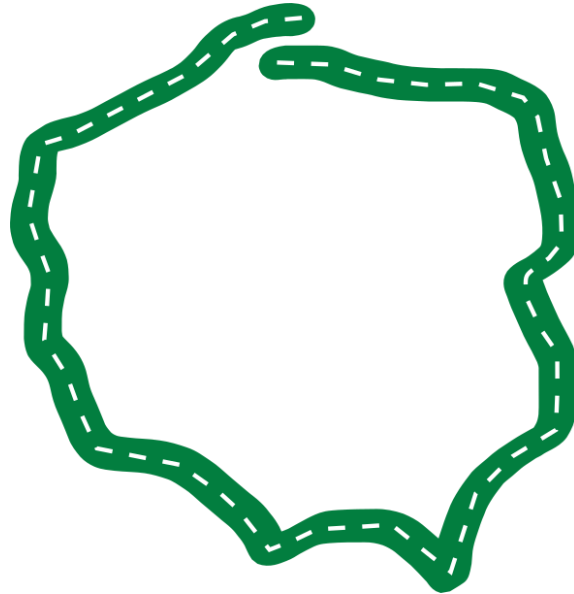


# Raport z konsultacji społecznych projektu Programu Wzmocnienia Krajowej Sieci Drogowej do 2030 roku



Data: 02 sierpnia 2022

Status: Wersja do akceptacji

Opracowanie: ekovert Łukasz Szkudlarek  
ul. Średzka 10/1B  
54-017 Wrocław

## ZAWARTOŚĆ PROGNOZY

<b><u>1</u></b>	<b><u>WSTĘP .....</u></b>	<b><u>3</u></b>
<b><u>2</u></b>	<b><u>PRZYGOTOWANIE KONSULTACJI SPOŁECZNYCH .....</u></b>	<b><u>4</u></b>
<b><u>3</u></b>	<b><u>PRZEBIEG KONSULTACJI SPOŁECZNYCH .....</u></b>	<b><u>5</u></b>
<b><u>4</u></b>	<b><u>ROZPATRZENIE ZGŁOSZONYCH UWAG I WNIOSKÓW .....</u></b>	<b><u>6</u></b>
<b>4.1</b>	<b>ROZPATRZENIE UWAG I WNIOSKÓW DOTYCZĄCYCH PROGRAMU .....</b>	<b>6</b>
<b>4.2</b>	<b>ROZPATRZENIE UWAG I WNIOSKÓW DOTYCZĄCYCH PROGNOZY.....</b>	<b>7</b>
<b><u>5</u></b>	<b><u>ANALIZA OPINII ORGANÓW .....</u></b>	<b><u>8</u></b>
<b><u>6</u></b>	<b><u>PODSUMOWANIE I WNIOSKI .....</u></b>	<b><u>13</u></b>
<b><u>7</u></b>	<b><u>ZAŁĄCZNIKI .....</u></b>	<b><u>14</u></b>

# 1 WSTĘP

Konsultacje społeczne to obligatoryjny element procesu strategicznej oceny oddziaływania na środowisko. Wymogi względem jej prowadzenia określają przepisy Ustawy z dnia 3.10.2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (t. j. Dz. U. z 2022 r. poz. 1029), dalej zwanej Ustawą OOS, w szczególności jej Działu III.

Niniejszy Raport jest podsumowaniem etapu opiniowania i konsultacji społecznych przeprowadzonych w okresie 11.06.2022 – 20.07.2022 dla Programu Wzmocnienia Krajowej Sieci Drogowej do 2030 roku (dalej zwanego Programem lub PWKSD2030) w ramach procesu strategicznej oceny oddziaływania na środowisko. Zawiera on również zakres informacji, o których mowa w art. 42 ust. 2 Ustawy OOS, tj.: informacje o udziale społeczeństwa w postępowaniu oraz o tym, w jaki sposób zostały wzięte pod uwagę i w jakim zakresie zostały uwzględnione uwagi i wnioski zgłoszone w związku z udziałem społeczeństwa.

## 2 PRZYGOTOWANIE KONSULTACJI SPOŁECZNYCH

W celu spełnienia wszystkich wymogów nakładanych przepisami Ustawy OOŚ, informację o planowanym rozpoczęciu konsultacji społecznych Programu i opracowanej dla niego Prognozy OOŚ podano do publicznej wiadomości w postaci:

- informacji prasowej w czasopiśmie Dziennik Gazeta Prawna wydanie 115 (5777) z 15 czerwca 2022, s. 31 (opublikowaną informację przedstawiono z załączniku 1),
- informacji i obwieszczenia w siedzibie oraz w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Ministerstwa Infrastruktury: <https://www.gov.pl/web/infrastruktura/konsultacje-spoeczne-w-ramach-strategicznej-oceny-oddziaływania-na-srodowisko>,
- informacji i obwieszczenia na stronie Programu: <https://partycypacja-publiczna.pl/pwksd>.

Dokumentację dotyczącą projektu Programu i opracowanej dla niego Prognozy OOŚ udostępniono:

- w wersji papierowej w lokalu Business Lab przy ul. Nowy Świat 41a w Warszawie w pon.–pt. w godzinach 9.00-15.00 (dokumentację fotograficzną punktu konsultacyjnego zawarto w załączniku 2),
- w wersji elektronicznej:
  - w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Ministerstwa Infrastruktury <https://www.gov.pl/web/infrastruktura/konsultacje-spoeczne-w-ramach-strategicznej-oceny-oddziaływania-na-srodowisko>,
  - na stronie Programu: <https://partycypacja-publiczna.pl/pwksd>.

Ponadto w ramach konsultacji, w terminie 5 lipca 2022 r. zaplanowano organizację spotkania konsultacyjno – informacyjnego, w ramach którego zaplanowano prezentację projektu konsultowanego Programu, głównych wniosków z opracowanej dla niego Prognozy OOŚ oraz przewidziano możliwość zadawania pytań i zgłaszania uwag przez uczestników. Informację o planowanym spotkaniu zawarto w opublikowanej informacji prasowej, w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Ministerstwa Infrastruktury oraz na stronie Programu. Ponadto informację o spotkaniu opublikowano w mediach społecznościowych Ministerstwa Infrastruktury (zrzuty ekranu z serwisów Facebook i Twitter zawarto w załączniku 3).

### 3 PRZEBIEG KONSULTACJI SPOŁECZNYCH

Konsultacje projektu Programu i opracowanej dla niego Prognozy OOŚ rozpoczęły się 20 czerwca, i trwały do 11 lipca 2022r., tj. przez 21 dni, które przewiduje ustawa OOŚ.

W ich trakcie wszelkie uwagi i wnioski można było zgłaszać w następujący sposób:

- pisemnie w miejscu wyłożenia dokumentów,
- przez umieszczony na stronie Programu formularz on-line,
- na dedykowanym formularzu (do pobrania ze strony Programu), przesyłając na adres e-mail: [konsultacje@partycypacja-publiczna.pl](mailto:konsultacje@partycypacja-publiczna.pl),
- na dedykowanym formularzu (do pobrania ze strony Programu) lub w miejscu wyłożenia dokumentów, przesyłając tradycyjną drogą pocztową na adres: ekover, ul. Średzka 10/1B, 54-017 Wrocław.

