Pobrane z czasopisma Studia Iuridica Lublinensia **http://studiaiuridica.umcs.pl**
Data: 01/11/2026 22:21:51

Uwaga! Artykuł został opublikowany w dwóch wersjach językowych – podstawą do cytowań jest wersja angielska
The English-language text shall constitute the original version of the article. The Polish-language version of the article is only an illustrative version

Piotr Poniatowski
Uniwersytet Marii Curie-Skłodowskiej w Lublinie
ORCID: 0000-0001-9712-0663
piotr.poniatowski@umcs.pl

Prawne podstawy ochrony przed hałasem drogowym. Zarys problematyki. Część pierwsza

ABSTRAKT

Przedmiotem artykułu jest wieloaspektowa analiza regulacji prawnych odnoszących się do ochrony przed hałasem drogowym. Problem hałasu tego rodzaju jest aktualny i bardzo istotny. Rozwój sieci komunikacyjnych, zwiększająca się z roku na rok liczba samochodów jeżdżących po polskich drogach oraz rozwój miast powodują, że coraz większa liczba ludzi narażona jest na szkodliwy hałas pochodzący z dróg. W takim stanie rzeczy konieczne jest ustalenie, czy przepisy prawa przewidują odpowiednią ochronę przed hałasem drogowym. W części pierwszej artykułu autor uzasadnił potrzebę omówienia wzmiankowanej problematyki, odniósł się do pojęcia hałasu, dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku, a także podmiotów zobowiązanych do zapewnienia ochrony przed hałasem drogowym. Szczególną uwagę poświęcił obowiązującym w Polsce normom hałasu, wskazując, że są zbyt wysokie i nie pozwalają na zapewnienie właściwego klimatu akustycznego.

Słowa kluczowe: hałas drogowy; ochrona przed hałasem drogowym; regulacje prawne; normy hałasu; klimat akustyczny

WPROWADZENIE

Rozwój cywilizacyjny ma zarówno jasne, jak i ciemne strony. Codzienne życie może wydawać się łatwiejsze, nie brakuje bowiem towarów, które można nabyć, a zdobywanie informacji i przemieszczanie się nigdy w historii ludzkości nie było tak łatwe. Dzięki rozwojowi medycyny ludzie żyją coraz dłużej i w coraz bardziej komfortowych warunkach. Pytanie tylko, czy w istocie żyje nam się lepiej niż kiedyś? Kiedy ogląda się filmy dokumentalne o ludach pierwotnych, to można odnieść wrażenie, że członkowie wspólnot plemiennych są szczęśliwi, mimo że nie mają tego, co ludzie z naszego kręgu cywilizacyjnego. Nie mają tyle pragnień, co my, bo nie mają tylu możliwości. Nie żyją w ciągłym stresie, nie są skoncentrowani na pracy zarobkowej, która miałaby im umożliwić kupno nowego telefonu, telewizora czy samochodu. Ludzie ci nie tworzą sobie problemów, z którymi my się borykamy.

Jednym z problemów, który wytworzył rozwój cywilizacyjny, jest hałas komunikacyjny, który jest związany z poruszaniem się różnych środków transportu. Hałas towarzyszy nam w wielu sferach życia. Przyczyną tego hałasu jesteśmy my – ludzie. To my jeździmy samochodami, latamy samolotami, organizujemy koncerty, używamy maszyn przemysłowych. Robimy to, żeby było nam wygodniej. Bardzo często nie zdajemy sobie jednak sprawy z tego, jak destrukcyjny wpływ na nasze zdrowie fizyczne i psychiczne ma życie w hałasie[1]. Światowa

[1] Chociaż generalnie mieszkańcy Polski zaczęli w ostatnich latach dostrzegać, że ochrona środowiska jest dziedziną, w której nasz kraj ma najwięcej problemów do rozwiązania. Zob. M. Stefaniuk, *Environmental Awareness in Polish Society with Respect to Natural Resources and Their Protection (Overview of Survey Research)*, „Studia Iuridica Lublinensia" 2021, vol. 30(2), s. 365. Na temat negatywnego wpływu hałasu na zdrowie człowieka zob. *Guidelines for community noise*, eds. B. Berglund, T. Lindvall, D.H. Schwela Geneva 1999,

Pobrane z czasopisma Studia Iuridica Lublinensia **http://studiaiuridica.umcs.pl**
Data: 01/11/2026 22:21:51

Uwaga! Artykuł został opublikowany w dwóch wersjach językowych – podstawą do cytowań jest wersja angielska
The English-language text shall constitute the original version of the article. The Polish-language version of the article is only an illustrative version

Organizacja Zdrowia podkreśla, że hałas środowiskowy jest jednym z najważniejszych zagrożeń środowiskowych dla zdrowia człowieka i budzi coraz większe zaniepokojenie zarówno wśród decydentów politycznych, jak i członków społeczeństw[2].

Przedmiotem niniejszego opracowania jest zwięzłe omówienie obowiązujących w Polsce regulacji prawnych, które mają na celu ochronę środowiska przed negatywnymi następstwami hałasu. Skupiono się na hałasie drogowym, który pochodzi z dróg publicznych, a jego źródłem jest ruch pojazdów na tych drogach. Ze wszystkich rodzajów tego zanieczyszczenia środowiska dotyka on największej liczby ludzi. Według danych Europejskiej Agencji Środowiska w państwach należących do Unii Europejskiej (dane te uwzględniają jeszcze Wielką Brytanię) co najmniej 109 mln ludzi narażonych jest na szkodliwy hałas dochodzący z dróg (78,2 mln na obszarach miejskich i 30,6 mln poza tymi obszarami)[3]. Dla porównania hałas pochodzący z linii kolejowych dotyka około 21 mln, hałas pochodzący z lotnisk – około 4 mln, a hałas przemysłowy – około 0,8 mln mieszkańców Unii[4]. W Polsce liczba osób narażonych na szkodliwy hałas drogowy wynosiła w 2017 r. co najmniej 6,6 mln, czyli około 17% populacji naszego kraju (4,4 mln na obszarach miejskich i 2,2 mln poza tymi obszarami)[5]. Na tego rodzaju hałas szczególnie narażeni są mieszkańcy dużych miast. Na przykład w Warszawie w 2017 r. było to 766 tys. ludzi (około 44% ludności), w Krakowie – 313 tys. (około

https://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/66217/a68672.pdf?sequence=1&isAllowed=y (dostęp: 12.03.2022), s. vii–xiii; A. Bortkiewicz, N. Czaja, *Pozasłuchowe skutki działania hałasu ze szczególnym uwzględnieniem chorób układu krążenia*, „Forum Medycyny Rodzinnej" 2018, nr 2, s. 43–48; I. Leśnikowska-Matusiak, A. Wnuk, *Wpływ hałasu komunikacyjnego na stan środowiska akustycznego człowieka*, „Transport Samochodowy" 2014, nr 3, s. 38; K. Pawlas, *Hałas jako czynnik zanieczyszczający środowisko – aspekty medyczne*, „Medycyna Środowiskowa" 2015, nr 4, s. 51–55; P. Marczak, *Zagrożenie hałasem. Wybrane zagadnienia*, Warszawa 2012, https://www.senat.gov.pl/gfx/senat/pl/senatopracowania/30/plik/ot-612_inter.pdf (dostęp: 12.03.2022), s. 5–7.

