

Protokół nr 32 /2026

Posiedzenie Komisji Ochrony Środowiska, Klimatu i Zrównoważonego Rozwoju

21 maja 2026 rok, godz. 17:00, Sukiennice 9, Sala Sesyjna

BRM-DPP.0012.10.7.2026

Posiedzenie prowadził Robert Maślak, Przewodniczący Komisji Ochrony Środowiska, Klimatu i Zrównoważonego Rozwoju (dalej: Przewodniczący).

W obradach udział wzięli członkowie Komisji Ochrony Środowiska, Klimatu i Zrównoważonego Rozwoju Rady Miejskiej Wrocławia (dalej: Komisja), zgodnie z listą obecności, stanowiącą załącznik nr 1 do niniejszego protokołu.

Ponadto w posiedzeniu uczestniczyły osoby spoza składu Komisji, zgodnie z listą obecności, stanowiącą załącznik nr 2 do niniejszego protokołu.

Porządek obrad:

I. Otwarcie posiedzenia.

II. Walka z hałasem-monitorowanie działań na rzecz ograniczenia negatywnego wpływu na mieszkańców.

1. Stan klimatu akustycznego Wrocławia.

2. Wrocław-hałas komunikacyjny.

3. Dyskusja z udziałem zaproszonych gości.

III. Wolne wnioski.

Ad I. Otwarcie posiedzenia.

Przewodniczący otworzył posiedzenie Komisji, przywitał zaproszonych gości oraz ich przedstawicieli. Następnie przypomniał, że zawiadomienie

o posiedzeniu zostało dostarczone radnym za pośrednictwem aplikacji eSesja.

II. Walka z hałasem-monitorowanie działań na rzecz ograniczenia negatywnego wpływu na mieszkańców.

Ad 1. Stan klimatu akustycznego Wrocławia.

Przewodniczący poprosił Dyrektora ds. Akustyki Środowiska, eksperta w zakresie akustyki środowiska (autora ekspertyz opinii/badań dla Ministerstwa Klimatu i Głównego Inspektoratu Ochrony Środowiska), dr inż. Tomasza Malca, o przedstawienie prezentacji, stanowiącej załącznik nr 3 do niniejszego protokołu.

Prelegent omówił podstawowe zagadnienia związane z hałasem środowiskowym, w tym definicję hałasu, źródła dźwięku oraz wpływ hałasu na zdrowie człowieka. Wskazał, że zgodnie z danymi Światowej Organizacji Zdrowia hałas jest drugim po zanieczyszczeniu powietrza czynnikiem środowiskowym najbardziej zagrażającym zdrowiu człowieka w Europie. Wyjaśnił również różnicę pomiędzy dźwiękiem a hałasem, podkreślając subiektywny charakter odbioru hałasu. Ponadto przedstawił główne źródła hałasu środowiskowego, w szczególności hałas komunikacyjny: drogowy, kolejowy, tramwajowy i lotniczy, a także hałas przemysłowy. Ponadto omówił obowiązujące wskaźniki oceny hałasu oraz dopuszczalne poziomy hałasu określone w przepisach prawa, ze szczególnym uwzględnieniem różnic pomiędzy wskaźnikami dobowymi i średniorocznymi.

Dr inż. Tomasz Malec przedstawił również podstawy prawne dotyczące ochrony przed hałasem, wskazując m.in. na przepisy ustawy Prawo ochrony środowiska oraz akty wykonawcze regulujące metodyki pomiarowe, dopuszczalne poziomy hałasu oraz wymagania dotyczące przyrządów pomiarowych. W dalszej części omówił zagadnienia związane ze strategicznymi mapami hałasu oraz Programem Ochrony Środowiska przed Hałasem dla Województwa Dolnośląskiego, w tym dla miasta

Wrocławia. Prelegent wyjaśnił, że strategiczne mapy hałasu wykonywane są co 5 lat zgodnie z wymaganiami dyrektywy unijnej i stanowią podstawę do planowania działań ograniczających oddziaływanie hałasu oraz do prowadzenia polityki przestrzennej. Wskazał, że w ramach opracowania dla Wrocławia przeanalizowano m.in. ponad 1000 km dróg, 180 km linii kolejowych, 22 linie tramwajowe, lotnisko oraz 159 obiektów przemysłowych.

Prelegent podkreślił również znaczenie uwzględniania wyników map hałasu w procesach planowania przestrzennego oraz wskazał na potrzebę ograniczania konfliktów przestrzennych wynikających z lokalizowania zabudowy mieszkaniowej w sąsiedztwie źródeł hałasu komunikacyjnego lub przemysłowego.

W podsumowaniu dr inż. Tomasz Malec wskazał, że działania przewidziane w Programie Ochrony Środowiska przed Hałasem są priorytetyzowane w oparciu o liczbę mieszkańców narażonych na ponadnormatywny hałas oraz skalę oddziaływania poszczególnych źródeł hałasu na obszarze miasta.

Ad 2. Wrocław-hałas komunikacyjny.

Przewodniczący zaprosił Zastępcę Dyrektora Departamentu Strategii i Zrównoważonego Rozwoju, Bartłomieja Świerczewskiego (dalej: Zastępcę Dyrektora DZR), do omówienia prezentacji, która stanowi załącznik nr 4 do niniejszego protokołu.

Zastępcę Dyrektora DZR przedstawił informacje dotyczące dwóch obszarów działań związanych z Autostradową Obwodnicą Wrocławia (dalej: AOW): pomiaru hałasu oraz możliwości realizacji nasadzeń zieleni wzdłuż trasy. Podkreślił, że pomiary zostały wykonane na zlecenie Wydziału Środowiska Urzędu Miejskiego Wrocławia przez akredytowaną firmę, zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa. Badania przeprowadzono w kilku punktach na terenie miasta, wskazanych m.in. na podstawie zgłoszeń rad osiedli oraz rozmów z radnymi Rady Miejskiej Wrocławia. Ich wyniki zestawiono z dopuszczalnymi poziomami

hałasu określonymi w przepisach prawa. Zastępca Dyrektora DZR poinformował, że w żadnym z badanych punktów nie wykazano przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu. Dodał również, że wyniki te znajdują potwierdzenie w niezależnych badaniach prowadzonych przez instytucje państwowe.