W ramach konsultacji drogą elektroniczną spłynęło 9 uwag. Z tego 8 dotyczyło projektu Programu, natomiast jedna uwaga, zgłoszona jednocześnie dwoma kanałami, tj. przez email i formularz online, projektu Prognozy OOŚ. Ich zestawienie wraz z odniesieniem zaprezentowano w punkcie 4 niniejszego Raportu.

W przeprowadzonym dnia 5.07.2022 spotkaniu konsultacyjnym w godzinach 9 – 11:30 udział wzięło łącznie 8 uczestników. W pierwszej części przedstawiciel Ministerstwa Infrastruktury, Pani Dyrektor Agnieszka Krupa zaprezentowała zawartość konsultowanego Programu i odpowiadała na zadawane pytania, natomiast w drugiej części przedstawiciel ekover Waldemar Bernatowicz zaprezentował główne wnioski z wykonanej dla niego Prognozy OOŚ. Rundy pytań i dyskusji po prezentacjach moderowały przedstawicielki ekover, panie Anna Haładaj i Katarzyna Tokarczyk-Dorociak.

Na spotkaniu nie zgłoszono żadnych uwag i wniosków wymagających dodatkowej analizy i odniesienia się w niniejszym Raporcie. Treść wygłoszonych prezentacji i zapis audio-wizualny spotkania zawarto na nośniku elektronicznym w załączniku 4.

## 4 ROZPATRZENIE ZGŁOSZONYCH UWAG I WNIOSKÓW

### 4.1 ROZPATRZENIE UWAG I WNIOSKÓW DOTYCZĄCYCH PROGRAMU

W poniższej tabeli zaprezentowano sposób rozpatrzenia uwag i wniosków do projektu Programu zebranych w terminie prowadzonych konsultacji społecznych. Nie było uwag zgłoszonych po terminie.

Lp.	Data	Forma	Podmiot	Dokument	Element dokumentu	Treść uwagi	Uzasadnienie uwagi	Odniesienie do uwagi
1	11.07.2022 23:25	Strona int.	osoba fizyczna	Projekt programu	Całość	Wnioskuje o poszerzenie trasy S8 na odcinku Warszawa-Ostrów Mazowiecka o trzeci pas oraz o zwiększenie liczby latarni.	Poprawienie płynności ruchu i bezpieczeństwa z uwagi na dużą liczbę tirów.	Zadania tego typu są przewidywane do realizacji w ramach PWKSD. Program w swojej treści, poza pięcioma przypadkami, nie wskazuje konkretnych odcinków przeznaczonych do objęcia utrzymaniem strukturalnym. Takiej delimitacji dokonano jedynie na potrzeby oceny oddziaływań w Prognozie OOŚ. Dlatego nie wyklucza się możliwości objęcia wskazanego odcinka działaniami, w przypadku spełnienia przez niego kryteriów wyboru zgodnie z zasadami określonymi w Programie.
2	11.07.2022 21:16	Strona int.	osoba fizyczna	Projekt programu	Całości	Wnioskuje o poszerzenie drogi DK od autostrady A2 do Skierniewic.	Poszerzenie drogi znacznie poprawi bezpieczeństwo.	Zadania tego typu są przewidywane do realizacji w ramach PWKSD. Program w swojej treści, poza pięcioma przypadkami, nie wskazuje konkretnych odcinków przeznaczonych do objęcia utrzymaniem strukturalnym. Takiej delimitacji dokonano jedynie na potrzeby oceny oddziaływań w Prognozie OOŚ. Dlatego nie wyklucza się możliwości objęcia wskazanego odcinka działaniami, w przypadku spełnienia przez niego kryteriów wyboru zgodnie z zasadami określonymi w Programie.
3	11.07.2022 21:11	Strona int.	osoba fizyczna	Projekt programu	Ogólnie	Proszę o budowę drogi asfaltowej w miejscowości Lisewo, gmina Kalinowo, powiat grajewski, woj. podlaskie	Brak porządnej drogi we wsi Lisewo	Wskazany odcinek znajduje się w zarządzie władz samorządowych, a więc jest poza zakresem działań Programu, który to dotyczy odcinków dróg krajowych w zarządzie GDDKiA.
4	11.07.2022 20:40	Strona int.	osoba fizyczna	Projekt programu	Rozdział 5. Priorytety realizacji	Proszę do priorytetów dodać Zakopiankę i jeszcze S8 w Warszawie od Targówka do Marymontu czyli most Grota.	Czy ktoś wreszcie coś zrobi z tym, żeby można było normalnie dojechać do Zakopanego???	Program w swojej treści, poza pięcioma przypadkami, nie wskazuje konkretnych odcinków przeznaczonych do objęcia utrzymaniem strukturalnym. Takiej delimitacji dokonano jedynie na potrzeby oceny oddziaływań w Prognozie OOŚ. Dlatego nie wyklucza się możliwości objęcia wskazanego odcinka działaniami, w przypadku spełnienia przez niego kryteriów wyboru.
5	11.07.2022 20:07	Strona int.	osoba fizyczna	Projekt programu	5. Priorytety realizacji i kierunki interwencji	Czy wśród planowanych do realizacji zadań związanych z dostosowaniem do 11,5 t uwzględniony jest odcinek DK62 relacji Węgrów - Repki???	Ww. odcinek DK62 wymaga pilnej naprawy stanu nawierzchni drogi.	Zadania tego typu są przewidywane do realizacji w ramach PWKSD. Program w swojej treści, poza pięcioma przypadkami, nie wskazuje konkretnych odcinków przeznaczonych do objęcia utrzymaniem strukturalnym. Takiej delimitacji dokonano jedynie na potrzeby oceny oddziaływań w Prognozie OOŚ. Dlatego nie wyklucza się możliwości objęcia wskazanego odcinka działaniami, w przypadku spełnienia przez niego

Lp.	Data	Forma	Podmiot	Dokument	Element dokumentu	Treść uwagi	Uzasadnienie uwagi	Odniesienie do uwagi
								kryteriów wyboru zgodnie z zasadami określonymi w Programie.
6	11.07.2022 19:21	Strona int.	osoba fizyczna	Projekt programu	cały program	Trzeba wzmocnić drogę przez Sokoły (gmina w wysokomazowieckim) żeby był rozwój. To jest droga wojewódzka 671 i potrzebny jest remont.	teraz cała gospodarka idzie na Białystok albo Zambrów a jakby była droga dobra na Sokoły to by więcej było też w miejscowości Sokoły.	Wskazany odcinek znajduje się w zarządzie władz samorządowych, a więc jest poza zakresem działań Programu, który dotyczy odcinków dróg krajowych w zarządzie GDDKiA.
7	11.07.2022 19:10	Strona int.	osoba fizyczna	Projekt programu	rozdział 6	Nie może być nie skoszone przy drogach tam gdzie są pola. Potem z takiego pobocza chwasty idą i szkodniki, a może być nawet pożar. zwłaszcza teraz jak jest susza i upały	można nie kosić w mieście albo na węzle i te łąki to nawet ładnie to wygląda jak nie koszone ale nie tam gdzie są pola	Wskazany aspekt zostanie wzięty pod uwagę w ramach projektów pilotażowych, które mają na celu wypracowanie optymalnego sposobu wdrażania nowych rozwiązań w zakresie utrzymania.
8	08.07.2022 08:38	Strona int.	osoba fizyczna	Projekt programu		1) Brak ujęcia w programie rozbudowy do standardu GP 2x2 drogi Olkusz – Kraków	1) Poziom natężenia ruchu na tej drodze powoduje konieczność budowy wysokoprzepustowej drogi 2x2 (ok. 20000 pojazdów na dobę wg GPR 2015).	Rozbudowa/przebudowa DK 94 Olkusz - Kraków jest w trakcie przygotowania i realizacji. Przewidywane parametry drogi w tym przekrój będą dostosowane do wymagań ruchowych.

