

Klimat akustyczny

Ustawa Prawo ochrony środowiska nakłada na Inspekcję Ochrony Środowiska obowiązek oceny klimatu akustycznego w kraju. Na pytania AURY dotyczące tej oceny odpowiada dr inż. **ANDRZEJ JAGUSIEWICZ**, główny inspektor ochrony środowiska.

AURA: *Panie Ministrze, na jakiej podstawie dokonuje się oceny klimatu akustycznego i zagrożeń wynikających z występowania nadmiernego hałasu?*

Andrzej Jagusiewicz: Badania klimatu akustycznego i jego ocenę wykonuje się w ramach Państwowego Monitoringu Środowiska. Służą do tego badania i pomiary źródeł hałasu o charakterze programowym, czyli wynikającym z ustawy i przepisów wykonawczych, oraz kontrolnym w celu utrzymania wymaganego poziomu hałasu lub sprawdzenia skargi na jego nadmierny poziom w odczuciu obywatelskim. Wyniki badań i pomiarów są następnie wykorzystywane do sporządzania map akustycznych, które zgodnie z obowiązującym prawem są podstawą do określania oddziaływania hałasu na ludzi i środowisko przez porównanie jego poziomu do norm akustycznych. Z kolei jeśli normy hałasu są przekraczane, należy sporządzić program ochrony przed hałasem, naprawiający sytuację. To wymogi unijnej dyrektywy w sprawie oceny i zarządzania hałasem w środowisku, w pełni przeniesionej do prawodawstwa krajowego.

Uciążliwym źródłem hałasu był zwykle przemysł. Jak wygląda dziś emisja hałasu w zakładach produkcyjnych i w usługach?

W minionych latach Inspekcja skontrolowała ponad 3500 takich obiektów. Niestety, ponad połowa z nich (55%) przekroczyła dopuszczalne normy hałasu dziennego. Niepokoi też fakt, iż niemal połowa (45%) przekraczała normy nocne, a to musi odbierać komuś sen. Najwięcej dokuczliwych akustycznie podmiotów gospodarczych zanotowano w województwach: łódzkim, opolskim, śląskim i wielkopolskim. Ponadto stwierdzono, że najbardziej uciążliwymi źródłami hałasu są w porze dziennej: szlifierki, wiertarki, spawarki, suszarnie zbóż, agregaty prądotwórcze, stoły wibracyjne, betoniarki, wentylatory wyciągowe z pomieszczeń chłodniczych, powierzchniowa obróbka metali, maszyny stolarskie i urządzenia odpylające. Z kolei w porze nocnej dokuczają nam kolej-

we sygnalizatory dźwiękowe, transport dostawczy, przenośniki taśmowe, agregaty i kontenery chłodnicze, instalacje do produkcji kostki betonowej i urządzenia technologiczne cukrowni. Podkreślić też trzeba dokuczliwość urządzeń nagłaśniających, niezbędnych dla nocnej rozrywki w dyskotekach, klubach i koncertach na wolnym powietrzu.

Chyba nie lepiej wygląda sytuacja wzdłuż naszych dróg, bo przecież wzrosła liczba poruszających się na nich pojazdów, zarówno samochodów osobowych jak i ciężarowych?

Badania i pomiary hałasu drogowego są prowadzone przez jednostki Inspekcji Ochrony Środowiska od wielu lat. Niektóre województwa, takie jak dolnośląskie, kujawsko-pomorskie, lubelskie czy mazowieckie radzą sobie z tym zadaniem całkiem dobrze, podczas gdy inne, jak np. opolskie czy zachodniopomorskie mają nadal problemy z wykonywaniem wystarczającej liczby badań. Dlatego też Inspekcję wspierają instytuty naukowo-badawcze, zwłaszcza resortowy Instytut Ochrony Środowiska, wręcz tradycyjny nasz partner w respektowaniu unijnych wymogów w zakresie dbałości o dobry klimat akustyczny w kraju. Ale muszę podkreślić, że badania hałasu drogowego objęły odcinki dróg o łącznej długości zaledwie 3000 km, a to stanowczo za mało na definitywne wnioski. W oparciu o tę skromną próbkę pomiarową najbardziej uciążliwe są drogi w województwach: dolnośląskim, kujawsko-pomorskim, lubelskim i mazowieckim. Ale kto sieje wiatr, ten zbiera burzę, więc gdybyśmy pomiarami, i to zrównoważonymi, objęli cały kraj, to wynik mógłby być diametralnie inny.

Czy Inspekcja kontroluje również hałas pochodzący z linii kolejowych?

