



**Podsumowanie Strategicznej Oceny
Oddziaływania na Środowisko
dla**

Projektu Programu
Budowy Dróg Krajowych
na lata 2014 – 2023

SPIS TREŚCI:

1. CEL I ZAKRES OPRACOWANIA	3
2. PROGNOZA ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO SKUTKÓW REALIZACJI PROGRAMU BUDOWY DRÓG KRAJOWYCH NA LATA 2011-2015	3
2.1. Zakres Prognozy	3
3. ODDZIAŁYWANIA TRANSGRANICZNE	3
4. OPINIA GENERALNEGO DYREKTORA OCHRONY ŚRODOWISKA.....	5
4.1. Omówienie treści opinii.....	5
5. OPINIA GŁÓWNEGO INSPEKTORA SANITARNEGO	7
5.1. Omówienie treści opinii.....	7
6. RAPORT Z KONSULTACJI SPOŁECZNYCH.....	7
6.1. Konsultacje publiczne dla Programu	7
6.1.1. Sposób organizacji i zakres konsultacji.....	7
6.2. Konsultacje społeczne dla Prognozy	8
6.2.1. Sposób organizacji i zakres konsultacji.....	8
6.2.2. Podsumowanie formularzy.....	10
6.2.3. Odniesienie się do uwag zgłaszanych do Prognozy oddziaływania na środowisko	12
7. PRZOZYCJE MONITORINGU WPŁYWU REALIZACJI PROGRAMU NA ŚRODOWISKO	60
8. WNIOSKI	60

1. CEL I ZAKRES OPRACOWANIA

Celem niniejszego opracowania jest dokonanie podsumowania procedury strategicznej oceny oddziaływania na środowisko, wymagane na mocy art. 55 ust. 3 i 4 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. Nr 199, poz. 1227 z późn. zm.).

2. PROGNOZA ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO SKUTKÓW REALIZACJI PROGRAMU BUDOWY DRÓG KRAJOWYCH NA LATA 2011-2015

2.1. Zakres Prognozy

Zakres Prognozy oddziaływania na środowisko jest zgodny z:

- Art. 51 ust. 2 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. Nr 199, poz. 1227 z późn. zm.),
- Uzgodnieniem Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska dokonany w trybie art. 53 w powiązaniu z art. 57 ust. 1 pkt. 1 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (pismo z dnia 25 czerwca 2015 r. znak: DOOŚsoos.410.12.2015.JP
- Uzgodnieniem Głównego Inspektora Sanitarnego dokonany w trybie art. 53 w powiązaniu z art. 58 ust. 1 pkt. 1 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (pismo z dnia 10 czerwca 2014 r. znak: GIS-HŚ-NS-4311-66/EN/15).

3. ODDZIAŁYWANIA TRANSGRANICZNE

Odcinki, które mogą oddziaływać w sposób pośredni lub bezpośredni na terytoria innych Państw zostały podzielone na dwie podstawowe grupy:

- odcinki dochodzące do przejść granicznych, które ze względu na bliskość terytoriów Państw sąsiednich mogą na te terytoria oddziaływać bezpośrednio w związku z emisją hałasu, zanieczyszczeń powietrza, zanieczyszczeń wód powierzchniowych i podziemnych oraz gleb,
- odcinki kolidujące z korytarzami ekologicznymi o randze międzynarodowej, które mogą powodować oddziaływania pośrednie.

Do pierwszej kategorii zaliczono:

Inwestycje z potencjalnym oddziaływaniem transgranicznym	Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach	Uwagi
S 12 odcinek Piaski – Dorohusk	brak	18.10.2010 – GDOŚ poinformował, iż strona ukraińska odstąpiła od udziału w postępowaniu transgranicznym i tym samym zostało zakończone postępowanie transgraniczne dla przedsięwzięcia.
S 17 Piaski – Hrebenne	brak	brak wystąpienia do państwa ościennego w sprawie oddziaływania transgranicznego - nie przeprowadzono postępowania transgranicznego, na etapie raportu o oddziaływaniu na środowisko nie stwierdzono oddziaływania, które mogłyby przekraczać granice Państwa

Podsumowanie strategicznej oceny oddziaływania na środowisko
Projektu Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014 – 2023

Inwestycje z potencjalnym oddziaływaniem transgranicznym	Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach	Uwagi
GP13 - Rondo Hakena w Szczecinie – węzeł Kołbaskowo	wydana	brak wystąpienia do państwa ościennego w sprawie oddziaływania transgranicznego - ocena oddziaływania na środowisko wykazała brak oddziaływania transgranicznego
GP22/31 - Budowa przeprawy mostowej w Kostrzynie nad Odrą/Północna Obwodnica Miasta	brak	brak wystąpienia do państwa ościennego ze względu na brak dokumentacji trwają prace nad podpisaniem porozumienia między stroną Polska i Niemiecką
S3 - Legnica – Lubawka	wydana	30.09.2009r. RDOŚ nałożyła obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania transgranicznego - 8.12.2009r. wystąpienie GDOŚ do strony czeskiej dotyczące oddziaływania transgranicznego 8.02.2010 GDOŚ informuje o odstąpieniu strony czeskiej od postępowania transgranicznego - 19.12.2014 GDOŚ ponownie występuje do strony czeskiej w sprawie oceny transgranicznego oddziaływania (z uwagi na korektę przebiegu odcinka przygranicznego) - 13.02.2015 strona czeska wniosła uwagi do KIP dotyczące ochrony powietrza i wód - 26.05.2015 GDOŚ przekazał odpowiedzi na uwagi dotyczące ochrony powietrza i wód - postępowanie w toku
S19 - Miejsce Piastowe – Barwinek	brak	brak wystąpienia do państwa ościennego w sprawie oddziaływania transgranicznego. Raport o oddziaływaniu na środowisko nie stwierdza oddziaływania transgranicznego z uwagi na brak wystąpienia negatywnych oddziaływań planowanej budowy drogi ekspresowej S19 na odcinku Kielanówka - Barwinek dla strony słowackiej
S19 - Kuźnica – obw. Sokółki - Korycin	brak	brak wystąpienia do państwa ościennego w sprawie oddziaływania transgranicznego
S61 – obw. Suwałk –gr państwa	wydana	31.07.2014 – GDOŚ poinformował, iż strona litewska odstąpiła od udziału w postępowaniu transgranicznym i tym samym zostało zakończone postępowanie transgraniczne dla przedsięwzięcia.

Inwestycje z potencjalnym oddziaływaniem transgranicznym	Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach	Uwagi
A2 – Siedlec – granica państwa w miejscowości Kukuryki;	wydana	09.09.2009 r RDOŚ określił zakres przeanalizowania oddziaływania transgranicznego odnośnie stanu powietrza atmosferycznego oraz klimatu akustycznego . Brak zainteresowania państwa ościennego udziałem w postępowaniu transgranicznym
usprawnienie połączenia komunikacyjnego pomiędzy wyspami Uznam i Wolin, Budowa drogi ekspresowej S3 na odcinku od Szczecina do Świnoujścia;	brak	brak wystąpienia do państwa ościennego w sprawie oddziaływania transgranicznego - ocena oddziaływania na środowisko wykazała brak oddziaływania transgranicznego
GP 31 Obw. Gryfina	wydana	brak wystąpienia do państwa ościennego w sprawie oddziaływania transgranicznego - ocena oddziaływania na środowisko wykazała brak oddziaływania transgranicznego

Należy przy tym zauważyć, że niektóre drogi, np. S 12 i S 17, kończą się kilkaset metrów przed przejściami granicznymi z Ukrainą, w odróżnieniu od odcinków dróg, prowadzących do granic Państw członkowskich Unii Europejskiej.

Odniesienie się do innych możliwych, potencjalnych oddziaływań na poszczególne komponenty środowiska, w przypadku ich zidentyfikowania zostało opisane w poszczególnych rozdziałach Prognozy oddziaływania na środowisko projektu Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023.

Z przeprowadzanych tam analiz wynika, że nie zachodzi ryzyko, aby realizacja Programu powodowała oddziaływania transgraniczne.

4. OPINIA GENERALNEGO DYREKTORA OCHRONY ŚRODOWISKA

4.1. Omówienie treści opinii

W dniu 26 czerwca 2015 r. pismem znak: DOOŚ_{SOOS}.410.12.2015.JP Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska zaopiniował *Prognozę Oddziaływania na Środowisko dla Projektu Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023*.

W swojej opinii GDOŚ wskazał na konieczność sformułowania jednoznacznych wniosków oraz podsumowania wyników analiz przeprowadzonych na potrzeby wykonania Prognozy. Zastrzeżenia te dotyczyły głównie sposobu prezentacji oraz szczegółowości danych dotyczących oddziaływania na obszary Natura 2000.

Zwrócono również uwagę na konieczność dokonania pewnych uzupełnień w dokumencie.

W poniższej tabeli odniesiono się szczegółowo do wniesionych uwag.

L.P	Treść uwagi	Sposób uwzględnienia
1	Założeniem metodycznym prognozy oddziaływania na środowisko jest przyjęcie wspólnego dla całego opracowania poziomu szczegółowości analiz, co oznacza przeprowadzenie tych analiz na ogólnym poziomie, bez względu na stopień zaawansowania prac nad przygotowaniem poszczególnych inwestycji. Wskazane byłoby jednak zawarcie w prognozie bardziej szczegółowego opisu grupy przedsięwzięć, dla których dostępna jest szersza wiedza,	W skorygowanym tekście Prognozy uszczegółowiono przeprowadzone wcześniej analizy, które zostały umieszczone w rozdziale 7.11 <i>Natura 2000</i> . Przeanalizowane zostały te przedsięwzięcia, które posiadają decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach i stwierdzono negatywne oddziaływanie na przedmioty ochrony obszarów Natura 2000.

	<p>pozwalająca na dokładniejszą charakterystykę oddziaływań i środków zaradczych, zwłaszcza w kontekście ewentualnych znaczących negatywnych oddziaływań na obszary Natura 2000.</p> <p>Przedstawiona w rozdziale 7.11 analiza wpływu projektowanego <i>Programu</i> na tereny wchodzące w skład sieci Natura 2000 powinna zatem zostać uzupełniona, adekwatnie do aktualnej wiedzy o objętych projektowanym <i>Programem</i> przedsięwzięciach. Jeżeli okaże się na przykład, że w przypadku niektórych inwestycji wiadomo obecnie, że ich realizacja będzie powodowała znaczące negatywne oddziaływanie na obszary Natura 2000, stosowna informacja, wraz z odniesieniem do mających zastosowanie w takim przypadku przepisów, powinna znaleźć się w prognozie.</p>	<p>Rozdział 7.11 zawiera podsumowanie analiz wykonywanych w poszczególnych częściach Prognozy, w których autorzy poszczególnych części odnosili się do gatunków, stanowiących przedmiot ochrony obszarów Natura 2000. Ocenione zostało także ryzyko wystąpienia oddziaływań transgranicznych na obszary Natura 2000.</p>
2	<p>Kolejna uwaga o charakterze metodycznym dotyczy podejścia, przyjętego wobec prognozowania oddziaływania na środowisko inwestycji, dla których nie uzyskano jeszcze decyzji środowiskowych, polegającego na braniu pod uwagę wariantu najdłuższego spośród analizowanych w dokumentacji technicznej. Należy jednak zauważyć, iż w przypadku inwestycji drogowych wariant najdłuższy nie zawsze oznacza wariant najbardziej niekorzystny pod względem wpływu na środowisko.</p>	<p>Przyjęta metodyka została ustalona na zasadzie eksperckiej i celem jej było ustalenie jednolitych, spójnych i jasnych zasad doboru wariantów.</p> <p>Z uwagi na zakres dokumentu i jego skalę niezbędne było wprowadzenie takiego uproszczenia – tak, aby móc w sposób wiarygodny ocenić oddziaływanie całego PBDK.</p> <p>Należy przy tym zgodzić się ze stwierdzeniem, że nie zawsze wariant najdłuższy jest najbardziej niekorzystny dla środowiska.</p> <p>W przypadku kolizji inwestycji nie posiadającej decyzji środowiskowej do analiz oddziaływania na obszary Natura 2000 przyjmowano wariant o największej kolizji z obszarem chronionym.</p>
3	<p>Zalecane jest także uzupełnienie objaśnień w części prognozy poświęconej opisowi potencjalnych oddziaływań na poszczególne elementy środowiska. W rozdziale 7.4.2 zastosowana skala intensywności oddziaływania poszczególnych inwestycji na populacje płazów jest ogólna i nie przedstawia rodzaju potencjalnych oddziaływań, na które może być narażona herpetofauna. Dotyczy to również tabeli 7.11. Przykładowo, trudno jest wywnioskować, co rozumiano pod pojęciem „strefa bardzo silnego oddziaływania” – do 200 m od drogi i czy podstawą sformułowania takiej oceny było np. to, że zinwentaryzowano stanowiska płazów w buforze 200 m od planowanej drogi. Nie wyjaśniono również, jakie przesłanki decydowały o uznaniu oddziaływania za „bardzo silne”, tj. czy takie oddziaływanie będzie się wiązało ze zniszczeniem stanowisk rozrodczych płazów, przecięcia szlaku migracji, czy też może doprowadzi do zaniku danej populacji płazów. Podobna uwaga dotyczy rozdziału 7.5.2. W tabelach 7.14 – 7.20 zastosowana skala (1 – 3) stopnia oddziaływania poszczególnych inwestycji na gatunki gadów jest ogólna i nie przedstawia rodzaju oraz zakresu oddziaływań. Nie sprecyzowano, czym charakteryzuje się oddziaływanie silne, średnie i słabe. Nie wyjaśniono również, jakie przesłanki decydowały o uznaniu oddziaływania na dany gatunek za „silne”. Analogiczna uwaga dotyczy także oceny oddziaływania na chiropterofaunę w rozdziale 7.2.2 i tabeli 7.7 oraz na ichtiofaunę w rozdziale 7.6.2 i tabeli 7.23. Ponadto w rozdziale 7.9, w tabeli 7.32, w części dotyczącej oddziaływania na chronione siedliska przyrodnicze i gatunki roślin w obszarach Natura 2000, w większości przypadków brak jest uzasadnienia dla wskazanego w tabeli stopnia oddziaływania w skali 1-3. Nie sprecyzowano przy tym, czy oddziaływanie w stopniu 3 jest równoznaczne z prawdopodobieństwem wystąpienia znaczącego negatywnego oddziaływania na</p>	<p>Wprowadzono stosowne korekty w poszczególnych częściach prognozy.</p> <p>Jednocześnie wyjaśnienia wymaga, że oddziaływanie w stopniu 3 (silne) nie jest równoznaczne z tym, że inwestycja ma znacząco negatywne oddziaływanie na poszczególne elementy przyrody ożywionej, w szczególności gatunki stanowiące przedmiot ochrony obszarów Natura 2000.</p> <p>Dopiero na etapie oceny oddziaływania na środowisko, po zaktualizowaniu informacji dotyczących siedlisk oraz przeprowadzeniu inwentaryzacji w terenie, można jednoznacznie stwierdzić, czy dana inwestycja znacząco negatywnie oddziałuje na środowisko i zaplanować odpowiednie do spowodowanej szkody działania minimalizujące lub kompensacyjne.</p> <p>W przypadku gdy metodyka zawierała szczegółowy opis przyjętej skali punktowej, nie powielano uzasadnienia przyjętej skali w tabelach, zawierających ocenę szczegółowych dla poszczególnych przedsięwzięć.</p>

	<p>chronione siedliska przyrodnicze, będące przedmiotami ochrony w obszarach Natura 2000. Tymczasem, jak wskazano wyżej, stwierdzenie w prognozie możliwości znaczącego negatywnego oddziaływania na obszary Natura 2000 rodzi istotne wymagania wobec zawartości tego dokumentu. Podobna uwaga dotyczy oddziaływań na chiropterofaunę i ptaki.</p>	
4	<p>W poszczególnych rozdziałach prognozy wprowadzono zapis, iż nie stwierdza się możliwości wystąpienia oddziaływania transgranicznego. Jednak części inwestycji potencjalnie może dotyczyć oddziaływanie transgraniczne. Są to, między innymi, następujące odcinki dróg:</p> <ul style="list-style-type: none"> – A2 od Siedlec do granicy państwa z Białorusią w miejscowości Kukuryki; – S12 od miejscowości Piaski do granicy państwa w Dorohusku; – S19 od granicy państwa w Kuźnicy do Białegostoku; – S19 od Rzeszowa do granicy państwa w Barwinku; – S61 od Augustowa do granicy państwa; – obwodnica Kostrzyna nad Odrą w ciągu dróg krajowych nr 22 i 31, – usprawnienia połączenia komunikacyjnego pomiędzy wyspami Uznam i Wolin. <p>Warto zauważyć, że wobec przedsięwzięć: Budowa autostrady A2 na odcinku Warszawa-Kukuryki oraz Budowa drogi S61 na odcinku koniec obwodnicy Suwałk-Budzisko (gr. państwa) z obwodnicą Szypliszek było prowadzone postępowanie w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko. Zalecane byłoby zatem przedstawienie kwestii oddziaływań transgranicznych, stosownie do obecnie posiadanej wiedzy o projektach, mogących potencjalnie powodować takie oddziaływanie. W prognozie powinny być wskazane inwestycje, w przypadku których kwestia oddziaływań transgranicznych jest obecnie badana lub została przesądzona w ramach oceny oddziaływania na środowisko – i, w związku z powyższym – nie jest zasadne powtarzanie takiej oceny na etapie strategicznym oraz inwestycje, w przypadku których wiedza na etapie strategicznym jest niewystarczająca do dokonania takiej oceny. Jeżeli zostaną stwierdzone inne sytuacje – powinny one również zostać indywidualnie opisane.</p>	<p>Dokonano ponownego przeglądu inwestycji, mogących powodować oddziaływanie transgraniczne.</p> <p>Stosowne wnioski zostały zawarte w rozdziale 5. <i>Możliwość wystąpienia oddziaływań transgranicznych</i>, a także w częściach Prognozy, analizujących oddziaływanie na poszczególne elementy środowiska.</p> <p>Ponowne analizy nie stwierdziły wystąpienia oddziaływań transgranicznych w wyniku realizacji Programu.</p>

5. OPINIA GŁÓWNEGO INSPEKTORA SANITARNEGO

5.1. Omówienie treści opinii

W dniu 10 czerwca 2015 r. pismem znak: GIS-HŚ-NS-4311-66/EN/15 Główny Inspektor Sanitarny zaopiniował *Prognozę Oddziaływania na Środowisko dla Projektu Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023* pozytywnie, nie wnosząc żadnych uwag.

6. RAPORT Z KONSULTACJI SPOŁECZNYCH

6.1. Konsultacje publiczne dla Programu

6.1.1. Sposób organizacji i zakres konsultacji

Projekt *Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023* (dalej: *Program*) został poddany procesowi konsultacji publicznych, zgodnie z art. 6 oraz art. 19a ustawy z dnia 6 grudnia 2006 r. o *zasadach prowadzenia polityki rozwoju* (Dz. U. z 2009 r., poz. 1649, j.t.).

6.2. Konsultacje społeczne dla Prognozy

6.2.1. Sposób organizacji i zakres konsultacji

Na podstawie art. 54 ust. 2 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. z 2013 r. poz. 1235, z późn. zm.) od 3.06.2015 r. do 26.06.2015 r. odbyły się konsultacje społeczne opracowanej przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad Prognozy Oddziaływania na Środowisko Projektu Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014 – 2023, w ramach zapewnienia udziału społeczeństwa w strategicznej ocenie oddziaływania na środowisko.