## 4.2 ROZPATRZENIE UWAG I WNIOSKÓW DOTYCZĄCYCH PROGNOZY

W poniższej tabeli zaprezentowano rozpatrzenie uwag i wniosków do projektu Prognozy OOŚ zebranych w terminie prowadzonych konsultacji społecznych. Nie było uwag zgłoszonych po terminie.

Lp.	Data	Forma	Podmiot	Dokument	Element dokumentu	Treść uwagi	Uzasadnienie uwagi	Odniesienie do uwagi
1	11.07.2022 23:37	Strona int. / e-mail	osoba fizyczna	Projekt prognozy oddziaływania na środowisko	5	Wnoszę: - o działania mające wpływ na przeciwdziałanie przewidywanym skutkom suszy przez projektowanie, wykonywanie i modernizowanie systemów odprowadzania wód opadowych i roztopowych w sposób pozwalający na lokalne zwiększenie retencji wodnej. - o działania mające na celu ograniczenia zanieczyszczeń powietrza poprzez realizację zielonych nasadzeń – drzewa , krzewy , kwietne łąki , wzdłuż dróg.	Realizacja wnioskowanych działań wpłynie pozytywnie na środowisko naturalne. Pozwoli ograniczyć jego dewastację.	Proponowane działania zostały uwzględnione w Programie jako nowe rozwiązania z zakresu utrzymania sieci drogowej. W początkowej fazie zadania te będą miały charakter pilotażowy, a po potwierdzeniu słuszności i zasadności ich realizacji na drogach krajowych, będą mogły być realizowane w większej skali, a docelowo na całej sieci dróg krajowych.

## 5 ANALIZA OPINII ORGANÓW

Zgodnie z wymogiem art. 54 ust.1 Ustawy OOŚ Ministerstwo Infrastruktury, wnioskami znak DDP-6.40.4.2021 z dnia 20.06.2022 wystąpiło do właściwych organów – Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska i Głównego Inspektora Sanitarnego o opinię dotyczącą projektu Programu oraz wykonanej dla niego Prognozy OOŚ (Przywołane wnioski zawarto w Załączniku 5).

Główny Inspektor Sanitarny pismem HŚ.NZ.530.3.2022 z dnia 21 lipca 2022 r. zaopiniował pozytywnie przedłożone dokumenty nie wnosząc żadnych uwag. Również Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska pismem DOOŚ-TSOOŚ.410.10.2022.BW z dnia 22 lipca 2022 r. zaopiniował oba dokumenty pozytywnie, wyrażając w treści opinii swoje uwagi. Ich analizę wraz z odniesieniem zaprezentowano w poniższej Tabeli. Pełną treść opinii organów zawarto w Załączniku 5.

