

X kadencja



KANCELARIA SEJMU

Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

- **KOMISJI OCHRONY ŚRODOWISKA,
ZASOBÓW NATURALNYCH I LEŚNICTWA
(NR 134)
z dnia 15 września 2026 r.**

Pełny zapis przebiegu posiedzenia Komisji Ochrony Środowiska, Zasobów Naturalnych i Leśnictwa (nr 134)

15 września 2026 r.

Komisja Ochrony Środowiska, Zasobów Naturalnych i Leśnictwa, obradująca pod przewodnictwem poseł **Magdaleny Łośko (KO)**, zastępcy przewodniczącego Komisji, rozpatrzyła:

- **informację na temat problematyki hałasu komunikacyjnego, określanego potocznie jako „smog akustyczny”, generowanego przez drogi ekspresowe, na przykładzie tras S5 oraz S10.**

W posiedzeniu udział wzięli: **Stanisław Bukowiec** sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Anita Sowińska** podsekretarz stanu w Ministerstwie Klimatu i Środowiska wraz ze współpracownikami, **Anna Ronikier-Dolańska** zastępca generalnego dyrektora ochrony środowiska, **Sebastian Borowiak** dyrektor Oddziału Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w Bydgoszczy, **Anna Taras** radca w Departamencie Monitoringu Środowiska Głównego Instytutu Ochrony Środowiska, **Marlena Ziomecka** doradca techniczny w Departamencie Zasobów Naturalnych Najwyższej Izby Kontroli, **Piotr Kozłowski** starosta powiatu bydgoskiego, **Magdalena Maison** wójt Gminy Białe Błota, **Piotr Chudziński** wójt Gminy Sicienka, **Beata Polasik** zastępca wójta Gminy Osielesko, **Agnieszka Bubacz** radna Gminy Szemud, **Zbigniew Klimczak**, **Krzysztof Synakiewicz**, **Magdalena Sznajder** – radni Rady Gminy Białe Błota, **Anna Strzelczyk** sołtys Zielonki w Gminie Białe Błota, **Magdalena Dunajewska** wiceprezes Stowarzyszenia Mieszkańców Lisiego Ogona, Łochowa i Łochowic, **Joanna Zywert-Zielińska** koordynator Stowarzyszenia Mieszkańców Lisiego Ogona, Łochowa i Łochowic, **Filip Piotrowski** przedstawiciel Waste Free Oceans, **Szymon Pajzert** przedstawiciel Partii Razem oraz **Wanda Grzmil**, **Agnieszka Łowczanin**, **Jacek Markowski**, **Łukasz Pałczyński** – przedstawiciele strony społecznej.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Aleksandra Pniewska**, **Bogdan Wojtów** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodnicząca poseł Magdalena Łośko (KO):

Szanowni państwo. Mamy godzinę 18.10, niewielki poślizg, ale już otwieramy posiedzenie Komisji Ochrony Środowiska, Zasobów Naturalnych i Leśnictwa. Każda minuta na wagę złota.

Szanowni państwo, na podstawie listy obecności stwierdzam kworum.

Witam państwa posłów przybyłych na posiedzenie Komisji. Witam pana ministra Stanisława Bukowca, sekretarza stanu w Ministerstwie Infrastruktury, panią minister Anitę Sowińską, podsekretarz stanu w Ministerstwie Klimatu i Środowiska, panią Annę Ronikier-Dolańską, zastępcę generalnego dyrektora ochrony środowiska, pana Sebastiana Borowiaka, dyrektora oddziału Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w Bydgoszczy, przedstawicieli administracji rządowej, samorządowców oraz wszystkich przybyłych gości.

Mamy liczne grono, jeśli chodzi o stronę samorządową, więc pozwólcie państwo, że również przywitam pana Piotra Kozłowskiego, starostę powiatu bydgoskiego; panią Magdalenę Maison, wójt gminy Białe-Błota, pana Piotra Chudzińskiego, wójta gminy Sicienka, jak również radnych poszczególnych gmin. Witam bardzo serdecznie. Będziecie mieli państwo okazję zabrać głos w późniejszym etapie dyskusji.

Informuję, że porządek dzienny posiedzenia przewiduje rozpatrzenie informacji na temat problematyki hałasu komunikacyjnego, określanego potocznie jako „smog akustyczny”, generowanego przez drogi ekspresowe na przykładzie tras S5 oraz S10. Informacje przedstawiają minister infrastruktury oraz minister klimatu i środowiska.

Przystępujemy do realizacji porządku dziennego, ale zanim poproszę pana ministra Stanisława Bukowca o przedstawienie informacji – myślę, że Ministerstwo Infrastruktury w pierwszej kolejności – to chciałam tylko tytułem wstępu przedstawić państwu, dlaczego tutaj się

dzisiaj spotykamy i skąd ten temat, na przykładzie infrastrukturalnym S5 i S10, czyli regionu, z którego pochodzę – kujawsko-pomorskiego, między innymi problem hałasu infrastrukturalnego pochodzącego z drogi.

Ten problem był wielokrotnie podnoszony na spotkaniach w regionie z różnymi przedstawicielami, różnymi władzami samorządowymi. Było podejmowane wiele działań. Myślę, że o tych działaniach też tutaj będzie dużo mówione, natomiast te działania nie wyczerpują zakresu problemu w całości. Stąd to spotkanie, bo zarówno mieszkańcy, jak i samorządowcy niestety na co dzień borykają się z tym problemem. Jest to bardzo mocno kłopotliwe i te osoby oczekują pewnego wsparcia i konkretnego rozwiązania problemu, wskazania też ścieżki, dalszej drogi działania.

W toku dyskusji myślę, że te wszystkie kwestie zostaną wskazane, bo są też już podjęte konkretne decyzje administracyjne, ale oczekivalibyśmy tutaj informacji ze strony ministerstwa, jakie kroki systemowe można by było, bo jesteśmy na szczęblu rządowym, można by było również podjąć, żeby tego rodzaju problemy rozwiązywać nieco szybciej niż w przeciągu na przykład 5 lat, bo wiemy, że taka decyzja administracyjna została wydana przez urząd marszałkowski, przez pana marszałka województwa kujawsko-pomorskiego, decyzja o instalacji ekranów akustycznych, mających zmniejszyć poziom hałasu, ale wiemy niestety, że ta procedura trwa. Jest ona długa, wymagająca, trwa około 5 lat, a w międzyczasie czas umyka i życie się toczy, i mieszkańcy borykają się z problemem, a ten problem jest narastający. Sama miałam okazję być w tym miejscu, więc potwierdzam, że nie jest to jakaś wydumana kwestia, tylko jest to realny problem, który pojawia się na naszych drogach i w różnych częściach kraju. My dzisiaj rozmawiamy o S5 i o S10, i o kujawsko-pomorskim, konkretnie gminy Białe Błota. Nie wiem, czy są też przedstawiciele z innych części Polski, ale też będą mieli czas zgłosić się, zapisać do dyskusji, przedstawiać swój punkt widzenia.

Na tym etapie bardzo proszę pana ministra Stanisława Bukowca, aby przedstawił informacje, co w tej kwestii ministerstwo ma do przekazania, zaoferowania. Bardzo proszę, panie ministrze.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Stanisław Bukowiec:

Dziękuję. Szanowna pani przewodnicząca, szanowna Wysoka Komisjo, szanowni państwo, uczestnicy tego posiedzenia. Jeśli pani przewodnicząca pozwoli, to przekażę głos panu dyrektorowi oddziału Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w Bydgoszczy, panu dyrektorowi Sebastianowi Borowiakowi, który przedstawi prezentację tej sytuacji, tej lokalizacji, ale nie tylko.

Przewodnicząca poseł Magdalena Łośko (KO):

Bardzo proszę.

Dyrektor oddziału Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w Bydgoszczy Sebastian Borowiak:

Dzień dobry pani przewodnicząca, panie ministrze, drodzy państwo, samorządowcy, parlamentarzyści. Szanowni państwo, hałas w kujawsko-pomorskim myślę, że niczym się nie różni od hałasu, który jest na terenie całego kraju. Przygotowałem taką krótką prezentację, bo dzisiaj mowa jest na temat drogi ekspresowej S10 i drogi ekspresowej S5 na terenie województwa kujawsko-pomorskiego, w powiecie bydgoskim, między innymi w gminach: Białe Błota, Sicienko, Dobrzyca. W związku z tym taka krótka prezentacja, może nie taka krótka, ale dosyć szczegółowa, pokazująca, obrazująca sytuację związaną z tym, co robimy, w jaki sposób i jak to wygląda, dlaczego jest sytuacja taka, a nie inna. Dopuszczalne normy hałasu, które państwo widziecie na prezentacji, pewnie znacie, bo wielokrotnie w różnych pismach, korespondencji z samorządowcami, jak również z mieszkańcami, stowarzyszeniami, wymieniamy się taką korespondencją, bo mieszkańcy skarżą się na uciążliwość hałasu z drogi ekspresowej S10, S5, ale również z autostrady A1. Natomiast tu proszę zwrócić uwagę, że normy hałasu, które zostały zmienione, a na dzisiaj są obowiązujące, to jest w porze dziennej 61dB, a w porze nocnej 56 dB. Na slajdzie widzimy przykładowe urządzenia ochrony środowiska ograniczające hałas dla dróg i przykłady, które obrazują, w jaki sposób my montujemy, w jaki sposób te ekrany stosujemy dla ciągów komunikacyjnych tych dróg ekspresowych i autostrad: odcinki, które zamieściliśmy, jak również ekrany odbijające i mieszane w postaci pochłaniających, ściany aluminiowe, ściany zielone, które są stosowane na wskazanych odcinkach, jak również dodatkowo oktagony na ekranach akustycznych, chociażby na odcinku autostrady A1, które skutecznie w tych obszarach, gdzie są zastosowane, pochłaniają energię.

Pomiary hałasu, które Generalna Dyrekcja wykonuje, to są instytucje, które wykonują i monitorują środowisko, to jest Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska, jak również Główny Inspektor Ochrony Środowiska.

Tutaj, szanowni państwo, Generalna Dyrekcja opiera się na rozporządzeniach ministra klimatu i na podstawie rozporządzenia ministra klimatu stosuje i według tych wszystkich norm, które są obecnie obowiązujące, my tak naprawdę prowadzimy swoje działania. W związku z czym proszę zwrócić uwagę, że jesteśmy zobligowani do tego, aby przy średniorocznym natężeniu ruchu przy 3 mln pojazdach i procentowym udziale 20% pojazdów ciężarowych, robić generalny pomiar hałasu. Taki generalny pomiar hałasu robimy co 5 lat. W tym roku została opracowana dokumentacja, zostało zlecone takie postępowanie przetargowe. Jesteśmy w trakcie wylaniania wykonawców i w tej chwili procedujemy tego typu postępowania dla 16 oddziałów na terenie Polski.

W przypadku nałożenia takiego obowiązku w Programie Ochrony przed Hałasem – to jest „Program ochrony środowiska przed hałasem dla województwa kujawsko-pomorskiego” zatwierdzony uchwałą sejmiku województwa – zobowiązuje to Generalną Dyrekcję do prowadzenia takich pomiarów na wybranych obszarach drogi krajowej nr 15 i 25, stąd też czynimy to skutecznie: raz do roku przeprowadzamy takie pomiary hałasu na tych wybranych punktach w ramach tych dwóch dróg. Poza tym, zgodnie z art. 175 Prawa ochrony środowiska, w przypadku przebudowy drogi krajowej zmieniającej w sposób istotny jego parametry, jesteśmy zobligowani do tego, aby również przeprowadzić taki pomiar hałasu. Taki pomiar hałasu w 2024 r. został wykonany dla drogi nr 91, którą przebudowaliśmy dość znacznie, bo poszerzaliśmy jej parametry, jak również budowaliśmy estakadę na odcinku drogi nr 91 Terespol-Stolno.

Pomiary hałasu, które powinny być wykonywane przez Generalną Dyrekcję na podstawie decyzji administracyjnych wydawanych przez organy ochrony środowiska tylko w tym zakresie, to pomiary, które przeprowadziliśmy jesienią 2023 r. w 347 punktach pomiarowych w ramach umowy na wykonanie analizy porealizacyjnej dla odcinka drogi ekspresowej S5. To było dla siedmiu odcinków realizacyjnych, czyli od Świecia aż po granicę województwa z miejscowością Cotoń. Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach obligatoryjnie nakazywała i nakazuje nam na tego typu dużych inwestycjach i zadaniach, aby tego typu zadania przeprowadzać i realizować.

Poza tym pomiary hałasu przy drogach wykonywane są zgodnie z rozporządzeniem ministra środowiska z 16 czerwca 2011 r. w sprawie wymagań w zakresie prowadzenia pomiarów poziomów substancji lub energii w środowisku.

Poza tym Prawo ochrony środowiska, które również w naszym obszarze występuje, zobowiązuje nas do zapewnienia wykonywania pomiarów hałasu przez laboratoria akredytowane, które muszą posiadać polską akredytację i mogą wykonywać tego typu działania. Tak jak wiemy, w różnych obszarach przy drogach krajowych, nie tylko zresztą, w takich laboratoriach różnymi metodami są wykonywane takie pomiary, ale to muszą być akredytowane laboratoria.

Przed przystąpieniem do pomiarów wyznaczane są w terenie faktycznie elementy i miejsca. Minister środowiska w sprawie dopuszczonych poziomów hałasu w środowisku w zasięgu oddziaływania zarówno dla obszaru, gdzie obowiązują miejscowe plany zagospodarowania, bo to jest chyba kluczowa sprawa i ważna, o tym będę mówił w drugiej części prezentacji.

Poziomy pomiar hałasu wykonywane są w metodach ciągłych przez 24 godziny i podzielone są przez 16 godzin w porze dnia i 8 godzin w porze nocnej, a punkty pomiarowe są stosowane na elewacji bądź ewentualnie na działkach.

Pomiary poziomu hałasu wykonuje się łącznie z pomiarami towarzyszącymi, które są nieodzowne w ramach wykonywanych pomiarów, a mianowicie natężenie ruchu, prędkość pojazdów i warunki atmosferyczne, ale wielokrotnie w tych różnych obszarach nie wszystkie te aspekty są respektowane i to jest jednym z kluczowych elementów. Na slajdzie widać takie przykładowe miejsca, gdzie te mikrofony przysłowiowe tak naprawdę stawiamy, czyli przed elewacjami na wysokości okna, jak również pomiary na granicy terenu.

Drogi krajowe zarządzane w Generalnej Dyrekcji na terenie powiatu bydgoskiego i samego miasta Bydgoszczy. Na terenie powiatu bydgoskiego przebiega droga ekspresowa S5, S10 oraz drogi krajowe nr 10, 25, 56 i 80. Na slajdzie widzimy przebieg dróg. Poza tym w realizacji mamy odcinki drogi Bydgoszcz-Toruń, które są w etapie budowy w tej chwili, i odcinek S10 Bydgoszcz-Wyrzysk na etapie wyboru oferty w dwóch odcinkach realizacyjnych.

Poza tymi zadaniami, tych zadań w naszym województwie jest dość sporo. W tej chwili uzyskiwana jest decyzja środowiskowa dla odcinka drogi ekspresowej S5 i między innymi autostrady A1 od Torunia do Włocławka i od Włocławka do aglomeracji warszawskiej przyszła droga ekspresowa

S10, a także zadania, które są dość kluczowe, które wyprowadzają ruch z miasta, a mianowicie wskazane obwodnice: odcinek Bydgoszcz-Toruń i cztery odcinki w budowie, ale myślę, że to nie jest dzisiaj przedmiotem dyskusji.

W obszarze granic administracyjnych gminy Białe Błota znajdują się drogi ekspresowe S5 i S10 i na tym slajdzie państwo macie wskazane, które to są obszary, jakie to są drogi, a mianowicie ekrany dodatkowe przy drodze ekspresowej S10, które wskazywały na przekroczenie hałasu. Starosta bydgoski zlecił w 2011 r. wojewódzkiemu inspektorowi ochrony środowiska w Bydgoszczy wykonanie pomiarów hałasu w rejonie oddziaływania przedmiotowej drogi. Na podstawie danych starosta stwierdził, że istnieje okoliczność wskazująca na możliwość negatywnego oddziaływania drogi ekspresowej na środowisko, po czym wydał decyzję nakazową na wykonanie ekranów akustycznych. Ekranów wybudowano łącznie 11, plus dodatkowo 8, na łączną długość 2659 m.b. Te ekrany zostały wykonane w I kwartale.

Ekran przy drodze ekspresowej S5 Nowe Marzy – Bydgoszcz to jest odcinek, który jest podzielony na siedem odcinków. Myślę, że tutaj nie będę czytał każdego z odcinków.

Ekran akustyczny. Po przeprowadzonych dla poszczególnych odcinków ponownych ocenach oddziaływania na środowisko, o czym mówiłem wcześniej, związanych z decyzją ZRID i zmianami, wskazano do realizacji 38,4 tys. m.b. zabezpieczeń o łącznej powierzchni 162 tys. m². Dodatkowo, dla ilustracji powiatu bydgoskiego, dla każdego z odcinków jest tabelaryczne zestawienie, gdzie takie ekrany się znajdują i gdzie takie ekrany zostały umieszczone.

