanie, utrzymanie dróg i mostów, modernizacja dróg i mostów, budowa autostrad, budowa innych dróg i mostów, likwidacja skutków powodzi. Koszty zabezpieczeń akustycznych stanowią część wydatków inwestycyjnych na modernizację lub budowę drogi. Tak więc jedynie w przypadku szczegółowego rozliczenia poszczególnych inwestycji można było określić koszt zabezpieczeń. I tak np. w okresie objętym kontrolą:

- *Na budowę 318 m ekranów akustycznych w Poznaniu wydatkowano 3.140,7 tys. zł i na remont 2.377 m ulic z zastosowaniem tzw. „cichej nawierzchni” typu COLFOST – 2.468,1 tys. zł, z czego 575 tys. zł (23,3%) pochodziło ze środków gfośigw.*
- *Na budowę 9.846 mb ekranów akustycznych na terenie Warszawy wydatkowano 31.494 tys. zł. Modernizacja dróg finansowana była ze środków budżetowych GDDP, budżetu Miasta i budżetu Gminy Centrum.*
- *W Krakowie na budowę 6.388 m ekranów przeznaczono 8.800 tys. zł z budżetu Gminy i 390 tys. zł (4,2%) ogólnych kosztów z gminnego fośigw. W latach 1999-2000 wybudowano 2.204 mb ekranów i wydatkowano 6.987 tys. zł.*
- *Na budowę 750 m ekranów w Szczecinie wydatkowano 1.831 tys. zł., pochodzących z funduszu PHFARE.*

Koszt budowy 1 m ekranu akustycznego wynosił średnio 4,7 tys. zł, od 2,4 tys. w Szczecinie do 9,9 tys. zł w Poznaniu.

Badania formy i trybu udzielania przez jednostki zarządzające drogami, zamówień na realizację zadań inwestycyjnych w zakresie ochrony przed hałasem jak również naprawy nawierzchni dróg nie ujawniły istotnych nieprawidłowości w gospodarowaniu środkami publicznymi.

Stwierdzono przypadki uchybień np.:

- *Zarząd Dróg Wojewódzkich w Katowicach ogłaszając przetarg na ułożenie nakładki z betonu asfaltowego na drogach wojewódzkich nr 93, 937, 942 i 951, określił wadium w wysokości 5 tys. zł przy wartości zamówienia 3.150 tys. zł. Podczas gdy zgodnie z art. 41 ust. 1 ustawy o zamówieniach publicznych wadium powinno stanowić 1 –5 % wartości, tj. od 31,5 tys. zł do 157,5 tys. zł. Ponadto wbrew zasadom określonym Zarządzeniem Dyrektora Zarządu, komisja*

przetargowa prowadząca powyższe postępowanie działała w składzie 3 osobowym, a nie 5-cio osobowym, co zarządzono w przypadku postępowań o wartości przekraczającej 30 tys. euro.

- *Mazowiecki Zarząd Dróg Wojewódzkich nie sprawował należytego nadzoru nad udzielaniem zamówień publicznych, nie egzekwował bowiem od podległych mu Rejonów Drogowych obowiązku składania comiesięcznych sprawozdań o dokonanych zamówieniach publicznych informujących o: trybie udzielenia zamówienia, formie ogłoszenia, wartości wybranej oferty, danych oferenta oraz zawartej umowie.*

III. OPIS POSTĘPOWANIA KONTROLNEGO I DZIAŁAŃ PODJĘTYCH PO ZAKOŃCZENIU KONTROLI

W trybie art. 29 pkt. 2 lit. f ustawy o NIK zasięgnięto informacji w: Ministerstwie Środowiska, Ministerstwie Transportu i Gospodarki Morskiej, Narodowym Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej, Głównym Inspektoracie Sanitarnym, 5 urzędach marszałkowskich, 5 urzędach gmin i Biurze Zarządu m. st. Warszawy.

W wyniku kontroli do wszystkich kontrolowanych jednostek skierowano wystąpienia pokontrolne. Ogółem sformułowano ok. 100 wniosków i wszystkie wnioski zostały przyjęte do realizacji.

W wystąpieniach pokontrolnych wnioskowano m.in. o :

Do Głównego Inspektora Ochrony Środowiska;

- Podjęcie działań mających na celu ujednoczenie metodyki pomiaru hałasu.
- Objęcie badaniami poziomu hałasu komunikacyjnego wszystkich miast wskazanych w programie PMS na lata 1998-2002 oraz określenie reprezentatywnej ilości punktów pomiarowych umożliwiających sporządzenie planów akustycznych tych miast.
- Zwiększenie dbałości o pochodzące z dotacji NFOŚiGW środki finansowe otrzymywane na zakup aparatury dla Inspekcji oraz wprowadzenie wymogu stosowania protokołów przyjęcia aparatury opatrzonej datą przekazania oraz szczegółowym opisem kompletności sprzętu.
- Stworzenie w Inspekcji jednolitego i sprawnego systemu rozpatrywania skarg, wniosków i interwencji oraz dotrzymywanie terminów załatwiania skarg i wniosków przewidzianych przepisami k.p.a.

Do Wojewódzkich Inspektorów Ochrony Środowiska;

- Dokonanie przeglądu i weryfikacji zakładów ujętych w ewidencji WIOŚ, stanowiących potencjalne zagrożenie środowiska nadmierną emisją hałasu, w zakresie posiadanych decyzji o jego dopuszczalnym poziomie oraz wystąpienie do starostów o wydanie takich decyzji, względnie aktualizację dotychczasowych.
- Zwiększenie stopnia szczegółowości planowanych zadań z zakresu ochrony środowiska przed hałasem, w szczególności pomiarów hałasu w ramach monitoringu regionalnego i lokalnego.
- Ujmowanie w rocznych raportach o stanie środowiska województwa szerszego zakresu informacji statystycznych o wynikach kontroli hałasu przemysłowego, emitowanego przez podmioty gospodarcze, a także informacji o wynikach kontroli skargowych, dotyczących nadmiernego hałasu.
- Wygezwyczajanie realizacji zabezpieczeń przeciwhałasowych na autostradzie A-4 Katowice – Kraków.

- Podejmowanie działań zmierzających do opracowania planów akustycznych w aglomeracjach miejskich.
- Pełną realizację planowanych zadań w ramach monitoringu hałasu i objęcie pomiarami hałasu drogowego wszystkich miast liczących powyżej 50 tys. mieszkańców zgodnie z wymogami „Programu Państwowego Monitoringu Środowiska na lata 1998 – 2002.
- Nawiązanie współpracy z władzami samorządu terytorialnego w zakresie przeprowadzenia pomiarów hałasu tramwajowego.
- Podjęcie badań hałasu kolejowego oraz lotniczego.

Do Wojewodów;

- Rozważenie podjęcia działań zmierzających do ustanowienia w drodze prawa miejscowego, obszaru ograniczonego użytkowania w rejonie lotniska Warszawa – Okęcie na podstawie art. 71 ust. 2 i ust. 3a w związku z art. 66 pkt. 9 ustawy o ochronie i kształtowaniu środowiska.
- Egzekwowanie sporządzania raportów oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko i prowadzenie postępowań w sprawie oceny oddziaływania planowych przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko.
- Egzekwowanie obowiązujących przepisów w zakresie procedury postępowania w sprawie ocen oddziaływania na środowisko planowanych przedsięwzięć.

Do Starostów;

- Zapewnienie warunków dla pozyskiwania i gromadzenia kompleksowych danych dotyczących warunków akustycznych na terenie powiatu , co umożliwi ocenę tych warunków i podejmowanie dalszych działań przewidzianych przepisami prawa.
- Uwzględnienie ochrony przed hałasem przy ustalaniu zakresu remontów dróg finansowanych ze środków starostów.
- Przyspieszenie prac nad opracowaniem „Programu zrównoważonego rozwoju oraz ochrony środowiska Powiatu Warszawskiego” z uwzględnieniem hałasu, będącego jednym z podstawowych problemów powiatu.
- Prowadzenie pomiarów kontrolnych hałasu wzdłuż tras komunikacyjnych w mieście.
- Rozważenie możliwości utworzenia obszarów ograniczonego użytkowania wokół tras komunikacyjnych w przypadku braku możliwości wyeliminowania ich uciążliwego oddziaływania.
- Prowadzenie ewidencji wydanych decyzji o dopuszczalnym poziomie hałasu.

Do Prezydentów, Burmistrzów Miast i Wójtów Gmin;

- Działanie na rzecz zapewnienia środków finansowych na budowę ekranów akustycznych ujętych w planach inwestycyjnych gmin.
- Kontrolę wykonywania przez właściwe komórki organizacyjne urzędów gmin obowiązków w zakresie ochrony przed hałasem.

- Przekazanie zarządcom dróg informacji o przekroczeniach dopuszczalnych norm hałasu uzyskanych w wyniku przeprowadzonych kontroli.
- Zintensyfikowanie działań zmierzających do opracowania programu zrównoważonego rozwoju oraz ochrony środowiska z uwzględnieniem problematyki ograniczenia uciążliwości hałasowej.
- Zapewnienie skutecznego nadzoru nad działalnością podległych jednostek zarządzających drogami.
- Uaktualnienie regulaminów organizacyjnych w zakresie podziału zadań pomiędzy poszczególnymi jednostkami urzędów gmin i ich współpracy w dziedzinie ochrony środowiska.
- Spowodowanie przyspieszenia prac nad miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego.
- Nawiązanie współpracy z Wojewódzkimi Inspektoratami Ochrony Środowiska w celu uzyskiwania wyczerpujących danych o wynikach pomiarów hałasu.
- Zapewnienie warunków do uchwalenia studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy.
- Nadzór nad terminowym załatwianiem skarg i wniosków.
- Zapewnienie systematycznego wykonywania kontroli przestrzegania i stosowania przepisów o ochronie środowiska w tym w zakresie uciążliwości hałasu.
- Zwrócenie uwagi na prawidłowość wydawanych decyzji na podstawie art. 76 ustawy o ochronie i kształtowaniu środowiska, nakazujących użytkownikowi maszyny lub innego urządzenia wykonanie czynności zmierzających do ograniczenia ich uciążliwości dla środowiska lub unieruchomienie maszyny lub innego urządzenia powodującego uciążliwość dla środowiska, w tym w związku z emitowanym hałasem.
- Stworzenie systemu przepływu informacji pomiędzy Urzędami Dzielnic i Zarządem Gminy Centrum w Warszawie odnośnie problemów związanych z nadmiernym hałasem (w tym wyników kontroli i przedmiotu skarg), który umożliwi koordynację przez Zarząd działań Gminy w tym zakresie.

