



Ministerstwo Klimatu i Środowiska

Podsekretarz Stanu
Anita Sowińska

DIŚ-V.050.11.2025.AW
3930176.15876643.12800859
Warszawa, 03-09-2025

Dotyczy: odpowiedź na interpelację Posłanki Małgorzaty Niemczyk (znak: K10INT11279).

Temat: hałas generowanego przez autostradę A1 na terenie Parku Krajobrazowego Wzniesień Łódzkich i jego wpływu na środowisko oraz jakość życia okolicznych mieszkańców.

Pan
Szymon Hołownia
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w związku z interpelacją nr K10INT11279 Posłanki Małgorzaty Niemczyk, przekazuję kompleksową odpowiedź na pytania skierowane do Ministerstwa Klimatu i Środowiska.

Odpowiedź na pytanie 1: *Czy Ministerstwo Klimatu i Środowiska przeprowadzało lub planuje przeprowadzić kontrolę poziomu hałasu oraz wpływu autostrady A1 na środowisko przyrodnicze Parku Krajobrazowego Wzniesień Łódzkich, w szczególności w rejonie Nowych Skoszew?*

Na wstępie należy wyjaśnić, że kontrolę przestrzegania i stosowania przepisów o ochronie środowiska sprawują organy ochrony środowiska, w zakresie objętym właściwością tych organów oraz organy Inspekcji Ochrony Środowiska. Organy administracji publicznej zobowiązane są do przestrzegania z urzędu swojej właściwości rzeczowej i miejscowej. Z uwagi na powyższe, nie jest możliwe działanie organów władzy publicznej bez podstawy prawnej albo wykraczające poza jej granice. Autostrada A1, zgodnie z § 2 ust. 1 pkt 31 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko¹ zalicza się do przedsięwzięć mogących zawsze znacząco oddziaływać na środowisko, w odniesieniu do którego obowiązek ograniczenia oddziaływania na środowisko może nałożyć, w drodze decyzji Marszałek Województwa Łódzkiego, w trybie art. 378 ust. 2a pkt 2 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska² - zwanej dalej ustawą Poś.

¹ Dz. U. z 2019 r. poz. 1839 z późn. zm.

² t.j. Dz. U. z 2025 r. poz. 647.

Z informacji udzielonych przez Urząd Marszałkowski Województwa Łódzkiego³, wynika, że Marszałek Województwa Łódzkiego decyzją z dnia 21 czerwca 2021 r., znak: ŚRIV.7033.5.2021.AU (RŚVI.7033.3.2019.IZ) nałożył na Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad obowiązek ograniczenia ponadnormatywnego oddziaływania akustycznego na środowisko do poziomów dopuszczalnych, określonych wskaźnikami L_{AeqD} i L_{AeqN} . W oparciu o obowiązki wynikające z w/w rozstrzygnięcia zarządzający – Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Łodzi, przedłożyła wyniki pomiarów hałasu komunikacyjnego w punkcie zlokalizowanym w Nowych Skoszewach 12.

Należy wyjaśnić, że do ustalania i kontroli warunków korzystania ze środowiska w odniesieniu do jednej doby mają zastosowanie wskaźniki:

- L_{AeqD} - równoważny poziom dźwięku A dla pory dnia (rozumianej jako przedział czasu od godz. 6⁰⁰ do godz. 22⁰⁰),
- L_{AeqN} - równoważny poziom dźwięku A dla pory nocy (rozumianej jako przedział czasu od godz. 22⁰⁰ do godz. 6⁰⁰).

Pomiar przeprowadziło Laboratorium Badawcze BAASA Acoustics Sp.j. w dniach od 28 września 2022 r. od godz. 21⁰⁰ do 29 września 2022 r. do godz. 21⁰⁰. W punkcie pomiarowym PPH13, zlokalizowanym w Nowych Skoszewach 12, równoważny poziom dźwięku A dla pory dnia (L_{AeqD}) wynosił 55,5 dB, zaś równoważny poziom dźwięku A dla pory nocy (L_{AeqN}) wynosił 51,1 dB. Wyniki przeprowadzonych pomiarów nie wykazały przekroczeń wartości dopuszczalnych dla pory dnia i dla pory nocy, określonych w rozporządzeniu z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku⁴, dla terenów zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej, na poziomie L_{AeqD} 61 dB oraz L_{AeqN} 56 dB. Stąd, w oparciu o przedłożone sprawozdanie nie stwierdzono przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku. Biorąc pod uwagę powyższe, nie zaszyły przesłanki do wszczęcia przez Marszałka Województwa Łódzkiego postępowania w trybie art. 362 ustawy Poś, czy przeprowadzenia kolejnego pomiaru hałasu w środowisku.

