



*Zamówienie jest współfinansowane przez Unię Europejską ze środków Funduszu Spójności w ramach pomocy technicznej Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko*

# **Prognoza oddziaływania na środowisko dla**

**Dokumentu Implementacyjnego  
do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r.  
(z perspektywą do 2030 r.)**

## **Streszczenie w języku nietechnicznym**

### **Tom III**

Zamawiający:

Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju

Sierpień 2014 r.

## Wykonawca: WS Atkins – Polska Sp. z o.o.

### Zespół autorski:

mgr inż. Jadwiga Ronikier – Kierownik zespołu  
mgr inż. Andrzej Andrusiewicz - Koordynator  
dr Witold Wołoszyn - recenzent  
dr hab. Jolanta Adamczyk  
mgr inż. Małgorzata Bednarska-Puente  
mgr Joanna Borzuchowska  
mgr Agata Borzykowska  
mgr inż. Lars Briggs  
mgr inż. Rafał Cieślak  
mgr inż. Michał Dobrzyński  
mgr inż. Wojciech Dudek  
mgr inż. Agnieszka Kordecka  
dr Janusz Kupryjanowicz  
dr Jan Kuszniierz  
mgr Anna Kwitowska  
mgr Andrzej Langowski  
mgr Anna Lipińska  
mgr Mateusz Małecki  
mgr inż. Michał Maniakowski  
mgr inż. Krzysztof Mierzwicki  
mgr inż. Emilia Olkowska  
mgr inż. Rafał Ostaszewski  
dr Łukasz Paško  
mgr inż. Paweł Pawlaczyk  
mgr inż. Katarzyna Pietraszuk  
mgr inż. Adam Pyjor  
dr Piotr Poborski  
mgr Marzena Rasmussen  
dr Łukasz Rejt  
mgr Henryk Roszman  
mgr Marzena Sadowska  
mgr inż. Katarzyna Semaniuk  
dr Kevin Skinner  
mgr Tomasz Szczepanek.  
dr Krystyna Szybiak  
mgr inż. Karol Szymankiewicz  
mgr Marta Wronka - Tomulewicz  
dr Anna Traut-Seliga  
mgr Joanna Wrzecieć  
mgr Marzena Zblewska  
dr Karol Zub

The logo for Atkins, consisting of the word "ATKINS" in a bold, blue, sans-serif font.

Podwykonawca w części  
przyrodniczej



# Spis treści

<b>Rozdział</b>	<b>Strona</b>
1. Cel dokumentu .....	4
2. Co jest przedmiotem oceny strategicznej?.....	5
3. Co to jest prognoza oddziaływania na środowisko i jaka jest jej rola w ocenie strategicznej? .....	11
4. Jaką zastosowano metodykę oceny?.....	12
5. Czy projekt Dokumentu Implementacyjnego jest spójny z celami wyznaczonymi w innych dokumentach? .....	14
6. Jaki jest stan środowiska, który może podlegać zmianom na skutek realizacji DI?.....	16
7. Co ulegnie zmianie, gdy Dokument Implementacyjny nie zostanie przyjęty? .....	18
8. Jakie są spodziewane oddziaływania na środowisko w przypadku przyjęcia Dokumentu Implementacyjnego?.....	20
9. Czy można się spodziewać oddziaływań poza granicami kraju? .....	26
10. Czy potrzebne jest wdrożenie działań ograniczających potencjalny negatywny wpływ zapisów Dokumentu Implementacyjnego na środowisko? .....	27
11. Jaki zaproponowano zakres monitoringu skutków w środowisku po przyjęciu Dokumentu Implementacyjnego?.....	28
12. Jakie są główne wnioski z przeprowadzonej oceny? .....	28

# 1. Cel dokumentu

Streszczenie w języku nietechnicznym jest dokumentem służącym komunikacji ze społeczeństwem w procesie konsultacji społecznych będących częścią procedury oceny strategicznej, prowadzonej przez organ administracji publicznej opracowujący dokument strategiczny. Opracowanie tego dokumentu wymagane jest przez ustawę 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 (zwanej dalej ustawą OOŚ).

## 2. Co jest przedmiotem oceny strategicznej?

### Przedmiot oceny

Przedmiotem oceny jest wpływ na środowisko wdrożenia Dokumentu Implementacyjnego, który jest uszczegółowieniem Strategii Rozwoju Transportu w horyzoncie czasowym do 2020 r. Ten dokument określa cele do realizacji w latach od 2014 do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.)

### Co to jest Dokument Implementacyjny

Strategia Rozwoju Transportu do 2020 r. z perspektywą do 2030 r. została przyjęta przez Radę Ministrów 22 stycznia 2013 roku. W dokumencie tym zdefiniowano cel główny jako „**zwiększenie dostępności transportowej oraz poprawa bezpieczeństwa uczestników ruchu i efektywności sektora transportowego, przez tworzenie spójnego, zrównoważonego i przyjaznego użytkownikowi systemu transportowego w wymiarze krajowym, europejskim i globalnym**”. Ma on zostać osiągnięty poprzez realizację następujących celów szczegółowych:

- stworzenie nowoczesnej, spójnej sieci infrastruktury transportowej,
- poprawę sposobu organizacji i zarządzania systemem transportowym,
- bezpieczeństwo i niezawodność,
- ograniczanie negatywnego wpływu transportu na środowisko,
- zbudowanie racjonalnego modelu finansowania inwestycji infrastrukturalnych.



W marcu 2013 r. Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju przygotowało **projekt Dokumentu Implementacyjnego do Strategii Rozwoju Transportu**. Dokument Implementacyjny konkretyzuje zapisy wyżej wymienionej Strategii poprzez wskazanie sposobu realizacji jej celów szczegółowych. Dokument wskazuje konkretne, najbardziej potrzebne inwestycje, których realizacja będzie wspierać rozwój społeczno-gospodarczy kraju w latach 2014 - 2020 r.

Dokument ten jest bezpośrednio powiązany z Rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady Unii Europejskiej nr 1303/2013 z dnia 17 grudnia 2013 r., dotyczącym funduszy UE na lata 2014 – 2020<sup>1</sup>. W rozporządzeniu tym, jako jeden z głównych celów wsparcia w nowej perspektywie finansowej Unii Europejskiej, określono *"promowanie zrównoważonego transportu i usuwanie niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszej infrastruktury sieciowej"*. Aby ten cel osiągnąć, nałożono na państwa członkowskie, które będą chciały skorzystać z funduszy



<sup>1</sup>tj. Rozporządzenie ustanawiające wspólne przepisy dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego, Funduszu Spójności, Europejskiego Funduszu Rolnego na rzecz Rozwoju Obszarów Wiejskich oraz Europejskiego Funduszu Morskiego i Rybackiego oraz ustanawiające przepisy ogólne dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego, Funduszu Spójności i Europejskiego Funduszu Morskiego i Rybackiego oraz uchylające rozporządzenie Rady (WE) nr 1083/2006).

unijnych przeznaczonych na transport, wymóg opracowania planu transportu w zakresie inwestycji transportowych. Dokument Implementacyjny jest właśnie takim planem<sup>2</sup>.

Przyjęcie Dokumentu Implementacyjnego jest warunkiem dla otrzymania środków UE na lata 2014-2020, głównie środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego (EFRR) i Funduszu Spójności (FS) dla infrastruktury transportowej.

Dokument Implementacyjny składa się z 9 rozdziałów, zawarto w nich między innymi:

- kryteria wyboru inwestycji z danego sektora transportu,
- listę inwestycji transportowych, które są planowane do realizacji w okresie do 2020 roku, wraz z podziałem środków UE na lata 2014 – 2020 na poszczególne projekty,
- opis potencjału instytucjonalnego beneficjentów w poszczególnych sektorach transportu, czyli instytucji, które będą odpowiedzialne za realizację konkretnych inwestycji.



Inwestycje podzielone zostały na następujące podgrupy:

- **kolejowe** (64 inwestycje główne i 11 inwestycji o znaczeniu makroregionalnym wynikających z Programu Operacyjnego Polska Wschodnia),
- **drogowe** (42 inwestycje),
- **morskie** (48 inwestycji),
- **wodne śródlądowe** (25 inwestycji).

Wskazane zostały priorytety realizacyjne, a po ustaleniu dokładnej wielkości rozdziału środków unijnych na transport 2014 – 2020, określony będzie pakiet inwestycji do wsparcia (tzw. pipeline).

Inwestycje kolejowe w zdecydowanej większości będą polegać na modernizacji, bądź rehabilitacji istniejących linii. Podstawowym celem realizacji tych inwestycji jest skrócenie czasu przejazdu i poprawa bezpieczeństwa. W związku z tym oprócz robót torowych, przy inwestycjach tych należy liczyć się m.in. z budową wiaduktów, dróg lokalnych (w związku z likwidacją przejazdów), budową stacji elektroenergetycznych, modernizacją lub likwidacją obiektów takich jak np. mosty, przepusty, oraz budową urządzeń ochrony środowiska.