Do Zarządców Dróg:

- Egzekwowanie przez GDDP opracowywania przez Oddziały Terenowe okresowych sprawdzeń i informacji z realizacji w GDDP zasad ochrony środowiska na zarządzanych drogach.
- Rozpoznanie odcinków dróg, na których występują przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu w celu programowania przeciwdziałania przenikaniu do środowiska nadmiernego hałasu spowodowanego eksploatacją tych dróg.
- Podjęcie skutecznych działań naprawczych w celu ograniczenia nadmiernego hałasu emitowanego w wyniku eksploatacji zarządzanych dróg.
- Zintensyfikowanie działań zmierzających do doprowadzenia nawierzchni dróg wojewódzkich do stanu dobrego.
- Praktyczne wykorzystanie posiadanych wyników pomiarów natężenia ruchu drogowego.

- Dokonywanie pomiarów porealizacyjnych, zgodnie z zapisami w ocenach oddziaływania na środowisko, dotyczących uzyskanych efektów akustycznych na istniejących odcinkach dróg, gdzie podjęto działania dla ograniczenia hałasu.
- Prowadzenie ścisłej współpracy z właściwymi organami administracji publicznej do spraw ochrony środowiska celem dokonywania okresowych analiz klimatu akustycznego w otoczeniu zarządzanych dróg.

Do Prezesów Zarządów i Dyrektorów przedsiębiorstw m.in.;

P.P. Porty Lotnicze - przyspieszenie uzgodnień w WIOŚ sposobu przekazania danych z systemu monitoringu hałasu, do której PPL zostały zobowiązane.

Elektrownia „Rybnik„ - pełną realizację przyjętego programu i obniżenia poziomu hałasu do wartości dopuszczalnych.

Kopalnia „Kłodawa„ - sporządzanie docelowego planu zmniejszenia hałasu spowodowanego przez szyb wentylacyjny głównego przewietrzania kopalni do poziomu określonego decyzją Wojewody Wielkopolskiego z dnia 17 maja 1999 r., informowanie Wielkopolskiego Wojewódzkiego Inspektora Ochrony Środowiska o podejmowanych działaniach prowadzących do zlikwidowania uciążliwości hałasu zewnętrznego spowodowanego pracą urządzeń szybu wentylacyjnego, zakończenie aktualizacji regulaminu ograniczającego Kopalni, oraz przypisanie zadań związanych z emitowanym hałasem odpowiedniej komórce organizacyjnej.

P.P. Cukrownia Szczecin - realizację ustalonych na rok 2001 zadań zmierzających do obniżenia emitowanego przez Przedsiębiorstwo hałasu.

W odpowiedzi na wystąpienia pokontrolne, NIK została poinformowana o podjętych działaniach w celu realizacji wniosków. I tak:

Główny Inspektor Ochrony Środowiska, poinformował m.in., że:

- Polecił Dyrektorowi Zespołu Monitoringu przyspieszenie prac nad projektami rozporządzeń Ministra Środowiska „w sprawie wymagań w zakresie prowadzenia pomiarów wielkości emisji substancji lub energii wprowadzanych do środowiska” oraz „w sprawie wymagań w zakresie prowadzenia pomiarów poziomów substancji lub energii w środowisku przez zarządzającego drogą, linią kolejową, linią tramwajową, lotniskiem lub portem”, wynikających z ustawy Prawo ochrony środowiska. Rozporządzenia te będą określały metodyki referencyjne przy pomocy których prowadzone będą m.in. pomiary hałasu w środowisku. W ten sposób ujednocicone zostaną metodyki prowadzenia pomiarów hałasu w środowisku w skali kraju. Projekty rozporządzeń zostaną opracowane do końca listopada 2001 r.
- GIOŚ zwiększy nadzór nad realizację „Programu Państwowego Monitoringu Środowiska na lata 1998 – 2002”, a w szczególności nad realizacją zadań ujętych w podsystemie monitoringu hałasu.
- Do wszystkich WIOŚ przesłane zostały ankiety w celu zebrania informacji o wykonanych pomiarach hałasu komunikacyjnego dla wszystkich miast ujętych w programie PMŚ. Ankiety te obejmują również informacje o stanie zaawansowania prac nad planami akustycznymi i zostaną wykorzystane w opracowaniach zbiorczych GIOŚ.
- Zwrócił się do Wojewódzkich Inspektorów Ochrony Środowiska o nawiązanie ścisłej współpracy z organami administracji właściwymi w zakresie ustalania warunków korzystania ze środowiska dla zarządców dróg, jak również podejmowania bez zbędnej zwłoki ustawowych działań w stosunku do zarządców dróg naruszających warunki ustalone decyzją właściwego organu o dopuszczalnym poziomie hałasu przenikającego do środowiska.

- W zakresie poprawy systemu rozpatrywania skarg, wniosków i interwencji, w tym dotrzymania terminów załatwienia skarg i wniosków przewidzianych przepisami kpa wyjaśnił, iż celem ujednoczenia organizacji przyjmowania skarg, wniosków i interwencji w podległych GIOŚ służbach w II półroczu br. opracowana została instrukcja określająca m.in. procedury postępowania inspektorów oraz współdziałania z innymi organami. Tematyka przyjmowania i załatwiania skarg, wniosków i interwencji włączona zostanie do szkoleń naczelników inspekcji WIOŚ.

Wojewódzcy Inspektorzy Ochrony Środowiska poinformowali m.in., że: przeprowadzone zostaną badania hałasu we wszystkich miastach, które przewidziane zostały PMS. Stwierdzali, że istotnie zagrożenie hałasem komunikacyjnym kolejowym nie jest dostatecznie przebadane poza jednorazowymi sprawami interwencyjnymi. Mazowiecki WIOŚ wystąpił do NFOŚiGW o dofinansowanie zakupu aparatury na potrzeby prowadzenia m.in. pomiarów hałasu kolejowego. Rozpoczęto wstępne uzgodnienia w zakresie współpracy z jednostkami samorządu oraz PP Porty Lotnicze.

Wojewodowie poinformowali m.in., że: podległe służby ochrony środowiska i architektury będą egzekwować obowiązek sporządzania raportów oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko. W roku 2002 zostaną podjęte działania administracyjne w celu ustanowienia w drodze rozporządzenia obszaru ograniczonego użytkowania dla Portu Lotniczego Warszawa – Okęcie.

Starostowie poinformowali m.in., że: gromadzone będą wyniki pomiarów poziomu hałasu komunikacyjnego na drogach przebiegających przez powiat. Wyniki będą przedstawiane do analizy i dyskusji na posiedzeniach komisji Polityki Regionalnej Rady Powiatu oraz Sesjach Rady Powiatu. Starosta Powiatu w Pułtusku ustalił, że na przełomie sierpnia i września br. pracownicy Starostwa, Zarządu Dróg Powiatowych przy udziale przedstawicieli Delegatury Wojewódzkiego Inspektoratu Ochrony Środowiska w Ciechanowie dokonają przeglądu dróg powiatowych pod kątem badania hałasu na tych drogach. Wyniki będą analizowane na posiedzeniach merytorycznych komisji Rady Powiatu oraz sesji Rady Powiatu. Rozważona zostanie możliwość utworzenia obszarów ograniczonego użytkowania wokół tras komunikacyjnych.

Prezydenci Miast, Burmistrzowie i Wójtowie poinformowali m.in., że: nawiązana zostanie współpraca z WIOŚ w celu uzyskania bieżących informacji o wynikach pomiaru hałasu.

Problem uciążliwości komunikacyjnej rozpatrywany będzie kompleksowo w skali całego miasta. Ewidencja decyzji o dopuszczalnym poziomie hałasu została zaprowadzona.

Przyjęto jako obowiązującą zasadę badania skutków oddziaływania na środowisko hałasu przy wykonywaniu innych zadań oraz kontroli. Zapewniono, że dokonywane będą na drogach gminnych okresowe pomiary ruchu drogowego i podjęte zostaną działania przeciwdziałające niekorzystnym przeobrażeniom środowiska powodowanym nadmiernym hałasem.

Zarządcy Dróg poinformowali m.in., że: w ramach posiadanych środków finansowych podejmą działania zmierzające do uzyskania kompleksowych informacji na temat hałasu występującego na drogach będących w ich zarządzie. Wdrożone będzie dokonywanie pomiarów porealizacyjnych, zgodnie z zapisami w ocenach oddziaływania na środowisko. Uzyskane efekty akustyczne na istniejących odcinkach dróg, gdzie podjęto działania dla ograniczenia hałasu, porównywane będą

z założeniami. Pozwoli to m.in. na uściśleniu powstających w przyszłości ocen oddziaływania na środowisko, w oparciu o praktyczne doświadczenia wynikające z realizacji założonych ochron akustycznych. Podjęta zostanie współpraca z Wojewódzkimi Inspektoratami Ochrony Środowiska celem dokonywania okresowych analiz klimatu akustycznego w otoczeniu zarządzanych dróg.

Egzekwowane będzie od podległych jednostek składanie sprawozdań w zakresie działań dotyczących ochrony środowiska.

Prezesi Zarządów i Dyrektorzy przedsiębiorstw poinformowali m.in., że: podejmowane są działania organizacyjne i techniczne w celu ograniczenia emisji hałasu. Np. opracowano i przyjęto do realizacji docelowy „Plan zmniejszenia hałasu emitowanego przez szyb wentylacyjny „Chrobry”, i stację wentylatorów głównego przewietrznika KS „KŁODAWA”, który przesłano do Wielkopolskiego Wojewódzkiego Inspektora Ochrony Środowiska w Poznaniu. Dokonano aktualizacji regulaminów organizacyjnych w części dotyczącej przypisania zadań związanych z emitowanym hałasem odpowiedniej komórce organizacyjnej. Podjęto działania dotyczące uzgodnień z Wojewódzkim Inspektoratem Ochrony Środowiska w Warszawie, w zakresie sposobu przekazania danych do systemu monitoringu hałasu przez PP Porty Lotnicze.