W dalszej części Zastępca Dyrektora DZR przedstawił informacje dotyczące możliwości realizacji nasadzeń zieleni wzdłuż AOW. Wskazał obszary, na których Miasto widzi możliwość wykonania nasadzeń na gruntach Skarbu Państwa pozostających w zarządzie Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad (dalej: GDDKiA). Poinformował także o spotkaniu przedstawicieli Miasta Wrocławia, radnych Rady Miejskiej Wrocławia oraz GDDKiA, podczas którego omówiono potencjalne lokalizacje oraz zakres planowanych nasadzeń zieleni wysokiej i niskiej. GDDKiA wstępnie wyraziła zainteresowanie kontynuowaniem rozmów, wskazując jako potencjalny obszar pilotażowy, rejon węzła lotnisko. Ustalono, że w połowie czerwca GDDKiA przedstawi stanowisko dotyczące dalszych możliwości realizacji przedsięwzięcia. Ponadto Zastępca Dyrektora DZR podkreślił, że realizacja nasadzeń uzależniona jest od zgody i warunków określonych przez GDDKiA, wynikających m.in. z kwestii bezpieczeństwa ruchu drogowego, zapewnienia dostępu do infrastruktury technicznej oraz prowadzenia działań utrzymaniowych. Wskazał także, że Gmina Wrocław zadeklarowała gotowość do pełnienia roli inwestora zastępczego odpowiedzialnego za wykonanie nasadzeń przy założeniu, że późniejsze utrzymanie zieleni pozostanie po stronie zarządcy terenu.

Ad 3. Dyskusja z udziałem zaproszonych gości.

Przewodniczący otworzył dyskusję. Jako pierwszy głos zabrał przedstawiciel Komitetu Społecznego Zielone Kuźniki, który odniósł się do problematyki hałasu generowanego przez AOW. W swojej wypowiedzi wskazał, że od blisko 15 lat mieszkańcy podejmują działania mające na celu ograniczenie negatywnego oddziaływania hałasu

komunikacyjnego, jednak – w jego ocenie – działania te nie przynoszą oczekiwanych rezultatów. Wskazał, że co 5 lat wykonywane są badania klimatu akustycznego na potrzeby strategicznych map hałasu, jednak dotychczas jedynym efektem infrastrukturalnym było wybudowanie około 700-metrowego ekranu akustycznego w rejonie osiedla Żerniki. Podkreślił, że ekran został zrealizowany z uwagi na stwierdzone znaczne przekroczenia norm hałasu dla jednej posesji. Przedstawiciel Komitetu Społecznego Zielone Kuźniki wyraził niezrozumienie wobec – jego zdaniem – braku skoordynowanych działań pomiędzy Urzędem Marszałkowskim, Gminą Wrocław oraz GDDiA w zakresie ograniczania hałasu wzdłuż AOW. Wskazał również, że mieszkańcy zgłaszają problem nadmiernego hałasu na znacznych odcinkach obwodnicy, a według przeprowadzonych przez społeczników analiz problem może dotyczyć około 50 tys. mieszkańców. W dalszej części wypowiedzi odniósł się krytycznie do przedstawionej koncepcji nasadzeń zieleni, wskazując, że rozwiązanie to nie stanowi wystarczającej ochrony akustycznej. Zaapelował o szczegółowe przeanalizowanie przekazanego Komisji, liczącego 25 stron raportu zawierającego propozycje możliwych działań ograniczających hałas wzdłuż AOW. Kontynuując wypowiedź, wskazał również na potrzebę ponownego przeanalizowania kwestii ewentualnych przekroczeń norm hałasu w porze nocnej. Ponadto przedstawiciel Komitetu Społecznego Zielone Kuźniki poruszył problem lokalizowania nowej zabudowy mieszkaniowej w bezpośrednim sąsiedztwie AOW, wskazując m.in. na inwestycje realizowane przy ul. Granicznej, Metalowców oraz Lotniczej. W jego ocenie dopuszczanie nowej zabudowy mieszkaniowej w pobliżu obwodnicy prowadzi do powstawania kolejnych konfliktów akustycznych oraz zwiększania liczby mieszkańców narażonych na hałas komunikacyjny. Następnie głos zabrała reprezentantka Akcji Demokracja, mieszkanka Wrocławia. W swojej wypowiedzi zwróciła uwagę na problem hałasu powodowanego przez używanie fajerwerków i petard. Wskazała, że mimo, iż przepisy dopuszczają używanie materiałów pirotechnicznych głównie w okresie sylwestrowym, we Wrocławiu problem wystrzałów

występuje przez cały rok. Szczególną uwagę zwróciła na hałas związany z wystrzałami materiałów pirotechnicznych podczas meczów Śląska Wrocław, słyszalnych na osiedlu Maślice i w okolicznych rejonach, a także na codzienne wystrzały odbywające się w pobliżu aresztu śledczego oraz zakładu karnego z okazji urodzin osadzonych. Ponadto podkreśliła, że mieszkańcy okolicznych terenów od dłuższego czasu zgłaszają związany z tym dyskomfort oraz negatywny wpływ hałasu na zdrowie ludzi i zwierząt, zarówno domowych, jak i dzikich. Wskazała, że nagłe wybuchy mogą powodować stres, wpływać negatywnie na zdrowie psychiczne i fizyczne oraz obniżać poczucie bezpieczeństwa zarówno mieszkańców, jak i czworonogów. W swojej wypowiedzi zaapelowała o podjęcie dalszych działań mających na celu ograniczenie używania materiałów pirotechnicznych, w tym o prowadzenie rozmów z mieszkańcami terenów najbardziej dotkniętych problemem, osobami eksperckimi oraz opiekunami zwierząt. Odniosła się również do wcześniejszych działań dotyczących uchwały w sprawie zakazu używania fajerwerków i petard, wskazując, że mimo odrzucenia uchwały przez Wojewodę Dolnośląską, temat nadal wymaga dalszych działań i zaangażowania. Podkreśliła także społeczne poparcie dla ograniczenia używania materiałów pirotechnicznych, wskazując m.in. na liczbę podpisów zebranych pod apelami dotyczącymi wprowadzenia zakazu sprzedaży i używania fajerwerków oraz petard. Jako trzecia, głos zabrała przedstawicielka Rady Osiedla Oporów, która poruszyła problem hałasu lotniczego oddziałującego na południowe obszary Wrocławia. W swojej wypowiedzi wskazała, że po wydaniu nowej decyzji środowiskowej dla lotniska w 2023 r. nastąpiło zwiększenie uciążliwości związanych z hałasem lotniczym. Podniosła, że – w jej ocenie – już obecnie na obszarze Oporowa dochodzi do przekroczeń norm hałasu. Odnosząc się do prognozy oddziaływania na środowisko sporządzonej na potrzeby Planu Ogólnego Wrocławia, wskazała, że dokument ten oparto na danych pochodzących z mapy akustycznej z 2022 r., sporządzonej w okresie pandemii COVID-19, co – zdaniem mieszkanki – nie odzwierciedla rzeczywistej skali ruchu lotniczego. Zwróciła również uwagę,

że w prognozie wskazano brak istotnego oddziaływania lotniska na tereny mieszkaniowe pod względem hałasu i zanieczyszczeń, co – w jej opinii – może wynikać z obowiązywania obszaru ograniczonego użytkowania opartego na danych z 2006 r. W dalszej części wypowiedzi skierowała pytanie do przedstawicieli miasta odpowiedzialnych za kwestie ochrony środowiska i klimatu akustycznego, dotyczące planowanego utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania, obejmującego rejon Oporowa po osiągnięciu docelowego poziomu operacji lotniczych przewidzianych w decyzji środowiskowej. Zapytała, czy wspomniane działania nie doprowadzą do degradacji środowiskowej i akustycznej historycznych osiedli Wrocławia. Mieszkanka wskazała również, że po zmianie tras lotów samoloty poruszają się obecnie nad znaczną częścią południowego Wrocławia, w tym nad Wojszycami. Powołując się na informacje uzyskane od firmy wykonującej pomiary akustyczne dla lotniska, poinformowała o możliwości rozszerzenia obszaru ograniczonego użytkowania również na rejony Wojszyc. Na zakończenie wypowiedzi wyraziła obawę dotyczącą pogarszania warunków życia mieszkańców południowych osiedli Wrocławia w związku ze wzrostem natężenia ruchu lotniczego oraz zapelowała o uwzględnienie tych kwestii w dalszych działaniach miasta.