Lp.	Treść uwagi	Odniesienie do uwagi
1.	<p>Można ocenić, że przyjęte w prognozie podejście do analiz na poziomie celów i priorytetów PWKSD, uszczegółowione jedynie tam gdzie to było możliwe, jest w większości przypadków poprawne. Jednak w pewnych obszarach istnieje konieczność pogłębienia/rozszerzenia analiz oraz uspojnienia wyciągniętych wniosków tak, by był spełniony wymóg adekwatnego do zawartości projektu dokumentu poziomu szczegółowości oceny. Dotyczy to zwłaszcza analizy potencjalnych oddziaływań na różnorodność biologiczną. W kwestii potencjalnego oddziaływania na formy ochrony przyrody (rozdział 4.1.5. prognozy) stwierdzono przecięcie łącznie 387 (wariant przebudowy) i 398 (wariant rozbudowy) obszarów chronionych, jednak podczas samej analizy odniesiono się jedynie do obszarów o najwyższym prawdopodobieństwie wystąpienia oddziaływań. Jako kryterium wyboru obszarów chronionych do analizy został przyjęty procent potencjalnego zajęcia powierzchni obszaru, który w przypadku obszarów o małej powierzchni (rezerwy, zespoły przyrodniczo-krajobrazowe, użytki ekologiczne oraz małopowierzchniowe obszary Natura 2000) może wynieść powyżej 1%, natomiast dla obszarów wielkopowierzchniowych (parki narodowe, obszary Natura 2000, parki krajobrazowe, obszary chronionego krajobrazu) może wynieść ok. 10%. W rozdziale nie przedstawiono jednak konkretnych informacji w zakresie możliwości wystąpienia negatywnych oddziaływań na środowisko, co argumentowane jest brakiem szczegółowych informacji na temat konkretnych planowanych prac. W przypadku obszarów Natura 2000 nie została określona skala potencjalnego negatywnego oddziaływania oraz nie wskazano czy istnieje ryzyko, że realizacja przedsięwzięć wpłynie negatywnie na obszar chroniony lub przedmioty i cele ochrony (Tabela 4.9.). Co istotne, w przypadku części obszarów Natura 2000, jako jedno z zagrożeń wymienionych w Standardowych Formularzach Danych zostały zawarte drogi i autostrady. W rozdziale tym (oraz w innych fragmentach prognozy) znajdują się rekomendacje, aby szczegółowa ocena w tym zakresie została wykonana dopiero w trakcie oceny oddziaływania na środowisko dla poszczególnych przedsięwzięć. Takie podejście do analiz w prognozie nie jest prawidłowe. Należy zwrócić uwagę, że to nie procent zajętej powierzchni powinien świadczyć (szczególnie w przypadku obszarów Natura 2000) o potencjalnym negatywnym oddziaływaniu, lecz to, jaki teren zostanie zajęty podczas prowadzonych działań (art. wejście na powierzchnię jednego platu siedliska w danym obszarze Natura 2000). To prawda, że projekt PWKSD charakteryzuje się dużym poziomem ogólności, jednak z uwagi na konieczność kierowania się zasadą ostrożności, w prognozie powinien zostać przyjęty „wariant pesymistyczny” realizacji projektów, zakładający możliwość ingerencji w cele lub przedmioty ochrony danego obszaru i przedstawiający możliwe negatywne oddziaływania (zwłaszcza, że Autorzy prognozy dopuszczają możliwość wystąpienia takich oddziaływań). Ponadto powinny zostać zaproponowane działania minimalizujące lub kompensujące negatywne oddziaływania, co będzie przydatne na etapie inwestycyjnym i zgodne z rekomendacją ze str. 213 prognozy „Wyniki przeprowadzonych analiz przestrzennych wskazują, że takie prawdopodobieństwo jest niewielkie, jednak nie można go całkowicie wykluczyć. Pozwoliły one jednocześnie zidentyfikować obszary, w obrębie których tego typu konflikty mogą wystąpić, zatem w oparciu o art. 62 ust. 1 i art. 66 ust. 7 Ustawy OOŚ, zachodzi konieczność uwzględnienia wniosków płynących z niniejszej Prognozy w opracowywanej dokumentacji środowiskowej dla wynikających z Programu przedsięwzięć”.</p>	<p>W przypadku uwagi do metodyki wyjaśnienia wymaga pewne niezrozumienie. W ostatnim kroku analiz wyznaczono obszary o najwyższym prawdopodobieństwie wystąpienia oddziaływań. Dla obszarów o małych powierzchniach (rezerwy, zespoły przyrodniczo-krajobrazowe, użytki ekologiczne oraz małopowierzchniowe obszary Natura 2000) jako kryterium przyjęto procent potencjalnego zajęcia powierzchni obszaru. Obszary, w których zidentyfikowane zajęcie terenu może wynieść powyżej 1% powierzchni całego obszaru zostały uznane jako narażone na negatywne oddziaływanie w wyniku realizacji inwestycji. W przypadku obszarów wielkopowierzchniowych (parki narodowe, obszary Natura 2000, parki krajobrazowe, obszary chronionego krajobrazu), głównym kryterium do wytypowania obszarów najbardziej zagrożonych była powierzchnia zajętości terenu w obszarze. Jako obszary najbardziej narażone przyjęto ok. 10% obszarów z poszczególnych kategorii form ochrony, dla których analizy powierzchni zajętości wykazały najwyższe wartości (średnio ok. 0,5 km<sup>2</sup>), a nie 10% zajętości powierzchni obszaru jak wskazał organ.</p> <p>Niemniej autorzy Prognozy nie mogą zgodzić się z wnioskiem, że podejście do analiz w Prognozie nie jest prawidłowe. Jak sam organ wskazuje PWKSD ma charakter ogólny i nie precyzuje konkretnych dróg/odcinków dróg, na których realizowane będą prace utrzymaniowe oraz rodzaju tych prac.</p> <p>Celem PWKSD jest zapewnienie stabilnego finansowania dla utrzymania spójnej, nowoczesnej i bezpiecznej sieci dróg krajowych Z tego powodu analizy wykonane na potrzeby Prognozy z konieczności oparte zostały o pewne założenia, które opisano szczegółowo w rozdziale 2.2.3 Prognozy. Miały one na celu oszacowanie możliwego oddziaływania Programu na środowisko jako całości, a nie szczegółowej analizie oddziaływania poszczególnych przedsięwzięć. Zarówno delimitacja odcinków mogących zostać objętymi działaniami, jak i ich potencjalny zakres, w żadnym wypadku nie są danymi projektowymi, w oparciu o które można byłoby wyciągać precyzyjne wnioski o oddziaływaniu na środowisko, w szczególności sieć obszarów chronionych.</p> <p>Jednoznaczna identyfikacja oddziaływań dla przedsięwzięć, nie posiadających na obecnym etapie absolutnie żadnych parametrów w opinii autorów byłoby nadinterpretacją, a przyjęcie do oceny wspomnianego „wariantu pesymistycznego” byłoby olbrzymim przewymiarowaniem oddziaływań Programu, gdyż z jednej strony, zgodnie z przyjętymi wskaźnikami, w okresie jego obowiązywania będzie mógł objąć jedynie ok. połowę zidentyfikowanych odcinków (na obecnym etapie nie wiadomo nawet których) i jedynie pewną część (znów nie wiadomo jaką), która będzie podlegała rozbudowie. Stąd autorzy podtrzymują stanowisko, iż jedyny merytorycznie</p>