Konsultacje przeprowadzone były w formie:

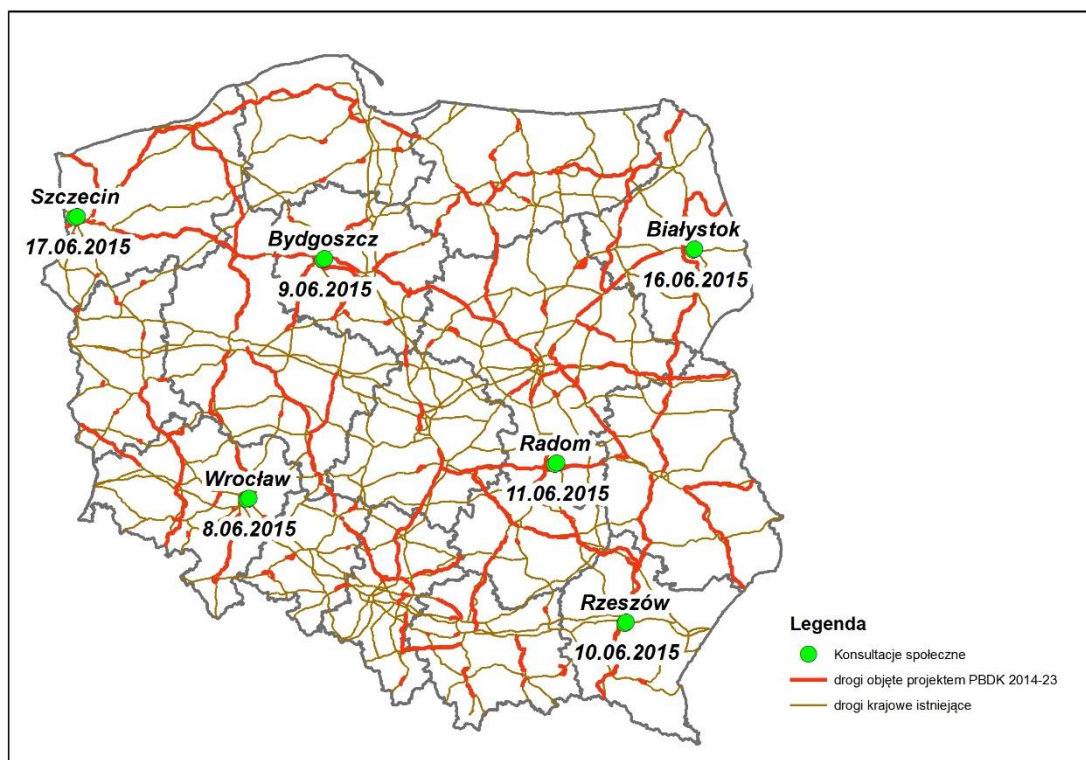
1. Zbierania uwag i wniosków na formularzu konsultacyjnym, który można było przekazać:
 - a) drogą elektroniczną na adres: konsultacje_prognozy@gddkia.gov.pl ;
 - b) drogą korespondencyjną na adres: Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, ul. Wronia 53, 00-874 Warszawa;
 - c) bezpośrednio (w godz. 8.30-15.30) do Kancelarii Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad znajdującej się przy ul. Wroniej 53 w Warszawie.
2. Otwartych spotkań z mieszkańcami, umożliwiających wyrażenie opinii i składanie uwag i wniosków. Spotkania odbyły się wg. następującego harmonogramu:

I.p.	Miejsce konsultacji	Data	MIEJSCE SPOTKANIA
1	WROCLAW	8.06.2015	Dolnośląski Urząd Wojewódzki Pl. Powstańców Warszawy 1,50-951 Wrocław
2	BYDGOSZCZ	9.06.2015	Kujawsko-Pomorski Urząd Wojewódzki ul. Jagiellońska 3,85-950 Bydgoszcz
3	RZESZÓW	10.06.2015	Podkarpacki Urząd Wojewódzki ul. Grunwaldzka 15 ,35-959 Rzeszów
4	RADOM	11.06.2015	Urząd Miejski w Radomiu ul. Jana Kilińskiego 30, 26-600 Radom
5	BIAŁYSTOK	16.06.2015	Podlaski Urząd Wojewódzki ul. Mickiewicza 3, 15-213 Białystok
6	SZCZECIN	17.06.2015	Zachodniopomorski Urząd Wojewódzki ul. Wały Chrobrego 4 , 70-502 Szczecin

W trakcie jednodniowych spotkań od 14.00 do 18.30 była możliwość zapoznania się z tekstem Prognozy oraz porozmawiania z jej autorami.

Tekst *Prognozy oddziaływania na środowisko dla projektu Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-23* dostępny był:

- w wersji elektronicznej (pliki w formacie pdf) na stronie internetowej Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad pod adresem: www.gddkia.gov.pl;
- w wersji drukowanej (do wglądu w godz. 8.30-15.30) w siedzibie Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad znajdującej się przy ul. Wroniej 53 lub w siedzibach wszystkich 16 Oddziałów GDDKIA.
- w wersji drukowanej (do wglądu w godz. 14.00-18.30) podczas spotkań konsultacyjnych.



Formularz konsultacyjny dostępny był w okresie od rozpoczęcia do zakończenia konsultacji (od 3.06.2015 r. do 26.06.2015 r.) pod adresem internetowym: www.gddkia.gov.pl oraz na stronie www.mir.gov.pl.

Chcąc zapewnić udział w konsultacjach jak największej liczby osób podjęto działania mające na celu rozpowszechnienie informacji dotyczących terminu i sposobu ich prowadzenia oraz formy składania uwag i wniosków. W tym celu:

- rozesłano do wszystkich urzędów wojewódzkich, informacje dotyczące konsultacji z prośbą o ich wywieszenie na tablicy ogłoszeń i zamieszczenie na stronie internetowej urzędu;
- umieszczono informacje o prowadzonych konsultacjach społecznych na stronie internetowej MIiR oraz GDDKIA (Centrala +16 Oddziałów);
- umieszczono ogłoszenie w Rzeczpospolitej w dniu 06.06.2015 r.

6.2.2. Podsumowanie formularzy

Po zakończeniu konsultacji wszystkie wnioski i uwagi zostały przeanalizowane. Odpowiedzi na uwagi zawarte w każdym z formularzy nie były rozsyłane do zainteresowanych, lecz zostały ujęte w niniejszym raporcie z konsultacji społecznych. Analizując złożone formularze szukano najlepszych możliwych rozwiązań oraz porozumienia w sytuacji istnienia wielu różnych grup społecznych mających sprzeczne oczekiwania względem inwestycji drogowych. Należy jednak zaznaczyć, że niniejsza Prognoza odnosi się do planowanej sieci dróg jako całości, a nie poszczególnych inwestycji, stąd pytania dotyczące kwestii poruszanych w raportach o oddziaływaniu na środowisko nie były szczegółowo wyjaśniane.

W ramach prowadzonych nieformalnych konsultacji wpłynęły również wnioski dotyczące samego Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014 – 2023

Wszystkie te wnioski zostały przekazane do organu odpowiedzialnego za tworzenie Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014 - 2023, czyli Ministra Infrastruktury i Rozwoju.

Łącznie przez cały okres trwania konsultacji złożono 11 formularzy przesłanych drogą elektroniczną. Jeden formularz przesłano zarówno drogą elektroniczną jak i listowną. W trakcie trwania spotkań nie złożono żadnego formularza. Również nie został złożony żaden formularz osobiście w kancelarii GDDKiA

Spotkanie konsultacyjne we Wrocławiu 8.06.2015 r.	0 formularzy
Spotkanie konsultacyjne w Bydgoszczy 9.06.2015 r.	0 formularzy
Spotkanie konsultacyjne w Rzeszowie 10.06.2015 r.	0 formularzy
Spotkanie konsultacyjne w Radomiu 11.06.2015 r.	0 formularzy
Spotkanie konsultacyjne w Białymstoku 16.06.2015 r.	0 formularzy
Spotkanie konsultacyjne w Szczecinie 17.06.2015 r.	0 formularzy
Formularze przekazane e-mailem	11 formularzy
Formularze przesłane listownie	1 formularz (przesłany również e-mailem)
Formularze złożone osobiście w kancelarii GDDKiA	0 formularzy
razem	11 formularzy

NR FORMULARZA	DATA ZŁOŻENIA	OSOBA FIZYCZNA (0) INSTYTUCJA (1)	IMIĘ I NAZWISKO LUB NAZWA INSTYTUCJI
1	16.06.2015	0	Małgorzata Pępek
2	19.06.2015	1	Miasto Białystok, Urząd Miejski w Białymstoku
3	22.06.2015	1	Andrzej Orzechowski Poseł na Sejm RP
4	24.05.2015	0	Barbara Wronko
5	25.06.2015	1	Polskie Stowarzyszenie Wykonawców Nawierzchni Asfaltowych
6	25.06.2015	0	Barbara Wronko
7	26.06.2015	1	Urząd Marszałkowski Województwa Kujawsko-Pomorskiego w Toruniu
8	26.06.2015	1	Gmina Miasto Oświęcim – Janusz Chwierut Prezydent Miasta Oświęcim

9	26.06.2015	1	Gmina Międzybórz
10	26.06.2015	1	Stowarzyszenie Pracownia na rzecz Wszystkich Istot
11	26.06.2015	0	Zdzisław Niewiadomski

6.2.3. Odniesienie się do uwag zgłaszanych do Prognozy oddziaływania na środowisko

Formularz 1

lp.	część prognozy, której dotyczy uwaga/wniosek (rozdział, podrozdział, punkt, nr strony)	zapis w prognozie, którego dotyczy uwaga/wniosek	treść uwagi/wniosku lub proponowany zapis	uzasadnienie uwagi/wniosku lub proponowanego zapisu	odniesienie do uwag
	<p><i>Prognoza oddziaływania na środowisko dla projektu Programu budowy Dróg Krajowych</i></p> <p>na lata 2014-2023</p> <p>7.1.2 Prognozowanie oddziaływania</p> <p>Tab. 7.2 ocena oddziaływania planowanych inwestycji drogowych na korytarze ekologiczne</p>	<p>Kolizja z wybranymi gatunkami ssaków</p> <p>Stopień</p> <p>Oddziaływania</p> <p>S69 Bielsko –Biała – granica państwa obejście Węgierskiej Górki</p> <p>Bez kolizji łoś , jeleń, sarna, dzik</p> <p>Stopień oddziaływania -2</p>	<p>Zgodnie z informacją Nadleśnictwa Węgierska Górka łoś na tym terenie nie występuje .</p>	<p>Zmniejszyć stopień oddziaływania</p>	<p>Uwaga została uwzględniona , stosowna korekta została wniesiona w rozdziale 7.1.2/tabeli 7.2</p>

Formularz 2

lp.	część prognozy, której dotyczy uwaga/wniosek (rozdział, podrozdział, punkt, nr strony)	zapis w prognozie, którego dotyczy uwaga/wniosek	treść uwagi/wniosku lub proponowany zapis	uzasadnienie uwagi/wniosku lub proponowanego zapisu	odniesienie do uwag
	Cały dokument	Proszę o ujęcie w Prognozie oddziaływania na środowisko Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 budowy odcinka S19/DK8 przebiegającego na odcinku Choroszcz – Dobrzyniewo – Sochonie o długości ok. 14 km	Proszę o określenie w Prognozie oddziaływania na środowisko Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 wpływu na środowisko budowy odcinka S19/DK8 przebiegającego na odcinku Choroszcz – Dobrzyniewo – Sochonie o długości ok. 14 km,	<p>Zapisy Prognozy wskazują iż „...ujęcie poszczególnych odcinków dróg w niniejszej Prognozie nie przesądza o ich umieszczeniu w Programie Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023” (s. 7). W związku z powyższym, a także z uwagi na starania Miasta w zakresie wyprowadzanie ruchu tranzytowego poza granice Białegostoku zasadne jest uwzględnienie wpływu na środowisko S19/DK8 na odcinku Choroszcz –Dobrzyniewo – Sochonie o długości ok. 14 km.</p> <p>Obecnie problem stanowi obserwowane, stale rosnące w Białymstoku natężenie (przebiegającego przez miasto) ruchu tranzytowego w kierunku przejść granicznych z Litwą, Białorusią i Ukrainą. Następuje zwiększenie eksploatacji dróg położonych w granicach miasta obsługujących ten ruch i tym samym zmniejsza się bezpieczeństwo ruchu drogowego. Taki stan powoduje</p>	<p>Rządowe priorytety inwestycyjne w zakresie rozwoju sieci dróg krajowych, które mogą zostać sfinansowane ze środków z funduszy UE w perspektywie finansowej 2014-2020 zostały wskazane w <i>Dokumencie Implementacyjnym do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.)</i>.</p> <p>W zakresie sieci TEN-T, jej definiowanie było przedmiotem uzgodnień z Komisją Europejską gdzie określano przebieg głównych szlaków komunikacyjnych biorąc pod uwagę kwestie rozwiązań komunikacyjnych i połączeń głównych ośrodków gospodarczych. W sieci bazowej TEN-T (realizacja do roku 2030) znalazł się odcinek S19 Lublin - Rzeszów. Natomiast, w sieci kompleksowej TEN-T (realizacja do roku 2050) znajdują się pozostałe odcinki S19.</p> <p>W <i>Dokumencie Implementacyjnym</i>, na podstawie obiektywnych kryteriów, w tym natężenia ruchu, w tym ciężarowego, kontynuacji ciągu, funkcji drogi, czy też braku alternatywnego wysokoprzepustowego połączenia drogowego uszeregowano całą sieć. W projekcie <i>Programu</i> pod uwagę brana była kolejność realizacji ustaloną w <i>Dokumencie Implementacyjnym</i>, w którym . odcinek S19 pomiędzy Białymstokiem a gr.</p>

			<p>negatywny wpływ na tranzyty na dobra materialne, przyrodę Białegostoku i mieszkańców.</p> <p>Przedmiotowy wniosek jest konieczny do uwzględnienia w prognozie ze względu na fakt, iż nie został jeszcze zatwierdzony ostateczny przebieg S19 w woj. Podlaskim. Ponadto jak wynika z raportu z konsultacji publicznych projektu Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 realizacja S19 w całym przebiegu będzie przedmiotem dodatkowych analiz Ministerstwa. W przypadku podjęcia przez Ministerstwo decyzji o realizacji S19 w latach późniejszych niniejszy odcinek będzie stanowił dogodnie połączenie dla przewozu towarów w kierunku przejść granicznych, z ominięciem Białegostoku. Co więcej, przedmiotowy odcinek będzie spełniał funkcję północnej zewnętrznej obwodnicy miasta, leżącej w ciągu DK8/S19, podobnie jak ujęta w programie planowana budowa obwodnic mniejszych niż Białystok Miast np. Olsztyna – miasta mniejszego niż Białystok.</p> <p>Realizacja niniejszego odcinka pozwoli wyeliminowanie wąskich gardeł w transporcie drogowym – zredukuje ryzyko powstawania korków i zwiększy płynność ruchu.</p> <p>Powyższy fragment S19/DK8 wpisuje się w cele określone w krajowych strategiach</p>	<p>państwa w Kuźnicy Białostockiej znalazł się na poz. 36.</p> <p>Należy zwrócić uwagę, że zgodnie z ww. określoną siecią TEN-T, a także z rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 15 maja 2004 (z późn. zm.) w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych, korytarz drogi ekspresowej S8 oraz S19 został jednoznacznie określony. Przebieg S8 kończy się na Białymstoku (na węźle Choroszcz) i jej przebieg nie jest dalej kontynuowany. Przebieg S19 na północ od Białegostoku, kierować będzie ruch w stronę Knyszyna, Korycina i Sokółki, do granicy Białorusią w Kuźnicy Białostockiej. Wynika to z działań, jakie zostały podjęte w poprzednich latach przez władze polskie oraz z uzgodnień w zakresie sieci strategicznej w tej części Polski (m.in. nowy przebieg Via Baltica wzdłuż planowanej do realizacji drogi S61) z Komisją Europejską.</p> <p>W związku z powyższym, nie można się zgodzić z argumentem konieczności realizacji nowego odcinka drogi w związku brakiem ustalonego przebiegu S19. Należy przy tym zauważyć, że nowa proponowana inwestycja również jest obciążona tym samym ryzykiem braku ustalonego przebiegu inwestycji.</p>
--	--	--	---	--

				<p>transportowych oraz realizuje priorytety wyznaczone na poziomie Unii Europejskiej dla przedsięwzięć drogowych.</p> <p>Niniejsza inwestycja jest zgodna z postanowieniami prognozy oraz podejściem zgodnie z którym ujęcie prognoza szerokiej listy inwestycji pozwoli na uwzględnienie oddziaływań skumulowanych.</p>	
--	--	--	--	--	--

Formularz 3

lp.	część prognozy, której dotyczy uwaga/wniosek (rozdział, podrozdział, punkt, nr strony)	zapis w prognozie, którego dotyczy uwaga/wniosek	treść uwagi/wniosku lub proponowany zapis	uzasadnienie uwagi/wniosku lub proponowanego zapisu	odniesienie do uwag
1	<p>Załącznik nr 1- Lista zadań inwestycyjnych – lista podstawowa;</p> <p>Załącznik nr 2 - Lista zadań inwestycyjnych – lista rezerwowa</p>	<p>Brak uwzględnionej modernizacji drogi krajowej nr 16 na odcinku Borki Wielkie – Elk.</p>	<p>Uwzględnienie w projekcie modernizacji drogi krajowej nr 16 na odcinku: Borki Wielkie – Elk. Trasa ta została przewidziana do realizacji w kontrakcie terytorialnym dla województwa warmińsko-mazurskiego, który został podpisany pod koniec 2014 roku. W kontrakcie na liście podstawowej inwestycji do realizacji znalazł się odcinek od Borek Wielkich do Mrągowa, zaś odcinek Mrągowo – Elk został wpisany na listę rezerwową; Jednak w Załącznikach do projektu Programu Budowy Dróg Krajowych 2014-2023 żaden z ww. odcinków nie został uwzględniony.</p> <p>Oznacza to brak finansowania wskazanej inwestycji.</p>	<p>Modernizacja dk nr 16 jest najbardziej wyczekiwaną (obok Via Baltici) inwestycją drogową Warmii i Mazur. Spełnia też cele i kryteria określone w projekcie i w uzasadnieniu do projektu.</p> <p>Priorytetem inwestycyjnym, wskazanych w projekcie Programu, jest m.in. „poprawa stanu technicznego dróg krajowych”, natomiast w uzasadnieniu do projektu czytamy, że celami szczegółowymi są:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Zwiększenie spójności sieci dróg krajowych (kontynuacja istniejących odcinków, budowa węzłów). 2. Wzmocnienie efektywności transportu drogowego (skrócenie średniego czasu przejazdów). 3. Wzrost bezpieczeństwa ruchu drogowego (redukcja liczby wypadków i ich ofiar). 4. Poprawa dostępu do rynków i usług (połączenie miast wojewódzkich z Warszawą) 	<p>Przygotowany w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju, a następnie przekazany do konsultacji publicznych projekt Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 objął przedsięwzięcia, których realizacja będzie miała kluczowe znaczenie dla rozwoju transportu drogowego w Polsce i które w możliwie największym stopniu przyczynią się do usprawnienia połączeń pomiędzy regionami kraju. Dokument określił również planowane do wybudowania obwodnice znajdujące się w ciągach dróg krajowych. Przy wyborze inwestycji przewidzianych do realizacji stosowane były obiektywne kryteria, zapewniające uzyskanie możliwie najlepszych efektów gospodarczych, społecznych i środowiskowych.</p> <p>Priorytetem przy opracowywaniu projektu Programu, w wersji poddanej konsultacjom publicznym, było dokończenie budowy w Polsce spójnej sieci autostrad i dróg ekspresowych. Z tego względu – poza obwodnicami miast – na listę zadań inwestycyjnych (zarówno podstawową, jak i rezerwową) wpisane zostały wyłącznie przedsięwzięcia polegające na budowie nowych odcinków dróg klasy A i S, tj. nowych autostrad i dróg ekspresowych.</p>