W dalszej kolejności Przewodniczący poinformował, że zaproszenia do udziału w posiedzeniu Komisji zostały skierowane zarówno do Portu Lotniczego Wrocław S.A., jak i Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział we Wrocławiu. Jednak przedstawiciele wskazanych instytucji nie pojawili się.

Następnie Przewodniczący zwrócił się do Zastępcy Dyrektora DZR z prośbą o odniesienie się do poruszonych przez przedmówców kwestii.

Zastępca Dyrektora DZR wyjaśnił, że w zakresie prowadzonych badań hałasu przedstawione Komisji wyniki nie wykazały przekroczeń dopuszczalnych norm hałasu. Podkreślił jednocześnie, że nie kwestionuje odczuć mieszkańców zgłaszających uciążliwości akustyczne, natomiast przedstawia wyniki badań wykonanych na zlecenie miasta, niezależnie

od badań prowadzonych przez Urząd Marszałkowski. Wskazał, że badania miejskie były realizowane niezależnie organizacyjnie i czasowo od procedur stosowanych przez Urząd Marszałkowski.

Zastępca Dyrektora DZR zaznaczył również, że zarządcą AOW jest GDDKiA, która jako jedyny podmiot posiada kompetencje do realizacji inwestycji związanych z infrastrukturą drogową, w tym budowy ekranów akustycznych. Poinformował, że zgodnie ze stanowiskiem GDDKiA możliwość realizacji nowych ekranów akustycznych uzależniona jest od stwierdzenia przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu. Dodał, że wyniki badań przekazane przez miasto są zbieżne z wynikami prezentowanymi przez GDDKiA.

W dalszej części wypowiedzi Zastępca Dyrektora DZR odniósł się do działań związanych z poprawą bezpieczeństwa i ograniczaniem hałasu poprzez wprowadzenie odcinkowego pomiaru prędkości na AOW. Wskazał, że po wcześniejszych rozmowach prowadzonych m.in. przez radnych Rady Miejskiej Wrocławia oraz spotkaniach w Ministerstwie, zakres odcinkowego pomiaru prędkości został rozszerzony względem pierwotnych założeń, co ma przyczyniać się do ograniczenia przypadków przekraczania dopuszczalnej prędkości.

Zastępca Dyrektora DZR odniósł się również do kwestii planowanych nasadzeń zieleni wzdłuż AOW. Przyznał, że nasadzenia nie stanowią rozwiązania całkowicie eliminującego problem hałasu, jednak mogą pozytywnie wpływać zarówno na ograniczanie oddziaływania akustycznego, jak i poprawę jakości powietrza. Podkreślił, że Miasto podejmuje działania zmierzające do zwiększania ilości terenów zielonych i poprawy ich funkcji ochronnych w różnych częściach Wrocławia.

Odnosząc się natomiast do kwestii hałasu lotniczego, Zastępca Dyrektora DZR wskazał, że szczegółowe pytania dotyczące działalności lotniska oraz planowanych rozwiązań powinny być kierowane bezpośrednio do Portu Lotniczego Wrocław S.A. Zaznaczył jednocześnie, że lotnisko we Wrocławiu pełni zarówno funkcję cywilną, jak i wojskową.

W dalszej części posiedzenia Przewodniczący zwrócił się do przedstawiciela Komendy Miejskiej Policji z prośbą o odniesienie się do kwestii używania materiałów pirotechnicznych podczas wydarzeń sportowych oraz zgłaszanych przypadków używania petard i fajerwerków w rejonie aresztu śledczego i zakładu karnego.

Następnie głos zabrał Podkomisarz Szymon Choczaj, Zastępca Naczelnika Wydziału Ruchu Drogowego Komendy Miejskiej Policji we Wrocławiu (dalej: Podkomisarz), reprezentujący Komendę Miejską Policji. W swojej wypowiedzi wyjaśnił, że za bezpieczeństwo na terenie imprez masowych odpowiada organizator wydarzenia, natomiast Policja nie odpowiada za wpuszczanie uczestników na teren imprezy. Podkreślił, że używanie materiałów pirotechnicznych, takich jak race, petardy czy świece dymne podczas imprez masowych jest zabronione i stanowi naruszenie przepisów prawa. Poinformował, że Policja prowadzi monitoring przebiegu imprez masowych, a w przypadkach ujawnienia osób używających materiałów pirotechnicznych podejmowane są działania polegające m.in. na identyfikacji sprawców, ich zatrzymywaniu oraz kierowaniu dalszych czynności procesowych. Wskazał, że takie działania są regularnie realizowane podczas zabezpieczania meczów piłkarskich.

Odnosząc się do zgłoszeń dotyczących używania materiałów pirotechnicznych w rejonie aresztu śledczego i zakładu karnego, Podkomisarz wyjaśnił, że Policja podejmuje działania w przypadkach uzyskania informacji o planowanych zorganizowanych działaniach tego rodzaju. W sytuacjach, gdy informacje takie są wcześniej znane, podejmowane są czynności mające na celu niedopuszczenie do zdarzeń oraz zatrzymywanie osób naruszających przepisy.

Jednocześnie zaznaczył, że w przypadku spontanicznych incydentów Policja reaguje na zgłoszenia mieszkańców i podejmuje interwencje po uzyskaniu informacji o zdarzeniu. Podkreślił jednak, że nie jest możliwe stałe zabezpieczenie tych miejsc przez funkcjonariuszy Policji.

W dalszej części posiedzenia głos zabrał Wiceprzewodniczący Komisji, Robert Suligowski (dalej: Wiceprzewodniczący), który zwrócił się

do przedstawiciela Komendy Miejskiej Policji z prośbą o przedstawienie informacji dotyczących funkcjonowania odcinkowego pomiaru prędkości oraz działań kontrolnych Policji w zakresie egzekwowania przepisów ruchu drogowego na terenie miasta i dróg wylotowych. Wiceprzewodniczący zapytał o wstępne statystyki dotyczące liczby ujawnianych naruszeń prędkości w systemie odcinkowego pomiaru prędkości oraz ewentualne dane dotyczące liczby wystawianych mandatów. Wskazał również na zauważalną obecność patroli Wydziału Ruchu Drogowego Policji na głównych ciągach komunikacyjnych miasta, w tym między innymi na ulicach: Legnickiej, Lotniczej oraz Kosmonautów, a także w rejonie dróg A4 i A8. Wiceprzewodniczący zwrócił się także z pytaniem o działania Policji związane z wykorzystaniem urządzeń do pomiaru hałasu generowanego przez pojazdy, prosząc o krótkie przedstawienie informacji w tym zakresie.

