

# **Podsumowanie procesu strategicznej oceny oddziaływania na środowisko projektu Programu Budowy 100 Obwodnic na lata 2020-2030**

**Podsumowanie stanowi Raport nr 5 zgodnie z umową nr P/016/2020-00 z dnia 14 lipca 2020 roku na zlecenie Skarbu Państwa – Centrum Unijnych Projektów Transportowych**

<b>Kierownik projektu</b>	<b>Magdalena Załupka</b>	
<b>Zespół autorski ATMOTERM S.A.</b>	dr Jacek Jaśkiewicz mgr inż. Aneta Lochno mgr inż. Elżbieta Płuska mgr inż. Tomasz Przybyła dr inż. Iwona Rackiewicz mgr inż. Marek Rosicki Thomas Schönfelder (BA) mgr inż. Ireneusz Sobecki mgr Anna Wahlig mgr inż. Magdalena Załupka	
<b>Zespół autorki HYDROACUSTIC</b>	dr Zbigniew Gołębiowski mgr Piotr Hilszer	
	mgr inż. Tadeusz Bartosiński	

## Spis treści

<b>1. Wstęp .....</b>	<b>3</b>
<b>2. Uzasadnienie wyboru przyjętego dokumentu w odniesieniu do rozwiązań alternatywnych .....</b>	<b>3</b>
<b>3. Informacja o sposobie uwzględnienia w dokumencie elementów strategicznej oceny oddziaływania na środowisko.....</b>	<b>4</b>
<b>3.1. Podstawy prawne procesu opiniowania i zapewnienia udziału społeczeństwa .....</b>	<b>4</b>
<b>3.2. Sposób uwzględnienia ustaleń zawartych w Prognozie oddziaływania na środowisko.....</b>	<b>5</b>
<b>3.3. Sposób uwzględnienia opinii właściwych organów .....</b>	<b>7</b>
<b>3.4. Sposób uwzględnienia zgłoszonych uwag i wniosków .....</b>	<b>21</b>
3.4.1. Powiadomienie o możliwości udziału społeczeństwa w procesie strategicznej oceny oddziaływania na środowisko .....	21
3.4.2. Miejsce konsultacji, sposób udostępnienia dokumentacji sprawy .....	21
3.4.3. Forma składania uwag i wniosków .....	23
3.4.4. Przebieg konsultacji społecznych.....	23
3.4.5. Zestawienie wniosków i uwag wniesionych w ramach konsultacji społecznych wraz z informacją o sposobie ich uwzględnienia .....	27
<b>3.5. Sposób uwzględnienia propozycji dotyczących metod i częstotliwości przeprowadzania monitoringu skutków realizacji PBO .....</b>	<b>33</b>
<b>4. Informacja dotycząca transgranicznego oddziaływania na środowisko .....</b>	<b>34</b>
<b>5. Podsumowanie .....</b>	<b>35</b>
<b>Spis tabel.....</b>	<b>36</b>
<b>Spis rysunków .....</b>	<b>37</b>
<b>6. Załączniki .....</b>	<b>38</b>
<b>6.1. Załączniki graficzne .....</b>	<b>38</b>
<b>6.2. Dokumenty .....</b>	<b>64</b>

## 1. Wstęp

---

Niniejsze podsumowanie zostało przygotowane jako konkluzja z procesu strategicznej oceny oddziaływania na środowisko projektu Programu Budowy 100 Obwodnic na lata 2020-2030 (dalej PBO lub Program). Jego zawartość jest zgodna z wymaganiami art. 55 ust. 3 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<sup>1</sup> (dalej: ustawa ooś).

W ramach strategicznej oceny oddziaływania na środowisko PBO została przygotowana prognoza oddziaływania na środowisko przedmiotowego dokumentu, której zadaniem było dostarczenie organom podejmującym decyzję w sprawie projektu PBO, a także innym organom i społeczeństwu, informacji na temat skutków przyjęcia i wdrożenia lub nie przedmiotowego Programu na środowisko, w tym na zdrowie ludzi.

## 2. Uzasadnienie wyboru przyjętego dokumentu w odniesieniu do rozwiązań alternatywnych

---

Zgodnie z ustawą ooś, w Prognozie oddziaływania na środowisko należy przedstawiać rozwiązania alternatywne do rozwiązań zawartych w projektowanym dokumencie biorąc pod uwagę cele i geograficzny zasięg dokumentu, cele i przedmiot ochrony obszaru Natura 2000 oraz integralność tego obszaru. Rozwiązania alternatywne powinny zawierać uzasadnienie ich wyboru oraz opis metod dokonania oceny prowadzącej do tego wyboru albo wyjaśnienie braku rozwiązań alternatywnych, w tym wskazania napotkanych trudności wynikających z niedostatków techniki lub luk we współczesnej wiedzy. Rozważania dotyczące rozwiązań alternatywnych skupiają się wokół wariantów lokalizacyjnych, organizacyjnych oraz technologicznych.

Planowane obwodnice miejscowości objętych PBO rozproszone są po całej Polsce, w wielu przypadkach nie została precyzyjnie określona ich lokalizacja lub rozpatrywane są różne warianty przebiegu drogi. Dodatkowo należy zaznaczyć, że większość realizowanych przedsięwzięć, jakim są obwodnice będzie zaliczona do grupy przedsięwzięć mogących zawsze lub potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko i będą one poddane procedurze oceny oddziaływania na środowisko konkretnych projektów (w ramach OOŚ), z których wynikać może potrzeba zastosowania rozwiązań alternatywnych. Wówczas, dla poszczególnych inwestycji, można analizować warianty lokalizacyjne. W toku prowadzonych analiz oddziaływań na poszczególne komponenty środowiska wskazywano w niektórych przypadkach korzystniejsze warianty przebiegu obejść drogowych.

