



PREZYDENT MIASTA KRAKOWA

OR-03.0003.320.2026

Kraków, 12 maja 2026 r.

Pan
Łukasz Gibała
Radny Miasta Krakowa

Odpowiadając na Pana interpelację w sprawie hałasu w okolicach al. gen. Bora-Komorowskiego, przekazaną przez Pana Jakuba Koska, Przewodniczącego Rady Miasta Krakowa 5 maja 2026 r., uprzejmie informuję.

Ad 1.

Zgodnie z art. 118 ust. 1 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. *Prawo ochrony środowiska* (Dz. U. z 2025 r. poz. 645) podstawowym źródłem danych do informowania społeczeństwa o stanie klimatu akustycznego jest strategiczna mapa hałasu, sporządzana raz na 5 lat, na podstawie badań stanu środowiska, w tym na podstawie pomiarów akustycznych. Najbardziej aktualny stan przedstawia mapa akustyczna wykonana w 2022 r., ogólnie dostępna pod linkiem: https://msip.um.krakow.pl/kompozycje/?config=config_halas_22.json. Najbliższa weryfikacja stanu klimatu akustycznego na terenie Miasta Krakowa, w tym w rejonie al. gen. Bora-Komorowskiego i przyległych osiedli, nastąpi przy okazji opracowania kolejnej mapy, czyli w 2027 r.

Ustawa *Prawo ochrony środowiska* nie reguluje spraw związanych z emisją hałasu od pojedynczych zdarzeń akustycznych będących wynikiem przejazdów pojedynczych użytkowników ruchu drogowego. W takiej sytuacji spełnianie normy pod kątem emisji hałasu, a tym samym dopuszczenie pojazdu do ruchu drogowego, weryfikowane jest w trakcie badań technicznych pojazdów w oparciu o art. 66 ust. 1 pkt. 2 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. *Prawo o ruchu drogowym* (Dz. U. z 2024 r. poz. 1251) w brzmieniu „*pojazd uczestniczący w ruchu drogowym ma być tak zbudowany, wyposażony i utrzymany, aby korzystanie z niego nie zakłócało spokoju publicznego przez powodowanie hałasu przekraczającego poziom określony w przepisach szczegółowych*”.

Aktem wykonawczym do ww. ustawy jest rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w *sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia* (Dz. U. z 2024 r. poz. 502). Załącznik nr 1 określa dopuszczalny poziom hałasu zewnętrznego w zależności od kategorii pojazdu np.: motocykl z silnikiem o pojemności

skokowej: >125 cm³ (zapłon iskrowy) - 96 dB, samochód osobowy (zapłon iskrowy) - 93 dB (zapłon samoczynny) - 96 dB.

Organem właściwym w zakresie egzekwowania ww. przepisów prawa w stosunku do użytkowników pojazdów poruszających się po drogach publicznych jest Policja. Ponadto zdarzenia drogowe opisane w interpelacji jak nadmierna prędkość oraz agresywny styl jazdy, w tym piski opon i strzały z rury wydechowej, jako niestosowne zachowania ludzkie nie podlegają kontroli organów ochrony środowiska, albowiem są to kompetencje służb porządkowych. Tego typu zachowania powinny być eliminowane poprzez kontrole drogowe Policji i nie ma w tym przypadku zastosowania art. 174 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. *Prawo ochrony środowiska*, stanowiący o tym, że eksploatacja dróg nie może powodować przekroczenia standardów jakości środowiska poza terenem, do którego zarządzający posiada tytuł prawny. Zarządzający odpowiada jedynie za eksploatację środków infrastruktury transportowej, wykorzystywanej przez użytkowników w granicach prawa, nie może zaś odpowiadać za ich niestosowne zachowania. Organ ochrony środowiska nie prowadzi również pomiarów poziomu hałasu od pojedynczych użytkowników ruchu drogowego w związku z ww. incydentami drogowymi. Nie są także prowadzone pomiary poziomu hałasu komunikacyjnego, poza zbieraniem danych na potrzeby opracowania strategicznych map hałasu, w cyklu raz na 5 lat, albowiem dla środków infrastruktury transportowej nie wydaje się decyzji o dopuszczalnym poziomie hałasu – art. 115a ust. 2 ww. ustawy.