Przedstawiciel Komendy Miejskiej Policji odniósł się do pierwszej części pytania, wskazując, że Policja nie jest dysponentem ani operatorem systemu odcinkowego pomiaru prędkości, w związku z czym nie posiada bezpośrednich danych statystycznych dotyczących liczby ujawnianych wykroczeń rejestrowanych przez ten system.

Następnie poinformował, że na terenie miasta oraz na odcinkach dróg krajowych i autostrad prowadzony jest system dyslokacji służb, obejmujący zarówno patrole oznakowane, jak i nieoznakowane. Wyjaśnił, że działania te realizowane są w ramach służby centralnie i wojewódzko dyslokowanej, ukierunkowanej na nadzór nad bezpieczeństwem ruchu drogowego na kluczowych ciągach komunikacyjnych, w tym na A4 i A8. Podkreślił, że działania te obejmują ujawnianie różnego rodzaju wykroczeń drogowych, mających wpływ na bezpieczeństwo ruchu.

W dalszej części wypowiedzi Podkomisarz odniósł się do zagadnienia kontroli hałasu pojazdów. Poinformował, że Policja wykorzystuje urządzenia pomiarowe typu Sonopan w celu kontroli stanu technicznego pojazdów oraz weryfikacji poziomu emitowanego hałasu. Działania te prowadzone są w szczególności w porze nocnej oraz w rejonach

zgłaszanych jako uciążliwe akustycznie, m.in. na ulicach: Lotniczej, Legnickiej oraz w centrum miasta i na Starym Mieście. Podkomisarz wskazał, że patrole wyposażone w urządzenia pomiarowe są dyslokowane w miejsca wskazywane w zgłoszeniach mieszkańców, które wpływają do Komendy Miejskiej Policji. Poinformował, że codziennie w służbie nocnej co najmniej dwa patrole realizują kontrole w zakresie hałasu pojazdów. Podkreślił, że w przypadku stwierdzenia przekroczenia dopuszczalnych norm hałasu Policja dokonuje zatrzymania dowodu rejestracyjnego pojazdu, zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa. Wskazał, że dalsze użytkowanie pojazdu jest możliwe dopiero po usunięciu nieprawidłowości oraz pozytywnym przejściu badania technicznego na stacji diagnostycznej. Dodatkowo poinformował, że w strukturach Wydziału Ruchu Drogowego funkcjonuje wyspecjalizowana grupa zajmująca się kontrolą transportu drogowego oraz ochroną środowiska, której zadaniem jest m.in. nadzór nad emisją hałasu i przestrzeganiem przepisów w tym zakresie. Na zakończenie wypowiedzi zapewnił, że każde zgłoszenie mieszkańców dotyczące uciążliwości akustycznych jest rejestrowane i analizowane, a następnie stanowi podstawę do dyslokacji patroli i podejmowania działań kontrolnych.

W dalszej części posiedzenia Przewodniczący zabrał głos w formie krótkiego komentarza, wskazując, że jako mieszkaniec rejonu ul. Legnickiej zauważa w ostatnim czasie pewne zmniejszenie liczby szczególnie głośnych pojazdów. Jednocześnie podkreślił, że nadal występują przypadki przekraczania prędkości oraz niebezpiecznych zachowań na tej ulicy, które mają charakter powtarzalny i dotyczą tych samych uczestników ruchu drogowego. Zwrócił się z pytaniem do przedstawiciela Policji, czy funkcjonujące narzędzia prawne są wystarczające do skutecznego przeciwdziałania takim zjawiskom, czy też konieczne są ewentualne zmiany legislacyjne.

Podkomisarz odpowiedział, że w zakresie egzekwowania przepisów dotyczących przekraczania prędkości Policja dysponuje szerokim katalogiem narzędzi prawnych, które – w jego ocenie – zostały

w ostatnich latach znacząco zaostrzone. Wskazał, że obowiązujące przepisy umożliwiają skuteczne sankcjonowanie kierujących naruszających ograniczenia prędkości. Jednocześnie ponownie odniósł się do kwestii kontroli stanu technicznego pojazdów pod kątem emisji hałasu, wskazując, że działania Policji w tym zakresie realizowane są w oparciu o dostępne uprawnienia oraz dopuszczone urządzenia pomiarowe.

Podkreślił, że możliwości działania Policji w tym obszarze są określone przepisami prawa i w obecnym stanie prawnym nie ma innych dostępnych narzędzi pozwalających na rozszerzenie tych działań.

Następnie głos zabrał przedstawiciel Straży Miejskiej Wrocławia, Waldemar Forysiak. W swojej wypowiedzi odniósł się do kwestii tzw. uchwały antyfajerwerkowej, wskazując, że proces związany z jej procedowaniem nie został jeszcze ostatecznie zakończony, a Prezydent Miasta złożył odwołanie do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego. Przedstawiciel Straży Miejskiej wyraził poparcie dla rozwiązań ograniczających lub zakazujących używania fajerwerków na terenie miasta, wskazując, że – również jako mieszkaniec Wrocławia – uznaje takie rozwiązania za zasadne. Zaznaczył jednocześnie, że skuteczne ograniczenie problemu hałasu pirotechnicznego mogłoby wymagać zmian systemowych, w tym ewentualnych regulacji ustawowych obejmujących zarówno sprzedaż, jak i używanie materiałów pirotechnicznych na terenie miast.

W dalszej kolejności radny Jakub Nowotarski, wrócił do tematu hałasu samochodowego, a konkretnie tzw. „głośnych” lub „przełączanych” układów wydechowych w pojazdach. Zwrócił się do przedstawiciela Policji z prośbą o doprecyzowanie planowanych działań w tym zakresie, w szczególności o informacje, czy, i w jakim stopniu działania te wykraczają poza reagowanie na zgłoszenia mieszkańców. Ponadto radny zapytał o plan działań Policji na bieżący rok, w szczególności w kontekście sezonu letniego, który wiąże się ze zwiększoną aktywnością kierowców generujących nadmierny hałas, zarówno w ruchu ulicznym, jak i podczas tzw. nieformalnych zlotów motoryzacyjnych. Po trzecie, radny poruszył kwestię skuteczności obowiązujących przepisów prawa w odniesieniu do

pojazdów wyposażonych w systemy umożliwiające zmianę parametrów emisji hałasu w zależności od trybu pracy. W ocenie mieszkańców oraz części radnych obecne regulacje mogą być niewystarczające, ponieważ umożliwiają omijanie norm w sposób trudny do wykrycia podczas kontroli. W związku z tym radny zapytał również, czy Policja jako instytucja na poziomie krajowym identyfikuje ten problem i czy przekazuje do jednostek nadrzędnych propozycje zmian legislacyjnych lub rozwiązań systemowych, które mogłyby zwiększyć skuteczność egzekwowania przepisów w tym zakresie.