Inwestycje drogowe będą polegać na budowie tych odcinków dróg, które stanowią uzupełnienie już istniejących ciągów drogowych. Wraz z budową nowych jezdni należy się liczyć z budową dróg

<sup>2</sup>.spełniając warunki wstępne (*ex ante*) określone rozporządzeniem 303/2013 - podobnie jak ma to miejsce w odniesieniu niektórych innych dokumentów sektorowych

serwisowych, wiaduktów (w celu zapewnienia bezkolizyjnych skrzyżowań), mostów nad rzekami, ogrodzeń wzdłuż pasa drogowego i innych obiektów towarzyszących np. miejsc obsługi podróżnych.

Inwestycje morskie i śródlądowe polegają głównie na modernizacji i odtworzeniu istniejących obiektów hydrotechnicznych. Są to przeważnie inwestycje punktowe, realizowane na terenach już zurbanizowanych.

Na poniższych rysunkach przedstawiono planowaną lokalizację inwestycji wymienionych w Dokumencie Implementacyjnym, na tle istniejącej sieci transportowej.



Rysunek 1 Mapa inwestycji drogowych DI

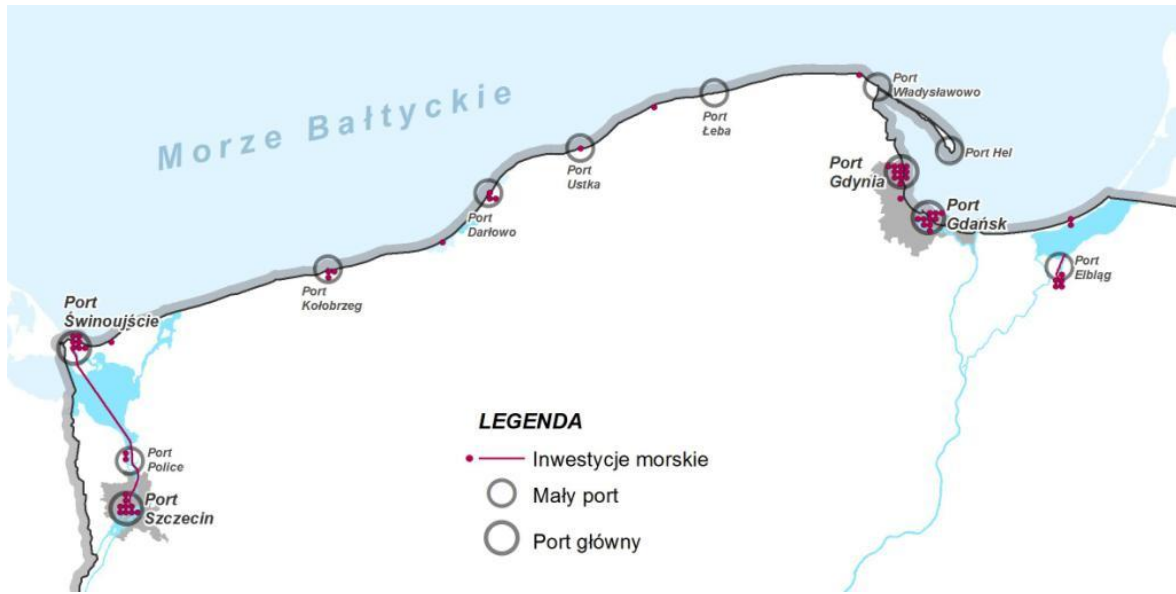


Rysunek 2 Mapa inwestycji kolejowych DI





Rysunek 3 Mapa inwestycji śródlądowych DI



Rysunek 4 Mapa inwestycji morskich DI

### 3. Co to jest prognoza oddziaływania na środowisko i jaka jest jej rola w ocenie strategicznej?

Prognoza oddziaływania na środowisko jest dokumentem sporządzanym na potrzeby procedury strategicznej oceny oddziaływania na środowisko („SOOŚ”). Procedura ta jest określona w Dziale VI 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 (Dz. U. 2008 nr 199 poz. 1227 z późniejszymi zmianami), ( tzw. „ustawa OOS”).

Postępowanie to wynika z wdrożenia do polskiego prawa Dyrektywy 2001/42/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 27 czerwca 2001 r. w sprawie oceny wpływu niektórych planów i programów na środowisko.

Zgodnie z art. 46 ww. ustawy, przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko wymagają między innymi projekty programów w dziedzinie transportu, opracowywane przez organy administracji. Dokument Implementacyjny jest takim dokumentem. Ponadto, konieczność przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko wynika także z Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady Unii Europejskiej nr 1303/2013, o którym mowa wcześniej.

Prognoza oddziaływania na środowisko podsumowuje wyniki analizy oddziaływania zapisów projektu Dokumentu Implementacyjnego na środowisko.

Prognoza ma za zadanie dostarczyć informacji na temat skutków dla środowiska i zdrowia ludzi, wynikających z wdrożenia planowanego dokumentu. Te informacje zostaną udostępnione społeczeństwu i będą wykorzystane przy podejmowaniu decyzji przez organy przyjmujące dokument.

Z formalnego punktu widzenia ustalenia i wyniki prognozy nie są wiążące dla organów wydających decyzje o środowiskowych uwarunkowaniach dla poszczególnych inwestycji przedsięwzięć wymienionych w DI. Jednak mogą one być pomocne i powinny zostać wykorzystane na etapie określania zakresu i opracowania raportu oddziaływania na środowisko dla inwestycji, ujętych w dokumencie.

Ważną częścią procedury strategicznej oceny oddziaływania na środowisko jest udział społeczeństwa w podejmowaniu decyzji. Udział ten odbywa się poprzez konsultacje społeczne, w ramach, których każdy zainteresowany może zapoznać się z projektem Dokumentu Implementacyjnego i prognozą oddziaływania na środowisko i wnieść swoje uwagi lub wnioski. Informacje szczegółowe, dotyczące konsultacji społecznych zorganizowanych na potrzeby Dokumentu Implementacyjnego dostępne są na stronie internetowej [www.srt-2020.pl](http://www.srt-2020.pl).

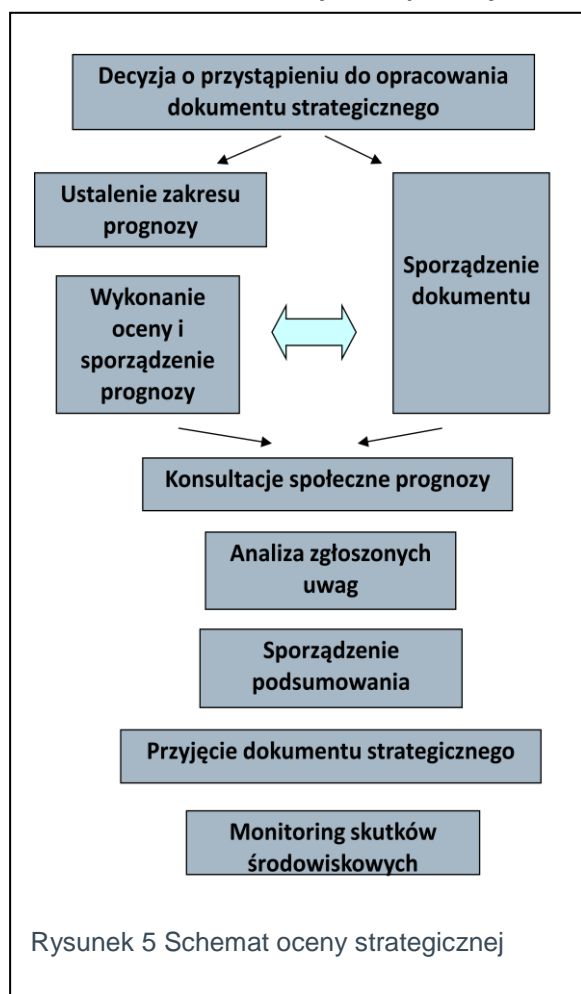
## 4. Jaka zastosowano metodykę oceny?

W kontekście ochrony środowiska niezwykle ważne jest, aby transport mógł sprostać aktualnym wyzwaniom, takim jak konieczność zachowania różnorodności biologicznej, wymagania określone w Ramowej Dyrektywie Wodnej oraz zmiany klimatu. Dlatego też, w ramach oceny, szczególny nacisk położony był na następujące aspekty:

1. **RÓŻNORODNOŚĆ BIOLOGICZNA** - ocena przewidywanych oddziaływań na obszary chronione, w tym na cele i przedmioty ochrony obszarów Natura 2000 oraz łączność między nimi, obszary wrażliwe i przyrodniczo cenne, korytarze ekologiczne.
2. **RAMOWA DYREKTYWA WODNA** - ocena wpływu na cele środowiskowe dla jednolitych części wód powierzchniowych i podziemnych wynikające z Ramowej Dyrektywy Wodnej.
3. **KLIMAT** - wpływ na zmiany klimatu i dostosowanie do zmian klimatycznych.

