

Warszawa, dnia 28 grudnia 2022 r.

Poz. 2795

**ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA KLIMATU I ŚRODOWISKA¹⁾**

z dnia 12 grudnia 2022 r.

**zmieniające rozporządzenie w sprawie szczegółowego zakresu danych ujętych na strategicznych mapach hałasu,
sposobu ich prezentacji i formy ich przekazywania²⁾**

Na podstawie art. 118 ust. 13 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2022 r. poz. 2556 i 2687) zarządza się, co następuje:

§ 1. W rozporządzeniu Ministra Klimatu i Środowiska z dnia 1 lipca 2021 r. w sprawie szczegółowego zakresu danych ujętych na strategicznych mapach hałasu, sposobu ich prezentacji i formy ich przekazywania (Dz. U. poz. 1325) wprowadza się następujące zmiany:

1) w załączniku nr 1 do rozporządzenia:

a) w ust. 3:

– w pkt 11 we wprowadzeniu do wyliczenia skreśla się wyrazy „, w podziale na jednostki pomocnicze gminy w rozumieniu art. 5 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym”,

– po pkt 11 dodaje się pkt 11a w brzmieniu:

„11a) wskazania danych liczbowych dotyczących ludności narażonej na hałas, w zakresie:

a) szacunkowej liczby osób dotkniętych szkodliwym skutkiem hałasu w postaci znacznej uciążliwości obliczonej zgodnie ze wzorem:

$$N_{HA,x} = \sum_j [n_j * AR_{HA,x,j}],$$

gdzie poszczególne symbole oznaczają:

$N_{HA,x}$ – wskaźnik określający całkowitą liczbę osób dotkniętych szkodliwym skutkiem hałasu w postaci znacznej uciążliwości,

HA – szkodliwy skutek hałasu w postaci znacznej uciążliwości,

x – źródło hałasu (drogi, linie kolejowe lub lotniska),

j – przedziały wartości wskaźnika hałasu L_{DWN} ,

n_j – liczbę osób narażonych na hałas z przedziału wartości j wskaźnika L_{DWN} ,

¹⁾ Minister Klimatu i Środowiska kieruje działem administracji rządowej – klimat, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 27 października 2021 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Klimatu i Środowiska (Dz. U. poz. 1949).

²⁾ Niniejsze rozporządzenie w zakresie swojej regulacji wdraża dyrektywę 2002/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 25 czerwca 2002 r. odnoszącą się do oceny i zarządzania poziomem hałasu w środowisku (Dz. Urz. UE L 189 z 18.07.2002, str. 12 – Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 15, t. 7, str. 101, Dz. Urz. UE L 311 z 21.11.2008, str. 1, Dz. Urz. UE L 168 z 01.07.2015, str. 1, Dz. Urz. UE L 5 z 10.01.2018, str. 35, Dz. Urz. UE L 170 z 25.06.2019, str. 115, Dz. Urz. UE L 198 z 25.07.2019, str. 241, Dz. Urz. UE L 67 z 05.03.2020, str. 132 oraz Dz. Urz. UE L 269 z 28.07.2021, str. 65).

$AR_{HA,x,j}$ – prawdopodobieństwo wystąpienia szkodliwego skutku hałasu w postaci znacznej uciążliwości pochodzącej od danego źródła hałasu wśród ludności narażonej na hałas w środowisku w danym przedziale wartości j , obliczone zgodnie ze wzorem:

– w przypadku dróg:

$$AR_{HA,drogi,j} = \frac{(78,9270 - 3,1162 * L_{DWN,j} + 0,0342 * L_{DWN,j}^2)}{100},$$

– w przypadku linii kolejowych:

$$AR_{HA,koleje,j} = \frac{(38,1596 - 2,05538 * L_{DWN,j} + 0,0285 * L_{DWN,j}^2)}{100},$$

– w przypadku lotnisk:

$$AR_{HA,lotniska,j} = \frac{(-50,9693 + 1,0168 * L_{DWN,j} + 0,0072 * L_{DWN,j}^2)}{100}.$$

Wskaźnik $AR_{HA,x,j}$ oblicza się dla wartości środkowej wskaźnika hałasu L_{DWN} w każdym z następujących przedziałów wartości j podanych w dB:

– 55,0–59,9 dB,

– 60,0–64,9 dB,

– 65,0–69,9 dB,

– 70,0–74,9 dB,

– 75,0–79,9 dB,

– większe lub równe 80 dB (≥ 80 dB),

b) szacunkowej liczby osób dotkniętych szkodliwym skutkiem hałasu w postaci znacznych zaburzeń snu obliczonej zgodnie ze wzorem, o ile dane są dostępne:

$$N_{HSD,x} = \sum_j [n_j * AR_{HSD,x,j}],$$

gdzie poszczególne symbole oznaczają:

$N_{HSD,x}$ – wskaźnik określający całkowitą liczbę osób dotkniętych szkodliwym skutkiem hałasu w postaci znacznych zaburzeń snu,

HSD – szkodliwy skutek hałasu w postaci znacznych zaburzeń snu,

x – źródło hałasu (drogi, linie kolejowe lub lotniska),

j – przedziały wartości wskaźnika hałasu L_N ,

n_j – liczbę osób narażonych na hałas z przedziału wartości j wskaźnika L_N ,

$AR_{HSD,x,j}$ – prawdopodobieństwo wystąpienia szkodliwego skutku hałasu w postaci znacznych zaburzeń snu pochodzącego od danego źródła hałasu wśród ludności narażonej na hałas w środowisku w danym przedziale wartości j , obliczone zgodnie ze wzorem:

– w przypadku dróg:

$$AR_{HSD,drogi,j} = \frac{(19,4312 - 0,9336 * L_{N,j} + 0,0126 * L_{N,j}^2)}{100},$$

– w przypadku linii kolejowych:

$$AR_{HSD,koleje,j} = \frac{(67,5406 - 3,1852 * L_{N,j} + 0,0391 * L_{N,j}^2)}{100},$$

– w przypadku lotnisk:

$$AR_{HSD,lotniska,j} = \frac{(16,7885 - 0,9293 * L_{N,j} + 0,0198 * L_{N,j}^2)}{100}.$$

Wskaźnik $AR_{HSD,x,j}$ oblicza się dla wartości środkowej wskaźnika hałasu L_N w każdym z następujących przedziałów wartości j podanych w dB:

– 50,0–54,9 dB,

– 55,0–59,9 dB,

– 60,0–64,9 dB,

– 65,0–69,9 dB,

– 70,0–74,9 dB,

– większe lub równe 75 dB (≥ 75 dB),

- c) szacunkowej liczby osób dotkniętych szkodliwym skutkiem hałasu w postaci choroby niedokrwiennej serca wskutek oddziaływania hałasu drogowego³⁾ obliczonej zgodnie ze wzorem, o ile dane są dostępne:

$$N_{IHD,y} = PAF_{IHD} * I_y * P,$$

gdzie poszczególne symbole oznaczają:

$N_{IHD,y}$ – wskaźnik określający całkowitą liczbę osób dotkniętych szkodliwym skutkiem hałasu drogowego w postaci choroby niedokrwiennej serca na ocenianym obszarze y ,

IHD – szkodliwy skutek hałasu drogowego w postaci choroby niedokrwiennej serca,

I_y – współczynnik zachorowalności na chorobę niedokrwinną serca na ocenianym obszarze y , który można uzyskać na podstawie danych statystycznych dotyczących zdrowia w danym regionie lub w kraju, na którym znajduje się obszar y ,

P – całkowitą liczbę ludności ocenianego obszaru y (suma ludności dla różnych pasm hałasu),

PAF_{IHD} – odsetek przypadków choroby niedokrwiennej serca spowodowanej hałasem drogowym wśród ludności narażonej na względne ryzyko choroby niedokrwiennej serca obliczony zgodnie ze wzorem:

$$PAF_{IHD} = \frac{\sum_j [p_j * (RR_j - 1)]}{\sum_j [p_j * (RR_j - 1)] + 1},$$

gdzie poszczególne symbole oznaczają:

p_j – odsetek całkowitej liczby ludności P na ocenianym obszarze, który jest narażony na przedział wartości j wskaźnika hałasu L_{DWN} ,

RR_j – ryzyko względne choroby niedokrwiennej serca w danym przedziale wartości j wskaźnika hałasu L_{DWN} .

RR_j dla L_{DWN} większego niż 53 dB oblicza się z zastosowaniem środkowej wartości każdego przedziału wartości j wskaźnika hałasu L_{DWN} , zgodnie ze wzorem:

$$RR_j = e^{[(\ln(1,08)/10) * (L_{DWN} - 53)],}$$

z tym że dla L_{DWN} nieprzekraczającego 53 dB RR przyjmuje wartość 1.