Następnie głos zabrała posłanka, Małgorzata Tracz, która podziękowała za zaproszenie oraz organizację posiedzenia Komisji poświęconego problemowi hałasu. Podkreśliła, że cieszy się z możliwości wysłuchania głosów mieszkańców i mieszanek Wrocławia oraz zaznaczyła, że wiele kwestii związanych z ograniczaniem hałasu wymaga rozwiązań na poziomie centralnym. Poinformowała, że wraz z Radnymi Miejskimi odbyła spotkania z przedstawicielami Ministerstwa Infrastruktury, w tym z wiceministrem Arkadiuszem Bukowcem, podczas których poruszano kwestie hałasu generowanego przez AOW. Wskazała, że efektem tych rozmów było m.in. wydłużenie odcinka objętego odcinkowym pomiarem prędkości. Dodała również, że podczas spotkań omawiano kwestie budowy ekranów akustycznych. Jak zaznaczyła, ostatnie rozmowy z przedstawicielami GDDKiA wskazują, że obecnie nie ma możliwości realizacji nowych ekranów akustycznych, dlatego wspólnie z Urzędem Miejskim poszukiwane są rozwiązania alternatywne, takie jak nasadzenia zieleni. Jednocześnie podkreśliła, że rozumie głosy mieszkańców wskazujące, iż nie jest to rozwiązanie w pełni satysfakcjonujące, jednak może częściowo ograniczyć uciążliwości związane zarówno z hałasem, jak i zanieczyszczeniem powietrza. Następnie odniosła się do problemu używania fajerwerków. Poinformowała, że w Sejmie trwają obecnie prace legislacyjne dotyczące ograniczenia lub zakazu używania fajerwerków. Wyjaśniła, że procedowane były dwa projekty ustaw – jeden zakładający możliwość wprowadzania zakazów przez gminy, drugi natomiast

przewidujący ogólnopolski zakaz używania fajerwerków z możliwością uchylenia go uchwałą rady gminy. Posłanka poinformowała, że komisja sejmowa zdecydowała się procedować drugi z projektów. Dodała, że zgłosiła poprawkę rozszerzającą zakres zakazu również na materiały pirotechniczne kategorii F2, zgodnie z rekomendacjami organizacji społecznych i przyrodniczych, m.in. Ogólnopolskiego Towarzystwa Ochrony Ptaków. W związku z tym projekt został skierowany do Komisji Europejskiej w ramach procedury notyfikacyjnej. Wyraziła przekonanie, że proces zakończy się pozytywnie, wskazując, że podobne rozwiązania funkcjonują już w innych państwach europejskich. Na zakończenie posłanka zadeklarowała gotowość do dalszej współpracy zarówno z przedstawicielami samorządu, służb, jak i mieszkańcami. Zadeklarowała również możliwość podejmowania interwencji poselskich oraz kierowania zapytań do właściwych ministerstw w sprawach związanych z normami hałasu oraz ochroną środowiska.

W dalszej części posiedzenia ponownie głos zabrał przedstawiciel Komitetu Społecznego Zielone Kuźniki. Podziękował posłance Małgorzacie Tracz za inicjatywę dotyczącą wystąpienia do Ministerstwa Klimatu i Środowiska w sprawie norm hałasu. Wskazał, że obowiązujące normy zostały wprowadzone w 2012 roku, w okresie intensywnej budowy infrastruktury drogowej przed mistrzostwami Euro 2012, a ich poziom — w jego ocenie — jest wyższy niż w innych państwach europejskich. Wyraził opinię, że podjęcie działań w tym zakresie mogłoby doprowadzić do realnych zmian systemowych. Następnie zwrócił się do uczestników posiedzenia, wskazując, że obecne na sali osoby zajmują się problematyką hałasu w mieście i posiadają wiedzę ekspercką w tym zakresie. Zapytał, jakie konkretne działania mogą zostać podjęte, aby ograniczyć hałas wzdłuż AOW oraz aby mieszkańcy nie pozostawali sami z problemem wynikającym z obowiązujących regulacji prawnych. Odnosząc się do kwestii nasadzeń zieleni, podziękował obecnej na posiedzeniu Dyrektorce Wydziału Środowiska, Małgorzacie Demianowicz, za wcześniejszą korespondencję dotyczącą możliwości budowy ekranów akustycznych

w rejonie Parku Tysiąclecia. Wskazał, że zgodnie z obowiązującymi regulacjami tereny te traktowane są jako las, co uniemożliwia lokalizację ekranów akustycznych. W związku z tym zaapelował do Komisji o zajęcie się zmianą uchwały Rady Miejskiej Wrocławia z 2012 roku, która — jak wskazał — wyklucza możliwość sytuowania ekranów akustycznych wzdłuż terenów zielonych o charakterze leśnym. Podkreślił, że uchwała została przyjęta przez Radę Miejską i może zostać przez radnych zmieniona. Na zakończenie zaznaczył, że jego zdaniem potrzebna jest wspólna wola działania oraz wypracowanie konkretnych rozwiązań dotyczących problemu hałasu oddziałującego — według przedstawionych przez niego danych — na około 50 tysięcy mieszkańców terenów położonych wzdłuż AOW. Podkreślił, że rolą Komisji powinno być nie tylko wysłuchanie stron, ale także podejmowanie działań prowadzących do rozwiązania problemu. Następnie Wiceprzewodniczący Robert Suligowski stwierdził, że poruszany temat obejmuje bardzo wiele wątków, co uniemożliwia obecnie formułowanie konkretnych propozycji rozwiązań. Podkreślił, że kluczowe znaczenie ma stanowisko GDDKiA. Odnosząc się do wypowiedzi radnego Jakuba Nowotarskiego, poinformował, że trwają prace nad zmianą przepisów dotyczących dopuszczenia tzw. radarów akustycznych do polskiego porządku prawnego. Wskazał, że rozwiązanie to ma charakter docelowy i pozwoliłoby na stały monitoring hałasu generowanego przez poszczególne pojazdy w newralgicznych lokalizacjach, zamiast prowadzenia jedynie wyrywkowych kontroli. Dodał, że prace legislacyjne w tym zakresie rozpoczęły się jesienią 2025 roku. Odnosząc się do kwestii podniesionych przez przedstawiciela Komitetu Społecznego Zielone Kuźniki, poinformował, że przeprowadzono działania uzgodnione wcześniej z mieszkańcami podczas spotkań roboczych. Wytypowano najbardziej newralgiczne lokalizacje, przeprowadzono rozmowy z Urzędem Miejskim Wrocławia, zabezpieczono środki finansowe oraz zlecono wykonanie normatywnych badań hałasu. Podkreślił, że badania te muszą być realizowane zgodnie z obowiązującymi przepisami przez certyfikowane laboratoria posiadające odpowiedni sprzęt,