Ponieważ projekt PBO zawiera listę podstawową oraz listę rezerwową trudno byłoby zaproponować, z punktu widzenia środowiska alternatywne rozwiązanie w stosunku do całego Programu. Można byłoby jedynie rozważać, w ramach różnych wariantów organizacyjnych, przesunięcia inwestycji między listami podstawową i rezerwową mając na uwadze kwestie związane ze stopniem

---

<sup>1</sup> Dz. U. z 2020 r. poz. 283 z późn. zm.

zaawansowania prac projektowych i uwzględnieniem aspektów środowiskowych dla obu list, jednakże musi to równolegle uwzględniać kwestie finansowe oraz zobowiązania społeczne, czyli oczekiwania społeczeństwa w związku z podjętą wcześniej decyzją (cofnięcie inwestycji zazwyczaj grozi protestami mieszkańców).

Natomiast na etapie eksploatacji poszczególnych obwodnic można rozpatrywać różne warianty organizacji ruchu (np. niższe lub wyższe dozwolone prędkości), skrzyżowania kolizyjne lub nie itp. Dlatego w pełni uzasadnione jest, aby przy analizie/przeglądzie postępu prac projektowych na obu listach, stopnia ich zaawansowania i realizacji rozważyć ewentualne warianty dla ich lokalizacji i potrzeby zastosowania kompensacji przyrodniczych. Podstawą do tego może być liczba potencjalnych konfliktów obwodnic z poszczególnych list w PBO z formami ochrony przyrody (zawarte w tabelach dokumentu Prognozy: Tabela 16 do Tabela 19 oraz Tabela 220 do Tabela 223).

Kolejnym aspektem do oceny alternatywnych przesunięć między listą podstawową i rezerwową może być aspekt jakości powietrza i dotrzymywanych standardów w danym obszarze lokalizacji. Pomocna do tego celu może być identyfikacja obszarów przekroczeń poziomów dopuszczalnych i docelowych zanieczyszczeń w powietrzu w 2019 roku na obszarze inwestycji obwodnic z poszczególnych list PBO (Tabela 201, Tabela 202 dokumentu Prognozy).

Warianty technologiczne powinny być rozpatrywane dla konkretnych inwestycji. Mogą obejmować zastosowanie odpowiedniej nawierzchni w celu ograniczenia uciążliwości akustycznej, różne rodzaje stosowanej infrastruktury pobocznej itp.

### **3. Informacja o sposobie uwzględnienia w dokumencie elementów strategicznej oceny oddziaływania na środowisko**

---

#### **3.1. Podstawy prawne procesu opiniowania i zapewnienia udziału społeczeństwa**

---

Proces strategicznej oceny oddziaływania na środowisko określony jest w Dziale VI ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko<sup>2</sup> (dalej: ustawa ooś) i jest wymagany w dyrektywą 2001/42/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 27 czerwca 2001 r. w sprawie oceny wpływu niektórych planów i programów na środowisko (SEA)<sup>3</sup>. Przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko wymagają między innymi projekty programów w dziedzinie transportu, opracowywane przez organy administracji.

Przygotowany przez Ministerstwo Infrastruktury projekt Programu Budowy 100 Obwodnic na lata 2020-2030, zgodnie z art. 46 ustawy ooś wymagał przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko, której elementem jest prognoza oddziaływania na środowisko.

---

<sup>2</sup> Dz. U. z 2020 r. poz. 283 z późn. zm.

<sup>3</sup> D. Urz. Wspólnot Europejskich L 197/30 z 21.07.2001 r., str. 157

Zgodnie z zapisami art. 54 ustawy ooś organ opracowujący dokument poddaje go wraz z prognozą opiniowaniu przez właściwe organy oraz zapewnia udział społeczeństwa w strategicznej ocenie oddziaływania na środowisko.

Stosownie do art. 54 ust. 2 ustawy ooś Program wraz z Prognozą ooś Programu został poddany konsultacjom społecznym, aby zapewnić możliwość udziału społeczeństwa w podejmowaniu decyzji.

### **3.2. Sposób uwzględnienia ustaleń zawartych w Prognozie oddziaływania na środowisko**

---

W Prognozie oddziaływania na środowisko projektu Programu Budowy 100 Obwodnic na lata 2020-2030 przedstawiono informacje o zawartości Programu oraz przeanalizowano aktualny stan środowiska w skali kraju, ze względu na znaczą ilość inwestycji na terenie kraju. Ponadto, na podstawie analiz, stwierdzono zgodność PBO z celami i kierunkami podstawowych dokumentów strategicznych na szczeblu międzynarodowym i krajowym, które wiążą się tematycznie analizowanym PBO. W analizie wskazano najważniejsze cele i kierunki, związane z projektem Programu. Cele te m.in. związane są z ograniczeniem ewentualnego negatywnego wpływu na środowisko, wpływu na bezpieczeństwo ruchu drogowego, redukcję hałasu w obszarach zabudowanych oraz jakość powietrza w miastach.

W ramach prac nad Prognozą zostały uwzględnione analizy oraz ustalenia i rekomendacje z opracowanych wcześniej prognoz oddziaływania na środowisko dla powiązanych z Programem dokumentów.

Analiza ww. opracowań miała na celu identyfikację:

- głównych celów i podstawowych typów przedsięwzięć przewidzianych do realizacji w ramach dokumentów będących przedmiotem oceny oddziaływania na środowisko;
- głównych rodzajów oddziaływań, z wyszczególnieniem oddziaływań skumulowanych oraz transgranicznych;
- wskazanych działań zapobiegawczych, ograniczających lub kompensujących negatywne oddziaływania na środowisko;
- proponowanych wskaźników monitorowania skutków realizacji postanowień dokumentu poddawanego strategicznej ocenie oddziaływania na środowisko.

Dane i wnioski zawarte w dostępnych prognozach oddziaływania na środowisko dla ww. dokumentów zostały wykorzystane do analiz oddziaływania w przypadku poszczególnych komponentów. W znacznym stopniu wspomogły one ocenę w zakresie oddziaływań na elementy przyrodnicze oraz wody i krajobraz.

