



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DDP-1.054.2.2026

Warszawa, 28 stycznia 2026

Szanowny Pan

Włodzimierz Czarzasty

Marszałek Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na interpelację nr 14428 Pośta na Sejm RP Pana Kacpra Płażyńskiego z dnia 2 stycznia 2026 r. przedstawiam następujące stanowisko.

Na wstępie wyjaśniam, iż kwestie dotyczące hałasu zostały uregulowane w przepisach ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska (Dz.U. z 2025 r. poz. 647), oraz wydanych na jej podstawie przepisach wykonawczych, które pozostają we właściwości Ministra Klimatu i Środowiska. Aktualnie obowiązujące przepisy wskazują, że ochrona przed hałasem polega na zapewnieniu jak najlepszego stanu akustycznego środowiska, albo poprzez utrzymanie poziomu hałasu poniżej poziomu dopuszczalnego lub co najmniej na tym poziomie, albo poprzez zmniejszanie poziomu hałasu co najmniej do dopuszczalnego, gdy nie jest on dotrzymany. Zgodnie z art. 174 ustawy Prawo ochrony środowiska eksploatacja dróg, linii kolejowych, linii tramwajowych, lotnisk oraz portów nie może powodować przekroczenia standardów jakości środowiska. Emisje polegające na:

- 1) wprowadzaniu gazów lub pyłów do powietrza,
- 2) wprowadzaniu ścieków do wód lub ziemi,
- 3) wytwarzaniu odpadów,
- 4) powodowaniu hałasu,

powstające w związku z eksploatacją drogi, linii kolejowej, linii tramwajowej, lotniska oraz portu, nie mogą spowodować przekroczenia standardów jakości środowiska poza terenem, do którego zarządzający tym obiektem ma tytuł prawny.

Kwestia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku została uregulowana rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie

dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz.U. z 2014 r. poz. 112). Wskazane rozporządzenie jest wydawane przez ministra właściwego do spraw klimatu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw zdrowia, z uwzględnieniem potrzeby zapewnienia należytej ochrony środowiska przed hałasem oraz mając na uwadze przepisy prawa Unii Europejskiej odnoszące się do oceny i zarządzania poziomem hałasu w środowisku. Przepisy powołanego rozporządzenia mają w związku z tym na celu ochronę środowiska, a także zdrowie ludzi przed nadmiernym hałasem.

Zgodnie z przepisami ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. z 2024 r. poz. 1130 ze zm.), ustalenie przeznaczenia terenu, rozmieszczenie inwestycji celu publicznego oraz określenie sposobów zagospodarowania i warunków zabudowy terenu następuje w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego (art. 4 ust. 1 ustawy). Według regulacji zawartych w art. 15 ust. 1, 2 oraz 2a ww. ustawy wójt, burmistrz albo prezydent miasta sporządza projekt planu miejscowego, zawierający część tekstową i część graficzną, wraz z uzasadnieniem, uwzględniając politykę przestrzenną gminy określoną w strategii rozwoju gminy lub strategii rozwoju ponadlokalnego. W planie miejscowym określa się obowiązkowo m.in. przeznaczenie terenów oraz linie rozgraniczające tereny o różnym przeznaczeniu lub różnych zasadach zagospodarowania. Plan miejscowy przewidujący lokalizację obiektu handlu wielkopowierzchniowego sporządza się dla terenu położonego na obszarze obejmującym co najmniej obszar, na którym powinny nastąpić zmiany w strukturze funkcjonalno-przestrzennej w wyniku realizacji tego obiektu. Przez handel wielkopowierzchniowy należy rozumieć handel realizowany w obiekcie handlowym o powierzchni sprzedaży powyżej 2000 m² (art. 2 pkt. 27 ww. ustawy). Warto zauważyć, że handel wielkopowierzchniowy jest uwzględniany w planie ogólnym gminy w formie odrębnej strefy. Zgodnie z art. 13c ust. 2 pkt 5 ustawy, jedną z 13 stref planistycznych jest strefa handlu wielkopowierzchniowego. Załącznik nr 1 do rozporządzenia Ministra Rozwoju i Technologii z dnia 8 grudnia 2023 r. w sprawie projektu planu ogólnego gminy, dokumentowania prac planistycznych w zakresie tego planu oraz wydawania z niego wypisów i wyrysów (Dz.U. z 2023 r. poz. 2758), przewiduje możliwość lokalizacji obiektów handlu wielkopowierzchniowego również w dodatkowym profilu funkcjonalnym w strefie wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną.

