



# Minister Klimatu i Środowiska

---

DIŚ-V.0500.6.2026.MO  
4340668.17688518.14338991  
Warszawa, 30-04-2026

---

**Dotyczy:** odpowiedzi na interpelację Posła Pana Janusza Cieszyńskiego (K10INT16724)  
**Temat:** Interpelacja w sprawie zamknięcia wyścigowego Toru Poznań decyzją Głównego Inspektora Ochrony Środowiska

---

Pan  
**Włodzimierz Czarzasty**  
Marszałek Sejmu RP

Szanowny Panie Marszałku,

w związku z interpelacją Posła Pana Janusza Cieszyńskiego (K10INT16724), w sprawie *zamknięcia wyścigowego Toru Poznań decyzją Głównego Inspektora Ochrony Środowiska*, uprzejmie proszę o przyjęcie poniższych wyjaśnień.

Ministerstwo Klimatu i Środowiska dostrzega istotne znaczenie Toru Poznań dla rozwoju sportów motorowych, szkolenia kierowców oraz organizacji wydarzeń o randze krajowej i międzynarodowej. Należy jednak podkreślić, że działania organów ochrony środowiska podejmowane są w oparciu o obowiązujące regulacje prawne, których nadrzędnym celem pozostaje ochrona zdrowia mieszkańców terenów sąsiednich. W związku z tym dla zobrazowania przesłanek, jakimi kierowały się właściwe organy administracji przy podejmowaniu rozstrzygnięć w tej sprawie, zasadne jest przedstawienie poniższego kontekstu prawnego i faktycznego.

Na wstępie należy podkreślić, że przypadki przekraczania standardów akustycznych przez Tor Poznań występowały na przestrzeni wielu lat. Pierwsza decyzja określająca dopuszczalne poziomy hałasu dla Toru Poznań została wydana przez Prezydenta Miasta Poznania w dniu 29 września 2005 r.

W tym kontekście istotne jest wskazanie, że celem przepisów dotyczących ochrony środowiska przed hałasem jest ochrona zdrowia ludzi. Ocena wpływu hałasu na zdrowie pozostaje w kompetencjach ministra właściwego do spraw zdrowia, zgodnie z art. 33 ust. 1 ustawy z dnia 4 września 1997 r. o działach administracji rządowej<sup>1</sup>. Z tego względu standardy akustyczne zostały określone przez ministra właściwego do spraw klimatu, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw zdrowia, na podstawie art. 113 ust. 1 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska<sup>2</sup>, zwanej dalej ustawą Poś,

---

<sup>1</sup> Dz.U. 2025 poz. 1275.

<sup>2</sup> Dz. U. z 2025 r. poz. 647, z późn. zm.

tak aby zapewnić taki stan środowiska, który nie powoduje negatywnych skutków zdrowotnych dla ludności.

Wydając decyzję w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu, Prezydent Miasta Poznania dokonał wyważenia interesów związanych z funkcjonowaniem infrastruktury o istotnym znaczeniu społecznym i szkoleniowym oraz konieczności ochrony zdrowia mieszkańców terenów sąsiednich. Należy przy tym zaznaczyć, że określone w decyzji standardy nie miały charakteru arbitralnego, lecz wynikały bezpośrednio z obowiązujących przepisów prawa, których celem jest zapobieganie długotrwałemu negatywnemu oddziaływaniu hałasu na zdrowie ludzi. Jednocześnie wieloletnie utrzymywanie się przekroczeń poziomów hałasu określonych w decyzji potwierdziło, że dotychczasowe działania podejmowane przez Tor Poznań nie doprowadziły do trwałego zapewnienia dotrzymania obowiązujących norm.

Pomimo wielokrotnie nakładanych obowiązków oraz wyznaczania dodatkowych terminów na usunięcie naruszeń, podmiot zarządzający Torem Poznań nie wdrożył skutecznych i trwałych rozwiązań technicznych ograniczających emisję hałasu do poziomów dopuszczalnych. W sytuacji, gdy wymierzanie administracyjnych kar pieniężnych za naruszenie warunków decyzji o dopuszczalnym poziomie hałasu nie stanowi wystarczającego środka dyscyplinującego, zastosowanie znajduje art. 367 ustawy Poś, który przewiduje możliwość wstrzymania użytkowania instalacji w drodze decyzji administracyjnej.