				<p>Modernizacja dk nr 16 spełnia wszystkie powyższe kryteria, z zastrzeżeniem w punkcie 4 – nie łączy miasta wojewódzkiego z Warszawą - łączy natomiast część zachodnią województwa z częścią wschodnią, co wpływa na poprawę dostępu do rynku i usług. Specyfika regionu i jego wykluczenie komunikacyjne sprawiają, że konieczne jest dobre połączenie ze stolicą województwa, a także z państwami sąsiadującymi z regionem.</p> <p>5. Droga krajowa nr 16 łączy województwo kujawsko-pomorskie, warmińsko-mazurskie i podlaskie.</p> <p>Obecny, fatalny stan drogi pomiędzy Mrągowem i Orzyszem powoduje to, że ruch tam przebiegający uniemożliwia jego zwiększenie.</p>	<p>Z tego m.in. względu modernizacja drogi krajowej nr 16 nie została ujęta w dokumencie.</p> <p>Jednakże z uwagi na zapisy Kontraktu Terytorialnego dla Województwa Warmińsko-Mazurskiego oraz na liczne głosy poparcia oddane podczas konsultacji publicznych, inwestycja ta jest przedmiotem dalszych analiz Ministerstwa. O ostatecznym kształcie Programu zadecyduje Rada Ministrów.</p> <p>Rozszerzenie zakresu Prognozy o zadania z <i>Dokumentu Implementacyjnego do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.)</i> oraz <i>Kontraktów Terytorialnych</i>, jak to zostało wskazane w Prognozie, wynika z konieczności oceny skumulowanego oddziaływania całości inwestycji planowanych na sieci drogowej na wszystkie komponenty środowiska.</p> <p>Konsultacje społeczne Prognozy Oddziaływania na Środowisko dla Projektu PBDK na lata 2014-2023 nie obejmowały kwestii dotyczących zakresu rzeczowego projektu Programu. Uwagi zgłoszone w formularzu zostaną potraktowane jako głos w dyskusji na temat ostatecznej listy zadań ujętych w projekcie Programu, przedkładanego Radzie Ministrów do akceptacji.</p>
--	--	--	--	--	--

Formularz 4

LP	CZĘŚĆ PROGNOZY, KTÓREJ DOTYCZY UWAGA/WNIOSK (ROZDZIAŁ, PODROZDZIAŁ, PUNKT, NR STRONY)	ZAPIS W PROGNOZIE, KTÓREGO DOTYCZY UWAGA/WNIOSK	TREŚĆ UWAGI/WNIOSKU LUB PROPONOWANY ZAPIS	UZASADNIENIE UWAGI/WNIOSKU LUB PROPONOWANEGO ZAPISU	ODNIESIENIE DO UWAG
1	Obwieszczenie ministra; Okres konsultacji	Termin zakończenia konsultacji w obwieszczeniu ministra	Wnioski: 1) Zaktualizować obwieszczenie Wydłużyć okres konsultacji do 30 dni. 2) Decyzję o odrzuceniu wniosku szczegółowo uzasadnić argumentami prawnymi.	Niezgodność z art. 6 ust. 7 dyrektywy 2011/92/UE.	Czas trwania udziału społeczeństwa jest zgodny z art. 39 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2008 r. nr 199, poz 1227 z późn. zm.) – dalej uoos.
2	Tom A Rozdział 5	Zgodności procesu przyjmowania dokumentu z prawem UE i prawem polskim.	Wnioski: 1) Przeprowadzić postępowania w zakresie transgranicznego oddziaływania programu z innymi państwami; 2) Decyzję o odrzuceniu wniosku szczegółowo uzasadnić argumentami z obszaru ochrony środowiska i argumentami technicznymi	Brak wymaganego przepisami postępowania o transgranicznym oddziaływaniu programu	Stosowanie do art. 51 ust. 2 pkt d w Prognozie przeanalizowano możliwość wystąpienia oddziaływań transgranicznych na poszczególne komponenty środowiska. Przeprowadzone analizy nie potwierdziły prawdopodobieństwa wystąpienia takich oddziaływań w wyniku realizacji Programu Budowy Dróg krajowych na lata 2014-2023. Postępowania transgraniczne prowadzone jest, jeśli potrzeba taka wyniknie na etapie przygotowania dokumentacji do złożenia wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, co opisano w rozdziale 5. <i>Możliwość wystąpienia oddziaływań transgranicznych.</i>
3	Tom B Pisma uzgadniające zakres... Pismo GDOŚ znak DDOŚsoos.411.21.2014.JP	„Ponadto prognoza powinna umożliwiać wskazanie na wczesnym etapie ...ewentualnych konfliktów społecznych”	Wnioski: 1) Uzpełnić opracowanie o opis możliwych konfliktów społecznych. 2) Decyzję o odrzuceniu wniosku szczegółowo uzasadnić.	1) Brak opisów konfliktów społecznych w Prognozie. 2) Niezgodność z wymaganiami GDOŚ	Zagadnienia związane z konfliktami społecznymi, w stopniu możliwym do przeprowadzenia na etapie Prognozy oddziaływania na środowiska programu PBDK zostały opisane w rozdziale 7.19 <i>Dobra materialne</i> . Należy mieć na uwadze, że każda przedsięwzięcie drogowe może być źródłem potencjalnych konfliktów społecznych i konsultacje społeczne należy prowadzić na możliwie wczesnym etapie przygotowania poszczególnych inwestycji do realizacji.
4	Tom A rozdział 7 w tym szczególnie podrozdziały 7.21.; 7.14.; 7.16.;7.13.;	Wnioski do wszystkich podrozdziałów.	Wnioski: 1) Dla każdego podrozdziału opisać i ocenić oddziaływania bezpośrednie, pośrednie, wtórne, <u>skumulowane</u> , krótkoterminowe, średnioterminowe i długoterminowe, stałe i chwilowe oraz pozytywne i	1) Rozdziały opisują wpływ programu na klimat (22 strony), grzyby (24 strony), hałas (25stron), wody (42 strony), ptaki (14 stron), obszary natura (28 stron), nietoperze (20 stron) i	Ad. 1 Podstawowym założeniem przy opracowaniu Prognozy było uwzględnienie w analizach szerokiej listy przedsięwzięć drogowych, co miało na celu uwzględnienie wpływu skumulowanego oddziaływania planowanych do realizacji w ciągu kilkunastu najbliższych lat inwestycji drogowych na poszczególne komponenty środowiska. Poszczególne części Prognozy odnoszą się także do oddziaływań bezpośrednich i pośrednich, m.in. w zakresie zajętości gleb chronionych, czy obszarów Natura 2000

Podsumowanie strategicznej oceny oddziaływania na środowisko
Projektu Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014 – 2023

LP	CZĘŚĆ PROGNOZY, KTÓREJ DOTYCZY UWAGA/WNIOSK (ROZDZIAŁ, PODROZDZIAŁ, PUNKT, NR STRONY)	ZAPIS W PROGNOZIE, KTÓREGO DOTYCZY UWAGA/WNIOSK	TREŚĆ UWAGI/WNIOSKU LUB PROPONOWANY ZAPIS	UZASADNIENIE UWAGI/WNIOSKU LUB PROPONOWANEGO ZAPISU	ODNIESIENIE DO UWAG
			<p>negatywne. Uwzględnić możliwy i pełny zakres oddziaływań na wystąpienie długoterminowych nadzwyczajnych zagrożeń środowiska w tym na ludzi.</p> <p>2) Rozdział 7.21 rozbudować zgodnie z wnioskiem 1 powyżej. adekwatnie do skali oddziaływań, liczby osób objętych oddziaływaniem, ryzyka wystąpienia zdarzenia nadzwyczajnego i liczby osób zagrożonych.</p> <p>3) Na przykładzie kumulacji zagrożeń S2-POW (ocena zagrożeń katastrofy komunikacyjnej 5 w skali pięciostopniowej), przebieg nad niechronionymi warstwą nieprzepuszczalną wodami podziemnymi GZWP 222 (ryzyko skażenia GZWP prawie pewne) będącego źródłem wody dla lewobrzeżnej Warszawy i wielu innych miast, oddziaływanie na kilkaset tys. ludzi, sformułować wnioski w tym działań kompensacyjnych i wytycznych do technicznych środków ochrony ludzi.</p> <p>4) Zobowiązać inwestora do wprowadzenia</p> <p>5) Decyzję o odrzuceniu każdego wniosku szczegółowo uzasadnić argumentami z obszaru</p>	<p>..... ludzi (niecałe 2,5 strony). Czy wymaga dalszego uzasadnienia?!!!!</p> <p>2) Kumulacja pewnych katastrof i pewnych zagrożeń w tym zanieczyszczeń GZWP 222 skutkująca na kilkaset tys. ludzi oraz zagrożeń wynikających z natężenia ruchu opisanego w odnośniku ¹⁾, pewnych (prawdopodobieństwo 5/5=1) zdarzeń nadzwyczajnych opisanych w odnośniku ²⁾, nierozwiązany problem stężeń spalin wprowadzanych z tunelu przy prognozowanym natężeniu ruchu i powszechnie dziś znanych niedoszacowaniu wcześniejszych prognoz, wprowadzeniu transportu ciężkiego na S2-POW, w tym z ładunkami niebezpiecznymi (chemikalia, gaz, paliwa).</p>	<p>Dodatkowo stosowne zapisy zostały zmieszczone się w rozdziale 7.23 <i>Oddziaływania bezpośrednie, pośrednie, wtórne, krótkoterminowe, średnioterminowe, chwilowe, długoterminowe i stałe</i>. Także w rozdziale 7.14 uszczegółowiono zapisy w tym zakresie.</p> <p>Ad. 2 Nie jest zasadnym rozbudowanie każdego z rozdziałów w wnioskowany sposób. Stosowne analizy znajdują się w poszczególnych rozdziałach prognozy.</p> <p>Ad. 3 Przedmiotem niniejszej prognozy jest cały Program Budowy Dróg Krajowych a nie analiza konkretnej jednej inwestycji dlatego też nie znajduje uzasadnienia takie zwiększanie szczegółowości analiz. Należy zwrócić uwagę, że w rozdziale 7.14.3 <i>Działania minimalizujące</i> wyraźnie wskazano na konieczność stosowania odpowiednich zabezpieczeń w systemach odwodnienia inwestycji przewidzianych do realizacji w ramach PBDK, jak również odniesiono się do konieczności uwzględnienia zabezpieczeń, które chronić będą środowisko wodne w przypadku wystąpienia poważnych awarii. Podkreślono tam również, że szczególnie istotnym elementem projektowania przebiegów i budowy nowych dróg oraz poprawy stanu technicznego istniejących powinna być skuteczna ochrona między innymi użytkowych zbiorników wód podziemnych, w szczególności głównych zbiorników wód podziemnych (GZWP) oraz ich obszarów ochronnych (jak również zaproponowano przykłady rozwiązań jakie można zastosować w danej sytuacji). Biorąc pod uwagę możliwe do zastosowania dostępne środki ochrony ew. negatywny wpływ na poszczególne GZWP może być skutecznie minimalizowany.</p> <p>Ad. 4 Zobowiązanie inwestora do wprowadzenia konkretnych zabezpieczeń realizowane jest przez właściwe organy w</p>

Podsumowanie strategicznej oceny oddziaływania na środowisko
Projektu Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014 – 2023

Lp	CZĘŚĆ PROGNOZY, KTÓREJ DOTYCZY UWAGA/WNIOSK (ROZDZIAŁ, PODROZDZIAŁ, PUNKT, NR STRONY)	ZAPIS W PROGNOZIE, KTÓREGO DOTYCZY UWAGA/WNIOSK	TREŚĆ UWAGI/WNIOSKU LUB PROPONOWANY ZAPIS	UZASADNIENIE UWAGI/WNIOSKU LUB PROPONOWANEGO ZAPISU	ODNIESIENIE DO UWAG
			ochrony środowiska i argumentami technicznymi		decyzjach dla konkretnych przedsięwzięć (między innymi decyzji środowiskowej, decyzji ZRID, pozwoleń wodnoprawnych). Decyzje te wydawane są w oparciu o szczegółową dokumentację projektową po przeprowadzenia postępowania administracyjnego. Biorąc pod uwagę ogólny charakter analiz przeprowadzonych w przedmiotowej prognozie jak i wnioski z niej płynące, brak jest podstaw aby na jej podstawie były wprowadzane (nie wynikające z innych bardziej szczegółowych rozstrzygnięć administracyjnych) dodatkowe zobowiązania dla inwestora w zakresie ochrony wód podziemnych. Należy zwrócić uwagę, że dla POW została wydana decyzja środowiskowa i w niej to zamieszczono szereg zapisów odnoszących się do ochrony środowiska gruntowo-wodnego (np. pkt 1.2.3, 1.2.9, 1.2.11, 1.2.15, 1.2.16, 1.3.30, 1.3.31, 1.3.33).
5	Rozdział 9. Wnioski	Cały rozdział.	<p>Wnioski:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Do rozdziału wprowadzić wnioski z uzupełnionych podrozdziałów rozdziału 7.; 2) Zobowiązać wykonawców ocen oddziaływania na środowisko poszczególnych przedsięwzięć do uwzględnienia w ocenach wniosków wynikających z oceny strategicznej. 3) Wydane decyzje środowiskowe poddać weryfikacji z urzędu. 4) Decyzję o odrzuceniu każdego wniosku szczegółowo uzasadnić argumentami z obszaru ochrony środowiska, argumentami technicznymi i prawnymi. 	<p>Wnioski z prawie 500 stronicowego opracowania zawarto na pół, <u>tak pół strony.</u></p> <p>Jeżeli potrafimy zadbać o przyrodę to zacznijmy dbać również o ludzi.</p>	<p>Ad.1 W każdym podrozdziale, odnoszącym się do skutków realizacji Programu na poszczególne komponenty środowiska zwarte są wnioski z przeprowadzanych analiz. W związku z tym nie jest celowym powielanie zapisów w kolejnych częściach opracowania.</p> <p>Ad. 2 Zgodnie z aktualnym stanem prawnym strategiczna ocena oddziaływania na środowisko nie przewiduje możliwości bezpośredniego zobowiązania wykonawców ocen oddziaływania na środowisko poszczególnych przedsięwzięć, jednakże wykonawcy raportów o oddziaływaniu na środowisko oraz dokumentacji innej dokumentacji środowiskowej, związanej z przedmiotem Prognozy powinni uwzględniać jej zapisy.</p> <p>Ad. 3. Zgodnie z art. 51 ust. 2 uooś, analiza taka nie jest przedmiotem Prognozy oddziaływania na środowisko.</p>

Podsumowanie strategicznej oceny oddziaływania na środowisko
Projekt Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014 – 2023

LP	CZĘŚĆ PROGNOZY, KTÓREJ DOTYCZY UWAGA/WNIOSK (ROZDZIAŁ, PODROZDZIAŁ, PUNKT, NR STRONY)	ZAPIS W PROGNOZIE, KTÓREGO DOTYCZY UWAGA/WNIOSK	TREŚĆ UWAGI/WNIOSKU LUB PROPONOWANY ZAPIS	UZASADNIENIE UWAGI/WNIOSKU LUB PROPONOWANEGO ZAPISU	ODNIESIENIE DO UWAG
6	Tom A rozdział 7.21.	Cały rozdział	<p>Wnioski:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Opisać i ocenić oddziaływania bezpośrednie, pośrednie, wtórne, skumulowane, krótkoterminowe, średnioterminowe i długoterminowe, stałe i chwilowe oraz pozytywne i negatywne, poszczególnych czynników (pyłów, hałasu, powstałych w wyniku katastrof zanieczyszczeń zbiorników wody będących źródłem wody dla ludzi i zwierząt, poszczególnych składników spalin) na ludzi. 2) Skwantyfikować czynniki wpływające na ryzyko wystąpienia drogowych nadzwyczajnych zagrożeń środowiska i w sposób adekwatny dla prognozy strategicznej sformułować wytyczne do działań kompensujących lub rozwiązań technicznych ograniczających wpływ. Wytyczne wprowadzić do wniosków 3) Decyzję o odrzuceniu każdego wniosku szczegółowo uzasadnić. 	<p>Ludzie wymienieni są na pozycji pierwszej <u>podkreślam pierwszej art. 51 ust 2 pkt. 2) ppkt. e)</u> ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko a w 400 stronicowym opracowaniu zagadnieniu temu „poświęcono” 2,5 strony.</p> <p>Dostosować treść rozdziału do wymagań prawa, skali zagrożeń dla życia i zdrowia ludzi, prawdopodobieństwa zdarzeń nadzwyczajnych.</p>	<p>Ad. 1 Podstawowym założeniem przy opracowaniu Prognozy było uwzględnienie w analizach szerokiej listy przedsięwzięć drogowych, co miało na celu uwzględnienie wpływu skumulowanego oddziaływania planowanych do realizacji w ciągu kilkunastu najbliższych lat inwestycji drogowych na poszczególne komponenty środowiska. Poszczególne części Prognozy odnoszą się także do oddziaływań bezpośrednich i pośrednich, m.in. w zakresie zajętości gleb chronionych, czy obszarów Natura 2000. Dodatkowo stosowne zapisy znalazły się w rozdziale 7.23 <i>Oddziaływania bezpośrednie, pośrednie, wtórne, krótkoterminowe, średnioterminowe, chwilowe, długoterminowe i stałe.</i></p> <p>Ad. 2 Ryzyko wystąpienia poważnych awarii zostało opisane i ocenione w rozdziale 7.22 <i>Ryzyko wystąpienia poważnych awarii.</i></p>