W wyniku kontroli stwierdzono uszczuplenia w dochodach funduszy ośigw w wysokości 1.792,4 tys. zł, w związku z zaległościami we wpłatach kar wymierzonych za nadmierną emisję hałasu. NIK wystąpił do WIOŚ o zintensyfikowanie działań egzekucyjnych. Zgodnie z otrzymanymi informacjami, w 2001 r. do dnia 30 września z tytułu wymierzonych w latach poprzednich kar uzyskano 7.709,8 zł.

W trakcie kontroli nie zgłaszano zastrzeżeń do protokółów kontroli i wystąpień pokontrolnych.

p.o. Dyrektora
Departamentu Środowiska, Rolnictwa i
Zagospodarowania Przestrzennego

Andrzej Głowacki

Akceptuję
WICEPREZES
NAJWYŻSZEJ IZBY KONTROLI

Zbigniew Wesołowski

Zatwierdzam
PREZES
NAJWYŻSZEJ IZBY KONTROLI

Mirosław Sekuła

Warszawa, dnia **12** grudnia 2001 r.

Załącznik nr 1. Wykaz jednostek kontrolowanych przez NIK

Urzędy Wojewódzkie

1. Łódzki Urząd Wojewódzki
2. Małopolski Urząd Wojewódzki
3. Mazowiecki Urząd Wojewódzki
4. Śląski Urząd Wojewódzki
5. Wielkopolski Urząd Wojewódzki

Urzędy Miast i Gmin

1. Urząd Miasta w Gdańsku - p „p,, miasto na prawach powiatu
2. Urząd Miasta w Katowicach - p
3. Urząd Miasta Krakowa - p
4. Urząd Miasta Łodzi - p
5. Urząd Miasta w Płocku - p
6. Urząd Miasta w Poznaniu - p
7. Urząd Miasta w Pułtusk
8. Urząd Miasta w Szczecinie - p
9. Zarząd Gminy Warszawa - Centrum
10. Urząd Miasta w Sochaczewie^{*)}

Starostwa Powiatowe

1. Starostwo Powiatowe w Warszawie
2. Starostwo Powiatowe w Pułtusk

Inspekcja Ochrony Środowiska

1. Główny Inspektorat Ochrony Środowiska
2. Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Gdańsku
3. Śląski Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Katowicach
4. Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Krakowie
5. Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Łodzi
6. Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Warszawie

Zarządcy Dróg

1. Generalna Dyrekcja Dróg Publicznych
2. Generalna Dyrekcja Dróg Publicznych – Oddział Centralny w Warszawie^{*)}
3. Generalna Dyrekcja Dróg Publicznych – Oddział Południowy w Katowicach

^{*)} w ramach kontroli rozpoznawczej

4. Generalna Dyrekcja Dróg Publicznych – Oddział Południowo – Wschodni w Krakowie
5. Generalna Dyrekcja Dróg Publicznych – Oddział Północno – Zachodni w Szczecinie
6. Zarząd Dróg Wojewódzkich w Katowicach
7. Zarząd Dróg Wojewódzkich w Łodzi
8. Mazowiecki Zarząd Dróg Wojewódzkich w Warszawie
9. Zarząd Dróg i Zieleni w Gdańsku
10. Miejski Zarząd Ulic i Mostów w Katowicach
11. Miejski Zarząd Dróg i Komunikacji w Krakowie
12. Zarząd Dróg Miejskich w Poznaniu
13. Zarząd Dróg Miejskich w Warszawie

Jednostki organizacyjne emitujące hałas

1. P.P. „Porty Lotnicze „Lotnisko Okęcie w Warszawie
2. Elektrownia „Rybnik „ S.A. w Rybniku
3. Firma Chemiczna „ Dwory „ S.A. w Oświęcimiu
4. Kopalnia Soli „Kłodawa „ P.P. w Kłodawie
5. P.P. Cukrownia „Szczecin „ w zarządzie komisarycznym

Załącznik nr 2. Wykaz jednostek skontrolowanych przez Inspekcję Ochrony Środowiska

Podkarpacki Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Rzeszowie

- Wytwórnia Sprzętu Komunikacyjnego „PZL – Rzeszów”, S.A. w Rzeszowie
- Firma Oponiarska „Dębica”, S.A. w Dębicy

Lubuski Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Zielonej Górze

- „Kappa Expac Drezdenko”, Fabryka Tektury i Opakowań Sp. Z o.o. w Drezdenku
- ZPPD „LUBTAR”, S.A. Zakład Przemysłu Drzewnego w Sulechowie

Warmińsko – Mazurski Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Olsztynie

- Gospodarstwo Pomocnicze – Zakład Produkcyjny przy Zakładzie Karnym w Iławie
- Chłodnia „Olsztyn”, Sp. z o.o. w Olsztynie

Pomorski Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Gdańsku

- Fazer Polska Sp. z o.o. w Gdańsku
- KLOSE –Czerska Fabryka Mebli Sp. z o.o. w Czersku
- Stocznia Szczecińska S.A. w Szczecinie

Małopolski Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Krakowie

- Koncern Energetyczny – Oddział Elektrownia „Siersza”, w Trzebini

Świętokrzyski Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Kielcach

- Elektrownia im. T. Kościuszki S.A. w Połańcu

Wielkopolski Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Poznaniu

- Drukarnia „Poznańska”, Sp. z o.o. w Poznaniu
- „INTEGA”, Sp. z o.o. w Kobylnicy

Łódzki Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Łodzi

- Piotrkowskie Zakłady Produkcji Sklejek w Piotrkowie Trybunalskim
- Zakłady Przemysłu Bawełnianego „ALBA”, w Łodzi

Dolnośląski Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska we Wrocławiu

- „HETMAN,, S.A. we Wrocławiu
- Zakłady Koksownicze „Wałbrzych,, S.A. w Wałbrzychu

Śląski Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Katowicach

- Kopalnia Węgla Kamiennego „Ziemowit,, w Łędzinach
- Huta „Łaziska,, P.P. w Łaziskach Górnych
- Zakłady Chemiczne „Organika – Azot,, w Jaworznie

Lubelski Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Lublinie

- Białskie Fabryki Mebli S.A. w Białej Podlaskiej
- Cementownia „Chełm,, S.A. w Chełmie

Kujawsko–Pomorski Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Bydgoszczy

- Janikowskie Zakłady Sodowe „Janikosoda,, S.A.

Mazowiecki Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Warszawie

- Browary „WARKA,, Sp. z o.o. w Warce
- „INTERCELL,, S.A. w Ostrołęce

Podlaski Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Białymstoku

- „Englische Möbel,, Sp. z o.o. w Białymstoku
- Zakłady Mięsne „NETTER,, w Zambrowie

Opolski Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Opolu

- Zakłady „MISTER WOOD,, Sp. z o.o. w Niemodlinie
- Zakłady „Prismadecor,, Sp. z o.o. w Głuchołazach

Załącznik nr 3. Działania organizacyjne i techniczne podjęte dla zmniejszenia hałasu przenikającego do środowiska

Lp.	Nazwa i adres zakładu	Działania organizacyjne i techniczne podjęte dla zmniejszenia hałasu w okresie 1999 - 2000	Koszty poniesione na działania w zakresie zmniejszenia hałasu	Źródło finansowania podjętych działań w celu zmniejszenia hałasu	Uzyskany efekt podjętych działań w zakresie zmniejszenia hałasu
1	Zakłady Przemysłu Bawełnianego im. Armii Ludowej „ALBA” w Łodzi, ul. Pabianicka 184/186	<ul style="list-style-type: none"> - zwiększenie produkcji na I i II zmianie kosztem zmiany III, - wyłączenie z eksploatacji jednej z trzech komór klimatycznych w godzinach dziennych i dwóch komór w nocy - wzmoczenie nadzoru nad stanem technicznym pracujących urządzeń 	podjęte działania nie wymagały nakładów finansowych	podjęte działania nie wymagały nakładów finansowych	zmniejszenie emisji hałasu z poziomu 46,5 do poziomu emisji nierozróżnialnego z poziomem tła akustycznego.
2	Białskie Fabryki Mebli S.A., ul. Sidorska 83 21-500 Biała Podlaska, Zakład Nr 1 w Białej Podlaskiej	- w miejsce zlikwidowanej stacji cyklonów w 1999 r. wybudowano nowoczesną stację filtrów wyposażoną w obudowy dźwiękochłonno-izolacyjne	1.954.113,00 zł	środki własne zakładu	obniżenie hałasu na granicy zakładu z 6,6 dB do 2,6 dB w porze dziennej i z 6,9 dB do ustania przekroczenia w porze nocnej
3	Browary "WARKA" w Warce	<ul style="list-style-type: none"> - wyciszono wentylatory kotłowni poprzez zainstalowanie na nich obudów dźwiękoizolacyjnych, - zainstalowano nowy skraplacz amoniaku VXC S 504 wyposażony w tłumik akustyczny 	110.000 zł, 301.567,46 zł	środki własne zakładu	ograniczono emisję hałasu do środowiska o: <ul style="list-style-type: none"> - 5,1 dB w porze dziennej, - 6,0 dB w porze nocnej
4	Cementownia "CHEŁM" S.A. w Chełmie, 22-100 Chełm, ul. Fabryczna 6	dokumentacja techniczna: <ul style="list-style-type: none"> - wyciszenia wentylatorów instalacji „Chełm III”, - wyciszenia instalacji młynów węgla , 	4.500 zł	środki własne zakładu	inwestycje w trakcie realizacji