Pozostałe zagadnienie ochrony środowiska również rozpatrzono, ze szczegółowością odpowiednią dla strategicznej oceny oddziaływania. W wyniku przeprowadzonej analizy wskazano, jakich oddziaływań można się spodziewać w wyniku realizacji inwestycji ujętych w Dokumencie Implementacyjnym, biorąc pod uwagę kumulację oddziaływań w ramach całej sieci transportowej w Polsce.

Inwestycje wskazane w projekcie Dokumentu Implementacyjnego są aktualnie w różnej fazie przygotowania, dla niektórych inwestycji wydano już decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach lub nawet pozwolenie na budowę, inne są zaś w bardzo początkowej fazie planowania. Z jednej strony więc wiele inwestycji zostało już ocenionych na bardziej szczegółowym etapie, dla wielu zaś pozostałych brak aktualnie informacji na temat dokładnej lokalizacji, czy planowanych rozwiązań technicznych. Autorzy prognozy musieli uwzględnić ten fakt w ramach swojej oceny.



Biorąc pod uwagę powyższe, analizy dla inwestycji, których lokalizacja nie została jeszcze przesądzona, prowadzone były dla szerszych korytarzy. Dla inwestycji posiadających decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach wykonana została dodatkowa analiza pod względem uwzględnienia w ocenie środowiskowych priorytetów Unii Europejskiej w zakresie: a) wpływu na klimat i wrażliwość na zagrożenia związane ze zmianami klimatu, b) ochrony gleb, c) wpływu na cele określone w Ramowej Dyrektywie Wodnej oraz d) obszarów Natura 2000.

Na początku analizy oddziaływań zidentyfikowano podstawowe oddziaływania, jakich można się spodziewać, biorąc pod uwagę poszczególne grupy inwestycji. Następnie przeprowadzono analizę obszarów najbardziej cennych i wrażliwych pod kątem środowiska przyrodniczego w skali kraju. Kolejnym

etapem było nałożenie planowanych inwestycji na te obszary i określenie, czy w wyniku realizacji DI można spodziewać się istotnych oddziaływań.

W ramach prac wykorzystywano między innymi nowoczesne narzędzia informatyczne, oparte na Systemach Informacji Geograficznej tzw. GIS (ang. *Geographic Information System*). Pozwoliło to na przeprowadzenie wielu analiz na mapach w skali całego kraju.

W prognozie przedstawiono szereg elementów, które miały wpływ na ostateczny wynik oceny. Jednym z nich jest ograniczona wiedza na temat charakterystyki planowanych inwestycji, zwłaszcza morskich. Ze względu na zakres posiadanych informacji oraz długi okres programowania (do 2020 roku), ocena opiera się na prawdopodobieństwie wystąpienia oddziaływań. Oznacza to, że nie ma pewności co do wystąpienia tych oddziaływań, a jedynie można określić, że potencjalnie mogą one wystąpić w przyszłości. Zasada przezorności, obowiązująca w ocenach oddziaływania na środowisko, wymaga wskazania tych możliwości, jednakże nie oznacza to, że przedsięwzięcia o wysokim prawdopodobieństwie negatywnego oddziaływania nie będą mogły być zrealizowane.

## 5. Czy projekt Dokumentu Implementacyjnego jest spójny z celami wyznaczonymi w innych dokumentach?

Dokument Implementacyjny wdraża założenia i cele **Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. z perspektywą do 2030 r.** Dokument ten określa sposób realizacji szczegółowych celów Strategii Rozwoju Transportu oraz przedstawia listę inwestycji, które priorytetowo planuje się realizować z wykorzystaniem środków UE na lata 2014 - 2020.

Istotą dokumentu DI nie jest określenie nowych kierunków działań, ale wskazanie konkretnych zamierzeń inwestycyjnych mających przyczynić się do spełnienia celów określonych w dokumencie nadrzędnym, czyli Strategii Rozwoju Transportu. W związku z powyższym, powiązania dokumentu DI z innymi dokumentami strategicznymi na poziomie krajowym i europejskim są analogiczne do powiązań Strategii Rozwoju Transportu z tymi dokumentami.

Zgodnie z prognozą oddziaływania na środowisko dla projektu Strategii Rozwoju Transportu zapisy tej strategii są zgodnie lub niekolidujące z zapisami dokumentów strategicznych na poziomie europejskim i krajowym.

W ramach prac nad prognozą dokonano analizy powiązań Dokumentu Implementacyjnego z dokumentami na poziomie krajowym i europejskim, w tym z dokumentami dotyczącymi rozwoju poszczególnych gałęzi transportu. Do najważniejszych dokumentów tego typu należą:

- **Strategia Europa 2020**, która jest długookresowym programem rozwoju społeczno-gospodarczego Unii Europejskiej,
- **Agenda Terytorialna Unii Europejskiej**, która określa główne cele Europejskiej Perspektywy Rozwoju Przestrzennego,
- **Biała Księga. Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu** - wytyczająca długofalowe cele w obszarze konkurencyjnego i oszczędnego zasobowo transportu na terenie Unii Europejskiej,
- **Długookresowa Strategia Rozwoju Kraju Polska 2030** - określająca główne trendy, wyzwania, i scenariusze rozwoju społeczno-gospodarczego i kierunki przestrzennego zagospodarowania kraju, z uwzględnieniem zasady zrównoważonego rozwoju. Cele ustanowione w dokumencie będą realizowane przez Średniookresową Strategię Rozwoju Kraju do 2020 roku oraz za pośrednictwem dziewięciu strategii zintegrowanych, w tym Strategii Rozwoju Transportu,
- **Strategia Rozwoju Kraju 2020** wskazująca strategiczne zadania państwa, których podjęcie w perspektywie najbliższych lat jest niezbędne, by wzmocnić procesy rozwojowe,
- **Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030**, w której przedstawiono wizję zagospodarowania przestrzennego Polski w perspektywie do roku 2030.

Zadania wymienione w Dokumencie Implementacyjnym realizują cele określone w wyżej wymienionych dokumentach, między innymi poprzez zapewnienie zintegrowanego i zrównoważonego rozwoju multimodalnych systemów transportu, rozwoju sprawnych sieci kolejowych i drogowych, efektywnych szlaków wodnych, a także uzupełniających sieci komunikacyjnych, łączących obszary peryferyjne. Dokument Implementacyjny odzwierciedla potrzebę silniejszego wsparcia sektora kolejowego, morskiego i żeglugi śródlądowej, jako tych gałęzi transportu, które są bardziej przyjazne środowisku naturalnemu. Ponadto, na liście inwestycji znalazły się także projekty, mające na celu połączenie portów morskich z siecią linii kolejowych, co stanowi przykład łączenia różnych środków transportu w przewozach towarów.

W ramach analizy dokonano oceny w jakim stopniu przy opracowywaniu Dokumentu Implementacyjnego uwzględniono cele środowiskowe określone w innych powiązanych dokumentach, zarówno tych na poziomie międzynarodowym, jak i krajowym. Badano między innymi takie dokumenty jak:

- Strategia zrównoważonego rozwoju Unii Europejskiej,
- Nasze ubezpieczenie na życie i nasz kapitał naturalny - unijna strategia ochrony różnorodności biologicznej na okres do 2020 r.,
- VII Program działań na rzecz środowiska (7. EAP) – Ogólny unijny programu działań w zakresie środowiska do 2020 r. „Dobrze żyć w granicach naszej planety”,
- Strategię UE w zakresie przystosowania się do zmiany klimatu,
- Polityka Ekologiczna Państwa na lata 2009-2012 z perspektywą do roku 2016,
- Polityka wodna państwa do roku 2030, (projekt),
- Plany gospodarowania wodami na obszarach dorzeczy i analizujący je 'Blueprint to Safeguard Europe's waters (water Blueprint)',
- Program wodno-środowiskowy kraju z 2010 r.,
- Plan Adaptacji dla sektorów i obszarów wrażliwych na zmiany klimatu do roku 2020 z perspektywą do roku 2030 (SPA 2020),
- Krajowy Program Zwiększania Lesistości,
- dyrektywy i konwencje.

Kryteria stosowane przy tworzeniu listy inwestycji w DI, odnoszą się przede wszystkim do kwestii technicznych i ekonomicznych. Nie uwzględniają one wprost aspektów związanych z ochroną środowiska. Niemniej, sam fakt ujęcia na liście dużej liczby inwestycji kolejowych, morskich i śródlądowych jest dowodem na to, że Dokument Implementacyjny wspiera gałęzie transportu przyjazne środowisku, a tym samym umożliwia realizację celów ekologicznych.

