Minister
Infrastruktury

Znak pisma: DDP-2.054.144.2026
Warszawa, 12 listopada 2026

Pan
Włodzimierz Czarzasty
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na interpelację poselską nr 20778 - Poseł na Sejm RP, Pani Katarzyny Matusik-Lipiec, przedstawiam poniżej odpowiedź w sprawie.

Należy wskazać, że analizy oddziaływania inwestycji drogowych na środowisko, w tym na wody powierzchniowe są prowadzone w ramach procedur wynikających z obowiązujących przepisów prawa krajowego i unijnego, w szczególności podczas uzyskiwania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU). Zgodnie z informacjami uzyskanymi od Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad (GDDKiA) będącej inwestorem zadań, instytucja ta nie prowadzi dodatkowych analiz wpływu inwestycji drogowych na stan ekologiczny rzek i cieków wodnych. Ocena oddziaływania inwestycji drogowych na stan rzek i cieków wykonywana jest natomiast etapowo.

W pierwszym etapie analizowany jest wpływ programów infrastrukturalnych na środowisko wodne w ramach prognoz oddziaływania na środowisko, przygotowanych dla dokumentów strategicznych takich jak Rządowy Program Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.) oraz Program Budowy 100 obwodnic na lata 2020-2030.

Na poziomie poszczególnych przedsięwzięć drogowych GDDKiA zapewnia z kolei kompleksowe uwzględnienie wpływu inwestycji na stan ekologiczny rzek i cieków w procedurze uzyskiwania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU) poprzez prowadzenie szczegółowych analiz w ramach materiałów do DŚU, ocenę oddziaływania

na jednolite części wód i ich cele środowiskowe zgodnie z wymogami Ramowej Dyrektywy Wodnej, stosowanie obowiązujących przepisów prawa wodnego i środowiskowego, wdrażanie środków minimalizujących ograniczających negatywny wpływ inwestycji.

Warto zauważyć, że informacje dot. wpływu przedsięwzięć drogowych na wody, w tym na stan i ciągłość rzek i cieków, przedstawiane są w Kartach Informacyjnych Przedsięwzięcia (w przypadku przedsięwzięć potencjalnie oddziałujących na środowisko) i Raportach o oddziaływaniu na środowisko [w przypadku przedsięwzięć znacząco oddziałujących na środowisko oraz w odniesieniu, do których organ stwierdził potrzebę przeprowadzenia oceny oddziaływana na środowisko (OOŚ)].

Szczegółowa ocena oddziaływania przedsięwzięcia na wody realizowana jest natomiast w ramach procedury oceny oddziaływania na środowisko, wykonywanej dla przedsięwzięć ujętych w *Rozporządzeniu w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko* oraz procedury ponownej oceny oddziaływania na środowisko (o ile jest wymagana) prowadzonej przez właściwe organy. W praktyce oznacza to ocenę oddziaływania inwestycji na jednolite części wód oraz wpływu na osiągnięcie ustalonych dla nich celów środowiskowych, w tym analizy wpływu dróg na hydromorfologię cieków, jakość wód, ciągłość ekologiczną oraz funkcjonowanie ekosystemów wodnych.

Należy podkreślić, że wzorcowe opisy przedmiotu zamówienia dla dokumentacji środowiskowej zalecane do stosowania w GDDKiA zawierają szczegółowe wymogi dotyczące m.in. oceny wpływu inwestycji drogowej na jednolite części wód powierzchniowych i podziemnych oraz ich cele środowiskowe. Ponadto GDDKiA stosuje wzorcowe dokumenty przetargowe, które wyznaczają standardy również w zakresie ograniczenia wpływu inwestycji na wody. Jako przykład w tym zakresie mogą posłużyć Programy Funkcjonalno-Użytkowe, w których są zawarte wymogi dot. projektowania systemu odwodnienia, odprowadzenia wód na tereny Lasów Państwowych oraz zalecenia w zakresie ochrony cieków w postaci np. umacniania brzegów koryt cieków w przejściach dla zwierząt zespolonych z ciekami z wykorzystaniem naturalnych kruszyw lub faszyny.