7	Tom A. Tabela 7.65	Tabela 7.65	<p>Wnioski:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Uwzględnić S2-POW w tabeli 7.65. 2) Wprowadzić dodatkowy rozdział o skutkach bezpośrednich, pośrednich i skumulowanych katastrof drogowych, w tym katastrof skutkujących rozszczelnieniem cystern przewożących chemikalia do zbiorników wód podziemnych (np. GZWP222) będących źródłem wody dla dużych aglomeracji miejskich a na ujętym w programie odcinku S2-POW zbiorniku nie zabezpieczonym warstwą nieprzepuszczalną oraz w planowanych tunelach. Uwzględnić znaczenie zbiornika dla zasilania w wodę mieszkańców Warszawy. W rozdziale określić propozycje działań kompensacyjnych i rozwiązań technicznych przeciwdziałających tym skutkom. Wnioski z tego rozdziału wprowadzić do rozdziału 9 3) Określić stopień ryzyka dla zdarzeń nadzwyczajnych na dla dróg o natężeniu ruchu > 50 000; 4) Decyzję o odrzuceniu wniosków szczegółowo uzasadnić argumentami z obszaru ochrony środowiska i argumentami technicznymi 	<ol style="list-style-type: none"> 1) Droga o jednym z największym natężeniu ruchu i o dużym udziale transportu ciężkiego¹⁾ ; 2) Droga przechodząca przez najgęściej zamieszkane dzielnice Warszawy; 3) Przykład oceny ryzyka zdarzenia nadzwyczajnego podano w Kompleksowej ocenie dla S2-POW²⁾. 	<p>Ad 1 W tabeli 7.65 przedstawiono podstawowe wyniki zgeneralizowanych analiz statystycznych w odniesieniu do Jednolitych Części Wód Podziemnych (JCWPd), z którymi koliduje istniejąca sieć dróg krajowych. Tym samym dane tam przedstawione uwzględniają zgeneralizowane parametry JCWPd (a nie poszczególnych ciągów drogowych). Należy jednocześnie wyjaśnić, że w wykonanych analizach, których efekty przedstawiono w tabeli 7.65 uwzględniono istniejące odcinki S2 (POW). Natomiast planowane do realizacji odcinki POW nie uwzględniono w przedmiotowej tabeli z uwagi na fakt, że jeszcze on nie został zrealizowany. Odcinki te (niezrealizowane) natomiast zostały uwzględnione w tabeli 7.71, w której przedstawiono zgeneralizowane analizy statystyczne w odniesieniu do JCWPd, z którymi kolidują inwestycje przewidziane do realizacji w ramach Programu. W ostatecznej wersji prognozy usunięto w tabeli 7.65 błąd edycyjny, który mógł wprowadzać w błąd czytelnika.</p> <p>Ad. 2 Przedmiotem niniejszej prognozy jest cały Program Budowy Dróg Krajowych a nie analiza konkretnej jednej inwestycji dlatego też nie znajduje uzasadnienia takie zwiększanie szczegółowości analiz. Należy zwrócić uwagę, że w rozdziale 7.14.3 <i>Działania minimalizujące</i> wyraźnie wskazano na konieczność stosowania odpowiednich zabezpieczeń w systemach odwodnienia inwestycji przewidzianych do realizacji w ramach PBDK, jak również odniesiono się do konieczności uwzględnienia zabezpieczeń, które chronić będą środowisko wodne w przypadku wystąpienia poważnych awarii. Podkreślono tam również, że szczególnie istotnym elementem projektowania przebiegów i budowy nowych dróg oraz poprawy stanu technicznego istniejących powinna być skuteczna ochrona między innymi użytkowych zbiorników wód podziemnych, w szczególności głównych zbiorników wód podziemnych (GZWP) oraz ich obszarów ochronnych (jak również zaproponowano przykłady rozwiązań jakie można zastosować w danej sytuacji). Biorąc pod uwagę możliwe do zastosowania dostępne środki ochrony ew. negatywny wpływ na poszczególne GZWP może być skutecznie minimalizowany. W prognozie odniesiono się również do kwestii związanych z ew. koniecznością wdrażania dodatkowych działań rekompensujących w przypadku likwidacji ujęcia wód.</p>
---	--------------------	-------------	---	--	--

					<p>Biorąc pod uwagę ww. wyjaśnienia nie ma uzasadnienia aby dodatkowe informacje w tym zakresie były zamieszczane w rozdziale 9.</p> <p>Ad. 3</p> <p>Zagadnienia związane z ryzykiem wystąpienia poważnej awarii zostały opisane w rozdziale 7.22 <i>Ryzyko wystąpienia poważnej awarii</i>.</p> <p>Szczegółowe analizy, dotyczące ryzyka wystąpienia poważnej awarii prowadzone są na etapie postępowania o uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.</p>
--	--	--	--	--	--

Podsumowanie strategicznej oceny oddziaływania na środowisko
Projektu Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014 – 2023

LP	CZĘŚĆ PROGNOZY, KTÓREJ DOTYCZY UWAGA/WNIOSK (ROZDZIAŁ, PODROZDZIAŁ, PUNKT, NR STRONY)	ZAPIS W PROGNOZIE, KTÓREGO DOTYCZY UWAGA/WNIOSK	TREŚĆ UWAGI/WNIOSKU LUB PROPONOWANY ZAPIS	UZASADNIENIE UWAGI/WNIOSKU LUB PROPONOWANEGO ZAPISU	ODNIESIENIE DO UWAG
8	Tom A str. 460	„Przewidzianym w projekcie rozwiązaniem tych problemów jest m.in. budowa obwodnic miejscowości, które doświadczają opisanych powyżej sytuacji. Prognozy ruchu na przyszłe lata przewidują nasilenie się jego natężenia, co jeszcze pogorszy obecną sytuację.”	<p>Wnioski:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Uwzględnić przewidziane rozwiązanie w programie i wyprowadzić trasę S2-POW poza obszar Warszawy (szczególnie biorąc pod uwagę planowane obciążenie S2-POW) lub alternatywnie: 2. Wprowadzić do rozdziału wniosek o obowiązkowej zabudowie ekranów tunelowych na całej S2-POW i WOW szczególnie na odcinkach na których S2-POW i WOW przechodzi nad GZWP 222 bez warstwy zabezpieczającej przed bezpośrednim przedostaniem się ścieków z dróg do GZWP; 3. Wprowadzić zakaz ruchu dla transportu ciężarowego i z ładunkami niebezpiecznymi na S2-POW i WOW; 4. Włączyć do programu budowę prawdziwej obwodnicy Warszawy po śladzie drogi 50. 5. Decyzję o odrzuceniu każdego wniosku szczegółowo uzasadnić argumentami z obszaru ochrony środowiska, w tym wpływu na ludzi i argumentami technicznymi 	<p>Uzasadnienie zawarto w Tomie A rozdział 7.21. (zagrożenie dla życia i zdrowia ludzi). Ponadto zastosowanie ekranów tunelowych:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Ochroni ludzi przed zagrożeniami życia wymienionymi w rozdziale 7.21. 2. Zmniejszy ryzyko wystąpienia poważnych awarii lub katastrof naturalnych i budowlanych określone w pkt 1 lit. f za łącznika III oraz pkt 5 lit. d i pkt 8 załącznika IV dyrektywy 2011/92/UE 3. Ochroni GZWP przed bezpośrednią infiltracją ścieków z dróg i zanieczyszczeń powstałych w trakcie awarii cystern przewożących niebezpieczne chemikalia i paliwa; 4. Zmniejszy bardzo wysokie koszty utrzymania dróg w okresie zimowym; 5. Ekranu spowodują radykalne zmniejszenie ścieków z dróg poprzez ich separację na wody opadowe i roztopowe odprowadzone 	<p>Ad. 1</p> <p>Przedsięwzięcie polegające na budowie południowej obwodnicy Warszawy posiada ostateczną decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach. Zarówno na etapie uzyskiwania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, jak i na etapie Prognozy nie stwierdzono możliwości wystąpienia oddziaływań, wykluczających możliwość realizacji inwestycji w wariantie najkorzystniejszym dla środowiska. Przedsięwzięcie zostało także pozytywnie zweryfikowane Prognozach oddziaływania na środowisko dla :projektu PBDK na lata 2011-2015 oraz Strategii Rozwoju Transportu do roku 2020 (z perspektywą do roku 20230)</p> <p>Ad. 2</p> <p>Brak jest podstaw, aby na tak dużym stopniu ogólności przesądzać o konkretnym typie zastosowanego rozwiązania minimalizującego ewentualne negatywne oddziaływanie. Zobowiązanie inwestora do wprowadzenia konkretnych zabezpieczeń realizowane jest przez właściwe organy w ramach wydawania poszczególnych decyzji administracyjnych dla konkretnych przedsięwzięć (między innymi decyzji środowiskowej, decyzji ZRID, pozwoleń wodnoprawnych). Decyzje te wydawane są w oparciu o szczegółową dokumentację projektową i po przeprowadzenia postępowania administracyjnego. Brak jest też powiązania występowania ew. zagrożenia dla GZWP z budową ekranów tunelowych.</p> <p>Ad. 3</p> <p>Zgodnie z art. 51 ust. 2 uoos, wprowadzenie takiego zakazu nie jest przedmiotem Prognozy oddziaływania na środowisko.</p> <p>Ad. 4</p> <p>W pierwszej kolejności należy zauważyć, że konsultacje społeczne Prognozy Oddziaływania na Środowisko dla Projektu Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 nie obejmowały kwestii dotyczących zakresu</p>

Podsumowanie strategicznej oceny oddziaływania na środowisko
Projektu Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014 – 2023

Lp	CZĘŚĆ PROGNOZY, KTÓREJ DOTYCZY UWAGA/WNIOSK (ROZDZIAŁ, PODROZDZIAŁ, PUNKT, NR STRONY)	ZAPIS W PROGNOZIE, KTÓREGO DOTYCZY UWAGA/WNIOSK	TREŚĆ UWAGI/WNIOSKU LUB PROPONOWANY ZAPIS	UZASADNIENIE UWAGI/WNIOSKU LUB PROPONOWANEGO ZAPISU	ODNIESIENIE DO UWAG
				bezpośrednio do GZWP	<p>rzeczowego projektu <i>Programu</i>. Konsultacje <i>Programu</i>, podczas których można było zgłosić propozycję włączenia do niego nowych inwestycji odbyły się w grudniu 2014 r. i styczniu 2015 r. Zatem nie ma możliwość uwzględnienia na tym etapie tej uwagi.</p> <p>Należy jednak zaznaczyć, że resort infrastruktury i rozwoju podziela opinię dotyczącą wagi drogi krajowej nr 50 dla funkcjonowania Mazowsza a nawet całego kraju. Dlatego warto podkreślić podjęte przez stronę rządową zobowiązania do wybudowania obwodnic w ciągu tej drogi w celu upłynnienia ruchu:</p> <p>Mowa tu przede wszystkim o obwodnicy Góry Kalwarii (podpisania umowy z wykonawcą należy się spodziewać jeszcze w tym roku). <i>Program</i> w obecnym kształcie (wersja z 22 grudnia 2014 r.) uwzględnia również budowę obwodnicy Kołbieli. Rozważane jest także ujęcie w projekcie <i>Programu</i> obwodnicy m. Łochów.</p>

Formularz 5

LP.	CZĘŚĆ PROGNOZY, KTÓREJ DOTYCZY UWAGA/WNIOSK (ROZDZIAŁ, PODROZDZIAŁ, PUNKT, NR STRONY)	ZAPIS W PROGNOZIE, KTÓREGO DOTYCZY UWAGA/WNIOSK	TREŚĆ UWAGI/WNIOSKU LUB PROPONOWANY ZAPIS	UZASADNIENIE UWAGI/WNIOSKU LUB PROPONOWANEGO ZAPISU	ODNIESIENIE DO UWAG
	TOM A, ROZDZIAŁ 7.3.3 STR.93 (PTAKI)	Wnioskujemy o uzupełnienie punktu 7.3.3 „Działania minimalizujące (...) na etapie planowania” : - o zakres działań dotyczących redukcji hałasu powstającego na styku opon i nawierzchni poprzez dobór odpowiedniej technologii nawierzchni tj.; BBTM; PA czy SMA 5, 8	Proponujemy dodać zapis: „ - wykonanie nawierzchni w technologiach umożliwiających redukcję hałasu powstającego na styku opony z nawierzchnią tj.; BBTM; PA czy SMA 5, 8; w szczególności dotyczy to obszarów o największym natężeniu ruchu, gdzie generowany hałas jest największy. ”	Hałas jest istotnym czynnikiem zanieczyszczającym środowisko; Zgodnie z informacjami o wynikach kontroli NIK przedstawionych w raporcie Nr ewid.42/2014/P13159/LLO https://www.nik.gov.pl/plik/id,6707,vp,8519.pdf po wykonaniu kontroli na A2 w Polsce istnieje problem „nadmiernego stosowania ekranów akustycznych”; NIK zarzucił brak wykorzystania technologii umożliwiających redukcję hałasu w miejscu jego powstania; takie rozwiązanie pozwala na ograniczenie ilości ekranów akustycznych, które nie redukują hałasu a jedynie odgradzają od niego; zastosowanie technologii „cichych” nawierzchni jest coraz powszechniej stosowane w krajach EU a w niektórych krajach tj. Holandia jest obligatoryjne na drogach ekspresowych i autostradach	Działania minimalizujące negatywne oddziaływanie akustyczne zawarto w rozdziale 7.16.3. Z uwagi na ogólny charakter dokumentu nie może on wskazywać na wybór konkretnych technologii budowy dróg. Analizy w tym zakresie powinny być wykonywane na etapie projektowym.

	TOM A, ROZDZIAŁ 7.13.3, STR.281 (KLIMAT)	Wnioskujemy o uzupełnienie zapisów punktu 7.13.3. „Działania minimalizujące”	Proponujemy dodać zapis: „Na etapie planowania inwestycji należy uwzględnić możliwość redukcji emisji CO ₂ poprzez wybór odpowiedniej technologii wykonania nawierzchni. Jedną z możliwości ograniczenia emisji CO ₂ jest zastosowanie technologii budowy dróg asfaltowych a w szczegółności asfaltowych o obniżonej temperaturze produkcji i wbudowania tzw. technologii „na ciepło”	Istnieją skuteczne technologie powszechnie stosowane w Europie i na świecie pozwalające na ograniczenie emisji CO ₂ , które warto zastosować w nowej perspektywie budowy dróg w Polsce	Z uwagi na ogólny charakter dokumentu nie może on wskazywać na wybór konkretnych technologii budowy dróg. Analizy w tym zakresie powinny być wykonywane na etapie projektowym. W części należy jednak zgodzić ze stwierdzeniem, że jedną z metod ograniczania emisji CO ₂ jest zastosowanie budowy dróg asfaltowych o obniżonej temperaturze produkcji i wbudowania tzw. Technologii „na ciepło”. Dobór technologii budowy poszczególnych odcinków dróg powinien być każdorazowo poparty analizami, ze szczególnym uwzględnieniem prognozowanych natężeń ruchu, trwałości oraz ekonomiki stosowania dostępnych technologii.
--	---	---	--	---	--

Podsumowanie strategicznej oceny oddziaływania na środowisko
Projektu Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014 – 2023

	<p>TOM A, ROZDZIAŁ 7.13.3, STR.289 (KLIMAT-FALE UPAŁÓW)</p> <p>TOM A, ROZDZIAŁ 7.13.3, STR.292 (KLIMAT-FALE CHŁODU, ZJAWISKO ZAMARZANIA I ODMARZANIA)</p>	<p>Wnosimy uwagę do zdania: „Nawierzchnie betonowe będą korzystnie wpływać na poprawę odporności drogi na wysokie temperatury.”</p> <p>Wnosimy uwagę do zdania: „Uodpornienie dróg na działanie niskich temperatur oraz przejścia przez punkt zero będzie polegało na zastosowaniu bardziej odpornych na zmiany klimatu materiałów i technologii np. stosowaniu betonowych nawierzchni odpornych na działanie niskich temperatur (...)”</p>	<p>Proponujemy zapis: „-Na etapie projektowania drogi przy wyborze technologii nawierzchni należy uwzględnić parametr odporności nawierzchni na wysokie temperatury. Zarówno technologie betonowe jak i asfaltowe posiadają rozwiązania zapewniające odporność na wysokie i niskie temperatury.”</p> <p>Proponujemy wykreślić zapis o wskazaniu dróg betonowych jako bardziej odpornych na niskie temperatury; ewentualnie uzupełnić zapis poprzez dodanie również technologii asfaltowych: „Uodpornienie dróg na działanie niskich temperatur oraz przejścia przez punkt zero będzie polegało na zastosowaniu bardziej odpornych na zmiany klimatu materiałów i technologii np. stosowaniu betonowych nawierzchni odpornych na działanie niskich temperatur (...)”</p>	<p>Na jakiej podstawie sformułowano wniosek , że drogi w technologii betonowej są bardziej odporne na wysokie temperatury? Istnieją różne dostępne technologie asfaltowe odporne na wysokie temperatury.</p> <p>Na jakiej podstawie sformułowano wniosek , że drogi w technologii betonowej są bardziej odporne na niskie temperatury? Powszechnie wiadomo, że np. zimowe utrzymanie dróg (sole odladzające) w sposób bardziej agresywny wpływają na nawierzchnie betonowe niż asfaltowe. Obie technologie przy odpowiednim ich doborze zapewniają odporność na niskie temperatury.</p>	<p>Prognozę uzupełniono o zapis „Uodpornienie dróg na działanie wysokich i niskich temperatur oraz przejścia przez punkt zero będzie polegało na zastosowaniu bardziej odpornych na zmiany klimatu materiałów i technologii.</p>
--	---	---	---	---	--

T	<p>TOM A, ROZDZIAŁ 7.14.3, STR. 337 (WODY POWIERZCHNIO WE I PODZIEMNE)</p> <p>OM A, ROZDZIAŁ 7.15.3, STR. 349 (POWIETRZE)</p>	<p>Wnioskujemy o uzupełnienie zapisów punktu 7.14.3. „Działania minimalizujące”</p> <p>Wnioskujemy o uzupełnienie zapisów punktu 7.15.3. „Działania minimalizujące”</p>	<p>Proponujemy dodać zapis: „Na etapie planowania i projektowania inwestycji należy uwzględnić działania pozwalające na ochronę wody pitnej poprzez dobór odpowiedniej technologii budowy nawierzchni np. asfaltowej, do której nie trzeba stosować wody pitnej,</p> <p>Proponujemy dodać zapis: „Na etapie planowania inwestycji należy uwzględnić możliwość redukcji emisji CO₂ poprzez wybór odpowiedniej technologii wykonania nawierzchni. Jedną z możliwości ograniczenia emisji CO₂ jest zastosowanie technologii budowy dróg asfaltowych a w szczególności asfaltowych o obniżonej temperaturze produkcji i wbudowania tzw. technologii „na ciepło”</p>	<p>Ze względu na ograniczone zasoby wody pitnej w Polsce należy stosować technologie budowy nawierzchni pozwalające na oszczędność zużycia wody pitnej,</p> <p>Istnieją skuteczne technologie powszechnie stosowane w Europie i na świecie pozwalające na ograniczenie emisji CO₂, które warto zastosować w nowej perspektywie budowy dróg w Polsce</p>	<p>Zasady ochrony wód (w tym wód przeznaczonych do spożycia przez ludzi) określone są w ustawie Prawo wodne. Na szczególne korzystanie wód niezbędne jest uzyskanie odrębnej decyzji administracyjnej - pozwolenia wodnoprawnego. W ramach procedury zmierzającej do jego wydania badana jest między innymi zgodność z prawem złożonego wniosku. Tym samym brak jest przesłanek aby wprowadzać dodatkowe zapisy w zakresie możliwości wykorzystywania wód przeznaczonych do spożycia w konsultowanej prognozie (gdyż ograniczenia w tym zakresie wynikają z innych przepisów).</p> <p>Z uwagi na ogólny charakter dokumentu nie może on wskazywać na wybór konkretnych technologii budowy dróg. Analizy w tym zakresie powinny być wykonywane na etapie projektowym. W części należy jednak zgodzić ze stwierdzeniem, że jedną z metod ograniczania emisji CO₂ jest zastosowanie budowy dróg asfaltowych o obniżonej temperaturze produkcji i wbudowania tzw. Technologii „na ciepło”.</p>
---	---	---	---	--	---

