



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DDP-1.054.16.2024
Warszawa, 07 sierpnia 2024

Szanowny Pan
Szymon Hołownia
Marszałek Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

odpowiadając na zapytanie nr 641 Poseł na Sejm RP Pani Katarzyny Osos, w sprawie uciążliwego poziomu hałasu generowanego przez ruch kołowy na drodze ekspresowej S3 na wysokości zielonogórskiej Raculi- przedstawiam następujące informacje.

Na wstępie należy podkreślić, iż kwestie dotyczące hałasu zostały uregulowane w przepisach *ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska* (Dz. U. z 2024 r. poz. 54) oraz wydanych na jej podstawie przepisach wykonawczych, które pozostają we właściwości Ministra Klimatu i Środowiska. Ustawa w dziale V *Ochrona przed hałasem* ustanawia warunki, standardy oraz przedsięwzięcia, służące ochronie przed hałasem. Aktualnie obowiązujące przepisy wskazują, że ochrona przed hałasem polega na zapewnieniu jak najlepszego stanu akustycznego środowiska, albo poprzez utrzymanie poziomu hałasu poniżej poziomu dopuszczalnego lub co najmniej na tym poziomie, albo poprzez zmniejszanie poziomu hałasu co najmniej do dopuszczalnego, gdy nie jest on dotrzymany. Natomiast dopuszczalne poziomy hałasu określone są rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz.U. z 2014 r. poz. 112), które obowiązuje w brzmieniu ustalonym w 2012 roku. A zatem organem właściwym do ewentualnej zmiany tego rozporządzenia pozostaje Minister Klimatu i Środowiska w porozumieniu z Ministrem Zdrowia.

Należy zauważyć, iż hałas drogowy jako jeden z typów hałasu komunikacyjnego powstaje w związku z użytkowaniem dróg. Jest złożonym, wieloczynnikowym i zmiennym w czasie i przestrzeni oddziaływaniem. Do podstawowych czynników wpływających na poziom hałasu drogowego należą:

- a) natężenie ruchu – również na niektórych odcinkach dróg krajowych zmienne w czasie roku,
- b) prędkość pojazdów,
- c) struktura rodzajowa pojazdów i ich stan techniczny – im większy udział pojazdów ciężkich w potoku ruchu tym poziom hałasu będzie wyższy,
- d) stan techniczny dróg,
- e) temperatura i wilgotność powietrza,
- f) temperatura i wilgotność jezdni,
- g) prędkość i kierunek wiatru.

Mając na względzie potrzeby rozwoju infrastruktury transportowej i protesty społeczne Minister Infrastruktury, stoi na stanowisku, że optymalnym rozwiązaniem będzie pozostawienie obecnie obowiązujących norm hałasu. Natomiast MI widzi potrzebę rozwoju działań mających na celu przeciwdziałanie przekroczeniu poziomu hałasu na terenach przyległych do dróg. W tym celu resort infrastruktury podejmuje działania aby udoskonalić podejście do budowy i utrzymania dróg tak by zmniejszyć poziom hałasu. Przejawem takich działań jest stała kontrola stanu nawierzchni, prowadzenie remontów i napraw jak również prowadzenie prac badawczych, mających na celu stosowanie takich nawierzchni, które będą spełniać nie tylko wysokie wymagania techniczne wynikające z dużego obciążania dróg krajowych, ale również przyczynią się do ograniczenia jednego z elementów składowych hałasu - hałasu toczenia.

Odnosząc się natomiast do pomiarów poziomu hałasu informuję, iż zgodnie z art. 175 ust. 1 ustawy - Prawo ochrony środowiska w związku z § 3 ust. 1 pkt 1 lit. a oraz § 3 ust. 2 rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 16 czerwca 2011 r. w sprawie wymagań w zakresie prowadzenia pomiarów poziomów substancji lub energii w środowisku przez zarządzającego drogą, linią kolejową, linią tramwajową lub portem (Dz.U. z 2011 r. nr 140, poz. 824) zarządzający drogą zobowiązany jest do przeprowadzania pomiarów poziomów hałasu co 5 lat dla dróg krajowych o średniorocznym natężeniu ruchu powyżej 3 mln pojazdów.

Obecnie GDDKiA przygotowuje się do ogłoszenia zamówienia na wykonanie Generalnego Pomiaru Hałasu w 2025 r. zgodnie z zasadami określonymi w załączniku nr 3 rozporządzenia Ministra Klimatu i Środowiska z dnia 15 grudnia 2020 r. w sprawie rodzajów wyników pomiarów prowadzonych w związku z eksploatacją instalacji lub urządzenia i innych danych zbieranych w wyniku monitorowania procesów technologicznych oraz terminów i sposobów prezentacji (Dz.U. z 2020 r. poz. 2405). Wstępnie jeden z punktów pomiarowych został wytypowany w rejonie drogi ekspresowej S3 w km około 196+905 (strona prawa) tej drogi na wysokości Raculi. Usytuowanie ww. punktu pomiarowego wynika m.in. z prośby posał Katarzyny Osos.

Zarówno na etapie budowy, jak też po wybudowaniu drogi ekspresowej S3 napływały do GDDKiA wnioski od mieszkańców Raculi dotyczące wybudowania zabezpieczeń akustycznych. W ramach analizy porealizacyjnej, wykonanej po wybudowaniu II jezdni drogi ekspresowej S3 Sulechów – Nowa Sól odcinek II od km 286+043 do km 299+350, w 2020 r. przeprowadzono pomiary hałasu. Były one wykonywane przez akredytowane laboratorium, co zapewnia prowadzenie pomiarów zgodnie z obowiązującymi przepisami i normami. Stwierdzono wówczas przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu w kilku miejscach (w szczególności przy nowo powstałej zabudowie), m.in. w Raculi na wysokości zabudowy mieszkaniowej znajdującej się w najbliższej odległości od drogi ekspresowej S3. W tej lokalizacji zalecono wykonanie ekranów akustycznych po prawej stronie drogi od km 291+649 do km 291+813 oraz od km 290+982 do km 291+291, które zostały wybudowane i oddane do użytkowania w grudniu 2022 r. Obecnie brak jest uzasadnienia dla wykonania dodatkowych pomiarów akustycznych oraz zwiększenia ochrony akustycznej na wnioskowanym obszarze.

Reasumując, GDDKiA jako dysponent środków publicznych może zlecać tylko takie usługi, które wynikają z przepisów prawa powszechnie obowiązującego oraz wydanych na jego podstawie orzeczeń organów administracyjnych, GDDKiA nie może również, bez podstawy prawnej, zlecać dodatkowych zabezpieczeń akustycznych.

Z poważaniem

Dokument podpisany elektronicznie przez:

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Stanisław Bukowiec

Sekretarz Stanu