Lp.	Treść uwagi	Odniesienie do uwagi
		<p>uzasadniony model, to przyjęta w Prognozie wstępna identyfikacja zagrożeń na zasadzie konfliktów przestrzennych, która możliwa będzie do weryfikacji i szczegółowej oceny na etapie inwestycyjnej OOS, gdy ustalone zostaną jakiejkolwiek parametry poszczególnych przedsięwzięć.</p> <p>Autorzy raz jeszcze pragną podkreślić, iż niemożliwe i niezasadne jest wyciąganie precyzyjnych wniosków w oparciu o nieprecyzyjne oraz nieustalone dane, a tym bardziej proponowanie precyzyjnych zaleceń konkretnym przedsięwzięciom bez wiedzy o ich podstawowych parametrach i zakresie.</p> <p>Informacja o niemożności wykluczenia oddziaływań dla przyszłych planowanych przedsięwzięć finansowanych z PWKSD należy traktować jako informację o pewnym ładunku potencjalności, która może być zastosowana przez decydentów na etapie określania zakresu raportu dla przyszłych przedsięwzięć. Ale fakt wystąpienia oddziaływań będzie wynikał z szczegółowych rozwiązań technicznych i/lub korekty przebiegu drogi, a nie z faktu, że wsparcie finansowe zostało dla danego odcinka przewidziane.</p>
2.	<p>W prognozie zawarte są niejednoznaczne wnioski w zakresie możliwości wystąpienia znaczącego negatywnego oddziaływania na środowisko, szczególnie na obszary Natura 2000. Jak wspomniano wcześniej, w rozdziale 4.1.5. nie określono skali potencjalnego negatywnego oddziaływania na obszary Natura 2000. W rozdziale podsumowującym wyniki prognozy zidentyfikowano zaś oddziaływania „istotne” (w skali nieistotne, istotne oraz znaczące) na różnorodność biologiczną (na etapie realizacji dla wariantu przebudowy oraz rozbudowy oraz na etapie eksploatacji w wariantcie rozbudowy). Na str. 213-214 sformułowano w tym zakresie szereg niejednoznacznych wniosków, z których część neguje możliwość wystąpienia znaczącego negatywnego oddziaływania na środowisko, w tym obszary Natura 2000, a część takie oddziaływanie dopuszcza „Jednocześnie ogólny i wariantowy charakter działań Programu wyklucza możliwość jednoznacznego rozstrzygnięcia, już na etapie oceny strategicznej, czy w trakcie realizacji poszczególnych inwestycji może dojść do znaczącego oddziaływania, w rozumieniu wspomnianego art. 55. ust. 2 ustawy OOS (...) Wyniki przeprowadzonych analiz przestrzennych wskazują, że takie prawdopodobieństwo jest niewielkie, jednak nie można go całkowicie wykluczyć”. W prognozie uznano ostatecznie, że projektowany dokument nie wywoła możliwości wystąpienia znaczących negatywnych oddziaływań na cele ochrony obszaru Natura 2000 i nie jest konieczna analiza przesłanek wynikających z art. 34 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody, co argumentuje się przytoczonym orzecznictwem (str. 214).</p>	<p>Autorzy ponownie podkreślają, że przeprowadzona w Prognozie analiza oddziaływania na poziomie Programu miała na celu identyfikację zagrożeń i konfliktów, jako systemu wczesnego ostrzegania, który pozwoli uwzględnić ich istnienie już na etapie konstytuowania się poszczególnych projektów, co z kolei pozwoli uniknąć ich wystąpienia. Stąd w pełni uzasadniony jest przywołany wniosek o braku jednoznacznych wskazań w zakresie znaczącego (w rozumieniu ustawy o ochronie przyrody) oddziaływania Programu na sieć obszarów Natura 2000.</p>
3.	<p>W ocenie tut. Organu na podstawie przeprowadzonych w prognozie analiz nie można wyciągnąć wniosku, że nie istnieje możliwość znaczącego negatywnego oddziaływania ustaleń PWKSD na obszary Natura 2000. Znaczące negatywne oddziaływania nie muszą być pewne, jak usiłują uzasadnić Autorzy prognozy, ale także potencjalne, co zostało dopuszczone w przedmiotowym przypadku. Tego typu oddziaływanie należy identyfikować z możliwością wystąpienia znaczącego negatywnego oddziaływania realizacji założeń projektowanego dokumentu na obszary Natura 2000. Podkreśla to również orzecznictwo Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej. Zgodnie z nim wykluczenie znaczącego negatywnego oddziaływania na obszary Natura 2000 skutków realizacji planu lub programu może mieć miejsce wyłącznie wówczas, gdy z naukowego punktu widzenia brak jest racjonalnych wątpliwości co do braku wystąpienia takich skutków, por. wyroki w sprawach C-441/17, C258/11, C-387/15 i C-388/15, C-339/14, C-521/12. Dlatego też, jeżeli w wyniku weryfikacji przeprowadzonych analiz nadal nie da się wykluczyć możliwości wystąpienia znaczących negatywnych oddziaływań na obszary Natura 2000, to analizy w zakresie spełnienia przesłanek z art. 34 ustawy o ochronie przyrody, stosownie do poziomu szczegółowości projektu dokumentu, będą konieczne do przeprowadzenia z punktu widzenia art. 55 ust. 2 ustawy oos.</p>	<p>Nie ulega wątpliwości, że w przypadku, w którym z projektowanego dokumentu wynika, że objęte nim inwestycje wywołać mogą (potencjalnie) znaczące negatywne oddziaływania na obszary Natura 2000 należy nie tylko przeprowadzić ocenę oddziaływania, ale także, że uniemożliwione jest przyjęcie dokumentu, jeśli z zasady przezorności wynika, iż tych oddziaływań nie można wykluczyć.</p> <p>Dotyczy to jednak sytuacji, w której planowane <b>inwestycje objęte projektem są pewne co do lokalizacji (przebiegów) tak, by można było realnie taką ocenę przeprowadzić.</b> Co więcej, jak wynika z art. 3 ust. 8 Dyrektywy SEA plany i programy finansowe same w sobie są zwolnione z obowiązku przeprowadzania strategicznej oceny.</p> <p>Celem głównym PWKSD jest <b>„zapewnienie stabilnego finansowania</b> dla utrzymania spójnej, nowoczesnej i bezpiecznej sieci dróg krajowych. Ponadto ustalono 3 cele szczegółowe: (1) zwiększenie spójności sieci dróg krajowych dostosowanych do ruchu pojazdów o nacisku pojedynczej osi do 11,5 t, (2) zapewnienie wymaganego stanu technicznego istniejącej infrastruktury, (3) intensyfikacja działań zmniejszających negatywny wpływ infrastruktury drogowej na środowisko” co dostrzeżę i podkreśla sam organ współdziałający. PWKSD nie zawiera ani wiążącej listy planowanych przedsięwzięć o określonym przebiegu/rozwiązaniach technicznych/ lokalizacji, ani nie stanowi planu, z którego wprost wynika możliwość realizacji konkretnego przedsięwzięcia o nie-inwestycyjnym charakterze (jak np. wycinka drzew).</p> <p>Należy to podkreślić z całą stanowczością, ponieważ żaden z przywołanych w stanowisku GDOŚ wyroków nie dotyczy Programu finansowego.</p> <p>Wymaga podkreślenia, że przywołany wyrok w sprawie p. Polsce (C-441/17) dotyczy przedsięwzięcia o charakterze nie-inwestycyjnym, możliwego do realizacji wprost w wyniku</p>

Lp.	Treść uwagi	Odniesienie do uwagi
		<p>przyjęcia aktualizacji Planu, bez decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, a więc dokumentu o całkowicie odmiennych celach i relacji do przedsięwzięć, niż oceniany program. Dwa kolejne wyroki w sprawach połączonych - C-387/15 (połączony ze sprawą C-388/15) dotyczy wprawdzie dokumentu programowego - regionalnego planu zagospodarowania przestrzennego - ale dotyczącego jednego konkretnego przedsięwzięcia - czyli "Rozgraniczenie obszaru portu morskiego w Antwerpii - Rozbudowa portu na lewym brzegu", którego lokalizacja i warianty rozbudowy były oceniane właśnie na etapie planu zagospodarowania. Plan zagospodarowania ze swej istoty nie jest planem finansowym.</p> <p>Z kolei przywołany wyrok w sprawie Sweetman (C-258/11) dotyczy planowanego przedsięwzięcia, nie planu. Identycznie wyrok C-521/12 w przedmiocie projektu trasy autostrady A2 "s-Hertogenbosch-Eindhoven" (zwanego dalej "projektem trasy autostrady A2"). Oczywiście brzmienie przywoływanego tekstu dyrektywy zawsze odnosi się do "planu lub przedsięwzięcia", ale kontekst tych konkretnych wyroków wskazuje na konieczność bezwarunkowego zastosowania zasady przezorności dla takiego przedsięwzięcia, którego przebieg wyznaczony został w drodze decyzji indywidualnej – i wówczas jest wymóg zastosowania zasady przezorności jest bezsporny, z czym autorzy Prognozy nie polemizują.</p> <p>Należy jednoznacznie stwierdzić, że - po pierwsze - żaden z przywołanych wyroków nie dotyczy planów finansowych, a po drugie – że plany finansowe wyłączone zostały wprost z konieczności (obowiązku) objęcia oceną strategiczną, co wynika wprost z art. 3 ust. 8 Dyrektywy SEA. Oczywiście wolą prawodawcy krajowego obowiązek ten może na nie zostać rozszerzony, stało się tak w niniejszym przypadku, a autorzy Prognozy podążając za wolą organu współdziałającego przeprowadzili analizy przestrzenne dla przyszłych działań objętych PWKSD – na tyle, na ile to możliwe dla przedsięwzięć o nieustalonym przebiegu i charakterze, tj. pewnych warunkach brzegowych. Nie zmienia to jednak faktu, że ustalenia wynikające z orzecznictwa TSUE dotyczące skutków zastosowania zasady przezorności wobec planów obejmujących realizację skonkretyzowanych przedsięwzięć w znanej lokalizacji (jak plan zagospodarowania regionalnego przywołany w sprawie C-387/15 i C-388/15) mogą mieć zastosowanie tylko wobec tak skonkretyzowanych przedsięwzięć. Z kolei przeniesienie ustaleń wypracowanych w orzecznictwie dla planów, z których wprost wynika realizacja przedsięwzięć nie-inwestycyjnych, niewymagających żadnej dalszej decyzji "wykonawczej" w rozumieniu krajowego porządku prawnego (polska sprawa o sygnaturze C-441/17) na plan finansowy, z którego dofinansowaniu podlegać będą przedsięwzięcia, które będą musiały posiadać decyzje o środowiskowych uwarunkowaniach – jest nieuprawnione.</p> <p>Oznacza to, że nie ma podstaw do zastosowania zasady przezorności dla ocenianego programu w rozumieniu naukowej pewności co do braku ich wystąpienia. Wzmocnieniem tych ustaleń jest także wnioskowanie a maiori ad minus: Skoro sama dyrektywa wyłącza zastosowanie SEA dla planów finansowych, to oznacza, że zakłada brak ich oddziaływań z uwagi na brak wymaganej szczegółowości. Oznacza to, że same w sobie plany finansowe – w założeniu prawodawcy unijnego – nie mogą wywierać wpływu na obszary Natura 2000, co potwierdzono także przeprowadzając stosowne analizy w Prognozie.</p> <p>Podsumowując: uzyskane konkluzje oznaczają nie brak możliwości oceny negatywnych znaczących oddziaływań (co sugerowałoby konieczność przeprowadzenia oceny przesłanek alternatywnych zgodnie z zasadą przezorności) a brak negatywnych znaczących oddziaływań Programu jako takiego – na obszary Natura 2000.</p> <p>Natomiast odpowiedzialność autorów Prognozy każe zasygnalizować twórcom i dalszym wykonawcom Programu, że realizacja konkretnych finansowanych zeń przedsięwzięć</p>