Lp.	Nazwa i adres zakładu	Działania organizacyjne i techniczne podjęte dla zmniejszenia hałasu w okresie 1999 – 2000	Koszty poniesione na działania w zakresie zmniejszenia hałasu	Źródło finansowania podjętych działań w celu zmniejszenia hałasu	Uzyskany efekt podjętych działań w zakresie zmniejszenia hałasu
5	Firma Oponiarska „DĘBICA” S.A. w Dębicy, ul. 1 Maj 1, 39-200 Dębica	<ul style="list-style-type: none"> - zakończono przebudowę zasilania ciepłowni z układu węgiel kamienny na gaz ziemny/olej - uruchomiono linię kalandra kapowego SAI w miejsce linii kalandra Berstoff, - zmodernizowano prasy BOM na wulkanizację gazową, - zmodernizowano układ zrzutu powietrza z transportu pneumatycznego sadzy w walcowni W-2, - zmieniono układ zasilania pras opon rowerowych w sprężone powietrze , - zmodernizowano układ chłodzenia wody do celów technologicznych poprzez domknięcie układów chłodzenia ograniczenie czasu pracy chłodni 	<p>1.650.000 zł,</p> <p>8.000.000 zł,</p> <p>4.800.000 zł,</p> <p>2.000 zł,</p> <p>bez nakładów,</p> <p>48.600 zł</p>	środki własne zakładu	b.d.
6	„DRUKARNIA POZNAŃSKA” Sp. z o.o., 60-164 Poznań, ul. Ziębicka 16	<ul style="list-style-type: none"> - likwidacja maszyny ofsetowej zwojowej typu Compact, - wymiana chłodni wentylatorowej, - zainstalowanie ekranów z płyt poliwęglanowych, - likwidacja ekspedycji gazet, - likwidacja trzeciej zmiany (nocnej) operatora wózka widłowego, - zrealizowano obudowę dźwiękochłonną zespołu napędowego instalacji oczyszczania spalin 	43.000 zł	środki własne zakładu	obniżenie poziomu hałasu emitowanego do środowiska o 3 dB (A).
7	Elektrownia im. T. Kościuszki S.A. w Połańcu , 28 – 230 Połaniec	- systematyczna wymiana silników wentylatorów wyciągowych,	833.896 zł, 506.945 zł	środki własne zakładu	nie przekraczany jest dopuszczalny poziom natężenia dźwięku w porze dziennej

Lp.	Nazwa i adres zakładu	Działania organizacyjne i techniczne podjęte dla zmniejszenia hałasu w okresie 1999 – 2000	Koszty poniesione na działania w zakresie zmniejszenia hałasu	Źródło finansowania podjętych działań w celu zmniejszenia hałasu	Uzyskany efekt podjętych działań w zakresie zmniejszenia hałasu
8	Południowy Koncern Energetyczny S.A. z siedzibą w Jaworznie ELEKTROWNIA SIERSZA S.A. W TRZEBINI, 32-541 Trzebinia	<ul style="list-style-type: none"> - urządzenie wspólne bloku 1 – ekran akustyczny, - wyciszenie czterech wentylatorów na zb. retencyjnych popiołu, - wyciszenie czterech turbosprężarek 		środki własne zakładu	b.d.
9	„Englische Möbel” Spółka z o.o. w Białymstoku, ul. Boruty 17	nie podjęto			
10	FAZER POLSKA Sp. z o.o. ul. Droszyńskiego 8/11, 81-381 Gdańsk	nie podjęto			
11	HUTMEN S.A., Wrocław ul. Grabiszyńska 241, 53-234 Wrocław	<ul style="list-style-type: none"> - wyciszono chłodnie wentylatorowe pieca PA-600 zainstalowanego w ZPP-W4; - wyciszono wentylator odpylni nr 4; - wyciszono wentylatory odpylni nr 2; - wymieniono wózki napędzane olejem napędowym na wózki elektryczne 3 szt.; - wyciszono palety transportowe ciągarok Spinner Block w hali W - 4 	<p>38.000 zł;</p> <p>81.000 zł;</p> <p>300.000 zł;</p> <p>280.000 zł</p>	środki własne zakładu	obniżenie poziomu hałasu o 4,2 dB

Lp.	Nazwa i adres zakładu	Działania organizacyjne i techniczne podjęte dla zmniejszenia hałasu w okresie 1999 – 2000	Koszty poniesione na działania w zakresie zmniejszenia hałasu	Źródło finansowania podjętych działań w celu zmniejszenia hałasu	Uzyskany efekt podjętych działań w zakresie zmniejszenia hałasu
12	„INTEGRA” Sp. z o.o., ul. Poznańska 34, 62-006 Kobylnica	<ul style="list-style-type: none"> - zamontowano wibroizolatory do nożyc gilotynowych; - uszczelniono otwory okienne pianką poliuretanową; - przeniesiono część maszyn wytwarzających hałas do części warsztatowej oddalonej od punktu w którym nastąpiło przekroczenie 	3.000 zł	środki własne zakładu	obniżenie poziomu hałasu o 9,4 dB w punkcie- na granicy posesji jednostki
13	INTERCELL S.A. w Ostrołęce.	<ul style="list-style-type: none"> - wymieniono na nowe dmuchawy na oczyszczalni, - unowocześniono tabor na składowisku zrębków, zlikwidowano pracę w godzinach nocnych, - wymieniono sprężarki w centralnej sprężarkowni i na oczyszczalni biologicznej, - wymieniono drzwi, zabudowano większość otworów okiennych oraz naprawiono mury w budynku rębalni 	600.000 zł, sprężarek 1.424.000 zł	środki własne zakładu	poziom hałasu na granicy zmniejszył się od grudnia 1998 r. z 55,8 dB do lutego 2000 r. do 45,7 dB, czyli o 10,1 dB
14	Janikowskie Zakłady Sodowe Janikosoda S.A., ul. Przemysłowa 30, 88 – 160 Janikowo	- zrealizowano I etap zadania dot. wyciszenia stacji B kolejki liniowej –obudowano stację izolacją dźwiękochłonną, wymieniono obudowę zewnętrzną oraz wszystkie okna, zmodernizowano 1 siódło wjazdowe	zaplanowano 507.000 zł, częściowo wykorzystano	środki własne zakładu	poziom hałasu obniżył się o 4,2 dB
15	Kappa Expac Drezdenko Fabryka Tektury i Opakowań Sp. z o.o. ul. Niepodległości 4, 66-530 Drezdenko	<ul style="list-style-type: none"> - zamontowano kabinę dźwiękoizolacyjną na zespole wałów ryflujących; - zamontowano tłumiki kanałowo-płytowe dla istniejącej wentylacji budynku produkcyjnego; - zamontowano tłumiki na wentylatorach podciśnienia tekturnicy 	206.000 zł; 12.000 zł; 14.780 zł	środki własne zakładu	badania kontrolne WIOŚ z kwietnia 2001 r. nie wykazały zmian z porównaniu do pomiarów z lutego 2000 r., tj. z okresu przed wyciszeniem

Lp.	Nazwa i adres zakładu	Działania organizacyjne i techniczne podjęte dla zmniejszenia hałasu w okresie 1999 – 2000	Koszty poniesione na działania w zakresie zmniejszenia hałasu	Źródło finansowania podjętych działań w celu zmniejszenia hałasu	Uzyskany efekt podjętych działań w zakresie zmniejszenia hałasu
16	KLOSE-Czerska Fabryka Mebli Sp. z o.o. ul. Szkolna 13, 89-650 Czersk	- wybudowanie nowej instalacji odpylającej hale produkcyjne	1.186.934,04 zł	środki własne zakładu	natężenie hałasu zmalało o 14,9 dB w porze dziennej, zaś o 12,4 dB w porze dziennej
17	Zielonogórskie Przedsiębiorstwo Przemysłu Drzewnego „LUBTAR” Spółka Akcyjna, Zakład Przemysłu Drzewnego, ul. Przemysłowa 28, 66-100 Sulechów	wykonano wiatę między instalacją odpylającą a ogrodzeniem oraz wyciszono pracę wentylatora WPT-40.	ogólny koszt – 78.800 zł	środki własne zakładu	b.d.
18	„Mister Wood” Sp. z o.o., ul. Korfanteo 44, 49-100 Niemodlin	<ul style="list-style-type: none"> - zabudowano wentylatory znajdujące się na zewnątrz hali produkcyjnej; - planowana jest zabudowa rębaka; - planowane jest posadzenie drzewek na granicy działki zakładu, które tworzyłyby zieloną ścianę dźwiękochłonną 	nie podano informacji	środki własne zakładu	b.d.
19	Zakłady Mięsne „Netter” ul. Mazowiecka 53, 18-300 Zambrów	<ul style="list-style-type: none"> - w 1999 r. agregaty znajdujące się na elewacji budynku produkcji drobiowej zostały osłonięte osłoną dźwiękochłonną, - w 2000 r. zostały osłonięte agregaty chłodnicze na budynku ubojni. 	koszt jednej osłony dźwiękochłonnej na budynku ubojni 5.176 zł za szt.	środki własne zakładu	b.d.