## 6. Jaki jest stan środowiska, który może podlegać zmianom na skutek realizacji DI?

Środowisko przyrodnicze Polski na tle innych krajów Unii Europejskiej jest stosunkowo mało przekształcone i cechuje się dużą różnorodnością biologiczną. Z uwagi na ukształtowanie terenu, uwarunkowania klimatyczne i glebowe oraz działalność ludzką, duży udział w powierzchni ziemi stanowią użytki rolne (około 60% powierzchni kraju). Lasy stanowią około 30% powierzchni kraju.

Na terenie Polski około 80% powierzchni pokrywają gleby brunatne, bielicowe i płowe. Występują one przeważnie na terenach nizinnych. Gleby najbardziej żyzne (I-III klasa bonitacyjna) stanowią około 26% użytków rolnych w Polsce, gleby średnio żyzne (IV klasa) stanowią około 40%, natomiast gleby najslabsze (V-VI klasa) około 34% użytków rolnych w kraju.

W niektórych regionach Polski mogą występować ruchy masowe. Są to miejsca, gdzie panują sprzyjające ku temu warunki morfologiczne i geologiczne. Ponad 95% wszystkich rozpoznanych dotychczas osuwisk w Polsce występuje w Karpatach, w pozostałych rejonach kraju ich aktywność, wielkość i ilość jest zdecydowanie mniejsza.

Około 32% powierzchni kraju stanowią tereny objęte ochroną<sup>3</sup>. W Polsce ustanowiono 23 parki narodowe, 1481 rezerwatów przyrody, 122 parki krajobrazowe, 385 obszarów chronionego krajobrazu, 990 obszarów Natura 2000, 161 stanowisk dokumentacyjnych, 7032 użytków ekologicznych, 328 zespołów przyrodniczo-krajobrazowych, 36 tyś. pomników przyrody. Ponadto, na stan różnorodności biologicznej mają wpływ także obszary cenne przyrodniczo, nieobjęte prawną ochroną, takie jak na przykład sieć korytarzy ekologicznych, które stanowią bardzo ważny element dla utrzymania wielu gatunków i zapewnienia łączności między innymi obszarami.

Z uwagi na nadal dość niski poziom urbanizacji w porównaniu do krajów Europy Zachodniej, w Polsce zidentyfikowano występowanie wielu różnych gatunków roślin, grzybów i zwierząt. Większość cennych i rzadkich gatunków ssaków występuje w Polsce północno-wschodniej i wschodniej oraz w Karpatach, gdzie zachowały się duże kompleksy leśne, a środowisko jest stosunkowo mało zmienione. W porównaniu z krajami Europy Zachodniej stopień zagrożenia gatunków ssaków, ptaków, ryb oraz roślin naczyniowych jest stosunkowo nieduży.

W Polsce występują zagrożenia różnorodności biologicznej typowe dla procesów cywilizacyjnych, choć w mniejszym nasileniu, niż ma to miejsce w krajach Europy Zachodniej. Do najważniejszych z nich należą: postępująca urbanizacja kraju, zbyt wolno zmniejszający się poziom zanieczyszczenia środowiska, niekorzystne zmiany w zakresie użytkowania ziemi, presja czy przenikanie gatunków obcych.

Ze względu na niską sumę opadów atmosferycznych, dość duże parowanie, niewielkie możliwości retencji oraz stopień zanieczyszczenia wód powierzchniowych, zasoby wodne Polski uznawane są za niewielkie, w stosunku do zasobów krajów Unii Europejskiej. Obszarem najmniej zasobnym w wodę jest pas nizin środkowopolskich, zaś deficyt wody na tym obszarze wiąże się głównie z niedostatkami opadów. Wielkość obszaru deficytowego szacuje się na około 38% powierzchni kraju.

<sup>3</sup>Na podstawie ustawy z 16 kwietnia 2004 roku o ochronie przyrody  
Atkins RR4359 Raport 2



W przyszłości, ze względu na prognozowane zmiany klimatyczne, deficyt wody na obszarze Polski będzie się powiększać. Z drugiej strony, zwiększona niestabilność klimatu powodować będzie częstsze niż dotąd okresy deszczy nawalnych, będących przyczyną powodzi w okresie letnim.

Zgodnie z Ramową Dyrektywą Wodną oraz Prawem Wodnym ocenę jakości wód powierzchniowych przeprowadza się w obrębie tzw. Jednolitej Części Wód (JCW). Spośród 4596 JCW obejmujących rzeki aż 78% zaklasyfikowano do złego stanu/potencjału wód, a tylko 22% do dobrego stanu/potencjału wód. Jeziora o stanie bardzo dobrym i dobrym stanowią około 38% łącznej powierzchni i liczby jezior w Polsce. Badania, jakości wód podziemnych, wskazują, że około 70% wód posiada dobry stan (klasa II i III). Reszta to wody o stanie słabym.

Zanieczyszczenie polskiego wybrzeża Morza Bałtyckiego wynika przede wszystkim ze stanu czystości wód dwóch największych polskich rzek tj. Odry i Wisły. W tym rejonie stan czystości wód Morza Bałtyckiego ulega niewielkiej, lecz systematycznej poprawie. Wpływają na to przede wszystkim zmiany w przemyśle oraz budowa licznych oczyszczalni ścieków.

Aktualnie prowadzone analizy wskazują, że w Polsce zmiany klimatyczne w horyzoncie czasowym do 2020 będą nieznaczne. Większość przewidywanych istotnych zmian będzie zachodzić w znacznie dłuższym okresie czasu. Podstawowym aspektem klimatu istotnym dla transportu jest występowanie tzw. ekstremalnych zjawisk pogodowych: silnych wiatrów, gwałtownych opadów deszczu lub śniegu, burz, trąb powietrznych, upałów lub mrozów itp. Poszczególne gałęzie transportu są w różnym stopniu wrażliwe na tego typu zjawiska, w zależności od odporności elementów infrastruktury transportowej, środka transportu i oczekiwanego komfortu podróżowania.

Polska jest jednym z państw Unii Europejskiej o najwyższym zanieczyszczeniu powietrza. W aspekcie wartości stężeń pyłu tzw. PM 10 i PM 2,5 oraz liczby dni z przekroczeniami odpuszczalnych standardów jakości powietrza, Polska plasuje się na jednym z czołowych miejsc w Europie, pod względem zanieczyszczeń powietrza związanych z transportem. Największe obciążenia zanieczyszczeniami powietrza występują w aglomeracjach południowej Polski, w szczególności w aglomeracji krakowskiej, górnośląskiej i rybnicko-jastrzębskiej.

Podstawową przyczyną ponadnormatywnego hałasu i utrzymujących się tendencji wzrostowych w tym zakresie, jest gwałtowny wzrost liczby samochodów w kraju. Dlatego, wśród pożądanых działań mających na celu zmniejszenie liczby ludzi narażonych na hałas jest wyprowadzenie ruchu tranzytowego z gęsto zamieszkałych obszarów miejskich. Jednocześnie, notowane jest zmniejszanie się ekspozycji ludności na hałas emitowany przez ruch kolejowy. Tłumaczone to jest zmniejszeniem natężenia ruchu, rewitalizacją wielu odcinków linii kolejowych oraz wymianą taboru kolejowego na mniej hałaśliwy. W przypadku hałasu pochodzącego od zakładów przemysłowych, występuje tendencja spadkowa liczby obiektów generujących ponadnormatywny hałas w porze dziennej i wzrost tego wskaźnika w porze nocnej.

W Polsce istnieje wiele obiektów i obszarów, które ze względu na swoje duże walory historyczno-kulturowe są objęte ochroną prawną<sup>4</sup>. W Polsce około 66 000 obiektów jest wpisanych do rejestru zabytków, 54 obiekty ustanowione zostały pomnikami historii oraz wyznaczono 26 parków kulturowych. Niektóre z tych obiektów, ze względu na swą unikatową wartość kulturową bądź przyrodniczą, posiadają specjalną rangę i zostały wpisane na Listę Światowego Dziedzictwa UNESCO.

<sup>4</sup>Na podstawie ustawy z dnia 23 lipca 2003 roku o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami.

## 7. Co ulegnie zmianie, gdy Dokument Implementacyjny nie zostanie przyjęty?

Zgodnie z wymogami ustawy OOS, w prognozie oddziaływania na środowisko należy rozważyć nie tylko wariant polegający na przyjęciu projektu Dokumentu Implementacyjnego, ale również wariant polegający na tym, że dokument ten nie będzie przyjęty. Jest to wariant polegający na braku realizacji planu, często określany jako tzw. „wariant zerowy”.