[2] World Health Organization, *Environmental Noise Guidelines for the European Region*, 2018, https://www.euro.who.int/__data/assets/pdf_file/0008/383921/noise-guidelines-eng.pdf (dostęp: 12.03.2022), s. vii–xiii.

[3] European Environment Agency, *Exposure of Europe's population to environmental noise*, https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/indicators/exposure-to-and-annoyance-by-2/assessment-4 (dostęp: 12.03.2022). Chodzi tutaj o hałas na poziomie co najmniej 55 dB mierzony wskaźnikiem L_{den}, o którym mowa w art. 3 lit. f dyrektywy 2002/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 25 czerwca 2002 r. odnoszącej się do oceny i zarządzania poziomem hałasu w środowisku (Dz.Urz. L 189/12, 18.07.2002 ze zm.), dalej: dyrektywa 2002/49/WE. L_{den} jest to wskaźnik hałasu dla pory dziennej, wieczornej i nocnej służący do określenia ogólnej dokuczliwości (a więc stopnia uciążliwości hałasu dla społeczności, ustalonego na podstawie badań w terenie – art. 3 lit. c dyrektywy 2002/49/WE). Jak wskazano w pkt 49 załącznika do decyzji Parlamentu Europejskiego i Rady nr 1386/2013/UE z dnia 20 listopada 2013 r. w sprawie ogólnego unijnego programu działań w zakresie środowiska do 2020 r. „Dobra jakość życia z uwzględnieniem ograniczeń naszej planety" (Dz.Urz. L 354/171, 28.12.2013): „Dostępne dane na temat długoterminowego średniego narażenia wykazują, że 65% Europejczyków zamieszkujących duże obszary miejskie jest narażonych na wysoki poziom hałasu, a ponad 20% na hałas w porze nocnej, który wiąże się z często występującymi negatywnymi skutkami dla zdrowia". W przypisie 60 do pkt 49 objaśniono, że „wysoki poziom hałasu" definiuje się jako poziom hałasu przekraczający 55 dB L_{den} i 50 dB L_{night}. Należy zauważyć, że Biuro Regionalne dla Europy Światowej Organizacji Zdrowia zaleca, by hałas drogowy utrzymywany był na poziomie poniżej 53 dB według wskaźnika L_{den}, gdyż hałas wytwarzany przez ruch drogowy powyżej tego poziomu wiąże się ze szkodliwymi skutkami zdrowotnymi. Zob. World Health Organization, *op. cit.*, s. xvi.

[4] European Environment Agency, *Exposure of Europe's population…*

[5] European Environment Agency, *Poland noise fact sheet – 2021*, 8.12.2021, https://www.eea.europa.eu/themes/human/noise/noise-fact-sheets/noise-country-fact-sheets-2021/poland (dostęp: 12.03.2022).

Pobrane z czasopisma Studia Iuridica Lublinensia **http://studiaiuridica.umcs.pl**
Data: 01/11/2026 22:21:51
Uwaga! Artykuł został opublikowany w dwóch wersjach językowych – podstawą do cytowań jest wersja angielska
The English-language text shall constitute the original version of the article. The Polish-language version of the article is only an illustrative version

41%), a we Wrocławiu – 312 tys. (około 50%)[6]. Są też miasta, w których ponad połowa mieszkańców jest narażona na szkodliwy hałas drogowy (Sosnowiec – około 74%, Kielce – około 61%, Białystok – około 58%, Rzeszów – około 55%)[7]. Jeśli zaś chodzi o inne rodzaje hałasu, to szkodliwy hałas kolejowy dotykał około 0,42 mln, hałas związany z ruchem lotniczym – około 60 tys., natomiast hałas przemysłowy – około 19 tys. mieszkańców Polski[8]. Szacuje się, że długotrwałe narażenie na hałas środowiskowy (czyli hałas drogowy i inne rodzaje tego zanieczyszczenia wskazane wyżej) powoduje rocznie w Europie 12 tys. przedwczesnych zgonów oraz przyczynia się do powstania 48 tys. nowych przypadków choroby niedokrwiennej serca[9]. W 2017 r. w Polsce hałas drogowy powodował rozdrażnienie (rozumiane jako trwały problem zdrowotny, a nie chwilowa irytacja) u około 950 tys. ludzi, zaburzenia snu – u około 250 tys., a chorobę niedokrwienną serca – u około 2,6 tys.[10] Był przyczyną co najmniej 795 przedwczesnych zgonów[11].

Wskazane statystyki obrazują istotność problemu szkodliwego hałasu drogowego. Jednocześnie brak jest opracowań, które odnosiłyby się kompleksowo do najważniejszych aspektów prawnych tego zagadnienia. Problematyka ta jest bardziej atrakcyjna dla przedstawicieli nauk ścisłych (techniczne kwestie ochrony przed hałasem, np. związane z rodzajami i sposobem rozmieszczenia ekranów akustycznych) oraz medycznych (wpływ hałasu na zdrowie człowieka). Kwestie techniczne mają jednak charakter wtórny wobec regulacji prawnych, a rozważania prowadzone pod kątem medycznym abstrahują od rozwiązań prawnych, skupiając się na negatywnych skutkach narażenia na hałas. W tym stanie rzeczy konieczne jest kompleksowe spojrzenie na omawiany problem od strony prawnika.

METODA BADAŃ I STRUKTURA ROZWAŻAŃ

Analiza wzmiankowanej wyżej problematyki została przeprowadzona z wykorzystaniem metody dogmatycznoprawnej. Należy zaznaczyć, że zagadnienia omawiane są wieloaspektowo, tj. analiza nie ogranicza się tylko do prawa ochrony środowiska, lecz także obejmuje prawo budowlane i prawo zagospodarowania przestrzennego. Takie kompleksowe, a nie wybiórcze, odniesienie się do kwestii ochrony przed hałasem drogowym uzasadnione jest tym, że jest ona aktualna cały czas w tym sensie, iż nie jest związana np. tylko z etapem projektowania czy też budowania drogi, lecz pojawia się również np. w kontekście strategii ochrony przed hałasem oraz wtedy, gdy rzeczywiście występujący hałas przekracza poziomy dopuszczane przez prawo.