Zgodnie z art. 5 ust. 1 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane (Dz.U. z 2025 r. poz. 418), obiekt budowlany jako całość oraz jego poszczególne części, wraz ze związanymi z nim urządzeniami budowlanymi należy, biorąc pod uwagę przewidywany okres użytkowania, projektować i budować zgodnie z wymogami technicznymi, głównie dotyczącymi uwarunkowań techniczno-budowlanych w zakresie: bezpieczeństwa konstrukcji, bezpieczeństwa pożarowego, warunków higienicznych, zdrowotnych, a także ochrony środowiska, bezpieczeństwa użytkowania i dostępności obiektów, ochrony przed hałasem a także zapewniając poszanowanie, występujących w obszarze oddziaływania

obiekty, uzasadnionych interesów osób trzecich, w tym zapewnienie dostępu do drogi publicznej.

Jednocześnie należy zauważyć, że zgodnie z art. 10 ust. 10b ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym (Dz.U. z 2024 r. poz. 1251), dalej: UPRD, ruch na drodze odbywa się na podstawie zatwierdzonej organizacji ruchu, przez którą rozumie się:

- 1) geometrię drogi i zakres dostępu do drogi;
- 2) sposób umieszczania znaków pionowych, poziomych, sygnalizatorów i urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego;
- 3) zasady i sposób działania sygnalizacji, znaków świetlnych, znaków o zmiennej treści i innych zmiennych elementów.

Należy podkreślić, że obowiązujące przepisy dają organom lub podmiotom zarządzającym ruchem możliwości prawne dla kreowania pożądanej organizacji ruchu w zakresie ruchu pojazdów ciężarowych na danej drodze (lub obszarze).

Zgodnie z § 18 ust. 4 rozporządzenia Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz. U. z 2019 r. poz. 2310), znak B-5 „zakaz wjazdu pojazdów ciężarowych” oznacza zakaz ruchu samochodów ciężarowych o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 3,5 t, ciągników samochodowych, pojazdów specjalnych i używanych do celów specjalnych o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 3,5 t, ciągników rolniczych i pojazdów wolnobieżnych. Określona na znaku B-5 albo na tabliczce umieszczonej pod nim masa oznacza, że zakaz dotyczy pojazdu (zespołu pojazdów), którego dopuszczalna masa całkowita przekracza masę podaną na znaku albo na tabliczce.

W myśl zaś przepisów rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz. U. z 2019 r., poz. 2311), znak B-5 stosuje się w celu wyeliminowania ruchu samochodów ciężarowych, pojazdów specjalnych i używanych do celów specjalnych o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 3,5 t. Znak ten stosuje się przede wszystkim na drogach, na których występuje duże natężenie ruchu lub występują trudne warunki drogowe, np. mała szerokość jezdni, małe promienie łuków na skrzyżowaniach. Ponadto, znak ten może być zastosowany, gdy występuje potrzeba wyeliminowania ruchu wszelkich pojazdów ciężarowych z zabytkowych czy reprezentacyjnych dzielnic. W przypadku, gdy zakaz wjazdu ma dotyczyć samochodów ciężarowych o określonej dopuszczalnej masie całkowitej, np. ponad 5 t, na znaku lub na tabliczce pod znakiem podaje się wartość tej masy. Należy mieć również na uwadze, że pod znakami zakazu B-5 mogą być stosowane tabliczki, wyłączające z zakazu pewnych uczestników ruchu lub rodzajów pojazdów. Jeżeli istnieje taka potrzeba, na tabliczkach należy stosować zwrot "Nie dotyczy...".

