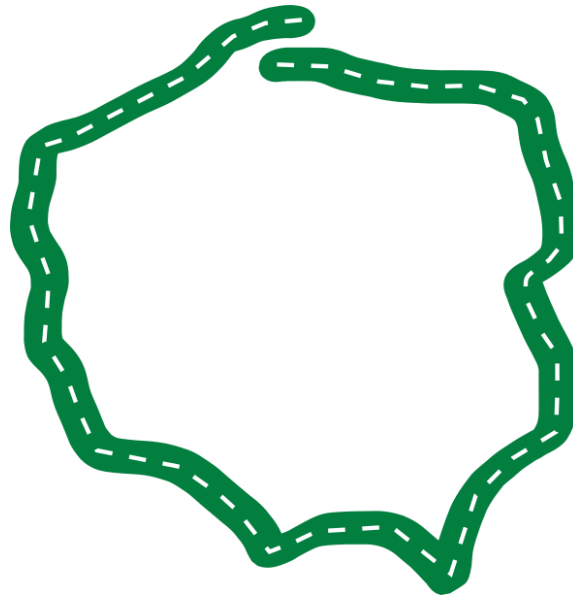


PISEMNE PODSUMOWANIE
POSTĘPOWANIA W SPRAWIE
STRATEGICZNEJ OCENY ODDZIAŁYWANIA
NA ŚRODOWISKO
PROGRAMU WZMOCNIENIA KRAJOWEJ
SIECI DROGOWEJ DO 2030 ROKU



Data: 29 sierpnia 2022

Status: Wersja ostateczna

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

ZAWARTOŚĆ PROGNOZY

<u>1</u>	<u>WSTĘP</u>	<u>3</u>
<u>2</u>	<u>USTALENIA ZAWARTE W PROGNOZIE ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO</u>	<u>4</u>
2.1	STRESZCZENIE USTALEŃ ZAWARTYCH W PROGNOZIE	4
2.2	SPOSÓB UWZGLĘDNIENIA W PROGRAMIE USTALEŃ ZAWARTYCH W PROGNOZIE OOŚ	11
<u>3</u>	<u>INFORMACJE O PRZEBIEGU OPINIOWANIA I KONSULTACJI SPOŁECZNYCH PRZEPROWADZONYCH W RAMACH STRATEGICZNEJ OCENY ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO. 15</u>	
3.1	OPINIE WŁAŚCIWYCH ORGANÓW, O KTÓRYCH MOWA W ART. 57 I 58 USTAWY OOŚ	16
3.2	UWAGI I WNIOSKI ZGŁOSZONE DO KONSULTOWANYCH DOKUMENTÓW W RAMACH UDZIAŁU SPOŁECZEŃSTWA	21
<u>4</u>	<u>WYNIKI POSTĘPOWANIA DOTYCZĄCEGO TRANSGRANICZNEGO ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO, JEŻELI ZOSTAŁO PRZEPROWADZONE</u>	<u>23</u>
<u>5</u>	<u>PROPOZYCJE DOTYCZĄCE METOD I CZĘSTOTLIWOŚCI PRZEPROWADZANIA MONITORINGU SKUTKÓW REALIZACJI POSTANOWIEŃ DOKUMENTU.....</u>	<u>24</u>
<u>6</u>	<u>UZASADNIENIE WYBORU WARIANTU OSTATECZNEJ WERSJI DOKUMENTU</u>	<u>26</u>

1 WSTĘP

Poddany strategicznej ocenie oddziaływania na środowisko Program Wzmocnienia Krajowej Sieci Drogowej do 2030 roku jest pierwszym średniookresowym dokumentem programowym dotyczącym kompleksowego utrzymania sieci dróg krajowych, zarządzanych przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad, obejmującego utrzymanie strukturalne i bieżące. Pierwsze z nich obejmuje dostosowanie istniejącej sieci dróg krajowych do przenoszenia obciążeń 11,5 t/oś przez wzmocnienie konstrukcji nawierzchni, dostosowanie do obowiązujących warunków technicznych, natomiast drugie to wszelkie rutynowo wykonywane prace remontowe, naprawcze, konserwacyjne oraz porządkowe, których celem jest zapobieganie degradacji nawierzchni, elementów drogi, obiektów inżynierskich i wyposażenia pasa drogowego, a także zabiegi mające na celu zachowanie bezpieczeństwa ruchu i estetyki infrastruktury w okresie całego roku. Ponadto mając na uwadze nowoczesny i dynamiczny rozwój infrastruktury drogowej na terenie całego kraju i równoległe liczne wyzwania związane ze zmieniającymi się warunkami środowiskowymi, w szczególności z klimatem i stosunkami wodnymi, Program obejmuje także wykonanie projektów nowych rozwiązań w zakresie utrzymania w odniesieniu do sieci drogowej zmniejszających negatywny wpływ infrastruktury drogowej na środowisko, w tym m.in. zastosowanie zielonych filtrów antysmogowych, odnawialnych źródeł energii lub magazynów energii czy infrastruktury mającej na celu zapobieganie skutkom suszy. Dokument określa cele i priorytety inwestycyjne, wskazuje poziom i źródła finansowania oraz określa zakres rzeczowy zadań przewidywanych do realizacji w określonej perspektywie czasowej.

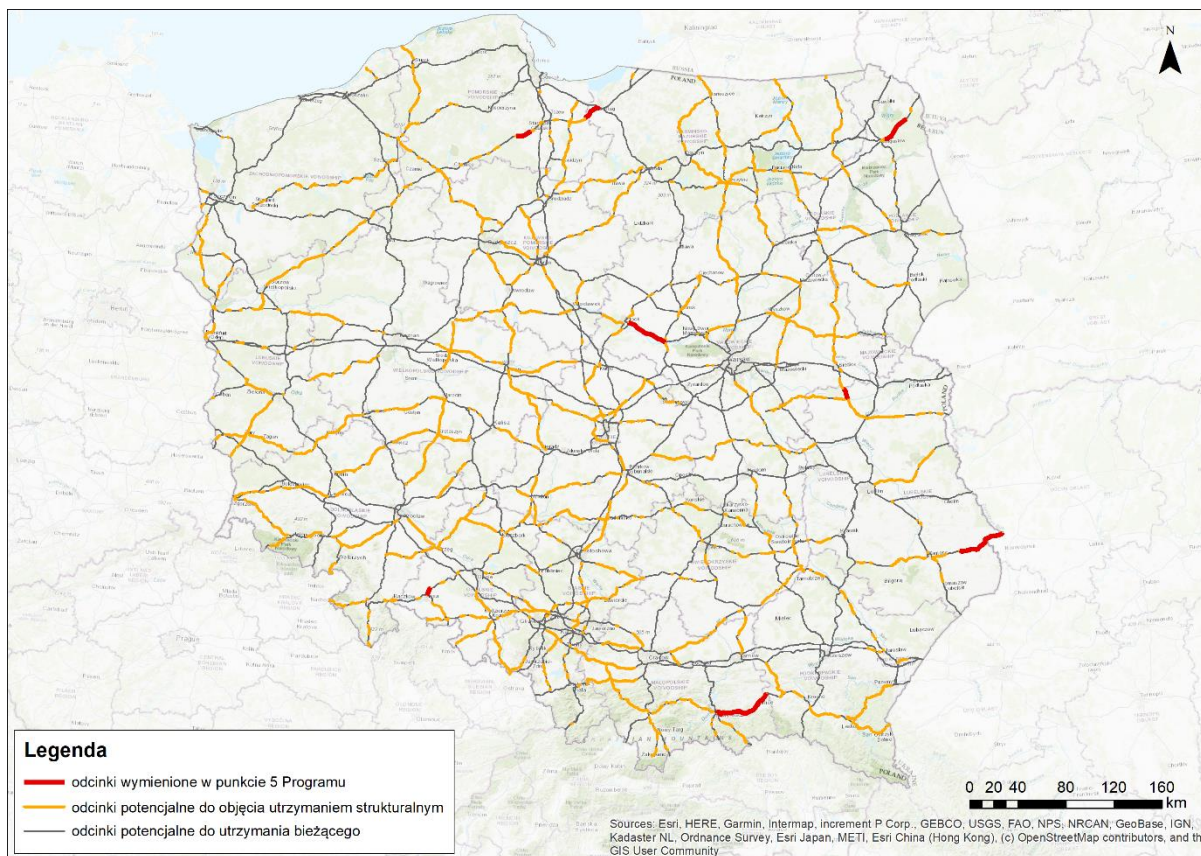
Celem postępowania w sprawie SOOŚ jest identyfikacja i ocena przewidywanych oddziaływań na środowisko, wynikających z realizacji zamierzeń przedmiotowego Programu oraz analiza ewentualnych oddziaływań skumulowanych, wynikających z realizacji zamierzeń innych dokumentów strategicznych sektora transportu. Wreszcie, celem SOOŚ jest wskazanie możliwych rozwiązań alternatywnych oraz określenie działań minimalizujących, a w ostateczności kompensujących walory środowiska mogące zostać utracone w skutek realizacji działań Programu.

Postępowanie w sprawie Strategicznej Oceny Oddziaływania na Środowisko zostało przeprowadzone przez Ministerstwo Infrastruktury przy udziale firmy ekovert, na zasadach określonych w ustawie z dnia 3.10.2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (t. j. Dz.U. 2022 poz. 1029).

2 USTALENIA ZAWARTE W PROGNOZIE ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO

2.1 Streszczenie ustaleń zawartych w Prognozie OOŚ

Prognoza oddziaływania na środowisko to dokument zawierający wyniki ocen oddziaływania na środowisko, jakie mogą pojawić się na etapie wdrażania założeń Programu Wzmocnienia Krajowej Sieci Drogowej do 2030 roku (dalej Program lub PWKSD2030). Prognoza została przygotowana dla wersji Programu z 16.11.2021 r., a jej zakres jest zgodny z art. 54 ust. 2 oraz art. 52 ust. 1 i 2 Ustawy (pełna nazwa). Uwzględnia także wymogi określone przez Głównego Inspektora Sanitarnego oraz Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska. Zakres ocenianego Programu obejmuje kompleksowe utrzymanie sieci dróg krajowych, zarządzanych przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad, w tym cele szczegółowe służące utrzymaniu strukturalnemu (tj. dostosowaniu istniejącej sieci dróg krajowych do przenoszenia obciążeń 11,5 t/ na oś – w tym przypadku najprawdopodobniej będą to odcinki wymienione w punkcie 5 Programu oraz wyznaczone z wykorzystaniem danych przestrzennych fragmenty sieci, które nie spełniają wymogów nośności 11,5 t/oś i będące w ostrzegawczym lub krytycznym stanie degradacji nawierzchni, z wykluczeniem odcinków dróg przewidzianych do realizacji w ramach Rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych 2030 lub, które zostaną zastąpione drogami ekspresowymi) oraz bieżącemu (tj. prace remontowo-porządkowe, zapobiegające degradacji infrastruktury drogowej oraz jej uzupełnienie w brakujące (i niezbędne) elementy). W Programie zaplanowano także wprowadzenie nowych rozwiązań w zakresie utrzymania, w tym stosowanie filtrów antysmogowych, infrastruktury mającej na celu przeciwdziałanie skutkom suszy, a także inwestycje w zakresie OZE i magazynów energii. Zakres Programu obejmie również realizację zadań, które rozpoczęto w ramach realizacji Programu Bezpiecznej Infrastruktury Drogowej 2021-2024. Na ryc. 1 przedstawiono przybliżony (potencjalny) zakres przestrzenny przedsięwzięć objętych Programem.



Ryc. 1 Identyfikacja potencjalnego zakresu przestrzennego Programu (źródło: opracowanie własne na podst. danych GIS GDDKiA)

Sposób prowadzenia ocen (nazywany modelem oceny) zależy przede wszystkim od stopnia szczegółowości ocenianego dokumentu. W praktyce prowadzenia strategicznych ocen oddziaływania na środowisko stosowane są dwa modele. Pierwszy bazuje na metodach stosowanych w ocenach oddziaływania konkretnych projektów przedsięwzięć. Drugi model (nazywany „ocena polityk”) bazuje na identyfikacji celów dokumentu oraz analizie czy jego założenia uwzględniają aspekty środowiskowe oraz czy cele ochrony środowiska będą respektowane na etapie wdrażania Programu lub czy zachodzi pozytywne ich wzmocnienie.

