

Katowice, 31.10.2024 r.

KŚ-IV.6254.22.2024
KŚ-IV. ZD-00271/24

**Szanowny Pan
Patryk Białas
Przewodniczący
Komisji Klimatu i Środowiska
Rady Miasta Katowice**

W odniesieniu do zaproszenia do uczestniczenia w posiedzeniu Komisji Klimatu i Środowiska Rady Miasta Katowice dnia 15 listopada 2024 r., poniżej przesyłam informację dotyczącą hałasu emitowanego przez pracę na linii tramwajowej w ciągu ul. 1 Maja, na odcinku od skrzyżowania z ul. Graniczną do Centrum Przesiadkowego „Zawodzie”. W punktach określę najważniejsze ustalenia w przedmiotowej sprawie.

1. Standardem jakości klimatu akustycznego w środowisku są dopuszczalne wartości poziomów dźwięku. Wartości te określa załącznik do rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w *sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku* (tekst jednolity: Dz. U. z 2014 r. poz. 112 – *dalej Rozporządzenie*). Na podstawie art. 113 ust. 2. ustawy Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2024 r. poz. 54 ze zm. – *dalej POŚ*), standardy jakości zostały zróżnicowane ze względu na rodzaj terenu, typ źródła hałasu oraz porę doby. Tereny objęte ochroną akustyczną zgodnie z wyżej wymienionym art. 113 ust. 2 POŚ to rodzaje terenów faktycznie zagospodarowanych:
 - a) pod zabudowę mieszkaniową,
 - b) pod szpitale i domy pomocy społecznej,
 - c) pod budynki związane ze stałym lub czasowym pobytem dzieci i młodzieży,
 - d) na cele uzdrowiskowe,
 - e) na cele rekreacyjno-wypoczynkowe,
 - f) pod zabudowę mieszkaniowo-usługową;
2. Zgodnie z Mapą wrażliwości hałasowej dla obszarów miasta Katowice¹ tereny zabudowy zlokalizowane wzdłuż ul. 1 Maja to „Tereny w strefie śródmiejskiej miast powyżej 100 tys. mieszkańców” objęte ochroną akustyczną w zakresie wartości wskaźników mających zastosowanie do ustalania i kontroli warunków korzystania ze środowiska, w odniesieniu do jednej doby, wyznaczonych w Rozporządzeniu na poziomie: $L_{Aeq D} = 68 \text{ dB}$, $L_{Aeq N} = 60 \text{ dB}$.
3. Strategiczna mapa hałasu uwzględnia z kolei dopuszczalne wartości poziomu dźwięku A w środowisku dla hałasu drogowego, kolejowego, tramwajowego oraz przemysłowego, określone dla wskaźników długookresowych L_{DWN} i L_N , dla terenów objętych ochroną

¹ opracowana w październiku 2023 r. na zlec. WKŚ, zgodnie z aktualnym stanem prawnym, w szczególności w oparciu o zapisy art. 113 ust. 2 pkt. 1 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. *Prawo ochrony środowiska* (Dz.U. z 2022 r. poz. 2556 ze zm.) oraz Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r., w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. z 2014 r., poz. 112) i uwzględnia obowiązujące miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego

akustyczną, które w strefie śródmiejskiej miast powyżej 100 tys. mieszkańców wynoszą: $L_{DWN} = 70$ dB i $L_N = 65$ dB.

4. Wykonywana ocena oddziaływania hałasu tramwajowego w odniesieniu do dopuszczalnych wartości określonych dla wskaźników długookresowych L_{DWN} i L_N , dla ww. terenów położonych w rejonie ul. 1 Maja nie wykazała przekroczeń zarówno w porze dnia, jak i nocy w ramach wykonywania kolejnych mapowań, tj. Mapa akustyczna 2015 dla miasta Katowice, Mapa akustyczna Katowice 2018 i Strategiczna Mapa Hałasu Katowice 2022.
5. Na potrzeby opracowania Strategicznej mapy hałasu Katowice 2022 zostały wykonane pomiary kalibracyjne, które uwzględniają wartości L_{AeqD} i L_{AeqN} służące do ustalania i kontroli warunków korzystania ze środowiska, w odniesieniu do jednej doby (patrz pkt. 2). Dla interesującego odcinka przebiegu linii punkty te były usytuowane następująco:
 1. T19 - na odcinku między ul. Murckowską a ul. J. Dudy-Gracza (pomiar 23-24.03.2022 r.)
 2. T20 – na odcinku od ul. Murckowskiej do ul. Bagiennej (pomiar 23.03.2022r.).