[6] *Ibidem*. Obliczenia własne.
[7] *Ibidem*. Obliczenia własne.
[8] *Ibidem*.
[9] European Environment Agency, *Environmental noise in Europe – 2020, EEA Report No 22/2019*, 2020, https://www.eea.europa.eu/publications/environmental-noise-in-europe (dostęp: 12.03.2022), s. 6. W tym raporcie uwagę zwrócono jednak na to, że szacunki te są najprawdopodobniej zaniżone w stosunku do rzeczywistych rozmiarów problemu.
[10] European Environment Agency, *Poland noise fact sheet…*
[11] *Ibidem*.

Pobrane z czasopisma Studia Iuridica Lublinensia **http://studiaiuridica.umcs.pl**
Data: 01/11/2026 22:21:51

Uwaga! Artykuł został opublikowany w dwóch wersjach językowych – podstawą do cytowań jest wersja angielska
The English-language text shall constitute the original version of the article. The Polish-language version of the article is only an illustrative version

Z uwagi na złożoność omawianego problemu i związaną z tym objętość tekstu zaszła konieczność podzielenia go na dwie części. Pierwsza część stanowi ogólne wprowadzenie do kwestii hałasu drogowego. Odniesiono się w niej do pojęcia hałasu, normatywnie ukształtowanych dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku oraz podmiotów zobowiązanych do zapewnienia ochrony przed hałasem drogowym. Jest to swego rodzaju „część ogólna prawa przeciwhałasowego". W drugiej części opracowania omówione zostaną szczegółowe regulacje odnoszące się do zwalczania hałasu drogowego.

PRAWNE PODSTAWY OCHRONY PRZED HAŁASEM DROGOWYM

1. Pojęcie hałasu

Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska[12] definiuje hałas jako dźwięki o częstotliwościach od 16 Hz do 16 000 Hz. W literaturze podkreśla się słusznie, że jest to definicja wprowadzająca niepotrzebne zamieszanie i mało przydatna; jedyny wniosek, jaki z niej można wyprowadzić, to ograniczenie zastosowania przepisów p.o.ś. do dźwięków słyszalnych przez człowieka[13]. Hałas, który jest problemem cywilizacyjnym i przed którym należy chronić ludzi, jest pewną uciążliwością. Chodzi więc o rozumienie tego pojęcia przyjęte w języku ogólnym, zgodnie z którym hałas to nieskoordynowane głośne dźwięki, głośny stuk, trzask, zgiełk, wrzawa, harmider, rumor, stukot[14]. Definicja odpowiadająca istocie problemu zawarta jest w dyrektywie 2002/49/WE. Zgodnie z art. 3 lit. a tego aktu prawnego hałasem w środowisku są niepożądane lub szkodliwe dźwięki powodowane przez działalność człowieka na wolnym powietrzu, w tym hałas emitowany przez środki transportu, ruch drogowy, ruch kolejowy, ruch samolotowy, oraz hałas pochodzący z obszarów działalności przemysłowej[15]. Z tej perspektywy patrząc, a także biorąc pod uwagę terminologię przyjętą w p.o.ś., przedmiotem zainteresowania w niniejszym opracowaniu jest hałas, który stanowi zanieczyszczenie, a więc zgodnie z art. 3 pkt 49 p.o.ś. emisję, która może: być szkodliwa dla zdrowia ludzi lub stanu środowiska[16], może powodować szkodę w dobrach materialnych, może pogarszać walory estetyczne środowiska lub może kolidować z innymi, uzasadnionymi sposobami korzystania ze środowiska.

[12] T.j. Dz.U. 2021, poz. 1973 ze zm., dalej: p.o.ś.
[13] J. Jerzmański, [w:] M. Górski, M. Pchałek, W. Radecki, J. Jerzmański, M. Bar, S. Urban, J. Jendrośka, *Prawo ochrony środowiska. Komentarz*, Warszawa 2019, wprowadzenie do tytułu II działu V ustawy, Nb. 1.
[14] *Hałas*, [w:] *Słownik języka polskiego*, red. W. Doroszewski, https://sjp.pwn.pl/doroszewski/halas;5432541 (dostęp: 12.03.2022).
[15] Zbliżoną do słownikowej definicję hałasu przyjęto również w nieobowiązującym już rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 30 września 1980 r. w sprawie ochrony środowiska przed hałasem i wibracjami (Dz.U. 1980, nr 24, poz. 90). Hałasem w rozumieniu tego aktu prawnego były drgania rozprzestrzeniające się w powietrzu w postaci fal akustycznych o częstotliwościach i natężeniach stwarzających uciążliwości dla ludzi i środowiska.
[16] W myśl art. 3 pkt 39 p.o.ś. środowiskiem jest ogół elementów przyrodniczych, w tym także przekształconych w wyniku działalności człowieka, a w szczególności powierzchnia ziemi, kopaliny, wody, powietrze, krajobraz, klimat oraz pozostałe elementy różnorodności biologicznej, jak również wzajemne oddziaływania pomiędzy tymi elementami.

Pobrane z czasopisma Studia Iuridica Lublinensia **http://studiaiuridica.umcs.pl**
Data: 01/11/2026 22:21:51

Uwaga! Artykuł został opublikowany w dwóch wersjach językowych – podstawą do cytowań jest wersja angielska
The English-language text shall constitute the original version of the article. The Polish-language version of the article is only an illustrative version

2. Dopuszczalne poziomy hałasu w środowisku

Na początek należy wskazać, że zgodnie z ogólna zasadą przyjętą w art. 112 p.o.ś. ochrona przed hałasem polega na zapewnieniu jak najlepszego stanu akustycznego środowiska, w szczególności poprzez: 1) utrzymanie poziomu hałasu poniżej dopuszczalnego lub co najmniej na tym poziomie; 2) zmniejszanie poziomu hałasu co najmniej do dopuszczalnego, gdy nie jest on dotrzymany.