Na odcinku przebiegającym przez samą gminę Białe Błota – to są odcinki realizacyjne drogi ekspresowej 4 i 5 – wykonano łącznie 24 ekrany o łącznej długości 3640 m.b. Jest to około 38% długości ekranów dla całej drogi ekspresowej S5.

Analiza porealizacyjna i podstawa prawna, którą jesteśmy zobligowani w ramach decyzji o środowiskowych oddziaływaniach. Zgodnie z decyzją tak naprawdę Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska nakazała dla siedmiu odcinków wykonanie takiej analizy. Taką analizę powinniśmy wykonać po oddaniu każdego z odcinków, ale z racji tego, że terminy realizacji poszczególnych odcinków się przesuwają, stąd uzyskaliśmy postanowieniem zgodę na wykonanie takiej analizy porealizacyjnej po zakończeniu wszystkich siedmiu odcinków i po roku oddania eksploatacji odcinek drogi ekspresowej S5. Taką analizę wykonaliśmy w 2023 r.

Celem analizy porealizacyjnej jest porównanie ustaleń zawartych w raporcie o oddziaływaniu na środowisko, jak i w decyzji środowiskowej o uwarunkowaniach z rzeczywistym oddziaływaniem na środowisko.

Jednym z komponentów drogi ekspresowej S5 była ocena oddziaływania drogi w stosunku do zabezpieczeń akustycznych, czy one faktycznie są skuteczne. W przypadku, jeżeli wykonana analiza wskazała przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu, byliśmy zobligowani do tego, aby zaprojektować zabezpieczenia akustyczne w kolejnych lokalizacjach i miejscach. Badanie zostało wykonane od 15 września do 23 listopada 2023 r. Łącznie wykonano 347 punktów pomiarowych. Ktoś mógłby powiedzieć, że to było mało, ale naprawdę tych punktów było bardzo dużo.

Analiza porealizacyjna opracowana na podstawie wykonanych rzeczywistych pomiarów hałasu, a także przeprowadzonych obliczeń w oparciu o skalibrowany model akustyczny, wskazała konieczność budowy nowych ekranów lub modyfikacji istniejących i podwyższenie, wydłużenie, plus zastosowanie dodatkowo oktagonu na łączną długość 4388 m.b. Ostatecznie, na skutek wydanej decyzji nakazowej przez marszałka województwa kujawsko-pomorskiego, wykonanych zostanie 4113 m.b. ekranów. Do realizacji z dwóch ekranów odstąpiono z uwagi na to, że zmieniły się uwarunkowania, jeśli chodzi o działkę i działka została niezamieszkała.

Na terenie powiatu bydgoskiego wykonano 148 punktów pomiarowych i 3039 punktów obliczeniowych, plus 6 punktów na terenie miasta Bydgoszczy. Proszę zwrócić uwagę, że te punkty, które są na żółto, to są punkty obliczeniowe, a te punkty na czerwono są to punkty pomiarowe, aby doszczegółowić faktycznie pomiar hałasu. Wykonano również pomiary hałasu w 38 punktach pomiarowych i tutaj państwo widzicie te elementy, które są na żółto.

Zabezpieczenia akustyczne zgodnie z decyzją, z konkretnymi lokalizacjami, z konkretnymi ekranami w zakresie pochłaniających bądź ewentualnie zielonych ścian ekranów będą realizowane.

Lokalizacja ekranów akustycznych na terenie całego powiatu bydgoskiego. Tutaj przygotowałem, wspólnie z zespołem, ekrany akustyczne, które są już wykonane, plus odcinki, które są do wykonania w ramach tej decyzji porealizacyjnej, naniesione z konkretnymi punktami na mapie. Ekran istniejący to kolor niebieski, wały ziemne – kolor zielony. Być może nie jest

to tak bardzo czytelne, ale jakbyśmy podeszli z bliska albo zobaczyli to z bliska, naprawdę jest to widoczne. Plus ekrany akustyczne, które będą projektowane.

Kolejny slajd przedstawia okolice Maksymilianowa. Dalej widzimy...

Przewodnicząca poseł Magdalena Łośko (KO):

Myślę, panie dyrektorze, że tak szczegółowo chyba nie musimy się zagłębiać, żebyśmy jeszcze dali szansę zabrać głos stronie społecznej. Bardzo proszę.

Dyrektor oddziału GDDKiA w Bydgoszczy Sebastian Borowiak:

Jasne. Postaram się szybciej. Dalej widzimy okolice Kruszyna Krajeńskiego, Ciele i Zielonka i w gminie Dobrcz. W gminie Dobrcz wykonaliśmy również 29 ekranów o łącznej długości 3769 m.b. Natomiast z analizy porealizacyjnej wyszło, że na terenie gminy Dobrcz nie ma przekroczeń hałasu.

Poziomy dopuszczalny hałas, a hałas odczuwalny w studium przypadku, jest osobnym zagadnieniem kwestii odczuwalności i tego, co zostało wykonane. Wszystkie te analizy, wskazują na budowę nowych ekranów akustycznych. Natomiast mieszkańcy terenów sąsiadujących, w szczególności z drogami wymienionymi, sygnalizują znaczące zwiększenie negatywnego odczuwania hałasu podczas opadów atmosferycznych. Proszę zwrócić uwagę, w jakich warunkach my musimy dokonywać pomiaru hałasu. Otóż, między innymi, nie może być wilgotno, plus ewentualnie wiatr nie może przekraczać 5 m/s, a pojazdy, które poruszają się po drogach ekspresowych czy autostradach, powinny jeździć zgodnie z przepisami.

Przy drodze ekspresowej w miejscowości Aleksandrowo w 2024 r. GIOŚ w Bydgoszczy wykonał takie pomiary i z tych pomiarów wychodzi, że nie ma przekroczeń hałasu zgodnie z normami, które są. Czyli można powiedzieć, że hałas i pomiary, które myśmy dokonywali, są zbieżne z tym, co wykonał GIOŚ, więc tak naprawdę nie można podważać metodologii ani tego co my wykonujemy w ramach naszych zadań.

Reasumując, wszelkie niezbędne działania, w tym budowa zabezpieczeń akustycznych podejmowanych przez Generalną Dyрекcję na podstawie wydanych decyzji administracyjnych jako właściwych organów, jednostka Skarbu Państwa wydająca środki publiczne, nie może nakładać na siebie dodatkowych obowiązków skutkujących wydaniem publicznych środków finansowych. GDDKiA wywiązuje się z wszelkich decyzji administracyjnych nakładających obowiązek budowy ekranów akustycznych zgodnie z zakresem określonym, jak również w decyzjach administracyjnych. Obowiązek taki zapewnia zgodność z normami środowiskowymi i spoczywa nie tylko na zarządcy drogi, ale również na inwestorach realizujących nowe osiedla mieszkaniowe. Zarówno na etapie planowania i wykonywania inwestycji, jak również deweloperzy, którzy budują przy drogach ekspresowych i autostradach duże osiedla, mają również taki sam obowiązek, a czy go czynią, pozostawiam każdemu do dyskusji.

Proszę zwrócić uwagę na te slajdy, które przygotowaliśmy, jak się kształtował ruch, jak wygląda dzisiaj droga ekspresowa i jak wygląda zabudowa w 2006 r. i w 2026 r. Takie slajdy sobie zrobiliśmy, żeby pokazać, że z jednej strony społeczeństwo mówi o tym, że przy drogach ekspresowych i drogach szybkiego ruchu czy autostradach nie powinno się budować z uwagi na natężenie ruchu, z uwagi na hałas, z uwagi na uciążliwość, a z drugiej strony tak naprawdę tej zabudowy przybywa.

Przewodnicząca poseł Magdalena Łośko (KO):

Rozumiem, że zmierzamy do końca.

Dyrektor oddziału GDDKiA w Bydgoszczy Sebastian Borowiak:

Tak, pani poseł.

Przewodnicząca poseł Magdalena Łośko (KO):

Jest to ewidentnie problem i z tym problemem przyszliśmy dzisiaj na posiedzenie Komisji.

Dyrektor oddziału GDDKiA w Bydgoszczy Sebastian Borowiak:

Bardzo dziękuję.

Przewodnicząca poseł Magdalena Łośko (KO):

Dziękuję panu dyrektorowi. Stan faktyczny, jaki jest obecnie w tej części kraju i naszego województwa, znamy. Wiedzą doskonale o tym samorządowcy i mieszkańcy. Wiemy, że Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad robi co może, co trzeba. Natomiast spotykamy się też tutaj

po to, bo problem nie jest rozwiązany, wręcz przeciwnie, wydaje się, że on narasta. Chociażby ostatnia decyzja marszałka województwa kujawsko-pomorskiego, wydana w grudniu 2025 r., która nakazuje budowę kolejnych ekranów akustycznych na kolejnych odcinkach, bo normy hałasu jednak na tych odcinkach pomiarowych były przekroczone. Te decyzje administracyjne jasno wskazują, że problem jest, istnieje i on się nie zmniejsza.

Problemem jest też to, i tutaj pytanie do Ministerstwa Infrastruktury i Ministerstwa Klimatu – zaraz oddam głos pani minister – co można zrobić, żeby przyspieszyć wykonanie tych decyzji administracyjnych, bo ta decyzja, o której ja mówię, została wydana w grudniu 2025 r., jej czas określony w decyzji do realizacji zadania jest pięcioletni i jej uprawomocnienie jest do dnia 2 lutego 2031 r.

Tutaj mamy też ogromny problem i pytanie do strony rządowej, do ministerstwa, czy w tej kwestii można coś zrobić, zadziałać i przyspieszyć? Ja mówię o rozwiązaniach systemowych. Czy w tym zakresie możemy coś zmienić? Oddam teraz głos pani minister klimatu i ochrony środowiska, która też przygotowała bardzo rzeczową i obszerną informację na ten temat. Później oddam głos, myślę, że ten najważniejszy głos stronie najpierw samorządowej, żebyśmy mogli również się do niej odnieść, i stronie społecznej. Pani minister, bardzo proszę.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Klimatu i Środowiska Anita Sowińska:

Szanowna pani przewodnicząca, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, tak jak pani przewodnicząca wspomniała, rzeczywiście ten materiał od ministerstwa wpłynął do Komisji, natomiast ja pozwolę sobie przedstawić tylko najważniejsze informacje.

Chciałabym zacząć od takiej informacji, że w sprawach dotyczących hałasu pochodzącego od dróg, to tutaj właściwość do podejmowania działań z zakresu ochrony środowiska przed hałasem posiadają w pierwszej kolejności właściwe organy ochrony środowiska, w szczególności chodzi tutaj o marszałka. To marszałek ma również nie tylko narzędzia do podejmowania działań, ale także do kontroli, czyli na przykład również do kontroli interwencyjnej. Natomiast oczywiście Główny Inspektorat Ochrony Środowiska w ramach Państwowego Monitoringu Środowiska współpracuje z organami, również samorządowymi, oczywiście w tym z marszałkiem, w celu oceny stanu środowiska w całym kraju.

Jeżeli chodzi o nasze zaangażowanie, czyli Ministerstwa Klimatu i Środowiska i GIOŚ również, to my już od jakiegoś czasu prowadzimy ten dialog ze stronami zainteresowanymi. Jeżeli chodzi o te drogi ekspresowe S5 i S10, w dniu 27 maja tego roku w siedzibie ministerstwa odbyło się takie spotkanie z pracownikami Ministerstwa Klimatu i Środowiska, na którym przedstawiciele powiatu bydgoskiego oraz gmin dotkniętych oddziaływaniem akustycznym przedstawili swoje postulaty. Omówiliśmy skalę zgłaszanych przez mieszkańców problemów, stan istniejących zabezpieczeń przeciwhałasowych, ale także możliwe kierunki dalszych działań.

Jeżeli chodzi o Państwowy Monitoring Środowiska, czyli te działania podejmowane przez Główny Inspektorat Ochrony Środowiska, to do Głównego Inspektoratu dochodziły już od jakiegoś czasu informacje, przede wszystkim od marszałka, który regularnie zgłaszał problemy nadmiernego hałasu generowanego przez drogi S5 i S10. Między innymi dzięki tym interwencjom GIOŚ w 2024 r. skorygował swoje punkty do pomiaru hałasu i dodano punkty w Borównie w gminie Dobrcz oraz w Aleksandrowie gminie Dobrcz. Przy czym należy zaznaczyć, że pomiary te nie wykazały przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu. Natomiast oczywiście to nie oznacza, że tam nie występowały krótkotrwale wysokie poziomy dźwięku. Tak, że jedno też nie wyklucza drugiego. Następnie na 2026 r. GIOŚ również dodał cztery punkty pomiarowe, dwa w miejscowości Ciele i dwa w miejscowości Zielonka. Przy czym też chcę tutaj zaznaczyć, że w tej chwili te pomiary są analizowane, nie dysponujemy jeszcze raportem z tego pomiaru, więc jeszcze jest tutaj za wcześnie, natomiast na pewno te pomiary będą istotne, jeżeli chodzi o dalsze działania.

Z kolei na 2027 r. analizowane są w tej chwili możliwości wykonania badań na dwóch kolejnych stanowiskach pomiarowych w miejscowościach Osowiec i Szczutki w gminie Sicienko.

Również należy zaznaczyć, że także starosta bydgoski podejmował działania i stworzył taki pilotażowy program, którego celem jest wykonanie pomiarów hałasu i te pomiary również będą mogły stanowić ewentualną podstawę do podejmowania działań przez marszałka.

Jeżeli chodzi o działania marszałka, jak zostało tutaj wspomniane już wcześniej, w przypadku drogi ekspresowej S5 decyzją z 29 grudnia 2025 r. zobowiązano Generalną Dyрекcyję Dróg Krajo- wych i Autostrad do podjęcia działań ograniczających oddziaływania hałasu. Tutaj rzeczywiście dano pięcioletni termin realizacji obowiązków. Przy czym należy zaznaczyć, że ten pięcioletni

termin to jest maksymalny termin. Być może będzie możliwość, ale nie mamy takich informacji, wykonania tego działania wcześniej. Natomiast faktycznie podano tutaj merytoryczne powody. Przede wszystkim jest kwestia opracowania dokumentacji projektowej, uzyskania odpowiednich zgód, a także realizacji robót budowlanych.

Natomiast w przypadku drogi S10 z informacji marszałka wynika, że nie jest prowadzone obecnie postępowanie administracyjne, ponieważ organ nie dysponuje wynikami pomiarów potwierdzającymi przekroczenie dopuszczalnych poziomów hałasu.

Oczywiście Ministerstwo Klimatu i Środowiska deklaruje dalszą gotowość do współpracy i przede wszystkim z marszałkiem, który jest tym organem właściwym do podejmowania działań administracyjnych. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Magdalena Łośko (KO):

Dziękuję bardzo. Bardzo proszę, żeby już zacząć tę dyskusję, bo ja też mam szereg pytań, ale oddam już głos stronie samorządowej. Bardzo proszę, kto pierwszy w kolejności. Pan starosta, wielokrotnie wywoływany tutaj do, czy pani wójt? Pani wójt gminy Białe Błota, Magdalena Maison, bardzo proszę.

Wójt Gminy Białe-Błota Magdalena Maison:

Bardzo dziękuję. Szanowni państwo, bardzo dziękujemy za to, że możemy tutaj dzisiaj być, że możemy zabrać głos. Występuję w imieniu mieszkańców, a także swoim, bo też jestem mieszkańcem akurat gminy Białe Błota, a także w imieniu, za chwilę głos zabierze też wójt Sicienka – gminy ościennej. My jako samorządowcy zdajemy sobie sprawę, że wszystko musi być zgodne z przepisami, musi być w granicach prawa. Myślę, że już się też wyedukowaliśmy i mamy tę wiedzę, jak to wygląda z terminami. Tylko, że to my jako samorządowcy na co dzień spotykamy się z tymi problemami, z którymi do dzisiaj do was przyjechaliśmy, bo to do nas mieszkańcy w pierwszej kolejności przychodzą i proszą o pomoc, żebyśmy zainterweniowali, żebyśmy zadziałali, żebyśmy ich wsparli, bo chcieliby mieć spokój. Tu już nawet nie chodzi o godzinyienne, tylko chodzi o to, żeby ta cisza nocna była każdemu dostępna i zabezpieczona.

Myśmy tu przyjechali większą grupą, bo są radni z gminy Białe Błota, jest stowarzyszenie prężnie działające na terenie naszej gminy, jest pani sołtys, więc my te siły tak troszeczkę zjedналиśmy, a przyjechaliśmy do państwa, żebyście państwo nas najzwyczajniej w świecie wsparli, ponieważ okres wyczekiwania na te ekrany z jednej strony wydaje się krótki, bo tylko 5 lat, musi być postępowanie, musi być wyłoniony podmiot, ale to też jest aż 5 lat. Od momentu wyłonienia do realizacji jest to okres maksymalny, aczkolwiek ostatnia decyzja starosty, która była z 2018 r., ekrany były dopiero wybudowane w 2025 r. Jak się okazało, po wybudowaniu ekranów nadal pozostały puste plamy. Mam tu na myśli takie sytuacje, w których jest ekran, przerwa na dom, ekran. I ten hałas tak troszkę działa jak woda, wpływa nam pomiędzy te domy i sięga nie tylko 100 – 200 m, a czasami kilometr w głąb miejscowości.