Lp.	Nazwa i adres zakładu	Działania organizacyjne i techniczne podjęte dla zmniejszenia hałasu w okresie 1999 – 2000	Koszty poniesione na działania w zakresie zmniejszenia hałasu	Źródło finansowania podjętych działań w celu zmniejszenia hałasu	Uzyskany efekt podjętych działań w zakresie zmniejszenia hałasu
20	„Chłodnia Olsztyn” Spółka z o.o. w Olsztynie, ul. Lubelska 33, 10-408 Olsztyn	<ul style="list-style-type: none"> - w 1999 r. uzupełniono brakujące szyby i uszczelniono drzwi maszynowni; - w 2000 r. naprawiono uszkodzone osłony akustyczne w maszynowni oraz wyłączono z eksploatacji część chłodni B; w okresie zimowym maszynownia B jest wyłączana a chłodnię zasila maszynownia A oddalona dodatkowo o ok. 300 m; uzupełniono ekran akustyczny znajdujący się przy skraplaczach o dodatkowy pas w dolnej jego części; 	nie podano informacji	środki własne zakładu	obniżenie natężenia hałasu o 7,1 dB dla pory dziennej a o 8,1 dB dla pory nocnej
21	„Prismadecor” Sp. z o.o., ul. Jana Pawła II 30, 48-340 Głucholazy	<ul style="list-style-type: none"> - obudowa instalacji wentylacyjnej przy kominie oraz wentylacji przy drukarce typu „Kochsiek”; - założenie ekranu akustycznego przy wentylatorze kominowym; - zainstalowanie podwójnego okna na hali drukarek „Kochsiek” 	ogólne koszty – 34 097, 09 zł	środki własne zakładu	poziom natężenia hałasu obniżył się w punkcie pomiarowym nr 1 przy ul. Spółdzielczej o 4,5 dB, w punkcie pomiarowym nr 2 przy ul. Spółdzielczej 4 o 6,0 dB i w punkcie pomiarowym nr 3 przy ul. Papierniczej o 2,6 dB
22	Wytwórnia Sprzętu Komunikacyjnego „PZL – RZESZÓW” S.A. w Rzeszowie	<ul style="list-style-type: none"> - wykonano zamknięte stoisko hamulcowe do docierania i prób przekładni głównej śmigłowca „Sokół”; w związku z tą realizacją wyłączono z eksploatacji stanowisko otwarte Nr 2, skrócono czas pracy stanowiska otwartego Nr 4; - kontynuacja likwidacji centralnej kompresorowni poprzez wykonanie sprężarkowni lokalnych. 	<ul style="list-style-type: none"> - 1 742 462,86 zł, - 558 720 zł, 	<ul style="list-style-type: none"> - w tym dotacja z Ministerstwa Gospodarki 765 000 zł, - środki własne zakładu 	b.d.

Lp.	Nazwa i adres zakładu	Działania organizacyjne i techniczne podjęte dla zmniejszenia hałasu w okresie 1999 - 2000	Koszty poniesione na działania w zakresie zmniejszenia hałasu	Źródło finansowania podjętych działań w celu zmniejszenia hałasu	Uzyskany efekt podjętych działań w zakresie zmniejszenia hałasu
23	Piotrkowskie Zakłady Przemysłu Sklejek „Sklejki” w Piotrkowie Trybunalskim, ul. Roosevelta 28 97-300 Piotrków Trybunalski	<ul style="list-style-type: none"> - wentylatory ciągu w kotłowni i wentylatory odciągu pyłów z szlifierni – wykonano obudowy dźwiękochłonne z materiałów izolacyjnych poliuretanowych oraz podkładki antywibracyjne i elastyczne połączenia z rurociągami, - zaniechano produkcji na III zmianie (w porze nocnej), - przebudowano stację odbioru zrębków rezygnując z cyklonu 	nie podano informacji	ze środków własnych zakładu	b.d.
24	Stocznia Szczecińska S.A. ul. Hutnicza 1, 71-642 Szczecin	<ul style="list-style-type: none"> - ograniczono czas pracy największych źródeł hałasu w porze nocnej; - wprowadzono ekrany i zabezpieczenia akustyczne przy dominujących źródłach hałasu (wentylatory); - w budynku S-110 wymieniono chłodnie wentylatorowe na nowe charakteryzujące się niską emisją hałasu - zlikwidowano stację sprężarek „Wulkan” 	nie podano informacji	nie podano informacji	b.d.
25	Gospodarstwo Pomocnicze – Zakład Produkcyjny przy Zakładzie Karnym w Iławie, ul. Wiejska 2B, 14-200 Iława	<ul style="list-style-type: none"> - w 1999 r. wymieniono sprężarkę tłokową na śrubową oraz wyłączono na trwale 2 wyciągi z hali montażu; - w 2000 r. wyłączono z eksploatacji 2 komory suszarnicze z wentylatorami silników na zewnątrz – w zamian uruchomiono komorę typu „Luka 75” z silnikami wewnątrz oraz obudowano 2 wyciągi z hali obróbki zasadniczej 	42.547, 50 zł 155.408,00 zł	<ul style="list-style-type: none"> - środki na inwestycje z Centralnego Zarządu Zakładów Karnych; - środki własne zakładu 	obniżenie natężenia hałasu o 8,5 dB w stosunku do najwyższego poziomu zmierzonego na granicy obiektu

Lp.	Nazwa i adres zakładu	Działania organizacyjne i techniczne podjęte dla zmniejszenia hałasu w okresie 1999 - 2000	Koszty poniesione na działania w zakresie zmniejszenia hałasu	Źródło finansowania podjętych działań w celu zmniejszenia hałasu	Uzyskany efekt podjętych działań w zakresie zmniejszenia hałasu
26	Nadwiślańska Spółka Węglowa S.A. – Kopalnia Węgla Kamiennego „ZIEMOWIT” w Łędzinach – Zakład Główny w Łędzinach przy ul. Pokoju 4	<ul style="list-style-type: none"> - zainstalowano tłumiki w dyfuzorach wentylatorów WPK, - zlikwidowano szyb „Piaś” III, - przeniesiono plac drzewny oddalając go od najbliższej zabudowy mieszkaniowej, 	nie podano informacji	nie podano informacji	b.d.
27	Zakłady Koksownicze „Wałbrzych” S.A. w Wałbrzychu	nie prowadzi działań			
28	Elektrownia „Rybnik” S.A., Ul. Podmiejska, 44-207	<ul style="list-style-type: none"> - modernizacja układów chłodzenia transformatorów blokowych na 2 z 8 bloków energet., - remont kompresorowni - remont dachu kompresorowni - ograniczenie w porze nocnej prac na boczniczy kolejowej 	627.961,0 zł + 112.240 zł (koszty prac badawczych)	środki własne zakładu	po ok. 5 dB na każdym z 2 modernizowanych bloków energetycznych
29	Przedsiębiorstwo Państwowe Cukrownia „Szczecin”, Ul. Cukrowa 67, 71-004 Szczecin	Nie podjęto działań			b.d.
30	Huta „Łaziska” S.A. , Ul. Cieszyńska 23, 43-170 Łaziska Górne	<ul style="list-style-type: none"> - w 2000 r. restrukturyzacja huty odbywająca się zgodnie z przyjętym „Programem działania w zakresie techniki, technologii oraz organizacji”; - wytłumienie obiektów ZW 3, ZW 11 i ZW 12, ZW 13, - modernizacja instalacji odpylającej kruszarnię żelazokrzemu 	1.289.286,1 zł	środki własne zakładu	inwestycja w trakcie realizacji b.d.

Lp.	Nazwa i adres zakładu	Działania organizacyjne i techniczne podjęte dla zmniejszenia hałasu w okresie 1999 - 2000	Koszty poniesione na działania w zakresie zmniejszenia hałasu	Źródło finansowania podjętych działań w celu zmniejszenia hałasu	Uzyskany efekt podjętych działań w zakresie zmniejszenia hałasu
31	Zakłady Chemiczne „ORGANIKA-AZOT” S.A. w Jaworznie, Ul. Chopina 94	<p>wykonano w ramach „Programu działań mających na celu obniżenie hałasu przenikającego do środowiska”:</p> <ul style="list-style-type: none"> - wykonanie izolacji dźwiękochłonną pomieszczenia wentylatora wywiewnego instalacji chlorfenwinfosu; - zamontowano tłumik na wyrzutni wentylacyjnej instalacji produkcji preparatów zawieszinowych; - zamontowano tłumiki i zmieniano wyrzutnie na typ E na dwóch wylotach dachowych wentylacji wywiewnej z budynku instalacji produkcji chlorfenwinfosu oraz wymieniono jedną chłodnię wentylatorową na nowy typ CWT-58/1200 	52.604,51 zł	środki własne zakładu	b.d. nie przekraczane są ustalone dla zakładu poziomy hałasu
32	Kopalnia Soli „Kłodawa”, Aleja 1000 – lecia 2, 62-650 Kłodawa	<ul style="list-style-type: none"> - doszczelnienie budynku szybu z wyciszeniem; - doszczelnienie obudowy przeciwwagi na zrębie szybu oraz kłap zamykających; - wygłuszenie obudowy lunety szybu – obudowa dźwiękochłonna; - zabudowa ekranów osłonowych przy szybie; - doszczelnienie zasuw gilotynowych wentylatorów; - wykonanie nowych tłumików hałasu (12 szt.) dyfuzora wentylatora nr 1; - posadzenie drzew topolowych i brzoźowych na granicy terenu od str. płu.-zach., płu. i płu.-wsch. stacji wentylatorów mających spełniać rolę dodatkowego ekranu 	138.839,24 zł	środki własne zakładu	b.d. przekraczane są dopuszczalne poziomy hałasu

Lp.	Nazwa i adres zakładu	Działania organizacyjne i techniczne podjęte dla zmniejszenia hałasu w okresie 1999 - 2000	Koszty poniesione na działania w zakresie zmniejszenia hałasu	Źródło finansowania podjętych działań w celu zmniejszenia hałasu	Uzyskany efekt podjętych działań w zakresie zmniejszenia hałasu
33	Firma Chemiczna „DWORY” Spółka Akcyjna w Oświęcimiu, Ul. Chemików nr 1, 32-600 Oświęcim	<ul style="list-style-type: none"> - remont kotła nr 3, - remont kotła nr 6, - wykonanie 3 szt. tłumików hałasu. 	42.882 zł oraz w dniu 6.09.2000 r. wystawiono rachunek na kwotę 11.700 zł, jako opłatę licencyjną na wykonanie tłumików hałasu	środki własne zakładu	pomiary akustyczne nie wykazują nadmiernej emisji hałasu do środowiska w porze dziennej
34	Przedsiębiorstwo Państwowe „Porty Lotnicze” Port Lotniczy Warszawa – Okęcie, Ul. Żwirki i Wigury 1, 00-906 Warszawa	<ul style="list-style-type: none"> - wykonano modernizację systemu monitorowania hałasu lotniczego, - wykonano aktualizację mapy akustycznej lotniska Okęcie, - utworzenie Komitetu Konsultacyjnego, który stanowi forum wymiany informacji, konsultacji, opiniowania w zakresie zagadnień ochrony środowiska planów rozwoju lotniska 	48.000 USD		

Załącznik nr 4. Wykaz ważniejszych aktów prawnych.

