



GLÓWNY INSPEKTOR SANITARNY

HŚ.NZ.530.3.2022

Warszawa, dnia 21 lipca 2022 r.

**Pan
Rafał Weber
Sekretarz Stanu
w Ministerstwie Infrastruktury**

Szanowny Panie Ministrze,

odpowiadając na wniosek z dnia 20 czerwca 2022 r. DDP-6.40.4.2021 w sprawie zaopiniowania na podstawie art. 54 ustawy z dnia 3 października 2008 r. *o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko*¹ projektu Programu Wzmocnienia Krajowej Sieci Drogowej do 2030 r. oraz projektu jego prognozy, uprzejmie proszę o przyjęcie następujących informacji.

Program Wzmocnienia Krajowej Sieci Drogowej do 2030 r. jest pierwszym, średniookresowym dokumentem programowym dotyczącym kompleksowego utrzymania sieci dróg krajowych, zarządzanych przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad, obejmującego utrzymanie strukturalne i bieżące. Utrzymanie strukturalne obejmuje dostosowanie istniejącej sieci dróg krajowych do przenoszenia obciążeń 11,5 t/os przez wzmocnienie konstrukcji nawierzchni, dostosowanie do obowiązujących warunków technicznych, w szczególności przez poszerzenie jezdni oraz poprawę geometrii drogi, w tym skrzyżowań i łuków. W ramach utrzymania strukturalnego realizowane będą kompleksowe przebudowy/rozbudowy odcinków dróg krajowych będących w zarządzie Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad, obejmujące także m.in. przebudowę skrzyżowań, obiektów inżynierskich i uzupełnienie infrastruktury o niezbędne elementy służące niechronionym uczestnikom ruchu. Utrzymanie bieżące obejmuje wszelkie rutynowo wykonywane prace remontowe, naprawcze, konserwacyjne i porządkowe, których celem jest zapobieganie degradacji nawierzchni, elementów drogi, obiektów inżynierskich i wyposażenia pasa drogowego, a także zabiegi mające na celu zachowanie bezpieczeństwa ruchu i estetyki infrastruktury w okresie całego roku.

¹ Dz.U. z 2022 r. poz. 1029



Program obejmuje także wykonanie projektów nowych rozwiązań w zakresie utrzymania w odniesieniu do sieci drogowej, w tym m.in. zastosowanie zielonych filtrów antysmogowych, odnawialnych źródeł energii lub magazynów energii czy infrastruktury mającej na celu zapobieganie suszy. Dokument określa cele i priorytety inwestycyjne, wskazuje poziom i źródła finansowania oraz określa zakres rzeczowy zadań przewidywanych do realizacji w określonej perspektywie czasowej.

W Programie określono trzy cele szczegółowe:

1. zwiększenie spójności sieci dróg krajowych dostosowanych do ruchu pojazdów o nacisku pojedynczej osi do 11,5 ton - co odpowiada priorytetowi „utrzymanie strukturalne”;
2. zapewnienie wymaganego stanu technicznego istniejącej infrastruktury - co odpowiada priorytetowi „utrzymanie bieżące”;
3. intensyfikacja działań zmniejszających negatywny wpływ infrastruktury drogowej na środowisko - co odpowiada priorytetowi „nowe rozwiązania w zakresie utrzymania”.

W ocenie Głównego Inspektora Sanitarnego przedłożona prognoza oddziaływania na środowisko dla projektu Programu Wzmocnienia Krajowej Sieci Drogowej do 2030 roku odnosi się do wszystkich wskazanych w piśmie z dnia 31 maja 2021 r., znak: HŚ.EX.530.4.2021² komponentów, w szczególności w aspekcie:

- narażenia na hałas, wibracje i zanieczyszczenia powietrza,
- zagrożeń dla ujęć i źródeł wody przeznaczonej do spożycia przez ludzi z uwzględnieniem obszarów stref ochronnych tych ujęć,
- zagrożeń dla wód podziemnych, w szczególności Głównych Zbiorników Wód Podziemnych,
- oddziaływania na gleby, zwłaszcza użytkowane rolniczo,
- zachowania dopuszczalnych poziomów hałasu na terenach chronionych akustycznie, zwłaszcza na terenach zabudowy mieszkaniowej/siedlisk ludzkich, zabudowy związanej ze stałym lub czasowym pobytem dzieci i młodzieży (jednostki oświatowe) oraz terenach rekreacyjno-wypoczynkowych,
- zapewnienia odpowiednich standardów jakości powietrza atmosferycznego.