	<p>TOM A, ROZDZIAŁ 7.16.3, STR. 376 (HAŁAS)</p>	<p>Wnioskujemy o uzupełnienie punktu 7.16.3 o wprowadzenie wyraźnych zaleceń do stosowania:</p> <p>dotyczących redukcji hałasu powstającego na styku opon i nawierzchni poprzez dobór odpowiedniej technologii nawierzchni tj.; BBTM; PA czy SMA 5, 8</p>	<p>Proponujemy dodać zapis: „ – wykonanie nawierzchni w technologiach umożliwiających redukcję hałasu powstającego na styku opony z nawierzchnią tj.; BBTM; PA czy SMA 5, 8; w szczególności dotyczy to obszarów o największym natężeniu ruchu, gdzie generowany hałas jest największy.”</p>	<p>Wnioski z raportu NIK Nr ewid.42/2014/P13159/LLO wskazują na nadmierne stosowanie ekranów akustycznych”; NIK zarzucił brak wykorzystania technologii umożliwiających redukcję hałasu w miejscu jego powstania Najcichsze nawierzchnie betonowe wykonane w technologii z odkrytym kruszywem są głośniejsze od najcichszych nawierzchni asfaltowych o 3-8 dB. Z uwagi na fakt, iż nawierzchnie betonowe w opiniowanym programie przewidziane są na drogach o największym natężeniu ruchu, a więc tych na których generowany jest największy hałas wnosimy aby ponownie przeanalizować dobór technologii na tych odcinkach w kontekście redukcji hałasu</p>	<p>W podrozdziale 7.16.3 zamieszczono informacje o możliwości obniżenia hałasu u źródła w przypadku stosowania np. nawierzchni BBTM jak również innych środków ograniczenia hałasu u źródła. Autorzy starali się nie faworyzować żadnego ze środków ochrony akustycznej dlatego wprowadzenie dodatkowych informacji sugerujących zdaniem autorów uwagi najlepszy wybór nie została uwzględniona.</p>
	<p>TOM A, ROZDZIAŁ 7.17.3, STR. 429 (POWIERZCHNIA ZIEMI, W TYM POZYSKIWANIE ZASOBÓW NATURALNYCH)</p>	<p>Wnioskujemy o uzupełnienie punktu 7.17.3 o wprowadzenie wyraźnych zaleceń co do stosowania materiałów z recyklingu, np. granulatu asfaltowego</p>	<p>Dodać zapisy dotyczące zaleceń tam gdzie to możliwe zastosowania granulatu asfaltowego zgodnie z wymogami WT-2:-2014. W szczególności dotyczy to lokalizacji, gdzie brakuje zasobów surowców naturalnych np. kruszyw przydatnych do wbudowania w nawierzchnie.</p>	<p>Materiał z recyklingu, w tym granulatu asfaltowy jest pełnowartościowym produktem, który można wbudowywać w warstwy nawierzchni asfaltowej. Stanowi doskonały sposób na ochronę zasobów naturalnych i obniżenie kosztów budowy</p>	<p>Brak jest przesłanek aby wprowadzać dodatkowe zapisy w zakresie wykorzystywania granulatu asfaltowego. W Prognozie znalazły się stosowne zapisy o wykorzystaniu materiałów (kruszyw) z recyklingu. Wybór odpowiednich materiałów i technologii będzie każdorazowo analizowany indywidualnie w odniesieniu do konkretnej inwestycji. Priorytetem jest budowa dróg wysokiej jakości.</p>

	<p>TOM A, ROZDZIAŁ 7.20.3. i 7.21, STR. 459 (KRAJOBRAZ, ZDROWIE I ŻYCIE LUDZI)</p>	<p>Wnioskujemy o uzupełnienie punktów o wprowadzenie wyraźnych zaleceń do stosowania: dotyczących redukcji hałasu powstającego na styku opon i nawierzchni poprzez dobór odpowiedniej technologii nawierzchni tj.; BBTM; PA czy SMA 5, 8</p>	<p>Proponujemy dodać zapis: „ – wykonanie nawierzchni w technologiach umożliwiających redukcję hałasu powstającego na styku opony z nawierzchnią tj.; BBTM; PA czy SMA 5, 8; w szczególności dotyczy to obszarów o największym natężeniu ruchu, gdzie generowany hałas jest największy.”</p>	<p>Wnioski z raportu NIK Nr ewid.42/2014/P13159/LLO wskazują na nadmiernego stosowania ekranów akustycznych”; wykorzystanie technologii umożliwiających redukcję hałasu w miejscu jego powstania przyniesie korzyści nie tylko z punktu widzenia zdrowia i życia ludzi lecz również ze względu na redukcję zanieczyszczenia krajobrazu ekranami akustycznymi.</p>	<p>W podrozdziale 7.16.3 zamieszczono informacje o możliwości obniżenia hałasu u źródła w przypadku stosowania np. nawierzchni BBTM jak również innych środków ograniczenia hałasu u źródła. Autorzy starali się nie faworyzować żadnego ze środków ochrony akustycznej dlatego wprowadzenie dodatkowych informacji sugerujących zdaniem autorów uwagi najlepszy wybór nie została uwzględniona.</p>
--	--	--	---	---	--

Formularz 6

LP	CZĘŚĆ PROGNOZY, KTÓREJ DOTYCZY UWAGA/WNIOSK (ROZDZIAŁ, PODROZDZIAŁ, PUNKT, NR STRONY)	ZAPIS W PROGNOZIE, KTÓREGO DOTYCZY UWAGA/WNIOSK	TREŚĆ UWAGI/WNIOSKU LUB PROPONOWANY ZAPIS	UZASADNIENIE UWAGI/WNIOSKU LUB PROPONOWANEGO ZAPISU	ODNIESIENIE DO UWAG
1	Rozdział 2.3.1. Poziom krajowy str. 9 i 10.	Lista dokumentów	<p>Wnioski:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Listę dokumentów uzupełnić o Strategię „Bezpieczeństwo Energetyczne i Środowisko i pozostałe 8 strategii. 2) W rozdziale 7 uwzględnić skumulowany wpływ tych strategii na środowisko. 3) Decyzję o odrzuceniu wniosku szczegółowo uzasadnić argumentami prawnymi. 	<p>Strategia „Bezpieczeństwo Energetyczne i Środowisko” jest jedną z 9 zintegrowanych strategii rozwoju, powstałych w oparciu o ustawę z 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju. Dokument zawiera plany Rządu w zakresie ograniczenia zanieczyszczenia powietrza oraz reformy systemu gospodarki wodnej obejmującej m.in. inwestycje w ochronę przeciwpowodziową.</p> <p>Strategia za kluczowe dla rozwoju polskiej gospodarki i sektora energetycznego uznaje stymulowanie „zielonego” wzrostu gospodarczego poprzez wyeliminowanie barier prawnych i administracyjnych, wykorzystanie innowacyjnych i przyjaznych środowisku technologii w rozwoju sektora energetycznego oraz konsekwentne i ustawiczne prowadzenie działań zwiększających konkurencję.</p>	<p>W analizie ujęte zostały niektóre ze wskazanych strategii rozwojowych: Strategia Rozwoju Transportu do roku 2020, czy też Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego. Dobór strategii został uzależniony od ich związku z analizowanymi w ramach PBDK zagadnieniami. W przypadku, gdy związek merytoryczny między daną strategią a PBDK jest jedynie incydentalny – nie brano tego dokumentu pod uwagę, zakładając, że problematykę ujęto w innych strategiach sektorowych oraz w strategii długookresowej i średniookresowej.</p> <p>Powyższe dotyczy również Strategii „Bezpieczeństwo Energetyczne i Środowisko”, która w kontekście analizowanych w PBDK zagadnień nie wnosi niczego nowego – co również wynika z zestawienia przygotowanego pod koniec omawianego dokumentu.</p>

Formularz 7

LP	CZĘŚĆ PROGNOZY, KTÓREJ DOTYCZY UWAGA/WNIOSK (ROZDZIAŁ, PODROZDZIAŁ, PUNKT, NR STRONY)	ZAPIS W PROGNOZIE, KTÓREGO DOTYCZY UWAGA/WNIOSK	TREŚĆ UWAGI/WNIOSKU LUB PROPONOWANY ZAPIS	UZASADNIENIE UWAGI/WNIOSKU LUB PROPONOWANEGO ZAPISU	ODNIESIENIE UWAG
1.	Tom A Cel i zakres opracowania (str. 5)	„Pod pojęciem skutków realizacji Programu, na potrzeby niniejszego opracowania, rozumiano kształt sieci dróg krajowych po realizacji zadań ujętych m.in. w: – Projekcie Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023, – Kontraktach Terytorialnych, – Dokumentcie Implementacyjnym do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.).”	Istnieje niezgodność pomiędzy tytułem opracowania a jego treścią. Wyjaśnienie nie jest przekonujące. Tytuł prognozy nie jest adekwatny do jej problematyki.	Należy rozszerzyć tytuł prognozy, bądź dostosować jej zakres do tematyki stricte projektu Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023.	Przygotowany w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju, a następnie przekazany do konsultacji publicznych projekt Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 objął przedsięwzięcia, których realizacja będzie miała kluczowe znaczenie dla rozwoju transportu drogowego w Polsce i które w możliwie największym stopniu przyczynią się do usprawnienia połączeń pomiędzy regionami kraju. Dokument określił również planowane do wybudowania obwodnice znajdujące się w ciągach dróg krajowych. Przy wyborze inwestycji przewidzianych do realizacji stosowane były obiektywne kryteria, zapewniające uzyskanie możliwie najlepszych efektów gospodarczych, społecznych i środowiskowych. Rozszerzenie zakresu Prognozy o zadania z <i>Dokumentu Implementacyjnego do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.)</i> oraz <i>Kontraktów Terytorialnych</i> , jak to zostało wskazane w Prognozie, wynika z konieczności oceny skumulowanego oddziaływania całości inwestycji planowanych na sieci

					<p>drogowej na wszystkie komponenty środowiska.</p> <p>Konsultacje społeczne Prognozy Oddziaływania na Środowisko dla Projektu PBDK na lata 2014-2023 nie obejmowały kwestii dotyczących zakresu rzeczowego Programu. Uwagi zgłoszone w formularzu zostaną potraktowane jako głos w dyskusji na temat ostatecznej listy zadań ujętych w projekcie Programu, przedkładanego Radzie Ministrów do akceptacji.</p>
2.	<p>Tom B – załączniki tekstowe pkt 2.23 (str. 10)</p>	<p>„Budowa droga ekspresowej S10 na odcinku od Szczecina (węzeł z autostradą A6) poprzez Piłę – Bydgoszcz – Toruń do Płońska (węzeł z drogą ekspresową S7).”</p>	<p>Postuluje się dodanie zapisu: „Należy dopuścić możliwość wydania decyzji środowiskowej dla odcinka planowanej drogi S10 w granicach województwa kujawsko-pomorskiego na odcinku od węzła Stryzek k/ Bydgoszczy do węzła Czerniewice k/ Torunia”.</p>	<p>Ten odcinek planowanej drogi S10 nie jest powiązany przestrzennie z innymi jej odcinkami. Na zachodzie pomiędzy węzłami Stryzek a Białe Błota już istnieje droga ekspresowa. Podobnie na północ od węzła Czerniewice droga S10 prowadzi wspólnie z autostradą A1. Dlatego uzasadnione jest dopuszczenie przeprowadzenia odrębnej procedury planistycznej dla tego odcinka planowanej drogi S10. Umożliwi to uproszczenie i przyspieszenie prowadzenia prac projektowych</p>	<p>Niezrozumiały jest cel wprowadzania zaproponowanego zapisu. Przytoczony fragment Prognozy nie wpływa na zakres wniosków o wydanie decyzji środowiskowej dla S10. Inwestor na podstawie posiadanej dokumentacji wskazuje we wniosku wszczynającym postępowanie w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach przedsięwzięcie, jakie zostanie objęte decyzją administracyjną. W tym przypadku, nie ma przeszkody by złożyć oddzielny wniosek dla poszczególnych odcinków całego korytarza S10 Szczecin – Płońsk, tym bardziej iż później w tym samym punkcie (tiret dziewiąty) wskazuje się na mniejsze odcinki realizacyjne, m.in. na zadania pn. „Budowa drogi ekspresowej S10 na odcinku od Bydgoszczy do Torunia (od węzła Stryzek do węzła Czerniewice), wraz z przebudową węzła Czerniewice – o długości 50,4 km”.</p> <p>Do decyzji inwestora pozostaje podział ciągów na mniejsze odcinki i</p>

					prowadzone w tym zakresie prace przygotowawcze, w tym opracowywanie dokumentacji na potrzeby wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.
--	--	--	--	--	--

Formularz 8

LP.	CZEŚĆ PROGNOZY, KTÓREJ DOTYCZY UWAGA/WNIOSK (ROZDZIAŁ, PODROZDZIAŁ, PUNKT, NR STRONY)	ZAPIS W PROGNOZIE, KTÓREGO DOTYCZY UWAGA/WNIOSK	TREŚĆ UWAGI/WNIOSKU LUB PROPONOWANY ZAPIS	UZASADNIENIE UWAGI/WNIOSKU LUB PROPONOWANEGO ZAPISU	ODNIESIENIE DO UWAG
1	7.18. Zabytki str. 446-448	„ ... zaproponowano wariant zachodni (A) przebiegu drogi ekspresowej S1 ...”	Podczas posiedzenia w dniu 30 kwietnia br. Komisja Oceny Przedsięwzięć Inwestycyjnych przy Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w Warszawie przyjęła ostateczny wariant przebiegu drogi S1 na odcinku Kosztowy - Bielsko-Biała. Komisja jednogłośnie zatwierdziła wariant E zwany dotychczas wariantem hybrydowym. W dniu 18 czerwca br. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Katowicach wszczął postępowanie w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn.: „Budowa drogi ekspresowej S1 od węzła „Kosztowy II” w Mysłowicach do węzła „Suchy Potok” w Bielsku – Białej”. W złożonej przez GDDKiA dokumentacji wariantem preferowanym jest wariant E.	W związku z podjętymi w ostatnim czasie decyzjami dot. przebiegu drogi S1 zasadnym jest skorygowanie zapisów w dokumencie prognozy oddziaływania na środowisko dla projektu Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023.	Uwaga została uwzględniona w całości, stosowna korekta została wprowadzona do tekstu Prognozy. Przyjęty wariant E w okolicy obozu oraz obwodnicy Oświęcimia biegnie dokładnie po trasie wariantu A.

Formularz 9

LP.	CZĘŚĆ PROGNOZY, KTÓREJ DOTYCZY UWAGA/WNIOSK (ROZDZIAŁ, PODROZDZIAŁ, PUNKT, NR STRONY)	ZAPIS W PROGNOZIE, KTÓREGO DOTYCZY UWAGA/WNIOSK	TREŚĆ UWAGI/WNIOSKU LUB PROPONOWANY ZAPIS	UZASADNIENIE UWAGI/WNIOSKU LUB PROPONOWANEGO ZAPISU	
		Brak zapisów w załączniku inwestycyjnym zadań dotyczących poprawy bezpieczeństwa na drodze krajowej nr 25 w Gminie Międzybórz.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Umieszczenie w załączniku inwestycyjnym zadania polegającego na budowie chodników w miejscowościach Ose i Oska Piła przy DK 25 w Gminie Międzybórz. 2. Umieszczenie w załączniku inwestycyjnym zadania polegającego na budowie obwodnicy miasta Międzybórz. 3. Przebudowa skrzyżowania ulicy Wrocławskiej (DK25) z ulica Sycowską (ZDP Oleśnica). 	Proponowane inwestycje mają na celu przede wszystkim poprawę bezpieczeństwa na DK 25. Wzmożony po 2012 r. ruch pojazdów ciężarowych stanowi zagrożenie dla mieszkańców oraz użytkowników DK 25 na terenie Gminy Międzybórz. Wsie Ose i Oska piła pozbawione są chodników co stwarza nieopisane zagrożenie dla mieszkańców.	<p>W zakresie poruszanej kwestii dotyczącej budowy chodnika, zgodnie z obowiązującym porządkiem prawnym zadania z zakresu budowy, przebudowy, remontu, utrzymania i ochrony dróg krajowych będących w zarządzie GDDKiA finansowane są, co do zasady, ze środków budżetu państwa, których limit określa ustawa budżetowa na dany rok.</p> <p>Zgodnie z art. 20 ust. 2 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2015 r. poz. 460), do zarządcy drogi (w przypadku dróg krajowych – Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad) należy m.in.: utrzymanie nawierzchni drogi, chodników, drogowych obiektów inżynierskich, urządzeń zabezpieczających ruch i innych urządzeń związanych z drogą, przeprowadzanie okresowych kontroli stanu dróg i drogowych obiektów inżynierskich oraz przepraw promowych, ze szczególnym uwzględnieniem ich wpływu na stan bezpieczeństwa ruchu</p>

					<p>drogowego, wykonywanie robót interwencyjnych oraz robót utrzymaniowych i zabezpieczających. Jako zarządca dróg krajowych GDDKiA, na bieżąco monitoruje oraz prowadzi analizy dotyczące stanu dróg i bezpieczeństwa ruchu na drogach krajowych, w tym również na drodze krajowej nr 25. Na podstawie corocznego badania sieci drogowej w ramach Oceny Stanu Nawierzchni GDDKiA ustala odcinki wymagające pilnej interwencji, a następnie, w ramach dostępnych środków finansowych, dokonuje niezbędnych prac.</p> <p>Natomiast, projekt Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 wskazuje na listę wieloletnich inwestycji drogowych polegających na budowie nowych ciągów, głównie dróg ekspresowych i autostrad oraz obejść miejscowości, jakie zamierza się zrealizować w obecnej perspektywie UE 2014-2020.</p> <p>W oparciu o kryteria uwzględniające m.in. wyniki badań stanu nawierzchni, panujący na drodze ruch z uwzględnieniem udziału ruchu pojazdów ciężarowych, wskaźnik wypadkowości oraz ocenę efektywności ekonomicznej realizacji zadań, stworzone zostały cztery programy, w których ujęto</p>
--	--	--	--	--	---

					<p>zadania wymagające realizacji: Plan działań na sieci drogowej, Program redukcji liczby ofiar śmiertelnych, Program budowy ciągów pieszo-rowerowych oraz Program działań na sieci drogowej w zakresie drogowych obiektów inżynierskich.</p> <p>Należy wskazać, że zadanie polegające na budowie chodnika przy drodze krajowej nr 25 odc. Ose – Oska Piła (strona lewa i prawa) o łącznej długości 4 085 mb i wartości 3,5 mln zł zostało ujęte na poz. 795 Programu budowy ciągów pieszo-rowerowych. Analiza kosztów planowanych do realizacji zadań oraz przewidywanych limitów finansowych możliwych do przeznaczenia na ten cel w skali kraju wykazała, że nie wszystkie zadania zostaną zrealizowane w najbliższym czasie. Należy pamiętać, że liczba realizowanych w danym roku zadań jest ściśle związana ze środkami, jakie można przeznaczyć na prace na istniejącej sieci drogowej.</p> <p>Ponadto, w ramach Planu działań na sieci drogowej w 2015 r., na odcinku dk 25 Ose – Oska Piła ze środków budżetu państwa planowane jest zadanie polegające na remoncie (nakładka) – o długości 1,93 km i wartości 1,1 mln zł.</p>
--	--	--	--	--	---

