



**GENERALNY DYREKTOR
DRÓG KRAJOWYCH I AUTOSTRAD**

PODPIS ELEKTRONICZNY
ZWERYFIKOWANY W DNIU

06.05.2026

WYNIK WERYFIKACJI:
WAŻNY/ NIEWAŻNY/ BRAK MOŻLIWOŚCI WERYFIKACJI

Podpis sporządzającego wydruk

URZĄD GMINY
RYCZYWÓŁ

Wpł. 06.05.2026 dn.

L. dz. 5174 Podpis [signature]
Skierowano do: [signature]

OPO.Z-3.438.155.2026.JJ

Poznań, 28-04-2026 r.

**Wójt/Burmistrz/Prezydent
Gminy/Gminy i Miasta/Miasta**

Szanowni Państwo,

biorąc udział w kształtowaniu polityki przestrzennej Państwa gminy/miasta, jako organ współdziałający, **proszę o uwzględnienie poniższego stanowiska Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad**, w modelowaniu racjonalnego zagospodarowania przestrzennego terenów przyległych do dróg krajowych.

Zgodnie ze znowelizowanymi przepisami ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. z 2026 r. poz. 538), gminy w całej Polsce mają obowiązek sporządzenia nowego narzędzia planistycznego – planu ogólnego gminy w randze aktu prawa miejscowego. Zgodnie z art. 13i ust. 3 pkt 2 ww. ustawy wójt, burmistrz albo prezydent miasta, po podjęciu przez radę gminy uchwały o przystąpieniu do sporządzania planu ogólnego, zawiadamia o podjęciu uchwały o przystąpieniu do sporządzania planu ogólnego instytucje i organy właściwe do uzgadniania i opiniowania projektu planu ogólnego, określając termin składania wniosków do projektu planu ogólnego, nie krótszy jednak niż 21 dni od dnia zawiadomienia. Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad, jako zarządca dróg krajowych, jest organem właściwym do opiniowania projektów planów ogólnych.

W ramach opiniowania (a wcześniej uzgadniania) projektów planów ogólnych przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad dla terenów przyległych do dróg krajowych, zidentyfikowano, że nie zawsze projekty te uwzględniają uciążliwości powodowane przez ruch drogowy w postaci ponadnormatywnego oddziaływania hałasu w szczególności wobec terenów, które powinny być przed nim bezwzględnie chronione. Tym samym na obszarze bezpośrednio przylegającym do pasa drogowego dróg krajowych wyznaczane są np. strefy planistyczne o profilu funkcjonalnym (podstawowy i dodatkowy): wielofunkcyjny z zabudową mieszkaniową jednorodzinną lub wielorodzinną.

Jak wynika z art. 113 ust. 1 i ust. 2 ustawy Prawo ochrony środowiska¹⁾ Minister właściwy do spraw klimatu, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw zdrowia, określi, w drodze rozporządzenia²⁾, **dopuszczalne poziomy hałasu w środowisku kierując się potrzebą zapewnienia należytej ochrony środowiska przed hałasem oraz mając na uwadze przepisy prawa Unii Europejskiej odnoszące się do oceny i zarządzania poziomem hałasu w środowisku**. W rozporządzeniu, o którym mowa w ust. 1, zostaną ustalone:

1) zróżnicowane dopuszczalne poziomy hałasu określone wskaźnikami hałasu LDWN, LN, LAeq D i LAeq N dla następujących rodzajów terenów faktycznie zagospodarowanych:

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

Tereny o wskazanej wyżej funkcji powinny być więc należycie chronione przed uciążliwościami związanymi z hałasem generowanym przez ruch drogowy prowadzony po drogach krajowych w szczególności klasy A (autostrady) i S (drogi ekspresowe). Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad na podstawie art. 118 ustawy Prawo ochrony środowiska³⁾ został zobowiązany do sporządzania co 5 lat strategicznych map hałasu, które stanowią podstawowe źródło danych wykorzystywanych do informowania społeczeństwa o zagrożeniach środowiska hałasem, opracowania danych dla państwowego monitoringu środowiska, tworzenia i aktualizacji programów ochrony środowiska przed hałasem, planowania strategicznego oraz planowania i zagospodarowania przestrzennego. W wyniku realizacji powyższego zobowiązania ustawowego, Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad, posiada wiedzę z urzędu w związku z negatywnym oddziaływaniem hałasu pochodzącego od ruchu drogowego na

¹⁾ ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2025 r. poz. 647, z późn. zm.)

²⁾ rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. z 2014 r. poz. 112)

³⁾ Art. 118 ust. 1-4 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2025 r. poz. 647, z późn. zm.):

1. Strategiczne mapy hałasu stanowią podstawowe źródło danych wykorzystywanych do:

- 1) informowania społeczeństwa o zagrożeniach środowiska hałasem;
- 2) opracowania danych dla państwowego monitoringu środowiska;
- 3) tworzenia i aktualizacji programów ochrony środowiska przed hałasem;
- 4) planowania strategicznego;
- 5) planowania i zagospodarowania przestrzennego.

2. Strategiczne mapy hałasu sporządza się dla:

- 1) miast o liczbie mieszkańców większej niż 100 tysięcy;
- 2) głównych dróg;
- 3) głównych linii kolejowych;
- 4) głównych lotnisk.

3. Strategiczne mapy hałasu są sporządzane przez zarządzających głównymi drogami, głównymi liniami kolejowymi lub głównymi lotniskami oraz prezydentów miast o liczbie mieszkańców większej niż 100 tysięcy, w oparciu o dane dotyczące poprzedniego roku kalendarzowego oraz są niezwłocznie zamieszczane na ich stronach internetowych.