W zakresie narażenia na hałas, wibracje i zanieczyszczenia powietrza realizacja zapisów Prognozy będzie skutkować pojawieniem się czynników wpływających na mieszkańców i użytkowników obszarów, na których planowana jest realizacja poszczególnych celów. Realizacja pierwszego celu szczegółowego Programu, tj. zwiększenia spójności sieci w kontekście klimatu akustycznego charakteryzować się może zróżnicowanym oddziaływaniem. Osiągnięcie celu, którego realizacja według przyjętego wskaźnika obejmie przebudowę/rozbudowę około 2500 km dróg, a tym samym zapewnienie dotrzymania na nich dopuszczalnych standardów środowiskowych, pozwoli na wyeliminowanie występujących dotąd przekroczeń w obrębie terenów ochrony akustycznej.

² Pismo GIS z dnia 31.05.2021 r., znak: HŚ.EX.530.4.2021

Będzie to oddziaływanie bezpośrednie o stałym charakterze i długoterminowym efekcie. Osiągnięcie drugiego z określonych w dokumencie celów, jakim jest zapewnienie wymaganego stanu technicznego infrastruktury, powinno jednoznacznie korzystnie wpłynąć na klimat akustyczny otoczenia dróg. Dodatkowo, jak wskazano w prognozie, właściwy stan nawierzchni, oznakowania oraz elementów otoczenia drogi, w tym zabezpieczeń przeciwhałasowych w dużym stopniu przyczynią się do zmniejszenia generowanego ruchem hałasu w otoczeniu drogi. Prognozowany efekt pozytywny osiągnięcia celu będzie miał charakter bezpośredni, o stałym oddziaływaniu w średnim terminie. Ostatni z wymienionych celów szczegółowych, jakim jest intensyfikacja działań, zmniejszających negatywny wpływ infrastruktury drogowej na środowisko z definicji powinien mieć oddziaływanie pozytywne.

W zakresie narażenia na zanieczyszczenia powietrza, należy wskazać, że w przypadku zwiększenia spójności dróg krajowych dostosowanych do nacisku pojedynczej osi o wartości 11,5 t osiągnięcie zakładanego w Programie wskaźnika na poziomie 2500 km przebudowanych/rozbudowanych w ramach utrzymania strukturalnego dróg, w dłuższym terminie może pośrednio pozytywnie wpływać na jakość powietrza na odcinkach o najbardziej wrażliwym otoczeniu, tj. zabudowy mieszkaniowej. Czynnikiem oczekiwanej poprawy będzie przede wszystkim lokalne upłynnienie ruchu w ich obrębie, ograniczające występującą w tych obszarach koncentrację zanieczyszczeń. Realizacja kolejnego celu szczegółowego, tj. zapewnienia wymaganego stanu technicznego, w kontekście jakości powietrza również może pośrednio wpływać pozytywnie na jakość powietrza w wyniku prowadzonego utrzymania bieżącego, ograniczając np. zjawisko wtórnego pylenia w ich otoczeniu. Ostatni z wymienionych w Programie celów szczegółowych, jakim jest intensyfikacja działań w zakresie ochrony środowiska, bezpośrednio definiuje działania skierowane na poprawę jakości powietrza w otoczeniu dróg w związku z tzw. zielonymi filtrami antysmogowymi, czyli naturalnymi zaporami z roślin, które dzięki swoim właściwościom antysmogowym mogą neutralizować toksyny i pyły, których źródłem są ciągi drogowe.

