Minister Infrastruktury

Znak pisma: DDP-1.054.40.2024
Warszawa, 13 stycznia 2025

Szanowna Pani
Małgorzata Kidawa-Błońska
Marszałek Senatu RP

Szanowna Pani Marszałek,

w nawiązaniu do przekazanego pismem nr BPS/043-21-510/24 oświadczenia złożonego przez senatora Krzysztofa Kwiatkowskiego podczas 21 posiedzenia Senatu RP w dniu 30 października 2024 r., dotyczącego przekroczenia norm hałasu przy realizacji inwestycji na autostradzie A1 na odcinku Stryków – Tuszyn, przedstawiam następujące informacje.

W dniu 07.11.2024 r. Minister Infrastruktury zatwierdził do realizacji i tym samym zabezpieczył środki na realizację poniższych zadań:

- Budowa ekranów akustycznych wzdłuż A1 odcinek węzeł Kutno Północ - węzeł Łódź Północ;
- Budowa i rozbudowa ekranów akustycznych wzdłuż A1 odcinek węzeł Łódź Północ - węzeł Łódź Południe.

Realizacja ww. zadań ma na celu ograniczenie ponadnormatywnego oddziaływania hałasu na terenach objętych ochroną akustyczną wzdłuż autostrady A1, do poziomu zgodnego z Rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 14.06.2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz.U. z 2014 r., poz. 112 ze zm.).

Inwestycja „Budowa i rozbudowa ekranów akustycznych wzdłuż A1 odcinek węzeł Łódź Północ - węzeł Łódź Południe”, zlokalizowana jest w woj. łódzkim, w powiatach zgierskim, Łódź i łódzkim wschodnim, w gminach Stryków, Łódź i Brojce, na odcinku autostrady A1 węzeł Łódź Północ (d. węzeł Stryków II, bez węzła) - węzeł Łódź Południe, tj. od km 295+850 do km 322+150. Planowany zakres robót w ramach wskazanej inwestycji obejmuje budowę ekranów akustycznych z wypełnieniami typu „zielona ściana" wraz z pracami towarzyszącymi. Poza robotami budowlanymi, związanymi z budową ekranów akustycznych, wykonane zostaną pomiary z zastosowaniem procedury ciągłej 24 h rejestracji poziomu hałasu, a planowany okres realizacji inwestycji to 2026 rok.

Odnosząc się do kwestii przeprowadzenia pomiarów poziomu hałasu na drodze ekspresowej S14, tzw. zachodniej obwodnicy Łodzi, informuję że w ramach analizy porealizacyjnej dla ww. drogi Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, zleciła wykonanie pomiarów hałasu. Pomiary te mają być wykonane w 78 lokalizacjach, w tym 38 wynikających z postanowień uzgadniających realizację inwestycji wydanych przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi oraz 40 punktach dodatkowych (w tym 5 referencyjnych). Wyniki przeprowadzonych pomiarów oraz wnioski wynikające z pomiarów oraz obliczeń możliwe będą do przekazania po otrzymaniu od Wykonawcy ostatecznej wersji opracowania. Przewidywany termin odbioru dokumentacji szacowany jest na początek 2025 roku.