Podobnie jak w przypadku hałasu drogowego intensywność pomiarów hałasu kolejowego jest bardzo zróżnicowana i tradycyjnie wspieramy się dodatkowymi badaniami Instytutu Ochrony Środowiska. W minionych latach Instytut określił uciążliwość akustyczną tras kolejowych prowadzących z Warszawy, m.in. do Gdańska,

Kielc, Krakowa, Łodzi, Poznania i dalej do granicy państwa w Kunowicach, Terespolu oraz Zawiercia, a także na Centralnej Magistrali Kolejowej. Dodatkowo poznaliśmy wyniki kilku odcinków tras kolejowych przed i po ich modernizacji jak np. Łowicz – Kutno. Na tej trasie stwierdziliśmy obniżenie poziomu hałasu od 4 do 10 dB (decybeli), co wskazuje na celowość powszechnej modernizacji torowisk. Zwłaszcza na tych trasach, po których jeżdżą pociągi wpływające dominująco na klimat akustyczny, a więc „ekspresy” i „towarowe”.

A co z lotnictwem?

Rozwój kraju przewiduje zdecydowany wzrost liczby lotnisk, musimy więc być czujni. Mamy jak dotąd w ogóle 12 lotnisk międzynarodowych i krajowych. A dodatkowo niepokoi obserwowane przybliżanie się osiedli do „płyty lotniska”. Zatem dokuczliwość hałasu lotniczego będzie wzrastać. Wniosek jest tu dość oczywisty. Otóż nie są przestrzegane zasady gospodarki przestrzennej, czyli w takich przypadkach właściwe pod względem oddalenia od terenu lotniska lokalizacje osiedli mieszkaniowych. To „solidarna wina” urbanistów, pazernych deweloperów, czasem niekompetencji władz samorządowych i braku znajomości klimatu akustycznego w rejonie planowanej budowy. Klaniają się tu mapy akustyczne, których wykorzystanie, gdyby było już powszechne, uchroniłoby obywateli przed zbędnym stresem akustycznym. Dodam, że mamy rozpoznane pod względem akustycznym główne porty lotnicze kraju, w tym Okęcie w stolicy, Balice w Krakowie i Ławicę w Poznaniu.

Czy na podstawie tak fragmentarycznych badań i pomiarów można ocenić wielkość populacji narażonej na ponadnormatywny hałas?

Tam, gdzie takie analizy są w miarę reprezentatywne, oczywiście, że tak. Jak już wspomniałem, dotyczy to liderów akustycznych wśród naszych Wojewódzkich Inspektoratów Ochrony Środowiska, czyli powtórzyć: dolnośląskiego, kujaw-

sko-pomorskiego, lubelskiego, mazowieckiego i wielkopolskiego. Np. w wielkopolskim, aż 200 tysięcy osób jest narażonych na bardzo ponadnormatywny klimat akustyczny przekraczający od 10-25 dB normę hałasu, wynoszącą dla terenów o zabudowie mieszkaniowej 60 dB. Te 60 decybeli to gwar większego biura czy hali targowej, zaś 100 i więcej decybeli osiąga koncert muzyki pop. Z kolei w Warszawie ponad 1,5 miliona osób cierpi z powodu nadmiernego hałasu drogowego i dalsze 60 tysięcy z powodu nadmiernego hałasu kolejowego. A często są to ci sami ludzie. Dodam od siebie, że Warszawa to miasto, gdzie agresja różnego rodzaju sygnałów alarmowych, od tzw. pojazdów uprzywilejowanych, na jej mieszkańców trwa nieprzerwanie przez 24 godziny. W większości przypadków jest to zbędne nadużycie sygnałów, czyli przywileju, a czasem także i zwykłe chuligaństwo akustyczne. Warto, by przydenci miast przyjrzeni, a właściwie wsłuchali się w ten problem.

Uogólniając ocenę, proszę określić tendencje w zakresie klimatu akustycznego. Czy jest coraz głośniejsze i jeśli tak, to dlaczego?

Niestety jest głośniejsze, a więc gorzej. A miarą pogarszania się klimatu akustycznego jest rosnąca liczba konfliktów spowodowanych ponadnormatywnym hałasem. Najwięcej jest ich na terenach miast, gdzie wyraźnie wzrosło i nadal wzrasta natężenie ruchu drogowego, a obwodnic przybywa jak na lekarstwo. Zmalała liczba punktów pomiarowych z hałasem normatywnym i wzrosła liczba takich, gdzie przekroczenie norm było najwyższe. Z kolei zagrożenie hałasem przemysłowym, choć ma charakter lokalny, też rośnie. Następuje powolna degradacja, cichych jak dotąd, obszarów. A przed nami ogromny skok cywilizacyjny, czyli budowa autostrad i dróg ekspresowych oraz lotnisk. Oby w zgodzie z polityką ochrony przed hałasem, polegającej na wyprowadzeniu ruchu tranzytowego z centrów miast, a części ciężarówek z dróg lokalnych, oczywiście tam, gdzie już są autostrady, oraz na budowie infrastruktury przeciwhałasowej w postaci ekranów.

Czy Inspekcja potrafi wycenić szkodliwość oddziaływania ponadnormatywnego poziomu hałasu na zdrowie czło-

wieka i na wartość np. nieruchomości czy mieszkania, usytuowanych przy hałaśliwej ulicy?