Formularz 10

LP.	CZĘŚĆ PROGNOZY, KTÓREJ DOTYCZY UWAGA/WNIOSK (ROZDZIAŁ, PODROZDZIAŁ, PUNKT, NR STRONY)	ZAPIS W PROGNOZIE, KTÓREGO DOTYCZY UWAGA/WNIOSK	TREŚĆ UWAGI/WNIOSKU LUB PROPONOWANY ZAPIS	UZASADNIENIE UWAGI/WNIOSKU LUB PROPONOWANEGO ZAPISU	ODNIESIENIE DO UWAG
1	2.4. Potencjalne skutki dla środowiska braku realizacji Programu	cały punkt	<p>Treść zawarta w przedmiotowym punkcie są niezgodna z tytułem i nie odnosi się do środowiska lub dotyczy komponentów środowiska tylko w nieznacznym stopniu.</p> <p>Nie uwzględniono szeregu kłopotliwych faktów znaczącego negatywnego wpływu na środowisko, który nie zostanie zminimalizowany w wyniku podejmowanych działań ochronnych – np. budowy przejść dla zwierząt.</p> <p>Nie uwzględniono istotnych, pozytywnych dla środowiska przyrodniczego efektów zaniechania realizacji Programu – m.in. brak powstania barier ekologicznych powodujących zagrożenie dla utrzymania łączności ekologicznej w skali krajowej i kontynentalnej.</p> <p>Ogrodzone drogi szybkiego ruchu spowodują powstanie pełnych barier ekologicznych, tymczasem istniejące drogi krajowe 1-jezdniowe tworzą tylko bariery częściowe. Przy obecnym stanowisku GDDKiA, polegającym na dążeniu do redukcji liczby działań defragmentacyjnych (np. redukcja liczby budowanych</p>	<p>Przedstawiona treść jest wyraźnie mało obiektywna, tendencyjna i ma na celu jedynie podkreślenie konieczności realizacji Programu. Prognoza powinna w sposób obiektywny i przejrzysty analizować wpływ realizacji Programu na środowisko dlatego niedopuszczalne jest pomijanie pozytywnych dla środowiska faktów zaniechania realizacji Programu.</p>	<p>Nie sposób zgodzić się ze stwierdzeniem, że „Ogrodzone drogi szybkiego ruchu spowodują powstanie pełnych barier ekologicznych, tymczasem istniejące drogi krajowe 1-jezdniowe tworzą tylko bariery częściowe.”</p> <p>Projektowane drogi, oprócz niezbędnego dla bezpieczeństwa podróżujących ogrodzeń są wyposażone w przejścia dla zwierząt, które niwelują efekt barierowy. Jedno jezdniowe drogi krajowe przenoszą często natężenie ruchu wynoszące kilkanaście tysięcy pojazdów na dobę, a brak systemu wygradzeń i przejść dla zwierząt stanowi zagrożenie zarówno dla migrujących zwierząt, jak i dla uczestników ruchu drogowego.</p> <p>Dlatego też budowa dróg ekspresowych i autostrad jest rozwiązaniem minimalizującym barierowe oddziaływanie dróg krajowych.</p> <p>Lokalizacja, zagęszczenie oraz parametry przejść dla zwierząt są konsultowane na etapie opracowywania dokumentacji projektowej z podmiotami, posiadającymi specjalistyczną wiedzę w tym zakresie – m.in PGL Lasy Państwowe, Polskim Związkiem Łowieckim.</p>

Podsumowanie strategicznej oceny oddziaływania na środowisko
Projektu Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014 – 2023

			prześć dla zwierząt, pomimo wyraźnych zaleceń wynikających z dokumentacji środowiskowej ROŚ i DŚU) - realizacja Programu spowoduje m.in. fragmentację środowiska na dużą skalę przestrzenną.		
	4. INFORMACJE O METODACH ZASTOSOWANYCH PRZY SPORZĄDZANIU PROGNOZY	W przypadku inwestycji posiadających decyzję środowiskową analizowano wariant wskazany w decyzji, natomiast w przypadku inwestycji bez decyzji środowiskowej w analizach uwzględniano wariant najdłuższy spośród analizowanych w dokumentacji technicznej, kierując się zasadą przezorności.	Jest to poważny błąd metodyczny, który uniemożliwia przeprowadzenie rzetelnej oceny wpływ danej inwestycji na środowisko. Wariant najdłuższy bardzo często nie oznacza wariantu najbardziej kolizyjnego dla środowiska, co można udowodnić na bardzo wielu przykładach dla uwzględnionych w Programie odcinków dróg. Długość wariantu bardzo często jest celowo zwiększana dla ominięcia cennych obszarów przyrodniczych lub zabudowy mieszkaniowej.	Rzetelna ocena wpływu na środowisko wymaga ponownego przeprowadzenia analiz z uwzględnieniem wariantów najbardziej kolizyjnych nie zaś najdłuższych.	Przyjęta metodyka została ustalona na zasadzie eksperckiej i celem jej było ustalenie jednolitych, spójnych i jasnych zasad doboru wariantów. Z uwagi na zakres dokumentu i jego skalę niezbędne było wprowadzenie takiego uproszczenia – tak, aby móc w sposób wiarygodny ocenić oddziaływanie całego PBDK. Należy przy tym zgodzić się ze stwierdzeniem, że nie zawsze wariant najdłuższy jest najbardziej niekorzystny dla środowiska. W przypadku kolizji inwestycji nie posiadającej decyzji środowiskowej do analiz oddziaływania na obszary Natura 2000 przyjmowano wariant o największej kolizji z obszarem chronionym.
	4. INFORMACJE O METODACH ZASTOSOWANYCH PRZY SPORZĄDZANIU PROGNOZY	Nie brano pod uwagę zapisów raportów o oddziaływaniu na środowisko dla poszczególnych inwestycji, czy też uzyskanych decyzji administracyjnych.	Poważny błąd metodyczny – w Prognozie nie wykorzystano dostępnych, szczegółowych danych o środowisku (pochodzących z analiz eksperckich i inwentaryzacji terenowych) i zastąpiono je założeniami teoretycznymi w oparciu o ogólne i nieaktualne dane środowiskowe. W efekcie powyższego Prognoza w przypadku wielu odcinków dróg nie analizuje rzeczywistych zagrożeń dla środowiska oraz wprowadza zalecenia niezgodne z obowiązującymi decyzjami administracyjnymi.	Dla wszystkich odcinków dróg, dla których istnieje aktualna dokumentacja środowiskowa i/lub prawomocne decyzje o środowiskowych uwarunkowaniach należy powtórzyć analizy, z wykorzystaniem danych pochodzących z ww. dokumentów.	Prognoza oddziaływania na środowisko dla Projektu Budowy Dróg Krajowych i Autostrad na lata 2014 – 2023 ma na celu określenie oddziaływania na środowisko skutków realizacji programu jako całości, a nie poszczególnych inwestycji. Analiza oddziaływania poszczególnych przedsięwzięć wykonywana jest na etapie wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

<p>4. INFORMACJE O METODACH ZASTOSOWANY CH PRZY SPORZĄDZANIU PROGNOZY</p>	<p>Szczegółowa propozycja działań minimalizujących negatywne oddziaływania została pozostawiona na etap procedury ooś.</p>	<p>Autorzy Prognozy założyli a priori, że działania minimalizujące skutecznie ograniczą wszystkie negatywne oddziaływania znaczące. Prawdopodobnie celowo próbuje się pominąć analizę działań minimalizujących, mając świadomość ich ograniczonej skuteczności, przez co realizacja Programu jednak spowoduje znaczące negatywne oddziaływania na środowisko. Dla przykładu od kilkunastu lat GDDKiA nie wdrożyła skutecznego systemu ochrony płazów przy drogach, co powoduje masową śmiertelność gatunków prawnie chronionych (także gatunków priorytetowych z Dyrektywy Siedliskowej), czy skutecznego systemu ochrony nietoperzy przed kolizjami (nadal testuje się rozwiązania prototypowe). Prognoza powinna bezwzględnie analizować możliwość zastosowania działań minimalizujących dla poszczególnych komponentów środowiska pozostających pod negatywnym wpływem inwestycji z Programu. Bez rzetelnej analizy dostępności odpowiednich metod minimalizacji i realnej oceny ich wykonalności (m.in. pod względem finansowym) nie można przeprowadzić obiektywnej oceny wpływu realizacji Programu na środowisko. Pominięcie w Prognozie analizy działań minimalizujących jest niezgodne z wymaganiami określonymi w:</p> <ul style="list-style-type: none"> - art. 51 ust. 2, Pkt. 3 a) ustawy z dnia 03 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach 	<p>Prognozę należy uzupełnić o analizy możliwych do zastosowania działań minimalizujących znaczące negatywne oddziaływania na środowisko przyrodnicze – ze wskazaniem możliwych do wdrożenia metod i szacowaniem ich zakresu (np. liczby dużych przejść dla zwierząt). Dopiero po uwzględnieniu działań minimalizujących możliwa będzie rzetelna ocena, czy realizacja Programu będzie miała negatywny wpływ na środowisko oraz w jakim rzeczywistym zakresie i skali.</p>	<p>Zakres stosowanych działań minimalizujących negatywne oddziaływania na środowisko jest szeroki i obejmuje zarówno etap budowy, jak i eksploatacji dróg. Na etapie budowy zapewnia się m.in. nadzór przyrodniczy, który czuwa nad prowadzeniem robót budowlanych zgodnie z przepisami prawa. Termin prowadzenia robót budowlanych, w uzasadnionych przypadkach, dostosowuje się do biologii poszczególnych gromad zwierząt. Obserwując stan środowiska po wybudowaniu poszczególnych dróg należy stwierdzić, że stosowane działania minimalizujące na etapie eksploatacji, co do zasady są skuteczne i niwelują negatywne oddziaływanie, także na płazy i nietoperze. Monitoringi poinwestycyjne nie wskazują, aby eksploatacja dróg powodowała negatywne oddziaływanie na gatunki zwierząt. Co prawda stwierdzone są przypadki śmiertelności przedstawicieli poszczególnych gromad, jednakże w skali niemal 20 tys. km dróg krajowych nie jest to zjawisko o charakterze masowym</p>
---	--	--	--	---

Podsumowanie strategicznej oceny oddziaływania na środowisko
Projektu Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014 – 2023

			<p>oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2008 r., nr 199, poz. 1227 z późn. zm.);</p> <p>- uzgodnieniu zakresu treści dokumentu przez Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska z dn. 19.12.2014 r. (pismo: DOOŚsoos.411.21.2014.JP).</p> <p>Powyższe dokumenty wyraźnie wskazują na konieczność przedstawienia w Prognozie w sposób uzasadniony i racjonalny rozwiązań mających na celu zapobieganie, ograniczanie lub kompensację przyrodniczą negatywnych oddziaływań na komponenty środowiska.</p>		
	4. INFORMACJE O METODACH ZASTOSOWANYCH PRZY SPORZĄDZANIU PROGNOZY	<p>Jako generalną zasadę przyjęto dokonywanie oceny przy użyciu 4 – stopniowej skali ocen, gdzie oddziaływania na poszczególne komponenty przyjęto jako potencjalnie:</p> <p>3- silnie, 2 – średnie, 1 – słabe, 0 – brak</p>	<p>Przyjęta skala szacowania oddziaływań nie uwzględnia wymogów charakterystyki oddziaływań określonych w art. 51 ust. 2, Pkt. 2 e) ustawy z dnia 03 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2008 r., nr 199, poz. 1227 z późn. zm.).</p> <p>Przyjęta skala oddziaływań jest nie obiektywna i nie pozwala na wskazanie oddziaływań o charakterze znaczącym.</p>	<p>W analizach należy zastosować skalę, która będzie posiadać jasno zdefiniowane znaczenie poszczególnych punktów (stopni) skali i będzie pozwalać na obiektywne wskazywanie oddziaływań znaczących.</p> <p>W zapisach należy poprawić błędy ortograficzne.</p>	<p>W poszczególnych częściach Prognozy rozwinięto uzasadnienie przyjętej skali ocen.</p>
	7.1. Korytarze ekologiczne i ssaki (bez nietoperzy) 7.1.1. Stan istniejący	<p>Wśród gatunków z załącznika II Dyrektywy Siedliskowej wymienione są dwa gatunki, które obecnie w Polsce stały się stosunkowo częste i ich zasięg obejmuje cały kraj</p>	<p>Przedmiotowy zapis wskazuje, że GDDKiA nie traktuje obowiązującego prawa z należytą powagą i dopuszcza możliwość odstępstw od zapisów Dyrektywy Siedliskowej – na podstawie opinii autora o stanie populacji chronionych gatunków (brak</p>	<p>Zmiana treści zapisu.</p>	<p>W rozdziale 2.3.3. Dokumenty na szczeblu krajowym, Strategia Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku), strona 19 „Prognozy...), jest dokładny przekaz, że GDDKiA traktuje prawo z należytą powagą i nie dopuszcza żadnych odstępstw od</p>

Podsumowanie strategicznej oceny oddziaływania na środowisko
Projektu Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014 – 2023

		(bóbr i wydra), stąd też nie wymagają one szczególnej uwagi.	podania zewnętrznego źródła informacji). Niestety liczne przykłady zrealizowanych inwestycji wskazują, że GDDKiA przekłada to stanowisko na praktykę - specyficzne wymagania wskazanych gatunków nie są zazwyczaj uwzględniane przy projektowaniu przepraw nad ciekami wodnymi.		zapisów prawa związanego z ochroną środowiska. GDDKiA ze szczególną starannością podchodzi do projektowania i wykonania urządzeń ochrony środowiska, w tym do wszystkich obiektów inżynierskich zabezpieczających jak najlepsze warunki do przemieszczania się zwierząt.
7.1. Korytarze ekologiczne i ssaki (bez nietoperzy) 7.1.1. Stan istniejący	cały punkt	<p>W przedmiotowym punkcie nie przedstawiono informacji o stanie środowiska wymaganych w:</p> <p>- art. 51 ust. 2, Pkt. 2 a) i b) ustawy z dnia 03 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2008 r., nr 199, poz. 1227 z późn. zm.).</p> <p>Przedstawione informacje o środowisku to jedynie kilka danych statystycznych w zakresie fauny oraz skopiowane z innych opracowań (bez podania źródła i zgody autorów) informacje o korytarzach ekologicznych, opracowane przez ZBS PAN w 2005 r.</p>	<p>Wymogi formalno-prawne wymagają przedstawienia opisu stanu środowiska w zakresie przestrzennym objętym spodziewanym oddziaływaniem przedsięwzięcia, czyli konieczne jest przedstawienie dostępnych danych faunistycznych w obszarach sąsiadujących z inwestycjami ujętymi w Programie.</p> <p>Kopiowanie danych o korytarzach ekologicznych wymaga zastosowania zasad uwzględniających prawa autorskie.</p>	<p>Informacje dotyczące art.51 ust.2 pkt. 2 a) i b) ustawy z dnia 3 października 2008 roku o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz.U. 2013.poz.1235, 1238, z 2014r. poz. 587,850,1101, 1133), dotyczące całej „Prognozy oddziaływania na środowisko dla Projektu Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023” zawarte są w rozdziałach: 2. <i>Informacja o zawartości ,głównych celach projektowanego dokumentu oraz jego powiązaniach z innymi dokumentami</i>, i 4. <i>Informacje o metodach zastosowanych przy sporządzaniu prognozy.</i></p> <p>Informacje podane w rozdziale 7.1.1 zawierają te dane, które są niezbędne dla przedstawienia ogólnej informacji o ssakach Polski i ich ochronie. Dane te są ogólnie dostępne. Niecelowe jest przedstawianie biologii i zachowań wszystkich gatunków. Służą temu tematyczne opracowania np. monografie wilka, jelenia, bobra, wydry itp.</p> <p>W przypadku publikacji Profesora Jędrzejewskiego i inni podano informacje na temat opracowania z uwzględnieniem wszystkich koniecznych elementów. Informację o aktualizacji</p>	

Podsumowanie strategicznej oceny oddziaływania na środowisko
Projektu Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014 – 2023

					opracowania uzyskano od pracownika IBS PAN drogą mailową Opracowania dotyczące przejść dla zwierząt są własnością GDDKiA.
7.1. Korytarze ekologiczne i ssaki (bez nietoperzy) 7.1.1. Stan istniejący	Rys. 7.1, Rys. 7.2	Brak podania źródła danych i wprowadzenie zmian do opracowania bez zgody autorów – złamanie praw autorskich zależnych.	Uregulowanie wymogów prawnych	Stosowne odwołania znajdują się przy przywołanych rysunkach. Rys. 7.1 i 7.2 są własnością GDDKiA. GDDKiA jest również właścicielem niniejszego opracowania.	
7.1. Korytarze ekologiczne i ssaki (bez nietoperzy) 7.1.1. Stan istniejący	Rys. 7.2	Mapa jest nieczytelna, nie ma możliwości oszacowania rzeczywistej liczby przejść dla zwierząt i ich rodzajów. Analiza mapy wskazuje na silnie skupiskowe rozmieszczenie obiektów, które nie są równomiernie rozmieszczone w skali kraju, co potwierdza brak spójnej koncepcji GDDKiA do działań defragmentacyjnych i tym samym poddaje pod wątpliwość uzyskanie skutecznej minimalizacji negatywnego oddziaływania inwestycji ujętych w Programie,	Poprawa czytelności mapy	Mapa prezentuje w sposób poglądowy lokalizację przejść dla zwierząt na sieci dróg krajowych. Przedmiotem opracowania nie jest pogłębiona analiza rozmieszczenia przejść dla zwierząt w Polsce. Natomiast Prognoza zakłada, że w przypadku budowy dróg, podjęte będą działania w wyniku, których ich stan liczebny i rozmieszczenie będzie miało inny wymiar. Przejścia dla zwierząt są budowane na wszystkich planowanych ciągach drogowych, stosownie do wymagań migracyjnych poszczególnych gatunków zwierząt, a podstawą do ich projektowania są konsultacje z PGL Lasy Państwowe oraz Polskim Związkiem Łowieckim.	
7.1. Korytarze ekologiczne i ssaki (bez nietoperzy) 7.1.2. Prognozowane oddziaływanie	Metodyka	Brak podstawowych informacji o poligonie i obszarze prowadzenia analiz, relacji przestrzennych pomiędzy przebiegiem drogi a występowaniem danego gatunku oraz informacji, czy uwzględniono mobilność osobników i zasięg ich siedlisk. Prawdopodobnie w opracowaniu wykorzystano jedynie punktowe dane o stwierdzeniach gatunków, nie uwzględniając ich migracji dobowych i sezonowych czyli faktu, że w ciągu kilku godzin mogą przemieszczać się na odległość nawet	Uzupełnienie opisów i dostosowanie metodyki do standardów wymaganych przy podobnych opracowaniach.	W metodyce wprowadzono nowość – bazę danych jaką stanowi „Atlas ssaków Polski” prowadzony przez Instytut Ochrony Przyrody PAN, instytucję, co do której wiarygodności nikt nie powinien mieć wątpliwości. Dobór gatunków ssaków wzięty do analizy był konsultowany w środowiskach, które w codziennej pracy zajmują się gospodarowaniem i ochroną wymienionych gatunków zwierząt. Oczywiście sprawą jest, że wzięto pod uwagę możliwości przemieszczania się gatunków, ich zachowanie, możliwości	