Infolinia: +48 22 630 10 00
kancelaria@mi.gov.pl
www.gov.pl/web/infrastruktura

Ministerstwo Infrastruktury
ul. Chałubińskiego 4/6
00-928 Warszawa

Niemniej jednak podkreślić należy, że WIOŚ w Łodzi w związku z licznymi skargami mieszkańców wpływającymi po oddaniu do użytkowania ww. odcinka drogi ekspresowej S14, przeprowadził pozaplanową, interwencyjną kontrolę przestrzegania przez GDDKiA przepisów ochrony środowiska w zakresie emisji hałasu do środowiska w okresie od 21 lipca 2023 r. do 28 września 2023 r. W trakcie kontroli przeprowadzono pomiary hałasu emitowanego do środowiska w dwóch punktach pomiarowych. Punkty pomiarowe zlokalizowano na posesjach wskazanych przez interweniujących. Posesje znajdowały się w możliwie najmniejszej odległości od drogi ekspresowej S14 i nie były zabezpieczone akustycznie (brak ekranów). Od 6 do 7 września 2023 r. Centralne Laboratorium Badawcze GIOŚ w Łodzi, na zlecenie WIOŚ w Łodzi, przeprowadziło pomiary hałasu emitowanego do środowiska pod adresem ul. Owsiana 38d w Zgierzu. Miernik hałasu umieszczono w odległości około 6 metrów od zachodniej elewacji 2-kondygnacyjnego budynku wielorodzinnego, około 0,5 m od zachodniej granicy działki oraz w odległości około 130 m od krawędzi jezdni drogi ekspresowej S14 na wysokości 4 metrów nad poziomem terenu. Wartość równoważnego poziomu dźwięku w porze nocy wynosiła 50,0 dB, natomiast w porze dnia 51,9 dB przy dopuszczalnym poziomie 56 dB. Na podstawie przeprowadzonych pomiarów nie stwierdzono przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu komunikacyjnego emitowanego do środowiska określonych w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 roku w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku. Od 7 do 10 września 2023 r. Centralne Laboratorium Badawcze GIOŚ, na zlecenie WIOŚ w Łodzi, przeprowadziło pomiary hałasu emitowanego do środowiska pod adresem ul. Toeplitza 68 w Łodzi. Miernik hałasu umieszczono w odległości około 12 m od wschodniej elewacji 1-kondygnacyjnego budynku jednorodzinnego (parter z mieszkalnym poddaszem) oraz w odległości około 75 m od krawędzi jezdni drogi ekspresowej S14 na wysokości 4 m nad poziomem terenu. Wartości równoważnego poziomu dźwięku wynosiła:
- w porze nocy 7/8 września 2023 r. – 51,3 dB,
- w porze nocy 8/9 września 2023 r. – 52,0 dB,
- w porze nocy 9/10 września 2023 r. – 49,6 dB,
- w porze dnia 7/8 września 2023 r. – 55,0 dB,
- w porze dnia 8/9 września 2023 r. – 54,5 dB,
- w porze dnia 9/10 września 2023 r. – 54,7 dB.

Na podstawie przeprowadzonych pomiarów nie stwierdzono przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu komunikacyjnego emitowanego do środowiska. Oprócz kontroli interwencyjnej Centralne Laboratorium Badawcze GIOŚ, w ramach Państwowego Monitoringu Środowiska na 2024 r., przeprowadziło również pomiary hałasu emitowanego do środowiska w wyniku eksploatacji drogi ekspresowej S14 w trzech punktach pomiarowych:
- w punkcie pomiarowym wyznaczonym przez WIOŚ w Łodzi, ul. Sanitariuszek 47,
- w punkcie pomiarowym w Konstantynowie Łódzkim, ul. Słowackiego 76,
- w punkcie pomiarowym w Łodzi, ul. Klinowa 45.

Pomiary te również nie wykazały przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu emitowanego do środowiska.

Wstępna analiza wykonanych w ramach analizy porealizacyjnej pomiarów hałasu pozwala na wyciągnięcie wniosków analogicznych, jak wnioski płynące z licznych kontroli WIOŚ w Łodzi dotyczących oddziaływania akustycznego drogi ekspresowej S14. Główną kwestią

zidentyfikowaną w ramach analizy porealizacyjnej dla drogi ekspresowej S14 jest ponadnormatywne oddziaływanie istniejących dróg publicznych innych niż drogi krajowe, funkcjonujących przed powstaniem drogi ekspresowej S14, np. drogi wojewódzkiej nr 710 w Konstantynowie Łódzkim, czy ul. Wiosny Ludów w Zgierzu, co potwierdzone zostało pomiarami bezpośrednimi przeprowadzonymi przez akredytowane laboratorium. Wobec powyższego temat ochrony przed ponadnormatywnym oddziaływaniem hałasu nie dotyczy jedynie zarządcy dróg krajowych, a wszystkich zarządców dróg. Podobnie jak w przypadku autostrady A1 większość terenów wokół drogi ekspresowej S14, dotychczas niezabudowanych, stanowiących tereny rolnicze, tereny nieużytków, pól, zadrzewień w obowiązujących i zmienianych niedawno mpzp przeznaczana jest pod tereny podlegające ochronie akustycznej, w szczególności pod zabudowę jednorodzinną. W związku z powyższym, GDDKiA jako zarządca drogi ekspresowej S14 w perspektywie najbliższych lat, w przypadku faktycznego powstania zabudowy mieszkaniowej na terenach wokół drogi może być zobowiązana decyzjami nakazowymi Marszałka Województwa Łódzkiego do zabezpieczania nowopowstającej zabudowy mieszkaniowej przed ponadnormatywnym oddziaływaniem hałasu.