Dopuszczalne poziomy hałasu zależą od jego źródła, np. drogi czy zakładu przemysłowego, oraz od usytuowania lub przeznaczenia danego obszaru. Inne są np. dla strefy śródmiejskiej miasta powyżej 100 tysięcy mieszkańców, a inne dla uzdrowiska. W przypadku przekroczenia normy hałasu Inspekcja wymierza kary, ale dodam od razu, iż są one nieadekwatne do powodowanej uciążliwości i strat. Przy przekroczeniu do 5 dB kara wynosi średnio 10 złotych na decybel. A uszczerbek na naszym zdrowiu, choćby z powodu źle przespanych nocy, jest wart dużo więcej. Ułomnością naszego prawa jest też brak możliwości karania za ponadnormatywny hałas drogowy. Dodam też, że starty, lądowania i przeloty statków powietrznych, podobnie jak linie energetyczne, są wyłączone z katalogu źródeł podlegających karom. Niewiele też obchodzą policję i straż miejską wyjące po nocach, wadliwe alarmy samochodowe pod oknami śpiących mieszkańców. A niebawem dojdzie jeszcze norma hałasu wieczornego wymagana unijną dyrektywą hałasową, która powinna położyć kres wierceniom w domach w porze dziennika telewizyjnego.

Co do zdrowia, to każdy z nas ma inną odporność na agresję akustyczną, bo jest ona do pewnego stopnia zjawiskiem kulturowym. Co jest hałasem w Skandynawii, może być wręcz ciszą nad Morzem Śródziemnym. Powiem szczerze; nie potrafimy, choćby z tego powodu wycenić uszczerbku na zdrowiu. No, chyba że nastąpi trwałe uszkodzenie aparatu słuchowego i rozstrój nerwowy.

Jaki jest podział kompetencji między Inspekcją Sanitarną, a kierowaną przez Pana? Kto kontroluje poziom hałasu np. w domach czy restauracjach?

W kompetencji Inspekcji Ochrony Środowiska leży zajmowanie się poziomem hałasu w środowisku, czyli poza terenami obiektów zamkniętych w postaci zakładów czy budynków. A wewnątrz nich uzupełnia nas właśnie Inspekcja Sanitarna, przy czym bada ona poziom hałasu nie tylko w budynkach użyteczności publicznej czy mieszkalnych, ale także na terenie zakładów i na stanowiskach pracy.

Czy jest dużo wniosków o dofinansowanie projektów przeciwhałasowych z funduszy ekologicznych? I czy wnioskujący musi przedstawić mapę akustyczną?

Wnioski o dofinansowanie inwestycji z zakresu ochrony środowiska przed hałasem są sporadyczne. Częściej mamy do czynienia z wnioskiem na uruchomienie działalności gospodarczej, szczególnie uciążliwej dla środowiska, która wymaga zgody w postaci tzw. pozwolenia zintegrowanego. A wtedy stosowny raport o oddziaływaniu inwestycji na środowisko powinien zawierać prognozę wpływu hałasu, powodowanego przez projektowany obiekt, na środowisko. Na ogół jednak inwestor przedstawia obliczenia modelowe w tym zakresie i nie musi korzystać z mapy akustycznej. Ta bowiem jest nowym instrumentem w ochronie środowiska, służącym przede wszystkim do sporządzenia programu naprawczego w większej skali przestrzennej. A programy takie dopiero przed nami, bowiem prawo unijne wymaga ich od krajów członkowskich dopiero od 2009 roku.

No to jak przedstawia się aktualnie sporządzanie map akustycznych?

W pierwszej kolejności takie mapy powinny być sporządzone dla dużych aglomeracji miejskich o liczbie mieszkańców powyżej 250 tysięcy. Do końca ubiegłego roku powinniśmy byli przekazać Komisji Europejskiej sprawozdanie z ich wykonania. W terminie mapy akustyczne zostały opracowane jedynie dla Gdańska i Warszawy. Do połowy kwietnia zadanie to odrobiły jeszcze Gdynia, Lublin, Kraków, Poznań i Wrocław, a do połowy roku dodatkowo Bydgoszcz, Katowice i Łódź. Do „zaległego szczęścia” brak tylko Białegostoku i Szczecina. Warto podkreślić, że obowiązek sporządzania map akustycznych spoczywa na starostach powiatowych, ale w przypadku wymienionych miast na ich prezydentach, którzy pełnią także funkcję starostów grodzkich. Z przyjemnością dodam, że mapy akustyczne dla dróg krajowych (238 odcinków) i lotnisk (wymagana tylko jedna dla Okęcia) zostały wykonane. Zalega natomiast kolej (PKP S.A.), która na dwanaście wymaganych odcinków przekazała nam jedynie dwie mapy.

Dziękujemy za rozmowę i życzymy nadrobienia zaległości.