W PWKSD2030 poza określeniem przykładowych odcinków dróg, które zostaną włączone do utrzymania strukturalnego nie wskazano konkretnych lokalizacji przedsięwzięć. Wyznaczono jednak cele, jakie w ramach wdrażania Programu powinny zostać osiągnięte. Do oceny dokumentu o takim zakresie i stopniu szczegółowości został zastosowany model mieszany oceny, wykorzystujący zalety obu opisanych powyżej podejść. W analizach zastosowano metody takie jak: przegląd i analiza istniejących danych, analiza indywidualnych przypadków, analizy eksperckie, zaawansowane analizy przestrzenne, matryce oraz oceny wskaźnikowe.

Prognoza składa się z części głównej oraz 5 załączników. W załącznikach zawarto specjalistyczne informacje oraz analizy wykorzystywane w toku wykonywanych ocen. Załącznik 1 zawiera szczegółową ocenę wykonaną dla 8 odcinków dróg wymienionych w Programie (dla 6 z nich jest dokumentacja środowiskowa, a dla 2 wydano już decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach). Na podstawie tych analiz określono oddziaływania, które mogą wystąpić w związku z realizacją

przedsięwzięć wynikających z Programu. Załącznik 2 to zestawienie uwarunkowań i zagrożeń wynikających z funkcjonowania sieci drogowej dla poszczególnych komponentów środowiska. Ta szczegółowa baza wiedzy stanowi podstawę do wykonywanych w głównej części Prognozy ocen oddziaływania PWKSD2030. Załącznik 3 to tabelaryczne zestawienie kolizji planowanych działań z obszarami chronionymi na podstawie Ustawy o ochronie przyrody, natomiast w Załączniku 4 w podziale na powiaty zestawiono możliwe do realizacji na podstawie ocenianego Programu działania w powiązaniu z przedsięwzięciami wynikającymi z innych dokumentów.

Ocena zamierzeń Programu w odniesieniu **do krajowych i unijnych celów środowiskowych dotyczących sektora transportowego nie wykazała żadnych sprzeczności**. Jednak szczegółowa analiza wskazała na możliwość wzmocnienia pozytywnych oddziaływań na środowisko, np. poprzez włączenie wskaźnika pokazującego efekty zaproponowanych rozwiązań służących ochronie środowiska czy uszczegółowienia na czym będą polegać zadania służące ochronie środowiska i wspierające wdrażanie polityki klimatycznej. W Prognozie zauważono, że opracowanie jednego wskaźnika, który pozwoliłby na monitorowanie bardzo szeroko określonej „*intensyfikacji działań zmniejszających negatywny wpływ infrastruktury drogowej na środowisko*” jest nie możliwe. Jednocześnie utrudnia to określenie skali oczekiwanych oddziaływań pozytywnych związanych z wdrażaniem celów Programu.

Analiza zgodności z celami ochrony środowiska uwzględniła założenie, że wdrażanie Programu nie powinno osłabiać ich wdrażania (a najlepiej, gdyby wspierało ich osiągnięcie). W Programie zadeklarowano realizowanie działań służących zmniejszaniu negatywnego oddziaływania na środowisko, a także realizację nowych rozwiązań ukierunkowanych na aspekty prośrodowiskowe. Generalnie oceny wykazały, że w treści Programu prawidłowo uwzględniono cele środowiskowe. Zgodne z nimi jest w szczególności dbanie o utrzymanie infrastruktury w dobrym stanie, remontowanie i uzupełnianie niezbędnych urządzeń minimalizujących negatywne oddziaływanie, oszczędzanie zasobów (poprzez ponowne wykorzystywanie materiałów pochodzących z rozbiórki dróg), czy zaplanowanie stosowania roślinnych filtrów pochłaniających zanieczyszczenia, wykorzystywania miejsc obsługi pasażerów oraz poboczy dróg do produkcji energii z odnawialnych źródeł (choć szkoda, że wyłącznie w postaci analiz i projektów pilotażowych). Jednym z wniosków płynących z Prognozy jest zalecenie, aby w celu wdrażania rozwiązań służących środowisku korzystać z tzw. zielonych zamówień publicznych (na etapie przetargów włącza się wymagania i/lub porównuje oferty z uwzględnieniem zastosowanego podejścia do ochrony środowiska) oraz zachęcać firmy budowlano-remontowe do wdrażania systemów zarządzania środowiskiem (poprzez wprowadzanie takiego wymogu lub premiowania na etapie wyboru wykonawców robót).

Wpływ Programu na osiągnięcie celów zrównoważonego rozwoju (wyznaczonych w dokumentach, takich jak Agenda 2030 czy w stanowisku Europejskiej Komisji Gospodarczej ONZ) oceniono jako prawidłowy. Realizacja Programu będzie wspierać wysiłki we wdrażaniu zrównoważonego rozwoju poprzez tworzenie przemyślanego systemu transportowego, uwzględniającego uwarunkowania środowiskowe oraz rozwijając rozwiązania mające możliwie najmniejszy negatywny wpływ na środowisko.

Szczegółową ocenę oddziaływania na poszczególne komponenty środowiska, tj. różnorodność biologiczną, ludzi, wody, powietrze, powierzchnię ziemi, krajobraz, klimat akustyczny, zasoby

naturalne, zabytki, dobra materialne, klimat oraz jego zmiany, jak również adaptacje do tych zmian została poprzedzona charakterystyką stanu aktualnego. W ocenie wpływu określano możliwość wystąpienia oddziaływań pozytywnych oraz negatywnych. Rozważano także możliwość minimalizowania oddziaływań w przypadku ryzyka wystąpienia oddziaływań negatywnych.

Sumaryczne podsumowanie oddziaływań Programu wykazało, że realizacja celu głównego (*zapewnienie stabilnego finansowania dla utrzymania spójnej, nowoczesnej i bezpiecznej sieci dróg krajowych*) będzie miało pozytywne oddziaływanie na większość ocenianych komponentów (oddziaływanie mało i średnio istotne, bezpośrednie oraz pośrednie, o wpływie średnio i długoterminowym¹). Jedyne oddziaływania o charakterze negatywnym wiążą się z wykorzystywaniem zasobów naturalnych (ten wpływ ma niewielkie znaczenie w odniesieniu do całego kraju). Spodziewane pozytywne oddziaływanie będzie skutkiem zaplanowanego w Programie minimalizowania istniejącego negatywnego wpływu sektora transportu na środowisko.

Działania służące *realizacji zapewnienia wymaganego stanu technicznego istniejącej infrastruktury* (utrzymanie bieżące) także będą generowały pozytywne oddziaływania (mała i średnia istotność, bezpośrednie i pośrednie, wpływ stały). W tym przypadku negatywne skutki wiązać się mogą z utrzymaniem dróg w zimie (stosowanie soli do odladzania dróg), szczególnie niebezpieczne jest to dla wód oraz przydrożnych zbiorowisk roślin. To zagrożenie powinno być minimalizowane poprzez stosowanie bezpiecznych dla środowiska środków stosowanych na drogach w okresie opadów śniegu oraz ujemnych temperatur.

Podjęmowane działania w ramach *zwiększenia spójności dróg krajowych dostosowanych do nacisku pojedynczej osi o wartości 11,5 t* (utrzymanie strukturalne) w zależności od rodzaju prowadzonych prac będą miały różne oddziaływania. Zdecydowanie większe ryzyko wystąpienia i istotność negatywnych oddziaływań wiąże się z rozbudową odcinków dróg (potencjalnie negatywny wpływ na obszary chronione, usuwanie roślinności, zmiana sposobu wykorzystania terenu, zmiany krajobrazu, wpływ na wody, a także oddziaływanie na klimat). Natomiast mniejsza skala i istotność potencjalnie negatywnych oddziaływań wiąże się z przebudową odcinków objętych Programem dróg (mniejsze potencjalne zagrożenia w odniesieniu do obszarów cennych przyrodniczo oraz wód). Na etapie prowadzenia prac budowlanych zagrożenia będą miały charakter typowych oddziaływań procesu budowlanego i będą to głównie oddziaływania bezpośrednie, krótkoterminowe oraz chwilowe, jednak możliwe do zminimalizowania przez zastosowanie uznanych dobrych praktyk budowlanych. Natomiast już na etapie eksploatacji – potencjalne zagrożenia będą mniejsze, pośrednie i bezpośrednie, w większości długoterminowe i stałe. Te oddziaływania również możliwe będą do zminimalizowania przez zastosowanie środków i działań opisanych w nieniniejszej Prognozie.

¹ Definicje „charakteru oddziaływania”, „czasu trwania oddziaływania”, „częstotliwości oddziaływania” wskazano w rozdziale 2.2.3

Działania związane z intensyfikacją *działań zmniejszających negatywny wpływ infrastruktury drogowej na środowisko* będą wiązały się z pozytywnym oddziaływaniem na środowisko. Ich celem jest generalnie ochrona środowiska. Istnieje niewielkie (i łatwe do zminimalizowania) zagrożenie związane z nieprawidłowym doбором roślin stosowanych w pasach przydrożnych (może wystąpić rozprzestrzenianie się gatunków obcych, a także zwiększyć problem kolizji ze zwierzętami, jeśli nowe siedliska staną się dla nich atrakcyjnym miejscem bytowania).

Podsumowując, **przeprowadzone analizy pozwalają stwierdzić, że wdrażanie Programu nie będzie wiązało się z wystąpieniem znaczącego negatywnego oddziaływania, którego nie można zminimalizować poprzez prawidłowe, uwzględniające lokalne uwarunkowania i możliwości stosowania rozwiązań służących ochronie przyrody i środowiska.**

Wykonane oceny potwierdzają, że **w Programie nie ma zapisów, które mogą bezpośrednio spowodować znaczące negatywne oddziaływanie na obszary Natura 2000** oraz obszary mające znaczenie dla Wspólnoty. Należy jednak podkreślić, że ocenę wpływu na obszary Natura 2000 w sposób precyzyjny (tj. oparty o badania terenowe) można dopiero przeprowadzić na etapie oceny oddziaływania konkretnego przedsięwzięcia na środowisko, po określeniu jego parametrów technicznych i lokalizacji.

Szacowaniem **możliwości wystąpienia transgranicznego** objęto odcinki dróg, na których będą realizowane prace w ramach utrzymania strukturalnego w pasie przygranicznym o szerokości 500 m. Analiza przestrzenna wykazała, że będzie to ok. 16 km w skali kraju, o zasięgu lokalnym i ograniczonym potencjalnym negatywnym oddziaływaniem. Przeprowadzone analizy wykazały, że wdrażanie Programu nie będzie wiązało się z negatywnym oddziaływaniem na kraje sąsiadujące z Polską.

Oddziaływania skumulowane zostały przeanalizowane przez pryzmat założenia, że zarówno realizacja inwestycji wynikających z Programu, jak i z innych dokumentów strategicznych sektora transportowego może być realizowana zarówno w tym samym czasie, jak i przestrzeni.

Przeprowadzona w tym zakresie analiza przestrzenna wskazała, iż odcinki zidentyfikowane do objęcia utrzymaniem strukturalnym w ramach Programu, zlokalizowane są w obszarach realizacji inwestycji wynikających z czterech różnych dokumentów dotyczących sektora transportowego:

- Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 (z perspektywą do 2025 r.) wraz z aktualizacją - RPBDK 2030 – w opracowaniu;
- Strategiczne Studium Lokalizacyjne Inwestycji Centralnego Portu Komunikacyjnego;
- Program Budowy 100 Obwodnic na lata 2020-2030;
- PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. – zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku.

W toku analiz wykazano, że ryzyko wystąpienia kumulowania się oddziaływań dotyczy: 19 fragmentów krajowej sieci korytarzy ekologicznych (szczególnie niebezpieczne może być prowadzenie inwestycji liniowych w poprzek korytarzy), 5 parków krajobrazowych, 7 obszarów chronionego krajobrazu, 6 obszarów Natura 2000. W zał. 4 zawarta jest szczegółowa tabela,

w której wskazano, które przedsięwzięcia zawarte w PWKSD2030 mogą się kumulować z innymi inwestycjami. W momencie projektowania takich inwestycji należy przeprowadzić szczegółową analizę skutków kumulowania się oddziaływań na etapie postępowania zezwalającego na realizację inwestycji.