Ta niecierpliwość społeczna wydaje mi się, że wynika z tego, że z jednej strony czekamy, a z drugiej strony, jak już to dostajemy, to nie jest do końca tak, jakbyśmy chcieli. My wiemy, jakie są normy. Te normy zostały zmienione w 2012 r. i to też ma realny wpływ na to, jak ten hałas się kształtuje w naszych miejscowościach. U nas teraz akurat w gminie Białe Błota, tak jak było wspomniane, będą robione te pomiary hałasu. Są właściwie w trakcie, bo z tego, co wiemy, miały być do listopada, więc też czekamy z niecierpliwością. To są tylko cztery punkty. Tych miejsc, w których powinny być przeprowadzone, na pewno jest znacznie więcej. A co nas najbardziej martwi, to ten ruch na S5 i na S10, on się nie zmniejsza. My jesteśmy oczywiście mieszkańcami i my sobie zdawaliśmy sprawę, że to były kiedyś drogi wojewódzkie, teraz są „S”, ale tych samochodów nie jest mniej i po oddaniu kolejnego odcinka S10 ten ruch będzie jeszcze większy, bo to będzie droga naprawdę przelotowa od Gdańska do Warszawy. Tego mieszkańcy się najbardziej obawiają, że jeżeli będzie można przeprowadzić pomiary hałasu, to zanim ta decyzja zostanie podjęta w zakresie S10, to minie kilka lat, a potem kilka następnych lat do wybudowania tych ekranów. Myśmy tutaj przyjechali, ja za chwilę oddam głos też przedstawicielom rady i stowarzyszeniu, bo chciałabym, żebyście państwo usłyszeli ten głos społeczny oddolny, bo ja tu mówię jako samorządowiec w ich imieniu, ale myślę, że ci mieszkańcy, którzy bezpośrednio graniczą z „eską”, oni najlepiej powiedzą państwu, z czym się borykają każdego dnia.

Taki właściwie apel z naszej strony. To państwo mają te narzędzia prawne, nie my samorządowcy, żeby nam pomóc. My wiemy, że to są koszty, ale prosimy państwa po prostu o wsparcie. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Magdalena Łośko (KO):

Dziękuję bardzo. Proszę o przedstawianie się, jeżeli zabieramy głos.

Wójt Gminy Sicienka Piotr Chudzyński:

Wójt gminy Sicienka, Piotr Chudzyński. Reprezentuję sąsiednią gminę Sicienka. Nie będziemy się powielać. Bardzo krótko, szanowni państwo. Uważam, że takich spotkań pewnie będzie dużo więcej w tym temacie, w kolejnych. Za moment też pod Bydgoszczą z naszej części, czyli tutaj od Bydgoszcz Zachód, Nakło, Wyrzysk rusza kolejna inwestycja. Pewnie takich spotkań w Polsce i problemów będzie dużo więcej. W moim przekonaniu jakby trzeba skupić się nie na chorobie, a na jej przyczynach. Jeżeli w październiku 2012 r. normy w Polsce, jeżeli chodzi o akustykę, zmieniły się czterokrotnie, bo z 50 do 56 dB w nocy, a w dzień od 55 do 61 dB, czyli tak naprawdę to jest wzrost czterokrotny, to ile byśmy w tej chwili nie „dłubali” na różnych odcinkach i nie mierzyli tego, to tak naprawdę przyczyna leży w zawyżonych normach, które w rozporządzeniu z października 2012 r. się pojawiły. One są dużo wyższe niż na przykład w Niemczech, czy co WHO rekomenduje, czyli na przykład w nocy rekomenduje na poziomie 45 dB. W Niemczech jest 49 dB, u nas jest 56 dB, czyli kilkukrotnie te decybele są tutaj podkreślone. Stąd apelujemy o pomoc i wsparcie, jeżeli chodzi o stronę rządzącą, żeby zmienić rozporządzenie czy nowelizację, która wprowadziła ten czterokrotny wzrost w decybelach, do poziomu, który był przed październikiem 2012 r. To rozwiąże ten problem, rozwiąże problemy też, które za moment będą się pojawiać na każdym odcinku.

To nie jest wina GDDKiA, bo GDDKiA realizuje to, co państwo przyjmują jako prawo stanowione. Nie mogą wyjść poza tym, bo rachunek ekonomiczny też ma znaczenie. W związku z czym to nie jest wina GDDKiA, to jest wina złego prawa, które narzuciło normy, które są nie do zniesienia przez większość mieszkańców. W związku z czym apelujemy, żeby przywrócić te normy, które były wcześniej, bo to rozwiąże te problemy bieżące, ale też i problemy przyszłe. O to serdecznie prosimy. Dziękujemy za wysłuchanie.

Przewodnicząca poseł Magdalena Łośko (KO):

Dziękuję bardzo za ten konkretny głos, chociaż nie do końca mogę się z nim zgodzić, że uregulowanie na nowo tych norm hałasu, podwyższenie w sensie restrykcyjnych rozwiązań, rozwiąże te problemy, bo nie do końca, bo droga już istnieje. My tej drogi nie zwiniemy.

Dlaczego ta gmina Białe Błota jest tak wyjątkowa? Dlatego, że tam kumulują się drogi, przecinają się drogi. Jest S5, S10. Jest to bardzo newralgiczny punkt na mapie Polski. Faktycznie te normy, zmiana ewentualnie w tym zakresie, spowodowałaby na przyszłość przy planowaniu kolejnych dróg, owszem. Natomiast tutaj u nas, czy u państwa, musielibyśmy się też posiłkować jeszcze innymi dodatkowymi rozwiązaniami, myślę też technicznymi, bo przecież badania, o których tutaj mówiliśmy... i pan dyrektor Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad też wskazywał, że są stawiane ekrany, ale wiemy, że te ekrany nie zawsze spełniają swoje zadanie, że one są zbyt niskie. Bywa taka sytuacja, gdzie ekran jest na poziomie 4 do 5 m, a ciężarówki mają po 7,5 metra.

Na te pytania potrzebne są techniczne rozwiązania. Nie wiem, czy dzisiaj otrzymamy takie odpowiedzi – bo bardzo specjalistyczne, eksperckie tutaj muszą zapaść decyzje – czy te rozwiązania, które są na rynku aktualnie, zabezpieczają ten problem? Wydaje mi się, że nie do końca. Stawianie ekranów takie w przerwach tak, że część drogi jest opatrzona a część nie, powoduje – akurat tutaj jest ten przykład w Białych Błotach – że powstaje taki tunel rezonansowy i ten problem hałasu się powiększa. Widać, że techniczne rozwiązania są potrzebne.

Panie dyrektorze, może pan, jako specjalista w tym zakresie, widzi jakąś przestrzeń ewentualnych zmian czy w przepisach, czy w rozwiązaniach? Może w skali Europy, czy świata pojawiają się już jakieś innowacje, które można by było zastosować, albo zastanowić się co w tego typu przypadkach? Ja nie mówię, że wszędzie, ale gmina Białe Błota i województwo kujawsko-pomorskie jest takim miejscem, gdzie jest to problem naprawdę bardzo duży i dotyczy wielu mieszkańców. Myślę, że za chwilę dam głos panu dyrektorowi, ale jeszcze na razie stronie społecznej. Jak zbierzemy pytania, to wtedy przejdziemy do dyskusji.

Kto teraz w kolejności? Bardzo proszę, tylko za każdym razem proszę o przedstawianie się do protokołu.

Radna Rady Gminy Białe Błota Magdalena Sznajder:

Szanowna pani przewodnicząca, szanowni państwo posłowie, przedstawiciele administracji i zarządcy dróg, nazywam się Magdalena Sznajder, jestem przewodniczącą Komisji Skarg,

Wniosków i Petycji przy Radzie Gminy Białe Błota i przyjechałam do państwa, aby opowiedzieć o problemie, który dla nas mieszkańców nie jest teorią, ani statystyką, ani pojedynczą skargą. To jest problem naszego codziennego życia. Mówimy o mieszkańcach Ciela, Zielonki, Kruszyna Krajeńskiego, Przylęk, Lisiego Ogona, Lipnik, Białych Błot, miejscowości położonych w sąsiedztwie dróg ekspresowych S5 i S10. Dla nas hałas nie kończy się wtedy, kiedy kończy się dzień pracy. On trwa również wieczorem i w nocy. Szczególnie uciążliwy jest ciągły szum ruchu drogowego, a także przejazdy samochodów ciężarowych. Chcę bardzo wyraźnie powiedzieć, nie jesteśmy przeciwni drogom ekspresowym. Rozumiemy ich znaczenie dla gospodarki, transportu, rozwoju całego kraju, ale mieszkańcy, którzy żyją przy tych drogach, nie mogą być ceną tego rozwoju.

W oficjalnym programie ochrony środowiska dla gminy Białe Błota na lata 2025-2028, z perspektywą do 2032 r. wskazano, że najbardziej uciążliwym rodzajem hałasu jest hałas drogowy, który ma charakter ciągły i obejmuje coraz większy obszar. Jako główne źródła emisji wskazano między innymi drogi ekspresowe S5 i S10. To jest w załączniku nr 1, który przedstawiłam Komisji, w tych teczkach. To jest bardzo ważne, ponieważ pokazuje, że problem jest rozpoznany również w oficjalnych dokumentach samorządu. W czerwcu 2025 r. gmina Białe Błota skierowała do wojewody pismo dotyczące narastającego problemu hałasu z drogi S5 i S10. W piśmie wskazano, że do urzędu regularnie wpływają skargi, petycje mieszkańców Ciela, Zielonki, Przylęk, Kruszyna Krajeńskiego, Lipnik, Białych Błot i Lisiego Ogona (załącznik nr 2).

W kolejnym piśmie gminy wskazano również, że największe nasilenie hałasu występuje w godzinach nocnych oraz podczas porannego i popołudniowego szczytu komunikacyjnego (załącznik nr 3).

Dlatego mieszkańcy pytają na naszych komisjach, na sesjach, ile jeszcze razy mamy zgłaszać ten sam problem? Przez lata były pisma, rozmowy, spotkania, interwencje, skargi, petycje. Były rozmowy z samorządem, przedstawicielami administracji, parlamentarzystami, zarządcami dróg. Problem był przedstawiany również na forum Rady Gminy.

W 2025 r. wykonano pomiary hałasu przez Politechnikę Bydgoską, raport z dnia 31 lipca 2025 r. jest dostępny na BIP Gmina Białe Błota – dla państwa załącznik nr 4. To jest dla nas dokument kluczowy. Chcemy, aby wyniki takich pomiarów były podstawą do konkretnych decyzji, a nie tylko kolejnym dokumentem odkładanym do akt. Chcemy również zwrócić uwagę na ekrany akustyczne. Sam fakt, że ekran został wybudowany, nie oznacza jeszcze, że mieszkańcy są skutecznie chronieni. Mieszkańcy wskazują na przerwy pomiędzy ekranami i ich usytuowania, wysokość oraz miejsca, w których hałas nadal dociera do zabudowań. Dlatego nie pytamy już ile metrów ekranów wybudowano, pytamy – jaki jest rzeczywisty efekt tych ekranów? O ile decybeli zmniejszy się hałas w miejscach zamieszkania ludzi? Czy zabezpieczenia odpowiadają dzisiejszemu natężeniu ruchu? Czy zostały zaprojektowane i wykonane w sposób zapewniający ciągłość ochrony? Czy należy je przedłużyć, podwyższyć albo zastosować inne rozwiązania?

W 2025 r. GDDKiA odpowiada na pisma dotyczące problemu hałasu, a w BIP gminy opublikowano całą korespondencję z GDDKiA, z urzędem marszałkowskim, z WIOŚ i innymi organizacjami (załącznik nr 5 do 10).

To pokazuje jedną rzecz. Problem jest znany wielu instytucjom. Nie przyjechaliśmy tutaj jednak po to, aby dostać kolejną odpowiedź na piśmie. Przyjechaliśmy po konkrety.

Po pierwsze, prosimy o kompleksowe, aktualne pomiary wzdłuż S5 i S10 na terenie gminy Białe Błota, z uwzględnieniem wszystkich miejscowości i istniejących zabudowań mieszkaniowych, a nie tylko wyznaczonych miejsc. Po drugie, proszę o niezależną ocenę skutecznych istniejących ekranów akustycznych. Po trzecie, prosimy o wskazanie miejsc, w których ochrona jest niewystarczająca i przygotowanie konkretnych działań: przedłużenia, podwyższenia, rozbudowy ekranów albo zastosowania skutecznych metod ograniczenia hałasu. Po czwarte, prosimy o jasny harmonogram działań oraz wskazanie instytucji odpowiedzialnych za każdy z przedstawionych etapów. Po piąte, proszę, aby przy planowaniu ochrony uwzględniono rozwój terenów mieszkaniowych, a nie tylko stan istniejący w momencie budowy drogi.

Problem trafił również do Sejmu. Interpelacja nr 10903 dotyczyła rozbudowy i modernizacji ekranów akustycznych wzdłuż drogi S5 i S10 w gminie Białe Błota (załącznik nr 11).

To nie jest więc problem, którego nikt wcześniej nie zauważał. Mieszkańcy od wielu lat mówią o hałasie. Samorząd kieruje pisma. Wykonywane są pomiary, między innymi też na prośbę mieszkańców, a pomimo to mieszkańcy nadal pytają, kiedy doczekają się trwałego rozwiązania?

Szanowni państwo, droga ekspresowa jest inwestycją państwa, ale człowiek mieszkający obok tej drogi również jest częścią państwa. Jego prawo do odpoczynku, snu, spokojnego życia nie może

być mniej ważne niż sprawy transportu. Nie chcemy zamykania dróg, nie chcemy blokowania rozwoju, nie chcemy konfliktu z GDDKiA. Chcemy skutecznej ochrony mieszkańców naszej gminy i ościennych gmin. Dlatego wnosimy do państwa o potraktowanie gminy Białe Błota i ościennych gmin jako konkretnego przykładu problemu, który występuje nie tylko u nas, ale już na terenie całego naszego kraju. Bo jeżeli dzisiaj budujemy kolejne drogi ekspresowe, to musimy jednocześnie budować system skutecznej ochrony ludzi mieszkających w ich sąsiedztwie.

Na koniec chciałabym powiedzieć jeszcze jedno. Oczekujemy od państwa zmiany obowiązujących norm hałasu. Nie przyjechaliśmy tutaj prosić o kolejny ekran tylko po to, aby można było powiedzieć, że ekran został postawiony. Przyjechaliśmy zapytać, czy państwo potrafią zagwarantować mieszkańcom, że po wybudowaniu drogi ekspresowej będzie mógł ten mieszkaniec normalnie spać we własnym domu, odpoczywać we własnym ogrodzie. Za każdym pomiarem, za każdym ekranem i za każdą liczbą w raporcie stoi człowiek. Człowiek, który chce po prostu normalnie żyć.

Na koniec dodam państwu, że z ekranami walczę od 2010 r., jako wtedy jeszcze mieszkanka gminy Białe Błota. Od 2010 r. pisałam pisma z wnioskiem o to, żeby zrobić te pomiary i żeby nie było tak, że jak powstanie droga S10, to my zostaniemy z hałasem. Obiecano nam wtedy, że na pewno z tym hałasem nie będziemy. I co? Szanowni państwo, my żyjemy w wiecznym hałasie, w wiecznym stresie. My mamy dzieci, mamy osoby w wieku starszym. Te osoby zasługują już na odpoczynek. To są osoby, które są na emeryturze i które ciężko pracowały na tę emeryturę i chciałyby odpocząć. Wy nam państwo tego nie gwarantujecie. Zagwarantowaliście nam drogę, z której tak naprawdę mieszkańcy naszej gminy nie korzystają, bo to jest droga przelotowa przez naszą gminę. Przyjeżdżają mieszkańcy z innych miast, którzy przejeżdżają sobie, a nam gwarantują hałas, smog, o którym nikt nie wspomina, ale on też jest i takie pomiary też powinny zostać przeprowadzone. W związku z tym nie prosimy państwa o kolejne odpowiedzi na piśmie. Prosimy, a właściwie żądamy od państwa konkretnych działań. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Magdalena Łośko (KO):

Dziękuję bardzo. Kto teraz kolejny? Pan, bardzo proszę.

Radny Rady Gminy Białe Błota Krzysztof Synakiewicz:

Szanowna pani przewodnicząca, szanowni państwo posłowie, zebrani goście, ja jestem odpowiednikiem tutaj pani przewodniczącej dzisiaj Komisji, bo jako radny gminy Białe Błota prowadzę Komisję Gospodarki, Bezpieczeństwa, Rolnictwa i Środowiska. Przyjechałem też do państwa, reprezentując mieszkańców naszej gminy, którzy mieszkają bezpośrednio właśnie w sąsiedztwie tras S5, S10. Ci mieszkańcy pojawiają się na mojej komisji i mają słuszne pretensje. Tutaj były spotkania też z lokalnymi posłami. Pan dyrektor Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad oczywiście mówi, że wszystko jest pięknie, ładnie, budowane są ekrany i tak dalej. Tylko tak jak pan wójt Sicienka powiedział, niestety te normy zostały zmienione bardzo drastycznie, bo decybelą liczona jest w skali logarytmicznej.

