GENERALNY DYREKTOR
DRÓG KRAJOWYCH I AUTOSTRAD

Warszawa, 14-08-2024 r.

BGD.WSP.054.34.2024.AWI

Pani
Magdalena Biejat
Wicemarszałek Senatu RP

Szanowna Pani Marszałek,

odpowiadając na przesłane[1)] oświadczenie złożone przez senatora Krzysztofa Kwiatkowskiego podczas 16 posiedzenia Senatu RP, które odbyło się 11 lipca 2024 r., dotyczące przekroczeń norm hałasu na odcinku autostrady A1 między Strykowem a Tuszynem, poniżej przekazuję ponowne wyjaśnienia w przedmiotowej sprawie.

Inwestycja polegająca na budowie autostrady A1 na odcinku Stryków - Tuszyn została zakończona i rozliczona z początkiem 2020 r. W związku z powyższym wykonanie prac związanych z budową dodatkowych zabezpieczeń przed hałasem wynikających z decyzji Marszałka Województwa Łódzkiego z 21 czerwca 2021 r.[2)], wymaga przeprowadzenia odrębnej procedury związanej z określeniem zakresu prac i pozyskaniem dodatkowych środków finansowych.

Przedmiotowa procedura jest aktualnie realizowana. Obecnie trwają prace nad opracowaniem Programu Inwestycji, będącego podstawą do zapewnienia finansowania zadania w latach 2025-2026, a następnie rozpoczęcia procedury przetargowej, zmierzającej do wyłonienia Wykonawcy w systemie Projektuj i Buduj. Planujemy przesłać Program Inwestycji do uzgodnienia Ministra Infrastruktury pod koniec III kwartału br. Przewidywany obecnie możliwy termin rozpoczęcia procedury przetargowej (październik 2024 r.) będzie z kolei ściśle uzależniony od terminu uzyskania uzgodnienia Programu Inwestycji i zapewnienia finansowania zadania w zakładanym obecnie okresie (2025-2026).

Niezależnie od powyższego ponownie wyjaśniam, że na etapie opracowania raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko oddziaływanie hałasu jest prognozą, wykonaną na podstawie danych o szeregu zmiennych w tym: natężenia ruchu

[1)] przy piśmie z 17 lipca 2024 r., znak BPS/043-16-316-GDDKA/24
[2)] znak ŚRIV.7033.5.2021.AU (RŚVI.7033.3.2019.IZ)

z uwzględnieniem struktury rodzajowej pojazdów, udziału poszczególnych kategorii pojazdów w potoku ruchu przy uwzględnieniu określonych w przepisach prawa dopuszczalnych prędkości pojazdów na danej drodze. Ponadto uwzględnia się istniejące na dany czas faktyczne zagospodarowanie terenów objętych analizą. Natomiast w ramach analizy porealizacyjnej przeprowadzane są zarówno pomiary kontrolne in-situ jak również obliczenia, które pozwalają wyznaczyć rzeczywistą skuteczność podjętych działań ochronnych, np. wybudowanych zabezpieczeń akustycznych. Wyniki wykonanej w taki sposób analizy porealizacyjnej pozwalają dopiero określić faktyczną skuteczność zastosowanych rozwiązań, przy pomierzonej charakterystyce ruchu. Otrzymane wyniki analizy porealizacyjnej wskazują, czy zastosowane zabezpieczenia pozwolą na dotrzymanie określonych dla danego terenu standardów akustycznych środowiska lub w przypadku braku ich dotrzymania na konieczność podjęcia dodatkowych działań.

Podkreślenia wymaga fakt, że już na etapie sporządzania analizy porealizacyjnej zarządca drogi zazwyczaj spotyka się z sytuacją powstania nowych terenów chronionych akustycznie znajdujących się w zasięgu potencjalnego oddziaływania akustycznego danej drogi, czyli przybywa terenów podlegających ochronie przed hałasem już po zrealizowaniu danej inwestycji.

Należy podkreślić, że wszystkie opracowania i analizy dotyczące oddziaływania akustycznego od pojazdów przemieszczających się po drogach krajowych odnoszą się do oddziaływania akustycznego występującego w danym czasie i faktycznego zagospodarowania oraz warunków występujących w tym czasie. W związku z tym ponownie zwracam uwagę, że różne opracowania, tym bardziej wykonane w innym czasie, nie mogą być ze sobą bezpośrednio porównywane.