W Prognozie przeanalizowano metodą analityczno-syntetyczną oddziaływanie zaproponowanych w Programie PBO przedsięwzięć na poszczególne komponenty środowiska.

Niewprowadzenie działań wskazanych w Programie wpłynie na pogorszenie się warunków życia mieszkańców wskutek pogorszenia jakości środowiska oraz braku poprawy infrastruktury drogowej.

W Prognozie zidentyfikowano i oceniono przewidywane znaczące oddziaływania na środowisko, w tym oddziaływania bezpośrednie, pośrednie, wtórne, skumulowane, krótkoterminowe, średnioterminowe i długoterminowe, stałe i chwilowe oraz pozytywne i negatywne poszczególnych inwestycji wyznaczonych w Programie. W analizach szczegółowych (rozdział 3.4 Prognozy) dotyczących oceny przewidywanych znaczących oddziaływań na środowisko określono, skwantyfikowano oddziaływania na: różnorodność biologiczną, rośliny oraz zwierzęta, w tym obszary Natura 2000, powietrze, klimat, na ludzi, w tym akustyczne, wody, powierzchnię ziemi, gleby, zasoby naturalne i krajobraz, zabytki i dobra materialne w odniesieniu do proponowanych w PBO celów i działań.

Główną korzyścią realizacji Programu jest odciążenie istniejącej sieci dróg krajowych przebiegających przez centra miejscowości, która już w chwili obecnej powoduje zagrożenie zarówno dla człowieka, jak i przyrody ożywionej, a zagrożenia te będą się tylko nasilać w czasie, wraz ze wzrostem natężenia ruchu, który jest nieunikniony.

W przypadku braku realizacji PBO nie uzyska się efektu przeniesienia transportu tranzytowego poza centra miast i mniejszych miejscowości, przez co nie uzyska się efektów w postaci ograniczenia emisji zanieczyszczeń i hałasu. Szczególnie istotne jest w tych miejscowościach, gdzie przekroczone są standardy jakości powietrza i hałasu. Nie uzyska się poprawy jakości usług transportowych dla mieszkańców i związanego z tym komfortu płynności i mobilności, co utrudni osiągnięcie w wystarczającym stopniu efektu w postaci poprawy bezpieczeństwa w transporcie drogowym. Istniejąca sieć drogowa będzie w dalszym ciągu nadmiernie obciążona, co powodować będzie, poza obniżeniem bezpieczeństwa, również zagęszczenie emisji zanieczyszczeń do powietrza. Przyczyniać się to będzie do wzrostu stężeń substancji szkodliwych, pogarszając stan jakości powietrza, a przez to również jakość życia mieszkańców. Szczególnie dotyczy to obwodnic miast, gdzie występują największe problemy z jakością powietrza.

Planowane cele i działania przyczyniają się do równoważenia rozwoju poprzez stosowanie środków zmniejszających negatywne oddziaływanie proponowanych przedsięwzięć na środowisko. Program jako całość, będzie pozytywnie oddziaływać na wybrane komponenty środowiska, a szczególnie będzie sprzyjać ograniczeniu uciążliwości istniejących dróg dla mieszkańców. Niemniej również obserwowane mogą być negatywne oddziaływania na pewne komponenty środowiska.

Należy podkreślić, że zgodnie z art. 55 ust. 2 ustawy ooś, projekt dokumentu nie może zostać przyjęty, jeżeli ze strategicznej oceny oddziaływania na środowisko wynika, że jego realizacja może znacząco negatywnie oddziaływać na obszary Natura 2000, a nie zostaną spełnione łącznie wszystkie przesłanki, o których mowa w art. 34 ustawy o ochronie przyrody. Zgodnie ze wspomnianym przepisem można zezwolić na realizację dokumentu mogącego znacząco negatywnie oddziaływać na obszary Natura 2000, jeśli przemawiają za tym niezbędne wymogi nadrzędnego interesu publicznego, w tym wymogi o charakterze społecznym lub gospodarczym. Powyższa przesłanka może zostać uznana tylko w przypadku braku rozwiązań alternatywnych oraz przy zapewnieniu wykonania kompensacji przyrodniczej niezbędnej do zagwarantowania spójności i właściwego funkcjonowania sieci obszarów Natura 2000.

Ocena PBO przeprowadzona w ramach Prognozy nie wskazała obwodnic, które powodowałyby znaczące negatywne oddziaływanie na obszary Natura 2000.

W toku prac nad Prognozą nie zidentyfikowano żadnej obwodnicy, która byłaby jako całość nieakceptowalna pod względem oddziaływania na środowisko, a w szczególności na obszary Natura 2000. Niektóre obwodnice będą przebiegać przez obszary Natura 2000, ponieważ całe miejscowości leżą w tych obszarach lub są otoczone przez takie obszary, ale nie można na obecnym etapie jednoznacznie stwierdzić, że budowa obwodnicy spowoduje znaczące negatywne oddziaływanie na przedmiot ochrony. W matrycach indywidualnych oddziaływań wskazano te obwodnice, dla których konieczne będzie na etapie planowania przeprowadzenie szczegółowej inwentaryzacji przyrodniczej i zastosowanie działań minimalizujących wpływ na środowisko, a szczególnie na obszary Natura 2000.

Ocena korzyści dla mieszkańców miejscowości, dla których przewidziano budowę obwodnic, wskazuje duże znaczenie Programu w rozwiązywaniu problemów lokalnych społeczności i poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz jakości życia mieszkańców. Bez realizacji Programu, wzrastające stale natężenia ruchu pojazdów przecinających tranzytem mniejsze i większe miejscowości powodować będzie coraz większą presję na ludzi, dobra materialne, zabytki, jakość powietrza i inne komponenty.