Negatywne oddziaływania, które mogą się pojawić na etapie wdrażania Programu mogą i powinny być **minimalizowane** z wykorzystaniem znanych i sprawdzonych rozwiązań, a w przypadku luk w wiedzy, w pierwszej kolejności należy przeprowadzić przegląd i analizę skuteczności rozwiązań stosowanych w Europie. Otwarty katalog możliwych do zastosowania rozwiązań minimalizujących obejmuje między innymi:

- analizę możliwych konfliktów z obszarami chronionymi, cennymi przyrodniczo, zamieszkałymi, ciekami wodnymi, itp.;
- stosowanie odstępstw od wymogów techniczno-budowlanych i stosowanie ograniczenia prędkości oraz odpowiedniego oznakowania;
- budowa przejść dla zwierząt wraz z rozwiązaniami naprowadzającymi zwierzęta do nich;
- na etapie projektowania dróg stosowanie się do wytycznych i poradników precyzujących w jaki sposób ograniczać śmiertelność zwierząt przy drogach;
- prawidłowo lokalizować i organizować zaplecza budowy, prowadzić prace wyłącznie w porze dziennej, zwracać uwagę na możliwość kumulowania się hałasu związanego z pracą różnych maszyn (prawidło zarządzać robotami);
- konflikty społeczne powinny być minimalizowane i rozwiązywane w drodze prawidłowo realizowanych konsultacji społecznych (wczesne dostarczanie pełnej, jasnej i zrozumiałej informacji, prowadzenie wywiadów z mieszkańcami, w celu poznania ich opinii oraz obaw, wspólne rozwiązywanie pojawiających się problemów);
- stosowanie nieszkodzących środowisku środków zmniejszających śliskość jezdni;
- zgodne z aktualnymi trendami w ochronie środowiska odprowadzanie wód opadowych z dróg;
- wkomponowywanie nowej infrastruktury w otaczający krajobraz, tak aby była najmniej widoczna (z wyłączeniem oznakowania służącemu bezpieczeństwu oraz drogowym znaków);
- stosowanie rzetelnych i opartych o modele klimatyczne danych w zakresie projektowania infrastruktury i jej oceny oddziaływania na środowisko;
- stosowanie prawidłowej infrastruktury towarzyszącej drogom, pozwalającej na zapewnienie odpowiednich warunków termicznych (np. cień w okresach upałów w miejscach odpoczynku podróżnych);
- oszczędne wykorzystywanie zasobów naturalnych do budowy dróg, ponowne wykorzystanie materiałów pochodzących z rozbiórki dróg;
- w przypadku konieczności stosowania ekranów zabezpieczających przed nadmiernym hałasem stosowanie roślinności, która je zasłoni.

Wynikiem wniosków z przeprowadzonych analiz i ocen są **rekomendacje dotyczące zalecanych zmian w Programie**. Stanowią one także proponowane warianty alternatywne mające na celu poprawę zapisów Programu w odniesieniu do lepszego uwzględnienia aspektów środowiskowych. Decyzję o ich wykorzystaniu podejmie Ministerstwo Infrastruktury.

Sformułowano 4 **rekommendacje istotne**, których zastosowanie jest zalecane (pozwoli na lepsze wpisanie się założeń Programu w realizację celów ochrony środowiska i zrównoważonego rozwoju):

- zaleca się, w oparciu o najlepsze doświadczenia GDDKiA, opracowanie minimalnych standardów ochrony środowiska wymaganych przy realizacji umów utrzymaniowych, a także opracowanie odpowiednich zapisów dla dokumentów przetargowych w zakresie Opisu Przedmiotu Zamówienia (OPZ) i Projektowanych Postanowień Umowy (PPU), które będą obliigowały wykonawcę do realizacji prac zgodnie z ujednoliconymi standardami ochrony środowiska;
- doprecyzowanie listy komponentów środowiska, które będą brane od uwagę przy prowadzeniu ocen oddziaływania na środowisko;
- uzupełnienie listy priorytetów, które będą brane pod uwagę przy wskazywaniu odcinków dróg krajowych wymagających interwencji o priorytet inwestycyjny „wypadki i kolizje w tym kolizje ze zwierzętami”. W tym zakresie może on być oparty o analizę takich elementów jak: liczba wypadków i kolizji z udziałem zwierząt, natężenie ruchu oraz obecność korytarzy ekologicznych. Na tej podstawie, w przyszłości można wskazywać miejsca, gdzie należy podjąć działania minimalizujące liczbę kolizji ze zwierzętami oraz drożność korytarzy ekologicznych;
- uwzględnienie wyników Prognozy wskazujących na odcinki dróg w odniesieniu do których zalecane jest na etapie decydowania o konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko oraz określania jej zakresu wzięcie pod uwagę możliwości kumulacji oddziaływań.

Rekommendacje o **mniejszej istotności** (5), w których zaproponowano zastosowanie wariantu polepszającego Program w zakresie ochrony środowiska (ich wdrożenie nie jest niezbędne) zalecają: dodanie w rozdziale *Wstęp* sformułowania, które wskazuje, że w ramach Programu będą realizowane projekty zmniejszające negatywny wpływ infrastruktury drogowej na środowisko; uszczegółowienia zapisów mówiących o projektach pilotażowych (tak, aby jednoznacznie wskazywały, że będzie to więcej działań, w szczególności z uwzględnieniem projektów pilotażowych realizowanych w różnych regionach Polski); dodanie odniesienia się do Polityki ekologicznej państwa 2030; wprowadzenie na etapie wdrażania Programu zasady, że przy wyborze firm wykonujących prace budowlano-remontowe, a także związane z bieżącym utrzymaniem preferowane będą przedsiębiorstwa, które mają wdrożone systemy zarządzania środowiskiem SZŚ oraz stosowanie w procedurach przetargowych zielonych zamówień publicznych.

2 rekomendacje zawierają sugestie wprowadzenia korekt porządkujących treść Programu lub zalecenie służące usprawnieniu etapu wdrażania Programu. Zalecenia te odnoszą się do powtórzenia postępowania w sprawie strategicznej oceny oddziaływania na środowisko w przypadku, gdy zajdzie konieczność przedłużenia Programu oraz wykreślenia sformułowania „zwiększenie udziału energii odnawialnej w całkowitym zużyciu energii” (ponieważ działania na rzecz poprawy efektywności energetycznej nie mają wpływu na zwiększenie udziału energii odnawialnej w całkowitym zużyciu energii).

W kontekście skutecznej ochrony środowiska oraz wykorzystania wyników Prognozy ważne jest kontrolowanie rzeczywistych skutków wdrażania Programu. W tym celu zaproponowano **sposób i częstotliwość prowadzenia monitoringu**. Z uwagi na fakt, że negatywne oddziaływanie wiązać się może z rozbudową poszczególnych odcinków dróg proponuje się zbieranie informacji oraz danych dotyczących prowadzonych procedur środowiskowych. Dzięki temu będzie możliwe uzyskanie wartości wskaźników mówiących m.in. o odsetku projektów posiadających uzgodniony Program Inwestycji, dla których wystąpił obowiązek uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, odsetku uzyskanych decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, dla których nie wymagano przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, odsetku uzyskanych decyzji środowiskowych, w tym z określonymi rozwiązaniami kompensującymi negatywne oddziaływanie, odsetku koniecznych do przeprowadzenia ocen po zrealizowaniu inwestycji (tzw. analiz porealizacyjnych), odsetku przypadków, gdy konieczny jest monitoring przyrodniczy, odsetku przypadków z wymaganą oceną transgraniczną, a także odsetku przypadków, gdy nie wydano zgody na realizację inwestycji z uwagi na aspekty środowiskowe.

2.2 Sposób uwzględnienia w Programie ustaleń zawartych w Prognozie OOŚ

W poniższej tabeli zestawiono opisane wcześniej rekomendacje ze wskazaniem sposobu ich uwzględniania w ostatecznej wersji Programu.

Tabela 1 2.2 Sposób uwzględnienia w Programie ustaleń zawartych w Prognozie OOŚ

Lp.	Rekomendacja	Sposób uwzględnienia w Programie
1.	W oparciu o najlepsze doświadczenia powstałe w wieloletniej działalności GDDKiA opracowanie jednolitych wytycznych w całej GDDKiA w zakresie minimalnych standardów ochrony środowiska wymaganych przy realizacji umów utrzymaniowych z GDDKiA. Opracowanie odpowiednich zapisów dla dokumentów przetargowych w zakresie Opisu Przedmiotu Zamówienia (OPZ) i Projektowanych Postanowień Umowy (PPU), które będą obligowały wykonawcę do realizacji prac zgodnie z ujednoliconymi standardami ochrony środowiska.	Rekomendacja zostanie przekazana do GDDKiA. Nie przewiduje się zmiany treści Programu w tym zakresie.
2.	Proponuje się w Programie w rozdziale „Wstęp” dodanie sformułowania: „projektów zmniejszających negatywny wpływ infrastruktury drogowej na środowisko”: <i>„Program obejmuje także wykonanie projektów nowych rozwiązań, w zakresie utrzymania w odniesieniu do sieci drogowej, w tym m.in. zastosowanie zielonych filtrów antysmogowych, odnawialnych źródeł energii lub magazynów energii czy infrastruktury, mającej na celu zapobieganie suszy.”</i> na <i>„Program obejmuje także wykonanie projektów zmniejszających negatywny wpływ infrastruktury drogowej na środowisko oraz nowych rozwiązań, w zakresie utrzymania w odniesieniu do sieci drogowej, w tym m.in. zastosowanie zielonych filtrów antysmogowych, odnawialnych źródeł energii lub magazynów energii czy infrastruktury, mającej na celu zapobieganie suszy.”</i> Wprowadzona zmiana już na wstępie Programu pozwoli go odbierać przez pryzmat tego, że Program także obejmuje kwestie poprawy stanu środowiska i są one elementem integralnym zarówno dla utrzymania bieżącego, jak i strukturalnego.	Wstęp projektu Programu został zmodyfikowany.
3.	W treści programu identyfikowane są główne komponenty środowiska, podawane ocenie wpływów bezpośrednich i pośrednich. Zgodnie z treścią Programu należą do nich: <ul style="list-style-type: none"> • środowisko oraz zdrowie i warunki życia ludzi, • dobra materialne, • zabytki, • dostępność do złóż kopalin. 	Lista komponentów została zaktualizowana zgodnie z rekomendacją.