Dopuszczalne poziomy hałasu w środowisku są określone w załączniku do rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku[17]. Oddzielnie ustalone zostały dopuszczalne poziomy hałasu w środowisku, powodowanego przez poszczególne grupy źródeł hałasu, z wyłączeniem hałasu powodowanego przez starty, lądowania i przeloty statków powietrznych oraz linie elektroenergetyczne (tabela 1 i 3 załącznika), a także dopuszczalne poziomy hałasu w środowisku, powodowanego przez starty, lądowania i przeloty statków powietrznych oraz linie elektroenergetyczne (tabela 2 i 4). W ramach pierwszej ze wskazanych grup źródeł hałasu jego poziomy różnicuje się w zależności od tego, czy chodzi o drogi i linie kolejowe czy też o pozostałe obiekty i działalność będącą źródłem hałasu. W ramach drugiej grupy źródeł hałasu odmienne poziomy określa się dla hałasu wynikającego ze startów, lądowań i przelotów statków powietrznych oraz dla hałasu, którego źródłem są linie elektroenergetyczne. Normy hałasu są również zróżnicowane w zależności od przeznaczenia chronionego terenu (np. najniższe dopuszczalne poziomy są określone dla strefy ochronnej „A" uzdrowiska i terenów szpitali poza miastem, natomiast najwyższe – dla terenów w strefie śródmiejskiej miast powyżej 100 tys. mieszkańców[18]). Wreszcie dopuszczalne poziomy hałasu są różne w zależności od stosowanego wskaźnika hałasu. Z punktu widzenia ustalania i kontroli warunków korzystania ze środowiska w odniesieniu do jednej doby istotne są wskaźniki L_{AeqD}[19] oraz L_{AeqN}[20] (chodzi tutaj o stosowanie konkretnych rozwiązań służących ochronie przed hałasem, np. ekranów akustycznych itp.), natomiast z punktu widzenia prowadzenia długookresowej polityki

[17] T.j. Dz.U. 2014, poz. 112, dalej: rozp.h.ś.
[18] Strefa śródmiejska miast powyżej 100 tys. mieszkańców to teren zwartej zabudowy mieszkaniowej z koncentracją obiektów administracyjnych, handlowych i usługowych. W przypadku miast, w których występują dzielnice o liczbie mieszkańców powyżej 100 tys., można wyznaczyć w tych dzielnicach strefę śródmiejską, jeżeli charakteryzuje się ona zwartą zabudową mieszkaniową z koncentracją obiektów administracyjnych, handlowych i usługowych.
[19] Jest to równoważny poziom dźwięku A dla pory dnia, rozumianej jako przedział czasu od godz. 6.00 do godz. 22.00 (art. 112a pkt 1 lit. b tiret pierwsze p.o.ś.).
[20] Jest to równoważny poziom dźwięku A dla pory nocy, rozumianej jako przedział czasu od godz. 22.00 do godz. 6.00 (art. 112a pkt 1 lit. b tiret drugie p.o.ś.).

Pobrane z czasopisma Studia Iuridica Lublinensia **http://studiaiuridica.umcs.pl**
Data: 01/11/2026 22:21:51
Uwaga! Artykuł został opublikowany w dwóch wersjach językowych – podstawą do cytowań jest wersja angielska
The English-language text shall constitute the original version of the article. The Polish-language version of the article is only an illustrative version

w zakresie ochrony przed hałasem bierze się pod uwagę wskaźniki L_{DWN}[21] oraz L_N[22] (chodzi tutaj o sporządzanie strategicznych map hałasu oraz programów ochrony środowiska przed hałasem, o których będzie mowa w części drugiej artykułu).

Należy podkreślić, że dopuszczalne poziomy hałasu określone we wzmiankowanym wyżej rozporządzeniu są sprzeczne z zaleceniami Światowej Organizacji Zdrowia[23]. Zostały one drastycznie podniesione w 2012 r.[24] Uzasadnienie tej zmiany było bulwersujące: „Uzasadniając propozycje zmian, wskazać należy na obserwowany gwałtowny wzrost natężenia ruchu drogowego odnotowany w ciągu ostatnich lat oraz wysokie wartości prognoz w tym zakresie, z drugiej strony tendencję obudowywania dróg o dużym natężeniu ruchu zabudową mieszkaniową. Zarządca drogi, realizując nowe pilne inwestycje, staje przed trudnymi problemami, często niemożliwymi do rozwiązania pomimo wydatkowania olbrzymich kwot na urządzenia ochrony przed hałasem (głównie ekranów akustycznych). Możliwość lokalizacji zabudowy mieszkaniowej w bezpośrednim sąsiedztwie drogi oraz skutków jej funkcjonowania, tj. w strefie oddziaływania akustycznego znacznie przekraczającego dopuszczalne wartości, sprawia, że nawet budowa wielu kilometrów kosztownych ekranów akustycznych o najwyższych parametrach technicznych nie jest w stanie zapewnić dotrzymania obowiązujących norm hałasu i prowadzi do ustawicznych protestów. Podobna sytuacja występuje w przypadku linii kolejowych. Obecnie największe koszty związane z ochroną środowiska w realizowanych projektach inwestycyjnych dotyczą przede wszystkim dwóch aspektów środowiskowych: hałasu oraz ochrony przyrody. W przypadku konieczności stosowania zabezpieczeń akustycznych na istniejących bądź przebudowywanych drogach i liniach kolejowych, najczęściej jedynym możliwym do zastosowania rozwiązaniem pozostaje bardzo kosztowna budowa ekranów akustycznych. Brak możliwości »odsunięcia« drogi lub linii kolejowej od zabudowań mieszkalnych (zwłaszcza w centrach dużych miast) oraz bliskość chronionej prawnie zabudowy powoduje konieczność sytuowania wyjątkowo wysokich (kilkumetrowych) ekranów akustycznych powodujących nieodwracalne zeszpecenie architektury i krajobrazu oraz złamanie ładu urbanistycznego. Jednocześnie tak wysokie ekrany są rzadkością w innych państwach”. Przy ocenie skutków regulacji dodano: „Wejście w życie projektowanego rozporządzenia wpłynie pozytywnie na sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego.

[21] Jest to długookresowy średni poziom dźwięku A wyrażony w decybelach (dB), wyznaczony zgodnie z ISO 1996-2:1987 w ciągu wszystkich dób w roku (rozumianym jako dany rok kalendarzowy w odniesieniu do emisji dźwięku i średni rok w odniesieniu do warunków meteorologicznych), z uwzględnieniem pory dnia (rozumianej jako przedział czasu od godz. 6.00 do godz. 18.00), pory wieczora (rozumianej jako przedział czasu od godz. 18.00 do godz. 22.00) oraz pory nocy (rozumianej jako przedział czasu od godz. 22.00 do godz. 6.00); wskaźnik ten służy do określenia ogólnej dokuczliwości hałasu (art. 112a pkt 1 lit. a tiret pierwsze p.o.ś.). Sposób ustalania wartości tego wskaźnika został określony w rozporządzeniu Ministra Klimatu z dnia 30 maja 2020 r. w sprawie sposobu ustalania wartości wskaźnika hałasu L_{DWN} (Dz.U. 2020, poz. 1018).