Ja powiem państwu, jak to wygląda. Jedna decybelą to jest jedna ciężarówka, a 6 decybeli – o tyle podniesiono – to jakby w jednym czasie przejechało 6 dużych ciężarówek koło nas, czyli jakby natężenie tego hałasu wzrosło sześciokrotnie. Niektórzy nie zdają sobie z tego sprawy, myślą, że to była kosmetyka. Te decybele przekładają się na to, co się teraz obecnie dzieje, ale też i natężenie ruchu, bo powstały u nas ogromne centra logistyczne. Teraz niedługo otworzymy odcinek drogi S10 Bydgoszcz-Toruń, co jeszcze spotęguje ten hałas.

Jeżeli chodzi o to rozporządzenie z dnia 8 października 2012 r., to minister środowiska, pan Marcin Karolec, to rozporządzenie wydał przy sprzeciwie ministra zdrowia. Tu się trzeba zastanowić nad tym, że jawnie chodziło o to, że to był boom autostradowy. 2012 rok, Mistrzostwa Euro, budowane były po prostu drogi. No i co? Rządowi zabrakło pieniędzy troszeczkę na te ekrany. Najwyższa Izba Kontroli również krytycznie odniosła się do tego rozporządzenia. Chyba czas coś z tym zrobić. Główne clou problemu to jest właśnie to, że Generalna Dyrekcja mówi: my robimy pięknie ekrany. Ale na jakiej podstawie robimy te ekrany? Na podstawie tych norm, które mówią, że pięknie, ładnie postawione są ekrany, czyli operacja się udała a pacjent zmarł. Te ekrany nam nic nie dają. Dlatego też zwracam się do Wysokiej Komisji z czterema konkretnymi postulatami.

Po pierwsze, potrzebna jest zmiana właśnie przepisów dotyczących dopuszczalnych poziomów hałasu i stopniowy powrót do bardziej rygorystycznych norm, zgodnych z aktualną wiedzą oraz rekomendacjami Światowej Organizacji Zdrowia. Przypomnę, że Światowa Organizacja Zdrowia

mówi: w dzień 53 dB, w nocy 45 dB, a u nas jest w dzień 61 dB, a w nocy 56 dB. To jest potężna przepaść. A nawet wyniki t Instytutu Ekologii Akustycznej wykazały u nas 62,4 dB w niektórych miejscach. To już jest w ogóle katastrofa.

Musimy wiedzieć, że to nie tylko biznes, pieniądze, że ministerstwo zaoszczędza, ale powoduje to choroby układu krążenia, zaburzenia snu, stres, uszkodzenia słuchu, a też utrudnia funkcje poznawcze po prostu u dzieci: trudności w nauce i koncentracji.

Po drugie, chciałbym też zwrócić się, aby zmienić metodologię pomiarów i nie uśredniać wyników, które powodują, że w nocy takie piki jednostajne zostają wyplaszczane podczas całej doby i hałas jest przez analizy w ogóle niezauważany.

Po trzecie, wnoszę o przeprowadzenie niezależnego audytu tych obecnych ekranów, ich skuteczności, ponieważ jak wiemy, ludność okoliczna mówi, że one nie zdają egzaminu.

Po czwarte, oczekujemy pilnych działań naprawczych, podwyższenia istniejących ekranów, uzupełnienia brakujących zabezpieczeń w miejscowościach Zielonka, Ciele, Lisi Ogon i Łochowo w naszej gminie, i zastosowania cichej nawierzchni oraz, jeśli to możliwe, zastosowania odcinkowego pomiaru prędkości, bo „hulaj dusza”, jak to mówią, kto szybciej itd. Takie rzeczy się dzieją na naszych drogach.

Oczywiście nie sprzeciwiamy się rozwojowi infrastruktury. Rozumiemy jej znaczenie, ale chcemy jednak, aby rozwój ten nie odbywał się kosztem zdrowia, jakości życia ludzi mieszkających w bezpośrednim sąsiedztwie dróg ekspresowych. Dlatego dziś zwróciłem się również do Wysokiej Komisji z pisemnym wnioskiem o rozważenie podjęcia działań zmierzających do przygotowania i uchwalenia dezyderatu skierowanego do ministra klimatu i środowiska oraz ministra infrastruktury w sprawie poprawy ochrony mieszkańców gminy Białe Błota przed hałasem z tras S5 i S10. Dziękuję za uwagę.

Przewodnicząca poseł Magdalena Łośko (KO):

Dziękuję bardzo. Zgłaszał się w kolejności pan starosta, potem pani i tutaj pani, na końcu pan i pani z przodu.

Starosta powiatu bydgoskiego Piotr Kozłowski:

Szanowni państwo, Piotr Kozłowski, starosta bydgoski. Ja w zasadzie tak naprawdę już nie chciałbym powtarzać to, co moi koledzy samorządowcy powiedzieli, bo powiedzieli to w doskonały sposób. W zasadzie wszystkie wątki zostały poruszone, ale chciałbym tylko ustosunkować się do tego, co już kilka razy zostało powiedziane na temat działań starosty bydgoskiego w powiecie bydgoskim. My w powiecie bydgoskim współpracujemy i współpracujemy z gminami. Starosta sam by nic nie zrobił, tym bardziej, że nie ma do tego kompetencji, więc szczególnie pochwały i podziękowania należą się gminom Białych Błot, Sicienka, obecnej również tutaj pani zastępcy wójta Osielska, ale też zostałem zobowiązany do tego, żeby wypowiadać się w imieniu gminy Koronowo i w imieniu gminy Dobrcz, bo ci wóldarze nie mogli uczestniczyć w dzisiejszym posiedzeniu, aczkolwiek dla nich ten problem też jest szalenie ważny i właśnie współpracujemy również w tym zakresie również z tymi gminami.

Oczywiście możemy mówić o tym, że próbujemy zrobić ten program pilotażowy, który jeszcze raz przeprowadzi badania i pomiary natężenia hałasu na zarówno drodze ekspresowej S5, jak i S10 przy całym przebiegu przez powiat bydgoski. Serdeczne podziękowania za współpracę z Regionalnym Wydziałem Monitoringu Środowiska w Bydgoszczy i z panią naczelnik Honoratą Kujawą-Łobaczewską, dlatego że też w tym zakresie współpracujemy z GIOŚ realizując ten program w przyszłości. Oczywiście też będziemy współpracować z oddziałem bydgoskim Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. Natomiast trochę nie my jesteśmy od tego, żeby ten program przeprowadzać. Dlatego ja nie ukrywam, że w swojej wypowiedzi chciałbym się skupić w zasadzie na tak de facto trzech konkretnych kwestiach i mój apel tego by dotyczył.

Po pierwsze, dobrze by było zastanowić się nad tym, czy w sytuacji takiej, w której łączy się poszczególne drogi ekspresowe z autostradami, nie warto byłoby tych pomiarów, analiz porównawczych, jakkolwiek byśmy tego nie nazwali, robić nieco częściej niż raz na 5 lat? Dlatego, że ruch zwiększa się z dnia na dzień, z miesiąca na miesiąc, z roku na rok, a oprócz tego, jak łączymy poszczególne trakty, te główne trakty, to ten ruch zwiększa się wielokrotnie, to jest oczywiste i to jest naturalne. Sami korzystamy z tych dróg, które mogą nas doprowadzić do celu na drugim końcu Polski. Dla mnie to jest oczywiste, że takie badania dobrze by było przeprowadzać częściej. Dlatego my takie badania próbujemy przeprowadzić wspólnie z włodarzami gmin powiatu bydgoskiego.

Po drugie, warto jednak też się zastanowić nad tym, żeby dokonywać obowiązkowych analiz porealizacyjnych po wybudowaniu kolejnych ekranów. Czyli, te ekrany, które są wybudowane, sprawdzać, zweryfikować, czy one faktycznie skutecznie bronią mieszkańców przed doznaniem akustycznymi, czy też nie. Wydaje mi się, że nawet jeżeli mamy ten stan prawny, oczywiście zaraz o nim powiem, i nasze postulaty samorządowców są jednak dość jednoznaczne w zakresie zmiany tych norm hałasowych wynikających z rozporządzenia z 2012 r., ale nawet jeżeli poruszamy się w tym stanie prawnym, to warto byłoby się zastanowić faktycznie nad kwestią taką zasadniczą, czy dany element, który ma chronić akustycznie mieszkańców, jest skuteczny? Warto byłoby mieć narzędzia ku temu, żeby weryfikować skuteczność danych rozwiązań technicznych, już nawet w ramach tych analiz porealizacyjnych.

Trzeci postulat. Muszę przyznać, że ja sobie zdaję z tego sprawę, że mówimy o naprawie bardzo dużych pieniądzech, więc trzeba być w tym temacie również kierować się odpowiedzialnością za finanse publiczne państwa. Natomiast trzeba dokonać analizy, czy te normy hałasowe wynikające z obowiązującego rozporządzenia nie należałoby przynajmniej w jakichś określonych terminach zmieniać tak, żeby w perspektywie czasu móc myśleć o tym, żeby dostosowywać te normy hałasowe, chociażby na przykład do norm tutaj już wcześniej wymienianych niemieckich. Dziękuję państwu bardzo.

Przewodnicząca poseł Magdalena Łośko (KO):

Dziękuję bardzo za ten głos. Bardzo proszę, w kolejności pani. Proszę o przedstawienie się.

Sołtys Zielonki, Gmina Białe Błota Anna Strzelczyk:

Dzień dobry. Anna Strzelczyk, sołtys sołectwa Zielonka, gmina Białe Błota. Słyszę głosy za sobą – przepraszam, że mówię do państwa tyłem, ale takie jest ustawienie sali i jest mi niezręcznie – ale mam dla państwa taką naprawę krótką zabawę. Być może ci państwo, którzy są znudzeni, trochę się rozerwą, a ci, którzy rozmawiają, to na chwilę zawieszają uwagę, bo wszystko, co tutaj padło... Pani przewodnicząca, dziękuję w ogóle za tę możliwość, którą nam pani dała, że ten głos może będzie słyszany. Wiem, że z takimi problemami być może przychodzą do państwa setki ludzi, ale chcę zwrócić uwagę na jedną rzecz, proponując państwu drobną zabawę. Wszyscy państwo macie telefony komórkowe przed sobą. Zachęcam, odpalić mapę Google'a, wpisać adres Zielona 42, Zielonka, gmina Białe Błota. Zobaczycie państwo na aktualnych mapach googlowych, przed chwileczką sprawdziłam, stan faktyczny. Stoi tam dom od ponad 50 lat, bo rozmawiałam miesiąc temu z właścicielką tego domu. Tam zobaczycie państwo na drodze ekspresowej S10 dziurę w ekranach na kilkadziesiąt, może 100 m. Teraz cieszę się, że jest z nami tutaj na sali pan dyrektor Sebastian Borowiak z oddziału bydgoskiego Generalnej Dyrekcji, ponieważ mam nadzieję, panie dyrektorze, że pan pamięta to nasze spotkanie. Z mojej inicjatywy w maju ubiegłego roku spotkaliśmy się między innymi z panią wójt właśnie gminy Białe Błota, Magdaleną Maison, u pana wojewody kujawsko-pomorskiego Michała Sztybla. To zdjęcie z ulicy Zielonej 42 w Zielonce pokazywałam. Pamiętam reakcję pana wojewody i pamiętam reakcję, panie dyrektorze, pańską. Nie umiał pan nam wytłumaczyć, dlaczego droga S10 powstała, a powstawała mniej więcej 17, 18 lat temu w tym miejscu, ponieważ ja wtedy budowałam dom w Zielonce, więc pamiętam doskonale. Nie umiał pan wytłumaczyć, dlaczego w tych ekranach jest dziura, którą państwo, no mam nadzieję, że chociaż jedna osoba na tej sali zrobiła to, o co prosiłam, byłoby mi bardzo miło, będę bardzo wdzięczna. Nie umiał pan nam powiedzieć, dlaczego tam jest dziura. Pamiętam, jak pan wojewoda powiedział do pana: no coś jest nie tak.

Teraz, panie dyrektorze, ja wiem, rozumiem, że jest pan w niezręcznej sytuacji, niezręcznej roli. Bardzo ładnie pan mówił o przepisach, normach, badaniach. Tyle tylko, że powiedział pan zdanie, że robicie wszystko, co możecie. Ja bym bardzo chciała, pani przewodnicząca, jeśli mogę w ogóle pozwolić sobie na to, zapytać pana dyrektora, co od maja 2025 r. w tym konkretnym adresie zrobiono, w tej konkretnej sytuacji. Ponieważ nikt mnie nie przekona, szanowni państwo, że tam nie ma hałasu. Jeżeli jest obok jednego domu ekran, domy są w jednym ciągu od kilkudziesięciu lat, jak powiedziałam, i nagle nie ma ekranu. Przepraszam, to jest nielogiczne. W imieniu moich mieszkańców i mieszkanki ja tylko proszę o sensowność stawiania ekranów, bo jeżeli ja, kończąc już, druga zabawa dla państwa, szczególnie pań posłanek i panów posłów, spędzacie państwo dużo czasu w Warszawie, przejeżdżcie się samochodem wzdłuż tak zwanej obwodnicy warszawskiej dużej, S2, S8, S17. Ja też jeżdżę tą trasą. Tam stoją ekrany w szczerym polu. Ja kiedyś to sprawdzałam i usłyszałam, że tam będą domy. A domy w Zielonce są od 50 lat. Ekrany przyszły 18 lat temu, niepełne. Tego, szanowni państwo, nie rozumiem.

Mówię w imieniu mieszkanki, mieszkańców Zielonki, ale też pozostałych miejscowości w gminie Białe Błota i gminach ościennych, bo dodam, że to nie jest tylko problem gminy Białe Błota czy powiatu bydgoskiego, to jest problem ogólnopolski. Mogę śmiało powiedzieć również w imieniu na przykład, bo widzę panią poseł Karolewską, w imieniu mieszkańców Świecia, miejscowości Wiąg, bo tam jest dokładnie ten sam problem. Stały domy, przyszła „eska”, tylko, że „eska” przyszła bez ekranów. Najpierw byli ludzie, pani radna tutaj ma rację. Naprawdę prosimy państwa o to, żeby nas państwo zauważyło, nie państwo imiennie, ale państwo polskie, żeby zauważyło, że my tu mieszkamy, pracujemy, płacimy podatki i nie rozumiemy jak nas traktujecie. Dziękuję serdecznie.

Przewodnicząca poseł Magdalena Łośko (KO):

Dziękuję bardzo. Bardzo proszę panią o zabranie głosu, o przedstawienie się.

Przedstawicielka strony społecznej Wanda Grzmil:

Nazywam się Wanda Grzmil i jestem chyba jedyną przedstawicielką z gminy Dobrcz z miejscowości Aleksandrowo. Mieszkam około 200 m od S5. Ja piąty rok piszę, spotykam się, proszę po kolei we wszystkich instytucjach, zaczynając od urzędu gminy, a dzisiaj przyjechałam ze wsi podbydgoskiej do Sejmu. Nie chcę po raz kolejny dyskutować o decybelach i tabelach. Poziom decybeli w mojej wsi i w mojej posesji jest w obowiązujących normach. Niby w porządku, ale poza normami jest jeszcze człowiek. Ja tylko tę wartość chcę tutaj wniesić do tej rozmowy na koniec. Dlatego chcę zapytać o człowieka. Czy na tej sali jest ktoś, kto ma rzeczywistą moc sprawczą? Ja już byłam w różnych instytucjach i ciągle jest to samo. Ktoś z Generalnej Dyrekcji przedstawia nam prezentację, która jest dla mnie już stratą czasu, bo w internecie jest wszystko. Ja mogę już teraz sobie ze wsi poczytać i nie jeździć na kolejne spotkania. To jest jedno – czy ktoś jest z mocą sprawczą?

Drugie. Kto i co zrobi w tym kierunku konkretnie i w jakim terminie? Chodzi mi o to, że przekroczona nie jest norma, ale jest hałas nie do życia. Ja mam 72 lata i jeszcze jestem chora na stwardnienie rozsiane. Każde takie spotkanie, pisma, listy, i je odczytywanie, zwłaszcza te z Generalnej Dyrekcji, przyprawiają o właśnie takie emocje i niezdrowe reakcje. Ja bym bardzo chciała wiedzieć, czy kiedyś usłyszę, że ja zdążę, bo ja mogę już po prostu nie zdążyć doczekać ciszy.

Generalna Dyrekcja pisze do mnie, że ekrany nie mają wyciszyć zupełnie. Ja nie jestem głupia, ja rozumiem, że nie mają wyciszyć, ale mają dać mi chwilę wytchnienia. W nocy – ja mam trzyszybowe okna – zamknę je i może zasnę, tabletkę wezmę, ale w ciągu dnia moja doba jest dla mnie, bo ja już się napracowałam bardzo ciężko. Ja tylko od wschodu kawałek mogę posiedzieć, nie dłużej niż godzinę, bo nawet jak bardzo oddalam te decybele i chcę tego nie słyszeć, to po godzinie pracy w ogrodzie muszę wracać do domu z bólem głowy, jaki mam teraz też, po wysłuchaniu wszystkich moich przedmówców.