	<p>W powyższej liście brakuje takich komponentów jak rośliny, zwierzęta, grzyby i siedliska przyrodnicze oraz korytarze ekologiczne i formy ochrony przyrody. Jest to o tyle istotne, że w ramach utrzymania strukturalnego może dochodzić w wyniku poszerzenia pasa drogowego lub korekty łuków do kolizji z elementami przyrody. Z tego względu sugeruje się odwołanie do wszystkich komponentów środowiska wskazanych w art. 66 ustawy OOŚ.</p>	
4.	<p>Jednocześnie opisane w rozdziale 5 PWSKD2030 priorytety inwestycyjne, które mają wskazywać odcinki dróg krajowych wymagające interwencji zostały określone następująco:</p> <ul style="list-style-type: none"> wyniki badań stanu nawierzchni, wielkość i struktura ruchu, parametry drogi, liczba zabitych i rannych, zapewnienie tras alternatywnych dla dróg objętych przebudową/rozbudową, zapewnienie ciągłości dróg dostosowanych do nacisku 11,5 t/oś. <p>Sugeruje się uzupełnienie tej listy o priorytet inwestycyjny „wypadki i kolizje w tym kolizje ze zwierzętami”.</p> <ul style="list-style-type: none"> priorytet inwestycyjny „wypadki i kolizje w tym kolizje ze zwierzętami” – w zakresie kolizji ze zwierzętami priorytet może być oparty o analizę takich elementów jak: liczba wypadków i kolizji z udziałem zwierząt, natężenie ruchu oraz obecność korytarzy ekologicznych. Docelowo na tej podstawie możliwe byłoby wskazywanie miejsc, gdzie należy podjąć działania minimalizujące w postaci ograniczenia liczby kolizji ze zwierzętami i zapewnienie drożności korytarzy ekologicznych. <p>Jednocześnie należy dopisać zastrzeżenie, że dla każdego realizowanego projektu rozważane będą przesłanki takiej jego realizacji, która minimalizuje jego wpływ na środowisko.</p>	<p>Lista priorytetów została zaktualizowana zgodnie z rekomendacją. Ponadto podkreślono, że wszystkie projekty w ramach PWKSD będą realizowane z uwzględnieniem potrzeb dbałości o środowisko.</p>
5.	<p>Program (rozdział 6.3. <i>Nowe rozwiązania w zakresie utrzymania</i>) zobowiązuje Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad m.in. do zastosowania następujących działań:</p> <ul style="list-style-type: none"> Zielone filtry antysmogowe, Zapobieganie suszy, Wykorzystanie odnawialnych źródeł energii. <p>Program nie narzuca żadnych parametrów ilościowych ani wielkości środków finansowych, jaka jest przeznaczona na te działania. Zasadniczo Program ogranicza się do wskazania, że będą to projekty pilotażowe wybrane na podstawie informacji GDDKiA na temat zidentyfikowanych potrzeb przekazanej do wiadomości ministra właściwego do spraw transportu w ciągu sześciu miesięcy od przyjęcia Programu. Precyzyjna interpretacja zapisów Programu wskazuje, że przeprowadzenie po jednym niewielkim projekcie pilotażowym w każdym z wymienionych działań będzie w pełni potwierdzało zrealizowanie Programu zgodnie z jego założeniami.</p> <p>Aby uniknąć zarówno takiego wrażenia przy interpretacji zapisów Programu, a także zapewnić, że aspekty środowiskowe są w nim ujmowane z należytą starannością warto wprowadzić do jego treści zapisy wskazujące, że projekty pilotażowe nowych rozwiązań w zakresie utrzymania będą realizowane w różnych regionach Polski, z uwzględnieniem zróżnicowanych warunków klimatycznych oraz fizjogeograficznych, tak aby wnioski z projektów pilotażowych mogły być jak najbardziej uniwersalne dla terenu całej Polski.</p>	<p>Wymagania dotyczące projektów nowych rozwiązań zostały zaktualizowane zgodnie z rekomendacją.</p>
6.	<p>W rozdziale 4.3. Programu „<i>Krajowe dokumenty strategiczne</i>” brakuje odniesienia się do krajowego dokumentu strategicznego jakim jest Polityka ekologiczna państwa 2030. W treści PEP wskazano, że „<i>Mimo pozytywnych przykładów i sukcesów związanych z ochroną przyrody, obserwuje się jednak ogólny spadek wartości przyrodniczych kraju. W Polsce są rejony, np. zurbanizowane lub o intensywnym rolnictwie, w których postępuje degradacja przyrody i zubożenie składu gatunkowego. Niekorzystne zmiany liczebności i składu gatunków roślin i zwierząt wynikają najczęściej z wadliwego zarządzania przestrzenią: szybkiego, niekontrolowanego</i></p>	<p>Treść Programu uzupełniono o powiązania z PEP.</p>

	<p>rozwoju miast, osadnictwa rozprzestrzeniającego się w obrębie terenów wartościowych przyrodniczo lub w ich bezpośrednim sąsiedztwie, przecinania korytarzy ekologicznych przez infrastrukturę transportową, unifikacji i ubożenia krajobrazów”. Ponadto w PEP podkreślono, że transport ze względu na swój przestrzenny charakter jest jednym z najbardziej wrażliwych na zmiany klimatu działem gospodarki. Skutki zmian klimatu, takie jak silne ulewy, wiatry, podtopienia i osuwiska, opady śniegu i gradu, burze, niska i wysoka temperatura czy ograniczenia widoczności, mają wyraźny wpływ na wszystkie rodzaje transportu: drogowy, kolejowy, lotniczy oraz żeglugowy. Sugeruje się dodanie do tego rozdziału także analizy zgodności z <i>Polityką ekologiczną państwa 2030</i>.</p>	
7.	<p>W Programie w zakresie monitoringu założono trzy główne elementy:</p> <ul style="list-style-type: none"> informacja na temat stanu realizacji rzeczowo-finansowej – przygotowuje Minister właściwy do spraw transportu raz w roku i po zakończeniu Programu, podsumowanie dotychczasowego wykonania Programu według stanu na 31 grudnia 2025 roku - w pierwszym kwartale 2026 roku, podsumowanie wykonania rzeczowego w całym okresie realizacji - w pierwszym kwartale 2031 roku. <p>Z punktu widzenia Prognozy OOS ważne jest, że zgodnie z treścią Programu wskazane wyżej podsumowania mogą stanowić podstawę do ewentualnego przedłużenia Programu, a co za tym idzie czasookresu jego obowiązywania. W przypadku wystąpienia takiej sytuacji należy powtórzyć strategiczną ocenę oddziaływania na środowisko.</p>	<p>W przypadku przedłużenia Programu przewiduje się powtórzenie strategicznej oceny oddziaływania na środowisko. Nie ma potrzeby zmiany treści Programu w tym zakresie.</p>
8.	<p>Należy rozważyć możliwość wprowadzenia w ramach Programu zasady, że przy wyborze firm wykonujących prace budowlano-remontowe, a także związane z bieżącym utrzymaniem preferowane będą przedsiębiorstwa, które mają wdrożone systemy zarządzania środowiskiem SZŚ). Zastosowanie takiego podejścia wzmocni zmniejszanie oddziaływania na środowisko sektora transportowego. Przed wdrożeniem proponowanego rozwiązania należy wykonać analizę jakie SZŚ mogą być wdrożone w firmach oferujących usługi w zakresie projektowania, budowy i utrzymania dróg. Analizę powinno poprzedzić badanie rynku i możliwości dostosowania się firm do nowych wytycznych. Rekomenduje się dodatkowo, aby wybór wykonawców realizujących konkretne działania uwzględniał stosowanie zielonych zamówień publicznych (poprzez wprowadzanie kryteriów obowiązkowych lub/i dodatkowych odnoszących się do minimalizowania negatywnego wpływu na środowisko lub/i o charakterze pozytywnego oddziaływania sektora transportowego na środowisko). W tym zakresie rekomenduje się korzystanie z Kryteriów zielonych zamówień publicznych w UE dotyczących projektowania, budowy i utrzymania dróg².</p>	<p>Rekomendacja zostanie przekazana do GDDKiA. Nie przewiduje się zmiany treści Programu w tym zakresie.</p>
9.	<p>W przebudowie/rozbudowie odcinków objętych Programem należy upatrywać szans na zminimalizowanie istniejącego oddziaływania barierowego sieci dróg krajowych klasy G i GP na korytarze ekologiczne poprzez dostosowanie istniejących obiektów inżynierskich (przepustów, mostów, wiaduktów) w obrębie krajowej sieci korytarzy ekologicznych lub zaprojektowanie nowych specjalistycznych przejść oraz wygrodzeń ochronno-naprowadzających do zapewnienia drożności korytarzy i umożliwienia swobodnej migracji zwierząt. Z tego względu działania związane z utrzymaniem strukturalnym realizowane w ramach Programu powinny każdorazowo ten aspekt uwzględniać.</p>	<p>Program obejmuje wszelkie kategorie zadań związanych z prawidłowym funkcjonowaniem sieci dróg krajowych, także w aspekcie środowiskowym (w tym prace obejmujące wykonanie specjalistycznych przejść dla zwierząt). W Programie podkreślono ponadto, że wszystkie projekty w ramach PWKSD będą realizowane z uwzględnieniem potrzeb dbałości o środowisko.</p>

² https://www.uzp.gov.pl/_data/assets/pdf_file/0022/34258/Kryteria_ZPP_-_projektowanie_budowa_i_utzymanie_drog.pdf.

10.	<p>W Prognozie OOŚ przeprowadzono pogłębioną analizę oddziaływań skumulowanych w wyniku której wskazano, że 135 odcinków, stanowiących ok. 16% ogółu analizowanych odcinków dróg, w przypadku objęcia tych odcinków działaniami utrzymania strukturalnego może generować oddziaływania skumulowane z działaniami wynikającymi z innych analizowanych Programów. Dotyczy to odcinków zlokalizowanych w ciągach dróg o numerach: 1, 9, 11, 12, 15, 16, 17, 20, 21, 22, 24, 25, 28, 31, 32, 33, 35, 36, 39, 40, 42, 44, 45, 46, 47, 48, 50, 51, 52, 53, 55, 57, 58, 60, 61, 62, 63, 65, 66, 67, 70, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 81, 86, 91, 92, 94. W takich przypadkach zarówno na etapie decydowanie o konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, jak i na etapie określania jej zakresu należy wziąć pod uwagę możliwość kumulacji oddziaływań zgodnie z analizami przeprowadzonymi w Prognozie OOŚ.</p>	<p>Rekomendacja, zgodnie z treścią, zostanie wzięta pod uwagę na etapie realizacji poszczególnych inwestycji w ramach PWKSD. Nie ma potrzeby zmiany treści Programu w tym zakresie.</p>
11.	<p>W Programie (str. 34) sformułowano wniosek, że zwiększenie udziału energii odnawialnej w całkowitym zużyciu energii i ograniczenie negatywnego wpływu na środowisko może też odbywać się przez szeroko zakrojone działania na rzecz poprawy efektywności energetycznej zarządzanej infrastruktury, tj. wymianę oświetlenia na energooszczędne, zastosowanie w budynkach automatyki włączającej i wyłączającej samoczynnie światło oraz ograniczającej zużycie wody. Z tego zdania należy wykreślić sformułowanie „zwiększenie udziału energii odnawialnej w całkowitym zużyciu energii”, działania na rzecz poprawy efektywności energetycznej nie mają bowiem wpływu na zwiększenie udziału energii odnawialnej w całkowitym zużyciu energii.</p>	<p>Projekt Programu został skorygowany zgodnie z rekomendacją.</p>

3 INFORMACJE O PRZEBIEGU OPINIOWANIA I KONSULTACJI SPOŁECZNYCH PRZEPROWADZONYCH W RAMACH STRATEGICZNEJ OCENY ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO

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

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

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

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

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

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

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

- pisemnie w miejscu wyłożenia dokumentów,
- przez umieszczony na stronie Programu formularz on-line,
- na dedykowanym formularzu (do pobrania z ze strony Programu), przesyłając na adres e-mail: konsultacje@partycypacja-publiczna.pl,

- na dedykowanym formularzu (do pobrania ze strony Programu) lub w miejscu wyłożenia dokumentów, przesyłając tradycyjną drogą pocztową na adres: ekover, ul. Średzka 10/1B, 54-017 Wrocław.

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

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

Na spotkaniu nie zgłoszono żadnych uwag i wniosków wymagających dodatkowej analizy i odniesienia się w niniejszym podsumowaniu.

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

Główny Inspektor Sanitarny pismem HŚ.NZ.530.3.2022 z dnia 21 lipca 2022 r. zaopiniował pozytywnie przedłożone dokumenty nie wnosząc żadnych uwag. Również Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska pismem DOOS-TSOOS.410.10.2022.BW z dnia 22 lipca 2022 r. zaopiniował oba dokumenty pozytywnie, wyrażając w treści opinii swoje uwagi. Ich analizę wraz z odniesieniem zaprezentowano w dalszej części podsumowania.