Wskaźnik RR_j oblicza się dla następujących przedziałów wartości j podanych w dB:

- 55,0–59,9 dB,
- 60,0–64,9 dB,
- 65,0–69,9 dB,
- 70,0–74,9 dB,
- 75,0–79,9 dB,
- większe lub równe 80 dB (≥ 80 dB);”

– w pkt 14 w części wspólnej skreśla się wyrazy „w podziale na jednostki pomocnicze gminy w rozumieniu art. 5 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym,”

- b) po ust. 3 dodaje się ust. 3a w brzmieniu:

„3a. Część opisowa jest przejrzysta, zrozumiała i przystępna. Zawiera podsumowanie z wyszczególnieniem najważniejszych zagadnień.”

- c) w ust. 8 dodaje się zdanie drugie w brzmieniu:

„Jeżeli dla danego obszaru nie jest dostępny NMT1 lub NMT2, można wykorzystać NMT3.”;

- 2) w załączniku nr 2 do rozporządzenia:

- a) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Na mapach sporządzanych dla głównych linii kolejowych ujmuje się dane dla odcinków głównych linii kolejowych położonych poza granicami miast o liczbie mieszkańców większej niż 100 tysięcy.”

³⁾ W przypadku hałasu kolejowego i lotniczego nie można obliczyć dokładnej liczby N przypadków IHD .

b) w ust. 4 po pkt 10 dodaje się pkt 10a w brzmieniu:

„10a) wskazania danych liczbowych dotyczących ludności narażonej na hałas, w zakresie:

a) szacunkowej liczby osób dotkniętych szkodliwym skutkiem hałasu w postaci znacznej uciążliwości obliczonej zgodnie ze wzorem:

$$N_{HA,x} = \sum_j [n_j * AR_{HA,x,j}],$$

gdzie poszczególne symbole oznaczają:

$N_{HA,x}$ – wskaźnik określający całkowitą liczbę osób dotkniętych szkodliwym skutkiem hałasu w postaci znacznej uciążliwości,

HA – szkodliwy skutek hałasu w postaci znacznej uciążliwości,

x – źródło hałasu (drogi, linie kolejowe lub lotniska),

j – przedziały wartości wskaźnika hałasu L_{DWN} ,

n_j – liczbę osób narażonych na hałas z przedziału wartości j wskaźnika L_{DWN} ,

$AR_{HA,x,j}$ – prawdopodobieństwo wystąpienia szkodliwego skutku hałasu w postaci znacznej uciążliwości pochodzącej od danego źródła hałasu wśród ludności narażonej na hałas w środowisku w danym przedziale wartości j , obliczone zgodnie ze wzorem:

– w przypadku dróg:

$$AR_{HA,drogi,j} = \frac{(78,9270 - 3,1162 * L_{DWN,j} + 0,0342 * L_{DWN,j}^2)}{100},$$

– w przypadku linii kolejowych:

$$AR_{HA,koleje,j} = \frac{(38,1596 - 2,05538 * L_{DWN,j} + 0,0285 * L_{DWN,j}^2)}{100},$$

– w przypadku lotnisk:

$$AR_{HA,lotniska,j} = \frac{(-50,9693 + 1,0168 * L_{DWN,j} + 0,0072 * L_{DWN,j}^2)}{100}.$$

Wskaźnik $AR_{HA,x,j}$ oblicza się dla wartości środkowej wskaźnika hałasu L_{DWN} w każdym z następujących przedziałów wartości j podanych w dB:

– 55,0–59,9 dB,

– 60,0–64,9 dB,

– 65,0–69,9 dB,

– 70,0–74,9 dB,

– 75,0–79,9 dB,

– większe lub równe 80 dB (≥ 80 dB),

b) szacunkowej liczby osób dotkniętych szkodliwym skutkiem hałasu w postaci znacznych zaburzeń snu obliczonej zgodnie ze wzorem, o ile dane są dostępne:

$$N_{HSD,x} = \sum_j [n_j * AR_{HSD,x,j}],$$

gdzie poszczególne symbole oznaczają:

$N_{HSD,x}$ – wskaźnik określający całkowitą liczbę osób dotkniętych szkodliwym skutkiem hałasu w postaci znacznych zaburzeń snu,

HSD – szkodliwy skutek hałasu w postaci znacznych zaburzeń snu,

x – źródło hałasu (drogi, linie kolejowe lub lotniska),

j – przedziały wartości wskaźnika hałasu L_N ,

n_j – liczbę osób narażonych na hałas z przedziału wartości j wskaźnika L_N ,

$AR_{HSD,x,j}$ – prawdopodobieństwo wystąpienia szkodliwego skutku hałasu w postaci znacznych zaburzeń snu pochodzącego od danego źródła hałasu wśród ludności narażonej na hałas w środowisku w danym przedziale wartości j , obliczone zgodnie ze wzorem:

– w przypadku dróg:

$$AR_{HSD,drogi,j} = \frac{(19,4312 - 0,9336 * L_{N,j} + 0,0126 * L_{N,j}^2)}{100},$$

– w przypadku linii kolejowych:

$$AR_{HSD,koleje,j} = \frac{(67,5406 - 3,1852 * L_{N,j} + 0,0391 * L_{N,j}^2)}{100},$$

– w przypadku lotnisk:

$$AR_{HSD,lotniska,j} = \frac{(16,7885 - 0,9293 * L_{N,j} + 0,0198 * L_{N,j}^2)}{100}.$$

Wskaźnik $AR_{HSD,x,j}$ oblicza się dla wartości środkowej wskaźnika hałasu L_N w każdym z następujących przedziałów wartości j podanych w dB:

- 50,0–54,9 dB,
- 55,0–59,9 dB,
- 60,0–64,9 dB,
- 65,0–69,9 dB,
- 70,0–74,9 dB,
- większe lub równe 75 dB (≥ 75 dB),

c) szacunkowej liczby osób dotkniętych szkodliwym skutkiem hałasu w postaci choroby niedokrwiennej serca wskutek oddziaływania hałasu drogowego⁴⁾ obliczonej zgodnie ze wzorem, o ile dane są dostępne:

$$N_{IHD,y} = PAF_{IHD} * I_y * P,$$

gdzie poszczególne symbole oznaczają:

$N_{IHD,y}$ – wskaźnik określający całkowitą liczbę osób dotkniętych szkodliwym skutkiem hałasu drogowego w postaci choroby niedokrwiennej serca na ocenianym obszarze y ,

IHD – szkodliwy skutek hałasu drogowego w postaci choroby niedokrwiennej serca,

I_y – współczynnik zachorowalności na chorobę niedokrwinną serca na ocenianym obszarze y , który można uzyskać na podstawie danych statystycznych dotyczących zdrowia w danym regionie lub w kraju, na którym znajduje się obszar y ,

P – całkowitą liczbę ludności ocenianego obszaru y (suma ludności dla różnych pasm hałasu),

PAF_{IHD} – odsetek przypadków choroby niedokrwiennej serca spowodowanej hałasem drogowym wśród ludności narażonej na względne ryzyko choroby niedokrwiennej serca obliczony zgodnie ze wzorem:

$$PAF_{IHD} = \frac{\sum_j [p_j * (RR_j - 1)]}{\sum_j [p_j * (RR_j - 1)] + 1},$$

gdzie poszczególne symbole oznaczają:

p_j – odsetek całkowitej liczby ludności P na ocenianym obszarze, który jest narażony na przedział wartości j wskaźnika hałasu L_{DWN} ,

RR_j – ryzyko względne choroby niedokrwiennej serca w danym przedziale wartości j wskaźnika hałasu L_{DWN} .

RR_j dla L_{DWN} większego niż 53 dB oblicza się z zastosowaniem środkowej wartości każdego przedziału wartości j wskaźnika hałasu L_{DWN} , zgodnie ze wzorem:

$$RR_j = e^{[(\ln(1,08)/10) * (L_{DWN} - 53)]},$$

z tym że dla L_{DWN} nieprzekraczającego 53 dB RR przyjmuje wartość 1.

Wskaźnik RR_j oblicza się dla następujących przedziałów wartości j podanych w dB:

- 55,0–59,9 dB,
- 60,0–64,9 dB,
- 65,0–69,9 dB,
- 70,0–74,9 dB,
- 75,0–79,9 dB,
- większe lub równe 80 dB (≥ 80 dB);”;

⁴⁾ W przypadku hałasu kolejowego i lotniczego nie można obliczyć dokładnej liczby N przypadków IHD .

c) po ust. 4 dodaje się ust. 4a w brzmieniu:

„4a. Część opisowa jest przejrzysta, zrozumiała i przystępna. Zawiera podsumowanie z wyszczególnieniem najważniejszych zagadnień.”,

d) w ust. 9 dodaje się zdanie drugie w brzmieniu:

„Jeżeli dla danego obszaru nie jest dostępny NMT1 lub NMT2, można wykorzystać NMT3.”,

e) ust. 11 otrzymuje brzmienie:

„11. Części graficzne map, o których mowa w ust. 5 pkt 1 i 2, są udostępniane zgodnie z wymaganiami ustawy z dnia 4 marca 2010 r. o infrastrukturze informacji przestrzennej.”.

§ 2. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem następującym po dniu ogłoszenia.

Minister Klimatu i Środowiska: *wz. M. Golińska*