Lp.	Treść uwagi	Odniesienie do uwagi
		potencjalnie takie kolizje może wywołać - co jest konkluzją z zupełnie innej kategorii, niż argument o braku "naukowej pewności" i konieczności zastosowania przesłanek z art. 34 uop – dla projektu Programu.
4.	<p>Analiza możliwości wystąpienia oddziaływań skumulowanych wykazała, że odcinki zidentyfikowane do objęcia utrzymaniem strukturalnym w ramach PWKSD, zlokalizowane są w obszarach realizacji inwestycji wynikających z czterech dokumentów dotyczących sektora transportowego tj. Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 (z perspektywą do 2025 r.) wraz z aktualizacją – RPDBK 2030 – w opracowaniu; Strategiczne Studium Lokalizacyjne Inwestycji Centralnego Portu Komunikacyjnego; Program Budowy 100 Obwodnic na lata 2020-2030 oraz PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. – zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku. Ryzyko kumulowania się oddziaływań ma wg wyników analiz dotyczyć: 19 fragmentów krajowej sieci korytarzy ekologicznych (szczególnie niebezpieczne może być prowadzenie inwestycji liniowych w poprzek korytarzy), 5 parków krajobrazowych, 7 obszarów chronionego krajobrazu oraz 6 obszarów Natura 2000. Ponadto, ze względu na planowane działania, może dojść do dalszego zwiększenia natężenia ruchu oraz pogłębiania presji na korytarze ekologiczne.</p> <p>Najbardziej negatywnym oddziaływaniem będą charakteryzowały się odcinki dróg przebiegające przez duże kompleksy leśne i doliny rzeczne, które są głównymi trasami migracji dużych ssaków (str. 70 prognozy). Zwiększenie natężenia ruchu nie tylko może wpłynąć na zwiększenie śmiertelności, ale również spowodować całkowitą fragmentację gdyż zwierzęta będą odstraszone od drogi ze zbyt dużym ruchem. Pomimo zidentyfikowanych w prognozie poważnych możliwości kumulacji oddziaływań, w rozdziale nie zawarto żadnych rekomendacji co do możliwości zapobiegania im oraz ich minimalizowania. W katalogu możliwych działań minimalizujących zawarto jedynie rekomendacje, że należy je „uwzględnić”, choć nie wiadomo na jakim etapie i w jaki sposób (str. 217 prognozy). Prognoza nie powinna jedynie identyfikować potencjalnych zagrożeń, ale również proponować sposoby ich uniknięcia bądź łagodzenia. Jeżeli ze względu na brak informacji o lokalizacji inwestycji nie jest możliwe wskazanie konkretnych środków, w prognozie powinien się znaleźć przynajmniej katalog możliwości, adekwatnych do rodzaju inwestycji, z których będzie można korzystać.</p>	<p>Uzupełniono i doprecyzowano katalog działań minimalizujących zawarty w Prognozie o zapisy dotyczące mitygacji ryzyka wystąpienia kumulacji oddziaływań na korytarze ekologiczne i sieć obszarów chronionych.</p>
5.	<p>W tym miejscu należy zaznaczyć, że celowe pomijanie lub spłykanie analiz w prognozie ze względu na etap oceny oddziaływania na środowisko nie jest prawidłowe. Podejście takie nie jest także zgodne z rekomendacją na str. 93 prognozy, zgodnie z którą „Dla przedsięwzięć z grupy utrzymanie strukturalne, priorytetem powinna być szczegółowa analiza możliwych konfliktów z obszarami chronionymi na jak najwcześniejszym etapie”. Etapem tym powinna być strategiczna ocena oddziaływania na środowisko.</p>	<p>Etapem tym może być najwcześniej etap, na którym uszczegółowiona zostanie lokalizacja każdego przyszłego przedsięwzięcia.</p> <p>Nie można zgodzić się z wnioskiem, że jakiegokolwiek analizy w Prognozie zostały pominięte lub spłycone. Wręcz przeciwnie: autorzy Prognozy poszli krok do przodu w stosunku do stopnia szczegółowości ocenianego dokumentu, właśnie w celu identyfikacji i analizy możliwych konfliktów na jak najwcześniejszym etapie. Jednak, jak już niejednokrotnie wcześniej podkreślano, wyciąganie na podstawie przyjętych założeń jednoznacznych i precyzyjnych wniosków jest niemożliwe, stąd dla projektów, w przypadku których zidentyfikowano zagrożenia, zarekomendowano ich szczegółową analizę na dalszych etapach procesu przygotowania inwestycji, gdy będą znane ich konkretne parametry. W opinii autorów to jest właśnie istotą strategicznej oceny oddziaływania na środowisko.</p>
6.	<p>Realizacja PWKSD wiązać się będzie również z presjami hydromorfologicznymi, związanymi z oddziaływaniami inwestycji drogowych na ukształtowanie i ciągłość rzek i dolin rzecznych. Na str. 110 prognozy znalazła się informacja, że lokalizowanie, remonty i utrzymywanie obiektów mostowych, korekcja przebiegu cieków wodnych w trakcie prac drogowych, modyfikacja układu hydrograficznego rowów i zmiana wskaźników hydrologicznych wskutek odprowadzania wód opadowych z terenów utwardzonych w konsekwencji oddziałuje na klasyfikację wód powierzchniowych, mogą powodować jej zmianę z naturalnej na silnie zmienioną część wód. W związku z tym istnieje ryzyko, że realizacja założeń PWKSD, bez zastosowania rozwiązań minimalizujących może wpłynąć na nieosiągnięcie celów środowiskowych, o których mowa w ustawie z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne (Dz. U. z 2021 r. poz. 2233 ze zm.).</p>	<p>Jak już niejednokrotnie wcześniej podkreślano stwierdzenia ryzyka wystąpienia oddziaływania w oparciu o przyjęte w analizach ogólne założenia nie można traktować jako jednoznacznej identyfikacji znaczących oddziaływań generowanych przedsięwzięciami wynikającymi z Programu.</p> <p>Podkreślenia wymaga też fakt, iż wniosek dotyczy przypadku braku zastosowania jakichkolwiek rozwiązań minimalizujących, a taka sytuacja w świetle polskiego prawa nie może mieć miejsca, gdyż tego typu przedsięwzięcia wymagają uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, w ramach której takie działania są każdorazowo opracowywane.</p>
7.	<p>Ryzyko związane z negatywnym oddziaływaniem planowanych działań na szlaki migracyjne zwierząt może zostać złagodzone poprzez działania polegające na budowie przejść dla zwierząt wraz z systemem naprowadzania, co zostało opisane w przedłożonej dokumentacji. Należy jednak zwrócić uwagę, że zwiększenie natężenia ruchu, budowa obiektów mostowych oraz wszelkie działania wpływające na hydromorfologię mogą oddziaływać nie tylko bezpośrednio na dany obszar budowy, ale także pośrednio na obszary chronione znajdujące się w oddaleniu od prowadzonej inwestycji, w tym pominięte w analizie strefy ochrony roślin, zwierząt i grzybów. Może to być związane m.in. ze zwiększonym hałasem na terenach gdzie nie występuje zabudowa i nie zostaną postawione ekrany akustyczne i zmianą stosunków wodnych wpływającą na siedliska i gatunki od wód zależnych. W przypadku ingerencji w ciek wodny oddziaływanie prowadzonych prac może być odczuwalne na dalszych ich odcinkach.</p>	<p>Dodano odpowiednie zalecenia minimalizujące w sugerowanym aspekcie oddziaływania hałasu, zmian stosunków wodnych w przypadku ingerencji w ciek wodny. Jednak należy podkreślić, że ze względu na brak informacji dotyczących konkretnych planowanych prac zalecenia te będą podane w formie ogólnej, bez szczegółowej analizy zagrożeń na stanowiska gatunków, siedliska, strefy ochrony gatunków czy formy ochrony przyrody. Z powodu małego stopnia szczegółowości ocenianego dokumentu nie jest też możliwe określenie czy w skutek prowadzonych prac negatywne oddziaływanie wystąpi i w jakim zakresie oraz czy realizacja przedsięwzięcia wpłynie negatywnie na środowisko. Takie wnioski będą możliwe dopiero na dalszych etapach procesu przygotowania inwestycji, gdy będą znane ich konkretne parametry.</p>