Podsumowanie strategicznej oceny oddziaływania na środowisko
Projektu Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014 – 2023

			kilkunastu km a zasięg przestrzennych siedlisk wielu gatunków jest bardzo duży i zmienia się dynamicznie.		schronienia, zdobycia pożywienia i migracji.
7.1. Korytarze ekologiczne i ssaki (bez nietoperzy) 7.1.2. Prognozowane oddziaływania	<p>Wypracowana w ten sposób skala (stopień) potencjalnego oddziaływania na funkcjonalność korytarzy ekologicznych przedstawia się następująco:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Brak oddziaływania, symbol „0”-w przypadku braku kolizji inwestycji z korytarzem ekologicznym oraz występowaniem takich gatunków ssaków jak: jeleń, daniel, sarna i dzik. - Słabe oddziaływanie, symbol „1” – w przypadku kolizji z korytarzem ekologicznym oraz występowaniem takich gatunków jak: jeleń, daniel, sarna, dzik, a sporadycznie wilk lub łoś. - Średnie oddziaływanie, symbol „2” – w przypadku kolizji z korytarzem ekologicznym lub bez kolizji, ale występują wilk lub łoś, albo obydwaj gatunki razem. - Silne oddziaływanie, symbol „3”-w przypadku kolizji z korytarzem 	<p>Zastosowana skala stopnia oddziaływania na funkcjonalność korytarzy posiada kluczowe błędy metodyczne i logiczne. Ze względu na fakt, że jest to podstawa szacowania siły oddziaływania na ssaki i łączność ekologiczną, rzetelność przeprowadzonej oceny jest bardzo niska.</p> <p>Zastosowana metodyka oceny podważa kompetencje autora opracowania i znajomość podstawowej wiedzy w zakresie funkcjonowania korytarzy ekologicznych i ochrony łączności ekologicznej.</p> <p>Nie można wg jednej, spójnej skali oceniać jednocześnie oddziaływania na kilka komponentów środowiska o różnym charakterze i funkcjach.</p> <p>Skonstruowana skala jest tak nielogiczna i niejasna, że próba jej jednoznacznej oceny jest skazana na niepowodzenia. W kontekście oceny wpływu na korytarze ekologiczne zastosowanie przedmiotowej skali powoduje uzyskanie błędnych wyników i zaniżanie wartości dla wielu konfliktowych odcinków dróg – przykładowo:</p> <ul style="list-style-type: none"> - autostrada A1, odc. Częstochowa-Tuszyn przecina główny leśny korytarz ekologiczny w centralnej Polsce – uzyskany wynik 0, - obwodnica Ujścia (droga S-11) – przecina dolinę Noteci, czyli najważniejszy w Europie korytarz wodno-błotny – uzyskany wynik 1; 	<p>Należy ponownie przeprowadzić rzetelną ocenę oddziaływania Programu na ssaki i korytarze ekologiczne, z zastosowaniem przejrzystej i merytorycznie opracowanej metodyki.</p> <p>Oddziaływanie na populacje dużych ssaków drapieżnych oraz łączność ekologiczną to kluczowe zagrożenia w przypadku inwestycji liniowych w Polsce. W związku z powyższym jest to jeden z najważniejszych elementów Prognozy, którego wynik będzie miał decydujący wpływ na dopuszczalność realizacji Programu pod względem środowiskowym i uzyskanie dofinansowania ze środków UE.</p>	<p>Zastosowana skala jest właściwa, czytelna i głęboko przemyślana. Koncepcja korytarzy ekologicznych według Prof. Jędrzejewskiego i inni została w pełni zaakceptowana do niniejszego opracowania, nie mniej jednak powstała w 2005, gdy sieć drogowa wyglądała inaczej. Od tego momentu zafunkcjonowało na sieci dróg krajowych ponad 100 przebiegów i ponad 750 dolnych (w tym estakady) dla zwierząt dużych i średnich, które są użytkowane. Z pewnością jest tak, że szlaki wędrówek zwierząt (zarówno kopytnych jak i drapieżników) uległy i ulegają modyfikacji. GDOŚ realizuje aktualnie projekt pt.: „Ochrona różnorodności biologicznej poprzez wdrożenie sieci lądowych korytarzy ekologicznych na terenie Polski”. Czas realizacji projektu to lata 2013-2017. W tym czasie z pewnością przebieg lądowych korytarzy ekologicznych ulegnie modyfikacjom. Z tego powodu też zaistniała konieczność wykonania bardzo trudnej analizy w odniesieniu do wziętych pod uwagę kluczowych 9 gatunków zwierząt, które są tak ważne dla polskiej i europejskiej przyrody. Wyniki rzeczywiście w wielu przypadkach odbiegają od tego, jakie by uzyskano analizując tylko przebieg korytarzy według koncepcji prof. Jędrzejewskiego i inni, i nie analizując występowania gatunków oraz ich mobilności w danym obszarze. Wątpliwości były wielokrotnie sprawdzane i konsultowane z pracownikami służb, które zajmują się ochroną i gospodarowaniem populacjami</p>	

Podsumowanie strategicznej oceny oddziaływania na środowisko
Projektu Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014 – 2023

		<p>ekologicznym lub bez kolizji, gdy występują następujące gatunki: niedźwiedź, ryś i żubr – pojedynczo lub razem.</p>	<p>- droga S-11, odc. Poznań-Kępno - przecina główny leśny korytarz ekologiczny w centralnej Polsce – uzyskany wynik 1. Wstępny szacunek wskazuje, że kilkadziesiąt inwestycji z listy ma błędnie oszacowany poziom siły oddziaływania na korytarze ekologiczne. Większość uzyskanych wyników stoi w sprzeczności z wynikami SOOS z 2011 r., na które powołują się autorzy opracowania – jako materiał źródłowy Niektóre analizowane pozycje uzyskały sprzeczne wyniki pomimo, że dotyczą tych samych inwestycji np: - droga S-7, odc. Warszawa-Rabka – uzyskany wynik 3, - droga S-7, odc. Warszawa-Kraków – uzyskany wynik 1. Podstawowe zarzuty względem błędów merytorycznych w konstruowaniu skali oddziaływania: - przyjęta skala nie pozwala na ocenę prawdopodobieństwa wystąpienia oddziaływania i ocenę jego charakterystyki – zgodnie z obowiązującymi wymogami (ustawa OOS) prawnymi i uzgodnieniem GDOŚ z 19.12.2014 r., - podział z wykorzystaniem gatunków kluczowych jest błędny – wilk i łoś to typowe i najlepsze gatunki wskaźnikowe dla ciągłości korytarzy leśnych i wodno-błotnych, konflikty dróg z tymi gatunkami powinny być najwyżej punktowane, gdyż ich populacje najbardziej cierpią w wyniku fragmentacji środowiska; rozwój populacji niedźwiedzia, rysia i żubra warunkowany jest głównie przez inne (niż drogi) formy antropopresji na siedliska;</p>		<p>wymienionych gatunków. Uzyskano obraz, który jest bardzo istotny do dalszych prac, które na etapie przygotowania ocen środowiskowych i zezwoleń na realizację inwestycji drogowej dadzą już obraz działań niezbędnych do zminimalizowania efektu barierowego. Należy w tym miejscu wspomnieć, że na właściwe funkcjonowanie lądowych korytarzy ekologicznych, ma wpływ wiele innych czynników, chociażby takich jak właściwe gospodarowanie przyrodnicze na pasach, które uznajemy za korytarze ekologiczne.</p>
--	--	--	--	--	---

			<p>- jeśli skala ma oceniać siłę wpływu na korytarze ekologiczne to nie można przyznawać tych samych punktów za brak i obecność kolizji – np.: pkt. 2 i 3,</p> <p>- metodyka musi uwzględniać podział na rangę korytarzy ekol. i ich cechy funkcjonalne – praktycznie każda inwestycja z Programu koliduje z korytarzami ekol. (np. o znaczeniu lokalnym), dlatego literalnie rzecz ujmując (przy zastosowaniu obecnej skali oceny), wszystkie uzyskane wyniki są błędne.</p>		
	<p>7.1. Korytarze ekologiczne i ssaki (bez nietoperzy)</p> <p>Możliwe oddziaływania transgraniczne</p>	<p>Planowana sieć dróg koliduje na wielu odcinków z siecią korytarzy ekologicznych niektóre ciągi drogowe kolidują z kilkoma korytarzami lub przecinają w kilku miejscach.</p>	<p>W Prognozie brak oceny potencjalnych oddziaływań transgranicznych na ssaki i korytarze ekologiczne. Konieczność przeprowadzenia takiej oceny wynika z:</p> <p>- art. 51 ust. 1 ustawy z dnia 03 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2008 r., nr 199, poz. 1227 z późn. zm.);</p> <p>- uzgodnienia zakresu treści dokumentu przez Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska z dn. 19.12.2014 r. (pismo: DOOŚsoos.411.21.2014.JP).</p> <p>Tekst zawarty w Prognozie (przytoczony obok) nie ma sensu merytorycznego i zawiera błędy językowe. Ewidentnie nie jest oceną oddziaływań transgranicznych, podobnie jak informacje zawarte w Tab.7.3, które dot. wyłącznie</p>	<p>Prognozę należy uzupełnić o ocenę potencjalnych transgranicznych oddziaływań na ssaki i korytarze ekologiczne.</p>	<p>W zakresie oddziaływań transgranicznych zostały uzupełnione rozdziały 5 oraz 7.11.</p>

			zestawienia długości kolizji z korytarzami o znaczeniu europejskim, które mogą być najwyższymi danymi wejściowymi do analiz i przeprowadzenia właściwej oceny. Ze względu na braki w treści Prognozy na jej podstawie nie można wnioskować o braku potencjalnych oddziaływań transgranicznych zwłaszcza, że istnieje bardzo duże ryzyko ich wystąpienia – m.in. ze względu na znaczącą ingerencję planowanej sieci drogowej w sieć paneuropejskich korytarzy ekol. dużych ssaków, ingerencję w doliny rzeczne i obszary wodno-błotne o znaczeniu europejskim, zakłócanie funkcjonowania międzynarodowych metapopulacji dużych drapieżników.		
	7.1. Korytarze ekologiczne i ssaki (bez nietoperzy) Możliwe oddziaływania transgraniczne	W wyniku zastosowania odpowiednich działań minimalizujących nie przewiduje się wystąpienia znaczącego negatywnego oddziaływania o charakterze transgranicznym.	Na jakiej podstawie autorzy Prognozy formułują powyższe twierdzenie, skoro zgodnie z metodyką Prognozy nie obejmuje ona analizy działań minimalizujących? Autorzy, jako eksperci, powinni zdawać sobie sprawę z praktycznych ograniczeń skuteczności poszczególnych działań minimalizujących – w zakresie skuteczności ekologicznej, technicznych i finansowych uwarunkowań ich stosowania.	Metodyka Prognozy nie obejmuje działań minimalizujących (także oceny rozwiązań zawartych w ROŚ i DŚU) zatem zapis należy usunąć albo zmienić zakres metodyki.	W metodyce nie ujęto działań minimalizujących, ujęto je w rozdziale – działania minimalizujące.
	7.1.3. Działania minimalizujące	Jedynym skutecznym środkiem minimalizującym negatywne oddziaływanie dla dróg, które podlegają wygradzeniu na całej swojej długości (autostrady i drogi ekspresowe) jest budowa przejść w odpowiedniej lokalizacji i o odpowiednich parametrach (w			Każda inwestycja wymaga indywidualnie wykonania szczegółowej oceny środowiskowej na etapie opracowania dokumentacji, niezbędnej do uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, a następnie na etapie przygotowania materiałów do ZRID. Dobrze przygotowane dokumenty w tym zakresie uwzględniająca pełne rozpoznanie przyrodnicze oraz zawierająca działania minimalizujące skutecznie zminimalizują oddziaływanie ciągu drogowego na drożność i

Podsumowanie strategicznej oceny oddziaływania na środowisko
Projektu Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014 – 2023

		przypadkach, które są zidentyfikowane na etapie oceny oddziaływania na środowisko). Takie postępowanie sprawi, że oddziaływanie barierowe będzie znikome.			funkcjonalność właściwego korytarza ekologicznego.
Tab. 7.7 Potencjalne oddziaływanie planowanych do realizacji odcinków dróg na nietoperze	cała tabela	Przyjęta skala szacowania oddziaływań nie uwzględnia wymogów charakterystyki oddziaływań określonych w art. 51 ust. 2, Pkt. 2 e) ustawy z dnia 03 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2008 r., nr 199, poz. 1227 z późn. zm.). Przyjęta skala oddziaływań jest nie obiektywna i nie pozwala na wskazanie oddziaływań o charakterze znaczącym.	W analizach należy zastosować skalę, która będzie posiadać jasno zdefiniowane znaczenie poszczególnych punktów (stopni) skali i będzie pozwalać na obiektywne wskazywanie oddziaływań znaczących.	Przyjęta skala oddziaływań jest jasna i czytelna. Opiera się na odległości obszarów chronionych od planowanych przedsięwzięć drogowych. Na etapie Prognozy jest jedyne podejście, umożliwiające w sposób kompleksowy przeanalizowanie skutków realizacji Programu. Analizy muszą być każdorazowo pogłębione na etapie oceny oddziaływania na środowisko.	
7.2 Nietoperze 7.2.2. Prognozowane oddziaływanie	Rozpatrując łącznie oddziaływania analizowanych inwestycji należy stwierdzić, że mimo wystąpienia jednostkowych silnych potencjalnych oddziaływań, oddziaływanie to nie będzie znaczące w skali realizacji programu, po zastosowaniu odpowiednich działań minimalizujących.	Na jakiej podstawie autorzy Prognozy formułują powyższe twierdzenie, skoro zgodnie z metodyką Prognozy nie obejmuje ona analizy działań minimalizujących? Autorzy, jako eksperci, powinni zdawać sobie sprawę z praktycznych ograniczeń skuteczności poszczególnych działań minimalizujących oraz faktu, że większość działań ochronnych dla nietoperzy jest obecnie w fazie testowania – co zostało przez autorów uwzględnione m.in. w Pkt. 7.2.3.	Metodyka Prognozy nie obejmuje działań minimalizujących zatem należy go usunąć albo zmienić zakres metodyki.	W metodyce nie ujęto działań minimalizujących, ujęto je w rozdziale – działania minimalizujące.	
7.2 Nietoperze 7.2.3. Działania minimalizujące	cały punkt	Dlaczego autorzy skupiają się obszernie na działaniach minimalizujących śmiertelność nietoperzy na drogach, skoro śmiertelności nie wymieniono wśród	Metodyka Prognozy nie obejmuje działań minimalizujących zatem należy go usunąć albo zmienić zakres metodyki.	W metodyce nie ujęto działań minimalizujących, ujęto je w rozdziale – działania minimalizujące.	

Podsumowanie strategicznej oceny oddziaływania na środowisko
Projektu Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014 – 2023

			kluczowych zagrożeń w Pkt. 7.2.2 powodujących oddziaływania znaczące ? W przypadku braku oddziaływań znaczących nie projektuje się minimalizacji. Niezrozumiałe jest obszerne opisywanie teoretycznych założeń działań minimalizujących, skoro Prognoza ich (zgodnie z metodyką) nie obejmuje.		
	7.3 Ptaki 7.3.2. Prognozowane oddziaływanie	Metodyka	Przyjęta skala szacowania oddziaływań nie uwzględnia wymogów charakterystyki oddziaływań określonych w art. 51 ust. 2, Pkt. 2 e) ustawy z dnia 03 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2008 r., nr 199, poz. 1227 z późn. zm.). Przyjęta skala oddziaływań jest nie obiektywna i nie pozwala na wskazanie oddziaływań o charakterze znaczącym.	W analizach należy zastosować skalę, która będzie posiadać jasno zdefiniowane znaczenie poszczególnych punktów (stopni) skali i będzie pozwalać na obiektywne wskazywanie oddziaływań znaczących.	Znaczenie poszczególnych punktów zostało rozwinięte, zgodnie z wniesioną uwagą.
	7.3 Ptaki 7.3.2 Prognozowane oddziaływanie	Oddziaływanie transgraniczne	W Prognozie brak oceny potencjalnych oddziaływań transgranicznych na ptaki. Konieczność przeprowadzenia takiej oceny wynika z: - art. 51 ust. 1 ustawy z dnia 03 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2008 r., nr 199, poz. 1227 z późn. zm.); - uzgodnienia zakresu treści dokumentu przez Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska z dn. 19.12.2014 r. (pismo: DOOŚsoos.411.21.2014.JP).	Prognozę należy uzupełnić o ocenę potencjalnych transgranicznych oddziaływań na ptaki.	Stosowne uzupełnienie zostało umieszczone w rozdziałach: 5 oraz 7.3.2, zgodnie z wniesioną uwagą.

Podsumowanie strategicznej oceny oddziaływania na środowisko
Projektu Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014 – 2023

			<p>Tekst zawarty w Prognozie nie jest oceną oddziaływań transgranicznych. Ze względu na braki w treści Prognozy na jej podstawie nie można wnioskować o braku potencjalnych oddziaływań transgranicznych zwłaszcza, że istnieje bardzo duże ryzyko ich wystąpienia – m.in. ze względu na znaczącą ingerencję planowanej sieci drogowej w sieć paneuropejskich korytarzy migracyjnych.</p>		
	7.3.2. Prognozowane oddziaływanie	<p>Rozpatrując łącznie oddziaływania analizowanych inwestycji należy stwierdzić, że mimo wystąpienia jednostkowych silnych potencjalnych oddziaływań, oddziaływanie to nie będzie znaczące w skali realizacji programu, po zastosowaniu odpowiednich działań minimalizujących.</p>	<p>Na jakiej podstawie autorzy Prognozy formułują powyższe twierdzenie, skoro zgodnie z metodyką Prognozy nie obejmuje ona analizy działań minimalizujących? Autorzy, jako eksperci, powinni zdawać sobie sprawę z praktycznych ograniczeń skuteczności poszczególnych działań minimalizujących.</p>	<p>Metodyka Prognozy nie obejmuje działań minimalizujących zatem należy go usunąć albo zmienić zakres metodyki.</p>	<p>W metodyce nie ujęto działań minimalizujących, ujęto je w rozdziale – działania minimalizujące.</p>
	7.11.6. Działania minimalizujące	<p>Wśród działań minimalizujących, które pozwolą na wyeliminowanie bądź ograniczenie negatywnego oddziaływania na obszary Natura 2000 można wyróżnić w szczególności: - budowę przejść dla zwierząt</p>	<p>Przejścia dla zwierząt służą minimalizacji barierowych oddziaływań na konkretne gatunki zwierząt, nie służą zaś zachowaniu ciągłości siedlisk. W przypadku siedlisk funkcje takie spełniają mosty krajobrazowe (np. w formie estakady), które pozwalają na zachowanie ciągłości struktury i funkcji obszarów przecinanych przez drogi.</p>	<p>Do listy działań minimalizujących należy dopisać mosty krajobrazowe.</p>	<p>Mosty krajobrazowe (estakady) są w bardzo wielu przypadkach, skutecznymi przejściami dla zwierząt. Przejścia dla zwierząt są w taki sposób zagospodarowywane, aby w maksymalnym stopniu zachować ciągłość siedlisk. Przejścia służą poza tym nie tylko wybranym gatunkom, ale wszystkim gatunkom zwierząt, które chcą z nich korzystać.</p>
	7.11.7. Spójność i	<p>Szczegółowe analizy w zakresie wpływu realizacji PBDK na</p>	<p>W Prognozie brak analizy oddziaływania PBDK na zachowanie spójności sieci Natura2000. Analiza</p>	<p>Uzupełnienie Prognozy o ocenę oddziaływania PBDK na spójność sieci Natura2000</p>	<p>Spójność sieci odnosi się do powiązań pomiędzy obszarami Natura 2000, którą zapewniają korytarze ekologiczne,</p>