Dziękuję serdecznie pani przewodniczącej i dziękuję i wszystkim, że wysłuchaliście tego mojego czynnika społecznego. Ja chcę, żeby to gdzieś wybrzmiało, żeby to gdzieś zostało zapisane, żeby trafiło do decydentów, do tych, którzy mają moc sprawczą. Nie będę podnosiła sprawy wysokości ekranów, jakości. Ja nie znam się, ja tym nie chcę się interesować. Ja proszę o odrobinę ciszej w mojej posesji. Ja mam podpisy mieszkańców, natomiast już wszyscy się zmęczyli tym, co my mówimy. Ja dziękuję raz jeszcze, pani przewodnicząca, za głos. Dziękuję serdecznie.

Przewodnicząca poseł Magdalena Łośko (KO):

Dziękuję bardzo. To też czynnik społeczny, niezwykle istotny i najważniejszy w tej całej sytuacji. O zabranie głosu proszę pana i później pani tutaj z przodu i dopiero państwo w kolejności następnej.

Przedstawiciel Partii Razem Szymon Pajzert:

Dzień dobry, Szymon Pajzert, Partia Razem. Ja mieszkam przy wspomnianej tutaj przez panią S8, która jest ładnie zekranowana, ale też chciałbym państwa przestrzec przed tym, że to jest początkowe rozwiązanie, które potrzebujemy. Chciałbym zadać pytanie Ministerstwu Infrastruktury, czy oni są w ogóle w stanie bardziej skomplikowane, jakieś nowoczesne rozwiązania zaimplementować.

Pani przewodnicząca pytała się, czy jakieś nowoczesne rozwiązanie jest gotowe. To samo pytanie zostało zadane prawie 2 lata temu przez „Miasto Jest Nasze”, kiedy wysłało interpelację do Ministerstwa Infrastruktury w sprawie fotoradarów akustycznych. I to jest rozwiązanie, które jest w stanie walczyć nie tylko z takim zwykłym szumem, ale też szumem tych

wszystkich samolubnych ludzi, którzy jeżdżą w ciągu nocy. Ponieważ musimy pamiętać, że te wszystkie modelowania, które nam pan dyrektor przedstawił w tej bardzo długiej prezentacji, one są oparte na tym, że ludzie jeżdżą zgodnie z przepisami, że jeżdżą różnymi samochodami albo motocyklami, które te różne przepisy spełniają. Jednak motocykle, które przejeżdżają regularnie w Warszawie i pod Warszawą, przekraczają te 61 decybeli, które ponoć w ciągu dnia są oczekiwane. Więc moje pytanie jest do Ministerstwa Infrastruktury, czy oni są w stanie po 2 latach odpowiedzieć na tę interpelację innym pytaniem niż „zobaczmy”?

Co roku organizowana jest demonstracja mieszkańców, którzy są zniesmaczeni i zmęczeni hałasem w Warszawie. Ostatnio odbyła się 2 tygodnie temu, miała rekordową obecność. Dlatego moje pytanie jest, czy ministerstwo jest coś w tym stanie zrobić? Normy są, normami ludzie zaślaniają się cały czas. Byłem w Aleksandrowie Kujawskim miesiąc temu w sprawie norm zapachowych akurat, jeśli chodzi o kompostownię. Więc jakby mówienie o normach nie ma sensu, jeśli nie będziemy tych norm egzekwować. Dlatego moje jest pytanie, czy Ministerstwo Infrastruktury chce to zrobić? Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Magdalena Łośko (KO):

Dziękuję bardzo. Pan minister zgłaszał się do głosu. Ja mogę teraz udzielić, ale nie wiem, jeszcze cztery osoby są chętne zabrać głos.

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

Pani przewodnicząca, jeśli pani pozwoli, bo ja rozumiem, że głosy państwa, mieszkańców, samorządowców są w podobnym tonie i mniej więcej ta narracja wybrzmiała. Ja bym chciał jakby włączyć się w tę dyskusję i uporządkować też i przedstawić to, co robimy, co będziemy robić, ale również powiedzieć szerzej o tym problemie, bo to nie jest tylko problem, który dotyczy państwa tutaj obecnych.

Odpowiadając panu na pytanie o fotoradary akustyczne. Tak, my analizujemy tę kwestię tych fotoradarów akustycznych, ale mamy do czynienia z prototypami, które są w Europie jeszcze nie do końca znane. Francuzi i bodajże Brytyjczycy testują na razie te urządzenia, więc jesteśmy dopiero na początku pewnych prac, analiz. Oczywiście tego typu urządzenia, one bardzo poprawiłyby sytuację, szczególnie w centrach miast – tam, gdzie dochodzi do różnych zachowań kierowców, ale to jest jakby odrębny temat znany nam, ale tak mówię, nie jest jeszcze na tyle rozpowszechniony w Europie, żebyśmy mieli tutaj już pewne też doświadczenia, z których mogliśmy czerpać.

Natomiast analizując to, o czym państwo mówicie, trzeba powiedzieć o jednym. My oczywiście – odpowiem za Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych jako inwestora i realizatora inwestycji, zgodnie z przepisami prawa i zgodnie z decyzjami, które zapadają – będziemy realizować te zadania, które zostaną nałożone, obowiązki, które zostaną nałożone, jeśli chodzi o właśnie wykonanie ekranów akustycznych. Natomiast problem jest szerszy, proszę państwa. To, co pokazał tutaj pan dyrektor, jeśli chodzi o zdjęcia na poziomie przygotowań do danej inwestycji drogowej, realizacji tej inwestycji i stanu obecnego, pokazuje jedno, że jeżeli nie zmienimy przepisów, których to nie Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych będzie jedynym odpowiedzialnym podmiotem za to, że mieszkańcy, inwestorzy, deweloperzy, którzy budują osiedla, budują domy i przybliżają się do już istniejącej drogi szybkiego ruchu, będzie powodować, że będą nakładane kolejne obowiązki na Generalną Dyrekcję Dróg Krajowych, to tak dalej nie będzie można funkcjonować. Bo to jednak przypomnę, że samorząd w postaci wydawania decyzji o zabudowie albo decyzji o planach zabudowy decyduje o rozwoju danej miejscowości. Szanując oczywiście tych mieszkańców, którzy mieszkali wcześniej, którzy mieszkali tam w momencie, jak ta droga powstawała, i trzeba zadbać o państwa interesy, o państwa komfort życia, jak najbardziej, zgadzam się z tym w stu procentach, natomiast pytanie jest zasadnicze takie. Czy na przykład inwestorzy, czy samorządy, które pozwalają na to, żeby przybliżać się do tego typu dróg, tak naprawdę nie powinni brać odpowiedzialności również za zabezpieczenie mieszkańców, nowych mieszkańców, którzy są później narażeni na tego typu sytuacje?

Ja powiem, że droga S5 powstawała przez wiele lat, decyzja środowiskowa z 2010 r., budowa zakończona w 2022 r., ale droga ekspresowa S10 w 2009 r. już została budowa zakończona, 17 lat temu. Pytam się, czy tam nic nie powstało? Ano powstało. W piśmie, które pani wójt pisze do Głównego Inspektora Ochrony Środowiska, są takie fragmenty: „Na trasie S10 wybudowano dotychczas 8 ekranów akustycznych na podstawie decyzji starosty z 2018 r. Od tego czasu jednak wzdłuż drogi powstało kilkanaście nowych osiedli, które nie były objęte wcześniejszymi badaniami

akustycznymi...Z kolei na drodze S5 w 2023 r. przeprowadzono badania porealizacyjne, które wykazało konieczność budowy 8 nowych ekranów oraz modernizacji 5 już istniejących. W międzyczasie, wraz z intensywnym rozwojem urbanistycznym, problem hałasu uległ dalszemu pogłębieniu. Sąsiedztwo nowych osiedli mieszkaniowych z drogami ekspresowymi S5 i S10 znacząco zwiększyło liczbę osób narażonych na negatywne skutki długotrwałego oddziaływania hałasu.”

W ten sposób Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad nie będzie w stanie zabezpieczyć interesów mieszkańców i tych inwestorów, którzy będą inwestować przy drogach, które funkcjonują, które są wybudowane, bo państwa na to nie będzie stać. Taka jest prawda.

Ja państwu podam przykład też głośny ostatnio. Tor Poznań, który przez jedną decyzję został zawieszony, on jest odwieszony. Tor Poznań powstał w 1977 r., ma 50 lat w przyszłym roku. Przez te 50 lat osoby, które budowały się wzdłuż, przybliżając do tego toru, świadomie wybierały taką lokalizację. Te osoby wiedziały, że tam ten tor działa, funkcjonuje, jest określony hałas.

Podam państwu przykład z innego terenu Polski. Strzelnica wojskowa w lesie, funkcjonująca nieprzerwanie od 1863 r. W tej chwili jest awantura, bo mieszkańcy się zaczęli budować w okolicach tego lasu i ta strzelnica przeszkadza.

Jeżeli nie popatrzymy na to kompleksowo...wiadomo, że prace doraźne są potrzebne, ale my musimy jako państwo polskie jednak wziąć pod uwagę pewną odpowiedzialność również innych stron, czyli strony samorządowej i strony inwestorskiej, bo inaczej nie da się rozwiązać tego problemu.

Ta decyzja, proszę państwa, która dotyczy was, będzie kosztowała kilkadziesiąt milionów złotych. Jesteśmy tego świadomi, kilkadziesiąt milionów złotych. Pytanie, czy za jakiś czas się nie spotkamy, że kolejny odcinek został zabudowany i kolejne kilkadziesiąt milionów złotych trzeba poszukać, wydatkować na ten cel. Więc ja stawiam problem trochę inaczej – rozumiejąc, jeszcze raz powiem, uciążliwość tych z państwa, którzy mieszkali do tej pory i którzy tam przy tego typu drogach mieli swoje siedziby i domy – musimy na to popatrzeć szerzej. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Magdalena Łośko (KO):

Dziękuję bardzo. Proszę o zabranie głosu.

Radna Gminy Szemud Agnieszka Bubacz:

Dzień dobry. Dzień dobry państwu. Dzień dobry pani przewodnicząca. Dzień dobry państwo posłowie, państwo samorządowcy, również mieszkańcy, stowarzyszenia. Drodzy państwo, jestem tutaj dzisiaj z panem Jackiem Markowskim. Agnieszka Bubacz, radna gminy Szemud, również Stowarzyszenie Mieszkańców Moje Bojano, aby zwrócić uwagę państwa również na hałas jako zjawisko uciążliwe, ale też żeby zwrócić uwagę na trasę S6. Trasa S6 powstała w 2022 r. Bardzo wszyscy się cieszyli z tej inwestycji i też chcę zaznaczyć, że nie jesteśmy przeciwko inwestycjom. Niestety na początku projektu było więcej ekranów, a w trakcie budowy tych ekranów mniej. Nielogicznym jest posadowienie ich, raz jeden jest, raz drugi nie ma, czyli w taką szachownicę. Generalnie na półce z ekranami to nie stało. Są raporty, też artykuły NIK w sprawie S6. Ona została oddana całkowicie na początku lipca tego roku. Oczywiście wszystkie badania, analizy porealizacyjne, nasza współpraca bardzo szeroka na przestrzeni kilku lat z posłami, interpelacje, spotkania rok temu w Sejmie na podkomisji zdrowia, również zwracaliśmy uwagę na tę uciążliwość, która dopiero tak naprawdę gdzieś w mediach się pojawia, a jest to naprawdę bardzo ważna rzecz, ponieważ powoduje szereg uciążliwości i negatywnych skutków na organizm człowieka: zmęczenie, nudności, bóle głowy, wpływ na układ sercowo-naczyniowy, metaboliczny, rozdrażnienie, upośledzenie funkcji poznawczych, upośledzenie słuchu, szum w uszach, wady płodu, pogorszenie jakości życia, problemy zdrowia psychicznego i brak dobrego samopoczucia. Tutaj pan mówił o milionowych kosztach. Zastanówmy się, jakie koszty będą leczenia ludzi właśnie z tych schorzeń. A powiem, że to jest taka bomba z opóźnionym zapłonem, bo również my nocami nie możemy spać od godziny 4.00.

Ja mam z jednej strony obwodnicę trójmiejską, z drugiej strony jestem oddalona, mój dom, o 2 km. Ja też 18 lat temu wybudowałam się w Bojanie. W tej chwili całe Trójmiasto od kilku lat, przeprowadza się do Bojana i naprawdę nie mamy spokoju od kilku dobrych lat. GDDKiA nam mówi, cytuję: że to jest subiektywne odczucie, że się przyzwyczaimy do hałasu. Nie, drodzy państwo, przyzwyczaić się do tego hałasu nie da. Oczywiście my wiemy, że wszystko jest zawsze w granicach prawa.

Jako samorządowcy, jako mieszkańcy piszemy do marszałka, który mieszka również w Koleczkowie, obok w sołectwie. Powiem państwu tak pokrótce, było szereg mieszkańców w różnych

sołectwach. Złożyliśmy około tysiąca skarg do instytucji różnego rodzaju. Również mieliśmy spotkanie w urzędzie marszałkowskim, szereg interpelacji, były pomiary. Te pomiary hałasu, oczywiście ze względu na metodologię badań oraz na normy wygórowane, oczywiście nie wyszły. GDDKiA z góry wiedziała, że nie wyjdą. Tak to wygląda. Po prostu GDDKiA z góry wie, jak to będzie wyglądało, bo tak to wszystko jest w świetle prawa urządzone. A cierpią na tym niestety zwykli mieszkańcy.

Droży państwo – kontakty z mediami, spotkanie z dyрекcją właśnie GDDKiA, banery informacyjne dla mieszkańców. My też tutaj dzisiaj jesteśmy dzięki mieszkańcom i z tego miejsca chcę mieszkańcom całej gminy Szemud (odcinek S6 około 20 km) podziękować za wsparcie, za to też, że dzisiaj tutaj możemy z państwem być i zwrócić uwagę na ten problem.

Powstały też nasadzenia. One są bardzo małe, te drzewka. Ja nie wiem, kiedy one urosną i kiedy w jakimś sensie pomogą nam ten hałas zniwelować.

Również Politechnika Gdańska równolegle była przy pierwszych badaniach. Nasze pierwsze badania były 13 czerwca, zaraz w okresie porealizacyjnym wtedy, kiedy w zasadzie prawie cała nasza miejscowość wyjechała, więc wszyscy się dziwili, że w takich okolicznościach.

A wiecie państwo, jak wygląda metodologia? Firma wyłoniona przez GDDKiA, bo tu inne firmy nie są honorowane, przyjeżdża i ona z wyprzedzeniem zna prognozę pogody i oczywiście będzie badała w dni suche, bezwietrzne, kiedy nawierzchnia też jest sucha, a w normalnych warunkach na Pomorzu, droży państwo, mamy wietrznie, są wiatry, sztormy i jest mokro. Te pomiary trwają tylko 24 godziny. One powinny trwać o wiele dłużej. I tu jest „pies pogrzebany” – w wysokich normach i w metodologii badań, która jest stworzona tak, że przy badaniu mają nie wyjść. Pytam się wprost: wyjdą? Nie. Mają nie wyjść te pomiary. To o czym my tutaj rozmawiamy?

Dlatego tutaj jesteśmy dzisiaj, droży państwo. Szanując swój czas i państwa, bo chciałabym, żeby każdy z państwa mógł się wypowiedzieć, wnioskuję po raz kolejny, po naszym spotkaniu w podkomisji zdrowia, o obniżenie norm hałasu. Powtórzę się, ale myślę, że warto, żeby to wybrzmiało. Wnoszę o zmianę metodologii badań. Tak, u nas nie uwzględniono dziś zjawiska inwersji, gdzie te warunki atmosferyczne na Pomorzu są naprawdę specyficzne. 24 godziny to jest za mało, naprawdę. Ekrany dźwiękochłonne, tak jak powiedziałam, nie spełniają u nas swojej funkcji. Jest ich za mało. Normy przy tych badaniach zostały przekroczone tylko w Kamieniu i tam były jeszcze drgania, tak jak państwo byście sobie szklanką z wodą poruszali, tam były jeszcze drgania.

Powiem tak – GDDKiA, ogromny szacunek. Oczywiście spotykaliśmy się, rozmawialiśmy, wiemy, gdzie tutaj należy podjąć niezbędne działania. Natomiast też liczymy z państwa strony na wyrozumiałość, bo wiem, że te rzeczy: montaż ekranów dźwiękochłonnych, przede wszystkim takich, które spełniają swoją funkcję, jest do realizacji. Również taki audyt ekranów u nas byłby konieczny, bo jeśli ciężarówka jadąc wystaje o połowę swojej wysokości ponad ekran, no to coś tutaj jest nie halo, dlatego te ekrany po prostu swojej funkcji nie spełniają.

Droży państwo, myślę, że to tyle na tę chwilę. Oczywiście wiemy, że decydem jest marszałek. Takie pisma kierujemy. Następne petycje też składamy. Działamy dalej nieprzerwanie od 2022 r. My wiemy, że marszałek i urząd marszałkowski bronił, starał się o ekrany 7 lat dla mieszkańca przy A1 bodajże, więc wiemy, że to są problemy długofalowe. Dziękuję za tę cierpliwość, też obecność państwa wszystkich i proszę też uzbroić się w cierpliwość, ale wierzę, że po prostu razem, wspólnie, jednocząc dzięki też państwu siły w końcu dojrzymy do tego, że ta metodologia badań zostanie zmieniona i też normy hałasu zostaną obniżone. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Magdalena Łośko (KO):

Dziękuję bardzo. Zostały nam cztery osoby i już zamykam dyskusję. Cztery osoby zapisały się do dyskusji. Bardzo proszę w kolejności o zabranie głosu. Pan pierwszy.