1. Ustawa z dnia 31 stycznia 1980 r. o ochronie i kształtowaniu środowiska j.t. Dz.U. z 1994 r. Nr 49 poz. 196; zm. Dz. U. 95.141.692, Dz. U. 95.90.446, Dz.U. 96.106.496, Dz. U. 96.132.622, Dz. U. 96.156.773, Dz. U. 97.46.296, Dz.U. 97.121.770, Dz. U. 97.96.592, Dz. U. 97.96.592, Dz.U. 97.133.885, Dz. U. 97.88.554, Dz.U. 97.13.885, Dz.U. 98. 106.668, Dz.U. 98.106.668, Dz.U. z 1999 r. Nr 101, poz. 1978, Dz.U. 00.12.136. Dz.U. 00.48.550 Nr 62, poz. 718, Nr 109, poz. 1157, z 2001 r. Nr 45 poz. 497, Nr 63, poz. 634, Nr 84, poz. 907, Nr 73, poz. 764, Nr 76, poz. 811, Nr 100, poz. 1085.
2. Ustawa z dnia 3 kwietnia 1993 r. o normalizacji Dz.U. Nr 55 poz. 251, zm. Dz.U. 95.95.471, Dz.U. 97.121.770, z 2000 r. Nr 43, poz. 489, Nr 110, poz. 1166.
3. Ustawa z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym, j.t. Dz.U. z 1996 r. Nr 13, poz. 74 zm. Dz.U. 96.58.261, Dz.U. 96.106,496, Dz.U. 96.132.622, Dz.U. 97.9,43, Dz.U. 97.123.775, Dz.U. 97.107.686, Dz.U. 97.113.734, Dz.U. 97.106.679, Dz.U. 98.155.1014, Dz.U. 98.162.1126, Dz.U. 00.26.306, Dz.U. 00.48.552, Dz.U. Nr 88, poz.985, Nr 62, poz. 718, Nr 91, poz. 1009, Nr 95, poz. 1041, z 2001 r. Nr 45, poz. 497, Nr 89, poz. 971.
4. Ustawa z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym Dz.U. Nr 91 poz. 578 zm. Dz.U. 98.155.1014, Dz.U. 00.12.136, Dz.U. 00.26.306, Dz.U. 00.48.552, Dz.U. Nr 88, poz. 985, Nr 62, poz. 718, Nr 91, poz. 1009, Nr 95, poz. 1041, z 2001 r. Nr 45, poz. 497, Nr 89, poz. 971.
5. Ustawa z dnia 5 czerwca 1998 r. o administracji rządowej w województwie j.t. Dz.U. z 2001 r. Nr 80, poz. 872.
6. Ustawa z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie województwa Dz.U. Nr 91 poz. 576, zm.: Dz. U. z 1998 r. Nr 155 poz. 1014, Nr 160 poz. 1060, Nr 162 poz. 1126, z 2000 r. Nr 12 poz. 136, Nr 26 poz. 306, Nr 48 poz. 550 i 552, Nr 62 poz. 718, Nr 88 poz. 985, Nr 91 poz. 1009, Nr 95 poz. 1041, z 2001 r. Nr 45, poz. 497, Nr 89, poz. 971.
7. Ustawa z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego, j.t. Dz.U. z 2000 r. Nr 98, poz. 1071, zm.: z 2001 r. Nr 49, poz. 509.
8. Ustawa z dnia 17 czerwca 1966 r. o postępowaniu egzekucyjnym w administracji, j.t. Dz. U. z 1991 r. Nr 36 poz. 161 zm. Dz.U. 92.20.78, Dz.U. 93.28.127, Dz. U. 95.58.426, Dz.U. 95.141.692, Dz.U. 96.43.189, Dz.U. 96.146.680, Dz.U. 96.156.773, Dz.U. 97.137.926, Dz.U. 97.141.944, Dz.U. 98.133.872, Dz.U. 98.162.1126, Dz.U. 97.141.943, z 2000 r. Nr 114, poz. 1193, Nr 120, poz. 1268, Nr 22, poz. 1315, z 2001 r. Nr 76, poz. 809, Nr 98, poz. 1068.

9. Ustawa z dnia 20 lipca 1991 r. o Inspekcji Ochrony Środowiska Dz.U. Nr 77 poz. 335 zm. Dz.U.96.106.496, Dz.U. 97.121.770, Dz.U.97.133.885, Dz.U. 98.106.668, Dz.U.97.141.943, Dz.U. 00.12.136, Nr 109, poz. 1157, z 2001 r. Nr 38, poz. 452, Nr 63, poz. 638 i 639, Nr 76, poz. 811, Nr 100, poz. 1085.
10. Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. o zagospodarowaniu przestrzennym j.t. Dz.U. z 1999 r. Nr 15 poz. 139 zm. Dz.U. 99.41.412, Dz.U.99.111.1279, Dz.U.00.12.136, Nr 109, poz. 1157, Nr 120, poz. 1268, z 2001 r. Nr 14, poz. 124.
11. Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane j.t. Dz.U. z 2000 r. Nr 106 poz. 1126, 2m: z 2000 r. Nr 109, poz. 1157, Nr 120, poz. 1268, z 2001 r. Nr 5, poz. 42.
12. Ustawa z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych Dz.U. Nr 127 poz. 627 zm. Dz.U. 96.106.496, Dz.U.96.156.775, Dz.U. 97.133.885, Dz.U. 98.106.668, Dz.U. 00.48.550, z 2000 r. Nr 86 poz. 958, Nr 109, poz. 1157.
13. Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych j.t. Dz.U. z 00 Nr 71 poz. 838, zm. z 2000 r. Nr 86 poz. 958.
14. Ustawa z dnia 10 czerwca 1994 r. o zamówieniach publicznych j.t. Dz.U. z 1998 r. Nr 119 poz. 773 zm. Dz.U. 99.45.437, Dz.U.00.12.136, Nr 93, poz. 1027, Nr 110, poz. 1167, z 2001 r. Nr 56, poz. 580.
15. Ustawa z dnia 4 września 1997 r. o działach administracji rządowej j.t. Dz.U. z 1999r. Nr 82 poz. 928 zm. Dz.U. 00. Nr 12 poz. 136 i Nr 48 poz. 550, Nr 62, poz. 718, Nr 70, poz. 816, Nr 73, poz. 852, Nr 109, poz. 1158, Nr 122, poz. 1321, z 2001 r. Nr 3, poz. 18, Nr 5, poz. 43, Nr 42, poz. 475, Nr 63, poz. 634, Nr 87, poz. 954.
16. Ustawa z dnia 25 marca 1994 r. o ustroju miasta stołecznego Warszawy Dz.U. Nr 48, poz. 195; zm. Nr 86 poz. 396; Dz.U. z 1995 r. Nr 124 poz. 601, Dz.U. z 1998 r., Nr 127 poz. 847, z 1999 r. Nr 92 poz. 1044 Dz.U. z 00, Nr 26 poz. 306, z 2001 r. Nr 45, poz. 497.
17. Ustawa z dnia 13 października 1998 r. – Przepisy wprowadzające ustawy reformujące administrację publiczną Dz.U. Nr 133 poz. 872, zm. z 1998 r. Nr 162 poz. 1126; z 2000 r. Nr 6 poz. 70, Nr 12 poz. 136, Nr 17 poz. 228, Nr 19 poz. 239, Nr 95, poz. 1041, Nr 122, poz. 1312, z 2001 r. Nr 45, poz. 497.
18. Rozporządzenie Ministra Ochrony Środowiska, Zasobów Naturalnych i Leśnictwa z dnia 13 maja 1998 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku Dz.U. Nr 66, poz. 436.
19. Rozporządzenie Ministra Ochrony Środowiska, Zasobów Naturalnych i Leśnictwa z dnia 14 lipca 1998 r. w sprawie określenia rodzajów inwestycji szczególnie szkodliwych dla środowiska i zdrowia ludzi albo mogących pogorszyć stan środowiska oraz wymagań, jakim powinny odpowiadać oceny oddziaływania na środowisko tych inwestycji Dz.U. Nr 93 poz. 589, zm.: z 2000 r. Nr 12 poz. 136.

20. Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 22 grudnia 1998 r. w sprawie kar pieniężnych za naruszenie wymagań ochrony środowiska oraz rejestru decyzji dotyczących tych kar Dz.U. Nr 162 poz. 1138.
21. Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 26 października 1999 r. w sprawie utworzenia Ministerstwa Środowiska Dz.U. Nr 91 poz. 1017 – obowiązuje 10.11.1999 r.
22. Rozporządzenie Prezesa Rady Ministrów z dnia 10 listopada 1999 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Środowiska Dz.U. Nr 91 poz. 1035 zm.: Dz.U. z 1999 r. Nr 111 poz. 1283, z 2000 r. Nr 8 poz. 104 i Nr 46 poz. 536 – obowiązuje 10.11.1999 r.
23. Rozporządzenie Prezesa Rady Ministrów z dnia 6 czerwca 2000 r. w sprawie nadania statutu Ministerstwu Środowiska Dz.U. Nr 46 poz. 535 – obowiązuje 7.06.2000 r.
24. Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 15 grudnia 1998 r. w sprawie ustalenia wykazu dróg krajowych i wojewódzkich Dz.U. Nr 160, poz. 1071.