Ad 2.

Dopuszczalne poziomy hałasu w środowisku określone rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. nie wprowadzają norm chwilowych/szczytowych, a jedynie uśrednione w czasie. Hałas w środowisku charakteryzowany jest przez równoważne poziomy dźwięku (LAeqD i LAeqN) mające zastosowanie do ustalania i kontroli warunków korzystania ze środowiska w odniesieniu do jednej doby, przy czym przedziały czasu odniesienia wynoszą: 16 godzin dla pory dziennej i 8 godzin dla pory nocnej. Nie jest zatem możliwe dokonywanie porównań chwilowych wartości dźwięku pochodzącego od hałasu drogowego, zmierzonych za pomocą radarowych pomiarów, z uśrednionymi wartościami dopuszczalnymi (16 godzinnymi dla pory dnia i 8 godzinnymi dla pory nocy) określonymi w ww. rozporządzeniu. Przedmiotowe urządzenia nie mogą posłużyć również do gromadzenia danych o stanie środowiska w zakresie ochrony przed hałasem.

Zgodnie z danymi prezentowanymi na Strategicznej mapie hałasu Krakowa 2022 na niektórych fragmentach al. gen. Bora-Komorowskiego (po południowej stronie ulicy) w rejonie skrzyżowania z ul. Stella-Sawickiego, ul. Akacjowej, ul. Cieślowskiego oraz Ronda Polsadu występują przekroczenia długookresowych wskaźników hałasu LDWN i LN. W programie ochrony środowiska przed hałasem dla województwa małopolskiego, przyjętym uchwałą nr IV/24/24 Sejmiku w dniu 1 lipca 2024 r., zaproponowano działanie KR_KM_16 polegające na opracowaniu analizy akustycznej wraz z koncepcją rozwiązania w zakresie ochrony akustycznej, ze szczególnym uwzględnieniem terenów zabudowy mieszkaniowej zlokalizowanych po południowej stronie drogi (w tym os. Akademickiego). W przypadku, jeżeli wyniki badań wykażą przekroczenie dopuszczalnego poziomu hałasu, zgodnie z treścią programu wdrażane będą działania zaradcze.

Ad 3.

Kompetencje w zakresie kontroli przestrzegania przepisów ruchu drogowego, w tym dokonywania pomiarów prędkości pojazdów oraz nakładania sankcji za ich przekroczenie, przysługują Policji. Wobec powyższego funkcjonariusze Wydziału Ruchu Drogowego Komendy

Miejskiej Policji w Krakowie realizują szereg działań ukierunkowanych na zapewnienie bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego. Działania te obejmują m.in. prowadzenie kontroli drogowych oraz podejmowanie czynności zmierzających do ujawnienia i eliminowania z ruchu drogowego kierujących naruszających obowiązujące przepisy, w tym przekraczających dopuszczalną prędkość jazdy na terenie Krakowa.

Podczas wymienionych działań funkcjonariusze Policji w 2025 r. w rejonie al. gen. Bora-Komorowskiego w Krakowie przeprowadzili łącznie 1221 kontroli drogowych, podczas których ujawnili 947 kierujących, którzy przekroczyli dopuszczalną prędkość. Wśród tych kierujących, 25 osób przekroczyło prędkość o ponad 50 km/h.

Ponadto od stycznia 2026 r. do chwili obecnej w ww. rejonie funkcjonariusze przeprowadzili łącznie 114 kontroli drogowych ujawniając 106 kierujących, którzy przekroczyli dopuszczalną prędkość. Wśród tych kierujących, 2 osoby przekroczyły prędkość o ponad 50 km/h.

Jednocześnie informuję, że na terenie Krakowa w miesiącach styczeń - kwiecień br. funkcjonariusze Wydziału Ruchu Drogowego Komendy Miejskiej Policji w Krakowie przeprowadzili 80 kontroli z wykorzystaniem urządzenia Sonometr, ujawniając 26 pojazdów, w których poziom głośności dźwięku został przekroczony. Natomiast w ubiegłym roku przeprowadzono 201 kontroli przy użyciu wskazanego urządzenia, ujawniając 55 pojazdów, w których stwierdzono przekroczenie dopuszczalnego poziomu hałasu. W tym zakresie Komenda Miejska Policji w Krakowie nie dysponuje zestawieniami lokalizacji wykonywanych badań urządzeniem Sonometr.