W konsekwencji Wielkopolski Wojewódzki Inspektor Ochrony Środowiska decyzją z dnia 31 października 2023 r., znak: WI.7060.25.14.2020.ds, wstrzymał użytkowanie instalacji na terenie Toru Poznań w Przeźmierowie. Od powyższej decyzji podmiot prowadzący Tor Poznań wniósł odwołanie, w wyniku czego sprawa została rozpatrzona przez Głównego Inspektora Ochrony Środowiska. Po przeprowadzeniu postępowania odwoławczego GIOŚ podzielił stanowisko organu pierwszej instancji i utrzymał zaskarżoną decyzję w mocy.

Mając na uwadze powyższe wyjaśnienia oraz przedstawiony przebieg sprawy, odnosząc się bezpośrednio do pytań przedstawionych w interpelacji, uprzejmie proszę o przyjęcie poniższych odpowiedzi.

*1. Czy Minister Klimatu i Środowiska uważa, że obowiązujące przepisy w zakresie ochrony przed hałasem w wystarczającym stopniu uwzględniają specyfikę obiektów sportowych – w szczególności torów wyścigowych – które powstały przed okoliczną zabudową mieszkaniową? Czy Ministerstwo dostrzega potrzebę zmian legislacyjnych w tym zakresie?*

Problem akustycznych oddziaływań na środowisko Toru Poznań, jest generalnie rezultatem określonych decyzji administracyjnych, które doprowadziły do zagospodarowania terenów w sąsiedztwie tego obiektu w sposób wymagający stosownej ochrony przed hałasem. W tym miejscu należy wskazać, że zagadnienia związane z zagospodarowaniem przestrzennym, w tym z przeznaczeniem i sposobem zagospodarowania terenów, zgodnie z art. 9a ust. 1 ustawy z dnia 4 września 1997 r. o działach administracji rządowej, pozostają poza zakresem kompetencji Ministra Klimatu i Środowiska i należą do właściwości ministra właściwego do spraw budownictwa, planowania i zagospodarowania przestrzennego oraz mieszkalnictwa.

Niemniej jednak, z informacji uzyskanych przez Ministerstwo wynika, że kwestią budzącą wątpliwość jest właściwa klasyfikacja akustyczna terenów położonych w otoczeniu Toru Poznań. W szczególności zwraca się uwagę na występowanie rozbieżnych informacji, co do charakteru ich zagospodarowania, w tym sygnałów wskazujących na funkcjonowanie na tym obszarze obiektów usługowych, przy jednoczesnym przyjmowaniu dla nich standardów właściwych dla zabudowy mieszkaniowej. Okoliczności te mogą wymagać dalszego wyjaśnienia na potrzeby stosowania przepisów dotyczących ochrony środowiska przed

hałasem. Ewentualne ustalenia dokonane w tym zakresie, jeżeli byłyby zgodne z obowiązującymi przepisami i podjęte w oparciu o faktyczny sposób użytkowania terenu, mogłyby skutkować koniecznością weryfikacji, wydanych wcześniej rozstrzygnięć w odniesieniu do Toru Poznań. Problematyczną kwestią w przedmiotowej sprawie pozostaje sposób kwalifikacji terenów w gminie sąsiadującej z miastem Poznań, obszar w niewielkiej części pozostaje w zasięgu oddziaływania toru. Zmiana kwalifikacji przez władze lokalne (w oparciu o faktyczny sposób zagospodarowania) np. z zabudowy mieszkaniowej na zabudowę mieszkaniowo-usługową będzie mieć przełożenie na obowiązujące poziomy hałas. Dlatego też kluczową kwestią, mogącą zakończyć spór wokół Toru Poznań pozostaje kwestia zagospodarowania przestrzennego.

W związku z powyższym, na obecnym etapie nie są planowane działania legislacyjne mające na celu zmianę powszechnie obowiązujących przepisów w związku z sytuacją Toru Poznań. Przedmiotowy problem ma charakter lokalny i jako taki powinien być rozwiązywany przy wykorzystaniu obowiązujących regulacji oraz dostępnych mechanizmów organizacyjnych, technicznych i administracyjnych, w ramach współdziałania zainteresowanych stron, jak również z poszanowaniem właściwości organów oraz zasady subsydiarności.

Jednocześnie w przedmiotowej sprawie należy rozróżnić dwie płaszczyzny działań: formalne postępowanie administracyjne, w którym organ ochrony środowiska jest związany przepisami prawa i nie może kierować się względami pozaprawnymi oraz dialog z interesariuszami, w tym środowiskiem sportowym, który odgrywa istotną rolę w poszukiwaniu trwałych, kompromisowych rozwiązań organizacyjnych i technicznych.

