

Najczęściej zadawane pytania dotyczące inicjatywy „STOP Hałasowi od Autostrady”

1. Wiele osób odmawia złożenia podpisu ze względu na konieczność podania swoich danych osobowych w tym nr PESEL.

PESEL oraz inne dane osobowe są wymogiem ustawy o wykonywaniu inicjatywy ustawodawczej. Bez PESEL-u podpis jest nieważny. Prosimy o wyrozumiałość.

2. Czy dane osobowe składane na kartach podpisów są bezpieczne i nie zostaną ujawnione osobom trzecim?

Tak, zbiórka podpisów przebiega zgodnie z ustawą o ochronie danych osobowych. Dane są gromadzone wyłącznie w celu przedłożenia ich na ręce Marszałka Sejmu RP.

3. Jakie są wytyczne WHO ?

Światowa Organizacja Zdrowia przyjmuje następujące zalecenia co do dopuszczalnych poziomów hałasu dla terenów mieszkaniowych na zewnątrz (z ang. Outdoor living area):
50 dB w dzień – średnie rozdrażnienie w ciągu dnia i wieczorem,
55 dB w dzień – poważne rozdrażnienie w ciągu dnia i wieczorem,
40 dB w nocy,
55 dB w nocy – cel dla okresu przejściowego, w którym z różnych powodów, nie da się osiągnąć wskaźnika docelowego w nocy na poziomie 40dB w krótkim okresie czasu, oraz gdzie ustawodawca decyduje się na stopniowe dostosowanie do bazowych wytycznych WHO.

4. Czy do „celu przejściowego WHO” przewidzianego w projekcie ustawy ma zastosowanie zapis +/- 5dB?

Nie, zapis +/- 5dB ma zastosowanie wyłącznie do wytycznych WHO dla dnia i nocy. Cel przejściowy jest sam w sobie odrębną wartością, określoną przez WHO na poziomie 55 dB w przypadku, gdy w krótkim okresie nie da się osiągnąć wskaźnika docelowego dla pory nocnej, założonego przez WHO na poziomie 40 dB.

5. Jak długo może trwać cel przejściowy ?

Z założeń WHO, na których opiera się projekt ustawy, wynika jasno, że cel przejściowy ma zastosowanie w krótkim okresie czasu. Zatem za krótki okres, dla istniejących dróg, należy przyjąć czas od momentu stwierdzenia przekroczenia norm hałasu, poprzez rozpisanie przetargu i realizację inwestycji, do momentu oddania do użytkowania zabezpieczeń akustycznych. Okres przejściowy z założenia powinien mieć zdefiniowany początek i koniec, ale w zależności od specyfiki danej inwestycji (np. czy będzie to nasyp, wał, ekrany lub inne) może przyjmować inne przedziały czasowe. Z różnych źródeł spotykamy się z krytycznymi opiniami dotyczącymi bliżej niezdefiniowanego czasu trwania okresu przejściowego oraz

możliwości jego przedłużania przez urzędników. W związku z tym, jeżeli uda Nam się zebrać 100 tysięcy podpisów, złożyć projekt w Sejmie, przy założeniu że projekt zostanie skierowany do dalszych prac, złożymy autokorektę do projektu, mającą na celu precyzyjne określenie terminowości okresu przejściowego oraz braku możliwości jego przedłużania/powtarzania.

6. Dlaczego zdecydowaliśmy się dopuścić w projekcie zastosowanie celu przejściowego WHO?

Dopuszciliśmy możliwość zastosowania celu przejściowego, tak aby nagle nie trzeba było stosować ograniczeń prędkości do 90 km/h w nocy, na drogach ekspresowych i autostradach, które nie posiadają zabezpieczeń akustycznych. Sądzymy więc, że bez tego zapisu, projekt zyskałby wielu przeciwników w ministerstwie i wśród samych posłów i zostałby odrzucony przez Sejm w całości.

7. W przypadku przyjęcia projektu, kiedy zaczną obowiązywać nowe normy?

Sejm określa termin po jakim wchodzi w życie nowelizacja ustawy. Ze względu na konieczność przygotowania przez Ministerstwo rozporządzenia sądzimy, że termin będzie wynosił 2-3 miesiące, ale nie mniej niż miesiąc i nie więcej niż 6 miesięcy. Gdy nowelizacja ustawy wejdzie w życie, Minister Środowiska będzie zobowiązany wydać nowe rozporządzenie dotyczące dopuszczalnych norm hałasu w Polsce. W tym rozporządzeniu będzie mógł zastosować widełki +/- 5dB dla dnia i nocy. Powinien również określić sytuacje, w których dopuszcza zastosowanie celu przejściowego WHO w nocy i na jak długo. Minister wyda oczywiście rozporządzenie bezpośrednio po wejściu nowelizacji w życie, bowiem bez jego wydania, z mocy ustawy, obowiązywałyby od razu ostrzejsze normy (bez tych widełek i norm przejściowych).

8. W przypadku przyjęcia projektu, czy nowe normy będą dotyczyć również istniejących dróg, czy tylko planowanych i nowobudowanych?

Zmiana norm będzie miała co do zasady zastosowanie do istniejących dróg. Zgodnie z ustawą Prawo Ochrony Środowiska (POŚ) istnieją dwie możliwości dostosowywania istniejących dróg do obowiązujących norm hałasu.

1. Program ochrony środowiska przed hałasem.

Zarządzający drogami których eksploatacja może powodować negatywne oddziaływanie akustyczne na znacznych obszarach, zgodnie z art 179 ustawy POŚ tworzą mapy akustyczne. Są one potem podstawą do uchwalania przez Sejmiki Województw programów ochrony środowiska przed hałasem (zgodnie z art. 119 ustawy POŚ). W programach tych wytypowane są najbardziej newralgiczne miejsca w których realizowane są następnie działania mające obniżyć poziom hałasu (m.in. montaż ekranów).

2. Przegląd ekologiczny.

Druga droga zmian punktowych możliwa jest w związku art. 237. ustawy POŚ, który mówi, że w razie "stwierdzenia okoliczności wskazujących na możliwość negatywnego oddziaływania instalacji na środowisko, organ ochrony środowiska może, w drodze decyzji, zobowiązać prowadzący instalację podmiot korzystający ze środowiska do sporządzenia i przedłożenia przeglądu ekologicznego". Jeśli z przeglądu ekologicznego wyjdzie że normy hałasu są



STOWARZYSZENIE NA RZECZ WIEDZY I ROZWOJU - „WiR KOPERNIK”
Czarna 857, 37-125 Czarna, tel. 603155527, e-mail: kontakt@wirkopernik.pl

przekroczone, otwiera to drogę do przeprowadzania postępowania mającego na celu wydanie "decyzji naprawczej" (art. 362 ustawy POŚ) czyli nałożenia obowiązku na zarządzającego drogą do ograniczenia hałasu.