Ponownie podkreślam się, że poziom hałasu drogowego jest zależny od wielu czynników, na które zarządca drogi nie ma bezpośredniego wpływu. Istotne znacznie mają tu również dokumenty planistyczne, ponieważ to w nich dopuszcza się przeznaczenie terenów pod zabudowę mieszkaniową bezpośrednio narażonych na oddziaływania hałasu. Jednocześnie obowiązek zabezpieczenia przed hałasem drogowym takich terenów spoczywa na zarządcy drogi. To na zarządcę drogi przeniesiony jest obwiązek ponoszenia kosztów budowy nowych zabezpieczeń akustycznych również w sytuacjach wnikających m.in. z braku przestrzegania przez kierowców przepisów dotyczących dopuszczalnych prędkości pojazdów na autostradzie.

Zwracam też uwagę na fakt, że pomiary rzeczywistego natężenia ruchu i prędkości pojazdów przeprowadzone w ramach analizy porealizacyjnej wykazały notoryczne przekraczanie dopuszczalnych prędkości przez pojazdy ciężkie. Podkreślenia wymaga również fakt, że stwierdzane przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu w danej dobie pomiarowej dotyczą głównie pory nocnej, w której to właśnie natężenie pojazdów ciężkich ma największy wpływ na kształt klimatu akustycznego w otoczeniu dróg.

W uzupełnieniu powyższego informuję, że najistotniejszy wpływ na kształtowanie klimatu akustycznego otoczenia dróg mają postanowienia zawarte w miejscowych planach

zagospodarowania przestrzennego. Dlatego też podstawowym rozwiązaniem minimalizującym narażenie mieszkańców na hałas drogowy powinno być ograniczenie możliwości zabudowy budynkami mieszkalnymi na terenach zagrożonych hałasem drogowym po zrealizowaniu inwestycji drogowej. Ponadto, niezależnie od wysokich kosztów związanych z koniecznością wykonania nowych prac budowlanych w obrębie pasa drogowego związanych z budową zabezpieczeń przed hałasem, wszelkie prace wykonywane w obrębie pasa drogowego, bądź w jego bliskiej odległości pogarszają warunki bezpieczeństwa ruchu drogowego. Biorąc pod uwagę treść art. 4 pkt 21 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych[3)] konieczne jest pilne wprowadzenie kompleksowych regulacji prawnych w zakresie tak złożonego zagadnienia jakim jest hałas drogowy, które pozwolą na jednolite, spójne i długoterminowe działania ograniczające ponadnormatywne oddziaływanie akustyczne na środowisko. Działania takie powinny zagwarantować zarówno zabezpieczenie interesu Skarbu Państwa poprzez skorelowanie regulacji z zakresu planowania przestrzennego oraz ochrony środowiska przed hałasem, jak również przyczynić się do ograniczenia narażenia na hałas przyszłych mieszkańców danych terenów. W związku z powyższym, w szczególności zasadne jest podjęcie możliwie pilnie działań polegających na właściwym podejściu do planowania przestrzennego na terenach przylegających do dróg krajowych o dużym natężeniu ruchu w ramach uchwalania nowych lub aktualizacji istniejących miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, a także przy wydawaniu decyzji o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu. Działania takie powinny w szczególności umożliwić tworzenie w bezpośrednim otoczeniu dróg stref buforowych wolnych od terenów podlegających ochronie przed hałasem, określonych w art. 113 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska[4)] oraz w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku[5)]. W naszej ocenie tylko takie działania mogą ograniczyć konieczność budowy przez zarządców dróg dodatkowych zabezpieczeń przed hałasem już po zrealizowaniu inwestycji. Nie bez znaczenia pozostaje również konieczność uregulowania przepisów prawnych w zakresie oddziaływania skumulowanego różnych zarządców dróg lub kolei. W wielu przypadkach na terenach chronionych akustycznie przylegających do autostrad występują przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu drogowego, na co wpływ mają również drogi lokalne, jednakże obowiązek ograniczenia ponadnormatywnego oddziaływania akustycznego nakładany jest na zarządcę drogi krajowej (mimo zrealizowania urządzeń ochrony przed hałasem), a nie na zarządcę drogi lokalnej, również o dużym natężeniu ruchu pojazdów.
Niezależnie od konieczności pilnego wprowadzenia działań mających na celu rozdzielenie stref oddziaływania hałasu drogowego od terenów mieszkalnych, konieczne jest również

[3)] Dz.U. z 2024 r. poz. 320
[4)] Dz.U. z 2024 r. poz. 54
[5)] Dz.U. z 2014 r. poz. 112

podjęcie kompleksowych działań mających na celu wyegzekwowanie przestrzegania przez użytkowników dróg ekspresowych i autostrad limitów prędkości.

Z poważaniem

GENERALNY DYREKTOR
DRÓG KRAJOWYCH I AUTOSTRAD
z up.

Tomasz Kwieciński