Ad 4 i 5.

Ewentualne wdrożenie zmian w zakresie zarządzania prędkością zostanie rozważone po domknięciu tzw. „czwartej obwodnicy” i spodziewanym w związku z tym zmniejszeniem natężenia ruchu tranzytowego na al. gen. Bora-Komorowskiego.

Aleja gen. Bora-Komorowskiego wchodzi w skład tzw. trzeciej obwodnicy Krakowa i aktualnie spełnia ważną rolę m.in. w zakresie przenoszenia ruchu międzydzielnicowego.

W odniesieniu do kontroli drogowych, jak wspomniano w pkt. 3, są one przeprowadzane przez funkcjonariuszy Wydziału Ruchu Drogowego Komendy Miejskiej Policji. Natomiast instalacja, utrzymanie oraz obsługa stacjonarnych urządzeń rejestrujących prędkość, w tym fotoradarów oraz systemów odcinkowego pomiaru prędkości, pozostają w gestii Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego.

Ad 6.

Projektowanie budowy, rozbudowy i przebudowy dróg odbywa się w oparciu o warunki techniczne wydane przez jednostki miejskie oraz zarządców sieci infrastruktury niebędących jednostkami miejskimi. Nadmieniam, że zastosowanie nowej nawierzchni (np. w miejsce starej w przypadku przebudowy) w znakomitej większości przypadków wpływa pozytywnie w zakresie emisji hałasu. Remont al. gen. Bora-Komorowskiego został umieszczony na liście rankingowej programu "Pakt dla Krakowskich Osiedli". Realizacja poszczególnych zadań, z listy rankingowej w ramach ww. Paktu, przebiega etapowo, zgodnie z przyjętymi priorytetami oraz możliwościami realizacyjnymi w danym okresie. Podczas remontu stosowane są nawierzchnie "cichsze", dodatkowo każda nowa nawierzchnia zmniejsza hałas.

Ad 7.

Nie ma zaplanowanej koordynacji pomiędzy skrzyżowaniami „Bora-Komorowskiego – Wiślicka – Stella-Sawickiego”, „Bora-Komorowskiego – Dobrego Pasterza” i „Bora-Komorowskiego –

wjazd do CH”, ze względu na to, że dotychczas na skrzyżowaniu al. gen. Bora-Komorowskiego - Dobrego Pasterza pracował sterownik innego producenta (który nie był wpięty do Systemu Sterowania Ruchem), co wpływało na brak możliwości koordynowania skrzyżowań.

Należy jednocześnie podkreślić, że koordynacja sygnalizacji świetlnej nie jest zawsze w stanie zapewnić każdorazowo płynnego przejazdu bez zatrzymania ze względu na:

- ruch w dwóch kierunkach (koordynacja w jednym kierunku może oznaczać brak synchronizacji w przeciwną stronę),
- występowanie przeciążeń („zielona fala” funkcjonuje sprawnie przy rezerwie przepustowości),
- inne nadrzędne uwarunkowania sterowania (np. dopuszczalny czas oczekiwania na przejście przez jezdnię).

Ponadto z uwagi na wykonywane obecnie korekty geometrii na skrzyżowaniu al. gen. Bora-Komorowskiego – Dobrego Pasterza, wprowadzona jest czasowa organizacja ruchu. W związku z powyższym zasadność wprowadzania koordynacji pomiędzy przedmiotowymi skrzyżowaniami zostanie przeanalizowana po wdrażeniu organizacji ruchu oraz podpięciu sygnalizacji na skrzyżowaniu al. gen. Bora-Komorowskiego – Dobrego Pasterza do Obszarowego Systemu Sterowania Ruchem.

z up. PREZYDENTA MIASTA

Stanisław Kracik

Zastępca Prezydenta Miasta Krakowa

Otrzymują:

1. Adresat
2. Zarząd Dróg Miasta Krakowa
3. Wydział Środowiska, Klimatu i Powietrza
4. Straż Miejska Miasta Krakowa
5. Komenda Miejska Policji w Krakowie
6. Wydział Gospodarki Komunalnej i Infrastruktury
7. Biuletyn Informacji Publicznej
8. aa