Lp.	Treść uwagi	Odniesienie do uwagi
8.	W przypadku utrzymania bieżącego dróg w prognozie zwrócono uwagę na problem stosowania soli do odładzania w okresie zimowego utrzymania dróg, które „nie pozostaje obojętne na przyległe zbiorowiska roślinne i ekosystemy wodne i żyjące w nich organizmy” (str. 64 prognozy). Wskazano konieczność zastosowania alternatyw w tym zakresie, szczególnie w obrębie obszarów o wysokiej wrażliwości na to zagrożenie, lecz nie zaproponowano żadnych alternatyw.	Prognoza została uzupełniona o minimalizację dla wskazanego zagrożenia.
9.	Odnosnie kwestii zaplanowanych pilotażowych projektów związanych z wprowadzaniem zielonych filtrów antysmogowych oraz odnawialnych źródeł energii, zauważalne są pewne zagrożenia dla środowiska przyrodniczego. W przypadku niskich turbin wiatrowych o pionowej osi obrotu brak jest wskazania co należy rozumieć przez „niskie turbiny”. Nie wskazano parametrów tych obiektów oraz nie zostało przeanalizowane ich ewentualne oddziaływanie na ornitofaunę. Odnosząc się natomiast do zaproponowanych łąk antysmogowych, które mają również służyć owadom zapylającym i znajdować się wzdłuż poboczy dróg, należy wziąć pod uwagę kilka istotnych kwestii związanych z: ryzykiem śmiertelności przedmiotowych owadów, przyciąganiem ptaków w okolicy drogi, przenoszeniem nasion przez człowieka (tzw. antropochoria). Łąki takie nie będą przywabiać tylko ptaków posilających się owadami, ale również przyciągną tzw. ziarnojady, których jest zdecydowanie więcej gatunków. Ponadto nasiona ze względu na bliskość drogi będą przenoszone przez samochody na dalsze odległości. Dodatkowo przyciągnięte owady, w tym zapylające, mogą ginąć na drodze, co spowoduje uszczerpkowanie ich lokalnych populacji. Zdaniem tut. Organu, łąka nie powinna być lokalizowana przy obszarowych formach ochrony przyrody, powinna zostać odsunięta od pasa drogowego o kilka metrów oraz musi się składać z odpowiedniej mieszanki gatunków tak, aby jak najbardziej ograniczyć jej rozsiewanie na pozostałe tereny. Za lepsze rozwiązanie należy więc uznać zaproponowane w dokumentacji ograniczenie koszenia trawy w miejscach których jest to możliwe ze względu na bezpieczeństwo ruchu, w szczególności na pasach rozdziału, oraz sadzenie przy drodze drzew lub, w przypadku braku miejsca, ewentualnie krzewów, biorąc jednak pod uwagę, że muszą to być gatunki nieinwazyjne, niewytwarzające owoców przyciągających ptaki.	Prognoza została doprecyzowana w zakresie wskazanych zagadnień. W przypadku potencjalnego oddziaływania łąk antysmogowych zdania międzynarodowego środowiska naukowego są podzielone i aktualnie brakuje w tej kwestii jednoznacznego konsensusu. Z tego powodu w Prognozie przytoczono argumenty obu stron, a rozstrzygnięcie kwestii decyzji o pełnoskalowym wdrożeniu działania pozostawiając na etap po opracowaniu wyników projektów pilotażowych, które pozwolą określić, jak kształtują się wskazane zagrożenia w polskich uwarunkowaniach, jednocześnie podkreślając wagę właściwego doboru ich lokalizacji.
10.	Na str. 152 prognozy zawarta została informacja o wprowadzaniu na ekrany akustyczne osłon np. w postaci pnących gatunków długowiecznych, rodzimych oraz zimozielonych o szerokim zakresie tolerancji środowiskowej (np. bluszcz pospolity), bez stosowania roślin inwazyjnych. Rozwiązanie takie może być zastosowane jedynie w miejscach poza obszarowymi formami ochrony przyrody i miejscami występowania nietoperzy (trasy przelotów, miejsca rozrodu, zimowania, rojenia itd.). Podczas doboru gatunków należy też zwrócić uwagę nie tylko na ich inwazyjność, ale także brak obecności owoców atrakcyjnych dla ptaków.	Doprecyzowano zapisy Prognozy we wskazanym zakresie.
11.	W rozdziale 5.4. prognozy przedstawione zostały propozycje monitoringu wdrażania postanowień PWKSD. Należy w tym miejscu wyjaśnić, że monitoring nie powinien odnosić się (jak napisano) jedynie do zidentyfikowanych oddziaływań negatywnych, ale stanowić narzędzie do obrazowania rzeczywistego i całościowego wpływu realizacji założeń danego dokumentu na środowisko. Przykładowo, monitorować można czy faktycznie wystąpi prognozowana poprawa jakości powietrza atmosferycznego. W tym celu w prognozie należy wskazać odpowiednie wskaźniki, które umożliwią jakościową i ilościową ocenę skutków wdrażania danego dokumentu na środowisko przyrodnicze. W prognozie dla PWKSD zaproponowano wskaźniki dotyczące odsetka uzyskanych decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla konkretnych projektów (w tym z brakiem konieczności oraz koniecznością przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko) lub odsetka projektów, dla których odmówiono wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. W ocenie tut. Organu opracowana metodyka nie pozwoli na realną ocenę skutków realizacji PWKSD na środowisko. Nie wiadomo czy wszystkie realizowane w ramach PWKSD projekty będą wymagały uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Ponadto, w przypadku jej uzyskania nie ma pewności co do zrealizowania projektu i przeprowadzenia monitoringu. Zatem część projektów z PWKSD mogłaby w tej sytuacji w ogóle nie podlegać monitoringowi. Konieczne jest zatem ustalenie nowych miarodajnych wskaźników, które pozwolą na całościowe zobrazowanie wpływu realizacji założeń PWKSD na środowisko.	Przywołany przykład monitorowania wpływu na jakość powietrza w żaden sposób nie jest możliwy do implementacji na potrzeby monitorowania wpływu Programu na środowisko. Pomiary tego typu prowadzone są przez GOiŚ na poziomie kraju, jednak nie ma żadnego miarodajnego sposobu identyfikacji co jest faktycznym czynnikiem zmiany parametru w danym punkcie pomiarowym. Poza modernizacją infrastruktury drogowej, może to być wiele innych czynników, jak likwidacja innych źródeł emisji związana z transformacją energetyczną czy zmiana zagospodarowania, terenu. Ministerstwo Infrastruktury nie ma środków, narzędzi, ani kompetencji do prowadzenia tego typu pomiarów, szczególnie w obszarze środowiska przyrodniczego. Z tego względu autorzy Prognozy podtrzymują argumentację w zakresie doboru wskaźników dokonanej w Rozdziale 5.4 Prognozy. Jeśli natomiast przeszłe przedsięwzięcia nie będą wymagały decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, oznacza to brak ich wpływu na środowisko - a więc niemożliwe byłoby wprowadzenie monitoringu dla takiego przedsięwzięcia jako ze swej istoty pozbawionego wpływu na środowisko.
12.	Odnosnie wspomnianych w prognozie Programów Inwestycji informuję, że należy przeanalizować treść tych programów pod kątem ich kwalifikacji do strategicznej oceny oddziaływania na środowisko. W przypadku spełnienia kryteriów kwalifikacji, należy przeprowadzić strategiczną ocenę oddziaływania na środowisko z udziałem właściwych w danym przypadku organów, o których mowa w art. 57 i 58 ustawy o oś.	W przypadku niniejszej uwagi należy wyjaśnić, iż używany w Programie i Prognozie OoŚ termin „program inwestycji” nie jest programem podlegającym SOoŚ w rozumieniu ustawy OoŚ, a jedynie harmonogramem konkretnych inwestycji. Opisano to w Programie na str. 38: „Inwestor, czyli GDDKiA, jak dotychczas będzie przygotowywał Program Inwestycji dla każdego zadania, zgodnie z Rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 2 grudnia 2010 r. w sprawie szczegółowego sposobu i trybu finansowania inwestycji z budżetu państwa”.