4. Strategiczne mapy hałasu sporządza się co 5 lat, w terminie do dnia 30 czerwca.

zdrowie ludzi oraz przekroczeń dopuszczalnych norm hałasu (w porze dnia i nocy) na obszarze przyległym do drogi krajowej (strategiczne mapy hałasu dostępne są m. in. na stronie: www.geoportal.gov.pl, w zakładce *Dane innych instytucji, Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad*).

Dodatkowo wskazać należy, że w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie (Dz. U. z 2022 r. poz. 1225, z późn. zm.) tj. w § 11 ust. 1 i ust. 2 wskazano, że budynek z pomieszczeniami przeznaczonymi na pobyt ludzi powinien być wznoszony poza zasięgiem **zagrożeń i uciążliwości określonych w przepisach odrębnych**, przy czym dopuszcza się wznoszenie budynków w tym zasięgu pod warunkiem zastosowania środków technicznych zmniejszających uciążliwość poniżej poziomu ustalonego w tych przepisach bądź zwiększających odporność budynku na te zagrożenia i uciążliwości, jeżeli nie jest to sprzeczne z warunkami ustalonymi dla obszarów ograniczonego użytkowania, określonych w przepisach odrębnych. Do uciążliwości, o których mowa w ust. 1, zalicza się w szczególności:

1) szkodliwe promieniowanie i oddziaływanie pól elektromagnetycznych;

2) hałas i drgania (wibracje);

3) zanieczyszczenie powietrza;

4) zanieczyszczenie gruntu i wód;

5) powodzie i zalewanie wodami opadowymi;

6) osuwiska gruntu, lawiny skalne i śnieżne;

7) szkody spowodowane działalnością górniczą.

Mając na uwadze powołane wyżej przepisy prawa powszechnie obowiązującego, ustawodawca wyeksponował konieczność ochrony wskazanych terenów i obiektów, a przede wszystkim osób w nich przebywających, przed zagrożeniem i uciążliwościami generowanymi przez hałas. Zasadność taką widzi również Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad realizując ustawowe zadania, które, co dodatkowo należy podkreślić, finansowane są ze środków publicznych.

Zarządca dróg krajowych stoi zatem na stanowisku, że w pobliżu dróg klasy A i S nie powinny być planowane do zagospodarowania tereny o przeznaczeniu pod zabudowę mieszkaniową, szpitale, domy pomocy społecznej, pod budynki związane ze stałym lub czasowym pobytem dzieci i młodzieży, na cele uzdrowiskowe, na cele rekreacyjno-wypoczynkowe lub pod zabudowę mieszkaniowo-usługową. Takie działanie pozwoli ochronić przyszłych użytkowników ww. obiektów przed uciążliwym hałasem, utrudniającym normalne funkcjonowanie (np. korzystanie z przydomowej działki, sen, wypoczynek, praca). Ewentualnie należałoby tworzyć strefy buforowe w odległości ok. 250 m od zewnętrznej krawędzi jezdni danej drogi, na której nie powinny być planowane obiekty

o wskazanych wyżej przeznaczeniach. Dobrą praktyką byłoby by tereny przyległe do dróg krajowych były przeznaczane w szczególności pod zabudowę usługową, które nie podlegają ochronie akustycznej, natomiast mogły by być bardzo dobrze skomunikowane z siecią drogową, co bezpośrednio przyczyniłoby się do wzrostu rozwoju gospodarczego.

Jednocześnie wnoszę, aby projekt planu ogólnego – obok wyznaczenia stref ochrony przed hałasem – w pełni uwzględniał lokalizację i funkcjonalność obiektów ekologicznych, zapewniając drożność korytarzy migracyjnych w sąsiedztwie dróg krajowych. Zachowanie funkcjonalności infrastruktury transportowej wraz z towarzyszącymi jej urządzeniami ochrony środowiska jest kluczowe zarówno dla bezpieczeństwa ruchu drogowego, jak i efektywności wydatkowania środków publicznych. Zgodnie z warunkami decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, realizowany jest obowiązek budowy licznych przejść dla zwierząt, mających na celu zapewnienie ciągłości migracji oraz bytowania gatunków. Wyznaczanie w planie ogólnym stref usługowych, mieszkaniowych oraz przemysłowych w bezpośrednim sąsiedztwie istniejących lub planowanych przejść ekologicznych prowadzi do powstania bariery antropogenicznej dla tych obiektów.

W związku z powyższym, w planowaniu przestrzennym należy uwzględnić lokalizację przejść i przepustów. Dopuszczenie zabudowy w tych strefach skutkować będzie utratą parametrów techniczno-użytkowych kosztownych obiektów inżynierskich, co w ocenie GDDKiA stanowiłoby niegospodarne wydatkowanie środków publicznych.

Wskazuję przy tym, że w procesie sporządzania planu ogólnego, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska (RDOŚ) – jako organ uzgadniający – posiada ustawowe kompetencje do weryfikacji spójności projektu z celami ochrony przyrody i zachowania korytarzy ekologicznych.

Podsumowując liczę, że stanowisko zarządcy drogi zostanie przez Państwa uwzględnione w kształtowaniu polityki przestrzennej, a podjęte wspólne wysiłki wpłyną na efektywne wykorzystywanie terenów przyległych do dróg krajowych z uwzględnieniem ich ochrony przed hałasem. Ponadto wnoszę o zapewnienie drożności korytarzy ekologicznych, co pozwoli uniknąć strat wynikających z bezużyteczności zrealizowanej infrastruktury ochrony środowiska.

Dokument podpisany elektronicznie
*Z up. Generalnego Dyrektora Dróg
Krajowych i Autostrad*

Patryk Kosicki
p.o. Dyrektora Oddziału

Otrzymują:
1. Wg rozdzielnika