W sytuacji braku przyjęcia projektu DI środki finansowe z funduszy UE przeznaczone na transport na lata 2014 – 2020 nie będą mogły zostać uruchomione. Założono więc, że w przypadku braku przyjęcia analizowanego dokumentu, realizowane będą tylko niektóre inwestycje, na które wystarczy środków krajowych bez dodatkowego wsparcia UE. Przyjęto, że będą to poniżej wymienione inwestycje:

- inwestycje kolejowe: 5 priorytetowych inwestycji spośród 75 wszystkich inwestycji kolejowych ujętych w Dokumencie Implementacyjnym (poza tymi ujętymi w sektorze morskim),
- inwestycje drogowe: 2 priorytetowe projekty spośród 42,
- inwestycje morskie: 3 priorytetowe inwestycje spośród 48,
- inwestycje śródlądowe: dostępne środki nie wystarczą nawet na realizację 1 inwestycji, spośród 25.

Z powyższego zestawienia wynika, że bardzo niewiele spośród rozważanych inwestycji mogłoby być zrealizowanych. Spowodowałoby to przede wszystkim dalsze, nieuchronne pogorszenie stanu istniejących linii kolejowych oraz stanu istniejącej infrastruktury transportu śródlądowego i w obrębie portów morskich, co pociągałoby za sobą konsekwencje dalszego marginalizowania transportu wodnego. Należy zwrócić uwagę, że zaniechanie działań modernizacyjnych wiąże się z brakiem zastosowania nowych, skuteczniejszych rozwiązań i zabezpieczeń środowiska. Zmniejszenie ilości inwestycji obejmujących rehabilitację i modernizację przyczyniłoby się więc do zwiększenia negatywnego oddziaływania na środowisko i zdrowie ludzi.

Inaczej sytuacja wyglądałaby w aspekcie budowy nowych odcinków dróg. Z jednej strony realizacja tylko nielicznych inwestycji może się przyczynić do mniejszego wpływu na środowisko przyrodnicze - ingerencji w obszary cenne przyrodniczo i zakłócenia ich funkcjonowania oraz łączności. Z drugiej strony, brak dokończenia głównych ciągów drogowych, spowodowałby nadmierną koncentrację ruchu na drogach lokalnych, nieprzystosowanych do tak dużego obciążenia.

Nieprzyjęcie dokumentu implementacyjnego, ograniczyłoby poprawę klimatu akustycznego (na skutek przeniesienia ruchu tranzytowego na nowe drogi) do jedynie 5 gmin miejskich (zamiast 108 w wariantcie realizacyjnym). Odpowiednio też zmniejszy się liczba małych miejscowości odciążanych od ruchu tranzytowego. Przewiduje się, że na skutek dalszego wzrostu liczby pojazdów na istniejących drogach, prędkość przejazdu się będzie mniejsza, pomimo to jednak nastąpi wzrost liczby osób narażonych na ponad normatywny hałas. Oprócz tego, zwiększenie natężenia ruchu na drogach lokalnych spowoduje wzrost prawdopodobieństwa wypadków drogowych.

Oprócz powyżej wymienionych aspektów, realizacja wariantu zerowego będzie miała wiele konsekwencji społeczno-gospodarczych, w tym między innymi:

- nie zostanie osiągnięty cel wyrównania szans pomiędzy regionami kraju,
- nie nastąpi skrócenie czasu przejazdu pomiędzy większymi miastami,
- sieć dróg wodnych śródlądowych ani linie kolejowe, bez ich niezbędnej modernizacji, nie przejmą części transportu i w dalszym ciągu transport będzie opierał się głównie o transport samochodowy,
- w transporcie intermodalnym większe znaczenie będą miały porty krajów ościennych Niemcy, Rosja i Litwa, a w transporcie samochodowym w relacji wschód – zachód Słowacja i Czechy,
- niekorzystne warunki komunikacyjne mogą spowodować zahamowanie napływu kapitału zagranicznego do Polski, a poprzez uwarunkowania biznesowe może dojść do ograniczenia tworzenia nowych miejsc pracy,
- następować będzie dalsza dewastacja istniejącej infrastruktury, co w przyszłości przełoży się na konieczność wydania znacznie większych środków finansowych na ich naprawę.

## 8. Jakie są spodziewane oddziaływania na środowisko w przypadku przyjęcia Dokumentu Implementacyjnego?

W trakcie prac nad prognozą analizowano potencjalny wpływ dokumentu Implementacyjnego na poszczególne komponenty środowiska takie jak:

- przyrodę, w tym obszary Natura 2000, korytarze ekologiczne, zwierzęta (ssaki, ptaki, płazy i gady, ryby, mięczaki, owady), grzyby i rośliny,
- wody powierzchniowe i podziemne,
- klimat i powietrze,
- dobra materialne i zabytki,
- gleby,
- krajobraz,
- oraz zdrowie ludzi.

W wyniku przeprowadzonych analiz sformułowano następujące wnioski:

- Realizacja DI może mieć potencjalny negatywny wpływ na różnorodność biologiczną, w tym niektóre projekty mogą mieć potencjalne znaczące negatywne oddziaływanie na obszary Natura 2000. Nie oznacza to jednak, że projekty te nie będą mogły zostać zrealizowane. Czas realizacji niektórych z nich może ulec jednak wydłużeniu, z uwagi na potrzebę wykonania działań kompensacyjnych, a w niektórych przypadkach uzyskania opinii Komisji Europejskiej. Realizacja DI może również potencjalnie negatywnie wpływać na siedliska i gatunki, będące przedmiotem zainteresowania Wspólnoty, występujące poza obszarami Natura 2000. Inwestycje mogą też potencjalnie wpłynąć negatywnie na obszary i obiekty objęte innymi formami ochrony przyrody. Oddziaływania te, po zastosowaniu odpowiednich rozwiązań projektowych, mogą zostać w dużej mierze zminimalizowane.
- Realizacja inwestycji liniowych będzie miała wpływ na korytarze ekologiczne. Nieco ponad 25% prognozowanych kolizji inwestycji drogowych z korytarzami ekologicznymi, to potencjalne oddziaływania bardzo istotne, gdyż dotyczą korytarzy głównych. Możliwe jest jednakże podjęcie takich działań, które zmniejszą szkodliwe oddziaływanie barierowe np. poprzez zastosowanie przejść dla zwierząt. Linie kolejowe, przeznaczone do modernizacji będą miały znacznie mniejszy wpływ na migracje zwierząt. Linie te nie stanowią poważnej przeszkody utrudniającej migracje lub powodującej fragmentację populacji zwierząt.
- Wpływ realizacji inwestycji na ssaki, szczególnie na wilka, rysia i żubra, będzie zależał od zastosowanych środków minimalizujących. Żadna z planowanych inwestycji nie spowoduje bezpośredniego zniszczenia obszarów istotnych z punktu widzenia ochrony ssaków.
- Wpływ planowanych inwestycji na nietoperze może dotyczyć niszczenia kryjówek i bezpośredniego ich otoczenia, fragmentacji żerowisk, przecięcia obszarów występowania nietoperzy lub głównych osi przemieszczania się pomiędzy ostojami. Prawdopodobieństwo wystąpienia tego typu oddziaływań dotyczy głównie inwestycji planowanych na terenie pasa

pojezierzy, obszarów leśnych zachodniej Polski, Jury Krakowsko – Częstochowskiej oraz łuku Karpat i rejonu Gór Świętokrzyskich. Oddziaływania te można jednak zminimalizować poprzez podejmowanie działań prowadzących do ograniczenia fragmentacji żerowisk nietoperzy i powiększenia ich powierzchni oraz poprzez budowę przejść umożliwiających wędrówki tych ssaków.