Przedstawiciel strony społecznej Łukasz Pałczyński:

Dzień dobry. Dziękuję. Łukasz Pałczyński, mieszkam w gminie Sicienko. Generalnie miałem konspekt na swoją wypowiedź. Podczas tej dyskusji pewnie jest wiele rzeczy, do których chciałbym się odnieść, ale w mojej wypowiedzi doszłoby do wielu powtórzeń, bo wiele rzeczy z tych, o których chciałem powiedzieć, już zostało powiedziane. Dlatego chciałbym rzucić kolejne światło na tę sprawę, mianowicie odpowiedzieć być może częściowo na pytanie pani Wandy. Pani Wanda zadała pytanie, czy jest ktoś władny na tej sali, kto może to zmienić. Przygotowując się do tego wystąpienia, próbowałem dotrzeć do dokumentów, które miały mi odpowiedzieć

na pytanie, kto jest odpowiedzialny za to, co mamy dzisiaj. Być może w tym przygotowaniu pojawiają się jakieś błędy, za które z góry przepraszam, ale informacje, do których dotarłem, pokrywają się z tym, co zostało powiedziane między innymi przez pana dyrektora GDDKiA bydgoskiej, pana wójta gminy Sicienko. I nie jest tak, jak wydaje mi się zasugerowała pani minister klimatu. Mianowicie za tę sytuację, którą mamy dzisiaj, odpowiada ustawa – Prawo ochrony środowiska, tą możliwość wytypowania tych norm, ministrowi ochrony środowiska w porozumieniu z ministrem zdrowia. I bardzo dziwię się, że nie ma żadnej osoby z Ministerstwa Zdrowia, skoro jest współodpowiedzialna za stan rzeczy, który istnieje dzisiaj. To po pierwsze.

Dotarłem do dokumentów, to są ustalenia NIK, że powodem zmiany tych norm była między innymi pilna potrzeba ograniczenia kosztownego i nadmiernie ingerującego w krajobraz obudowania dróg ekranami akustycznymi. Jak odbywał się ten proces? Chciałbym pokazać państwu, być może większość zainteresowanych osób to wie, ale w jaki sposób odbyła się ta zmiana tych przepisów. 6 września 2012 r. minister środowiska proponuje zmianę norm hałasu. Tworzy projekt takiego rozporządzenia i przekazuje do opiniowania do Ministerstwa Zdrowia. 11 września Ministerstwo Zdrowia odpowiada negatywnie. Przepraszam, ale chciałbym przeczytać wybrane fragmenty, bo one mnie zszokowały. Myślę, że państwa również...

Przewodnicząca poseł Magdalena Łośko (KO):

Prosiłabym zwięźle, bo też mamy ograniczony czas, a chciałabym, żeby wszyscy zabrali głos.

Przedstawiciel strony społecznej Łukasz Pałczyński:

Dobrze, postaram się to skrócić. Zaznaczonych mam dużo więcej fragmentów, ale te wybrane...

Przewodnicząca poseł Magdalena Łośko (KO):

Myślę, że historia też nam nie rozwiąże sytuacji.

Przedstawiciel strony społecznej Łukasz Pałczyński:

Historia pokazuje o tym...

Przewodnicząca poseł Magdalena Łośko (KO):

Musimy się skupić na tym, co możemy teraz zrobić i jakie rozwiązania wprowadzić. Bardzo proszę zmierzać do końca.

Przedstawiciel strony społecznej Łukasz Pałczyński:

Ktoś musi odpowiedzieć na pytania pani Wandy, bo być może to jest clou tego spotkania; kto ma władzę, żeby to zmienić? Kontynuując...

Przewodnicząca poseł Magdalena Łośko (KO):

Strona rządowa.

Przedstawiciel strony społecznej Łukasz Pałczyński:

Pan minister zdrowia odpowiada: „Wydaje się, że projektodawca przy opracowaniu niniejszego projektu nie wziął pod uwagę kosztów zdrowotnych, tak zwanych pośrednich, skupiając się jedynie na ograniczeniu wydatków związanych z budową ekranów akustycznych, to jest kosztów bezpośrednich”. Dalej, odpowiedzią na ten projekt, który podpisał pan sekretarz stanu Sławomir Neumann: „W związku z powyższym nie jest możliwe zaakceptowanie projektu rozporządzenia w zaproponowanym kształcie. Zdaniem Ministra Zdrowia należy pozostać przy dotychczas obowiązujących wartościach”.

To wydarzyło się 11 września. Proszę państwa, 18 września Ministerstwo Zdrowia podpisało akceptację proponowanych wartości „z zastrzeżeniem ich przyszłego obniżenia w przyszłości”. Dalej nie będę czytał, bo mam znowu kilka wybranych fragmentów, które mnie osobiście zszokowały. Kilka dni od negatywnego stanowiska nagle mamy stanowisko pozytywne. A odnosząc się do tego sformułowania „zastrzeżeniem ich przyszłego obniżenia w przyszłości” – proszę państwa, to było 14 lat temu.

Przewodnicząca poseł Magdalena Łośko (KO):

Tak i do tej pory nie zostało nic uczynione, więc dlatego spotykamy się i rozmawiamy. Rozumiem, że to już jest koniec? Myślę, że historia naprawdę nam nie jest tutaj potrzebna.

Przedstawiciel strony społecznej Łukasz Pałczyński:

Z historią jest już koniec...

Przewodnicząca poseł Magdalena Łośko (KO):

Bardzo proszę zmierzać do końca, bo naprawdę mamy salę do godziny 20.00?

Przedstawiciel strony społecznej Łukasz Pałczyński:

Ja wysłałem masę pism, myślę jak wszyscy tutaj, do marszałka województwa, pana starosty, GDDKiA, RDOŚ, GIOŚ, wojewódzkiego inspektora ochrony środowiska, urzędu gminy, sołtysa, posłów, europosłów, radnych sejmiku. Wszystkim zajmowałem swój czas, to też są jakieś koszty. Odpowiedź zawsze jest ta sama. Wszyscy wiemy, że dobro ludzi jest najważniejsze, że zdrowie jest najważniejsze. Skoro wszyscy naokoło mówią, że ten hałas powoduje – tu pani już przytoczyła, nie będę tego powtarzał – wielki problem ze zdrowiem, związane z tym są koszty leczenia, których myślę, że na tej sali nikt nie jest w stanie określić, a tu padło takie pytanie, dlaczego my z tym nic nie robimy? Zatem dopytując, bo pani Wanda już pytała: czy te same ministerstwa są odpowiednie do kierowania tych pism? Bo co to daje, że ja napiszę do pana marszałka, skoro odpowiedź od niego będzie, że on działa w ramach i w granicach prawa. Nic więcej. Bez zmiany tego prawa my możemy robić badania hałasu co tydzień. Nie rozumiem jednej rzeczy. Jeżeli przeprowadzamy badanie, które trwa 24 godziny, to jak my możemy mówić o miarodajności takiego badania? To jest zupełnie niemiarodajne dla totalnego laika. A mimo to koszty wykonania tych badań są podejrzewam dość spore.

Przewodnicząca poseł Magdalena Łośko (KO):

Dziękuję bardzo. Proszę o zabranie głosu kolejną panią, która zgłosiła się do dyskusji. Zostały nam teraz już dwie osoby. Bardzo proszę.

Wiceprezes Stowarzyszenia Mieszkańców Lisiego Ogona, Łochowa i Łochowic Magdalena Dunajewska:

Szanowni państwo, z tej strony Magdalena Dunajewska. Jestem przedstawicielem mieszkańców i stowarzyszenia. Jestem mieszkanką Łochowa. Może tak, dla zobrazowania tego, z czym my mierzymy się jako mieszkańcy. Ja mieszkam od 24 lat w miejscowości Łochowo. Nie graniczę bezpośrednio z S5, ale odległość od S5 to jest 3 km. Może tutaj z telefonu tak dobrze to nie wybrzmi, ale to jest taki hałas, który mamy */demonstracja nagrania/*.

Żeby tu państwu nie przedłużać, to tylko chciałabym w uzupełnieniu, bo oczywiście moje przemówienie było dużo dłuższe i myślę, że to, co powiedzieli samorządowcy, pani wójt, pan starosta, to jest to co chciałam też powiedzieć. Ale może tak dla uściślenia dopowiem, że mamy wiedzę naukową, mamy stanowisko WHO, mamy stanowisko Ministerstwa Zdrowia.

My jako stowarzyszenie w maju tego roku dostaliśmy informację z Ministerstwa Zdrowia, które wskazało, że hałas środowiskowy stanowi jedno z kluczowych zagrożeń dla zdrowia publicznego, mamy doświadczenie mieszkańców, więc tak naprawdę mamy wiedzę, która powinna nas zmusić do zmiany czegoś i przede wszystkim do ochrony zdrowia publicznego. Myślę, że cena ekranów, cena zmiany nawierzchni i tego, o czym mówił pan dyrektor z GDDKiA, jak się ma do ceny zdrowia mieszkańców, życia publicznego i do tego, z czym wszyscy mieszkańcy się mierzą? Tutaj naprawdę apeluję, zróbmy coś, wymyślmy coś, co zmieni raz na zawsze ten problem, bo to jest problem ogólnopolski. Dziękuję za uwagę.

Przewodnicząca poseł Magdalena Łośko (KO):

Dziękuję bardzo. Proszę o zabranie głosu kolejną panią, która się zgłaszała. Proszę również o przedstawienie się.

Koordynator Stowarzyszenia Mieszkańców Lisiego Ogona, Łochowa i Łochowic Joanna Zywert-Zielińska:

Szanowni państwo, nazywam się Joanna Zywert-Zielińska, jestem członkiem Stowarzyszenia Mieszkańców Lisiego Ogona, Łochowa i Łochowic w gminie Białe Błota. Dzisiaj jednak zabieram głos jako ofiara hałasu, która znalazła się w bezpośrednim sąsiedztwie dużych inwestycji drogowych, ale i przemysłowych. Rozwój nie może oznaczać, że jedna część społeczeństwa korzysta z jego efektów, a inna przez dziesięciolecia ponosi koszty tego rozwoju w postaci hałasu, utraty komfortu życia, ograniczonej możliwości odpoczynku, problemów ze snem i poczucia, że własny dom przestał być miejscem, w którym można normalnie żyć. Nie kwestionuję tutaj potrzeby rozwoju. Kwestionujemy sposób, w jaki jego koszty są rozłożone, bo prawdziwą miarą rozwoju państwa nie jest tylko liczba wybudowanych kilometrów, dróg, nowych magazynów czy zakładów.

Miarą rozwoju jest również to, jak państwo traktuje ludzi, którzy żyją w ich sąsiedztwie. Mamy przepisy, ale jaka jest ich skuteczność?

Szanowni państwo, jeżeli spojrzymy na polski system prawny, możemy powiedzieć jedno. Przepisy dotyczące ochrony środowiska istnieją. Jest ich bardzo wiele. Mamy strategiczne mapy hałasu, program ochrony środowiska przed hałasem, przepisy dotyczące udziału społeczeństwa, mamy również prawo europejskie. A mimo to mieszkańcy muszą pisać kolejne pisma, pytać kolejne instytucje, szukać przepisów i przyjechać do parlamentu, aby powiedzieć, że problem wciąż istnieje.

Moje pytanie brzmi. Czy ten system zapewnia mieszkańcom ochronę wystarczająco szybko i skutecznie? Problemem nie jest już wyłącznie brak przepisów, problemem jest przejście od przepisu do realnej ochrony człowieka. Właśnie tutaj zaczyna się problem, kiedy procedura staje się dłuższa od ludzkiego życia. Weźmy to na konkretnym przykładzie drogi ekspresowej S5. Zanim droga zostanie wybudowana, wykonane są analizy i oceny oddziaływania. Przewiduje się, jakie będzie jej oddziaływanie, projektuje się zabezpieczenia, zakłada się odpowiednie rozwiązania. Mieszkaniec, słysząc o budowie drogi, ma prawo wierzyć, że państwo przewiduje również jego ochronę, szybko i skuteczną, a nie narażając jego zdrowia. Droga powstaje, zostaje oddana do użytkowania. Wtedy przychodzi kolejny etap, sprawdzenie, czy założenia rzeczywiście się sprawdziły. Ta nadzieja, która szybko zmienia się w złość, niepewność i żal do polskiego państwa.

29 grudnia 2025 roku marszałek województwa kujawsko-pomorskiego nałożył na Dyрекcję Generalną obowiązek ograniczenia oddziaływania hałasu komunikacyjnego od S5 w miejscach, w których stwierdzono przekroczenia. Termin realizacji tego obowiązku określono na 5 lat. W uzasadnieniu wskazano między innymi potrzebę pozyskania środków finansowych, przygotowania i przeprowadzenia procedur przetargowych, projektowych, budowlanych oraz realizacji zadań. I tutaj pojawia się pytanie. To znowu latami człowiek ma czekać na ochronę, którą państwo już uznało za konieczną? Jeżeli problem został już stwierdzony, to czy skuteczność ochrony może polegać na tym, że człowiek jeszcze przez kolejne lata będzie żył w warunkach, przed którymi państwo formalnie uznało, że należy go chronić? Czy skuteczność możemy mierzyć wyłącznie tym, że na końcu procedury zostanie wykonane zadanie? Czy powinniśmy mierzyć ją również czasem, jaki upływa od stwierdzenia zagrożenia do jego usunięcia? Dla administracji czas jest terminem, dla inwestora czas jest harmonogramem, dla urzędu jest procedurą, ale dla mieszkańca czas jest życiem. Nie można cofnąć lat spędzonych w hałasie, nie można powiedzieć człowiekowi po wielu latach: tutaj już zapewniamy panu/pani ochronę, jakby poprzednie lata nie miały znaczenia. Hałas nie czeka na przetarg, projekt, decyzję, finansowanie. Hałas trwa. Człowiek nie może na czas trwania procedury wyłączyć swojego życia.

Jest jeszcze kolejny problem, o którym się zdecydowanie mało mówi. To mieszkańcy, u których nie stwierdzono formalnego przekroczenia normy. Ta grupa jest dla mnie szczególnie ważna, bo nas często po prostu nie widać, nie ma nas w tabeli przekroczeń, a my istniejemy, żyjemy przy drogach, przy halach magazynowych, słyszymy ruch, żyjemy w ciągłym oddziaływaniu hałasu.

Wspólnym mianownikiem problemu jest metodologia pomiarów, zarówno hałasu komunikacyjnego, jak i przemysłowego. Co z nami? Prawo ochrony środowiska mówi o zapewnieniu jak najlepszego stanu akustycznego środowiska. Dlatego chcę zapytać ustawodawcę, czy powinien również pozwalać na działania prewencyjne tam, gdzie hałas jest krótkotrwały, uciążliwy i realnie wpływa na jakość życia, choć formalnie mieści się w normie? Czy mieszkaniec, u którego w formalnym pomiarze nie wykazano przekroczenia normy, jest w praktyce pozbawiony realnych instrumentów ochrony, skoro stosowana metodologia opiera się na uśrednianiu wyników i nie może odzwierciedlać rzeczywistej uciążliwości występującej w konkretnym miejscu i czasie? Czy obecny system pomiaru hałasu jest w stanie właściwie uchwycić krótkotrwałe, ale powtarzające się i szczególnie uciążliwe zdarzenia akustyczne, jeżeli końcowy wynik opiera się na uśrednieniu? Norma administracyjna nie może być granicą, za którą kończy się człowiek, bo to jest bez sensu. Chodzi o to, aby system potrafił dostrzec człowieka również wtedy, gdy rzeczywistość jego życia jest bardziej złożona niż jedna liczba. Potrzebujemy instrumentów ochrony prewencyjnej, zanim sytuacja stanie się jeszcze gorsza. Gdzie w tym wszystkim podziałą się fundamentalna zasada przezorności? Co z naszym życiem? Dlaczego prawo nas nie chroni, a jedynie naraża nas na utratę zdrowia i pogorszenia warunków życia? Domagamy się ochrony i przepisów dostosowanych do naszych realiów, zanim...

Przewodnicząca poseł Magdalena Łośko (KO):

Bardzo proszę już zmierzać do końca.

Koordynator stowarzyszenia Joanna Zywert-Zielińska:

Jak mogę skrócić moją wypowiedź, z całym szacunkiem, pani poseł, do życia w hałasie? Ile mamy minut, ile mogę przedstawić? To jest coś, co najbardziej nas obywateli...

Przewodnicząca poseł Magdalena Łośko (KO):

Ale dałam pani czas na wypowiedź. Bardzo proszę kontynuować. Szkoda czasu na takiego rodzaju dyskusję. Bardzo proszę.