Podsumowanie strategicznej oceny oddziaływania na środowisko
Projektu Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014 – 2023

	integralność sieci	korytarze ekologiczne, jak też gatunki i siedliska chronione stanowiące przedmioty ochrony obszarów Natura 2000 zawarte zostały w odrębnych częściach Prognozy.	taka wymaga przeprowadzenia szczegółowych analiz funkcjonalnych powiązań pomiędzy poszczególnymi ostojami sieci Natura2000 z zapewnieniem możliwości swobodnego przemieszczania się gatunków roślin i zwierząt, chronionych w ramach Dyrektywy Siedliskowej, w szczególności gatunków będących przedmiotami ochrony w poszczególnych ostojach. W Prognozie przeprowadzono jedynie analizy wpływu PBDK na ciągłość korytarzy ekologicznych wybranych gatunków ssaków – której rzetelność budzi poważne wątpliwości merytoryczne. Wszelkie analizy wpływu PBDK na korytarze ekologiczne, łączność ekologiczną i populacje gatunków były prowadzone bez powiązania przestrzennego z siecią Natura2000, zatem nie są analizami odnoszącymi się do sieci Natura2000. Ze względu na brak oceny wpływu PBDK na spójność sieci Natura2000 nie można, na podstawie treści Prognozy, wykluczyć znaczącego oddziaływania w tym zakresie. Ogromna skala ingerencji PBDK w sieć korytarzy ekologicznych pozwala twierdzić z dużą pewnością, że wystąpią znaczące oddziaływania na spójność sieci Natura2000 i zachowanie właściwego stanu ochrony niektórych siedlisk i gatunków (np. wilka i niedźwiedzia).	wraz ze stosownymi analizami.	warunkujące ciągłość przestrzenną tego systemu. Powiązania przestrzenne pomiędzy siecią obszarów Natura 2000 a siecią korytarzy ekologicznych przedstawiono w rozdziale 7.11.9. Analizę wpływu na korytarze ekologiczne, łączność ekologiczną i populacje wybranych gatunków zawarto w rozdziale 7.1 Prognozy. Analizę wpływu na korytarze migracji ptaków zawarto w rozdz. 7.3. Ponadto, w rozdziałach poświęconych poszczególnym gromadom zawarto odniesienia do ich występowania w obszarach sieci Natura 2000 oraz powiązań pomiędzy nimi. Zamieszczone w dokumencie wyniki analiz dotyczących oddziaływania na poszczególne gromady zwierząt i siedliska chronione oraz bezpośrednio powiązane z tym analizy dotyczące wpływu PBDK na korytarze ekologiczne i na spójność sieci Natura 2000 prowadzone były w oparciu o dane dotyczące stanu i rozmieszczenia gatunków i siedlisk wskazanych z załącznikami Dyrektywy Siedliskowej i Dyrektywy Ptasiej. W rozdziale 7.11. dokonano częściowych uzupełnień w ww. zakresie zgodnie z wniesioną uwagą.
	7.11.5. Ocena oddziaływania przedsięwzięcia	cały punkt	W Prognozie brak analizy i oceny potencjalnych oddziaływań o charakterze transgranicznym, wymaganych na podstawie:	Prognozę należy uzupełnić o ocenę potencjalnych transgranicznych oddziaływań na sieć Natura2000.	Uzupełniono rozdział 7.11. zgodnie z wniesioną uwagą.
	7.12. Różnorodność biologiczna	cały punkt	- art. 51 ustawy z dnia 03 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego	Prognozę należy uzupełnić o ocenę potencjalnych	Analizę wpływu na korytarze ekologiczne, łączność ekologiczną i populacje wybranych gatunków zawarto

			<p>ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2008 r., nr 199, poz. 1227 z późn. zm.);</p> <p>- uzgodnienia zakresu treści dokumentu przez Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska z dn. 19.12.2014 r. (pismo: DOOŚsoos.411.21.2014.JP).</p>	<p>transgranicznych oddziaływań na różnorodność biologiczną.</p>	<p>w rozdziale 7.1 Prognozy. W analizie pod uwagę wzięto następujące gatunki ssaków: niedźwiedź, ryś, wilk, żubr, łos, jeleń, daniel, sarna i dzik, które są gatunkami wskaźnikowymi polskiej różnorodności biologicznej dużych i średnich ssaków.</p> <p>W rozdziale 7.12. dokonano częściowych uzupełnień w ww. zakresie.</p>
	8. PRPOZYCJE MONITORINGU WPŁYWU REALIZACJI PROGRAMU NA ŚRODOWISKO	cały punkt	<p>Treść punktu nie spełnia wymogów wynikających z:</p> <p>- art. 51 ustawy z dnia 03 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2008 r., nr 199, poz. 1227 z późn. zm.);</p> <p>- uzgodnienia zakresu treści dokumentu przez Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska z dn. 19.12.2014 r. (pismo: DOOŚsoos.411.21.2014.JP).</p> <p>W treści i tytule znajduje się ok. 30 (!) błędów ortograficznych i składniowych.</p>	<p>Treść punktu należy rozwinąć, zgodnie z wymaganiami formalno-prawnymi.</p> <p>Należy usunąć wszystkie błędy ortograficzne, składniowe i przejęzyczenia.</p>	<p>Usunięto błędy ortograficzne, składniowe i przejęzyczenia.</p> <p>W pozostałej części uwaga niezasadna.</p>

Formularz 11

LP.	CZĘŚĆ PROGNOZY, KTÓREJ DOTYCZY UWAGA/WNIOSK (ROZDZIAŁ, PODROZDZIAŁ, PUNKT, NR STRONY)	ZAPIS W PROGNOZIE, KTÓREGO DOTYCZY UWAGA/WNIOSK	TREŚĆ UWAGI/WNIOSKU LUB PROPONOWANY ZAPIS	UZASADNIENIE UWAGI/WNIOSKU LUB PROPONOWANEGO ZAPISU	ODNIESIENIE DO UWAG
1	Prognoza – całe opracowanie	Uwaga porządkowa. Tabele – uszeregowanie informacji	W całym opracowaniu tabele powinny być uporządkowane jednolicie. Proponuję by wszystkie tabele były uporządkowane zgodnie z wykazem dróg z Projektu PBDK na lata 2014-2023 lub taki, jak zastosowano w Prognozie ruchu dla sieci dróg krajowych (załącznik tekstowy).	Przejrzystość. Jasność przekazu.	Układ w jakim analizowano oddziaływanie na poszczególne komponenty środowiska był dostosowany m.in. do biologii poszczególnych gromad. Podział odcinków, jaki zastosowano w załączniku B 3 nie może być zastosowany dla całości Prognozy, ponieważ ze względu na zmienność potoków ruchu spowodowaną m.in. przebiegiem planowanych przedsięwzięć w pobliżu ośrodków miejskich, powodujących lokalny wzrost natężenia ruchu.
	Prognoza – całe opracowanie	Informacje o elementach przyrody (np. opis nietoperzy, opis przyczyn wymierania gatunku, dane statystyczne itp. wiadomości encyklopedyczne powszechnie dostępne)	Pominać informacje łatwo dostępne. Nie należy przepisywać podręczników, analiz i opracowań przyrodniczych.	Ograniczenie tych informacji odchodzi opracowanie ze zbędnych, nieprzydatnych danych i ułatwi czytanie.	Opis stanu poszczególnych komponentów środowiska stanowi niezbędny wstęp do dalszych analiz.
	Punkt 7.21	Cały zapis tego punktu	Prognoza Oddziaływania na Środowisko dla Projektu PBDK na lata 2014-2023” powinna wykazać całościowy wpływ przedsięwzięcia na środowisko. Już na tym etapie, moim zdaniem, należy przeprowadzić	-We wszystkich dokumentach szczególnie w dok. UE w ocenie wpływu na środowisko dominuje człowiek, szczególnie ludzie w najbliższym otoczeniu drogi.	Prognoza w wielu rozdziałach analizuje komponenty środowiska. Rozdział 7.21 podsumowuje jedynie analizy przeprowadzone w innych częściach Prognozy. Zagadnienia, dotyczące zdrowia i życia ludzkiego w sposób

			<p>szczegółową analizę oddziaływań pozwalających określić potencjalny wpływ inwestycji na zdrowie oraz warunki życia ludzi, szczególnie ludzi w zasięgu tzw „zainteresowanej społeczności”</p> <p>Powinna być dokonana identyfikacja oraz kwantyfikacja istniejących i prognozowanych oddziaływań na ludzi.</p> <p>W mojej ocenie nie dokonano wystarczającej oceny wpływu inwestycji na ludzi. Pominięto także ocenę wpływu nowych dróg na środowisko społeczne.</p> <p>W tych obszarach analizy brakuje nie tylko danych jakościowych, ale i danych ilościowych.</p>	<p>-DYREKTYWA RADY 97/11/WE i DYREKTYWA RADY 85/337/EWG w Art.3 zobowiązuje do oceny wpływu na istoty ludzkie.(wymienione na pierwszym miejscu)</p> <p>-Człowiek jest jednym z elementów środowiska, któremu nie poświęcono żadnej oceny jakościowej i ilościowej w opracowaniu. Co więcej, nie ustalono żadnych kryteriów oceniających wpływ analizowanych inwestycji na ludzi.</p> <p>Nie oceniono między innymi:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1-liczby wyburzanych domów, 2-liczby likwidowanych firm, 3-liczby likwidowanych gospodarstw w tym ekologicznych, 4-liczby utraconych etatów, 5-liczby ludzi narażonych na skoncentrowane kancerogenne działanie spalin, pyłów, itd, 6-liczby rugowanych jednostek rekreacyjnych, liczba utraconego potencjału wypoczynkowego, 7-liczby ludności narażonych na potencjalne sytuacje awaryjne i wypadki, 8-liczba ludzi zagrożonych ponadnormatywnymi emisjami, nie tylko hałasu, 9-ocena zagrożeń środowiska społeczno-kulturowego i wspólnot społeczno-gospodarczych, 	<p>pośredni opisane są w rozdziałach 7.13-7.23. Wszystkie analizowane w ww. rozdziałach zagadnienia w sposób pośredni mają przełożenie na zdrowie i życie człowieka. Należy także podkreślić, że Program Budowy Dróg Krajowych i Autostrad jest realizowany przede wszystkim z myślą o podwyższeniu jakości życia ludzi. Zarówno z punktu widzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego, wzrostu dostępności towarów i usług, atrakcyjności dla inwestorów poszczególnych regionów Polski, jak i podniesienia jakości życia ludzi żyjących przy ciągach istniejących dróg krajowych, pozbawionych urządzeń ochrony środowiska, które są realizowane przy nowych ciągach drogowych.</p>
--	--	--	--	--	--

	<p>Kilka przykładów nieprawdziwych twierdzeń: Str 451</p>	<p>Jak wynika z praktyki wysiedleni właściciele za otrzymane odszkodowanie odbudują w innym miejscu większość z utraconych obiektów, w stopniu zapewniającym właściwe warunki bytowania lub warunki odpowiednie do prowadzenia działalności zarobkowe</p>	<p>Autor nie przestudiował materiałów dotyczących skarg wysiedlanych mieszkańców.</p>	<p>10- ocena stopnia ingerencji w plany rozwoju jednostek i plany zagospodarowania przestrzennego miejscowości,</p> <p>Analizowano występowanie nocków, kóz, żab, zalotek, itd. ale nie przeanalizowano wpływu inwestycji na ludzi z najbliższego otoczenia drogi którzy ponoszą ciężar wzmożonej szkodliwości środowiska i traumę straty domu, pracy, otoczenia społecznego.</p> <p>Czas zakończyć traktowanie tych ludzi jako „konieczne ofiary” i zmienić nastawienie inwestora i Państwa do ludzi, podmiotu wszelkich działań. Czas wyjść z głębokiego komunizmu gdzie ludzi ma się za „głupi lud” .</p> <p>Całkowita nieprawda, ponieważ nawet wycena wykonywana jest wg specjalnych zasad, odbiegających od rynkowych.</p> <p>To zupełnie coś nowego. Proszę przywołać źródła chyba, że jest to własna ocena.</p>	<p>Zgodnie z art. 18 ust 1 ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 roku o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (tekst jednolity: Dz. U. z 2013 roku, poz. 687, z późn. zm.), wysokość odszkodowania, za nieruchomości przejęte na cele realizacji inwestycji drogowej,</p>
--	---	---	---	---	--

Podsumowanie strategicznej oceny oddziaływania na środowisko
Projektu Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014 – 2023

	<p>Punkt 7.21 Przykłady twórczości nie popartej żadnym źródłem</p>	<p>- Realizacja nowych inwestycji drogowych wpływa pozytywnie na populację ludzi żyjących w pobliżu nie zmodernizowanych tras, pozbawionych urządzeń ochrony środowiska.</p> <p>- Realizacja nowych inwestycji przyczyni się do wyprowadzenia ruchu tranzytowego z miast, a znaczne potoki przejeżdżających pojazdów będą kierowane na drogi ekspresowe, autostradę, czy obwodnice miast.</p> <p>-Nowe inwestycje zostaną wyposażone w urządzenia, które zminimalizują negatywne oddziaływanie na ludzi.</p> <p>- itd. itp.</p>	<p>Jedynym kryterium stosowanym przy opiniowaniu i uzgadnianiu tych projektów powinna być minimalizacja zagrożeń środowiskowych, zagrożeń dla zdrowia i życia ludzi, a obecnie także wypełnienie zobowiązań związanych z wdrażaniem idei rozwoju zrównoważonego. Zawsze poszukiwane będą, a więc preferowane rozwiązania nie naruszające stanu środowiska a nie rozwiązania minimalizujące zagrożenia.</p>	<p>Na przykładzie S6 – dlaczego wprowadzono ruch do lub przez Szemud, Kamień, Koleczkowo, Chwaszczyno, Wielki Kack? Dlaczego zaprojektowano nieprzydatne wielkie węzły w Chwaszczynie, i Wielkim Kacku narażając ludność, gdy możliwe jest pominięcie tych węzłów drogowych.</p> <p>Jakie to mają być urządzenia jeżeli nie określono zagrożeń i ilościowych oddziaływań na ludzi. Nie określono liczby narażanych?</p> <p>Istnieją warianty (na przykładzie S6) które w sposób oczywisty lepiej realizują ten postulat, ale naruszają dobra „układu” pomimo zwiększenia kosztów realizacji o 1 200 mln zł. Czas wrócić do analiz wariantów, by Pani Premier nie musiała znowu przepraszać za nieodpowiedzialnych urzędników.</p>	<p>ustala się według stanu nieruchomości w dniu wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej przez organ I instancji oraz według jej wartości z dnia, w którym następuje ustalenie wysokości odszkodowania.</p> <p>Zasady ustalania odszkodowania określone bliżej w ustawie z dnia 21 sierpnia 1997 roku o gospodarce nieruchomościami (tekst jednolity: Dz. U. z 2015 roku, poz. 782), gdzie w art. 130 ust. 2 wskazane zostało, iż ustalenie wysokości odszkodowania następuje po uzyskaniu opinii rzeczoznawcy majątkowego, sporządzonej w formie operatu szacunkowego, w przedmiocie określenia wartości nieruchomości.</p> <p>Szczegółowe zasady wyceny nieruchomości sformułowane zostały natomiast w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 21 września 2004 roku, w sprawie wyceny nieruchomości i sporządzania operatu szacunkowego (tekst jednolity: Dz. U. z 2004 roku, Nr 207, poz. 2109, z późn. zm.), gdzie zgodnie z § 36 ust 1 wskazane zostało, iż wartość rynkową nieruchomości dla potrzeb ustalenia odszkodowania za nieruchomości wywłaszczone lub przejęte z mocy prawa na podstawie przepisów ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji</p>
--	--	---	--	---	--

					<p>inwestycji w zakresie dróg publicznych określa się, przyjmując stan nieruchomości z dnia wydania decyzji, ceny nieruchomości z dnia ustalenia odszkodowania, a przeznaczenie nieruchomości zgodnie z art. 154 ustawy bez uwzględnienia ustaleń decyzji. Nie uwzględnia się nakładów poniesionych na nieruchomości po dniu wydania decyzji.</p> <p>Rzeczoznawca majątkowy działa w oparciu o przepisy prawa i standardy zawodowe rzeczoznawców majątkowych oraz w zakresie otrzymanego zlecenia na wycenę nieruchomości.</p> <p>Szczegółowa lokalizacja węzłów drogowych oraz ich parametry są rozpatrywane na poszczególnych etapach przygotowania dokumentacji przez Inwestora, którymi są Studium Techniczno – Ekonomiczno – Środowiskowe, Koncepcja Programowa, Projekt Budowlany.</p> <p>Na etapie Studium Techniczno – Ekonomiczno – Środowiskowego wykonywana jest analiza wielokryterialna, będąca podstawą do wyboru wariantu przebiegu drogi, najkorzystniejszego dla środowiska.</p> <p>To na ww. etapach analizowane są i projektowane odpowiednie dla konkretnego przedsięwzięcia</p>
--	--	--	--	--	--

					<p>urządzenia ochrony środowiska, dostosowane do zaludnienia terenów, przez które przebiega dana inwestycja.</p> <p>Wszelkie rozwiązania projektowe są wynikiem szczegółowych analiz i opierają się przede wszystkim na wykonywanej na potrzeby każdego opracowania prognozie ruchu.</p>
--	--	--	--	--	--

7. PRPOZYCJE MONITORINGU WPŁYWU REALIZACJI PROGRAMU NA ŚRODOWISKO

Oddziaływanie inwestycji drogowych na środowisko jest zauważalne na zarówno w fazie budowy, jak i w fazie eksploatacji.

Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad na bieżąco podejmuje szereg działań, mających na celu monitorowanie stanu środowiska.

Na etapie przygotowania dokumentacji projektowej, na potrzeby każdego projektu wykonywane są inwentaryzacje przyrodnicze, uwzględniające chronione gatunki roślin i zwierząt.

Tak wykonane inwentaryzacje przyrodnicze są podstawą do porównania wariantów inwestycji oraz sporządzenia raportów o oddziaływaniu na środowisko, niezbędnych do uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Także na etapie eksploatacji Inwestor prowadzi monitoring stanu przyrodniczego poprzez zapewnienie na każdej inwestycji obecności wykwalifikowanych specjalistów, wchodzących w skład nadzorów przyrodniczych.

Szeroki wachlarz działań monitoringowych podejmowany jest na etapie eksploatacji inwestycji.

Na tym etapie wykonywany jest m.in. monitoring:

- przejść dla zwierząt,
- udatności nasadzeń zieleni,
- hałasu,
- powietrza,
- siedlisk przyrodniczych.

oraz wielu innych elementów przyrody ożywionej i nieożywionej.

Dodatkowo, należy wspomnieć, że co pięć lat Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad realizuje Generalny Pomiar Ruchu oraz Generalny Pomiar Hałasu, które w późniejszym etapie wykorzystywane są do opracowania tzw. Strategicznych Map Hałasu.

Jak więc widać z powyższego, GDDKiA na bieżąco monitoruje stan środowiska przyrodniczego na każdym etapie: przygotowania, realizacji oraz eksploatacji inwestycji, w związku z czym nie planuje się żadnych nowych działań monitoringowych, lecz jedynie kontynuowanie dotychczas realizowanych monitoringów.

8. WNIOSKI

W ramach niniejszej prognozy stwierdzono, że główną korzyścią realizacji Programu jest odciążenie istniejącej sieci dróg, która już w chwili obecnej powoduje ogromne zagrożenia zarówno dla człowieka, jak i przyrody ożywionej, a zagrożenia te będą się tylko nasilać w czasie, wraz ze wzrostem natężenia ruchu, który jest nieunikniony.

Biorąc pod uwagę fakt braku możliwości wystarczającego zabezpieczenia istniejących ciągów drogowych przed ich znaczącym, negatywnym wpływem zarówno na ludzi, jak i na przyrodę ożywioną stwierdzono, że jedyną możliwością zniwelowania negatywnego oddziaływania jest wyprowadzenie ruchu poza tereny zabudowane.

Również w odniesieniu do przyrody ożywionej odciążenie dróg istniejących przyczyni się znacząco do zminimalizowania ich oddziaływania, przede wszystkim na korytarze ekologiczne.

Na podstawie przeprowadzonych analiz na poziomie strategicznym, nie stwierdzono żadnego korytarza drogowego, który byłby jako całość nieakceptowany pod względem oddziaływania na środowisko, a w szczególności na obszary sieci Natura 2000.

Oceniono, że zastosowanie działań minimalizujących w odpowiednim zakresie, uszczegółowionym po weryfikacji terenowej, zapewni skuteczne ograniczenie oddziaływania do poziomu nieznaczącego.

Realizacja Programu jako całości nie wpłynie znacząco na obszary Natura 2000, choć nie można uniknąć pewnych kolizji konkretnych inwestycji. Na podstawie analiz przeprowadzonych w niniejszej ocenie strategicznej stwierdzono, że Program powinien zostać zrealizowany.

Poszczególne zadania ujęte w Programie należy realizować w sposób jak najmniej negatywnie wpływający na środowisko – sposób ten musi każdorazowo być wnikliwie przeanalizowany na etapie raportu o oddziaływaniu na środowisko.