



PREZYDENT MIASTA KRAKOWA

OR-03.0003.856.2025

**Pani
Iwona Chamielec
Radna Miasta Krakowa**

Odpowiadając na Pani interpelację w sprawie hałasu szynowego powodowanego eksploatacją linii towarowej nr 100 w Krakowie, w związku z uciążliwościami odczuwanymi przez mieszkańców Zabłocia, przekazaną przez Pana Jakuba Koska, Przewodniczącego Rady Miasta Krakowa 16 września 2025 r., uprzejmie informuję, że zgodnie z art. 115a ust. 2 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. *Prawo ochrony środowiska* (tekst jednolity: Dz.U. z 2025 r., poz. 647) dla obiektów infrastruktury transportowej, w tym linii kolejowych, nie wydaje się decyzji o dopuszczalnym poziomie hałasu. Głównym narzędziem służącym poprawie klimatu akustycznego w sąsiedztwie tych obiektów są programy ochrony środowiska przed hałasem (art. 119a ust. 3 ww. ustawy), natomiast źródłem danych do informowania społeczeństwa o zagrożeniach środowiska hałasem od ww. obiektów są strategiczne mapy hałasu (art. 118 ww. ustawy).

Na podstawie danych ze *Strategicznej mapy hałasu Krakowa 2022*, linia kolejowa nr 100 w rejonie Zabłocia nie jest źródłem ponadnormatywnej emisji hałasu, tj. nie wykazano przekroczenia wskaźników LDWN i LN powodowanego eksploatacją ww. torowiska kolejowego na terenach sąsiadującej zabudowy mieszkaniowej. W 2026 r. Prezydent Miasta Krakowa rozpocznie prace, polegające na sporządzeniu nowej strategicznej mapy hałasu, której termin realizacji, a tym samym przedłożenia sprawozdania do Głównego Inspektora Ochrony Środowiska w Warszawie, przypadnie na 30 czerwca 2027 r. Pozwoli to określić, czy klimat akustyczny w rejonie linii towarowej nr 100 pogorszył się.

Głównym narzędziem prawnym określającym zakres działań naprawczych dla obiektów infrastruktury transportowej są opracowywane i uchwalane w drodze aktu prawa miejscowego programy ochrony środowiska przed hałasem. Obecnie obowiązuje *Program ochrony środowiska przed hałasem dla województwa małopolskiego* przyjęty przez Sejmik Województwa Małopolskiego w dniu 1 lipca 2024 r. uchwałą nr IV/24/25. Zgodnie z zapisami ww. Programu w ciągu 5 lat po opracowaniu mapy przewidziano modernizację istniejącego taboru kolejowego.

Działanie to będzie kontynuowane w perspektywie długoterminowej. W ww. dokumencie stanowiącym akt prawa miejscowego wskazano, że jednym z najskuteczniejszych sposobów ograniczenia hałasu kolejowego jest przezbieranie istniejących wagonów towarowych, polegające na wyposażeniu ich w kompozytowe wstawki hamulcowe. Planuje się, że powyższe rozwiązanie techniczne zmniejszy hałas powodowany przez kolej nawet do 10 dB. Powyższe działanie obejmie wszystkie linie kolejowe na terenie województwa. Jednocześnie wskazano, że decyzją Unii Europejskiej Polsce przyznano dodatkowy okres przejściowy do dnia 31 grudnia 2036 r., mający na celu zmniejszenie zanieczyszczenia hałasem powodowanym przez wagony towarowe.

Sprawozdania z realizacji programu zawierające dane na temat stopnia realizacji prac przedkładane są corocznie przez zarządców poszczególnych źródeł hałasu do marszałka województwa. W związku z powyższym Prezydent Miasta Krakowa nie posiada szczegółowej wiedzy na temat planowanej wymiany taboru obsługującego linię nr 100. Pismem z 22 września br. wystąpiono do PKP Polskich Linii Kolejowych S.A., Biura Ochrony Środowiska w Warszawie, o informacje związane z planami dla tego odcinka linii. Zwrócono się również o udzielenie informacji związanej z planami remontu mostu kolejowego oraz możliwość kierowania ruchu na dużą obwodnicę Krakowa, albowiem nie są to zadania zależne od Prezydenta Miasta. Prezydent Miasta Krakowa nie posiada kompetencji do ingerowania i regulacji ruchu kolejowego. Jest to zakres działania spółki PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Hałas kolejowy charakteryzuje się występowaniem wysokich chwilowych wartości poziomu dźwięku podczas przejazdu pojedynczego pojazdu. Pomiędzy przejazdami pociągów występują okresy „ciszy”. Normy hałasu określone w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku są wartościami uśrednionymi w czasie obserwacji: tj. dla wskaźników L_{AqD} , L_{AeqN} , zmierzony/obliczony poziom dźwięku odnosi się do 16 godzin pracy źródła w porze dnia i 8 w porze nocy; z kolei wartość poziomu hałasu dla wskaźników $LDWN$ i LN jest to średnia długookresowa. W związku z tym w wielu przypadkach zmierzona/obliczona wartość wskaźnika hałasu L_{AqD} , L_{AeqN} , $LDWN$ i LN jest niska i nie przekracza wartości dopuszczalnych określonych w rozporządzeniu. Rozporządzenie nie ustanawia natomiast dopuszczalnego poziomu chwilowego (szczytowego), którego przekroczenie wiązałoby się z możliwością nałożenia na zarządcę infrastruktury kolejowej dodatkowych obowiązków.

z up. PREZYDENTA MIASTA

Stanisław Mazur
Zastępca Prezydenta Miasta Krakowa

Otrzymują:

1. Adresat
2. Wydział Środowiska, Klimatu i Powietrza
3. Zarząd Dróg Miasta Krakowa
4. Wydział Gospodarki Komunalnej i Infrastruktury
5. Straż Miejska Miasta Krakowa
6. Biuletyn Informacji Publicznej
7. Aa