



# Minister Infrastruktury

---

Znak pisma: DDP-1.054.21.2025

Warszawa, 08 października 2025

Szanowny Pan

**Szymon Hołownia**

Marszałek Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej

*Szanowny Panie Marszałku,*

w odpowiedzi na interpelację nr 11138 Poseł na Sejm RP Pani Wiolety Tomczak wraz z grupą posłów z dnia 28 lipca br. w sprawie zmiany poziomu norm hałasu, w zakresie należącym do właściwości Ministra Infrastruktury przedstawiam następujące stanowisko.

Na wstępie należy zaznaczyć, że dopuszczalne poziomy hałasu w środowisku reguluje rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz.U. z 2014 r. poz. 112), które jest wydawane przez ministra właściwego do spraw klimatu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw zdrowia. Stanowi ono podstawę do ustalania norm hałasu w naszym kraju, co ma z kolei na celu ochronę środowiska oraz zdrowie ludzi przed nadmiernym hałasem. W związku z powyższym zmiana przedmiotowego rozporządzenia pozostaje poza zakresem właściwości Ministra Infrastruktury.

Drogi zarządzane przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad, nad którym nadzór sprawuje Minister Infrastruktury, prowadzą przede wszystkim ruch tranzytowy o bardzo wysokim natężeniu oraz dużym udziale pojazdów ciężarowych. Ograniczenie hałasu wymaga bardzo wysokich nakładów finansowych na budowę i utrzymanie urządzeń zabezpieczających oraz skutecznej kontroli przez inne jednostki organizacyjne obowiązujących przepisów ruchu drogowego, np. w zakresie przestrzegania limitów dopuszczalnych prędkości jazdy, oraz stanu technicznego poruszających się pojazdów. Projektując nową drogę lub rozbudowując drogę istniejącą, konieczne jest uzyskanie wymaganych prawem decyzji administracyjnych, w tym decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU). W opracowywanych materiałach do wydania DŚU (tj. Karta Informacyjna Przedsięwzięcia, Raport Oddziaływania na Środowisko), analizowany jest wpływ przedsięwzięcia na poszczególne komponenty środowiska oraz projektowane są adekwatne, możliwe do wykonania zabezpieczenia, a także planowane są różnorodne rozwiązania organizacyjne mające na celu minimalizację oddziaływania.

W przypadku dróg będących w eksploatacji, zgodnie z polskim i unijnym prawem, co pięć lat opracowywane są tzw. Strategiczne Mapy Hałasu, których zadaniem jest

przedstawienie aktualnego rozkładu hałasu generowanego przez różne źródła, m.in. drogi. Strategiczne Mapy Hałasu dotyczą dróg publicznych o średniorocznym natężeniu ruchu powyżej 3 mln pojazdów lub o procentowym udziale pojazdów ciężkich w potoku ruchu powyżej 20%, w przypadku średniego dobowego ruchu przekraczającego 5 tys. pojazdów. Następnie w oparciu o Strategiczne Mapy Hałasu opracowywane są Programy Ochrony przed Hałasem i wdrażane środki ograniczające hałas według założonych harmonogramów, przy uwzględnieniu możliwości pozyskania środków finansowych na ich realizację oraz istniejących możliwości organizacyjnych. Dla inwestycji nowo oddanych do użytkowania wykonywane są analizy porealizacyjne, a w dalszych latach w oparciu o decyzje organów ochrony środowiska mogą być wykonywane tzw. przeglądy ekologiczne. W ramach analiz porealizacyjnych wykonywane są m.in. pomiary akustyczne i sprawdzana jest skuteczność nowo wybudowanych zabezpieczeń. W sytuacji konieczności ich uzupełnienia podejmowane są kolejne procedury związane z zaprojektowaniem i budową dodatkowych ekranów akustycznych. Podobne procedury realizowane są w przypadku przeglądów ekologicznych na podstawie administracyjnej decyzji nakazowej wydanej na podstawie art. 362 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz.U. z 2025 r. poz. 647). Należy przy tym zwrócić uwagę, że problem ponadnormatywnego oddziaływania hałasu dotyczy głównie „starych” dróg, szczególnie „obudowanych” zabudową mieszkalną, gdzie z uwagi na brak terenu (za wąski pas drogowy) nie jest możliwa realizacja zabezpieczeń w formie ekranów akustycznych czy wałów ziemnych.