W dniu 22 kwietnia 2026 r. w siedzibie Ministerstwa Sportu i Turystyki odbyło się posiedzenie okrągłego stołu poświęcone przyszłości Toru Poznań, zorganizowane z inicjatywy ministra właściwego do spraw kultury fizycznej. W spotkaniu udział wzięli m.in. przedstawiciele Ministerstwa Klimatu i Środowiska, Głównego Inspektoratu Ochrony Środowiska, władz samorządowych Miasta Poznania i Gminy Tarnowo Podgórne, zarządzającego Torem Poznań, a także przedstawiciele polskiego środowiska sportów motorowych. Celem spotkania było stworzenie forum do wymiany stanowisk oraz wypracowania trwałych rozwiązań umożliwiających dalsze funkcjonowanie Toru Poznań, przy jednoczesnym poszanowaniu obowiązujących norm środowiskowych i interesów mieszkańców okolicznych terenów.

W efekcie przeprowadzonych rozmów strony zadeklarowały wolę dalszej współpracy oraz kontynuowania prac nad docelowym modelem funkcjonowania obiektu, który w sposób zrównoważony łączyłby interes społeczny, rozwój sportów motorowych oraz wymagania w zakresie ochrony środowiska.

Ministerstwo Klimatu i Środowiska, działając w granicach swoich kompetencji, bierze udział w inicjatywach służących rozwijaniu dialogu, zapewniając merytoryczne wsparcie oraz sprzyjając działaniom ukierunkowanym na ograniczanie negatywnego oddziaływania na środowisko. Jednocześnie należy zaznaczyć, że proces mediacyjny oraz wypracowanie skutecznych rozwiązań wymaga zaangażowania i współpracy wszystkich zainteresowanych stron, w tym zarządzającego obiektem oraz właściwych jednostek samorządu terytorialnego.

*2. Czy Ministerstwo planuje podjęcie prac nad regulacjami chroniącymi obiekty infrastruktury sportowej, które funkcjonowały przed powstaniem sąsiedniej zabudowy, przed rozszczeniami hałasowymi – analogicznie do rozwiązań stosowanych wobec portów lotniczych?*

Kwestie związane z lokalizacją infrastruktury sportowej oraz zabudowy mieszkaniowej, jak również rozwiązywanie potencjalnych konfliktów funkcjonalnych pomiędzy tymi formami zagospodarowania terenu, mieszczą się przede wszystkim w zakresie zadań gmin, realizowanych w ramach przysługującego im władztwa planistycznego. To na poziomie lokalnym podejmowane są rozstrzygnięcia dotyczące przeznaczenia terenów, kształtowania funkcji sąsiednich oraz uwzględniania istniejących uwarunkowań środowiskowych, w tym oddziaływań akustycznych.

Obowiązujące przepisy nie przewidują szczególnych mechanizmów ochronnych dla obiektów infrastruktury sportowej analogicznych do rozwiązań stosowanych wobec portów lotniczych. Regulacje dotyczące portów lotniczych wynikają ze specyfiki tej działalności oraz odrębnych reżimów prawnych, które nie znajdują bezpośredniego odpowiednika w odniesieniu do obiektów o charakterze sportowym lub rekreacyjnym. Porty lotnicze pełnią bowiem szczególną funkcję społeczną i publiczną, stanowiąc kluczowe elementy systemu transportowego państwa, infrastruktury krytycznej oraz bezpieczeństwa publicznego, a także zapewniając ciągłość komunikacji międzynarodowej, mobilność obywateli i możliwość reagowania wobec sytuacji nadzwyczajnych.

Jednocześnie należy wskazać, że zagadnienia planowania i zagospodarowania przestrzennego, w tym zakres i kształt instrumentów prawnych służących rozwiązywaniu konfliktów przestrzennych, pozostają we właściwości ministra właściwego do spraw budownictwa, planowania i zagospodarowania przestrzennego oraz mieszkalnictwa. Ministerstwo nie posiada kompetencji do inicjowania ani prowadzenia prac legislacyjnych w zakresie zmian ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym ani do ingerowania w sposób wykonywania władztwa planistycznego przez gminy.

W obecnym stanie prawnym ochrona przed konfliktami hałasowymi w relacjach pomiędzy istniejącą infrastrukturą sportową a nową zabudową mieszkaniową powinna być zapewniana przede wszystkim poprzez właściwe kształtowanie polityki przestrzennej na poziomie lokalnym, z uwzględnieniem istniejących funkcji terenów i ich oddziaływań środowiskowych.