### 3.3. Sposób uwzględnienia opinii właściwych organów

Zgodnie z art. 54 ust. 1 ustawy ooś organ opracowujący dokument wymagający przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko ma obowiązek przedstawić właściwym organom projekt dokumentu wraz z prognozą oddziaływania na środowisko do zaopiniowania. W związku z powyższym, pismem znak: DDP-2.40.22.2019 z dnia 11 września 2020 r. projekt Programu wraz z Prognozą został dostarczony właściwym organom celem zaopiniowania. Wspomniane organy są zobowiązane do wydania opinii w terminie 30 dni od dnia otrzymania projektu.

Pisma z prośbą o opinię zostały skierowane do następujących organów:

- Główny Inspektor Sanitarny,
- Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska.

Opiniowanie przez w/w organy trwało na przełomie września i października 2020 roku. Otrzymano 2 opinie. W ramach opinii wniesione zostały uwagi do przedmiotowego Programu i Prognozy. Zestawienie opinii organów zamieszczono w poniżej (Tabela 1), natomiast uwagi organów wraz z informacją o sposobie ich uwzględnienia zamieszczono w kolejnym zestawieniu (Tabela 2).

Tabela 1. Wykaz opinii organów wskazanych w ustawie ooś

nazwa organu opiniującego	adres	data wydania opinii	znak pisma	opinia	nr zał.
Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska	ul. Wawelska 52/54, 00-922 Warszawa	27.10.2020	DOOŚ-TSOOŚ.410.7.2020.TW/KSz	z uwagami	3
Główny Inspektor Sanitarny	ul. Targowa 65, 03-729 Warszawa	09.10.2020	HŚ.NS.530.11.2020.KK	z uwagami	2



## Zestawienie uwag wniesionych w ramach opiniowania przez właściwe organy wraz z informacją o sposobie ich uwzględnienia

Tabela 2. Zestawienie uwag organów opiniujących

Lp.	data wpływu	opiniujący	wnioski i uwagi		sposób uwzględnienia uwag i wniosków
			PBO lub rozdział Prognozy	treść uwagi	
1	14.10.2020	Główny Inspektor Sanitarny	rozdział 3.4.5 Prognozy	<p>Aspekt sanitarno-higieniczny dotyczący warunków życia ludzi w sąsiedztwie inwestycji objętych Programem Budowy 100 obwodnic na lata 2020 – 2030 porusza prognoza oddziaływania na środowisko, dołączona do opiniowanego dokumentu. Według jej ustaleń informacje dotyczące ujęć wody przeznaczonej do spożycia przez ludzi oraz ich lokalizacji względem projektowanych ciągów komunikacyjnych zostaną przedstawione na dalszym etapie prac planistycznych oraz realizacji inwestycji, co w ocenie Głównego Inspektora Sanitarnego jest rozwiązaniem niewystarczającym, gdyż wstępne informacje w tym zakresie powinny pojawić się w treści opiniowanego dokumentu. Powyższe zostało wskazane w piśmie z dnia 5 marca 2020 r. znak HŚ.NS.530.11.2020 dotyczącym uzgodnienia zakresu i stopnia szczegółowości informacji wymaganych w prognozie oddziaływania na środowisko dla projektu Programu Budowy 100 Obwodnic na lata 2020-2030.</p> <p>Reasumując, w ocenie Głównego Inspektora Sanitarnego Prognoza oddziaływania na środowisko Programu Budowy 100 Obwodnic na lata 2020-2030 powinna zostać uzupełniona o powyższe informacje, z uwzględnieniem kwestii potencjalnego oddziaływania planowanych inwestycji na ujęcia wody przeznaczonej do spożycia przez ludzi oraz ich lokalizacji względem stref ochronnych ww. ujęć.</p>	<p>Uwzględniono.</p> <p>W rozdziale 3.4.5 dodano informacje ogólne o oddziaływaniu transportu na ujęcia wody oraz strefy ochrony ujęć. Krótko omówiono również wymagania, jakie należy spełnić w toku przygotowania inwestycji, aby zapewnić ochronę ujęć wody i stref ochronnych ujęć wody. W przypadku ustalonego przebiegu obwodnicy oraz informacji o lokalizacji ujęć wody dla części obwodnic zostały również wskazane w matrycach oddziaływania na istniejące ujęcia wody np.: dla obwodnicy Wąchocka, Gryfina, Piwnicznej, Międzyborza czy Brześcia Kujawskiego.</p>
2	28.10.2020	Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska	PBO	<p>Na wstępie należy zauważyć, że problem wyboru miejscowości, w których niezbędna jest realizacja obwodnic ma ścisły związek z jakością życia i zdrowiem mieszkańców. Uciążliwość dla ludności jest główną przyczyną wyprowadzenia ruchu poza obszary zwartej zabudowy, zatem nie znajduje uzasadnienia negatywna ocena środowiskowych rozwiązań wskazana w tzw. analizie swot. Na str. 19 PBO stwierdzono, że zagrożeniami są "rosnące wymagania o charakterze środowiskowo-klimatycznym wpływające na wzrost kosztów</p>	<p>Uwaga dotyczy PBO.</p> <p>Uwagę uwzględniono poprzez następującą zmianę zapisów Analizy SWOT.</p> <p>Było:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Rosnące wymagania o charakterze środowiskowo-klimatycznym wpływające na wzrost kosztów</li> </ul>