[22] Jest to długookresowy średni poziom dźwięku A, wyrażony w decybelach (dB), wyznaczony zgodnie z ISO 1996-2:1987 w ciągu wszystkich pór nocy (rozumianych jako przedział czasu od godz. 22.00 do godz. 6.00) w roku (rozumianym jako dany rok kalendarzowy w odniesieniu do emisji dźwięku i średni rok w odniesieniu do warunków meteorologicznych); wskaźnik ten służy do określenia zaburzenia snu (art. 112a pkt 1 lit. a tiret drugie p.o.ś.).

[23] Por. World Health Organization, *Environmental Noise Guidelines…*, s. xvi–xvii.

[24] Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 1 października 2012 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz.U. 2012, poz. 1109).

Pobrane z czasopisma Studia Iuridica Lublinensia **http://studiaiuridica.umcs.pl**
Data: 01/11/2026 22:21:51

Uwaga! Artykuł został opublikowany w dwóch wersjach językowych – podstawą do cytowań jest wersja angielska
The English-language text shall constitute the original version of the article. The Polish-language version of the article is only an illustrative version

Należy zauważyć, iż obecnie w przypadku konieczności stosowania zabezpieczeń akustycznych na istniejących bądź przebudowywanych drogach i liniach kolejowych, najczęściej jedynym możliwym do zastosowania rozwiązaniem pozostaje bardzo kosztowna budowa ekranów akustycznych. Z szacunków Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad wynika, iż proponowane w projekcie rozporządzenia podwyższenie dopuszczalnego poziomu hałasu w środowisku powodowanego przez drogi lub linie kolejowe może spowodować redukcję długości ekranów akustycznych o około 30% oraz redukcję kosztów budowy ekranów o około 25% w stosunku do zakładanych kosztów wynikających z obecnie obowiązujących przepisów"[25]. Krótko mówiąc, dla projektodawcy ważniejsze są finanse publiczne niż zdrowie i życie ludzi. Problem rozwiązano nie poprzez zakaz budowania nowych dróg lub zwiększania natężenia ruchu na drogach istniejących w pobliżu terenów zabudowy mieszkaniowej ani nie poprzez zakaz tworzenia takiej zabudowy na terenach, na których istnieje szkodliwy hałas drogowy, lecz poprzez podniesienie dopuszczalnych poziomów hałasu. Został więc rozwiązany pozornie – w statystykach, a nie w rzeczywistości. Sytuację tę można porównać do dużego spadku liczby przestępstw przeciwko mieniu, który nastąpił w latach 2013 i 2014[26]. Z dnia na dzień Polska stała się państwem, w którym nie tak często jak wcześniej dochodzi do przekroczenia norm hałasu drogowego, więc większość ludzi (teoretycznie) żyje w spokoju i hałas nie oddziałuje w sposób szkodliwy na ich zdrowie. Dane statystyczne dotyczące liczby ludzi zagrożonych szkodliwym hałasem, które wskazane zostały wyżej, oparte są na poziomach hałasu, które są i tak dużo niższe niż polskie normy w tym zakresie. Oznacza to, że gdyby wziąć pod uwagę hałas przekraczający dopuszczalne w Polsce poziomy, a nie hałas szkodliwy dla zdrowia, to okazałoby się, że np. w Warszawie na uciążliwy hałas narażonych jest nie 44% mieszkańców a – powiedzmy – 10–20%. Mówi się, że jeśli nie wiadomo o co chodzi, to chodzi o pieniądze. W tym przypadku projektodawca nawet się z tym nie krył.

Biorąc pod uwagę powyższe, uważam, że obowiązujące rozporządzenie w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku jest sprzeczne z art. 68 ust. 4 oraz art. 74 ust. 1 i 2 Konstytucji RP[27] i – jako takie – powinno być zmienione przy uwzględnieniu

[25] Zob. uzasadnienie projektu zmiany rozporządzenia w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku z dnia 6 września 2012 r., https://legislacja.rcl.gov.pl/docs//515/61550/61552/61553/dokument47210.pdf (dostęp: 12.03.2022).

[26] Spadek ten nie był jednak spowodowany dużo bardziej skutecznymi w porównaniu do lat poprzednich działaniami organów ścigania, lecz zmianą granicy przepołowienia niektórych typów czynów zabronionych. W dniu 9 listopada 2013 r. weszła bowiem w życie nowelizacja Kodeksu wykroczeń, którą podniesiono z 250 zł do jednej czwartej minimalnego wynagrodzenia wartość rzeczy będącej przedmiotem czynności wykonawczej przepołowionych przestępstw (kradzieży, przywłaszczenia, paserstwa oraz – przy czym tutaj chodziło o wysokość szkody – zniszczenia, uszkodzenia lub uczynienia niezdatną do użytku cudzej rzeczy). Minimalne wynagrodzenie za pracę wynosiło w 2013 r. 1600 zł, a w 2014 r. – 1680 zł, czyli jego czwarta część przewyższała kwotę 250 zł we wskazanych latach odpowiednio o 60% i 68%. Czyn zabroniony, który jednego dnia był przestępstwem, następnego dnia stał się wykroczeniem. Podobny efekt uzyskano przez kontrawencjonalizację (tą samą ustawą nowelizującą Kodeks wykroczeń) czynu polegającego na prowadzeniu w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem podobnie działającego środka na drodze publicznej, w strefie zamieszkania lub w strefie ruchu pojazdu innego niż mechaniczny. Ta, notabene słuszna, zmiana doprowadziła do gwałtownego spadku liczby przestępstw przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji.

[27] Konstytucja Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r. (Dz.U. 1997, nr 78, poz. 483 ze zm.). W myśl art. 68 ust. 4 Konstytucji władze publiczne są obowiązane do zapobiegania negatywnym dla zdrowia skutkom degradacji środowiska, natomiast zgodnie z art. 74 ust. 1 i 2 władze publiczne prowadzą politykę zapewniającą