Warto również zauważyć, że pojazd ciężarowy typu TIR może, ale nie musi być jednocześnie tzw. pojazdem nienormatywnym, na przejazd, którego należy uzyskać stosowne zezwolenie. Zgodnie z obowiązującymi przepisami UPRD, pojazd nienormatywny to pojazd lub zespół pojazdów, którego naciski osi wraz z ładunkiem lub bez ładunku, wymiary lub rzeczywista masa całkowita wraz z ładunkiem lub bez niego są większe od dopuszczalnych przewidzianych w przepisach UPRD. W myśl zaś art. 64 ust. 1 pkt 1 ww. UPRD, ruch pojazdu nienormatywnego jest dozwolony pod warunkiem m. in. uzyskania zezwolenia na przejazd pojazdu nienormatywnego odpowiedniej kategorii, wydawanego, w drodze decyzji administracyjnej, przez właściwy organ. Nie każdy jednak pojazd ciężarowy (TIR) jest pojazdem nienormatywnym.

Istotne jest, że decyzję o zastosowanych w organizacji ruchu rozwiązaniach podejmuje właściwy organ lub podmiot zarządzający ruchem, który na podstawie przepisów § 6 ust. 1 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz. U. z 2017 r. poz. 784) zatwierdza organizację ruchu, akceptując tym samym rodzaj zastosowanych w organizacji ruchu rozwiązań. Zastosowanie w projekcie organizacji ruchu rozwiązań niezgodnych z obowiązującymi w tym zakresie przepisami powinno skutkować brakiem zatwierdzenia organizacji ruchu i odrzuceniem projektu.

Organami i podmiotami zarządzającymi ruchem, zgodnie z art. 10 ust. 3 – 7 ustawy Prawo o ruchu drogowym są:

- 1) dla dróg krajowych – Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad,
- 2) dla dróg wojewódzkich – marszałek województwa,
- 3) dla dróg powiatowych i gminnych – starosta,
- 4) dla wszystkich dróg publicznych w granicach miast na prawach powiatu, za wyjątkiem autostrad i dróg ekspresowych – prezydent miasta na prawach powiatu.

Zarządzanie ruchem na drogach wewnętrznych, w tym w strefie ruchu i strefie zamieszkania, należy z kolei do podmiotu zarządzającego tymi drogami.

Odnosząc się do przedstawionej propozycji realizacji dostaw „mniejszymi samochodami dostawczymi, które mogłyby być bardziej dostosowane do specyfiki osiedlowej”, należy zauważyć, że w ostatnich latach w Polsce brakuje kierowców - nie tylko prowadzących ciężarówki i TIR-y, lecz także autobusy, auta dostawcze. Młodzi Polacy coraz rzadziej wybierają pracę w transporcie. Tym samym biorąc powyższe pod uwagę, trudno uznać za racjonalne także pod względem ilości spalin i jakości powietrza, zastąpienie jednego przejazdu TIRa – kilkoma innymi przejazdami małych pojazdów dostawczych. Takie rozwiązanie będzie skutkowało pogorszeniem jakości powietrza na tych obszarach mieszkalnych.

Niemniej jednak zasadne jest, aby organizacja ruchu na obszarze miejscowości była przedmiotem analiz i uzgodnień pomiędzy jednostkami samorządów terytorialnych, w celu zachowania odpowiedniego charakteru poszczególnych części (dzielnic) miejscowości oraz ewentualnego wyznaczenia ciągów drogowych przeznaczonych do tranzytu pojazdów ciężarowych. Równie ważne jest także zapewnienie możliwości dokonywania zaopatrzenia sklepów w celu spełnienia podstawowych potrzeb mieszkańców miejscowości. Natomiast z punktu widzenia mieszkańców, istotna jest również odpowiednia lokalizacja danego większego sklepu lub centrum handlowego tak, aby zminimalizować uciążliwości dla mieszkańców oraz zapewnić odpowiednią infrastrukturę umożliwiającą obsługiwanie ruchu generowanego przez powyższe centra handlowe.

Mając na względzie przedstawione powyżej regulacje prawne Ministerstwo Infrastruktury nie przewiduje wprowadzenia regulacji prawnych w zakresie wspomnianego przez Pana Posła, ograniczenia wjazdu ciężkiego transportu towarowego do gęstych stref mieszkalnych oraz nie planuje podejmowania działań legislacyjnych w tym zakresie.

Z poważaniem

Dokument podpisany elektronicznie przez:

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Stanisław Bukowiec

Sekretarz Stanu