Lp.	data wpływu	opiniujący	wnioski i uwagi		sposób uwzględnienia uwag i wniosków
			PBO lub rozdział Prognozy	treść uwagi	
				inwestycji oraz zwiększenie szczegółowości dokumentacji” oraz „zwiększona kosztochłonność inwestycji wynikająca z obowiązującej legislacji około-środowiskowej”. Należy podkreślić, że koszty związane z ochroną środowiska są obecnie integralną częścią projektów inwestycyjnych, a ich eksponowanie w negatywnym świetle nie powinno mieć miejsca, także na wypadek formułowania argumentacji w związku z ewentualnym niepowodzeniem lub opóźnieniem w realizacji przedsięwzięć. Bowiem, tak jak rosną oczekiwania społeczeństwa w zakresie poprawy warunków ruchu drogowego, tak istotną rangę posiadają środowiskowe warunki życia. Wobec powyższego zasadne jest usunięcie z PBO przywołanych wyżej, rzekomych zagrożeń dla realizacji tego programu.	inwestycji oraz zwiększenie szczegółowości dokumentacji, – Zwiększona kosztochłonność inwestycji wynikająca z obowiązującej legislacji około-środowiskowej. Jest: – Zmiana wymagań o charakterze środowiskowo-klimatycznym wpływająca na wzrost kosztów inwestycji oraz zwiększenie szczegółowości dokumentacji.  Do zagrożeń w analizie SWOT dodano również: Ogólnoświatowa sytuacja epidemiczna.
3	28.10.2020	Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska	rozdział 1.2 Prognozy	Prognoza, w aspekcie formalnym, spełnia wymagania określone w ustawie ooś, jednak na poprawności struktury tematycznej dokumentu nie może bazować próba osiągnięcia celu przypisanego strategicznej ocenie oddziaływania na środowisko. Celem tym jest m.in. zapewnienie wysokiego poziomu ochrony środowiska – zgodnie art. 1 dyrektywy 2001/42/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 27 czerwca 2001 r. w sprawie oceny wpływu niektórych planów i programów na środowisko - a nie ustalenie oddziaływania PBO na poszczególne komponenty środowiska – jak to stwierdzono na str. 18 prognozy.	Uwzględniono. Zapis został doprecyzowany: „Głównym celem opracowania Prognozy oddziaływania na środowisko PBO (...) jest <b>zapewnienie wysokiego poziomu ochrony środowiska oraz</b> ustalenie jego oddziaływania na poszczególne komponenty środowiska”, a prognoza skorygowana.
4	28.10.2020	Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska	ogólne do Prognozy	Przyjęty poziom szczegółowości PBO, czyli wskazanie miast jako wstępnej lokalizacji planowanych dróg obwodowych, obligował Autorów prognozy do rozpatrywania każdego z przedsięwzięć bardziej wnikliwie, z uwzględnieniem położenia. Taka próba została podjęta, jednak na podstawie analizy treści projektowanego dokumentu, trzeba stwierdzić, że przyjęty model opracowania prognozy, wobec dysponowania wiedzą o przedsięwzięciach wchodzących w skład PBO, jest nieodpowiedni. Należy zauważyć, że w PBO - załączniki 1 i 2 - wskazano długość obwodnic z dokładnością do 100 metrów, więc bez wątpienia wartości te dotyczą konkretnych tras. W prognozie należałoby zatem ocenić te właśnie przebiegi obwodnic, ewentualnie uwzględniając bufor na możliwe warianty lokalizacyjne. Niewłaściwym rozwiązaniem było uogólnianie położenia przedsięwzięć i rozszerzanie obszaru ich możliwego usytuowania poprzez	Wyjaśnienie. Stopień szczegółowości jest adekwatny do stopnia szczegółowości dokumentu strategicznego poddawanego ocenie, który zawiera tylko listę miejscowości z podaniem informacji jakiej długości i w ciągu jakiej drogi krajowej planowana jest obwodnica. Zrezygnowano w PBO z informacji o długości planowanych odcinków drogowych.  Uwzględniono. W związku z innymi uwagami GDOŚ wprowadzono do Prognozy matrycę indywidualnych oddziaływań każdej

Lp.	data wpływu	opiniujący	wnioski i uwagi		sposób uwzględnienia uwag i wniosków
			PBO lub rozdział Prognozy	treść uwagi	
				zakreślanie na mapach okręgów o promieniach równych ich zadeklarowanej długości. Szczególnie nieuprawnione jest stosowanie takiego zabiegu dla obwodnic, w odniesieniu do których wydano decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach lub wskazano ich przebieg w regionalnych lub lokalnych dokumentach planistycznych (np. studiach uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego, planach zagospodarowania przestrzennego). Należy mieć też na uwadze, że mimo stwierdzenia że „na chwilę opracowania prognozy, nie wskazano dokładnych lokalizacji inwestycji, trudno zatem precyzyjnie określić ich oddziaływanie na poszczególne formy ochrony przyrody” (str. 198), w wybranych jej częściach wskazywano na znajomość przebiegu dróg – dotyczy to tabel 23-25, w których ujęto łącznie 51 obwodnic przyporządkowanych do trzech kategorii: (1) ze wskazaną lokalizacją, (2) znajdujących się przed oceną środowiskową i (3) z wydaną decyzją o środowiskowych uwarunkowaniach. Jednak wiedzy o przebiegu tych dróg nie wykorzystywano konsekwentnie w innych działach prognozy.	z obwodnic, w której wskazano potencjalne konflikty z obszarami prawnej ochrony przyrody, oddziaływania na poszczególne komponenty środowiska w fazie realizacji i w fazie eksploatacji oraz wskazano środki minimalizujące.
5	28.10.2020	Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska		W ślad za założonym na wstępie uogólnieniem lokalizacji przedsięwzięć, opis środowiska obszaru realizacji projektowanego dokumentu, który dotyczy Polski został opracowany w ujęciu generalnym (str. 48-180). Tymczasem przedstawienie stanu środowiska całego kraju, bez przestrzennego ograniczenia do terenów będących w zasięgu potencjalnego oddziaływania jest nieprzydatne w procesie oceny oddziaływania na środowisko i niezasadnie zajmuje blisko 30% objętości prognozy. Mimo że PBO dotyczy inwestycji planowanych w różnych częściach kraju, przywoływanie w tej skali informacji np. o formach ochrony przyrody, rodzajach lasów, glebach, wodach powierzchniowych i podziemnych czy odpadach, stanowi nadmiar informacji, utrudniający analizę prognozy. W myśl art. 51 ust. 2 pkt 2 ustawy ooś, prognoza określa, analizuje i ocenia m. in. istniejący stan środowiska oraz potencjalne zmiany tego stanu w przypadku braku realizacji projektowanego dokumentu, a także stan środowiska na obszarach objętych przewidywanym znaczącym oddziaływaniem. Z powyższego wynika, że opis stanu środowiska powinien dotyczyć obszarów, które będą poddane wpływowi przewidywanych w projekcie dokumentu działań. Wskazuje na to konieczność ustalenia na potrzeby analiz obszaru realizacji projektowanego dokumentu (wobec obowiązku opisanego potencjalnych zmian stanu środowiska w	Wyjaśnienie. Planowane do realizacji obwodnice są rozproszone na terenie całego kraju. Dlatego opisując aktualny stan jakości środowiska uwzględniono cały kraj. Przy czym tam, gdzie było to możliwe wskazano stan na terenie miejscowości, gdzie planowane są inwestycje, np. stan jakości powietrza (rozdział 2.2 – rysunki 20-21, 25, 27, 28), hałas (rozdział 2.4.5 i załącznik 7.1.2 – tabele 47-62). Metodyka taka jest stosowana w przypadku dokumentów strategicznych, które przewidują realizację inwestycji w różnych regionach kraju. Wiele z przywoływanych baz danych czy dokumentów służyło do przeprowadzenia analiz przestrzennych, które zgodnie z zatwierdzoną metodyką prac, służyły do wskazania i umożliwiły wskazanie potencjalnych oddziaływań na poszczególne komponenty środowiska. Ponadto Wykonawca nie posiadał informacji o dokładnym przebiegu poszczególnych odcinków drogowych,