Co ważne, wykonawcy podczas projektowania i realizacji inwestycji drogowych zobowiązani są wypełniać wymogi zawarte w materiałach przetargowych, w szczególności w opisie przedmiotu zamówienia. Ponadto wykonawcy są zobowiązani do uwzględniania wymagań środowiskowych wynikających z przepisów prawa, w tym ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. - Prawo Wodne, regulacji UE oraz uzyskanych DŚU, postanowień z ponownej oceny oddziaływania (o ile była przeprowadzona), uzyskanych zgód wodnoprawnych, warunków technicznych wydanych przez właścicieli lub zarządców cieków oraz obowiązujących przepisów techniczno-budowlanych. Jednocześnie należy wskazać, że istnieje szereg ogólnodostępnych publikacji, które Wykonawcy mogą wykorzystywać w procesie projektowania i realizacji inwestycji drogowych w pobliżu rzek oraz w ich korytarzach.

Aktualnie nie są prowadzone dodatkowe działania mające na celu ujednolicenie praktyk projektowych i wykonawczych w zakresie ochrony cieków ze względu na fakt stosowania przez GDDKiA wzorcowych dokumentów kontraktowych oraz wzorcowych opisów

przedmiotów zamówienia. Jak wcześniej wskazano realizacja inwestycji odbywa się zgodnie z wymogami przepisów prawa oraz uzyskanych decyzji administracyjnych.

Należy zauważyć, że w procedurze OOŚ udział bierze Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie (PGW), pełniąc funkcję organu opiniującego i uzgadniającego. W swoich opiniach i postanowieniach uzgadniających PGW szczegółowo bada przedłożoną przez inwestora dokumentację pod kątem przepisów ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. - Prawo wodne w zakresie wpływu danej inwestycji na cele środowiskowe, o których mowa w art. 56, 57, 59 oraz 61 ustawy Prawo wodne.

W przedmiotowej analizie każdorazowo weryfikowane są oddziaływania przedsięwzięcia na konkretne jednolite części wód (dalej jako: ,,jcw'') , przez które przebiega planowana inwestycja lub na którą może ona oddziaływać, w odniesieniu do zapisów aktualnego planu gospodarowania wodami na obszarach dorzeczy (dalej jako: ,,aPGW'') , w którym zawarte są cele środowiskowe dla jednolitych części wód powierzchniowych i podziemnych oraz dla obszarów chronionych. Dokument ten określa również działania, których podejmowanie służy realizacji tych celów. W swoich opiniach i uzgodnieniach, wydawanych na podstawie przepisów ustawy ooś, PGW Wody Polskie uwzględniają przede wszystkim ocenę, czy planowana inwestycja nie wpłynie negatywnie na możliwość osiągnięcia celów środowiskowych określonych w aPGW. Jeżeli z oceny wynika, że przedsięwzięcie wpływa negatywnie na możliwość osiągnięcia celów środowiskowych, organ odmawia uzgodnienia warunków realizacji przedsięwzięcia, o ile nie zostaną spełnione przesłanki z art. 68 ustawy - Prawo wodne.

Ponadto, stanowiska i uzgodnienia wydawane przez PGW Wody Polskie mogą wskazywać na konieczność określenia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach szczegółowych wymagań dotyczących korzystania ze środowiska i ochrony wód, a także nakładać na inwestora obowiązki unikania, zapobiegania, ograniczania lub monitorowania oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, zgodnie z obecnie obowiązującymi przepisami prawnymi, gwarantujących ochronę zasobów wodnych przed degradacją.

W odniesieniu do kwestii związanej z planowaniem przez resort infrastruktury we współpracy z właściwymi organami środowiska i gospodarki wodnej działań mających na celu wykorzystanie inwestycji drogowych jako okazji do poprawy stanu ekologicznego rzek należy z kolei zauważyć, że podczas procesu projektowania i realizacji inwestycji drogowych Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad (GDDKiA) jako inwestor jest zobowiązana do spełniania wymogów wynikających z ustawy Prawo wodne oraz Ramowej Dyrektywy Wodnej (2000/60/WE). Natomiast inwestor dla dróg krajowych nie odpowiada za kompleksowe działania dotyczące systemów wodnych i rzecznych.

Zgodnie z przekazywanymi przez GDDKiA informacjami, w realizowanych przez siebie zadaniach uwzględnia ona współczesne standardy ochrony ekosystemów rzecznych. Inwestycje drogowe projektowane są zgodnie z wymogami stosownych decyzji administracyjnych w tym decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU) w zakresie prac w pobliżu i przy przekroczeniu rzek i cieków wodnych oraz z uwzględnieniem

warunków z decyzji zezwalających na realizację inwestycji drogowej (ZRiD), czy też pozwoleń na budowę i zgód wodnoprawnych.

Z poważaniem

Dokument podpisany elektronicznie przez:

Z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Stanisław Bukowiec

Sekretarz Stanu