3.1 Opinie właściwych organów, o których mowa w art. 57 i 58 Ustawy OOS

Tabela 2 Analiza uwag z procesu opiniowania przez organy

Lp.	Treść uwagi	Odniesienie do uwagi
1.	Można ocenić, że przyjęte w prognozie podejście do analiz na poziomie celów i priorytetów PWKSD, uszczegółowione jedynie tam gdzie to było możliwe, jest w większości przypadków poprawne. Jednak w pewnych obszarach istnieje konieczność pogłębienia/ rozszerzenia analiz oraz uspojnienia wyciągniętych wniosków tak, by był spełniony wymóg adekwatnego do zawartości projektu dokumentu poziomu szczegółowości oceny. Dotyczy to zwłaszcza analizy potencjalnych oddziaływań na różnorodność biologiczną. W kwestii potencjalnego oddziaływania na formy ochrony przyrody (rozdział 4.1.5. prognozy) stwierdzono przecięcie łącznie 387 (wariant przebudowy) i 398 (wariant rozbudowy) obszarów chronionych, jednak podczas samej analizy odniesiono się jedynie do obszarów o najwyższym prawdopodobieństwie wystąpienia oddziaływań. Jako kryterium wyboru obszarów chronionych do analizy został przyjęty procent potencjalnego zajęcia powierzchni obszaru, który w przypadku obszarów o małej powierzchni (rezerwy, zespoły przyrodniczo-krajobrazowe, użytki ekologiczne oraz małopowierzchniowe obszary Natura 2000) może wynieść powyżej 1%, natomiast dla obszarów wielkopowierzchniowych (parki narodowe, obszary Natura 2000, parki krajobrazowe, obszary chronionego krajobrazu) może wynieść ok. 10%. W rozdziale nie przedstawiono jednak konkretnych informacji w zakresie możliwości wystąpienia negatywnych oddziaływań na środowisko, co argumentowane jest brakiem szczegółowych informacji na temat konkretnych planowanych prac. W przypadku	W przypadku uwagi do metodyki wyjaśnienia wymaga pewne niezrozumienie. W ostatnim kroku analiz wyznaczono obszary o najwyższym prawdopodobieństwie wystąpienia oddziaływań. Dla obszarów o małych powierzchniach (rezerwy, zespoły przyrodniczo-krajobrazowe, użytki ekologiczne oraz małopowierzchniowe obszary Natura 2000) jako kryterium przyjęto procent potencjalnego zajęcia powierzchni obszaru. Obszary, w których zidentyfikowane zajęcie terenu może wynieść powyżej 1% powierzchni całego obszaru zostały uznane jako narażone na negatywne oddziaływanie w wyniku realizacji inwestycji. W przypadku obszarów wielkopowierzchniowych (parki narodowe, obszary Natura 2000, parki krajobrazowe, obszary chronionego krajobrazu), głównym kryterium do wytypowania obszarów najbardziej zagrożonych była powierzchnia zajętości terenu w obszarze. Jako obszary najbardziej narażone przyjęto ok. 10% obszarów z poszczególnych kategorii form ochrony, dla których analizy powierzchni zajętości wykazały najwyższe wartości (średnio ok.

Lp.	Treść uwagi	Odniesienie do uwagi
	<p>obszarów Natura 2000 nie została określona skala potencjalnego negatywnego oddziaływania oraz nie wskazano czy istnieje ryzyko, że realizacja przedsięwzięć wpłynie negatywnie na obszar chroniony lub przedmioty i cele ochrony (Tabela 4.9.). Co istotne, w przypadku części obszarów Natura 2000, jako jedno z zagrożeń wymienionych w Standardowych Formularzach Danych zostały zawarte drogi i autostrady. W rozdziale tym (oraz w innych fragmentach prognozy) znajdują się rekomendacje, aby szczegółowa ocena w tym zakresie została wykonana dopiero w trakcie oceny oddziaływania na środowisko dla poszczególnych przedsięwzięć. Takie podejście do analiz w prognozie nie jest prawidłowe. Należy zwrócić uwagę, że to nie procent zajętej powierzchni powinien świadczyć (szczególnie w przypadku obszarów Natura 2000) o potencjalnym negatywnym oddziaływaniu, lecz to, jaki teren zostanie zajęty podczas prowadzonych działań (art. wejście na powierzchnię jednego płatu siedliska w danym obszarze Natura 2000). To prawda, że projekt PWKSD charakteryzuje się dużym poziomem ogólności, jednak z uwagi na konieczność kierowania się zasadą ostrożności, w prognozie powinien zostać przyjęty „wariant pesymistyczny” realizacji projektów, zakładający możliwość ingerencji w cele lub przedmioty ochrony danego obszaru i przedstawiający możliwe negatywne oddziaływania (zwłaszcza, że Autorzy prognozy dopuszczają możliwość wystąpienia takich oddziaływań). Ponadto powinny zostać zaproponowane działania minimalizujące lub kompensujące negatywne oddziaływania, co będzie przydatne na etapie inwestycyjnym i zgodne z rekomendacją ze str. 213 prognozy „Wyniki przeprowadzonych analiz przestrzennych wskazują, że takie prawdopodobieństwo jest niewielkie, jednak nie można go całkowicie wykluczyć. Pozwoliły one jednocześnie zidentyfikować obszary, w obrębie których tego typu konflikty mogą wystąpić, zatem w oparciu o art. 62 ust. 1 i art. 66 ust. 7 Ustawy OOS, zachodzi konieczność uwzględnienia wniosków płynących z niniejszej Prognozy w opracowywanej dokumentacji środowiskowej dla wynikających z Programu przedsięwzięć”.</p>	<p>0,5 km²), a nie 10% zajętości powierzchni obszaru jak wskazał organ. Niemniej autorzy Prognozy nie mogą zgodzić się z wnioskiem, że podejście do analiz w Prognozie nie jest prawidłowe. Jak sam organ wskazuje PWKSD ma charakter ogólny i nie precyzuje konkretnych dróg/odcinków dróg, na których realizowane będą prace utrzymaniowe oraz rodzaju tych prac. Celem PWKSD jest zapewnienie stabilnego finansowania dla utrzymania spójnej, nowoczesnej i bezpiecznej sieci dróg krajowych Z tego powodu analizy wykonane na potrzeby Prognozy z konieczności oparte zostały o pewne założenia, które opisano szczegółowo w rozdziale 2.2.3 Prognozy. Miały one na celu oszacowanie możliwego oddziaływania Programu na środowisko jako całości, a nie szczegółowej analizie oddziaływania poszczególnych przedsięwzięć. Zarówno delimitacja odcinków mogących zostać objętymi działaniami, jak i ich potencjalny zakres, w żadnym wypadku nie są danymi projektowymi, w oparciu o które można byłoby wyciągać precyzyjne wnioski o oddziaływaniu na środowisko, w szczególności sieć obszarów chronionych. Jednoznaczna identyfikacja oddziaływań dla przedsięwzięć, nie posiadających na obecnym etapie absolutnie żadnych parametrów w opinii autorów byłoby nadinterpretacją, a przyjęcie do oceny wspomnianego „wariantu pesymistycznego” byłoby olbrzymim przewymiarowaniem oddziaływań Programu, gdyż z jednej strony, zgodnie z przyjętymi wskaźnikami, w okresie jego obowiązywania będzie mógł objąć jedynie ok. połowę zidentyfikowanych odcinków (na obecnym etapie nie wiadomo nawet których) i jedynie pewną część (znów nie wiadomo jaką), która będzie podlegała rozbudowie. Stąd autorzy podtrzymują stanowisko, iż jedyny merytorycznie uzasadniony model, to przyjęta w Prognozie wstępna identyfikacja zagrożeń na zasadzie konfliktów przestrzennych, która możliwa będzie do weryfikacji i szczegółowej oceny na etapie inwestycyjnej OOS, gdy ustalone zostaną jakiegokolwiek parametry poszczególnych przedsięwzięć. Autorzy raz jeszcze pragną podkreślić, iż niemożliwe i niezasadne jest wyciąganie precyzyjnych wniosków w oparciu o nieprecyzyjne oraz nieustalone dane, a tym bardziej proponowanie precyzyjnych zaleceń konkretnym przedsięwzięciom bez wiedzy o ich podstawowych parametrach i zakresie. Informacja o niemożności wykluczenia oddziaływań dla przyszłych planowanych przedsięwzięć finansowanych z PWKSD należy traktować jako informację o pewnym ładunku potencjalności, która może być zastosowana przez decydentów na etapie określania zakresu raportu dla przyszłych przedsięwzięć. Ale fakt wystąpienia oddziaływań będzie wynikał z szczegółowych rozwiązań technicznych i/lub korekty przebiegu drogi, a nie z faktu, że wsparcie finansowe zostało dla danego odcinka przewidziane.</p>
2.	<p>W prognozie zawarte są niejednoznaczne wnioski w zakresie możliwości wystąpienia znaczącego negatywnego oddziaływania na środowisko, szczególnie na obszary Natura 2000. Jak wspomniano wcześniej, w rozdziale 4.1.5. nie określono skali potencjalnego negatywnego oddziaływania na obszary Natura 2000. W rozdziale podsumowującym wyniki prognozy zidentyfikowano zaś oddziaływania „istotne” (w skali nieistotne, istotne oraz znaczące) na różnorodność biologiczną (na etapie realizacji dla wariantu przebudowy oraz rozbudowy oraz na etapie eksploatacji w wariantcie rozbudowy). Na str. 213-214 sformułowano w tym zakresie szereg niejednoznacznych wniosków, z których część neguje możliwość wystąpienia znaczącego negatywnego oddziaływania na środowisko, w tym obszary Natura 2000, a część takie oddziaływanie dopuszcza „jednocześnie ogólny i wariantowy charakter działań Programu wyklucza możliwość jednoznacznego rozstrzygnięcia, już na etapie oceny strategicznej, czy w trakcie realizacji poszczególnych inwestycji może dojść do znaczącego oddziaływania, w rozumieniu wspomnianego art. 55. ust. 2 ustawy OOS (...) Wyniki przeprowadzonych analiz przestrzennych wskazują, że takie prawdopodobieństwo jest niewielkie, jednak nie można go całkowicie wykluczyć”. W prognozie uznano ostatecznie, że projektowany dokument nie wywoła możliwości wystąpienia znaczących negatywnych oddziaływań na cele ochrony obszaru Natura 2000 i nie jest konieczna analiza przesłanek wynikających z art. 34 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody, co argumentuje się przytoczonym orzecznictwem (str. 214).</p>	<p>Autorzy ponownie podkreślają, że przeprowadzona w Prognozie analiza oddziaływania na poziomie Programu miała na celu identyfikację zagrożeń i konfliktów, jako systemu wczesnego ostrzeżenia, który pozwoli uwzględnić ich istnienie już na etapie konstytuowania się poszczególnych projektów, co z kolei pozwoli uniknąć ich wystąpienia. Stąd w pełni uzasadniony jest przywołany wniosek o braku jednoznacznych wskazań w zakresie znaczącego (w rozumieniu ustawy o ochronie przyrody) oddziaływania Programu na sieć obszarów Natura 2000.</p>
3.	<p>W ocenie tut. Organu na podstawie przeprowadzonych w prognozie analiz nie można wyciągnąć wniosku, że nie istnieje możliwość znaczącego negatywnego oddziaływania ustaleń PWKSD na obszary Natura 2000. Znaczące negatywne oddziaływania nie muszą być pewne, jak usiłują uzasadnić Autorzy prognozy, ale także potencjalne, co zostało</p>	<p>Nie ulega wątpliwości, że w przypadku, w którym z projektowanego dokumentu wynika, że objęte nim inwestycje wywołać mogą (potencjalnie) znaczące negatywne oddziaływania na obszary Natura 2000 należy nie tylko</p>