Pobrane z czasopisma Studia Iuridica Lublinensia **http://studiaiuridica.umcs.pl**
Data: 01/11/2026 22:21:51
Uwaga! Artykuł został opublikowany w dwóch wersjach językowych – podstawą do cytowań jest wersja angielska
The English-language text shall constitute the original version of the article. The Polish-language version of the article is only an illustrative version

w szczególności zaleceń Światowej Organizacji Zdrowia, które są oparte na prowadzonych od wielu lat badaniach naukowych dotyczących wpływu hałasu na zdrowie człowieka. Jest ono sprzeczne również z delegacją zawartą w art. 113 ust. 1 p.o.ś. Zgodnie z tym przepisem wydający rozporządzenie powinien kierować się potrzebą zapewnienia należytej ochrony środowiska przed hałasem oraz mieć na uwadze przepisy prawa Unii Europejskiej odnoszące się do oceny i zarządzania poziomem hałasu w środowisku. Należy zwrócić uwagę, że w myśl preambuły dyrektywy 2002/49/WE osiągnięcie wysokiego poziomu zdrowia i ochrony środowiska jest częścią polityki wspólnotowej, a ochrona przed hałasem znajduje się wśród przyjętych celów. Rozwinięciem tej myśli jest art. 1 ust. 1 dyrektywy 2002/49/WE, zgodnie z którym ma ona na celu zdefiniowanie wspólnego podejścia do unikania, zapobiegania lub zmniejszania szkodliwych skutków narażenia na działanie hałasu, w tym jego dokuczliwości, na podstawie ustalonych priorytetów. W tym celu zarządza się stopniowe wdrażanie następujących działań: „(…) c) przyjęcie przez Państwa Członkowskie, na podstawie danych uzyskanych z map hałasu, planów działań zmierzających do zapobiegania powstawaniu hałasu w środowisku i obniżania jego poziomu tam, gdzie jest to konieczne, zwłaszcza tam, gdzie oddziaływanie hałasu może powodować szkodliwe skutki dla ludzkiego zdrowia, oraz zachowanie jakości klimatu akustycznego środowiska tam, gdzie jest ona jeszcze właściwa”. Rozporządzenie w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu nie zapewnia należytej ochrony środowiska, a tym samym nie realizuje celów dyrektywy 2002/49/WE. Jak podniesiono w raporcie Najwyższej Izby Kontroli: „Wprowadzenie z dniem 23 października 2012 r. przez Ministra Środowiska zmian co do dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku, nie sprzyjało skutecznej ochronie mieszkańców dużych aglomeracji przed hałasem. Dopuszczalne długoterminowe poziomy hałasu w środowisku, służące opracowywaniu map akustycznych i POŚH [programów ochrony środowiska przed hałasem], zostały podniesione dla zabudowy wrażliwej na hałas (bez stref uzdrowisk i szpitali poza miastami) od 5 do 10 dB, do poziomu od 64 do 70 dB dla wskaźnika L_{DWN} i od 59 do 65 dB dla wskaźnika L_N. Normy te dotyczyły hałasu komunikacyjnego, a więc głównego źródła hasłu w aglomeracjach, i pozostają w sprzeczności z Polityką ekologiczną Państwa i zaleceniami Światowej Organizacji Zdrowia (WHO), zakładającymi, że hałas w środowisku w porze dziennej nie powinien przekraczać 50–55 dB w dzień i 40–45 dB w nocy. Zauważyć przy tym należy, że wzrost poziomu głośności o około 3 dB przekłada się na dwukrotny wzrost odczuwalnego natężenia dźwięku, a o 10 dB na 10-krotny wzrost jego natężenia. (…) Podwyższenie dopuszczalnych, długookresowych norm hałasu miało negatywne skutki dla ochrony mieszkańców aglomeracji przed hałasem komunikacyjnym i odbiło się negatywnie na drugim etapie mapowania akustycznego i aktualizacji lub sporządzania programów ochrony środowiska przed hałasem. Z chwilą podwyższenia tych norm, automatycznie zmniejszyła się, szczególnie w mniejszych aglomeracjach (od 100 do 250 tys. mieszkańców), populacja osób zagrożonych ponadnormatywnym hałasem”[28].

bezpieczeństwo ekologiczne współczesnemu i przyszłym pokoleniom; ochrona środowiska jest obowiązkiem władz publicznych.

[28] Najwyższa Izba Kontroli, *Ochrona mieszkańców dużych miast przed hałasem. Informacja o wynikach kontroli*, LBI-4101-11-00/2013, https://www.nik.gov.pl/plik/id,7116,v,artykul_10179.pdf (dostęp: 12.03.2022), s. 28–29.

Pobrane z czasopisma Studia Iuridica Lublinensia **http://studiaiuridica.umcs.pl**
Data: 01/11/2026 22:21:51

Uwaga! Artykuł został opublikowany w dwóch wersjach językowych – podstawą do cytowań jest wersja angielska
The English-language text shall constitute the original version of the article. The Polish-language version of the article is only an illustrative version

3. Podmioty zobowiązane do zapewnienia ochrony przed hałasem drogowym

Ochrona środowiska należy do głównych zadań jednostek samorządu terytorialnego[29]. Konkretyzacją tej zasady jest art. 139 p.o.ś., zgodnie z którym przestrzeganie wymagań ochrony środowiska związanych z eksploatacją dróg zapewniają zarządzający nimi. Co do zasady zarządcami dróg publicznych są dla dróg: 1) krajowych – Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad; 2) wojewódzkich – zarząd województwa; 3) powiatowych – zarząd powiatu; 4) gminnych – wójt (burmistrz, prezydent miasta) (art. 19 ust. 2 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych[30]). W granicach miast na prawach powiatu zarządcą wszystkich dróg publicznych jest co do zasady prezydent miasta (art. 19 ust. 5 u.d.p.). Z przywołanym wyżej art. 139 p.o.ś. koresponduje art. 20 pkt 13 u.d.p., zgodnie z którym do zarządcy drogi należy w szczególności przeciwdziałanie niekorzystnym przeobrażeniom środowiska mogącym powstać lub powstającym w następstwie budowy lub utrzymania dróg. Na tych podmiotach spoczywa więc obowiązek zapewnienia jak najlepszego stanu akustycznego środowiska, w szczególności poprzez utrzymanie poziomu hałasu poniżej dopuszczalnego lub co najmniej na tym poziomie bądź zmniejszanie poziomu hałasu co najmniej do dopuszczalnego, gdy nie jest on dotrzymany (art. 112 p.o.ś.). Bardzo często realizacja obowiązków w tym zakresie jest cedowana na jednostki budżetowe jednostek samorządu terytorialnego. Zgodnie bowiem z art. 21 ust. 1 u.d.p. zarządca drogi, o którym mowa w art. 19 ust. 2 pkt 2–4 i ust. 5, może wykonywać swoje obowiązki przy pomocy jednostki organizacyjnej będącej zarządem drogi, utworzonej odpowiednio przez sejmik województwa, radę powiatu lub radę gminy; jeżeli jednostka taka nie została utworzona, zadania zarządu drogi wykonuje zarządca.

Należy jednak zaznaczyć, że ani organy wskazane w art. 19 u.d.p. jako zarządcy dróg publicznych, ani jednostki organizacyjne utworzone zgodnie z art. 21 ust. 1 u.d.p. nie mają zdolności prawnej, w związku z czym nie mogą być stroną postępowania cywilnego[31]. Uwaga ta ma ważne znaczenie, gdyż w przypadku gdy wskazane podmioty nie wykonują swoich obowiązków, a więc nie zapewniają ochrony przed hałasem na terenach chronionych akustycznie, osoby narażone na ponadnormatywny hałas drogowy mogą doprowadzić do „wymuszenia" wykonania tych obowiązków wyłącznie na drodze postępowania cywilnego[32]. Powstaje więc problem określenia podmiotu legitymowanego biernie w takiej sprawie.