Odpowiedź na pytanie 2: *Czy istnieje aktualna ocena oddziaływania tej infrastruktury drogowej na chronione siedliska, krajobraz oraz bioróżnorodność ?*

Z informacji udzielonych przez Zastępcę Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska⁵, jednostki nadzorowanej przez Ministra Klimatu i Środowiska, w kwestii wskazanej w pytaniu, należy zaznaczyć, że przy badaniu spełnienia dopuszczalnych poziomów hałasu komunikacyjnego przy wydawaniu decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach punktem odniesienia są normy, jakie zostały ustanowione rozporządzeniem w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku. Ustawodawca określił zróżnicowane dopuszczalne poziomy hałasu dla następujących rodzajów terenów przeznaczonych:

- a) pod zabudowę mieszkaniową,
- b) pod szpitale i domy opieki społecznej,
- c) pod budynki związane ze stałym lub czasowym pobytem dzieci i młodzieży,
- d) na cele uzdrowiskowe,
- e) na cele rekreacyjno-wypoczynkowe,
- f) na cele mieszkaniowo-usługowe.

³ Pismo z dnia 11 sierpnia 2025 r., znak: KLSV.7033.24.2025.JG.

⁴ t.j. Dz. U. z 2014 r. poz. 112.

⁵ Pismo z dnia 19 sierpnia 2025 r., znak: DOOŚ-WPS.072.9.2025.MD.

Tym samym obecność na danym terenie form ochrony przyrody, nie ma bezpośredniego wpływu na ocenę spełnienia dopuszczalnych poziomów hałasu. Zgodnie z rozporządzeniem w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, autostrady zalicza się do przedsięwzięć mogących zawsze znacząco oddziaływać na środowisko. W związku z tym wymagają one obowiązkowego przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko oraz uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Powyższe przepisy miały zastosowanie w przypadku omawianego przedsięwzięcia, co potwierdza decyzja Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska o środowiskowych uwarunkowaniach z dnia 30 stycznia 2009 r. dla przedsięwzięcia polegającego na budowie autostrady A-1 na odcinku węzeł Stryków-I km 295+850 (bez węzła) – granica województw łódzkiego/śląskiego km 399+742,51 (sygn. RDOŚ-10-WOOS/6613/130/08/09/gp). Decyzja została również utrzymana w mocy w toku procedury odwoławczej 18 czerwca 2009 roku. Dodatkowo w ramach decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, właściwy organ środowiskowy nałożył obowiązek przeprowadzenia analizy porealizacyjnej dotyczącej hałasu, której wyniki zostały przedstawione w sierpniu 2018 roku. Zakres analizy porealizacyjnej objął analizy całodobowych pomiarów hałasu oraz natężenia i prędkości ruchu pojazdów, a także wyznaczenie zasięgu oddziaływania akustycznego przedmiotowego odcinka drogi.

Uzupełniająco Zastępca Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska informuje, że raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, a w efekcie ocena oddziaływania na środowisko, zgodnie z art. 66 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko⁶ obejmują m.in. analizę wariantów realizacji przedsięwzięcia, ich oddziaływań na poszczególne elementy środowiska oraz skuteczności możliwych do zastosowania rozwiązań w celu minimalizacji oddziaływań, również pod kątem ochrony siedlisk przyrodniczych, krajobrazu czy emisji hałasu. Dodatkowo przy przedsięwzięciach polegających na budowie autostrad wnioskodawca ma obowiązek określić założenia dot. zabezpieczenia istniejących zabytków oraz ochrony krajobrazu kulturowego.

Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad⁷ wskazała, że nie jest dostępna aktualna ocena oddziaływania infrastruktury drogowej na środowisko, ponieważ ustawa o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, nie przewiduje przeprowadzania kolejnej oceny oddziaływania infrastruktury drogowej na środowisko w tym chronione siedliska, krajobraz oraz bioróżnorodność, 9 lat po oddaniu inwestycji do użytkowania.