- Za inwestycje, których realizacja z dużym prawdopodobieństwem może mieć potencjalne znaczący negatywny wpływ na funkcjonowanie gatunków i obszarów wrażliwych, uznano plany budowy stopnia wodnego Niepołomice na górnej Wiśle oraz budowę stopnia wodnego na Wiśle poniżej Włocławka. Zachodzi obawa, że powstanie kolejnych stopni wodnych na Wiśle będzie z czasem prowadzić do konieczności następnych inwestycji niwelujących niekorzystne oddziaływanie uregulowanych odcinków rzeki. Inwestycje te wymagać będą szczegółowych analiz na kolejnych etapach ich przygotowywania oraz najprawdopodobniej także wykonania kompensacji przyrodniczej w celu zminimalizowania ewentualnych oddziaływań.
- W przypadku oddziaływań na płazy i gady najwięcej inwestycji związanych z ryzykiem wystąpienia potencjalnie istotnego oddziaływania stwierdzono w przypadku budowy nowych dróg. Oddziaływania te mogą wystąpić przede wszystkim w Polsce północno-zachodniej oraz południowo i północno-wschodniej. Wpływ realizacji inwestycji ujętych w Dokumentie Implementacyjnym będzie zależał od dokładnego zidentyfikowania lokalnych konfliktów z populacjami płazów i gadów na etapie uzyskiwania pozwoleń na budowę. Drogi i koleje wpływają na populacje płazów i gadów powodując fragmentację ich przestrzeni życiowej, izolację populacji, jak i pogorszenie i zniszczenie ich siedlisk. To negatywne oddziaływanie można jednak zmniejszyć lub wyeliminować poprzez zastosowanie odpowiednich środków minimalizujących i kompensujących np. budowy przejść, odtwarzanie miejsc rozrodczych, przenoszenie zagrożonych populacji itp. Znaczna część projektów drogowych, dla których zidentyfikowano potencjalne oddziaływania posiada decyzje środowiskowe, w których ujęto środki łagodzące oddziaływania na płazy i gady.
- Względnie największe zagrożenia dla ryb zidentyfikowano przede wszystkim dla inwestycji śródlądowych. Znaczenie pozostałych typów inwestycji jest w tym kontekście minimalne i zaniedbywalne. Inwestycje śródlądowe obejmujące progi, stopnie, jazy, śluzy niszczą fizycznie części lokalnych populacji na skutek ingerencji mechanicznych na etapie realizacji i wytwarzania zanieczyszczeń związanych z samym procesem budowy. Ze względu jednak na stosunkowo niewielki zasięg przestrzenny takich inwestycji ich oddziaływanie jest stosunkowo niewielkie.
- W wyniku przeprowadzonej analizy stwierdzono, że tylko dla kilku inwestycji może wystąpić potencjalne silne oddziaływanie na rzadkie gatunki mięczaków. Zidentyfikowane oddziaływania będą mogły być zminimalizowane po zastosowaniu odpowiednich działań minimalizujących i kompensujących, takich jak ograniczenie fragmentacji stanowisk gatunków oraz ograniczenie ich przekształcania w wyniku długotrwałych zmian stosunków wodnych czy przenoszenie zagrożonych populacji.
- Zajęcie potencjalnych siedlisk, stanowisk owadów na obszarach o różnej wartości przyrodniczej, w tym obszarach objętych ochroną wystąpi przede wszystkim dla inwestycji drogowych. Zidentyfikowane oddziaływania będą mogły być zminimalizowane lub wyeliminowane po zastosowaniu odpowiednich działań takich jak ograniczenie fragmentacji siedlisk owadów oraz ograniczenie ich przekształcania w wyniku trwających długoterminowo zmian stosunków wodnych.

- W ramach przeprowadzonej analizy uznano, iż w przypadku 6 inwestycji może wystąpić potencjalny znaczący negatywny wpływ na siedliska przyrodnicze i ważne gatunki roślin. Grupą inwestycji najbardziej kontrowersyjnych, gdzie wpływ na siedliska przyrodnicze i ważne gatunki roślin może być największy, były nowe inwestycje śródlądowe i drogowe. Wśród projektów śródlądowych szczególnie plany realizacji stopnia wodnego na Wiśle poniżej Włocławka oraz budowy stopnia wodnego Niepołomice na górnej Wiśle mogą spowodować potencjalnie znaczący negatywny wpływ na siedliska przyrodnicze oraz gatunki roślin chronione w ramach obszarów Natura 2000. Wymaga to jednak bardziej szczegółowych analiz na dalszych etapach przygotowania tych inwestycji.
- W wyniku analiz stwierdzono możliwość wystąpienia potencjalnie słabego lub średniego negatywnego oddziaływania na grzyby w odniesieniu tylko do 7 inwestycji drogowych oraz 10 inwestycji kolejowych z projektu DI. Dla żadnego z projektów nie stwierdzono potencjalnego silnego oddziaływania.
- W ramach analizy wpływu realizacji DI na wody powierzchniowe, zbadano, czy inwestycje ujęte w Dokumencie Implementacyjnym, mogą mieć wpływ na tzw. jednolite części wód wyznaczone zgodnie z wymaganiami Ramowej Dyrektywy Wodnej. W wyniku analizy wytypowano inwestycje mogące potencjalnie trwale wpływać na wskaźniki hydromorfologiczne i powodować nie osiągnięcie celów określonych w wyżej wymienionej dyrektywie. Do dalszych, bardziej szczegółowych analiz na etapie inwestycyjnym zaproponowano: 27 inwestycji drogowych (duże obiekty mostowe, analiza powinna dotyczyć projektów bez decyzji o uwarunkowaniach środowiskowych), 7 inwestycji kolejowych, 12 śródlądowych i 7 morskich.
- Na podstawie informacji o planowanych inwestycjach oraz w oparciu o wskaźniki, zawarte w wytycznych Environment Agency z 2010, wytypowano projekty, wymagające szczegółowych analiz ich wpływu na możliwość osiągnięcia celów Ramowej Dyrektywy Wodnej. Na etapie strategicznej oceny oddziaływania nie jest możliwe przeprowadzenie tego typu analiz, ze względu na brak dostatecznie szczegółowych danych dotyczących przedsięwzięć i niepewności związane z określeniem celów środowiskowych jednolitych części wód. Na obecnym etapie przeprowadzono jedynie analizę przesiewową, wystarczającą na etapie strategicznej oceny oddziaływania na środowisko.
- Potencjalne oddziaływanie inwestycji drogowych i kolejowych na wody podziemne dotyczy głównie możliwości negatywnego wpływu na ich, jakość, co można łatwo zminimalizować poprzez zastosowanie standardowych środków prewencyjnych. Wynika to z płytkiego posadowienia tego typu obiektów infrastrukturalnych. Zarówno w przypadku inwestycji śródlądowych, jak i morskich, większe znaczenie ma wpływ na wody powierzchniowe niż na wody podziemne. Potencjalne oddziaływanie inwestycji polegających na budowie urządzeń piętrzących i związanych z nimi zbiorników retencyjnych wody powierzchniowe powoduje również retencję wód podziemnych. Z punktu widzenia ochrony wód podziemnych, zjawisko retencji jest korzystne i powinno wpływać pozytywnie na osiągnięcie celów środowiskowych wyznaczonych w Ramowej Dyrektywie Wodnej.
- Z punktu widzenia wpływu na klimat największe znaczenie ma emisja dwutlenku węgla. Zakładając, że w 2020 roku udział transportu w całkowitej emisji tej substancji będzie wynosił około 20%, przewiduje się, że wzrost emisji krajowej powodowany przez realizację inwestycji

ujętych w Dokumencie Implementacyjnym wyniesie mniej niż 3% emisji krajowej<sup>5</sup>. Oznacza to, że inwestycje te będą miały niewielki wpływ na zmiany klimatu.

- Rozpatrując aspekty związane z klimatem, ważnym elementem jest wrażliwość i odporność poszczególnych gałęzi transportu na ekstremalne zjawiska pogodowe będące wynikiem zachodzących zmian klimatu. W wyniku przeprowadzonych analiz stwierdzono, że w okresie do 2020 roku nie ma potrzeby podejmowania dodatkowych czynności dla zwiększenia odporności inwestycji na zmiany klimatu. Mając jednak na uwadze czas życia inwestycji należałoby, przy projektowaniu, uwzględnić zmiany klimatyczne, jakie mogą nastąpić w ciągu 20 – 70 lat, a nawet i więcej. Minimalizacja negatywnych skutków jest możliwa przez rozwiązania systemowe w zakresie projektowania.
- W wyniku przeprowadzonych analiz stwierdzono, że realizacja inwestycji ujętych w Dokumencie Implementacyjnym przyczyni się do wzrostu emisji zanieczyszczeń do atmosfery. Wpływ na to mają przede wszystkim inwestycje drogowe. W przypadku zdrowia ludzi skutki mogą być jednakże pozytywne, jeżeli strumienie ruchu zostaną wyprowadzone z terenów o dużej gęstości zamieszkania, głównie poprzez budowę obwodnic. Ilość osób narażonych na ponadnormatywne lub podwyższone stężenia szkodliwych zanieczyszczeń może się zmniejszyć. Niemniej jednak w odniesieniu do zanieczyszczenia powietrza o najbardziej negatywnym oddziaływaniu na zdrowie ludzi, czyli pyłu o średnicy 2,5 µm (tzw. PM 2,5), przewiduje się negatywne skutki zdrowotne. Najbardziej problematyczne są odcinki dróg zlokalizowane na obszarach, na których obecnie występują przekroczenia dopuszczalnych stężeń i dla których takie przekroczenia są przewidywane w przyszłości. Dotyczy to głównie obszarów o dużej gęstości zaludnienia w południowej części Polski.
- Budowa nowych dróg oraz zwiększenie prędkości przejazdu spowoduje wprawdzie wzrost emisji hałasu i emisji zanieczyszczeń do powietrza, jednakże wzrost ten nastąpi głównie na terenach o małej gęstości zabudowy. Na skutek realizacji inwestycji drogowych ujętych w Dokumencie Implementacyjnym przewiduje się znaczącą poprawę klimatu akustycznego w co najmniej 108 gminach miejskich, zamieszkałych przez ponad 3 miliony 700 tysięcy osób. Wyraźne zmniejszenie narażenia na hałas komunikacyjny wystąpi też w licznych małych miejscowościach omijanych przez nowe drogi.
- W Dokumencie Implementacyjnym przewidziano realizację wielu autostrad i dróg ekspresowych. Ich wybudowanie wpłynie na obniżenie ryzyka wypadków drogowych w Polsce. W przypadku inwestycji polegających na modernizacji linii kolejowych również należy spodziewać się zmniejszenia ryzyka wypadku, między innymi dzięki zastosowaniu nowoczesnych systemów nadzoru i sterowania ruchem, a także dzięki budowie bezkolizyjnych skrzyżowań i przejść dla pieszych.
- Przewiduje się, że rozbudowa infrastruktury w ramach przedsięwzięć wodnych, poprawa drożności śródlądowych i morskich szlaków transportowych stworzy warunki do odciążenia znacznie bardziej uciążliwego dla ludzi transportu lądowego.