---

[29] Zob. art. 7 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 8 marca 1998 r. o samorządzie gminnym (t.j. Dz.U. 2021, poz. 1372 ze zm.), art. 4 ust. 1 pkt 13 ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym (t.j. Dz.U. 2020, poz. 920 ze zm.) oraz art. 14 ust. 1 pkt 8 ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie województwa (t.j. Dz.U. 2020, poz. 1668 ze zm.).

[30] T.j. Dz.U. 2021, poz. 1376 ze zm., dalej: u.d.p.

[31] Zdolność sądową, a więc zdolność do występowania w procesie cywilnym jako strona, mają osoby fizyczne, osoby prawne, a także jednostki organizacyjne niebędące osobami prawnymi, którym ustawa przyznaje zdolność prawną (art. 64 § 1 i 1^1 Kodeksu postępowania cywilnego).

[32] Kwestia dochodzenia swoich praw przez osoby zagrożone hałasem drogowym będzie wzmiankowana w drugiej części artykułu. Z uwagi na to, że niniejszy tekst (obie jego części) stanowi próbę syntetycznego, ale jednak systemowego ujęcia publicznoprawnych regulacji dotyczących ochrony przed hałasem drogowym, szersze omówienie cywilnoprawnych możliwości „wymuszania" realizacji obowiązków w zakresie zapewnienia odpowiedniego klimatu akustycznego wymagało stworzenia odrębnego opracowania poświęconego wyłącznie środkom, z których mogą korzystać osoby narażone na hałas. Taki artykuł już napisałem w ramach realizowanego przeze mnie

Pobrane z czasopisma Studia Iuridica Lublinensia **http://studiaiuridica.umcs.pl**
Data: 01/11/2026 22:21:51

Uwaga! Artykuł został opublikowany w dwóch wersjach językowych – podstawą do cytowań jest wersja angielska
The English-language text shall constitute the original version of the article. The Polish-language version of the article is only an illustrative version

PODSUMOWANIE

Na zakończenie należy wskazać, jakie wnioski płyną z analizy przepisów „części ogólnej prawa przeciwhałasowego". Na pewno widać, że regulacje prawne są w tym zakresie dość klarowne. Wiadomo, czym jest hałas i jego kwalifikowana forma, czyli zanieczyszczenie. Wiadomo też, że ochrona przed hałasem polega w szczególności na utrzymaniu poziomu hałasu poniżej dopuszczalnego lub co najmniej na tym poziomie bądź na zmniejszaniu poziomu hałasu co najmniej do dopuszczalnego, gdy nie jest on dotrzymany. Normy hałasu określone są jednoznacznie w załączniku do rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. Nie ma też wątpliwości, na jakich podmiotach spoczywa obowiązek przeciwdziałania niekorzystnym przeobrażeniom środowiska mogącym powstać lub powstającym w następstwie budowy lub utrzymania dróg oraz przestrzegania wymagań ochrony środowiska związanych z eksploatacją dróg.

Osoby przebywające w miejscach szczególnie narażonych na hałas drogowy (np. mieszkańcy dużych miast; mieszkańcy terenów, nieopodal których przebiega droga szybkiego ruchu; mieszkańcy wsi, tzw. ulicówek) mogą zadawać sobie jednak pytanie: Skoro jest tak dobrze, to dlaczego jest tak źle (głośno)? Pomijając kwestię ewentualnego niewypełniania przez określone podmioty obowiązków w zakresie zapewnienia właściwego klimatu akustycznego, należy zwrócić uwagę na wadliwość przepisów, które stanowią punkt wyjścia ochrony przed hałasem, a mianowicie regulacji określających dopuszczalne poziomy hałasu w środowisku.

Należy zadać pytanie: Jaki jest cel ochrony przed hałasem drogowym? Odpowiedź jest prosta – chodzi o zapewnienie ludziom możliwości korzystania z miejsc, w których mieszkają, zgodnie z przeznaczeniem tych miejsc (np. odpoczynek albo praca w domu czy w ogrodzie), a także ochrona zdrowia ludzi, na które hałas drogowy ma negatywny wpływ. Jak wyżej wskazano, obowiązujące w Polsce przepisy określające normy hałasu są sprzeczne z zaleceniami Światowej Organizacji Zdrowia, które zostały opracowane w oparciu o prowadzone na całym świecie badania na temat wpływu hałasu środowiskowego na człowieka – jego dobrostan psychiczny i zdrowie. Są one również sprzeczne z Konstytucją RP (art. 68 ust. 4 oraz art. 74 ust. 1 i 2), a nawet z delegacją, na podstawie której zostały wydane (art. 113 ust. 1 p.o.ś.).

Zapewnienie właściwego klimatu akustycznego, a więc takiego, który będzie zgodny z celami ochrony przed hałasem, jest niemożliwe bez zmiany dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku. Uzasadniony jest więc postulat obniżenia norm hałasu co najmniej do wartości zalecanych przez Światową Organizację Zdrowia. Bez tego nawet prawidłowa realizacja przez podmioty publiczne obowiązków w zakresie ochrony przed hałasem może doprowadzić tylko do formalnego spełnienia wymagań przewidzianych w przepisach prawa, w szczególności w ustawie Prawo ochrony środowiska. W rzeczywistości jednak będzie to tylko ułuda, gdyż rzeczywisty problem nie zostanie rozwiązany. Z tego punktu widzenia nawet normy przewidziane pierwotnie (przed zmianą, która nastąpiła w dniu 23 października 2012 r.) w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów

projektu badawczego. Zob. P. Poniatowski, *(Niewystarczające) środki ochrony prawnej przysługujące osobom narażonym na ponadnormatywny hałas drogowy*, „Transformacje Prawa Prywatnego" 2021, nr 3, s. 49–79.