Odpowiedź na pytanie 3: *Czy w opinii Ministerstwa obecna skala hałasu jest zgodna z obowiązującymi normami ochrony środowiska i standardami akustycznymi dla obszarów chronionych ?*

Tak jak wskazano w odpowiedzi na pytanie 2, obecność na danym terenie form ochrony przyrody, nie ma bezpośredniego wpływu na ocenę spełnienia dopuszczalnych poziomów hałasu. Ochrona środowiska przed hałasem wymaga kompleksowego i zintegrowanego podejścia. W świetle ustawy Poś, ochrona przed hałasem polega na zapewnieniu jak najlepszego stanu akustycznego środowiska, w szczególności poprzez:

- utrzymanie poziomu hałasu poniżej dopuszczalnego lub co najmniej na tym poziomie;

⁶ t.j. Dz. U. z 2024 r. poz. 1112 z późn. zm.

⁷ Pismo z dnia 11 sierpnia 2025 r., znak: BGD.WSP.054.63.2025.AWI.

- zmniejszanie poziomu hałasu co najmniej do dopuszczalnego, gdy nie jest on dotrzymany.

Należy wskazać, że przepisy ustawy Poś obligując do zapewnienia właściwego stanu klimatu akustycznego w środowisku, mają na celu w głównej mierze ochronę człowieka przed ponadnormatywnym hałasem. Zgodnie z brzmieniem definicji zawartej w ustawie Poś, przez oddziaływanie na środowisko rozumie się również oddziaływanie na zdrowie ludzi. Wykonując delegację zawartą w art. 113 ust. 1 ustawy Poś, dopuszczalne poziomy zostały ustalone w porozumieniu z Ministrem Zdrowia, który uznał, że poziom hałasu przekraczający wartości określone w ww. rozporządzeniu jest szkodliwy dla zdrowia. Oceny stanu akustycznego środowiska i obserwacji zmian dokonuje Główny Inspektor Ochrony Środowiska w ramach państwowego monitoringu środowiska dla terenów:

- objętych obowiązkiem wykonywania strategicznych map hałasu - na podstawie strategicznych map hałasu lub wyników pomiarów poziomów hałasu określonych wskaźnikami hałasu L_{AeqD} , L_{AeqN} , L_{DWN} i L_N , z uwzględnieniem w szczególności danych demograficznych oraz dotyczących sposobu zagospodarowania i użytkowania terenu;
- nie objętych obowiązkiem wykonywania strategicznych map hałasu - na podstawie wyników pomiarów poziomów hałasu wyrażonych wskaźnikami hałasu L_{AeqD} , L_{AeqN} , L_{DWN} i L_N , lub innych metod oceny poziomu hałasu.

Do zadań Inspekcji Ochrony Środowiska należy prowadzenie państwowego monitoringu środowiska, w szczególności opracowywanie i realizacja wieloletnich strategicznych i wykonawczych programów państwowego monitoringu środowiska oraz dokonywanie oceny i opracowywanie raportów o stanie środowiska. W celu oceny i ograniczenia wpływu hałasu na środowisko naturalne i zdrowie ludzi monitorowane są różne źródła hałasu i opracowywane są, na różnych poziomach administracyjnych, programy ochrony środowiska przed hałasem. Na podstawie zebranych danych opracowywane są konkretne działania mające na celu redukcję hałasu w środowisku. W ocenie Ministerstwa Klimatu i Środowiska analiza zagregowanych danych pozwala na identyfikację najistotniejszych problemów i obszarów wymagających poprawy klimatu akustycznego w Polsce.

Podkreślam również fakt, że w świetle obowiązujących przepisów, zarządzający drogą powinien sam podejmować działania zmierzające do przestrzegania przepisów prawo ochrony środowiska. W myśl art. 139 i 174 ustawy Poś, zarządzający drogą zobowiązany jest do przestrzegania wymagań ochrony środowiska związanych z eksploatacją dróg, a eksploatacja tych dróg nie może powodować przekroczenia standardów jakości środowiska poza terenem, do którego ma tytuł prawny (z zastrzeżeniem). Obowiązek ten został określony również w art. 20 pkt 13 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych⁸, zgodnie z którym do zarządcy drogi należy w szczególności przeciwdziałanie niekorzystnym przeobrażeniom środowiska mogącym powstać lub powstającym w następstwie budowy lub utrzymania dróg. Stąd, dbałości o stan środowiska powinien być realizowany zarówno na etapie projektowania, jak i użytkowania wszystkich dróg publicznych. Z uwagi, że rzeczywiste oddziaływanie na środowisko ujawnia się w trakcie eksploatacji drogi i osiąga docelowy poziom w dłuższej perspektywie czasowej, zarządzający jest obowiązany do okresowych pomiarów poziomów hałasu w środowisku wprowadzanych w związku z eksploatacją tych obiektów. Oceny dotrzymania standardów jakości środowiska dokonuje się przede wszystkim na podstawie pomiarów, o których mowa w art. 175 ustawy Poś. Na mocy art. 178 ust. 1 ustawy Poś, właściwy organ ochrony środowiska jest władny w każdym czasie, w drodze decyzji, zmodyfikować obowiązki