Lp.	Treść uwagi	Odniesienie do uwagi
	<p>dopuszczone w przedmiotowym przypadku. Tego typu oddziaływanie należy identyfikować z możliwością wystąpienia znaczącego negatywnego oddziaływania realizacji założeń projektowanego dokumentu na obszary Natura 2000. Podkreśla to również orzecznictwo Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej. Zgodnie z nim wykluczenie znaczącego negatywnego oddziaływania na obszary Natura 2000 skutków realizacji planu lub programu może mieć miejsce wyłącznie wówczas, gdy z naukowego punktu widzenia brak jest racjonalnych wątpliwości co do braku wystąpienia takich skutków, por. wyroki w sprawach C-441/17, C258/11, C-387/15 i C-388/15, C-339/14, C-521/12. Dlatego też, jeżeli w wyniku weryfikacji przeprowadzonych analiz nadal nie da się wykluczyć możliwości wystąpienia znaczących negatywnych oddziaływań na obszary Natura 2000, to analizy w zakresie spełnienia przesłanek z art. 34 ustawy o ochronie przyrody, stosownie do poziomu szczegółowości projektu dokumentu, będą konieczne do przeprowadzenia z punktu widzenia art. 55 ust. 2 ustawy oś.</p>	<p>przeprowadzić ocenę oddziaływania, ale także, że uniemożliwione jest przyjęcie dokumentu, jeśli z zasady przezorności wynika, iż tych oddziaływań nie można wykluczyć. Dotyczy to jednak sytuacji, w której planowane inwestycje objęte projektem są pewne co do lokalizacji (przebiegów) tak, by można było realnie taką ocenę przeprowadzić. Co więcej, jak wynika z art. 3 ust. 8 Dyrektywy SEA plany i programy finansowe same w sobie są zwolnione z obowiązku przeprowadzania strategicznej oceny.</p> <p>Celem głównym PWKSD jest „zapewnienie stabilnego finansowania dla utrzymania spójnej, nowoczesnej i bezpiecznej sieci dróg krajowych. Ponadto ustalono 3 cele szczegółowe: (1) zwiększenie spójności sieci dróg krajowych dostosowanych do ruchu pojazdów o nacisku pojedynczej osi do 11,5 t, (2) zapewnienie wymaganego stanu technicznego istniejącej infrastruktury, (3) intensyfikacja działań zmniejszających negatywny wpływ infrastruktury drogowej na środowisko” co dostrzeżę i podkreśla sam organ współdziałający. PWKSD nie zawiera ani wiążącej listy planowanych przedsięwzięć o określonym przebiegu/rozwiązaniach technicznych/ lokalizacji, ani nie stanowi planu, z którego wprost wynika możliwość realizacji konkretnego przedsięwzięcia o nie-inwestycyjnym charakterze (jak np. wycinka drzew).</p> <p>Należy to podkreślić z całą stanowczością, ponieważ żaden z przywołanych w stanowisku GDOŚ wyroków nie dotyczy Programu finansowego.</p> <p>Wymaga podkreślenia, że przywołany wyrok w sprawie p. Polsce (C-441/17) dotyczy przedsięwzięcia o charakterze nie-inwestycyjnym, możliwego do realizacji wprost w wyniku przyjęcia aktualizacji Planu, bez decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, a więc dokumentu o całkowicie odmiennych celach i relacji do przedsięwzięć, niż oceniany program. Dwa kolejne wyroki w sprawach połączonych - C-387/15 (połączony ze sprawą C-388/15) dotyczy wprawdzie dokumentu programowego - regionalnego planu zagospodarowania przestrzennego - ale dotyczącego jednego konkretnego przedsięwzięcia - czyli "Rozgraniczenie obszaru portu morskiego w Antwerpii - Rozbudowa portu na lewym brzegu", którego lokalizacja i warianty rozbudowy były oceniane właśnie na etapie planu zagospodarowania. Plan zagospodarowania ze swej istoty nie jest planem finansowym.</p> <p>Z kolei przywołany wyrok w sprawie Sweetman (C-258/11) dotyczy planowanego przedsięwzięcia, nie planu. Identycznie wyrok C-521/12 w przedmiocie projektu trasy autostrady A2 's-Hertogenbosch-Eindhoven' (zwanego dalej 'projektem trasy autostrady A2'). Oczywiście brzmienie przywoływanego tekstu dyrektywy zawsze odnosi się do "planu lub przedsięwzięcia", ale kontekst tych konkretnych wyroków wskazuje na konieczność bezwarunkowego zastosowania zasady przezorności dla takiego przedsięwzięcia, którego przebieg wyznaczony został w drodze decyzji indywidualnej – i wówczas jest wymóg zastosowania zasady przezorności jest bezsprzeczny, z czym autorzy Prognozy nie polemizują.</p> <p>Należy jednoznacznie stwierdzić, że - po pierwsze - żaden z przywołanych wyroków nie dotyczy planów finansowych, a po drugie – że plany finansowe wyłączone zostały wprost z konieczności (obowiązku) objęcia oceną strategiczną, co wynika wprost z art. 3 ust. 8 Dyrektywy SEA. Oczywiście wolą prawodawcy krajowego obowiązek ten może na nie zostać rozszerzony, stało się tak w niniejszym przypadku, a autorzy Prognozy podążając za wolą organu współdziałającego przeprowadzili analizy przestrzenne dla przyszłych działań objętych PWKSD – na tyle, na ile to możliwe dla przedsięwzięć o niestabilnym przebiegu i charakterze, tj. pewnych warunkach brzegowych. Nie zmienia to jednak faktu, że ustalenia wynikające z orzecznictwa TSUE dotyczące skutków zastosowania zasady przezorności wobec planów obejmujących realizację skonkretyzowanych przedsięwzięć w znanej lokalizacji (jak plan zagospodarowania regionalnego przywołany</p>

Lp.	Treść uwagi	Odniesienie do uwagi
		<p>w sprawie C-387/15 i C-388/15) mogą mieć zastosowanie tylko wobec tak skonkretyzowanych przedsięwzięć. Z kolei przeniesienie ustaleń wypracowanych w orzecznictwie dla planów, z których wprost wynika realizacja przedsięwzięć nie-inwestycyjnych, niewymagających żadnej dalszej decyzji “wykonawczej” w rozumieniu krajowego porządku prawnego (polska sprawa o sygnaturze C-441/17) na plan finansowy, z którego dofinansowaniu podlegać będą przedsięwzięcia, które będą musiały posiadać decyzje o środowiskowych uwarunkowaniach – jest nieuprawnione.</p> <p>Oznacza to, że nie ma podstaw do zastosowania zasady przezorności dla ocenianego programu w rozumieniu naukowej pewności co do braku ich wystąpienia. Wzmocnieniem tych ustaleń jest także wnioskowanie a maiori ad minus: Skoro sama dyrektywa wyłącza zastosowanie SEA dla planów finansowych, to oznacza, że zakłada brak ich oddziaływań z uwagi na brak wymaganej szczegółowości. Oznacza to, że same w sobie plany finansowe – w założeniu prawodawcy unijnego – nie mogą wywierać wpływu na obszary Natura 2000, co potwierdzono także przeprowadzając stosowne analizy w Prognozie.</p> <p>Podsumowując: uzyskane konkluzje oznaczają nie brak możliwości oceny negatywnych znaczących oddziaływań (co sugerowałoby konieczność przeprowadzenia oceny przesłanek alternatywnych zgodnie z zasadą przezorności) a brak negatywnych znaczących oddziaływań Programu jako takiego – na obszary Natura 2000.</p> <p>Natomiast odpowiedzialność autorów Prognozy każe zasignalizować twórcom i dalszym wykonawcom Programu, że realizacja konkretnych finansowanych zeń przedsięwzięć potencjalnie takie kolizje może wywołać - co jest konkluzją z zupełnie innej kategorii, niż argument o braku “naukowej pewności” i konieczności zastosowania przesłanek z art. 34 uop – dla projektu Programu.</p>
4.	<p>Analiza możliwości wystąpienia oddziaływań skumulowanych wykazała, że odcinki zidentyfikowane do objęcia utrzymaniem strukturalnym w ramach PWKSD, zlokalizowane są w obszarach realizacji inwestycji wynikających z czterech dokumentów dotyczących sektora transportowego tj. Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 (z perspektywą do 2025 r.) wraz z aktualizacją – RPDBK 2030 – w opracowaniu; Strategiczne Studium Lokalizacyjne Inwestycji Centralnego Portu Komunikacyjnego; Pogram Budowy 100 Obwodnic na lata 2020-2030 oraz PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. – zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku. Ryzyko kumulowania się oddziaływań ma wg wyników analiz dotyczyć: 19 fragmentów krajowej sieci korytarzy ekologicznych (szczególnie niebezpieczne może być prowadzenie inwestycji liniowych w poprzek korytarzy), 5 parków krajobrazowych, 7 obszarów chronionego krajobrazu oraz 6 obszarów Natura 2000. Ponadto, ze względu na planowane działania, może dojść do dalszego zwiększenia natężenia ruchu oraz pogłębiania presji na korytarze ekologiczne. Najbardziej negatywnym oddziaływaniem będą charakteryzowały się odcinki dróg przebiegające przez duże kompleksy leśne i doliny rzeczne, które są głównymi trasami migracji dużych ssaków (str. 70 prognozy). Zwiększenie natężenia ruchu nie tylko może wpłynąć na zwiększenie śmiertelności, ale również spowodować całkowitą fragmentację gdyż zwierzęta będą odstraszone od drogi ze zbyt dużym ruchem. Pomimo zidentyfikowanych w prognozie poważnych możliwości kumulacji oddziaływań, w rozdziale nie zawarto żadnych rekomendacji co do możliwości zapobiegania im oraz ich minimalizowania. W katalogu możliwych działań minimalizujących zawarto jedynie rekomendacje, że należy je „uwzględnić”, choć nie wiadomo na jakim etapie i w jaki sposób (str. 217 prognozy). Prognoza nie powinna jedynie identyfikować potencjalnych zagrożeń, ale również proponować sposoby ich uniknięcia bądź łagodzenia. Jeżeli ze względu na brak informacji o lokalizacji inwestycji nie jest możliwe wskazanie konkretnych środków, w prognozie powinien się znaleźć przynajmniej katalog możliwości, adekwatnych do rodzaju inwestycji, z których będzie można korzystać.</p>	<p>Uzupełniono i doprecyzowano katalog działań minimalizujących zawarty w Prognozie o zapisy dotyczące mitygacji ryzyka wystąpienia kumulacji oddziaływań na korytarze ekologiczne i sieć obszarów chronionych.</p>
5.	<p>W tym miejscu należy zaznaczyć, że celowe pomijanie lub splotanie analiz w prognozie ze względu na etap oceny oddziaływania na środowisko nie jest prawidłowe. Podejście takie nie jest także zgodne z rekomendacją na str. 93 prognozy, zgodnie z którą „Dla przedsięwzięć z grupy utrzymanie strukturalne, priorytetem powinna być szczegółowa analiza możliwych konfliktów z obszarami chronionymi na jak najwcześniejszym etapie”. Etapem tym powinna być strategiczna ocena oddziaływania na środowisko.</p>	<p>Etapem tym może być najwcześniej etap, na którym uszczegółowiona zostanie lokalizacja każdego przyszłego przedsięwzięcia.</p> <p>Nie można zgodzić się z wnioskiem, że jakiegokolwiek analizy w Prognozie zostały pominięte lub splotone. Wręcz przeciwnie: autorzy Prognozy poszli krok do przodu w stosunku do stopnia szczegółowości ocenianego dokumentu, właśnie w celu identyfikacji i analizy możliwych konfliktów na jak najwcześniejszym etapie. Jednak, jak już niejednokrotnie wcześniej podkreślano, wyciąganie na podstawie przyjętych założeń jednoznacznych i precyzyjnych wniosków jest niemożliwe, stąd dla projektów, w przypadku których</p>