Koordynator stowarzyszenia Joanna Zywert-Zielińska:

W mojej ocenie to porażka dla obowiązującego prawa. Mieszkaniec nie żyje w tabeli, nie mieszka w modelu matematycznym, nie odpoczywa w średniej wartości. Mieszkaniec żyje w konkretnym miejscu, w konkretnej porze, przy konkretnym natężeniu ruchu, w konkretnych warunkach terenowych, przy konkretnym zestawie źródeł hałasu. Dlatego pytanie o metodologię nie jest pytaniem technicznym dla wąskiej grupy ekspertów. To jest pytanie o sprawiedliwość systemu. Jeżeli sposób pomiaru lub modelowanie nie pokazuje właściwego rzeczywistego oddziaływania, to jest bardziej poprawnie przeprowadzona procedura, może prowadzić do wyniku, który nie odpowiada temu, czego doświadcza człowiek. A mieszkańca nie chroni wynik zapisany w tabeli. Mieszkańca chroni rzeczywiste ograniczenie hałasu. Dlatego potrzebujemy nie tylko poprawnych procedur, ale również pewności, że procedury te mierzą rzeczywistość, a nie wyłącznie jej administracyjny model.

Szanowni państwo, nie możemy rozmawiać o smogu akustycznym wyłącznie przez pryzmat dróg. Problemem jest również hałas przemysłowy. Coraz częściej strefy przemysłowe są blisko miejsc, w których ludzie mieszkają. Chciałabym podać przykład gminy Białe Błota. To miejsce, w którym przemysł i infrastruktura coraz bardziej otaczają istniejącą zabudowę mieszkaniową. Czy naprawdę w XXI wieku musimy popełniać błędy, które cywilizowany świat zaczął rozumieć już w XIX wieku? W okresie rewolucji przemysłowej szybko zauważono, że sposób organizacji przestrzeni ma wpływ na zdrowie, warunki życia i funkcjonowanie ludzi. Dlaczego dzisiaj robimy coś odwrotnie niż logika, do której dochodziliśmy przez dziesięciolecia rozwoju cywilizowanego? Dlaczego pozwalamy, aby człowiek mieszkał coraz bliżej źródła hałasu, zamiast planować przestrzeń tak, aby rozwój gospodarczy i prawo człowieka do odpoczynku mogło istnieć obok siebie? Ale problem przestrzeni to nie wszystko. Jest jeszcze problem kumulacji. Mieszkaniec nie żyje w świecie w pojedynczych decyzjach administracyjnych. Żyje przy drodze, obok zakładów, w pobliżu magazynu, słyszy hałas, którego nie zawsze da się przypisać do jednego źródła. Wszystkie te źródła mogą oddziaływać jednocześnie. Dlatego potrzebujemy rzeczywistej oceny kumulacji hałasu, a nie tylko oddzielnego rozpatrywania każdego źródła, bo człowiek słyszy całość. Jeżeli państwo analizuje każdy fragment osobno, a mieszkaniec doświadcza wszystkich źródeł jednocześnie, to pomiędzy formalnym systemem a realnym życiem powstaje luka. Właśnie tę lukę...

Przewodnicząca poseł Magdalena Łośko (KO):

Bardzo proszę zmierzać już do końca, bo szanowna pani, my tutaj prowadzimy dyskusję i rozmowę, a to nie jest miejsce na wykład. Bardzo proszę zmierzać już do końca.

Koordynator stowarzyszenia Joanna Zywert-Zielińska:

To ja dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Magdalena Łośko (KO):

Dziękuję uprzejmie. Bardzo proszę o zabranie głosu kolejną osobę, która zapisała się do dyskusji. Pan jest ostatni.

Przedstawiciel Waste Free Oceans Filip Piotrowski:

Bardzo dziękuję. Szanowna pani przewodnicząca, szanowni państwo. Filip Piotrowski, Fundacja Waste Free Oceans, ale w tym wypadku również Stowarzyszenie Mieszkańców Saskiej Kępy. Tak jak pani przewodnicząca miała przyjemność powiedzieć na samym początku, ten problem nie dotyczy tylko okolic dróg ekspresowych albo autostrad, ale także często centrów dużych miast. Saska Kępa to jest osiedle zaraz po drugiej stronie Wisły, przecięte na pół trasą Łazienkowską, czyli w praktyce drogą ekspresową, która po ostatnim remoncie zrobionym dopiero co stała się

jeszcze bardziej drogą ekspresową, z ekranami, które wygłuszają nie najlepiej, a do tego dewastują przestrzeń miejską. Mówimy o drodze ekspresowej w środku 40-tysięcznego osiedla. Drodze, na której stawia się ekrany, zamiast robić rozwiązania, które stosuje się w cywilizowanym świecie, czyli ograniczać prędkość ruchu i robić cichą nawierzchnię. Mamy tam dalej prędkość ruchu do 80 km/h z hałasem, zamiast 50 km/h i odcinkowy pomiar prędkości. To jest pytanie, czemu w tego typu miejscach stosuje się rozwiązania, które są anachroniczne? Czemu wciąż buduje się właściwie autostrady w centrach miast? To jedna rzecz. Pytanie, czy w tego typu inwestycjach jest szansa na to, że będzie się realnie ograniczać tam prędkość i właśnie pilnować, dyscyplinować kierowców odcinkowymi pomiarami prędkości? Bo bez tego te działania nie mają najmniejszego sensu? Żyjemy w Polsce, wiemy, jak wygląda respektowanie prawa. Też rozumiem, że państwo macie pewien problem z pomiarami głośności na drogach, ponieważ kierowcy jeżdżą stanowczo szybciej niż jeździć powinni. Tutaj też mówimy o osiedlu, od razu uprzedzę uwagi, które istnieje do okresu międzywojennego, tam się nic nie dobudowało niedawno. Do tego mamy poza trasą Łazienkowską jeszcze Wał Miedzeszyński, drugą wielką ulicę, dwu, miejscami trzypasmową, gdzie kierowcy wieczorami urządzają sobie wyścigi motocykliści. Duża, szeroka droga. Znowu jest pytanie. Czy w tego typu miejscach nie moglibyśmy przyspieszyć nieco prac nad tymi akustycznymi radarami? Wiemy, że to jest raczkująca technologia, ale być może byłoby warto, gdybyśmy wzięli udział w testach tego już teraz, dołączyli na przykład do projektu francuskiego i testowali te same urządzenia na polskich drogach? Bo wtedy mamy szansę realnie obniżyć kwestię emisji hałasu w środku dużych osiedli w miastach.

Mam właściwie dwa pytania, ale jedno takie główne. Czy są jakieś prace, czy w ogóle są pomysły w Ministerstwie Infrastruktury i Ministerstwie Środowiska, żeby normy hałasu obniżyć? Nie pytam o to dlatego, że one są za wysokie, bo wiemy że są, bo to wynika z całej tej dyskusji, ale również dlatego, że Komisja Europejska w tym roku wpisała do przeglądu unijnego planu Zero Pollution również kwestię tej dyrektywy hałasowej, dotyczącej poziomu hałasu w środowisku. Tam Komisja zaczyna się zastanawiać nad oceną wykonalności wspólnych norm hałasu dla wszystkich krajów unijnych. Być może trzeba zacząć myśleć w Polsce o tym, że te normy w 2030 albo 2031 r. nam się zmieniają unijnym rozporządzeniem. To będzie jak w kwestiach odpadowych, już nawet nie dyrektywa, którą będziemy musieli notyfikować i wdrożyć u nas zmianą ustawową, ale możemy dostać rozporządzenie, bo Komisja Europejska zauważa, że kraje członkowskie jednak niezbyt przykładają się do ograniczenia zaśmiecania dźwiękiem w terenach zamieszkałych. Myślę, że te prace byłoby być może dobrze rozpocząć już teraz widząc, w jakim kierunku idzie też europejska legislacja. I to tyle. Bardzo dziękuję.

Przewodnicząca poseł Magdalena Łośko (KO):

Dziękuję bardzo. Bardzo proszę o zabranie głosu panią na końcu sali. To już jest ostatni głos społeczny w tej sprawie i potem będę prosiła stronę rządową o odniesienie się. Bardzo proszę.

Przedstawicielka strony społecznej Agnieszka Łowczanin:

To ja na sam koniec, proszę państwa. Jestem tutaj reprezentantką mieszkańców nowo wybudowanej drogi dookoła Łodzi. Zachodnia część Łodzi została niedawno połączona z drogami S8 i autostradą A2. To jest S14. Ja tutaj naprawdę z przerażeniem słuchałam państwa doświadczeń i tego, że państwo od 2010 r. walczyacie o wasze prawo do ciszy, bo nasze piekło w związku z budową „eski” dopiero tak naprawdę się zaczęło, bo S14 została oddana do ruchu 2 lata temu i my tak naprawdę od tej pory nie jesteśmy jeszcze zrzeszeni, bo to jest za krótki okres. Stąd po prostu jestem sama jedynie przedstawicielką tych mieszkańców...panie ministrze, nie tylko nowo wybudowanych domów, tylko panie ministrze zachęcam zapoznać się z trasą „eski”, która idzie przez tereny już dawno zabudowane. „Eska” przecięła dawno istniejące osiedla domków jednorodzinnych, ale również wielotysięcznego osiedla mieszkaniowego w mieście Zgierz. Pan bardzo ciekawie próbował odwrócić to i tak jakby obarczyć nowo budujących deweloperów. Oczywiście zgadzamy się z tym jak najbardziej, ale proszę wziąć pod uwagę, że budowa „eski” – wielu „esek”, bo myślę, że my tutaj dopiero z S14 rozpoczynamy tę batalię – kompletnie nie brała pod uwagę tego, że przecina niemalże wiele domów, wiele też było wyburzonych, po prostu po połowie. To jest pierwsza rzecz.

Druga rzecz. Wszystkie komputerowe prognozy, mapy hałasu, były sporządzane przed wybudowaniem „eski”, czyli zanim została podjęta decyzja. To był zdaje się 2011 r. i na podstawie tych symulacji komputerowych projektanci ustalili jaka ma być ilość tych ekranów i jaka ma być ich

wysokość, kompletnie nie biorąc pod uwagę faktu, że Łódź jest teraz największym chyba w Polsce centrum logistyczno-magazynowym.

Proszę państwa, kilometr od mojego domu buduje się potężne centrum logistyczne i może to właśnie ci inwestorzy powinni być również pociągnięci do odpowiedzialności, a nie tylko deweloperzy i ludzie, którzy budują sobie domki jednorodzinne, ale właśnie te potężne centra magazynowe. Proszę państwa, za chwilę pod moim domem będzie codziennie przejeżdżało setki tirów z południa na północ Polski i odwrotnie. Nikt nie wziął tego pod uwagę przy projektowaniu ekranów. Ekran, przepraszam bardzo, to są jakieś płotki ekranopodobne, bo siedząc na moim tarasie widzę światła przejeżdżających tirów. To są po prostu jakieś naprawdę śmieszne płotki, chyba tylko zabezpieczające autostrady przed zbyt dużymi, nie wiem, nawiewami śniegu, bo one absolutnie nie są ekranami akustycznymi. One zupełnie nie zabezpieczają przed hałasem. Tak więc mamy wrażenie, że przy budowie, przy projektowaniu tych ekranów, na pewno nie wzięto zupełnie pod uwagę głosów specjalistów od akustyki, specjalistów od hałasu. Z pewnością brano pod uwagę koszty takich inwestycji. Na starej części „eski” w okolicach Pabianic ekrany są rzeczywiście wysokie, kilkumetrowe, spełniające swoje oczekiwania. Natomiast na nowo wybudowanym odcinku S14, po prostu przed wyborami wszyscy koniecznie chcieli sobie rączki uściśnąć, mieć zdjęcie w telewizji i być zadowoleni, bo nikt nie bierze pod uwagę tak naprawdę zmieniającej się infrastruktury wokół budowanych tras szybkiego ruchu.

Ja tylko chciałabym powiedzieć, proszę państwa, że na przestrzeni tych 2 lat naszej walki o nasz problem został nagrany program Telewizji Łódź, było u nas TVN, była audycja radiowa, byliśmy u lokalnych radnych, byliśmy u bardzo życzliwego nam senatora Kwiatkowskiego, ale my się, proszę państwa, odbijamy od ściany. Ja jestem tutaj i widzę, że osoby decyzyjne tak naprawdę chyba nie są za bardzo zainteresowane w ogóle naszymi głosami, bo tak obserwuję, co się dzieje po tamtej stronie stołu. W ogóle posłowie w trakcie tej debaty... przepraszam bardzo, ale ja jestem oburzona, wychodziły te osoby w trakcie naszej dyskusji. My tutaj przyjechaliliśmy z dalekich części Polski i mamy wrażenie, że każdy spogląda na zegarek i chce pójść, a dla nas to jest naprawdę sprawa naszego zdrowia.

Ja bardzo popieram tutaj ten głos pana z Saskiej Kępy, bo naprawdę może warto rozważyć proste ograniczenia prędkości i wprowadzić odcinkowy pomiar prędkości w tych terenach, które przebiegają przez miejsca zabudowane. Jestem pewna, że państwo jeździliście w tym roku albo w ubiegłym na wakacje na przykład do Niemiec i tam bardzo skuteczną ochroną przed hałasem jest wprowadzenie tak zwanego *Lärmschutz*. W wielu miastach w Niemczech jest ograniczenie do 30 km tylko i wyłącznie ze względu na hałas. Myślę, że ograniczenia spowodowane nowym prawodawstwem Unii Europejskiej zmuszą nas do tego. A przedstawiciel, co było dla mnie naprawdę szokujące, rzecznik GDKKA w Łodzi – to nagranie jest w internecie, możecie sobie państwo sprawdzić – pan Maciej Zalewski, powiedział, że nasze żądania o to, żeby było ciszej, są niezgodne z prawem i można to porównać do tego, jakby 40-latek ubiegał się od państwa o emeryturę. To tyle w temacie. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Magdalena Łośko (KO):

Dziękuję bardzo. Ja muszę odnieść się do tych słów, bo uważam, że nieuprawnione było komentowanie w taki sposób, że ktoś wychodził z sali podczas dyskusji. Niestety, mamy taką specyfikę, że posłowie pracują równolegle również w innych komisjach i mają również punkty na sali plenarnej, więc niestety tak to wygląda. Muszę panią zapewnić, że tutaj wszyscy obecni na sali, zarówno strona rządowa, jak posłowie i również strona społeczna, wszyscy z uwagą przysłuchiwali się temu, co kto w dyskusji mówił. A proszę mi wierzyć, że różne komisje wyglądają, naprawdę bardzo różnie. Dzisiejsza Komisja zachowała wszelkie standardy. Rozumiem pani emocje i rozgoryczenie, ale sam fakt tego, że ta Komisja dzisiaj ma miejsce i że dzisiaj się spotykamy w parlamencie i że jest ten temat podczas Komisji Ochrony Środowiska, to też coś oznacza. To oznacza, że posłowie chcą się pochylić nad tym problemem i że wszyscy mamy świadomość tego, że jest to problem. Uważam, że musimy gdzieś w połowie drogi się spotkać. Państwo zwracacie uwagę na problem komunikacyjny, na hałas i uważam, że tutaj te kwestie powinny być rozwiązywane. Natomiast jest gros gmin, które zabiegają o to, aby żeby w ogóle mieć dostęp do dróg szybkiego ruchu i biją się o to, żeby te drogi szybkiego ruchu powstawały właśnie w ich bliskim sąsiedztwie, bo to są miejsca pracy, bo to są właśnie zakłady pracy, bo wtedy gmina żyje i mieszkańcy nie uciekają z takich gmin również, czego świadkiem jest również gmina Białe Błota i wiele innych, bo przecież mieszkańcy jednak się osiedlają na tych terenach. Więc nie atakujemy tak

do końca, bo musi być dialog. Uważam, że musimy się spotkać gdzieś po drodze i wypracować pewne rozwiązania. Chciałabym wysłuchać strony rządowej, Ministerstwa Infrastruktury, Minister Infrastruktury już się zgłasza, ale również Ministerstwa Klimatu odnośnie poziomów hałasów i tego, jakie są możliwości, czy w ogóle to było analizowane i czy to było brane na warsztat pracy w ministerstwie, jeśli chodzi o normy hałasu. To pytanie do Ministerstwa Klimatu.

Ministerstwo Infrastruktury prosiłabym o taką odpowiedź, czy jest możliwość, żeby nałożyć konkretne zadania i audyty czy przeglądy konkretnie w tych gminach, o których chociażby dzisiaj rozmawiamy, czyli gminie Białe Błota na trasie S6, czy chociażby w Łodzi? Czy na tych terenach jest możliwość dokonania przeglądu i sprawdzenia, w których miejscach pewne rozwiązania nie są adekwatne i czy można w tych sytuacjach coś zmienić, bo to też podczas dyskusji naszej wybrzmiewało, że są ekrany, bądź ich nie ma, bądź są jakieś dziwne przeszczerzenie? Czy w tym zakresie można byłoby coś zmienić, żeby polepszyć tę jakość życia mieszkańców?

Odnosząc się jeszcze do decydentów, został złożony wniosek, konkretny wniosek do Komisji. Nad tym wnioskiem Komisja i prezydium pochyli się na kolejnych posiedzeniach. Będziemy państwa wnioskodawców informować o tym, co z tym wnioskiem konkretnym się zadzieje i będziemy w dialogu, a teraz oczekuję odpowiedzi strony rządowej. Dziękuję bardzo.

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

Szanowni państwo, pani przewodnicząca, szanowna Komisjo, państwo zgromadzeni, odniosę się do tych głosów, które jeszcze tutaj padły w dyskusji. Co do norm hałasu myślę, że tutaj pani minister na ten temat będzie mogła więcej powiedzieć, bo to nie jest w gestii Ministerstwa Infrastruktury.