Lp.	data wpływu	opiniujący	wnioski i uwagi		sposób uwzględnienia uwag i wniosków
			PBO lub rozdział Prognozy	treść uwagi	
				<p>przypadku braku realizacji projektowanego dokumentu; art. 51 ust. 2 pkt 2 lit. a ustawy ooś) oraz obszarów objętych przewidywanym znaczącym oddziaływaniem (art. 51 ust. 2 pkt 2 lit. b ustawy ooś). W poświęconym tym zagadnieniom rozdziale, już nie w części metodycznej opracowania, w odniesieniu do konkretnych inwestycji, znajduje się odpowiednie miejsce dla przywołania wyników i cytowania konkretnych inwentaryzacji, prac badawczych, baz danych, programów ochrony przyrody i innych istotnych dokumentów, o których wykorzystaniu informowano na str. 32-35 prognozy. Ponadto, warto wskazać, że w części 1.4. prognozy, przywołano szereg kategorii dokumentów analizowanych na potrzeby opisu aktualnego stanu środowiska, jednak nie przedstawiono wykazu tych dokumentów (brak spisu wykorzystanych publikacji i opracowań niepublikowanych) oraz nie wykorzystano w tekście informacji, których opracowania te są pierwotnym źródłem (np. brak w prognozie wskazania siedlisk i gatunków pochodzących z konkretnych opracowań).</p>	<p>nie było więc jednoznaczne które formy ochrony przyrody opisać. Dlatego, z ostrożności, przedstawiono formy w całym kraju oraz w możliwym zasięgu prowadzenia inwestycji. Dodatkowo dla każdej inwestycji w matrycach określono na podstawie dostępnych dokumentów w zakresie ochrony przyrody i przewidywanym znaczącym oddziaływaniu każdej z inwestycji zarówno z listy podstawowej jak i rezerwowej. W większości analiz wykorzystano wskazane w tabeli 4 opracowania, raporty i dokumenty, które odnoszą się do oceny stanu aktualnego środowiska. Informacje dotyczące siedlisk i gatunków znajdują się w odniesieniu do każdej inwestycji przy oddziaływaniach na formy ochrony przyrody.</p>
6	28.10.2020	Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska	rozdział 2.1 Prognozy	<p>Opis, który odnosi się do charakterystyki zgeneralizowanych warunków przyrodniczych całego kraju i nie uwzględnia lokalnych uwarunkowań w rejonie planowanych inwestycji, jest nieadekwatny do przyjętego poziomu szczegółowości PBO i nie umożliwia przeprowadzenia właściwych analiz oddziaływania na środowisko, a następnie opracowania sposobów eliminacji lub minimalizacji negatywnych oddziaływań. W pewnych aspektach podjęto próby analiz w odniesieniu do konkretnych obiektów. Niestety dla części z nich przyjęto zbyt powierzchowne sposoby wnioskowania, ponadto informacje rozproszono w wielu fragmentach prognozy (przykładowo, dane dotyczące obwodnicy Wadowic przedstawiono w 9 miejscach, a Głogowa w 12). Jako przykład niewłaściwego podejścia do przeprowadzenia oceny wpływu na środowisko może służyć próba określenia oddziaływania na obszary objęte ochroną. Tak w odniesieniu do obszarów Natura 2000, jak i innych form ochrony przyrody, ograniczono się do opisanie możliwych przestrzennych relacji pomiędzy obszarami a przyjętymi wariantami lokalizacji obwodnic. Nie dokonano analiz w zakresie potencjalnego wpływu budowy obwodnic na przedmioty ochrony konkretnych obszarów. Stan tzw. kolizji przestrzennych, uzyskany dzięki przeniesieniu zobrazowań z systemów informacji przestrzennej do tabel, wnosi ograniczone informacje w zakresie</p>	<p>Wyjaśnienie. Stopień szczegółowości przeprowadzonych analiz został dostosowany z jednej strony do stopnia szczegółowości ocenianego dokumentu, z drugiej do ram czasowych wyznaczonych na przygotowanie Prognozy. Jak wskazano powyżej – nie można ustalić szczegółowo wpływu na każdy przedmiot ochrony, ponieważ nie są znane precyzyjne przebiegi niektórych obwodnic. W matrycach wskazano obszary oddziaływania planowanych obwodnic w przypadku ustalonych wariantów ich przebiegu, natomiast w przypadku braku ustalonego przebiegu określono potencjalne obszary oddziaływania i propozycje uwzględniające ograniczenie skutków środowiskowych. Dla części zostały wydane decyzje i ich ocena jest zgodna z decyzjami. Część obszarów Natura 2000 nie posiada planów zadań ochronnych, nie można zatem w sposób dokładny ocenić czy planowany przebieg trasy będzie</p>