Lp.	Treść uwagi	Odniesienie do uwagi
		zidentyfikowano zagrożenia, zarekomendowano ich szczegółową analizę na dalszych etapach procesu przygotowania inwestycji, gdy będą znane ich konkretne parametry. W opinii autorów to jest właśnie istotą strategicznej oceny oddziaływania na środowisko.
6.	Realizacja PWKSD wiązać się będzie również z presjami hydromorfologicznymi, związanymi z oddziaływaniami inwestycji drogowych na ukształtowanie i ciągłość rzek i dolin rzecznych. Na str. 110 prognozy znalazła się informacja, że lokalizowanie, remonty i utrzymywanie obiektów mostowych, korekcja przebiegu cieków wodnych w trakcie prac drogowych, modyfikacja układu hydrograficznego rowów i zmiana wskaźników hydrologicznych wskutek odprowadzania wód opadowych z terenów utwardzonych w konsekwencji oddziałuje na klasyfikację wód powierzchniowych, mogąc powodować jej zmianę z naturalnej na silnie zmienioną część wód. W związku z tym istnieje ryzyko, że realizacja założeń PWKSD, bez zastosowania rozwiązań minimalizujących może wpłynąć na nieosiągnięcie celów środowiskowych, o których mowa w ustawie z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne (Dz. U. z 2021 r. poz. 2233 ze zm.).	Jak już niejednokrotnie wcześniej podkreślano stwierdzenia ryzyka wystąpienia oddziaływania w oparciu o przyjęte w analizach ogólne założenia nie można traktować jako jednoznacznej identyfikacji znaczących oddziaływań generowanych przedsięwzięciami wynikającymi z Programu. Podkreślenia wymaga też fakt, iż wniosek dotyczy przypadku braku zastosowania jakichkolwiek rozwiązań minimalizujących, a taka sytuacja w świetle polskiego prawa nie może mieć miejsca, gdyż tego typu przedsięwzięcia wymagają uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, w ramach której takie działania są każdorazowo opracowywane.
7.	Ryzyko związane z negatywnym oddziaływaniem planowanych działań na szlaki migracyjne zwierząt może zostać złagodzone poprzez działania polegające na budowie przejść dla zwierząt wraz z systemem naprowadzania, co zostało opisane w przedłożonej dokumentacji. Należy jednak zwrócić uwagę, że zwiększenie natężenia ruchu, budowa obiektów mostowych oraz wszelkie działania wpływające na hydromorfologię mogą oddziaływać nie tylko bezpośrednio na dany obszar budowy, ale także pośrednio na obszary chronione znajdujące się w oddaleniu od prowadzonej inwestycji, w tym pominięte w analizie strefy ochrony roślin, zwierząt i grzybów. Może to być związane m.in. ze zwiększonym hałasem na terenach gdzie nie występuje zabudowa i nie zostaną postawione ekrany akustyczne i zmianą stosunków wodnych wpływającą na siedliska i gatunki od wód zależnych. W przypadku ingerencji w ciekie wodne oddziaływanie prowadzonych prac może być odczuwalne na dalszych ich odcinkach.	Dodano odpowiednie zalecenia minimalizujące w sugerowanym aspekcie oddziaływania hałasu, zmian stosunków wodnych w przypadku ingerencji w ciekie wodne. Jednak należy podkreślić, że ze względu na brak informacji dotyczących konkretnych planowanych prac zalecenia te będą podane w formie ogólnej, bez szczegółowej analizy zagrożeń na stanowiska gatunków, siedliska, strefy ochrony gatunków czy formy ochrony przyrody. Z powodu małego stopnia szczegółowości ocenianego dokumentu nie jest też możliwe określenie czy w skutek prowadzonych prac negatywne oddziaływanie wystąpi i w jakim zakresie oraz czy realizacja przedsięwzięcia wpłynie negatywnie na środowisko. Takie wnioski będą możliwe dopiero na dalszych etapach procesu przygotowania inwestycji, gdy będą znane ich konkretne parametry.
8.	W przypadku utrzymania bieżącego dróg w prognozie zwrócono uwagę na problem stosowania soli do odładzania w okresie zimowego utrzymania dróg, które „nie pozostaje obojętne na przyległe zbiorowiska roślinne i ekosystemy wodne i żyjące w nich organizmy” (str. 64 prognozy). Wskazano konieczność zastosowania alternatyw w tym zakresie, szczególnie w obrębie obszarów o wysokiej wrażliwości na to zagrożenie, lecz nie zaproponowano żadnych alternatyw.	Prognoza została uzupełniona o minimalizację dla wskazanego zagrożenia.
9.	Odnosnie kwestii zaplanowanych pilotażowych projektów związanych z wprowadzaniem zielonych filtrów antysmogowych oraz odnawialnych źródeł energii, zauważalne są pewne zagrożenia dla środowiska przyrodniczego. W przypadku niskich turbin wiatrowych o pionowej osi obrotu brak jest wskazania co należy rozumieć przez „niskie turbiny”. Nie wskazano parametrów tych obiektów oraz nie zostało przeanalizowane ich ewentualne oddziaływanie na ornitofaunę. Odnosząc się natomiast do zaproponowanych łąk antysmogowych, które mają również służyć owadom zapylającym i znajdować się wzdłuż poboczy dróg, należy wziąć pod uwagę kilka istotnych kwestii związanych z: ryzykiem śmiertelności przedmiotowych owadów, przyciąganiem ptaków w okolicę drogi, przeniesieniem nasion przez człowieka (tzw. antropochoria). Łąki takie nie będą przywabiać tylko ptaków posilających się owadami, ale również przyciągną tzw. ziarnojady, których jest zdecydowanie więcej gatunków. Ponadto nasiona ze względu na bliskość drogi będą przenoszone przez samochody na dalsze odległości. Dodatkowo przyciągnięte owady, w tym zapylające, mogą ginąć na drodze, co spowoduje uszczuplenie ich lokalnych populacji. Zdaniem tut. Organu, łąka nie powinna być lokalizowana przy obszarowych formach ochrony przyrody, powinna zostać odsunięta od pasa drogowego o kilka metrów oraz musi się składać z odpowiedniej mieszanki gatunków tak, aby jak najbardziej ograniczyć jej rozsiewanie na pozostałe tereny. Za lepsze rozwiązanie należy więc uznać zaproponowane w dokumentacji ograniczenie koszenia trawy w miejscach których jest to możliwe ze względu na bezpieczeństwo ruchu, w szczególności na pasach rozdziału, oraz sadzenie przy drodze drzew lub, w przypadku braku miejsca, ewentualnie krzewów, biorąc jednak pod uwagę, że muszą to być gatunki nieinwazyjne, niewytwarzające owoców przyciągających ptaki.	Prognoza została doprecyzowana w zakresie wskazanych zagadnień. W przypadku potencjalnego oddziaływania łąk antysmogowych zdania międzynarodowego środowiska naukowego są podzielone i aktualnie brakuje w tej kwestii jednoznacznego konsensusu. Z tego powodu w Prognozie przytoczono argumenty obu stron, a rozstrzygnięcie kwestii decyzji o pełnoskalowym wdrożeniu działania pozostawiając na etap po opracowaniu wyników projektów pilotażowych, które pozwolą określić, jak kształtują się wskazane zagrożenia w polskich uwarunkowaniach, jednocześnie podkreślając wagę właściwego doboru ich lokalizacji.
10.	Na str. 152 prognozy zawarta została informacja o wprowadzaniu na ekrany akustyczne osłon np. w postaci pnących gatunków długowiecznych, rodzimych oraz zimozielonych o szerokim zakresie tolerancji środowiskowej (np. bluszcz pospolity), bez stosowania roślin inwazyjnych. Rozwiązanie takie może być zastosowane jedynie w miejscach poza obszarowymi formami ochrony przyrody i miejscami występowania nietoperzy (trasy przelotów, miejsca rozrodu, zimowania, rojenia itd.). Podczas doboru gatunków należy też zwrócić uwagę nie tylko na ich inwazyjność, ale także brak obecności owoców atrakcyjnych dla ptaków.	Doprecyzowano zapisy Prognozy we wskazanym zakresie.
11.	W rozdziale 5.4. prognozy przedstawione zostały propozycje monitoringu wdrażania postanowień PWKSD. Należy w tym miejscu wyjaśnić, że monitoring nie powinien odnosić się (jak napisano) jedynie do zidentyfikowanych oddziaływań negatywnych, ale stanowić narzędzie do obrazowania rzeczywistego i całościowego wpływu realizacji założeń danego dokumentu na środowisko. Przykładowo, monitorować można czy faktycznie wystąpi	Przywołany przykład monitorowania wpływu na jakość powietrza w żaden sposób nie jest możliwy do implementacji na potrzeby monitorowania wpływu Programu na środowisko. Pomiar tego typu prowadzone są przez GOiŚ na poziomie kraju, jednak nie ma żadnego miarodajnego sposobu

Lp.	Treść uwagi	Odniesienie do uwagi
	prognozowana poprawa jakości powietrza atmosferycznego. W tym celu w prognozie należy wskazać odpowiednie wskaźniki, które umożliwią jakościową i ilościową ocenę skutków wdrażania danego dokumentu na środowisko przyrodnicze. W prognozie dla PWKSD zaproponowano wskaźniki dotyczące odsetka uzyskanych decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla konkretnych projektów (w tym z brakiem konieczności oraz koniecznością przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko) lub odsetka projektów, dla których odmówiono wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. W ocenie tut. Organu opracowana metodyka nie pozwoli na realną ocenę skutków realizacji PWKSD na środowisko. Nie wiadomo czy wszystkie realizowane w ramach PWKSD projekty będą wymagały uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Ponadto, w przypadku jej uzyskania nie ma pewności co do zrealizowania projektu i przeprowadzenia monitoringu. Zatem część projektów z PWKSD mogłaby w tej sytuacji w ogóle nie podlegać monitoringowi. Konieczne jest zatem ustalenie nowych miarodajnych wskaźników, które pozwolą na całościowe zobrazowanie wpływu realizacji założeń PWKSD na środowisko.	identyfikacji co jest faktycznym czynnikiem zmiany parametru w danym punkcie pomiarowym. Poza modernizacją infrastruktury drogowej, może to być wiele innych czynników, jak likwidacja innych źródeł emisji związana z transformacją energetyczną czy zmiana zagospodarowania, terenu. Ministerstwo Infrastruktury nie ma środków, narzędzi, ani kompetencji do prowadzenia tego typu pomiarów, szczególnie w obszarze środowiska przyrodniczego. Z tego względu autorzy Prognozy podtrzymują argumentację w zakresie doboru wskaźników dokonanej w Rozdziale 5.4 Prognozy. Jeśli natomiast przyszłe przedsięwzięcia nie będą wymagały decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, oznacza to brak ich wpływu na środowisko - a więc niemożliwe byłoby wprowadzenie monitoringu dla takiego przedsięwzięcia jako ze swej istoty pozbawionego wpływu na środowisko.
12.	Odnosnie wspomnianych w prognozie Programów Inwestycji informuję, że należy przeanalizować treść tych programów pod kątem ich kwalifikacji do strategicznej oceny oddziaływania na środowisko. W przypadku spełnienia kryteriów kwalifikacji, należy przeprowadzić strategiczną ocenę oddziaływania na środowisko z udziałem właściwych w danym przypadku organów, o których mowa w art. 57 i 58 ustawy o oś.	W przypadku niniejszej uwagi należy wyjaśnić, iż używany w Programie i Prognozie OoŚ termin „program inwestycji” nie jest programem podlegającym SOOŚ w rozumieniu ustawy OoŚ, a jedynie harmonogramem konkretnych inwestycji. Opisano to w Programie na str. 38: „Inwestor, czyli GDDKiA, jak dotychczas będzie przygotowywał Program Inwestycji dla każdego zadania, zgodnie z Rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 2 grudnia 2010 r. w sprawie szczegółowego sposobu i trybu finansowania inwestycji z budżetu państwa”.

3.2 Uwagi i wnioski zgłoszone do konsultowanych dokumentów w ramach udziału społeczeństwa

Tabela 3 Analiza uwag i wniosków zgłoszonych do projektu Programu w ramach udziału społeczeństwa

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

Lp.	Data	Forma	Podmiot	Dokument	Element dokumentu	Treść uwagi	Uzasadnienie uwagi	Odniesienie do uwagi
							ekspresowa a w Warszawie nikt nią ekspresowo do pracy nie dojedzie...	odcinka działaniami, w przypadku spełnienia przez niego kryteriów wyboru.
5	11.07.2022 20:07	Strona int.	osoba fizyczna	Projekt programu	5. Priorytety realizacyjne i kierunki interwencji	Czy wśród planowanych do realizacji zadań związanych z dostosowaniem do 11,5 t uwzględniony jest odcinek DK62 relacji Węgrów - Repki???	Ww. odcinek DK62 wymaga pilnej naprawy stanu nawierzchni drogi.	Zadania tego typu są przewidywane do realizacji w ramach PWKSD. Program w swojej treści, poza pięcioma przypadkami, nie wskazuje konkretnych odcinków przeznaczonych do objęcia utrzymaniem strukturalnym. Takiej delimitacji dokonano jedynie na potrzeby oceny oddziaływań w Prognozie OOŚ. Dlatego nie wyklucza się możliwości objęcia wskazanego odcinka działaniami, w przypadku spełnienia przez niego kryteriów wyboru zgodnie z zasadami określonymi w Programie.
6	11.07.2022 19:21	Strona int.	osoba fizyczna	Projekt programu	cały program	Trzeba wzmocnić drogę przez Sokoly (gmina w wysokomazowieckim) żeby był rozwój. To jest droga wojewódzka 671 i potrzebny jest remont.	teraz cała gospodarka idzie na Białystok albo Zambrów a jakby była droga dobra na Sokoly to by więcej było też w miejscowości Sokoly.	Wskazany odcinek znajduje się w zarządzie władz samorządowych, a więc jest poza zakresem działań Programu, który dotyczy odcinków dróg krajowych w zarządzie GDDKiA.
7	11.07.2022 19:10	Strona int.	osoba fizyczna	Projekt programu	rozdział 6	Nie może być nie skoszone przy drogach tam gdzie są pola. Potem z takiego pobocza chwasty idą i szkodniki, a może być nawet pożar. zwłaszcza teraz jak jest susza i upały	można nie kosić w mieście albo na węzle i te łąki to nawet ładnie to wygląda jak nie koszone ale nie tam gdzie są pola	Wskazany aspekt zostanie wzięty pod uwagę w ramach projektów pilotażowych, które mają na celu wypracowanie optymalnego sposobu wdrażania nowych rozwiązań w zakresie utrzymania.
8	08.07.2022 08:38	Strona int.	osoba fizyczna	Projekt programu		1) Brak ujęcia w programie rozbudowy do standardu GP 2x2 drogi Olkusz – Kraków	1) Poziom natężenia ruchu na tej drodze powoduje konieczność budowy wysokoprzepustowej drogi 2x2 (ok. 20000 pojazdów na dobę wg GPR 2015).	Rozbudowa/przebudowa DK 94 Olkusz - Kraków jest w trakcie przygotowania i realizacji. Przewidywane parametry drogi w tym przekrój będą dostosowane do wymagań ruchowych.

