PREZYDENT MIASTA KRAKOWA

OR-03.0003.410.2025

Pan
Rafał Zawiślak
Radny Miasta Krakowa

Odpowiadając na Pana interpelację w sprawie ograniczenia hałasu tramwajowego na pętli tramwajowej Mały Płaszów, przekazaną przez Panią Iwonę Chamielec, Wiceprzewodniczącą Rady Miasta Krakowa 5 maja 2025 r., uprzejmie informuję.

Ad 1.

Infrastruktura torowa na pętli tramwajowej Mały Płaszów znajduje się w stanie technicznym dobrym. Pewne elementy wymagają miejscowych prac naprawczych niemniej jednak mają one znikomy wpływ na generowanie hałasu.

Ad 2.

W obrębie pętli stwierdzono miejscowe ogniska występowania zużycia falistego szyn, które zostały uwzględnione w najbliższych planach dotyczących szlifowania, co powinno nastąpić w II kwartale. Należy również zauważyć, że na całym obszarze węzła tramwajowego jakim jest pętla Mały Płaszów obowiązuje ograniczenie prędkości dla tramwajów do 10 km/h i w przypadku jego przestrzegania przez motorniczych MPK dokuczliwość związana z pojawieniem się chwilowego hałasu jest znacząco ograniczona.

Na pętli tramwajowej są zastosowane konstrukcje oraz technologie zapewniające tłumienie drgań oraz hałasu, a biorąc pod uwagę ich dobry stan techniczny nie ma potrzeby ich wymiany na inne. Elementy wymagające miejscowych napraw mają znikomy wpływ na generowanie hałasu. Ponadto na pętli od wielu lat są zabudowane smarownice torowe, które skutecznie niwelują zjawisko tarcia obręczy tramwajowych o szyny. Mogą się zdarzać chwilowe sytuacje, kiedy w urządzeniu np. zabrakło smaru lub wystąpiła inna awaria, ale takie sytuacje można na bieżąco zgłaszać na całodobowy numer awaryjny Zarządu Dróg Miasta Krakowa, tj. 12 616 75 55.

W kwestii ekranów akustycznych informuję, że są one zamontowane na dużym obszarze pętli tramwajowej. Natomiast ewentualna budowa ekranów akustycznych powinna zostać poprzedzona szczegółową analizą akustyczną, w tym pomiarami hałasu w terenie. Zakres i lokalizacja działań minimalizujących hałas, takich jak montaż ekranów akustycznych, powinny wynikać bezpośrednio z wyników pomiarów i analiz. Tylko na ich podstawie możliwe będzie opracowanie optymalnego i technicznie uzasadnionego rozwiązania ograniczającego emisję hałasu.

Mając świadomość konieczności poprawy stanu klimatu akustycznego w rejonie ul. Lipskiej podjęto działania, które poskutkowały wprowadzeniem przez Marszałka Województwa Małopolskiego, do Programu ochrony środowiska przed hałasem dla województwa małopolskiego (przyjętego uchwałą nr IV/24/24 Sejmiku Województwa Małopolskiego z dnia 1 lipca 2024 r.), działania nr KR_KM_10, polegającego na wykonaniu analizy akustycznej obejmującej ul. Lipską, wraz z koncepcją rozwiązania w zakresie ochrony akustycznej, szczególnie od północnej strony ul. Lipskiej, na odcinku od ul. Rzebika do pętli tramwajowej Mały Płaszów oraz na przedłużeniu ul. Lipskiej w kierunku zachodnim (tj. ul. Kuklińskiego) oraz wschodnim (tj. ul. Surzyckiego).

Powyższy Program ma charakter dokumentu ramowego, określającego zestaw priorytetowych działań, mających na celu ochronę klimatu akustycznego, ze szczególnym uwzględnieniem dużych miast. Należy zaznaczyć, że uwzględnienie działania w Programie nie jest równoznaczne z przystąpieniem do jego realizacji. Program określa zestaw działań, jakie należy podjąć dla ochrony klimatu akustycznego, jednak nie zapewnia ich finansowania. Dopiero zabezpieczenie odpowiednich środków finansowych w budżecie Miasta Krakowa oraz w Wieloletniej Prognozie Finansowej stanowi podstawę do ostatecznego wdrożenia zaplanowanego działania.

W aktualnym budżecie Miasta Krakowa oraz Wieloletniej Prognozie Finansowej środki na realizacje przedmiotowego planu nie zostały przewidziane.

Ad 3.

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. Na podstawie danych ze Strategicznej Mapy Hałasu Krakowa 2022, w oparciu o wskaźniki długookresowe LDWN i LN należy stwierdzić, że pętla tramwajowa Mały Płaszów nie jest źródłem ponadnormatywnej emisji hałasu do środowiska. Należy jednak mieć na uwadze, że dokument ten powstał w 2022 r., w oparciu o dane z roku 2021, toteż prezentowane w nim informacje nie uwzględniają emisji powodowanej zużyciem infrastruktury torowiska, wynikającym z jego eksploatacji po dacie opracowania mapy.

Należy również wyjaśnić, iż analizując uciążliwość akustyczną powodowaną ruchem tramwajowym należy uwzględnić specyfikę tego źródła. Hałas tramwajowy charakteryzuje się występowaniem wysokich chwilowych wartości poziomu dźwięku podczas przejazdu pojedynczego pojazdu. Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 roku w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz.U. z 2014 roku, poz. 112) nie określa maksymalnego szczytowego, czy też chwilowego poziomu dźwięku, który nie może zostać przekroczony przez poszczególne grupy źródeł.

Normy hałasu drogowego i tramwajowego są wskaźnikami uśrednionymi. Pomiędzy przejazdami tramwajów występują okresy „ciszy”. W związku z powyższym, w wielu przypadkach zmierzona lub obliczona wartość określona za pomocą wskaźników krótkookresowych (LAq D, LAeq N) bądź długookresowych (LDWN i LN) dla tego typu źródła jest niska i nie przekracza wartości dopuszczalnych określonych w ww. rozporządzeniu.

z up. PREZYDENTA MIASTA
Stanisław Kracik
Zastępca Prezydenta Miasta Krakowa

Signed by / Podpisano przez:
Stanisław Kracik
Gmina Miejska Kraków - Urząd Miasta Krakowa
Date / Data: 2025-05-08 15:59

Otrzymują:
1. Adresat
2. Zarząd Dróg Miasta Krakowa
3. Wydział Środowiska, Klimatu i Powietrza
4. Biuletyn Informacji Publicznej
5. Aa