---

<sup>5</sup>Oparte na szacunkach z wykorzystaniem wyników modelu COPPERT III, bez uwzględnienia innych elementów polityki transportowej takich jak opłaty za korzystanie z infrastruktury, podatki itd..

- Wpływ na dobra materialne dotyczył będzie głównie likwidacji zabudowy z powodu budowy nowych inwestycji. Najbardziej znacząca utrata dóbr materialnych będzie miała miejsce w przypadku budowy nowych odcinków dróg. Jednocześnie realizacja Dokumentu Implementacyjnego przyczyni się także do powstania nowych dóbr materialnych, które służyć będą przez wiele pokoleń, takich jak sieci dróg i linii kolejowych oraz powiązanej z nimi infrastruktury. Budowa nowych tras komunikacyjnych może wiązać się z wytworzeniem efektu barierowego, utrudniając komunikację pomiędzy terenami po przeciwnych stronach drogi czy linii kolejowej. Jednocześnie w innych obszarach - w okolicy węzłów drogowych, stacji kolejowych czy zjazdów z autostrad - budowa sieci transportowej spowoduje poprawę dostępności i rozwój gospodarczy terenów. Ponadto modernizacja istniejących obiektów infrastrukturalnych spowoduje wzrost ich wartości, poprzez poprawę takich elementów jak sprawność, bezpieczeństwo, efektywność czy wygląd.
- Realizacja inwestycji ujętych w Dokumencie Implementacyjnym może mieć potencjalny negatywny wpływ na obiekty zabytkowe. Największe ryzyko wystąpienia kolizji z obiektem zabytkowym będzie występować w przypadku budowy nowych odcinków dróg i nowych linii kolejowych, a więc inwestycji związanych z zajęciem znacznej powierzchni terenu. Oddziaływania na zabytki mogą polegać także na naruszeniu walorów ekspozycyjnych i widokowych obiektów zabytkowych przez planowane inwestycje. W trakcie analizy stwierdzono, że kilka inwestycji jest planowanych w bliskim sąsiedztwie obiektów zabytkowych wpisanych na tzw. listę UNESCO. Uznano jednak, że nie występuje ryzyko wystąpienia fizycznej kolizji lub naruszenia obiektu zabytkowego w wyniku realizacji tych inwestycji, a jedynie może potencjalnie dojść do zakłócenia walorów wizualnych tych obiektów. Stwierdzono, że na odcinkach przebiegających w pobliżu obszarów/obiektów zabytkowych, aspekt dostosowania nowych obiektów w zakresie wizualnym powinien zostać przeanalizowany z punktu widzenia wymogu ochrony zabytków i uzgodniony z właściwymi służbami konserwatorskimi.
- Spośród inwestycji ujętych w Dokumencie Implementacyjnym największy wpływ na krajobraz będą miały nowe drogi (przede wszystkim ze względu na towarzyszące im nasypy, wiadukty, ekrany akustyczne, stacje benzynowe, punkty obsługi podróżnych itp.) oraz te inwestycje śródlądowe i morskie, które będą miały duże rozmiary np. nowy stopień wodny w rejonie Niepołomic oraz poniżej Włocławka. Największy wpływ tych inwestycji będzie zauważalny na terenach otwartej przestrzeni, na obszarach atrakcyjnych pod względem krajobrazowym, a także na terenach charakteryzujących się cennym krajobrazem kulturowym. Dlatego też, w prognozie zaproponowano szereg zaleceń, do wzięcia pod uwagę na etapie ocen oddziaływania na środowisko dla poszczególnych inwestycji, dla których nie wydano jeszcze decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. W przypadku modernizacji istniejącej infrastruktury wpływ na krajobraz może być nawet pozytywny, gdyż prace te poprawia wygląd tych obiektów. Budowa nowych odcinków dróg oraz nowych odcinków linii kolejowych wpłynie także na większą fragmentację w ujęciu makro, czyli w skali całej Polski tj. przestrzeń będzie podzielona liniowymi strukturami powodując powstanie płatów przestrzeni o mniejszej powierzchni.
- Oddziaływanie na powierzchnię ziemi i gleby związane jest głównie z zagadnieniem zajęcia terenu i ingerencją w podłoże podczas prowadzonych robót budowlanych. Oszacowano, że na potrzeby realizacji inwestycji drogowych i budowy nowych odcinków linii kolejowych, trwale zajęte może być około 176 km<sup>2</sup> powierzchni ziemi. W trakcie eksploatacji największy wpływ na gleby wystąpi w pobliżu dróg. Będzie to związane z emisją zanieczyszczeń z przejeżdżających



samochodów, która może prowadzić do lokalnego zakwaszenia gleb bezpośrednio wzdłuż pasa drogowego. Największy stopień narażenia na zakwaszenie będzie dotyczył gleb o średniej odporności na zakwaszenie.

- W Polsce występują rejon o zwiększonym nasileniu osuwisk. Tego typu zjawiska mogą mieć wpływ na sieć transportową, powodując jej zniszczenia. Biorąc pod uwagę rozmieszczenie obszarów osuwiskowych i obszarów predysponowanych do występowania ruchów masowych, na terenie Polski, wykonano analizę potencjalnych kolizji planowanej sieci transportowej i zaproponowano, aby wnioski z tej analizy były wzięte pod uwagę na etapie przygotowywania konkretnych inwestycji.
- W trakcie prac nad prognozą zidentyfikowano dwie inwestycje kolejowe i jedną śródlądową, planowane do budowy, których przebieg znajduje się w obrębie lub na granicach złóż: węglowodorów, węgla kamiennego i wód leczniczych, termalnych, solanek. W przypadku inwestycji śródlądowej polegającej na budowie stopnia wodnego na Wiśle poniżej Włocławka (element śluza), prace będą obejmowały wykonanie nowych budowli zlokalizowanych w granicach obszaru górniczego złoża wód Ciechocinek Zdrój. Nie można więc wykluczyć potencjalnych oddziaływań na wody lecznicze zarówno na etapie budowy, jak i eksploatacji.

Dokonano analizy wpływu ustaleń Dokumentu Implementacyjnego na aspekty społeczno-gospodarcze. Stwierdzono, że:

- Transport jest jednym z najważniejszych czynników wpływających na rozwój społeczno-gospodarczy kraju.
- Należy się spodziewać, że realizacja inwestycji ujętych w Dokumencie Implementacyjnym pociągnie za sobą oddziaływania zarówno korzystne, jak i negatywne. W związku jednak z tym, że Polska nadgania lata zaniedbań i niedoinwestowania, przewiduje się, że korzyści wynikające z realizacji tych inwestycji będą zdecydowanie większe i będą one w sensie ogólnym rekompensować ewentualne straty (zmiana sposobu użytkowania gruntów rolnych i leśnych, wysiedlenia).
- W wyniku realizacji inwestycji ujętych w Dokumencie Implementacyjnym nastąpi między innymi: poprawa konkurencyjności transportu kolejowego osobowego w ruchu krajowym i międzynarodowym, poprawa bezpieczeństwa jazdy i komfortu podróżowania, zmniejszenie czasu przejazdu pomiędzy miastami, zmniejszenie obciążenia centrów miast i wsi ruchem tranzytowym, powstrzymanie regresu transportu śródlądowego, dostosowanie transportu morskiego do wymogów nowoczesnej logistyki i wzrost liczby miejsc pracy. Ociągnięcie tych korzyści zależy od decyzji w zakresie polityki transportowej państwa. Istotnym czynnikiem tej polityki będzie między innymi wysokość opłat za korzystanie z udoskonalonej infrastruktury; powinny one promować gałęzie transportu mniej obciążające środowisko.

Jak wynika z dotychczasowych wniosków napływających w ramach konsultacji społecznych projektu Dokumentu Implementacyjnego (szczegóły dostępne są na stronie [www.srt-2020.pl](http://www.srt-2020.pl)), respondenci zwracają uwagę głównie na konieczność przyspieszenia prac inwestycyjnych oraz konieczność budowy odcinków drogowych i kolejowych, a także na udrożnienie żeglugi śródlądowej. Wszystkie dotychczasowe postulaty wskazują na ogromne potrzeby regionów w tym względzie.