W zakresie wpływu na powierzchnię ziemi i gleby wskazano, że prace remontowe, naprawcze i konserwacyjne realizowane w ramach utrzymania bieżącego wpłyną pozytywnie na powierzchnię ziemi przylegającą do pasów drogowych, bezpośrednio narażonych na impakt z natężenia ruchu pojazdów. Chociaż na etapie budowy/rozbudowy można się spodziewać krótkotrwałych okresów negatywnego oddziaływania na powierzchnię ziemi, to w dalszej perspektywie przebudowa i modernizacja szczególnie obiektów odprowadzania wody z jezdni i wykorzystanie pasów zieleni wpłynie pozytywnie na obszar przylegający do jezdni. Jak wynika z prognozy realizacja drugiego celu polegającego na zapewnieniu wymaganego stanu technicznego infrastruktury wpłynie korzystnie na środowisko powierzchni ziemi. Odpowiednie utrzymanie nawierzchni jezdni, a szczególnie infrastruktury

drogowej związanej z odprowadzaniem wód, utrzymaniem odwodnienia, utrzymaniem urządzeń ochrony środowiska i zmniejszaniem emisji zanieczyszczeń lotnych do gleb wpłynie korzystnie głównie na glebę. Będą to działania bezpośrednie o stałym oddziaływaniu. Trzeci założony cel polegający na intensyfikacji działań, zmniejszających negatywny wpływ infrastruktury drogowej na środowisko w swoim założeniu wpłynie pozytywnie na powierzchnię ziemi. Szczególnie istotne będzie wykorzystanie nowoczesnych rozwiązań poprzez zastosowanie zielonych filtrów antysmogowych z zapór z roślin, które zostaną tak dobrane, aby maksymalnie neutralizować pyły i toksyny emitowane do gleby, a w dalszej kolejności poprzez infiltrację do poziomów wodonośnych. W prognozie wskazano, że zarówno w zakresie utrzymania strukturalnego, jak i utrzymania bieżącego, nie wykazano istotnych negatywnych oddziaływań na powierzchnię terenu, w tym głównie na środowisko glebowe. Niewielkie oddziaływania negatywne mogą wystąpić na etapie realizacji założonych celów. W dokumencie wskazano, że w okresie przebudowy/rozbudowy place budowy powinny być tak zaprojektowane, aby utrzymać sprawny system odprowadzania wód opadowych z pasów drogowych. W celu przeciwdziałania przesiąkom do gruntów potencjalnych zanieczyszczeń z placów budowy, należy odpowiednio uszczelnić podłoże i odprowadzać ścieki. Szczególną ostrożność w czasie prac budowlanych należy zachować w okolicy cieków i zbiorników wodnych. W ramach utrzymania bieżącego, istotnym zadaniem będzie zastosowanie alternatywnych środków zmniejszających śliskość jezdni w okresie zimowym w sposób niepowodujący nadmiernego zanieczyszczenia środowiska lub zmniejszenie do minimum stosowania soli drogowej. Zastosowanie nowoczesnych rozwiązań w postaci nasadzeń zieleni oraz pasów antysmogowych w znacznym stopniu ograniczy rozprzestrzenianie zanieczyszczeń lotnych i ciekłych z pasów drogowych.

W zakresie oceny oddziaływania realizacji celów przedmiotowego projektu na wodę wskazano, że realizacja celu głównego powinna zapobiec kumulacji potencjalnych zanieczyszczeń, mogących przenikać do środowiska wodnego, wskutek działań tzw. utrzymaniowych. W tym kontekście potencjalne oddziaływanie Programu na wody może być korzystne, a w perspektywie średniookresowej, tj. do czasu trwania Programu przysłużyć się może do zmniejszenia presji i skutecznie niwelować ryzyko przenikania substancji zagrażających środowisku wodnemu, które generowane są przez transport drogowy. Zatem z realizacją celu głównego będą wiązać się istotne oddziaływania pozytywne. Z realizacją celu szczegółowego zapewnienia wymaganego stanu technicznego istniejącej infrastruktury wiąże się potencjalnie pozytywny wpływ na wody. Ze względu na spodziewany efekt ograniczania emisji do środowiska, w wyniku choćby modernizacji wskazanych odcinków, czyli wiążącej się z tym budowy lub uszczelnienia dotychczasowych systemów, zabezpieczających przed zmniejszeniem ryzyka nieprzewidzianych awarii czy przenikania zanieczyszczeń do gleby i wód. Wpływ realizacji tego celu będzie więc potencjalnie