Tabela 4 Analiza uwag i wniosków zgłoszonych do projektu Prognozy OOŚ w ramach udziału społeczeństwa

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

4 WYNIKI POSTĘPOWANIA DOTYCZĄCEGO TRANSGRANICZNEGO ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO, JEŻELI ZOSTAŁO PRZEPROWADZONE

W ramach przeprowadzonego postępowania nie stwierdzono konieczności przeprowadzenia procesu transgranicznego oddziaływania na środowisko.

5 PROPOZYCJE DOTYCZĄCE METOD I CZĘSTOTLIWOŚCI PRZEPROWADZANIA MONITORINGU SKUTKÓW REALIZACJI POSTANOWIEŃ DOKUMENTU

Podstawą opracowania monitoringu skutków realizacji ocenianego Programu na środowisko jest art. 51 ust. 2 pkt. 1c Ustawy OOŚ. Zawarte w Prognozie OOŚ propozycje dotyczące metod i częstotliwości jego prowadzenia będą następnie elementem podsumowania postępowania w sprawie strategicznej oceny oddziaływania (zgodnie art. 55 ust. 3 pkt. 5 Ustawy OOŚ), a ostatecznie zobligują Ministerstwo Infrastruktury do realizacji jego postanowień (art. 55 ust. 5 Ustawy OOŚ). Zakres monitoringu doprecyzowany został treścią uzgodnienia z GDOŚ w brzmieniu: „Przedstawione w prognozie propozycje w zakresie metod i częstotliwości monitoringu powinny być opracowane w sposób pozwalający na ocenę rzeczywistego wpływu realizacji założeń projektu PWKSD na środowisko przyrodnicze oraz na ocenę skuteczności zaproponowanych działań minimalizujących”.

Powyższy zapis wskazuje zatem na konieczność określenia skutecznego narzędzia monitorowania negatywnych skutków realizacji Programu na środowisko w ujęciu łącznym oraz oceny skuteczności podejmowanych działań minimalizujących.

Dlatego, w świetle przytoczonego wymogu Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska, jasnym jest, iż monitorowanie negatywnych skutków realizacji Programu w obrębie środowiska, szczególnie przyrodniczego, odbywać się może jedynie w ścisłym powiązaniu z systemem monitorowania realizacji samego Programu.

Zgodnie z przedstawionymi w rozdziale 7 Programu założeniami w tym zakresie, za monitorowanie realizacji Programu odpowiedzialny będzie minister właściwy do spraw transportu, na podstawie sprawozdawczości otrzymywanej od realizatora Programu, czyli Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad. Przyjęto, iż raz w roku oraz po zakończeniu Programu będzie przygotowywana informacja na temat stanu realizacji Programu, która przekazywana będzie do wiadomości Rady Ministrów.

Przeprowadzone w niniejszej Prognozie analizy i oceny wskazują, iż pośród wszystkich działań programu jedynie działania z zakresu utrzymania strukturalnego, szczególnie w przypadku rozbudowy objętych nim odcinków mogą generować istotne skutki środowiskowe na elementy przyrodnicze, o potencjalnie negatywnym charakterze. Przy czym podkreślenia wymaga, że możliwe było jedynie indykatywne ich potraktowanie, gdyż brak na obecnym etapie parametrów konkretnych przedsięwzięć wymagał pracy w oparciu o przyjęte założenia. Stąd brak jest możliwości jednoznacznego wskazania skutków o charakterze znaczącym, w rozumieniu w rozumieniu art. 55. ust. 2 ustawy OOŚ.

Niemniej system monitorowania działań z zakresu utrzymania strukturalnego oparty ma być na monitoringu realizacji zadań, dla których uzgodniono Programy Inwestycji (PI). Dlatego sugeruje

się dla tych przedsięwzięć zbieranie informacji i danych z prowadzonych dla nich procedur środowiskowych. Stworzony w ten sposób rejestr uzyskanych decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach pozwoli na kwantyfikację i monitorowanie następujących wskaźników:

- W1 odsetek projektów posiadających uzgodniony Program Inwestycji (PI), dla których wystąpił obowiązek uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach;
- W2 odsetek uzyskanych decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, dla których stwierdzono brak konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko;
- W3 odsetek uzyskanych decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach po przeprowadzonej ocenie oddziaływania na środowisko z uwzględnieniem następującego podziału:
 - W3a odsetek uzyskanych decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, w których określono działania kompensujące,
 - W3b odsetek uzyskanych decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wskazujących konieczność wykonania analizy porealizacyjnej,
 - W3c odsetek uzyskanych decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wskazujących konieczność prowadzenia monitoringu przyrodniczego,
 - W3d odsetek uzyskanych decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wskazujących konieczność ponownej OOS,
 - W3e odsetek uzyskanych decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach uwzględniających ocenę transgraniczną;
- W4 odsetek wniosków, w których odmówiono wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach z powodu niemożliwych do minimalizacji lub kompensacji oddziaływań.

Proponuje się zestawianie powyższych wskaźników w ramach przygotowywanej informacji na temat stanu realizacji Programu, tj. w cyklu rocznym i po zakończeniu Programu.

Umożliwią one jasną i jednoznaczną analizę odsetka projektów Programu, które z uwagi na skalę lub charakter nie oddziałują na środowisko i nie podlegają obowiązkowi uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz takich, które oddziaływania powodować mogą (W1), (W2), i w przypadku których skutki środowiskowe były niemożliwe do minimalizacji lub kompensacji (W4), lub były możliwe i takich wymagały (W3a-W3d), również w ujęciu transgranicznym (W3e). Zidentyfikują również liczbę przypadków, dla których jednoznaczne wskazania w tym zakresie na etapie uzyskiwania decyzji były niemożliwe (W3d). Powyższe można analizować w kontekście wszystkich zakończonych postępowań w danym roku (W1, W2, W3). Sugeruje się wiązanie zbieranych danych z informacją geoprzestrzenną, z wykorzystaniem technik GIS, tj. budowę geobazy uwzględniającej zakres i lokalizację projektów wpisywanych do Programów Inwestycji.

Zaproponowany wykaz stanowić więc będzie źródło danych, które pozwalają nie tylko na monitorowanie skutków i ewentualnych konfliktów środowiskowych podczas realizacji zadań, lecz również ryzyka ich kumulowania się, pozwalając na adekwatne działania GDDKiA w celu wyeliminowania lub ograniczenia tego ryzyka.

6 UZASADNIENIE WYBORU WARIANTU OSTATECZNEJ WERSJI DOKUMENTU

Przeprowadzone w ramach opracowania Prognozy OOS³ pogłębione analizy i oceny dowiodły, że wdrażanie działań Programu nie będzie wiązało się z wystąpieniem ryzyka znaczącego negatywnego oddziaływania, którego nie można byłoby zminimalizować poprzez prawidłowe, uwzględniające lokalne uwarunkowania i możliwości zastosowania rozwiązania służące ochronie przyrody i środowiska.

Wykonane oceny potwierdzają, że w Programie nie ma zapisów, które mogą bezpośrednio spowodować znaczące negatywne oddziaływanie na obszary Natura 2000 oraz obszary mające znaczenie dla Wspólnoty. Należy tu jednak podkreślić ogólny charakter zapisów Programu i związany z tym fakt, że ocenę wpływu na obszary Natura 2000 w sposób precyzyjny (tj. oparty o badania terenowe) można przeprowadzić dopiero na etapie oceny oddziaływania konkretnych przedsięwzięć, po określeniu ich parametrów technicznych i lokalizacji.

Natomiast w przypadku zidentyfikowanych potencjalnych oddziaływań o mniejszej skali i istotności, które mogą się pojawić na etapie wdrażania działań Programu, należy zastosować minimalizację z wykorzystaniem znanych i sprawdzonych rozwiązań, których katalog zawarto w Prognozie OOS.

Ponadto generalne wnioski z Prognozy wskazują, że realizacja celu głównego Programu (zapewnienie stabilnego finansowania dla utrzymania spójnej, nowoczesnej i bezpiecznej sieci dróg krajowych) będzie miała pozytywne oddziaływanie na większość ocenianych komponentów środowiska.

Dodatkowo opracowane w toku strategicznej oceny rekomendacje, wprowadzone do finalnej wersji Programu, jako alternatywne warianty zapisów, pozwoliły podnieść poziom uwzględnienia w nim aspektów istotnych z punktu widzenia ochrony środowiska, w szczególności w obrębie kluczowych z punktu widzenia oddziaływania sektora transportu zagadnień jak standaryzacja procedur czy działania ograniczające oddziaływanie transportu drogowego na środowisko.

Dlatego, uwzględniając ogólność celów Programu oraz brak szczegółowości objętych nim prac inwestycyjnych, należy uznać, iż projektowany dokument nie wywoła możliwości wystąpienia znaczących negatywnych oddziaływań na cele ochrony obszaru Natura 2000 zgodnie z art. 33 ustawy o ochronie przyrody³, a tym samym, że nie jest konieczna analiza przesłanek wynikających z art. 34 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody.

³ Przepis art. 33 ust. 1 ustawy z 2004 r. o ochronie przyrody, mówiąc o negatywnym oddziaływaniu na cele ochrony Natura 2000, nie mówi o jakimkolwiek oddziaływaniu, lecz jedynie o znaczących negatywnych oddziałyvaniach na środowisko. Oznacza to, że nie wszystkie negatywne oddziaływania będą uniemożliwiały realizację przedsięwzięcia, ale tylko te, których skala oddziaływania będzie uznana za znaczącą. Dodatkowo

W związku z powyższym należy można uznać, iż zostały spełnione wszystkie wymogi Ustawy OOS i dokument może zostać przyjęty w ostatecznym kształcie, wynikającym z uwzględnionych w ramach przeprowadzonego postępowania w sprawie strategicznej oceny oddziaływania na środowisko uwag, wniosków z konsultacji, opinii organów i rekomendacji z Prognozy OOS.

podnieść wypada, że zawarte w w/w normie sformułowanie "znaczące negatywne oddziaływanie" jako nieostre, sprawia, że w każdej sytuacji dokonywania takiej oceny organ administracji prowadzący postępowanie, powinien precyzyjnie wskazać te przesłanki. Norma art. 34 ust. 1 powołanej ustawy pozwala w sytuacji bezspornego przesądzenia w oparciu o art. 33 ust. 1, że dane przedsięwzięcie znacząco oddziałuje na cele ochrony Natura 2000, dopiero przejść do ustalenia przesłanek pozwalających na wydanie zezwolenia na realizację przedsięwzięcia, które może negatywnie wpłynąć na siedliska przyrodnicze oraz gatunki roślin i zwierząt. Tak NSA w wyroku z dnia 10.03.2011 r., II OSK 2561/10, LEX nr 992529.