## 9. Czy można się spodziewać oddziaływań poza granicami kraju?

W ramach prac nad prognozą przeanalizowano czy w wyniku realizacji inwestycji ujętych w Dokumencie Implementacyjnym mogą wystąpić negatywne oddziaływania na terytoriach państw sąsiadujących z Polską.

Stwierdzono, że z uwagi na ograniczoną wiedzę w zakresie poszczególnych inwestycji obecnie trudno jest dokładnie określić potencjalny charakter i skalę oddziaływań, jakie mogą wystąpić poza terytorium RP. Dysponując jednak wiedzą własną i doświadczeniem ekspertów, biorących udział w opracowaniu prognozy oceniono, że na obecnym etapie nie ma powodu spodziewać się znaczących, negatywnych oddziaływań w tym zakresie. Szczegółowa analiza możliwości wystąpienia znacząco negatywnego oddziaływania transgranicznego konieczna będzie na etapie projektowania i oceny oddziaływania na środowisko poszczególnych przedsięwzięć.

## **10. Czy potrzebne jest wdrożenie działań ograniczających potencjalny negatywny wpływ zapisów Dokumentu Implementacyjnego na środowisko?**

W Prognozie zaproponowano szeroki wachlarz działań możliwych do zastosowania w celu minimalizacji szkodliwych oddziaływań na środowisko, powodowanych przez inwestycje ujęte w DI. Propozycje te nie są wiążące dla organów administracji, określających warunki realizacji inwestycji za pomocą decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, mogą być jednak pomocne zarówno w procesie oceny oddziaływania, jak też formułowania wymagań w odniesieniu zarówno do samych projektów jak też do metod i sposobów ich realizacji.

# 11. Jaki zaproponowano zakres monitoringu skutków w środowisku po przyjęciu Dokumentu Implementacyjnego?

Biorąc pod uwagę potencjalne oddziaływania, jakie mogą mieć miejsce w przyszłości na skutek realizacji inwestycji ujętych w Dokumencie Implementacyjnym, w prognozie zaproponowano kilka wskaźników, które pozwolą na bieżące śledzenie skutków środowiskowych wdrożenia Dokumentu Implementacyjnego i w razie konieczności podejmowanie odpowiednich działań. Proponuje się, w miarę postępu realizacji DI, śledzenie poniżej wymienionych danych, pochodzących z istniejących systemów monitoringowych.

Proponuje się monitorowanie zmian następujących parametrów:

- 1) udział transportu drogowego w emisji krajowej - ilość sprzedanych paliw płynnych w przeliczeniu na Mtoe, zgodnie z danymi GUS/KASHUE,
- 2) jakość powietrza i poziom hałasu w aglomeracjach, w których lokalizowane będą inwestycje drogowe i gmin miejskich, których granice położone są w odległości do 5 km od nowych dróg (PM 10, PM 2,5, NOx) – zgodnie z monitoringiem prowadzonym przez WIOŚ i raportami przesyłanymi do KE,
- 3) emisja CO<sub>2</sub> z sektora transportu metodą i w trybie przewidzianym dla sprawozdań składanych do KE.(KASHUE) – zgodnie z danymi przesyłanymi do EUROSTAT,
- 4) , liczba JCW objętych lub przecinanych przez inwestycje DI, dla których uzyskano derogacje (KZGW) oraz jakość wód powierzchniowych w odniesieniu do JCWP powiązanych ze zlewniami na terenie, których zlokalizowane są inwestycje objęte DI - zgodnie z monitoringiem prowadzonym przez WIOŚ,
- 5) dla wód powierzchniowych – monitoring procesów hydrodynamicznych i hydromorfologicznych prowadzony przez IMiGW w ciekach i wodach przybrzeżnych, oraz wodach powierzchniowych (IMGW)
- 6) ilość ofiar wypadków drogowych zgodnie z danymi przesyłanymi do EUROSTAT (EURORAP)
- 7) określenie powierzchni wyłączonej z obszarów objętych poszczególnymi formami ochrony przyrody w wyniku realizacji DI (GDDKiA, PKP PLK i inni beneficjenci)
- 8) Bioróżnorodność: wpływ powodowanego przez DI efektu barierowego na populację zagrożonych gatunków zwierząt spadek populacji wilka i rysia (liczba płci i wiek osobników, dobrostan populacji) Instytut Biologii Ssaków PAN, Białowieża,
- 9) powierzchnia zajęta przez infrastrukturę transportową (wskaźnik TERM 2002/GUS),
- 10) liczba inwestycji, dla których stwierdzono występowanie znaczącego negatywnego oddziaływania na obszary Natura 2000 (z zastosowaniem przesłanek art 6.4). Monitorowanie liczby inwestycji, w przypadku, których stwierdzono znaczący negatywny wpływ na obszary Natura 2000. (MIR, GDDKiA, PKP PLK i inni beneficjenci)

## 12. Jakie są główne wnioski z przeprowadzonej oceny?

W DI kryterium ochrony środowiska pośrednio uwzględniono poprzez preferowanie projektów, które zostały zbadane pod kątem wpływu na środowisko i dopuszczone do realizacji decyzją o środowiskowych uwarunkowaniach.

W ramach prac nad prognozą i analizą Dokumentu Implementacyjnego stwierdzono, że w Dokumencie Implementacyjnym powinny być w większym stopniu uwzględnione kwestie środowiskowe. Zagadnienia związane z oddziaływaniem na obszary Natura 2000 uznano za kluczowe dla dokumentu implementacyjnego.

Większość analizowanych aspektów środowiskowych, pomimo możliwości wystąpienia potencjalnych oddziaływań, nie różnicuje projektów objętych DI, nie są one również poważną przyczyną o zasadniczym znaczeniu, uniemożliwiającą realizację dokumentu. Analizy wykazały natomiast, że występuje istotne zróżnicowanie przedsięwzięć objętych DI pod względem oddziaływania na środowisko przyrodnicze. W niektórych przypadkach możliwe jest negatywne oddziaływanie o dużym znaczeniu dla obszarów i gatunków wrażliwych, co może stanowić poważną przesłankę, żeby przedsięwzięcia te nie były realizowane lub może opóźnić ich realizację poza horyzont czasowy określony dla DI.

Jako istotne kryterium różnicujące projekty przyjęto:

**Oddziaływania o dużym prawdopodobieństwie, o charakterze długotrwałym lub nieodwracalnym, mające wpływ na obszary lub gatunki wrażliwe, o szczególnych wartościach przyrodniczych.**

Proponuje się uwzględnienie kryteriów środowiskowych w ostatecznej wersji Dokumentu Implementacyjnego. Jako spełnienie tego wymogu proponuje się, na przykład, uwzględnienie w punktacji przedsięwzięć przypadków, gdy istnieje duże prawdopodobieństwo znaczącego negatywnego oddziaływania na obszary Natura 2000. Dotyczy to zamierzeń wymienionych w tabeli poniżej:

**Tabela 1** Przedsięwzięcia DI spełniające kryterium ryzyka znaczącego oddziaływania na obszary Natura 2000

Typ	Nr DI	Nazwa przedsięwzięcia	Obszar Natura 2000 Kod i nazwa
Drogowe	30	Rzeszów – granica państwa	PLH180014 Ostoja Jaślińska *
Żegluga śródlądowa	14	Budowa stopnia wodnego na Wiśle poniżej Włocławka, element śluza	PLH040039 Włocławaska Dolina Wisły, PLH040012 Nieszawska Dolina Wisły, PLB040003 Dolina Dolnej Wisły. Można przypuszczać, że oddziaływania inwestycji dotyczyć mogą wszystkich obszarów Natura 2000 leżących poniżej stopnia wodnego.
	24	Budowa stopnia wodnego Niepołomice na górnej Wiśle	PLB120002 Puszcza Niepołomicka, PLB120009 Stawy w Brzeszczach, PLB120004 Dolina Dolnej Soły, PLB120005 Dolina Dolnej Skawy – powyżej stopnia. PLB140006 Małopolski Przełom Wisły.

\* W trakcie konsultacji społecznych, otrzymano uwagi dotyczące skali oddziaływania drogi S-19 na środowisko przyrodnicze: "Dla powyższego odcinka drogi gotowa jest szczegółowa dokumentacja środowiskowa, w której przeprowadzono analizy zarówno na integralność ostoi Natura 2000, spójność sieci oraz wpływ na poszczególne gatunki dużych ssaków. Analizy w ramach OOS doprowadziły do zaprojektowania działań minimalizujących adekwatnych do skali zagrożeń, w efekcie powyższy odcinek drogi będzie miał najwyższy w Polsce stopień „przepuszczalności” bariery ekologicznej - dzięki licznym: estakadom i tunelom”.