pośrednio korzystny, średniookresowy i stały w trakcie realizacji tego celu. Jednym z ocenianych celów szczegółowych jest także intensyfikacja działań zmniejszających negatywny wpływ infrastruktury drogowej na środowisko. Efekty planowanych w związku z realizacją tego celu działań powinny być wyłącznie korzystne. Cel ten zorientowany jest na działania z zakresu inwestycji w alternatywne nieemisyjne źródła energii, zapobieganie suszy czy wykorzystywanie usług ekosystemowych. Ocena potencjalnych oddziaływań utrzymania strukturalnego została podzielona na ocenę skutków wariantu rozbudowy oraz wariantu przebudowy sieci objętej utrzymaniem. W wariantcie rozbudowy wskazano, że w szczególności możliwe nowe ciągi drogowe mogą generować nowe negatywne oddziaływania na wody o charakterze bezpośrednich i pośrednich, długoterminowych i stałych. Są to np.: presje hydromorfologiczne (nowe przekroczenia cieków) czy presje chemiczne na stan fizykochemiczny i chemiczny wód powierzchniowych oraz chemicznych wód podziemnych (nowe zanieczyszczenia pochodzące ze zrzutów wód opadowych i roztopowych oraz kumulowanie się ich w środowisku). Z kolei w wariantcie przebudowy odcinków, wskazanych do utrzymania strukturalnego, ocenia się, że potencjalnie negatywne oddziaływania będą występować jedynie w trakcie etapu realizacji prac. Prognozowane pogorszenie wybranych elementów stanu wód w wariantcie przebudowy będzie miało charakter czasowy i odwracalny. Oddziaływania na etapie eksploatacji pozostaną na poziomie wyjściowym lub - w zależności od doboru rozwiązań podnoszenia parametrów użytkowania drogi i jednoczesnego minimalizowania oddziaływań na środowisko - mogą mieć również pozytywny efekt. Jak wskazano w prognozie z założenia powinno nastąpić zmniejszenie presji na środowisko wodne, generowane przez transport drogowy, a w efekcie ograniczyć potencjalny wpływ na wody przeznaczone do spożycia. Zgodnie z treścią prognozy na etapie planowania prac obejmujących przebudowę, rozbudowę dróg wskazanym jest uwzględnienie lokalizacji ujęć i zastosowanie się do zapisów obowiązujących dokumentacji w zakresie ustanowionych obszarów ochronnych i zawartych zakazów oraz ograniczeń. Zgodnie z opracowanym projektem prognozy oddziaływania potencjalnie negatywne o wyższej istotności zidentyfikowane w wariantcie rozbudowy odcinków (potencjalny wpływ na cele środowiskowe wód) mogą być zminimalizowane przede wszystkim na etapie przedprojektowym i projektowym np. przez przyjęcie ograniczonego wariantu realizacyjnego oraz właściwych rozwiązań technicznych i technologicznych planowanych działań. Jednocześnie należy wskazać, że zgodnie z treścią prognozy potencjalne oddziaływania negatywne, związane z realizacją inwestycji w ramach utrzymania strukturalnego (niezależnie od wariantu) na obszarach, przebiegających przez tereny

chronione ustanowionymi odrębnymi przepisami, np. strefami ochronnymi ujęć wód, strefami ochrony kąpielisk, obszarami ochronnymi zbiorników wód śródlądowych, są i powinny być rozpatrywane indywidualnie, w toku indywidualnych procedur.

W związku z powyższym należy zaznaczyć, że po przyjęciu projektu Programu Wzmocnienia Krajowej Sieci Drogowej do 2030 r. działania inwestycyjne przewidziane do realizacji, zakwalifikowane do przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, będą wymagać uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, a także mogą wymagać przeprowadzenia procedury oddziaływania na środowisko wynikającej z przepisów ustawy z dnia 3 października 2008 r. *o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko*. W ramach takiej procedury – o ile jej przeprowadzenie okaże się konieczne dla konkretnych inwestycji – dokonana powinna być szczegółowa analiza jakościowa oraz ilościowa wpływu danego przedsięwzięcia na środowisko, w tym na zdrowie ludzi.

Mając powyższe na uwadze uprzejmie informuję, że nie wnoszę uwag do przedłożonych dokumentów.

Z poważaniem

Główny Inspektor Sanitarny

wz. Krzysztof Saczka

Zastępca Głównego Inspektora Sanitarnego

/dokument podpisany elektronicznie/