metodykę oraz uprawniony personel. Zaznaczył również, że nie ma możliwości opracowywania własnych wytycznych odbiegających od obowiązujących regulacji prawnych. Wiceprzewodniczący zaznaczył, że również oczekiwaliby ograniczenia uciążliwości hałasu oraz instalacji radarów na całej długości AOW, ponieważ problem oddziałuje zarówno na mieszkańców terenów przyległych, jak i na całe miasto. Poinformował ponadto, że podejmowano działania na szczeblu rządowym - posłanka Małgorzata Tracz wystąpiła do Ministra właściwego w sprawie budowy ekranów akustycznych, a następnie odbyły się również rozmowy w Ministerstwie. W odpowiedzi wskazano jednak, że GDDKiA może realizować tego rodzaju inwestycje wyłącznie w sytuacji stwierdzenia przekroczeń norm hałasu w wynikach pomiarów. Dodał, że podczas kolejnych rozmów z GDDKiA poinformowano stronę samorządową, iż na północnym odcinku obwodnicy, w wyniku przeglądu ekologicznego, wykazano potrzebę budowy ekranów akustycznych i inwestycja ta zostanie w jakimś zakresie zrealizowana. Podkreślił jednak, że wszelkie działania muszą wynikać z obowiązującej dokumentacji.

W dalszej części wypowiedzi wskazał, że podejmowano również starania dotyczące objęcia całej AOW odcinkowym pomiarem prędkości. Ostatecznie udało się doprowadzić jedynie do wydłużenia odcinka pomiarowego poza węzeł stadion w kierunku lotniska, co ma służyć ograniczeniu prędkości pojazdów. Przytoczył dostępne dane wskazujące na znaczną liczbę przekroczeń prędkości oraz wystawianych mandatów, jednocześnie podkreślając, że przy natężeniu ruchu wynoszącym około 90 tysięcy pojazdów na dobę — co czyni ten odcinek drugim najbardziej obciążonym ruchem odcinkiem autostrady w Polsce — liczba poważnych przekroczeń prędkości nie jest proporcjonalnie wysoka.

Wiceprzewodniczący wyraził opinię, że zasadne byłoby wprowadzenie nocnego ograniczenia prędkości do 100 km/h lub nawet 80 km/h, wzorem rozwiązań stosowanych w Niemczech. Zaznaczył jednak, że podczas rozmów z przedstawicielami GDDKiA spotkał się z argumentacją, iż autostrada powinna przede wszystkim umożliwiać szybki ruch pojazdów.

W jego ocenie w Polsce nadal konieczna jest zmiana podejścia do kwestii jakości życia mieszkańców i ochrony akustycznej, szczególnie w porze nocnej. Dodał, że obecne ograniczenie prędkości do 120 km/h wraz z odcinkowym pomiarem prędkości stanowi prawdopodobnie maksimum możliwe do osiągnięcia przy obecnym podejściu instytucji odpowiedzialnych za organizację ruchu drogowego. Na zakończenie swojej wypowiedzi podkreślił, że podejmowane działania mogą być oceniane różnie, jednak prowadzone są w granicach obowiązującego prawa. Zadeklarował kontynuowanie rozmów z GDDKiA oraz dalsze starania o sukcesywne wykonywanie pomiarów hałasu, zaznaczając jednocześnie, że nie może obiecać rozwiązań wykraczających poza obowiązujące przepisy i możliwości instytucjonalne.

W kolejnej części posiedzenia Przewodniczący poprosił Podkomisarza o odniesienie się do pytań radnego Jakuba Nowotarskiego.

Przedstawiciel Komendy Miejskiej Policji poinformował, że został poproszony o odniesienie się do trzech kwestii poruszonych podczas dyskusji. Rozpoczynając od zagadnienia dotyczącego zmian legislacyjnych, podkreślił, że Policja jest organem władzy wykonawczej, a nie ustawodawczej. Zaznaczył, że Policja nie tworzy przepisów prawa, lecz odpowiada za egzekwowanie ich przestrzegania. Dodał jednak, że w sytuacjach, gdy organy ustawodawcze lub samorządowe zwracają się do Policji o wydanie opinii dotyczących określonych rozwiązań, takie opinie są przygotowywane. Wskazał, że Policja, w zakresie swoich kompetencji, wypowiada się przede wszystkim z perspektywy bezpieczeństwa oraz poprawy jakości życia mieszkańców.

Odnosząc się do ograniczenia prędkości na AOW do 120 km/h, Podkomisarz zaznaczył, że z perspektywy jego wieloletniego doświadczenia w pracy w pionie ruchu drogowego we Wrocławiu, rozwiązanie to należy ocenić pozytywnie. W jego opinii ograniczenie prędkości wpływa korzystnie na zmniejszenie liczby zdarzeń drogowych, wypadków oraz ofiar. Podkreślił jednocześnie, że Policja nie ma kompetencji do stanowienia prawa w tym zakresie.

Poinformował również, że na trasie AOW prowadzone są działania kontrolne z wykorzystaniem nieoznakowanych radiowozów wyposażonych w wideorejestratory. Zaznaczył, że funkcjonowanie odcinkowego pomiaru prędkości nie wyklucza równoległego nakładania sankcji za przekroczenie prędkości ujawnione przez patrol Policji. Wyjaśnił, że są to dwa niezależne tryby odpowiedzialności.

Następnie Komendant odniósł się do problemu nielegalnych zlotów i spotów samochodowych. Wskazał, że zjawisko to nasiliło się szczególnie w ciągu ostatnich dwóch lat. Potwierdził, że Policja wielokrotnie prowadziła działania mające na celu ograniczenie uciążliwości związanych z tymi wydarzeniami oraz zatrzymywanie sprawców wykroczeń i przestępstw drogowych. Poinformował, że w bieżącym roku weszły w życie zmiany prawne, zgodnie z którymi tego rodzaju zgromadzenia, jeśli nie zostały zgłoszone zgodnie z właściwymi przepisami ustawy Prawo o ruchu drogowym, mają charakter nielegalny. W związku z tym Policja zamierza konsekwentnie wykorzystywać nowe instrumenty prawne do przeciwdziałania organizacji takich wydarzeń. Podkomisarz wyjaśnił, że działania Policji opierają się na analizie i pozyskiwaniu informacji przez służby kryminalne oraz odpowiednim dyslokowaniu patroli w miejsca, gdzie istnieje ryzyko organizacji nielegalnych spotkań. Podkreślił, że osobiście wielokrotnie uczestniczył w tego rodzaju działaniach, w tym podczas zabezpieczenia wydarzenia Ultra Race organizowanego przy Stadionie Wrocław. Wskazał, że działania te były szczególnie wymagające ze względu na skalę zjawiska oraz dużą liczbę uczestników i pojazdów. Dodał, że Policja prowadziła wówczas działania praktycznie nieprzerwanie przez trzy doby. Zwrócił uwagę, że nielegalne spotkania samochodowe najczęściej odbywały się w stałych lokalizacjach, takich jak parking przy centrum handlowym Magnolia, okolice Bielan Wrocławskich, czy teren przy Stadionie Wrocław. W przypadku uzyskania informacji o planowanych spotkaniach Policja kierowała w te miejsca odpowiednie siły i środki. Podkomisarz poinformował również o współpracy z zarządcami terenów i parkingów w celu wdrażania rozwiązań