## 6 PODSUMOWANIE I WNIOSKI

Informacje i materiały przedstawione w niniejszym Raporcie dowodzą, iż prowadząc proces udziału społeczeństwa w ramach Strategicznej Oceny Oddziaływania na Środowisko projektu Programu Wzmocnienia Krajowej Sieci Drogowej do 2030 roku, dochowano wszystkich niezbędnych wymogów określonych w Dziale III Ustawy OOŚ.

Podanie do publicznej wiadomości informacji o konsultacjach społecznych, opisane w punkcie 3 Raportu, dokonane zostało w zakresie i na zasadach wskazanych w art. 3 ust. 1 pkt 11 ustawy OOŚ, tj. w sposób umożliwiający zapoznanie się z dokumentacją wszystkim zainteresowanym stronom.

W trakcie konsultacji trwających przez 21 dni, zgodnie z wymogiem art. 39. ust. 1 pkt 3 Ustawy OOŚ dochowano wymogów w zakresie sposobu zbierania uwag i wniosków opisanych w art. 40 przywoływanej ustawy.

Zgodnie z wymogiem art. 54 ust. 1 Ustawy OOŚ projekt Programu i przygotowanej dla niego Prognozy OOŚ poddano opiniowaniu właściwych organów. Obie opinie (Głównego Inspektora Sanitarnego znak HŚ.NZ.530.3.2022 z dnia 21 lipca 2022 r. i Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska znak DOOŚ-TSOOŚ.410.10.2022.BW z dnia 22 lipca 2022 r.) mają charakter pozytywny.

Zgodnie z wymogiem art. 42 cytowanej wcześniej ustawy, w rozdziałach 4 i 5 Raportu, dokonano analizy wszystkich zgłoszonych uwag i wniosków (w tym opinii organów) pod kątem ich treści i zasadności, odnosząc się jednocześnie do zakresu i sposobu w jakim zostały one uwzględnione w ostatecznej wersji konsultowanych dokumentów.

W oparciu o powyższe, biorąc pod uwagę ustalenia z ostatecznej wersji Prognozy OOŚ, nie ma przeszkód do przyjęcia Programu poddanego procesowi strategicznej oceny oddziaływania na środowisko w kształcie wynikającym z uwzględnienia w nim rekomendacji wynikających z przygotowanej Prognozy OOŚ oraz uwag i wniosków zgłoszonych w trakcie konsultacji społecznych i procesu opiniowania.

## 7 ZAŁĄCZNIKI

1. Treść informacji prasowej opublikowanej w DGP z dnia 15.06.2022
2. Dokumentacja fotograficzna punktu konsultacyjno - informacyjnego
3. Zrzuty ekranu kanałów mediów społecznościowych Ministerstwa Infrastruktury z zaproszeniem na spotkanie konsultacyjno - informacyjne
4. Treść prezentacji ze spotkania konsultacyjno – informacyjnego i jego zapis audio-video
5. Dokumentacja procesu opiniowania przez organy