Metodyka pomiarów hałasu w środowisku jest ściśle określona w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 16 czerwca 2011 r. w sprawie wymagań w zakresie prowadzenia pomiarów poziomów substancji lub energii w środowisku przez zarządzającego drogą, linią kolejową, linią tramwajową, lotniskiem lub portem (Dz. U. Nr 140, poz. 824). Wszystkie pomiary hałasu muszą być wykonywane przez akredytowane laboratoria akustyczne dokładnie w oparciu o obowiązujące przepisy określone w wyżej wymienionym rozporządzeniu. Obecnie toczą się prace prowadzone przez Ministra Klimatu i Środowiska dotyczące zmiany tego rozporządzenia.

Odnosząc się do kwestii wykorzystania tzw. fotoradarów akustycznych, należy wskazać, że przedmiotowa tematyka znajduje się w obszarze zainteresowania Ministerstwa Infrastruktury. W ramach prowadzonych przez resort infrastruktury działań zostały przeprowadzone wstępne analizy w zakresie rozwiązań stosowanych w innych państwach w obszarze kontroli hałasu na drogach z użyciem fotoradarów akustycznych, a także w zakresie możliwych sposobów wdrożenia takich urządzeń do stosowania na gruncie polskiego prawa.

Fotoradar akustyczny (znany również jako kamera szumowa) jest urządzeniem służącym do rejestrowania pojazdów generujących nadmierny hałas. Konstrukcja tych urządzeń opiera się na zestawie mikrofonów, kamerze szerokokątnej oraz – w bardziej

zaawansowanych modelach – module rozpoznawania tablic rejestracyjnych ANPR (Automatic Number Plate Recognition).

Od kilku lat w Europie (m.in. we Francji, Niemczech, Wielkiej Brytanii) prowadzone są testy oraz programy pilotażowe w przedmiocie ograniczenia hałasu drogowego poprzez wykorzystanie technologii fotoradaru akustycznego.

W Polsce stacje diagnostyczne są wyposażone w sonometry (urządzenia służące do pomiaru poziomu głośności dźwięku na podstawie ciśnienia akustycznego), a przyrządy te znajdują również zastosowanie w działaniach Policji w ramach drogowej kontroli technicznej pojazdów. Niemniej jednak, podczas rutynowych badań – zarówno na stacjach diagnostycznych, jak i podczas działań organów kontroli ruchu drogowego – wykazanie nieprawidłowości jest utrudnione. Przyczyną jest stosowanie różnych rozwiązań technicznych, które umożliwiają modyfikację emitowanego przez pojazdy dźwięku w sposób zgodny z oczekiwaniami.

W tym kontekście wdrożenie zautomatyzowanego pomiaru hałasu do systemu kontroli ruchu drogowego (np. w postaci fotoradarów akustycznych) mogłoby potencjalnie przynieść pozytywne efekty.

Aktualnie resort infrastruktury rozpoczyna prace nad przygotowaniem rozwiązań krajowych w zakresie umożliwienia stosowania fotoradarów akustycznych na drogach publicznych, podczas których przewidziana jest współpraca także z innymi resortami.