infrastrukturalnych utrudniających organizację nielegalnych spotkań oraz driftowanie pojazdami. Wskazał między innymi na montaż progów zwalniających na rondach przy parkingu centrum handlowego Magnolia, co ograniczyło możliwość wykonywania niebezpiecznych manewrów. Dodał także, że centrum handlowe Magnolia wdraża obecnie system bramek ograniczających dostęp do parkingu, co — w jego ocenie — stanowi korzystne rozwiązanie poprawiające sytuację. Ponadto Podkomisarz podkreślił, że patrole pełniące służbę nocną są zadaniowane pod kątem monitorowania i ujawniania tego rodzaju zachowań. Zaznaczył jednocześnie, że Policja nie jest w stanie stale nadzorować wszystkich miejsc jednocześnie, jednak w przypadku stwierdzenia naruszeń prawa działania są konsekwentnie podejmowane.

W dalszej części dyskusji Wiceprzewodniczący uzupełnił, że istotnym problemem było organizowane we Wrocławiu wydarzenie Ultra Race. Podkreślił, że dzięki współpracy Komisji z Komendą Miejską Policji, Strażą Miejską Wrocławia oraz Wydziałem Bezpieczeństwa wydano negatywną opinię dotyczącą organizacji tego wydarzenia, w efekcie czego od bieżącego roku impreza nie odbywa się już we Wrocławiu. W jego ocenie przyczyniło się to do ograniczenia zjawiska nielegalnych wyścigów i nadmiernego hałasu w mieście. Dodał również, że po interwencjach dotyczących problemów występujących na Nowych Żernikach, przy ul. Słonecznikowej, Zarząd Dróg i Utrzymania Miasta zamontował betonowe zapory uniemożliwiające wykonywanie niebezpiecznych manewrów pojazdami przy jednoczesnym zachowaniu możliwości parkowania.

Podkomisarz potwierdził, że Miasto Wrocław podejmuje liczne działania zmierzające do ograniczenia tego rodzaju zjawisk. Jako przykład wskazał czasowe ograniczenie możliwości wjazdu na Plac Solny w godzinach nocnych, co miało przeciwdziałać nadmiernemu hałasowi powodowanemu przez pojazdy i motocykle. Dodał, że działania te są egzekwowane również przez patrole Policji realizowane we współpracy z Miastem.

Następnie głos zabrał mieszkaniec osiedla Powstańców Śląskich, który podziękował za prowadzone kontrole, wskazując, że ich efekty są odczuwalne i zauważalne dla mieszkańców. Jednocześnie zwrócił się do Podkomisarza z pytaniem dotyczącym zakresu prowadzonych kontroli akustycznych. Zapytał, czy działania te obejmują wyłącznie samochody osobowe poddawane nielegalnym modyfikacjom, czy również autobusy komunikacji miejskiej. Wskazał, że wraz ze zmniejszeniem problemu nadmiernego hałasu powodowanego przez samochody osobowe coraz bardziej zauważalny staje się hałas generowany przez autobusy miejskiego przewoźnika. W jego ocenie część nowo zakupionych pojazdów MPK charakteryzuje się wyższym poziomem hałasu, niż starsze autobusy eksploatowane wcześniej. W związku z tym mieszkaniec zapytał, czy pomiary prowadzone przez Policję z wykorzystaniem urządzeń do kontroli poziomu hałasu będą obejmowały również autobusy komunikacji miejskiej.

W dalszej kolejności głos zabrał mieszkaniec osiedla Kuźniki, radny Rady Osiedla Kuźniki, który odniósł się do kwestii wykonywania pomiarów hałasu, wskazując, że mieszkańcy od wielu lat obserwują natężenie hałasu i mają świadomość, w jakich okresach oraz warunkach problem jest najbardziej uciążliwy. Zapytał, czy istnieje możliwość przeprowadzania pomiarów w innych terminach oraz przy uwzględnieniu różnych warunków atmosferycznych i pór roku. Wskazał, że na poziom hałasu wpływają takie czynniki jak ciśnienie atmosferyczne, kierunek i siła wiatru, czy temperatura powietrza, jednak równie istotne znaczenie mają pory roku oraz okres wakacyjny. W jego ocenie okres wakacyjny nie jest reprezentatywny dla prowadzenia pomiarów hałasu, ponieważ natężenie ruchu może się wówczas różnić od standardowego. Przedstawiciel osiedla Kuźniki zwrócił również uwagę na problem krótkotrwałych, lecz bardzo uciążliwych przejazdów pojazdów o dużej mocy, określanych jako „fast trip” lub „quick trip”. Wskazał, że tego rodzaju zachowania nie są skutecznie wychwytywane przez odcinkowy pomiar prędkości, ponieważ kierowcy wykorzystują krótkie odcinki trasy do gwałtownego

przyspieszania i generowania nadmiernego hałasu. Jako przykład podał sytuacje, w których kierowcy wjeżdżają na AOW w rejonie lotniska, poruszają się z bardzo dużą prędkością na krótkim odcinku drogi, a następnie zjeżdżają w okolicy Stadionu Wrocław, rejestrując tego rodzaju przejazdu na potrzeby publikacji w mediach społecznościowych. Podkreślił, że hałas generowany przez takie zachowania jest wyraźnie słyszalny dla mieszkańców Kuźnik, szczególnie w weekendy.

Następnie radny Jakub Nowotarski odniósł się do kwestii prac legislacyjnych dotyczących tzw. fotoradarów akustycznych, wskazując, że posiada odmienne informacje dotyczące aktualnego stanu procedowania tych rozwiązań. Poinformował, że kontaktował się z autorami petycji skierowanej do Marszałka Sejmu w sprawie podjęcia prac nad wprowadzeniem radarów akustycznych do polskiego porządku prawnego. Jak zaznaczył, petycję podpisało około 20 tysięcy obywateli i obywaterek. Radny wskazał, że według informacji uzyskanych od autorów petycji dokument nie jest obecnie procedowany i pozostaje bez dalszego biegu. W związku z tym zaapelował do przedstawiciela partii Nowa Lewica, Przewodniczącego, o podjęcie kontaktu z Marszałkiem Sejmu Włodzimierzem Czarzastym, w celu zwrócenia uwagi na potrzebę wznowienia prac nad tym rozwiązaniem. Podkreślił, że wraz z nadejściem okresu wiosenno-letniego, problem nadmiernego hałasu generowanego przez pojazdy ponownie staje się szczególnie uciążliwy dla mieszkańców, dlatego — w jego ocenie — jest to odpowiedni moment do ponownego podjęcia działań legislacyjnych w tym zakresie.