Lp.	data wpływu	opiniujący	wnioski i uwagi		sposób uwzględnienia uwag i wniosków
			PBO lub rozdział Prognozy	treść uwagi	
				<p>możliwego oddziaływania obwodnic na obszary chronione. Mimo że kolizje te przedstawiono na mapach (str. 447-462) oraz rozpisano w tab. 16, 17 i od 63 do 66 (w kilku przypadkach opisy te powielając - obszary Natura 2000 także w tab. 63, parki krajobrazowe i obszary chronionego krajobrazu w tab. 63, jak również w tab. 66) to zestawienia te, niezwiązane z wpływem na przedmioty ochrony, mają w procesie oceny oddziaływania na środowisko ograniczone znaczenie.</p>	<p>kolidował z siedliskami przyrodniczymi i siedliskami gatunków. Na ile możliwe było określenie wpływu na obszary Natura 2000 zostało wykonane w prognozie – szczegółowe oceny, również z przedstawieniem działań kompensujących powinny zostać przedstawione w raportach opracowanych na potrzeby doś.</p> <p>Ocena oddziaływania na środowisko inwestycji powinna wykazać oddziaływania, ich siłę oraz zaproponować w przypadku identyfikacji negatywnego oddziaływania warianty alternatywne. Jeżeli warianty alternatywne nie istnieją lub jeśli po ich zastosowaniu będą nadal wykazywane negatywne oddziaływania ocena powinna zaproponować skuteczne rozwiązania minimalizujące lub kompensujące.</p> <p>W tym kontekście istotny jest fakt, iż obowiązujący system prawny nie dopuszcza realizacji inwestycji, które mogłyby znacząco oddziaływać na środowisko – w tym także na obszary Natura 2000 bez uprzedniego wnikliwego przeanalizowania potencjalnego wpływu.</p> <p>Przepisy w zakresie dopuszczenia do realizacji inwestycji w odniesieniu do obszarów Natura 2000 reguluje art. 33 ustawy o ochronie przyrody:</p> <p><i>Art. 33. 1. Zabrania się, z zastrzeżeniem art. 34, podejmowania działań mogących, osobno lub w połączeniu z innymi działaniami, znacząco negatywnie oddziaływać na cele ochrony obszaru Natura 2000, w tym w szczególności:</i></p> <p><i>1) pogorszyć stan siedlisk przyrodniczych lub siedlisk gatunków roślin i zwierząt, dla których ochrony wyznaczono obszar Natura 2000 lub</i></p> <p><i>2) wpłynąć negatywnie na gatunki, dla których ochrony został wyznaczony obszar Natura 2000, lub</i></p>

Lp.	data wpływu	opiniujący	wnioski i uwagi		sposób uwzględnienia uwag i wniosków
			PBO lub rozdział Prognozy	treść uwagi	
					<p>3) pogorszyć integralność obszaru Natura 2000 lub jego powiązania z innymi obszarami.</p> <p>Dodatkowo należy zwrócić uwagę na zapisy art. 34 ust 1 i 2 ustawy o ochronie przyrody, które wskazują wyraźnie, iż:</p> <p>1. Jeżeli przemawiają za tym konieczne wymogi nadrzędnego interesu publicznego, w tym wymogi o charakterze społecznym lub gospodarczym, i wobec braku rozwiązań alternatywnych, właściwy miejscowo regionalny dyrektor ochrony środowiska, a na obszarach morskich – dyrektor właściwego urzędu morskiego, może zezwolić na realizację planu lub działań, mogących znacząco negatywnie oddziaływać na cele ochrony obszaru Natura 2000 lub obszary znajdujące się na liście, o której mowa w art. 27 ust. 3 pkt 1, zapewniając wykonanie kompensacji przyrodniczej niezbędnej do zapewnienia spójności i właściwego funkcjonowania sieci obszarów Natura 2000.</p> <p>2. W przypadku, gdy znaczące negatywne oddziaływanie dotyczy siedlisk i gatunków priorytetowych, zezwolenie, o którym mowa w ust. 1, może zostać udzielone wyłącznie w celu:</p> <p>1) ochrony zdrowia i życia ludzi;</p> <p>2) zapewnienia bezpieczeństwa powszechnego;</p> <p>3) uzyskania korzystnych następstw o pierwszorzędnym znaczeniu dla środowiska przyrodniczego;</p> <p>4) wynikającym z koniecznych wymogów nadrzędnego interesu publicznego, po uzyskaniu opinii Komisji Europejskiej.</p> <p>Wobec powyższych uwarunkowań na etapie oceny oddziaływania na środowisko przedsięwzięć inwestor będzie zobowiązany do przedstawienia właściwym organom wariantów alternatywnych, a jeśli nie będą one</p>