Dla punktu T19 otrzymano wartości, które wskazywały na przekroczenie dopuszczalnego poziomu dźwięku w porze nocy o 1,6 dB.

pora doby	równoważny poziom dźwięku A wraz z niepewnością pomiaru [dB]*	dopuszczalny poziom dźwięku A [dB]	przekroczenie poziomu dopuszczalnego [dB]
dzień	64,5 (-1,9;1,5)	68	--
noc	61,6 (-1,8;1,4)	60	1,6

Dla punktu T20 otrzymano wartości, które wskazywały na przekroczenie dopuszczalnego poziomu dźwięku w porze nocy o 3,8 dB.

pora doby	równoważny poziom dźwięku A wraz z niepewnością pomiaru [dB]	dopuszczalny poziom dźwięku A [dB]	przekroczenie poziomu dopuszczalnego [dB]
dzień	67,1 (-1,5;1,3)	68	--
noc	63,8 (-1,4;1,3)	60	3,8

6. Zgodnie z informacją udzieloną dnia 07.02.2024 r. przez Tramwaje Śląskie S.A. w latach 2022-2023 w ramach bieżących działań Spółki zostało wykonane szlifowanie szyn w ciągu ul. Warszawskiej i ul. 1 Maja, na odcinku od Teatru do Uniwersytetu Ekonomicznego. Pomiary emisji hałasu do środowiska wykonane po tych zabiegach w październiku 2023 r. (na zlecenie Tramwajów Śląskich S.A.) nie wykazały przekroczenia dopuszczalnych wartości zarówno w porze dnia, jak i nocy.
7. Jednakże ze względu na liczne skargi dotyczące uciążliwości akustycznej linii tramwajowej wzdłuż ul. 1 Maja podczas posiedzenia Komisji Klimatu Rady Miasta Katowice dnia 15 marca 2024 r. uczestniczący w obradach Komisji akustyk zaproponował wykonanie eksperymentu, który pozwoliłby na stwierdzenie czy zmniejszenie prędkości jazdy tramwajów (o ile) oraz poprawa płynności ruchu pozwolą na poprawę klimatu akustycznego w zabudowie mieszkaniowej zlokalizowanej wzdłuż torowiska. Przedmiotowa propozycja została przedstawiona w piśmie z dnia 08.04.2024 r., skierowanym do Pana Bolesława Knapika, Prezesa Zarządu Tramwaje Śląskie S.A.
8. W piśmie z dnia 26.04.2024 r. Tramwaje Śląskie S.A. potwierdziły zależność pomiędzy prędkością jazdy, a obniżeniem emisji hałasu do środowiska, jednakże podkreśliły, iż spowolnienie ruchu, a tym samym zmniejszenie jego płynności i wydłużenie czasu przejazdów tramwajów spowoduje obniżenie atrakcyjności tego środka transportu

w stosunku do autobusów i transportu indywidualnego. Celowym jest więc usprawnienie płynności przejazdu tramwajów przez skrzyżowania poprzez przyznanie im priorytetu przejazdu, co zmniejszy ilość wymuszonych przypadków redukcji prędkości lub zatrzymań, a następnie ruszania „spod sygnalizatora”. W piśmie przedstawiono też plany inwestycyjne, których realizacja ma pomóc w ograniczeniu problemu emisji hałasu. Brak jednak bieżącej informacji nt. stopnia realizacji ww. planów na interesującym odcinku trasy.

Z poważaniem,
Maciej Biskupski
Wiceprezydent Miasta Katowice

PISMO WYŚLANE WYŁĄCZNIE DROGĄ ELEKTRONICZNĄ

Do wiadomości:

1. Wydział Organizacji i Zarządzania
2. Biuro Rady Miasta

Sprawę prowadzi:

Bogna Gwoździewicz
Wydz. Kształtowania Środowiska
tel. (032) 259 33 24