W odpowiedzi Przewodniczący zadeklarował, że podejmie próbę przekazania sprawy Marszałkowi Sejmu w najbliższym czasie oraz zadeklarował poruszenie podczas rozmowy tematu prac legislacyjnych dotyczących radarów akustycznych.

Następnie głos zabrał przedstawiciel Komendy Miejskiej Policji. Odnosząc się do pytania dotyczącego autobusów komunikacji miejskiej wskazał, że każdy pojazd poruszający się po drogach publicznych podlega kontroli w zakresie przepisów ruchu drogowego. Podkreślił, że w przypadku

ujawnienia autobusów niespełniających obowiązujących norm hałasu również wobec nich mogą być podejmowane odpowiednie działania kontrolne. Jednocześnie zaznaczył, że w ramach współpracy z MPK możliwe jest również sygnalizowanie problemów dotyczących nadmiernie hałaśliwych pojazdów komunikacji miejskiej. W jego ocenie przewoźnik ma możliwość identyfikowania takich przypadków oraz podejmowania działań zmierzających do usunięcia nieprawidłowości. Podkreślił jednak, że z perspektywy Policji wszystkie pojazdy podlegają tym samym przepisom i zasadom kontroli.

Odnosząc się do kwestii tzw. „fast tripów” i „quick tripów”, Podkomisarz wyjaśnił, że funkcjonujący na AOW odcinkowy pomiar prędkości ma charakter „niedomknięty”, co oznacza, że kierowcy mogą wjechać oraz zjechać z trasy pomiędzy punktami pomiarowymi, unikając tym samym odpowiedzialności wynikającej z działania systemu odcinkowego pomiaru prędkości. Wskazał, że właśnie z tego względu Policja nie zaprzestała patrolowania tego odcinka drogi z wykorzystaniem pojazdów wyposażonych w wideorejestratory oraz urządzenia do pomiaru prędkości. Podkreślił, że działania kontrolne są tam stale prowadzone.

Podkomisarz odniósł się również do publikowanych w mediach społecznościowych nagrań przedstawiających niebezpieczne zachowania kierowców. Wskazał, że Policja wielokrotnie spotyka się z tego rodzaju materiałami, zarówno w ramach własnych działań, jak i poprzez zgłoszenia przekazywane przez mieszkańców. Wyjaśnił, że informacje o publikowanych nagraniach, na których dochodzi do przekraczania prędkości lub innych naruszeń przepisów, są przyjmowane do realizacji. Dodał, że dalsze postępowania w tego rodzaju sprawach prowadzą właściwe miejscowo komisariaty Policji, które — w zależności od charakteru zdarzenia — podejmują czynności dotyczące wykroczeń lub przestępstw. Podkreślił, że jeśli istnieją podstawy do ustalenia sprawcy i pociągnięcia go do odpowiedzialności, Policja podejmuje działania w tym zakresie.

Z kolei Zastępca Dyrektora DZR, odnosząc się do kwestii terminów przeprowadzania badań hałasu, przypomniał, że podczas swojej prezentacji przedstawiał wyniki badań realizowanych na zlecenie Urzędu Miejskiego Wrocławia. Jednocześnie poinformował, że niezależnie od tych pomiarów przeprowadzono również badania realizowane przez Główny Inspektorat Ochrony Środowiska (dalej: GIOŚ). Wyjaśnił, że badania te zostały wykonane w oparciu o kilka punktów pomiarowych zlokalizowanych wzdłuż AOW. Podkreślił, że nie były to badania prowadzone przez Miasto, lecz przez odrębną instytucję, a pomiary wykonywano w innych terminach, niż badania miejskie — prawdopodobnie w okresie jesiennym lub zimowym. Ponadto poinformował, że wyniki badań GIOŚ zostały niedawno przekazane do Urzędu Miejskiego i zostaną również udostępnione Komisji. Zaznaczył, że mimo różnic w lokalizacji punktów pomiarowych oraz terminach realizacji badań, wyniki są bardzo zbliżone do wyników prezentowanych wcześniej przez Urząd Miejski. Wskazał, że również w tych badaniach nie stwierdzono przekroczeń obowiązujących norm hałasu.

Następnie Przewodniczący poruszył kwestię możliwości budowy ekranów akustycznych w rejonie terenów leśnych, wskazując, że nie usłyszał jednoznacznej odpowiedzi dotyczącej ewentualnych ograniczeń w tym zakresie. W odpowiedzi Zastępca Dyrektora DZR wyjaśnił, że problem nie wynika z formalnego zakazu lokalizowania ekranów akustycznych przy terenach leśnych. Podkreślił, że podstawową przesłanką umożliwiającą realizację tego rodzaju inwestycji jest stwierdzenie przekroczeń dopuszczalnych norm hałasu. W sytuacji, gdy pomiary nie wykazują takich przekroczeń, bardzo trudno jest przekonać GDDKiA do realizacji ekranów akustycznych. Dyrektor zaznaczył, że gdyby udało się wykazać konieczność budowy ekranów z uwagi na ochronę mieszkańców zamieszkujących tereny położone za pasem zieleni lub lasem, sama obecność terenów leśnych nie powinna stanowić przeszkody dla realizacji inwestycji. Dodał również, że ewentualna zmiana kwalifikacji terenu z lasu na park nie rozwiąże problemu, ponieważ kluczowe znaczenie mają wyniki

pomiarów hałasu oraz obowiązujące przepisy regulujące możliwość budowy ekranów akustycznych.

Na zakończenie głos zabrała Dyrektor Wydziału Środowiska, Małgorzata Demianowicz, która odniosła się do wcześniejszej wypowiedzi mieszkańca i wskazała, że nie ma obecnie pełnej wiedzy, o którego pisma sprzed kilku lat dotyczyła wcześniejsza dyskusja. Zadeklarowała jednak ponowne przeanalizowanie sprawy oraz odświeżenie dokumentacji w tym zakresie.

Wyjaśniła, że najprawdopodobniej chodziło o kwestie związane z kwalifikacją danego obszaru, ponieważ dopuszczalne poziomy hałasu oraz ocena ewentualnych przekroczeń norm są uzależnione od formalnej kwalifikacji terenu. Jednocześnie zadeklarowała powrót do tej sprawy po ponownym zapoznaniu się z dokumentacją.

Następnie Przewodniczący podziękował uczestnikom za udział w posiedzeniu oraz zakończył obrady Komisji.

III. Wolne wnioski.

Nie zgłoszono wolnych wniosków.

W związku z wyczerpaniem porządku obrad Przewodniczący zamknął trzydzieste drugie posiedzenie Komisji.

Robert Maślak

**Przewodniczący Komisja Ochrony Środowiska, Klimatu i
Zrównoważonego Rozwoju**

Protokół sporządziła: Magdalena Ostrowska