⁸ t.j. Dz. U. z 2025 r. poz. 889.

zarządzającego drogą, w zakresie dokonywania pomiarów poziomów energii w zakresie uregulowanym w art. 175 ustawy Poś lub obowiązki nałożone w trybie art. 82 ust. 1 pkt 2 lit. b ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko lub art. 95 ust. 1, jeżeli przeprowadzone kontrole poziomów energii w środowisku, które są emitowane w związku z eksploatacją obiektu, dowodzą przekraczania standardów jakości środowiska. W sprawach dotyczących nadmiernego hałasu organy ochrony środowiska i Inspekcja Ochrony Środowiska mają szerokie uprawnienia. Postępowania administracyjne dotyczące ochrony środowiska toczą się z urzędu dlatego wystarczy poinformować odpowiedni organ o uciążliwości akustycznej, a ten powinien wdrożyć odpowiednią procedurę.

Odpowiedź na pytanie 4: *Czy Ministerstwo rekomenduje wprowadzenie środków kompensacyjnych - np. budowę ekranów akustycznych, nasadzenia zieleni izolacyjnej, ograniczenia prędkości - w rejonie zamieszkałym i przyrodniczo chronionym?*

Należy wskazać, że dbałość o stan akustyczny środowiska powinna być realizowana nie tylko na etapie projektowania, ale także na etapie użytkowania autostrady. Ochrona środowiska przed hałasem polega przede wszystkim na utrzymaniu poziomu hałasu poniżej dopuszczalnego lub co najmniej na tym poziomie lub zmniejszaniu poziomu hałasu co najmniej do dopuszczalnego, gdy nie jest on dotrzymany. Dlatego Ministerstwo Klimatu i Środowisko rekomenduje wszelkie działania mające na celu poprawę klimatu akustycznego środowiska, m.in. planowanie i projektowanie akustyczne przestrzeni, wyciszenie źródeł hałasu, pasy zieleni, wały ziemne oraz ekrany akustyczne. Należy zauważyć, że ważną częścią strategii ochrony przed hałasem jest ochrona obszarów cichych. W ustawie Prawo ochrony środowiska, zarówno na terenie aglomeracji, jak i poza nią, wprowadzono instytucję obszarów cichych. W myśl art. 118b ust. 1 ustawy Poś, rada powiatu może, w drodze uchwały, wyznaczyć obszary ciche w aglomeracji lub obszary ciche poza aglomeracją, uwzględniając szczególne potrzeby ochrony przed hałasem tych obszarów i podając wymagania zapewniające utrzymanie poziomu hałasu co najmniej na istniejącym poziomie. Obszar cichy w aglomeracji to obszar, na którym nie występują przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu wyrażonych wskaźnikiem hałasu L_{DWN} . Obszar cichym poza aglomeracją to obszar, który nie jest narażony na oddziaływanie hałasu komunikacyjnego, przemysłowego lub pochodzącego z działalności rekreacyjno-wypoczynkowej. Wyznaczenie obszarów cichych jest wiążące dla instrumentów planowania i zagospodarowania przestrzennego. Zgodnie z art. 73 ust. 1 ustawy Poś, określając ustalenia planu ogólnego gminy, miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego oraz decyzji o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu, uwzględnia się w szczególności ograniczenia wynikające z wyznaczenia obszarów cichych w aglomeracji oraz obszarów cichych poza aglomeracją.

Odpowiedź na pytanie 5: *Czy Ministerstwo podjęło lub podejmie międzyresortową współpracę z Ministrem Infrastruktury i Generalną Dyrekcją Dróg Krajowych i Autostrad, by doprowadzić do eliminacji szkodliwego oddziaływania przedmiotowej inwestycji drogowej na zdrowie ludzi i chronione środowisko?*

Uprzejmie wyjaśniam, że w celu zapewnienia skutecznej ochrony środowiska przed hałasem organy administracji publicznej na bieżąco wspierają się wzajemnie w działaniach i współpracują ze sobą. Pragnę podkreślić, że ochrona środowiska wymaga kompleksowego i zintegrowanego podejścia i wykorzystania wielu narzędzi. Biorąc pod uwagę lokalne uwarunkowania, powinna być prowadzona z wykorzystaniem wszelkich dostępnych

instrumentów prawnych, obejmujących te o zasięgu krajowym, jak i lokalne, w tym uchwały o których mowa w odpowiedzi na pytanie 4.