Pan z Saskiej Kępy podniósł ważny temat. To jest zbieżne z tym, o czym mówiłem, jeżeli mamy osiedla, które powstały wcześniej, domy, które były wcześniej, a później powstawały drogi, które są źródłem hałasu, to zarządca drogi ma obowiązek, aby tego typu inwestycje, znaczy tego typu drogę doprowadzić do takiego stanu, aby te normy nie były przekraczane. Sposobów jest dużo. W przypadku Warszawy mówimy o zarządcy drogi, jakim jest prezydent Warszawy. My jako Generalna Dyrekcja mamy w swojej jurysdykcji drogi szybkiego ruchu, drogi krajowe, autostrady, drogi ekspresowe, natomiast miasta na prawach powiatu administrują drogami szybkiego ruchu i inną kategorią dróg na swoim terenie, więc nie do nas tutaj akurat, do ministerstwa czy do generalnej, ten apel.

Ale chciałbym państwu powiedzieć, że w ciągu ostatniego roku na polskich drogach znalazło się 128 nowych urządzeń fotoradarowych, w tym 43 odcinkowe pomiary prędkości. To jest oczywiście jeszcze liczba, która pewnie dla wielu jest niewystarczająca w stosunku do innych krajów, ale my mamy przyrost w tej chwili bardzo duży, dlatego że do tej pory to było około 600 urządzeń, teraz blisko 130 nowe, które zamontowaliśmy. Jak państwo jedziecie drogami ekspresowymi, autostradami, to widzicie, że na pewnych odcinkach, choćby między Warszawą a Krakowem na S7 przybyły 3 odcinkowe pomiary prędkości, niektóre mają po 13-15 km długości.

Również po to, żeby jakby uspokajać ten ruch, wprowadzamy, to jest decyzja z piątku, wprowadzamy znak informacyjny w postaci dodatkowej informacji na znakach związanych z odcinkowym pomiarem prędkości, aby pokazać maksymalną prędkość, przypomnieć kierującym, jaka jest maksymalna prędkość, bo niektórzy właśnie przekraczają tę prędkość. Oczywiście później mogą być konsekwencje, ale też często pojazdy hamują nagle, doprowadzają do różnych takich niebezpiecznych sytuacji. Te odcinkowe pomiary znalazły się w zdecydowanej większości na drogach ekspresowych, na autostradach.

Jeszcze raz powiem i zapowiem to, co zrobię po tej Komisji. Po tej Komisji wystosuję pismo do Ministerstwa Rozwoju i Technologii, aby Ministerstwo Rozwoju i Technologii zweryfikowało przepisy, które obecnie obowiązują, czy – na wzór art. 16 ustawy o drogach – nie wprowadzić jakby współodpowiedzialności inwestorów, i w tym przypadku byłoby to inwestorzy i samorządy, że jeżeli są wydawane pozwolenia na budowę w terenie, na którym nie powinno się budować domów albo nie powinny powstawać osiedla. Bo z natury rzeczy za chwilę będzie ten problem, który państwo zgłaszają, że jest droga szybkiego ruchu, która nie ma ekranu, bo teren jest niezabudowany i samorządy wydając tę decyzję również, według mojej oceny, biorą odpowiedzialność za to, że ludzie, którzy się tam budują, później są pokrzywdzonymi. Niestety, twarde prawo, ale prawo. Wystąpię do Ministerstwa Rozwoju.

Art. 16 ustawy o drogach mówi, że jeżeli jest inwestor, który chce zainwestować w jakimś terenie i to wpływa na układ komunikacyjny danego obszaru, powiedzmy powstaje nowa

fabryka, powstaje osiedle właśnie deweloperskie, jakakolwiek inna inwestycja, to w tym przypadku zarządca drogi, władze gminy, powiatu, miasta mogą na podstawie tego artykułu wymóc na tym inwestorze, żeby on na przykład przebudował drogi dojazdowe tak, żeby nie powodował komplikacji dla dotychczasowego układu komunikacyjnego. Przez analogię uważam, że tego typu przepisy mogą być zastosowane, jeżeli ktoś pozwala budować przy drogach szybkiego ruchu, gdzie jest hałas. Bo później konsekwencje na podstawie tych przepisów, które w tej chwili obowiązują, spadają na Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad, mimo że ta droga powstała lat temu kilka, kilkanaście. To nie jest w porządku.

To, co mogę zrobić, to zapowiadam i jednocześnie potwierdzam, że wszelkie decyzje administracyjne, które są podejmowane, będą respektowane przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad.

Jeszcze jedna informacja, jak to jest w procedurze. Generalna Dyрекcja Dróg Krajowych i Autostrad w decyzji środowiskowej ma obowiązek po wybudowaniu takiej drogi, różne są podane daty, ale przede wszystkim, przeważnie jest to jeden rok po oddaniu do użytkowania takiej drogi, zlecić właśnie badanie hałasu i zweryfikować czy decyzja środowiskowa, która określała na przykład zabezpieczenie przed hałasem, odpowiada rzeczywistości po wybudowaniu tym parametram, które są w stanie faktycznym. Co 5 lat jest wykonywana, co powiedział pan dyrektor, tak zwana mapa hałasów we wszystkich województwach i jeszcze jest możliwość też na indywidualne wnioski zlecenie w innych terminach takich badań, jeżeli jest przesłanka do tego, że taki hałas występuje. Generalna Dyрекcja w tym przypadku działa w granicach prawa, na podstawie prawa i też rozumiejąc te problemy, które państwo zgłaszacie.

Natomiast jeszcze raz powiem, ten problem jest systemowy, problem jest ogólnokrajowy i w obecnie funkcjonującym systemie prawnym nie można sobie pozwolić na to, żeby drogi, które są budowane...bo, jak pani przewodnicząca powiedziała, my mamy bardzo dużą presję na to, żeby budować nowe drogi, również ze strony samorządów. Czasem jest gigantyczny problem, jak na przykład z budową odcinka drogi S7 między Krakowem a Myślenicami, gdzie nie ma ani pół wolnego korytarza, żeby nie były likwidowane domy, a natężenie ruchu nam wzrasta. W tamtym roku pomiar generalny, który był realizowany w Polsce, pokazał, że w przeciągu ostatnich 5 lat, jest wzrost średni natężenia ruchu z 13,5 tys. na 15 tys. pojazdów. Mówię o średnim. Natomiast mamy takie piki, jak w okolicach Warszawy, gdzie mamy grubo ponad 100 tys., w niektórych przypadkach nawet do 200 tys. pojazdów dziennie na drodze ekspresowej. Na Bielanach Wrocławskich mamy dziennie 78 tys. natężenia ruchu. To są gigantyczne wartości, które są spowodowane tym, że Polacy mają coraz więcej samochodów i coraz częściej jeżdżą samochodami. Nie tylko Polacy, oczywiście, są też kierowcy z innych krajów, jest tranzyt, ale ten ruch się nam zdecydowanie zwiększa. Z jednej strony musimy inwestować, bo taka jest potrzeba, rozbudowywać autostrady o kolejne pasy, z drugiej strony jest ten problem społeczny. Tylko chciałbym, żebyśmy tutaj uczciwie i sprawiedliwie powiedzieli: jeżeli ktoś pozwala budować się po powstaniu takiej drogi, na przykład w niedalekiej odległości od tej drogi, gdzie jest hałas, to niech weźmie też odpowiedzialność za to i niech współfinansuje później w ograniczenie tego hałasu. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Magdalena Łośko (KO):

Dziękuję bardzo. Teraz głos ma pani minister Anita Sowińska. Bardzo proszę.

Podsekretarz stanu w MKiŚ Anita Sowińska:

Dziękuję przede wszystkim za wszystkie głosy, szczególnie te z konkretnymi postulatami. Odniosę się do tych kwestii, które dotyczą Ministerstwa Klimatu i Środowiska. Kwestie norm hałasu i tu padło takie pytanie o porównanie ich do innych krajów europejskich. Powiem tak. Taka szybka konsultacja, ale niewiążąca pokazuje, że te normy nie odbiegają w sposób bardzo duży od innych krajów. Natomiast ja się zobowiązuje do tego, żeby departament przygotował taką analizę porównawczą, bo rzeczywiście diabeł może tkwić w szczegółach. Natomiast samo to, jak jedziemy w innych krajach samochodem, autostradą i porównujemy sobie, jak wyglądają nasze autostrady w porównaniu do innych krajów, ja nie widzę, żeby tam było jakoś więcej ekranów. Raczej jest mniej niż w Polsce, tak wizualnie, ale możliwe, że są zastosowane inne środki, jak na przykład zmniejszenie prędkości. Nie wykluczam tego. Może być też kwestia specyficzna, kwestia zagospodarowania przestrzennego, bo tutaj jest to rzeczywiście jedna z przyczyn, ja nie mówię, że jedyna, ale jedna z przyczyn, ta presja budowlana, gdzie tym narzędziem systemowym są plany zagospodarowania przestrzennego i mam nadzieję, że te plany ogólne i obowiązek gmin do tego, żeby były w ogóle te plany, on być może też się przyczyni w sposób systemowy

do uregulowania tej kwestii. Zatem, po pierwsze, zobowiązujemy się do wykonania takiej analizy i prześlemy ją oczywiście na ręce pani przewodniczącej.

Druga rzecz to był postulat pana starosty bydgoskiego – kwestia częstotliwości analiz porównawczych. Przyjrzymy się temu, natomiast też musimy to przeanalizować i skonsultować z odpowiednimi organami. Tu szczególnie dostrzegam ewentualną możliwość przyjrzenia się temu, zwłaszcza jeżeli się różne inwestycje nakładają na siebie, jedna po drugiej. Pytanie jest czy to jest wystarczające te 5 lat, czy nie? Także tutaj możemy się temu przyjrzeć.

Na koniec jeszcze raz podkreślam, że dla większości postulatów w granicach istniejącego prawa oczywiście, tym organem jest marszałek, który ma narzędzia do tego, żeby nie dość, że wykonywać pomiary kontrolne, interwencyjne, to jeszcze podejmować działania. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Magdalena Łośko (KO):

Dziękuję bardzo, ale mnie się nasuwa takie pytanie, nie wiem, kto z państwa odpowie, odnośnie programu pilotażowego, o którym wspominał pan starosta. Czy macie państwo wiedzę, czy pojawiają się już tego typu rozwiązania w skali kraju? Jeżeli tak, to na jaką skalę? Czy to jest gdzieś jakieś novum, które się pojawia?

Podsekretarz stanu w MKiŚ Anita Sowińska:

Nie mam takich informacji, przynajmniej nie na dzień dzisiejszy. Natomiast tak jak powiedziałam, tutaj jest dobra wola starosty, dla którego widocznie ten problem jest bardzo istotny, natomiast te narzędzia mają marszałkowie.

Przewodnicząca poseł Magdalena Łośko (KO):

Dziękuję bardzo. Wyczerpaliśmy listę mówców. Są dwie osoby chcące zgłosić głos ad vocem, ale ja bardzo proszę, żeby to była minutowa wypowiedź. Myślę, że tutaj na tę chwilę wszystko zostało rozstrzygnięte w tym sensie, że padły informacje, co się zadzieje, zarówno ze strony Komisji, jak i ze strony rządowej. Na pewno będziemy w kontakcie ze stroną społeczną. A teraz bardzo proszę o krótkie podsumowanie – jedną minutę.

Radna RG Białe Błota Magdalena Sznajder:

Magdalena Sznajder. Panie ministrze, mam takie pytanie. Wysłuchałam pana wypowiedzi i tak w głowie została mi pana prośba. Powinniśmy uczciwie spojrzeć na sprawę wydając decyzje i zgody na budowę domów przy drogach S5. Ale ja mam takie pytanie. Jak buduje pan dom, to buduje pan dom z dachem czy bez dachu? Ja bym prosiła...

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

Odpowiem. Pamiętacie państwo powódzie, ile było szkód związanych z powodzią? Później weszły przepisy, które bardzo rygorystycznie określały strefę powodziową, gdzie nie można się budować – teren zalewowy. Odpowiem, bo rozumiem sens tego pytania. Więc jeżeli ktoś, nie wiem, czy jest ta pani, mówi, że ona się przeniosła z centrum i kupiła działkę przy S6, bo pewnie, no tak sobie zażyczyła, ale ta S6 już istniała, to pytam się, czy ktoś to robi świadomie, że się buduje przy drodze, w której jest hałas i gdzie nie ma ekranów, bo na etapie budowy nie było potrzeby tam robienia ekranów? Pytam się, kto powinien ponieść koszty tego, że te ekrany muszą się znaleźć, bo ktoś się wybudował?

Radna Rady Gminy Białe Błota Magdalena Sznajder:

Dobrze, panie ministrze, rozumiem pana pytanie. Myślę, że pani odpowie, ale ja bym prosiła, żeby pan mi odpowiedział. Czy pan buduje dom z dachem, czy bez dachu?

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

Ale bardzo proszę o powagę sytuacji.

Przewodnicząca poseł Magdalena Łośko (KO):

Ja bardzo proszę, już zadała pani pytanie, odpowiedź padła. Jeszcze pan chciał zadać, bardzo proszę, ostatnia minuta.

Przedstawiciel strony społecznej Łukasz Pałczyński:

Chciałem zapytać państwa ministrów. Czy w państwa ocenie badanie w ciągu 24 godzin jest miarodajne? Czy zasadne jest, że z badań wykluczony jest okres, w którym pada deszcz lub prędkość wiatru przekracza 5 m/s? Mieszkam na osiedlu, w którym był ustawiony punkt pomiarowy, do przekroczenia brakuje 0,3 decybel. Podano warunki atmosferyczne, w których wykonano

badanie. Średni wiatr 0,3 m/s bez deszczu. Pytanie kolejne. Czy jak pada deszcz albo wieje powyżej 5 m/s mam się na ten czas wyprowadzić z domu?

Druga kwestia do pani minister. Pan marszałek odpowiada nam na pisma, że nic nie może, ponieważ działa na podstawie i w ramach prawa, a prawo, jak z historii dowiedzieliśmy się, ustanowiły dwie osoby: pan minister ochrony środowiska i podsekretarz w Ministerstwie Zdrowia.

Przewodnicząca poseł Magdalena Łośko (KO):

Dziękuję bardzo. Myślę, że na tę chwilę wyczerpaliśmy porządek obrad i dyskusję...Pani minister? Bardzo proszę.

Podsekretarz stanu w MKiŚ Anita Sowińska:

Jeżeli chodzi o marszałka, to jeżeli w danym miejscu nie są przekroczone normy, to oczywiście, że działa w granicach prawa. Natomiast, jeżeli chodzi o metodykę, to być może GIOŚ chciałby się wypowiedzieć, albo możemy odpowiedzieć na piśmie.

Radca w Departamencie Monitoringu Środowiska w Głównym Inspektoracie Ochrony Środowiska Anna Taras:

Dzień dobry. Anna Taras, Główny Inspektorat Ochrony Środowiska. Jeśli chodzi o metodykę pomiarową i warunki meteorologiczne, to takie są określone w rozporządzeniu, ponieważ jeśli byśmy badali pomiar hałasu przy prędkości wiatru większej niż 5 m/s, to uderzenia wiatru o membranę mikrofonu powodowałyby, że mierzylibyśmy tak naprawdę odgłos uderzeń wiatru, a nie pomiary z danego źródła.

Jeśli chodzi natomiast właśnie o deszcz, to jest taka sama sytuacja. Deszcz, który pada na membranę mikrofonu, powoduje, że ten pomiar dźwięku jest nierzetelny.

Przedstawiciel strony społecznej Łukasz Pałczyński:

Jasne, ale wiemy i może pani to potwierdzić, że przy takich warunkach ten hałas się zwiększa.

Podsekretarz stanu w MKiŚ Anita Sowińska:

Proszę słuchać. Mierzymy pomiar hałasu ze źródła.

Radca w departamencie GIOŚ Anna Taras:

Na obecną chwilę technika pomiarowa nie pozwala robić pomiarów w innych warunkach meteorologicznych.

Przewodnicząca poseł Magdalena Łośko (KO):

Dobrze, dziękuję bardzo. Odpowiedzi padły. Panie starosto, jedno zdanie.

Starosta powiatu bydgoskiego Piotr Kozłowski:

Szanowni państwo. Ja absolutnie rozumiem, oczywiście nie będziemy mówić o szczegółach, absolutnie rozumiem, że nie możemy badać głośności wiatru, ale głośność wynikającą z uciążliwości hałasowych wynikających z dróg ekspresowych i autostrad. Natomiast wydaje mi się, że można by było przemyśleć temat zastosowania jakiegoś określonego algorytmu, który badałby, owszem, przekroczenia hałasowe przy braku wietrznej pogody, ale również potem, na podstawie określonych wyliczeń, ujmowałby ten wiatr, który najczęściej w danych rejonach występuje. To wszystko.

Przewodnicząca poseł Magdalena Łośko (KO):

Dziękuję bardzo. O to będziemy pytać ministerstwo i stronę rządową w kolejnych wystąpieniach. Dziękuję bardzo. Wyczerpaliśmy porządek obrad. Dziękuję za obecność, wytrwałość. Zamykam posiedzenie Komisji. Do zobaczenia.