W kwestii długookresowej polityki w zakresie ochrony środowiska przed hałasem, należy odnieść się do zapisów uchwały nr II/40/24 Sejmiku Województwa Łódzkiego z 21 czerwca 2024 r. w sprawie przyjęcia „Programu ochrony środowiska przed hałasem dla województwa łódzkiego". Istotne z punktu widzenia zarządcy drogi jest stwierdzenie, że „rozwiązania dotyczą głównie zakresu planowania przestrzennego pozwalającego na uniknięcie szeregu konfliktów akustycznych już na etapie projektowania inwestycji, polityki transportowej, nastawionej głównie na problemy odciążania miast od ruchu tranzytowego dzięki systemom obwodnic (…).". Należy podkreślić, że od wielu lat w treści uchwał przyjmujących programy ochrony środowiska przed hałasem dla województwa łódzkiego pojawiają się zapisy dotyczące konieczności prowadzenia działań ciągłych w zakresie właściwej polityki dotyczącej planowania przestrzennego. Przykładowo zawarte są następujące zapisy (cyt.) „Istotą planowania przestrzennego jest likwidacja lub ograniczenie zarówno istniejących, jak również prognozowanych problemów ekologicznych, z którymi z reguły wiążą się konflikty społeczne. Świadome kształtowanie polityki przestrzennej jest formą ciągłego procesu, polegającego na poznawaniu i analizowaniu zmieniających się w czasie i przestrzeni zjawisk społeczno-gospodarczych. Perspektywiczne planowanie przestrzenne uwzględniające aspekty ochrony przed hałasem powinno dotyczyć przede wszystkim odpowiedniego lokalizowania obiektów, mogących stanowić źródła hałasu, najlepiej w pewnej odległości od obszarów zamieszkanych, w rejonach przemysłowych. W przypadku obszarów miejskich, stanowiących z reguły duże skupiska zabudowy mieszkalnej, uchwalane miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego powinny uwzględniać istniejące źródła hałasu, których wyeliminowanie jest niemożliwe. W przypadku terenów niezagospodarowanych minimalizacja uciążliwości związanych z oddziaływaniem hałasu na etapie planowania przestrzennego możliwa jest również dzięki stosowaniu tzw. zasady strefowania polegającej na wprowadzeniu odpowiedniego zagospodarowania terenu w zależności od istniejącego lub prognozowanego poziomu hałasu. W przypadku właściwego strefowania urbanistycznego wokół tras komunikacyjnych jest podział na strefy od najbardziej zagrożonej hałasem do strefy o najbardziej rygorystycznych wymaganiach dotyczących ochrony akustycznej (najniższych wartościach obowiązujących poziomów normatywnych

hałasu). Podstawowym założeniem zasady strefowania jest ekranowanie źródeł hałasu zabudową niepodlegającą ochronie akustycznej oraz zwartymi pasami zieleni izolacyjnej. Zieleń izolacyjna wprowadza jedynie niewielkie tłumienie poziomu hałasu, jednakże główną rolę w takich przypadkach odgrywa aspekt psychologiczny. Dla człowieka źródło hałasu wydaje się mniej dokuczliwe wówczas, gdy staje się ono niewidoczne. Odpowiednie stosowanie zasady strefowania pozwala zatem na wcześniejsze ograniczenie uciążliwości związanych z ponadnormatywnym hałasem. Należy jednocześnie zaznaczyć, że stosowanie powyższej zasady winno być ograniczone wyłącznie do ulic, będących źródłem ponadnormatywnego hałas.”. Przy czym wprowadzenie powyższych zapisów zależy od dobrej woli jednostek samorządu terytorialnego odpowiedzialnych za uchwalanie mpzp oraz wydających decyzje o warunkach zabudowy. Tereny przy drogach szybkiego ruchu narażone są na nieustanne powstawanie nowej zabudowy mieszkaniowej w strefach ponadnormatywnego oddziaływania. Powoduje to konieczność nakładania na zarządcę budowy kolejnych ekranów akustycznych, a w przypadku braku możliwości skutecznego zabezpieczenia, tworzenia obszarów ograniczonego użytkowania. Powyższe ma związek z brakiem prowadzenia właściwej polityki z zakresu planowania przestrzennego, mającej odzwierciedlenie w zapisach mpzp oraz wydawanych decyzjach o warunkach zabudowy.

Z poważaniem

Dokument podpisany elektronicznie przez:

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Stanisław Bukowiec

Sekretarz Stanu