Załącznik nr 5. Pomiary hałasu drogowego wykonane w trakcie kontroli przez WIOŚ

lp	Lokalizacja i charakterystyka punktu pomiarowego	data pomiarów	pora dnia	Poziom dźwięku (dB)			
				L _A .min.	L _A .max	L _A .eq	przekroczenie ²⁶
Pomiary wykonane w odległości 1 - 1,5 m od krawędzi jezdni							
1	Gdańsk, Reduta Żbik 7 pomiar 1,5 m od krawędzi jezdni. Zabudowa mieszkaniowa 15 m od jezdni	12-19 kwietnia	szczyt poranny	58,1	94,5	77,4	12,4
			szczyt popołudniowy	58,5	90,6	77,3	12,3
			noc	40,3	82,7	63,3	8,3
2	Gdynia, ul. Morska 123. Pomiar 1,5m od krawędzi jezdni. Zabudowa mieszkaniowa w odl. 15m	11-19 kwietnia	szczyt poranny	48,2	100,4	77,5	12,5
			szczyt popołudniowy	54,3	92,8	78,0	13,0
			noc	34,5	89,4	63,6	8,6
3	Piotrków Trybunalski ul. Łódzka 31. Pomiary wyk. 1m od jezdni, zabudowa w odległości 17m	5 kwiecień i 10 maj	szczyt poranny	45,4	99,8	72,5	12,5
			szczyt popołudniowy	46,0	93,0	70,5	10,5
			noc	bd	bd	bd	bd
4	Pułtusk ul 3 Maja 1, przy drodze krajowej 61, szpital miejski	17 kwiecień	szczyt poranny	55,5	84,5	71,3	16,3
			szczyt popołudniowy	bd	bd	bd	bd
			noc	38,7	84,3	66,0	21,0
5	Pabianice ul Łaska, droga krajowa, ruch tramwajowy, zabudowa mieszkaniowa po stronie południowej. Pomiar 1m od krawędzi jezdni	26 kwiecień	szczyt poranny	52,0	87,3	71,4	11,4
			szczyt popołudniowy	53,1	b.d.	73,2	13,2
			noc	bd	bd	bd	bd
6	Słupsk, ul. Szczecińska, na wysokości Zespołu Szkół Rolniczych. Pomiar w odl. 1,5 m od krawędzi jezdni	14-19 kwietnia	szczyt poranny	54,7	90,1	73,1	13,1
			szczyt popołudniowy	51,1	88,3	73,3	13,3
			noc	50,2	87,3	69,9	19,9
7	Słupsk, ul. Szczecińska pomiędzy ul Grottgera i ul. Braci Gierymskich. Pomiar 1,5m od krawędzi jezdni	14-19 kwietnia	szczyt poranny	47,1	87,0	72,2	12,2
			szczyt popołudniowy	53,8	88,1	73,9	13,9
			noc	45,9	89,0	69,8	19,8
8	Słupsk, ul. Zamkowa. Pomiar 1,5 m od krawędzi jezdni	14-19 kwietnia	szczyt poranny	48,2	83,5	70,7	10,7
			szczyt popołudniowy	56,1	86,5	72,2	12,2
			noc	43,1	81,4	65,3	15,3
9	Białobrzegi ul Krakowska 40, trasa E-7, pomiary 1m od skraju jezdni. Zabudowa w odlegl. 7 m od jezdni	19 kwietnia	szczyt poranny	b.d.	86,8	74,5	14,5
			szczyt popołudniowy	b.d.	90,1	75,8	15,8
			noc	b.d.	88,4	73,8	23,8
10	Białobrzegi ul Krakowska 74, pomiary 1m od krawędzi jezdni. Zabudowa 7 m od jezdni	19 kwietnia	szczyt poranny	b.d.	90,3	75,5	15,5
			szczyt popołudniowy	b.d.	91,3	76,2	16,2
			noc	b.d.	88,7	74,6	24,6
11	Siedlce ul. J. Piłsudskiego 27, centrum miasta, pomiar 1m od krawędzi jezdni a 1,5 m od elewacji budynku	17 kwietnia	środek dnia	54,6	86,7	70,7	5,7
			szczyt popołudniowy	55,3	96,5	70,6	5,6
			noc	44,9	95,3	69,9	14,9
12	Gdańsk, Trakt Św. Wojciecha 153, odległość krawędzi jezdni od bud. miesz. 3 m	11-19 kwietnia	szczyt poranny	52,2	95,4	75,0	10,0
			szczyt popołudniowy	52,9	100,4	76,2	11,2
			noc	36,2	90,0	64,3	9,3
13	Gdańsk, Grunwaldzka 519, odległość zabudowy od krawędzi jezdni 2 m	12-19 kwietnia	szczyt poranny	58,9	92,8	74,9	9,9
			szczyt popołudniowy	59,1	93,1	75,4	10,4
			noc	41,0	87,9	64,2	9,2
Pomiary wykonane w większej odległości od jezdni i na linii zabudowy							
14	Gdynia ul. Śląska 51. Odległość zabudowy 11m od krawędzi jezdni. Pomiar 1,5 m od elewacji budynku	11-19 kwietnia	szczyt poranny	57,6	89,1	70,0	5,0
			szczyt popołudniowy	57,7	93,5	70,2	5,2
			noc	34,7	83,4	57,4	2,4
15	Piotrków Trybunalski ul. Łódzka 31. Pomiary wyk. 17 m od jezdni, przy budynku mieszkalnym	5 kwiecień i 10 maj	szczyt poranny	45,4	83,5	62,3	2,3
			szczyt popołudniowy	45,4	84,5	60,6	0,6
			noc	bd	bd	bd	bd
16	Częstochowa ul Św. Rocha odcinek od ul. Św. Jadwigi do ul. Wręczyckiej pomiar przy linii zabudowy	10 – 26 kwiecień	szczyt poranny	55,2	85,3	72,3	12,3
			szczyt popołudniowy	53,0	86,2	71,7	11,7
			noc	44,7	87,5	70,5	20,5

²⁶ Przekroczenie ustalono w odniesieniu do wartości określonych rozporządzeniem MOŚZNiL wynoszących dla terenów szpitali w miastach 55 dB w dzień i 45 dB w nocy, dla terenów zabudowy mieszkaniowej jedno i wielorodzinnej 60 dB w dzień i 50 dB w nocy, a dla terenów śródmiejskich miast powyżej 100 tys. mieszkańców, ze zwartą zabudową mieszkaniową koncentracją obiektów handlowych i usługowych 65 dB w dzień i 55 dB w nocy.

17	Częstochowa, Al. Jana Pawła II, odcinek od Al. Armii Krajowej do ul. Kilińskiego, pomiar przy linii zabud.	10 – 26 kwiecień	szczyt poranny	51,6	82,4	67,3	7,3
			szczyt popołudniowy	54,3	82,8	67,1	7,1
			noc	44,1	79,0	63,9	13,9
18	Częstochowa ul. Warszawska 273, pomiar przy linii najbliższej zabudowy	10 – 26 kwiecień	szczyt poranny	55,7	93,7	76,5	16,5
			szczyt popołudniowy	56,8	96,3	76,1	16,1
			noc	41,5	88,8	68,7	18,7
19	Katowice, ul. Mikołowska 30, pomiar przy najbliższej linii zabudowy	10 – 26 kwiecień	szczyt poranny	58,5	86,1	74,4	14,4
			szczyt popołudniowy	54,6	88,2	73,6	13,6
			noc	50,8	84,0	70,5	20,5
20	Katowice, ul. Chorzowska 77, pomiar na pierwszej linii zabudowy	10 – 26 kwiecień	szczyt poranny	53,7	85,1	72,0	12,0
			szczyt popołudniowy	55,4	91,6	72,0	12,0
			noc	52,5	87,0	70,1	20,1
21	Katowice, ul. 1-ego Maja 7, pomiar przy linii najbliższej zabudowy	10 – 26 kwiecień	szczyt poranny	55,4	96,4	74,7	14,7
			szczyt popołudniowy	55,5	96,0	75,5	15,5
			noc	45,9	92,1	69,6	19,6
22	Sosnowiec, ul. 3-go maja – Szpital miejski, pomiar przy linii zabudowy	10 – 26 kwiecień	szczyt poranny	54,9	83,6	68,2	13,2
			szczyt popołudniowy	56,2	90,2	68,4	13,4
			noc	43,3	83,2	65,7	20,7
23	Sosnowiec, ul. Piłsudskiego 21 pomiar przy linii najbliższej zabudowy	10 – 26 kwiecień	szczyt poranny	55,8	87,4	71,2	11,2
			szczyt popołudniowy	48,6	86,5	69,5	9,5
			noc	42,0	86,8	65,9	15,9
24	Sosnowiec, ul. Grota Roweckiego, szpital miejski, na linii zabudowy	10 – 26 kwiecień	szczyt poranny	48,0	87,2	69,7	14,7
			szczyt popołudniowy	56,1	97,9	72,6	17,6
			noc	43,2	84,3	65,9	20,9
25	Białobrzegi ul Krakowska 40, trasa E-7, pomiary 5 m od skraju jezdni i 2 m od linii zabudowy.	19 kwietnia	szczyt poranny	b.d	82,5	68,7	8,7
			szczyt popołudniowy	b.d	83,5	72,6	12,6
			noc	b.d	80,5	70,4	20,4
26	Białobrzegi ul Krakowska 74, pomiary 5 m od krawędzi jezdni.	19 kwietnia	szczyt poranny	b.d	78,2	67,8	7,8
			szczyt popołudniowy	b.d	79,4	68,4	8,4
			noc	b.d	77,4	67,5	17,5
27	Łódź ul. Rokicińska (od ul. Adamskiego do ul. Służbowej, 6 pasów ruchu, tramwaje, osiedla mieszkaniowe. Pomiar 70m od północnej krawędzi drogi i 3 m od elewacji budynku	3-5 kwiecień	szczyt poranny	39,6	78,3	55,7	-
			szczyt popołudniowy	50,0	78,5	58,4	-
			noc	32,6	84,3	51,0	1,0
28	Gdynia ul. Pawia, obwodnica Trójmiasta, pomiar 5m od jezdni a 10m od elewacji zab. mieszkaniowej.	11-19 kwietnia	szczyt poranny	50,7	90,1	73,5	8,5
			szczyt popołudniowy	50,7	84,8	73,0	8,0
			noc	41,5	91,0	66,8	11,8
29	Kraków, Al. Krasinskiego 28.(w ciągu drogi nr 7) Pomiar na wys. I piętra budynku mieszkalnego, ok. 4m od jezdni.	19-20 kwietnia	szczyt poranny	bd	bd	74,5	9,5
			szczyt popołudniowy	bd	bd	73,3	8,3
			noc	bd	bd	70,1	15,1
30	Kraków, ul. Wielicka (w ciągu drogi nr 4) przy ul. Ściegiennego 93. Pomiar na wys. IV piętra, odl. ok. 35 m od jezdni	26-27 kwiecień	szczyt poranny	bd	bd	69,7	4,7
			szczyt popołudniowy	bd	bd	69,4	4,4
			noc	bd	bd	64,9	9,9
31	Kraków, ul. Opolska (w ciągu drogi nr 777), pomiar przy ul. Narutowicza 12, na wys. I piętra bud. mieszkal., ok. 40 m od jezdni.	19-20 kwiecień	szczyt poranny	bd	bd	74,6	9,6
			szczyt popołudniowy	bd	bd	73,2	8,2
			noc	bd	bd	70,1	15,1



Warszawa, dnia 21.12.2001r.