*3. Jakie konkretne warunki musiałby spełnić Tor Poznań, aby wznowić działalność? Czy GIOŚ określił wymagania techniczne lub organizacyjne, których spełnienie umożliwiłoby cofnięcie decyzji o zamknięciu?*

W celu udzielenia odpowiedzi na to pytanie Ministerstwo zwróciło się do Głównego Inspektora Ochrony Środowiska z prośbą o przedstawienie stanowiska. W odpowiedzi GIOŚ wskazał, że zgodnie z art. 372 ustawy Poś po stwierdzeniu, że ustały przyczyny wstrzymania działalności lub użytkowania, wojewódzki inspektor ochrony środowiska, na wniosek zainteresowanego, wyraża zgodę na podjęcie wstrzymanej działalności lub użytkowania. Wobec tego, jeśli strona wykaże, że ustały przyczyny wstrzymania użytkowania Toru Poznań, tj. dotrzymywane są normy hałasu określone w decyzji o dopuszczalnym poziomie hałasu, będzie ona mogła podjąć jego użytkowanie za zgodą Wielkopolskiego Wojewódzkiego Inspektora Ochrony Środowiska.

Postanowieniem z dnia 15 kwietnia 2026 r., na wniosek strony GIOŚ wstrzymał wykonanie zaskarżonej decyzji z dnia 31 marca 2026 r. **Wobec tego do czasu rozstrzygnięcia sprawy przez sąd administracyjny Tor Poznań nadal może funkcjonować.**

*4. Czy Ministerstwo analizowało wpływ zamknięcia jedyne toru z homologacją FIA w Polsce na bezpieczeństwo ruchu drogowego – w kontekście ograniczenia możliwości legalnego uprawiania sportów motorowych i doskonalenia techniki jazdy na zamkniętych obiektach?*

W ocenie Ministerstwa nie sposób przesądzać istnienia bezpośredniego związku przyczynowego pomiędzy decyzją organu ochrony środowiska, a poziomem bezpieczeństwa na drogach publicznych. Nie istnieją bowiem podstawy do twierdzenia, że decyzją organu ochrony środowiska skutkuje pogorszeniem bezpieczeństwa ruchu drogowego w skali całego kraju, ani tym bardziej że pomiędzy tą decyzją a bezpieczeństwem na drogach zachodzi bezpośredni związek przyczynowo - skutkowy. Resort realizuje konstytucyjny i ustawowy obowiązek ochrony zdrowia ludzi oraz środowiska, w szczególności poprzez stosowanie i egzekwowanie powszechnie obowiązujących norm, w tym dotyczących ochrony przed hałasem. Należy podkreślić, że kwestie bezpieczeństwa ruchu drogowego, w tym szkolenia kierowców, doskonalenie techniki jazdy oraz infrastruktura służąca poprawie bezpieczeństwa, pozostają w zakresie właściwości innych organów administracji publicznej, w szczególności ministra właściwego do spraw transportu oraz ministra właściwego do spraw wewnętrznych.

*5. Jak Ministerstwo ocenia spójność stosowania przepisów o ochronie przed hałasem w sytuacji, gdy w bezpośrednim sąsiedztwie zamkniętego toru funkcjonuje port lotniczy generujący porównywalny lub wyższy poziom emisji dźwięku?*

Ochrona przed hałasem w polskim systemie prawnym opiera się na zasadzie zróżnicowanego podejścia do poszczególnych źródeł hałasu, wynikającego z ich odmiennego charakteru oraz funkcji społeczno-gospodarczej. Przepisy regulujące emisję hałasu z instalacji przemysłowych i obiektów sportowych opierają się na innych zasadach niż regulacje odnoszące się do hałasu lotniczego, który objęty jest szczególnym reżimem prawnym, w tym przepisami prawa lotniczego oraz regulacjami unijnymi. W przypadku portów lotniczych ustawodawca mając na względzie ich strategiczne znaczenie dla transportu publicznego, obronności oraz rozwoju gospodarczego przewidział odmienne regulacje. Z tego względu porównywanie poszczególnych źródeł hałasu wyłącznie przez pryzmat mierzonych poziomów dźwięku nie oddaje w pełni systemowej logiki obowiązujących regulacji. Spójność stosowania przepisów polega nie na identycznym traktowaniu wszystkich źródeł hałasu, lecz na ich konsekwentnym stosowaniu w ramach właściwego reżimu prawnego, uwzględniającego specyfikę danego rodzaju działalności oraz równowagę pomiędzy ochroną środowiska a interesem publicznym.

Z wyrazami szacunku

Z up. Ministra

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