Z informacji udzielonych przez Ministerstwo Infrastruktury⁹, wynika, że Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, nad którą nadzór sprawuje Minister Infrastruktury, jako zarządca dróg krajowych, zdaje sobie sprawę z konieczności budowy zabezpieczeń przeciwhałasowych, tak aby ograniczać przekroczenia standardów jakości środowiska w zakresie norm hałasu, celem poprawy warunków życia mieszkańców terenów narażonych na negatywne oddziaływanie hałasu komunikacyjnego. Na zlecenie Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad zostały przeprowadzone pomiary hałasu drogowego w punkcie zlokalizowanym w Nowych Skoszewach 12 (wyniki pomiarów przedstawiono w odpowiedzi na pytanie 1). Ministerstwo Infrastruktury podkreśla, że wartości zmierzone kształtowały się znacznie poniżej poziomów dopuszczalnych określonych przepisami prawa. W ramach realizacji inwestycji drogowych zabezpieczenia akustyczne powstają w przypadkach prognozowanego przekroczenia obowiązujących norm hałasu w środowisku. Podstawą są wiążące Generalną Dyrekcję Dróg Krajowych i Autostrad jako Inwestora, decyzje i pozwolenia wydawane w toku przygotowania inwestycji przez właściwe organy, w tym decyzje i opinie organów właściwych w sprawie ochrony środowiska. W związku z powyższym, działania mające na celu ograniczenie poziomów hałasu do poziomów dopuszczalnych, mają miejsce tylko w sytuacjach ich przekroczenia. Ze względu na potwierdzone wartości hałasu kształtujące się znacznie poniżej poziomów dopuszczalnych, określonych przepisami ww. rozporządzenia, obecnie nie są planowane działania (takie jak budowa ekranów akustycznych), mające ograniczyć hałas w rejonie miejscowości Nowe Skoszewy i położonego na jej terenie Parku Krajobrazowego Wzniesień Łódzkich.

Zaznaczyć w tym miejscu również należy, że Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad jako dysponent środków publicznych może zlecać tylko takie usługi, które wynikają z przepisów prawa powszechnie obowiązującego oraz wydanych na jego podstawie orzeczeń organów administracyjnych. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, jako zarządca dróg krajowych, nie może zatem bez podstawy prawnej, zlecać dodatkowych zabezpieczeń akustycznych. Skutkowało by to naruszeniem przepisów o dyscyplinie finansów publicznych. Zgodnie bowiem z art. 44 ust. 3 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych¹⁰ wydatki publiczne powinny być dokonywane:

1. w sposób celowy i oszczędny, z zachowaniem zasad:
 - a) uzyskiwania najlepszych efektów z danych nakładów,
 - b) optymalnego doboru metod i środków służących osiągnięciu założonych celów;
2. w sposób umożliwiający terminową realizację zadań;
3. w wysokości i terminach wynikających z wcześniej zaciągniętych zobowiązań.

Negatywne oddziaływanie na środowisko dotyczy przekraczania wartości dopuszczalnych dla pory dnia i dla pory nocy ustalonych w rozporządzeniu w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku. W przypadku hałasu komunikacyjnego związanego z oddziaływaniem autostrady A1 w rejonie Nowych Skoszew stwierdzono zachowanie dopuszczalnych poziomów hałasu, co wykazał pomiar w punkcie pomiarowym PPH13.

Reasumując, biorąc pod uwagę brak aktualnej oceny oddziaływania autostrady A1 na środowisko oraz fakt, że przeprowadzone w roku 2022 badania wielkości emisji hałasu do środowiska nie odzwierciedlają aktualnego stanu klimatu akustycznego na wysokości

⁹ Pismo z dnia 25 sierpnia 2025 r., znak: DDP-1.054.22.2025.

¹⁰ Dz.U. z 2024 r., poz. 1530 z późn. zm.

miejsowości Nowe Skoszewy, gm. Nowosolna, Ministerstwo Klimatu i Środowiska skierowało pismo do Głównego Inspektoratu Ochrony Środowiska z prośbą o przeprowadzenie kontroli interwencyjnej. Wyniki tej kontroli będą mogły posłużyć do podjęcia dalszych ewentualnych działań w przedmiotowej sprawie.

Z wyrazami szacunku

Anita Sowińska
Podsekretarz Stanu
Ministerstwo Klimatu i Środowiska
/ – podpisany cyfrowo/

Do wiadomości:

1. Departament Spraw Parlamentarnych w KPRM.