MINISTER ŚRODOWISKA

Stanisław Żelichowski

DOS-091-404/7689/2001/JC

Pan
Zbigniew Wesołowski
Wiceprezes Najwyższej
Izby Kontroli

Nawiązując do pisma z dnia 14 grudnia 2001 r. znak: Zn.: KSR-I-4101/2001 w sprawie „Informacji o wynikach kontroli ochrony przed hałasem na obszarach miejskich ze szczególnym uwzględnieniem głównych tras komunikacyjnych” przekazuję Panu Prezesowi moje stanowisko do tego dokumentu.

SYNTEZA USTALEŃ KONTROLI I OCENA KONTROLOWANEJ DZIAŁALNOŚCI

Pkt 3.2 i 3.3

Wg stanowiska NIK (pkt 3.2) zgodnie z art. 66 pkt. 6 starosta ma obowiązek instalowania aparatury kontrolno-pomiarowej oraz prowadzenia niezbędnych pomiarów. Również wg stanowiska NIK (uzasadnienie do pkt 3.3 na str. 70) wydanie decyzji ustalającej dopuszczalny poziom hałasu przenikającego do środowiska należy do obowiązków starosty i wymaga na ogół ścisłej współpracy z WIOŚ prowadzącym pomiary hałasu w środowisku. Tak sformułowane uzasadnienie, o wymaganej ścisłej współpracy WIOŚ, sugeruje, że to obowiązkiem WIOŚ jest przeprowadzanie pomiarów na potrzeby wydawania przez starostów przedmiotowych decyzji. Sugestia ta jest sprzeczna ze stanowiskiem w pkt 3.2.

Moim zdaniem, jeżeli starosta ma obowiązek przeprowadzania niezbędnych pomiarów (dotyczy to oczywiście pomiarów na potrzeby oceny przez starostę stanu środowiska i ewentualnie wydania decyzji w trybie art. 51 ust.2 ustawy o ochronie i kształtowaniu środowiska) to sformułowane na str. 70 i 72 zarzuty dotyczące nie wykonywania tych pomiarów przez WIOŚ nie powinny stanowić zarzutu odnośnie jej działalności. Nie oznacza to oczywiście, że WIOŚ nie może prowadzić takich pomiarów. Nie jest to jednak jej obowiązkiem.

WNIOSKI

ZADANIA WIOŚ

Należy zastanowić się, czy można wprowadzić tak ogólny zapis, o przekazywaniu organom samorządowym oraz jednostkom zarządzającym drogami informacji o zakresie i wynikach przeprowadzanych pomiarów hałasu. Zapis ten oznacza bowiem nałożenie na organ administracji obowiązku nie wynikającego z ustawy. Natomiast obowiązki organów administracji ochrony środowiska wynikają z ustawy Prawo ochrony środowiska.

Należy również zaznaczyć, że obowiązek zapisany jest zbyt ogólnie. Jego realizacja oznaczałaby praktycznie konieczność dodatkowego kopiowania, przynajmniej w trzech dodatkowych egzemplarzach, protokołów, raportów, sprawozdań z wszystkich pomiarów np. przeprowadzanych na potrzeby monitoringu, czy wydawania decyzji nakładającej karę, które w zasadzie nie są przydatne w bezpośredniej pracy samorządu.

Moim zdaniem jeżeli miałby już zostać nałożony obowiązek, to powinien być bardziej szczegółowy tzn. określać stosowne organy samorządu, jakiego rodzaju pomiary i jakie informacje, w jakiej formie przekazywane. W innych przypadkach trudno będzie się do niego dostosować.

ZADANIA STAROSTY

Moim zdaniem, zgodnie z art. 379 ustawy Prawo ochrony środowiska, starosta ma obowiązek sprawowania kontroli, przestrzegania i stosowania przepisów o ochronie środowiska w zakresie objętym swoją właściwością. Zatem powinien tu również znaleźć się podobny zapis w tym zakresie, jak w odniesieniu do zadań prezydentów i burmistrzów miast oraz wójtów.

Do wiadomości:

1. GIOŚ
2. Biuro Kontroli w/m
(dot. BKwk-091-3/146/01)



OPINIA

Przesa Najwyższej Izby Kontroli
do stanowiska Ministra Środowiska, zawartego w piśmie z dnia 21 grudnia 2001 r.,
w sprawie „Informacji o wynikach kontroli ochrony przed hałasem na obszarach miejskich
ze szczególnym uwzględnieniem głównych tras komunikacyjnych”

Najwyższa Izba Kontroli nie podziela poglądów Pana Ministra, przedstawionych w ww. stanowisku i przekazuje uprzejmie następujące wyjaśnienia:

ad. synteza ustaleń kontroli i ocena kontrolowanej działalności pkt. 3.2 i 3.3 „Informacji ...”

Organy administracji rządowej i organy jednostek samorządu terytorialnego obowiązane są - zgodnie z art. 66 pkt 6 ustawy o ochronie i kształtowaniu środowiska (uoś) - zapewniać ochronę środowiska w szczególności przez instalowanie aparatury kontrolno-pomiarowej oraz prowadzenie niezbędnych pomiarów. Dokonywanie pomiarów hałasu należy zatem zarówno do obowiązków starosty jak i wojewódzkiego inspektora ochrony środowiska, przy pomocy którego wojewoda (terenowy organ administracji rządowej) wykonuje zadania Inspekcji Ochrony Środowiska (art. 3 ust. 1 pkt 2 ustawy o IOŚ). W świetle powyższego jeżeli starosta nie ma możliwości dokonać takich pomiarów, które są niezbędne dla zapewnienia ochrony środowiska przed hałasem w sposób określony w art. 51 ust. 1 i 2 uoś, powinien je wykonać wojewódzki inspektor ochrony środowiska, który dla potrzeb realizacji zadań Inspekcji, dotyczących prowadzenia badań jakości środowiska (art. 2 ust. 1 pkt. 8 ustawy o IOŚ), posiada odpowiednie zaplecze kadrowe i aparaturowe. W związku z powyższym NIK nie widzi sprzeczności pomiędzy ustaleniami kontroli, zawartymi w pkt. 3.2 oraz 3.3 syntezy, a rozwiniętymi na str. 70 i 72 w części szczegółowej „Informacji ...”.

ad. wnioski – zadania WIOŚ

Obowiązkiem Inspekcji Ochrony Środowiska, której zadania wykonuje wojewódzki inspektor ochrony środowiska, jest współdziałanie w wykonywaniu czynności kontrolnych m.in. z organami samorządu terytorialnego, obejmujące - zgodnie z art. 17 ust. 1 pkt 2 ustawy o IOŚ - przekazywanie właściwym organom administracji rządowej oraz organom samorządu terytorialnego informacji o wynikach kontroli, przeprowadzonych przez IOŚ.

Z kolei - w myśl art. 28 ust.2 ustawy o IOŚ - właściwy organ IOŚ udostępnia organom administracji rządowej oraz organom samorządu terytorialnego wyniki badań i obserwacji oraz oceny stanu środowiska, objęte państwowym monitoringiem środowiska, gromadzone przez wojewódzkich inspektorów ochrony środowiska.

Biorąc pod uwagę powyższe oraz fakt, że uzyskiwane wyniki badań oraz oceny stanu środowiska winny być wykorzystywane przede wszystkim dla realizacji potrzeb ochrony środowiska, a więc służyć programowaniu i podejmowaniu skutecznych działań dla poprawy stanu środowiska, a wreszcie uwzględniając, że zgodnie z art. 19 ust. 2 ustawy o drogach publicznych zarządcami dróg są organy administracji rządowej oraz organy samorządu terytorialnego - NIK w pełni podtrzymuje wniosek, skierowany do WIOŚ. Równocześnie, zdaniem NIK, nie można określać szczegółowo sposobu realizacji tego wniosku; winien on bowiem zależeć każdorazowo od uzyskanych lokalnie przez Inspekcję wyników pomiarów

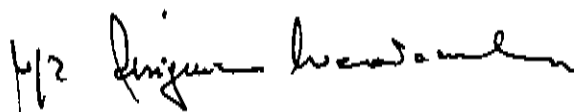
hałasu w świetle obowiązującego dla danego terenu dopuszczalnego poziomu hałasu w środowisku i wynikającej stąd wielkości ewentualnych przekroczeń, biorąc przy tym pod uwagę potrzebę i zakres podjęcia niezbędnych działań naprawczych.

ad wnioski – zadania starosty

Z uwagi na fakt, iż ustalenia kontroli w zakresie nie wywiązywania się organów samorządu terytorialnego z obowiązku prowadzenia kontroli przestrzegania przepisów o ochronie środowiska przed hałasem, nałożonego art. 91 ust.1 uoś, nie dotyczyły starostów, NIK nie ma podstaw kierować do nich wniosku o podjęcie działań dla usunięcia stwierdzonych w tym zakresie nieprawidłowości, jak uczyniono to w odniesieniu m.in. do prezydentów miast na podstawie dokonanych w trakcie kontroli ustaleń, opisanych na str. 70 „Informacji ...”.

Najwyższa Izba Kontroli wyraża przekonanie, że podjęcie przez Ministra Środowiska oraz Inspekcję Ochrony Środowiska, wnioskowanych w „Informacji ...” działań, przyczyni się do zapewnienia lepszej ochrony środowiska przed hałasem.

Warszawa, dnia 23 grudnia 2001 r.

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Andrzej Lech". The signature is written in a cursive style and is positioned to the right of the date.