Pobrane z czasopisma Studia Iuridica Lublinensia **http://studiaiuridica.umcs.pl**
Data: 01/11/2026 22:21:51

Uwaga! Artykuł został opublikowany w dwóch wersjach językowych – podstawą do cytowań jest wersja angielska
The English-language text shall constitute the original version of the article. The Polish-language version of the article is only an illustrative version

hałasu w środowisku, były zbyt wysokie. Inną wątpliwą kwestią, która powinna być rozważona, jest zróżnicowanie norm hałasu w zależności od rodzaju terenu chronionego akustycznie. Wpływ hałasu na psychikę i zdrowie fizyczne człowieka jest przecież taki sam, niezależnie od tego, gdzie mieszka. Dlaczego osoba mieszkająca w domu wielorodzinnym ma być chroniona słabiej niż mieszkaniec domu jednorodzinnego? Dlaczego na większy hałas (w porównaniu do osoby mieszkającej na terenach zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej) może być narażony mieszkaniec wsi (a konkretnie – używając słów rozp.h.ś. – zabudowy zagrodowej)? Jak taki stan rzeczy ma się do deklarowanej w preambule do Konstytucji RP i w art. 32 ust. 1 tego aktu prawnego równości wobec prawa? Oczywiście w pewnych sytuacjach zapewnienie ochrony przed hałasem jest bardzo utrudnione (np. jeśli chodzi o ochronę akustyczną budynków położonych na granicy pasa drogowego w ścisłym centrum miasta). Czy jest to jednak powód do podwyższania norm hałasu dla takich terenów (w rozp.h.ś. mówi się o terenach w strefie śródmiejskiej miast powyżej 100 tys. mieszkańców)? A może powinno się w takich przypadkach robić wszystko co możliwe, by zniwelować hałas, a jeśli nie dałoby się doprowadzić jego poziomu do norm, to wypłacać odszkodowania dla właścicieli budynków położonych w takich miejscach? Jak widać, powstaje dużo pytań. Czy prawodawca się nad nimi pochyli?

BIBLIOGRAFIA

Literatura

Bortkiewicz A., Czaja N., *Pozasłuchowe skutki działania hałasu ze szczególnym uwzględnieniem chorób układu krążenia*, „Forum Medycyny Rodzinnej" 2018, nr 2.

Jerzmański J., [w:] M. Górski, M. Pchałek, W. Radecki, J. Jerzmański, M. Bar, S. Urban, J. Jendrośka, *Prawo ochrony środowiska. Komentarz*, Warszawa 2019.

Leśnikowska-Matusiak I., Wnuk A., *Wpływ hałasu komunikacyjnego na stan środowiska akustycznego człowieka*, „Transport Samochodowy" 2014, nr 3.

Pawlas K., *Hałas jako czynnik zanieczyszczający środowisko – aspekty medyczne*, „Medycyna Środowiskowa" 2015, nr 4.

Poniatowski P., *(Niewystarczające) środki ochrony prawnej przysługujące osobom narażonym na ponadnormatywny hałas drogowy*, „Transformacje Prawa Prywatnego" 2021, nr 3.

Stefaniuk M., *Environmental Awareness in Polish Society with Respect to Natural Resources and Their Protection (Overview of Survey Research)*, „Studia Iuridica Lublinensia" 2021, vol. 30(2), **DOI: https://doi.org/10.17951/sil.2021.30.2.357-379**.

Netografia

European Environment Agency, *Environmental noise in Europe – 2020, EEA Report No 22/2019*, 2020, https://www.eea.europa.eu/publications/environmental-noise-in-europe (dostęp: 12.03.2022).

European Environment Agency, *Exposure of Europe's population to environmental noise*, https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/indicators/exposure-to-and-annoyance-by-2/assessment-4 (dostęp: 12.03.2022).

European Environment Agency, *Poland noise fact sheet – 2021*, 8.12.2021, https://www.eea.europa.eu/themes/human/noise/noise-fact-sheets/noise-country-fact-sheets-2021/poland (dostęp: 12.03.2022).

Guidelines for community noise, eds. B. Berglund, T. Lindvall, D.H. Schwela Geneva 1999, https://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/66217/a68672.pdf?sequence=1&isAllowed=y (dostęp: 12.03.2022).

Hałas, [w:] *Słownik języka polskiego*, red. W. Doroszewski, https://sjp.pwn.pl/doroszewski/halas;5432541 (dostęp: 12.03.2022).

Pobrane z czasopisma Studia Iuridica Lublinensia **http://studiaiuridica.umcs.pl**
Data: 01/11/2026 22:21:51

Uwaga! Artykuł został opublikowany w dwóch wersjach językowych – podstawą do cytowań jest wersja angielska
The English-language text shall constitute the original version of the article. The Polish-language version of the article is only an illustrative version

Marczak P., *Zagrożenie hałasem. Wybrane zagadnienia*, Warszawa 2012, https://www.senat.gov.pl/gfx/senat/pl/senatopracowania/30/plik/ot-612_inter.pdf (dostęp: 12.03.2022).

Najwyższa Izba Kontroli, *Ochrona mieszkańców dużych miast przed hałasem. Informacja o wynikach kontroli*, LBI-4101-11-00/2013, https://www.nik.gov.pl/plik/id,7116,v,artykul_10179.pdf (dostęp: 12.03.2022).

Projekt zmiany rozporządzenia w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku z dnia 6 września 2012 r., https://legislacja.rcl.gov.pl/docs//515/61550/61552/61553/dokument47210.pdf (dostęp: 12.03.2022).

World Health Organization, *Environmental Noise Guidelines for the European Region*, 2018, https://www.euro.who.int/__data/assets/pdf_file/0008/383921/noise-guidelines-eng.pdf (dostęp: 12.03.2022).

AKTY PRAWNE

Decyzja Parlamentu Europejskiego i Rady nr 1386/2013/UE z dnia 20 listopada 2013 r. w sprawie ogólnego unijnego programu działań w zakresie środowiska do 2020 r. „Dobra jakość życia z uwzględnieniem ograniczeń naszej planety" (Dz.Urz. L 354/171, 28.12.2013).

Dyrektywa 2002/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 25 czerwca 2002 r. odnosząca się do oceny i zarządzania poziomem hałasu w środowisku (Dz.Urz. L 189/12, 18.07.2002 ze zm.).

Konstytucja Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r. (Dz.U. 1997, nr 78, poz. 483 ze zm.).

Rozporządzenie Ministra Klimatu z dnia 30 maja 2020 r. w sprawie sposobu ustalania wartości wskaźnika hałasu L_{DWN} (Dz.U. 2020, poz. 1018).

Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (t.j. Dz.U. 2014, poz. 112).

Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 1 października 2012 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz.U. 2012, poz. 1109).

Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 30 września 1980 r. w sprawie ochrony środowiska przed hałasem i wibracjami (Dz.U. 1980, nr 24, poz. 90).

Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (t.j. Dz.U. 2021, poz. 1376 ze zm.).

Ustawa z dnia 8 marca 1998 r. o samorządzie gminnym (t.j. Dz.U. 2021, poz. 1372 ze zm.).

Ustawa z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym (t.j. Dz.U. 2022, poz. 528).

Ustawa z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie województwa (t.j. Dz.U. 2022, poz. 547).

Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska (t.j. Dz.U. 2021, poz. 1973 ze zm.).