Należy zauważyć, że sieć drogowa zarządzana przez GDDKiA ma aktualnie długość około 20 tysięcy kilometrów i z każdym odcinkiem nowo oddanym do użytkowania sieć dróg krajowych ulega zwiększeniu. Drogami krajowymi poruszają się potoki pojazdów o największych natężeniach oraz największym tonażu. W przeciwieństwie do ruchu kolejowego czy ruchu lotniczego, gdzie rozkłady jazdy pociągów czy operacji lotniczych są dokładnie zaplanowane/ustalone, GDDKiA jako zarządca drogi nie ma wpływu na liczbę pojazdów poruszających się drogami krajowymi, ani też nie może kontrolować ich stanu technicznego, a także nie decyduje kiedy i dokąd pojazdy te będą się przemieszczać. Prowadzenie kampanii informacyjnych dotyczących przekroczeń norm hałasu w takich okolicznościach nie jest praktykowane, jak również nie wynika z żadnych przepisów prawnych. Należy mieć świadomość, że gdyby całą sieć dróg krajowych obudować ekranami akustycznymi przy zastosowaniu maksymalnych wysokości (około 8 metrowych licząc bez oktagonu), to i tak budynków w zakresie kondygnacji powyżej 2 piętra nie dałoby się zabezpieczyć, ponieważ znajdowałyby się one poza strefą cienia akustycznego.

Natomiast GDDKiA w ramach procedur administracyjnych związanych z uzyskiwaniem DŚU prowadzi zawsze bardzo szerokie konsultacje społeczne, w ramach których zbiera opinie społeczeństwa i w miarę możliwości stara się je uwzględnić w planowanych inwestycjach. Kwestia świadomości społecznej w zakresie zanieczyszczenia hałasem komunikacyjnym jako efektu rozwoju cywilizacyjnego jest bardzo ważna, dlatego sam pomysł kampanii informacyjnych jest wart zauważenia. Niemniej jednak powinien on

dotyczyć innych instytucji, np. apeli Policji w kwestii konieczności przestrzegania zasad ruchu drogowego, w tym dozwolonych prędkości oraz częstej i skutecznej kontroli drogowej. Przy okazji należałoby wówczas uświadamiać bezpośredni związek między emisją hałasu drogowego a stylem jazdy, w tym przekraczaniem dozwolonej prędkości, gwałtownego, niepotrzebnego hamowania czy brawurowej, głośnej jazdy motocykli bez zastosowania wymaganych tłumików, itd.

W przedmiocie hałasu pochodzącego z drogi ekspresowej S6 położonej na terenie wskazanej w interpelacji gminy Szemud, uprzejmie informuję, że zgodnie z obowiązkiem wskazanym na etapie prowadzenia ponownej oceny oddziaływania na środowisko, GDDKiA jako zarządca drogi wypełnił obowiązek przeprowadzenia analizy porealizacyjnej, którą wykonał w pełnym zakresie wskazanym przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku (postanowienie z dnia 20 września 2019 roku, znak RDOŚ-Gd-WOO.4222.2.2019.ES.16).

W szczególności w ramach analizy porealizacyjnej:

- wykonano pomiary hałasu wraz z pomiarami towarzyszącymi i opracowaniem wyników w postaci sprawozdania,
- wykonano analizy w celu oceny klimatu akustycznego i odniesiono je do zapisów raportu o oddziaływaniu na środowisko oraz ponownej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko realizowanej na etapie projektu budowlanego,
- dokonano oceny wybudowanych ekranów akustycznych pod względem ich funkcjonalności, tj. skuteczności w zakresie ochrony akustycznej oraz stanu technicznego (konstrukcyjnego).

Powyższa analiza porealizacyjna w wymaganym terminie, tj. 4 czerwca 2024 r., została przekazana do organów ochrony środowiska, tj. Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Gdańsku, Marszałka Województwa Pomorskiego oraz Pomorskiego Wojewódzkiego Inspektora Ochrony Środowiska. Obecnie sprawa analizy porealizacyjnej czeka na rozstrzygnięcie przez właściwe organy administracyjne.

*Z poważaniem*

Dokument podpisany elektronicznie przez:

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Stanisław Bukowiec

Sekretarz Stanu