Lp.	data wpływu	opiniujący	wnioski i uwagi		sposób uwzględnienia uwag i wniosków
			PBO lub rozdział Prognozy	treść uwagi	
					możliwe do realizacji do wykazania, iż stanowi ono inwestycję celu publicznego. Należy zwrócić uwagę również na fakt, iż przytoczone zapisy ustawy o ochronie przyrody wskazują na indywidualne oceny oraz organy, które będą wydawać stosowne zezwolenia i decyzje.
7	28.10.2020	Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska	rozdział 3.4.1 Prognozy	Należy podkreślić, że w prognozie powinna znaleźć się analiza uwzględniająca oddziaływanie budowy poszczególnych obwodnic na przedmioty ochrony obszarów Natura 2000. Zaznaczenia wymaga przy tym, że standardowy formularz danych (SDF) może nie wskazywać wszystkich przyszłych zagrożeń, bowiem przy ich opracowywaniu brano pod uwagę przede wszystkim zagrożenia bezpośrednie, wynikające z ówczesnych planów. Natomiast w planach ochrony (PO) lub planach zadań ochronnych (PZO) szczegółowo identyfikowane są zagrożenia dla siedlisk przyrodniczych oraz gatunków roślin i zwierząt oraz ich siedlisk, a następnie na podstawie tych dokumentów aktualizowane są standardowe formularze danych. W związku z powyższym, nie jest uprawnione odnoszenie się do SDF jako jedynego dokumentu dającego podstawy do wnioskowania o braku negatywnego wpływu inwestycji na obszar Natura 2000. Odnośnie informacji dotyczącej obwodnicy Głogowa, podanej na str. 212 prognozy, o braku SDF dla obszaru Łęgi Odrzańskie PLC020002, należy zaznaczyć, że dla obszarów PLB020008 i PLH020018 Łęgi Odrzańskie opracowano plany zadań ochronnych (dostęp: <a href="http://wroclaw.rdos.gov.pl/plany-zadanochronnych">http://wroclaw.rdos.gov.pl/plany-zadanochronnych</a> ), korzystanie z których zadeklarowano w prognozie (str. 38). SDF również jest powszechnie dostępny ( <a href="https://natura2000.eea.europa.eu/">https://natura2000.eea.europa.eu/</a> ).	Uwzględniono częściowo. Nie wszystkie obszary Natura 2000 posiadają PZO. Uzupełniono informacje w Prognozie (w matrycach indywidualnych oddziaływań) o zagrożenia dla poszczególnych przedmiotów ochrony zidentyfikowane w PZO.
8	28.10.2020	Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska	rozdział 3.4.1 Prognozy	Przy ocenie wpływu na obszary Natura 2000 istotne jest zidentyfikowanie ich przedmiotów ochrony, a następnie dokonanie analizy możliwego oddziaływania realizacji planowanych przedsięwzięć na te gatunki i siedliska. W związku z tym, że analiza oddziaływania budowy poszczególnych obwodnic na obszary Natura 2000 nie została prawidłowo wykonana, przedwczesne jest stwierdzenie, że „w ramach Prognozy nie stwierdzono występowania obwodnic, które powodowałyby znaczące negatywne oddziaływanie na obszary Natura 2000, więc Program może zostać przyjęty i realizowany”, a także, że „na liście obwodnic wskazanych w Programie nie ma takich, które byłyby nieakceptowalne pod	Wyjaśnienie. Jak wspomniano powyżej dla części inwestycji brak precyzyjnych przebiegów tras oraz informacji o położeniu poszczególnych przedmiotów ochrony w obszarach. Niezrozumiałe jest określenie, iż „przedwczesne jest stwierdzenie, że w ramach Prognozy nie stwierdzono występowania obwodnic .....”. Na etapie opracowania Prognozy nie zostały zidentyfikowane znaczące

Lp.	data wpływu	opiniujący	wnioski i uwagi		sposób uwzględnienia uwag i wniosków
			PBO lub rozdział Prognozy	treść uwagi	
				względem oddziaływania na środowisko, a w szczególności na obszary sieci Natura 2000” (str. 15 prognozy).	negatywne oddziaływania na obszary Natura 2000 i ich integralność, częściowo ze względu na brak wytyczonych ostatecznie przebiegów inwestycji, które niejednokrotnie mają kilka wariantów lokalizacji. Nie można jednak wykluczyć, iż na etapie opracowania raportów, po ustaleniu przebiegu inwestycji takie oddziaływania zostaną zidentyfikowane. Należy ponadto zwrócić uwagę, iż istotną rolę przy ostatecznej ocenie oddziaływania na środowisko odgrywać będzie określenie wariantów alternatywnych lokalizacji inwestycji. W związku z innymi uwagami GDOŚ wprowadzono do Prognozy matrycę indywidualnych oddziaływań każdej z obwodnic, w której oceniono wpływ proponowanych wariantów przebiegu (jeżeli istnieją) na przedmioty ochrony obszarów Natura 2000.
9	28.10.2020	Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska	rozdział 3.4.1 Prognozy	Ocenę oddziaływania na dziko występujące rośliny i zwierzęta ograniczono do ogólnego i powierzchniowego opisu, który zamieszczono na str. 218-221 prognozy. Nie uwzględniono umiejscowienia i uwarunkowań z niego wynikających, mimo że wcześniej zaznaczono, że jako źródło danych przyjęto m.in. „prace inwentaryzacyjne i badawcze” (str. 32) oraz „dane z Regionalnych Kartotek Ornitologicznych ..., wywiady z przyrodnikami prowadzącymi badania na obszarze objętych oddziaływaniem inwestycji” (str. 33). Ponadto w tab. 14 (str. 203) nie uwzględniono eliminacji siedlisk przyrodniczych i siedlisk gatunków, a także stanowisk gatunków, jako negatywnego oddziaływania długoterminowego dokonanego w trakcie realizacji inwestycji. Luki we właściwym określeniu oddziaływań nie wypełniają także tzw. matryce zbiorcze oceny oddziaływania (str. 282-291, tab. 37-40). Nie dość, że nie jest znana procedura i podstawy ich ustalania, to nie obejmują one etapu realizacji poszczególnych obwodnic. Ponadto przewidywane oddziaływania wynikną z funkcjonowania inwestycji w obszarach nie poddanych dotąd presji transportu drogowego, wobec tego nie jest uprawnione twierdzenie, że eksploatacja obwodnicy będzie miała jednoznacznie pozytywny wpływ na ludzi, klimat akustyczny i jakość powietrza.	Uwzględniono częściowo. Wprowadzono do Prognozy matrycę indywidualnych oddziaływań każdej z obwodnic, w której uwzględniono oddziaływanie na gatunki zwierząt i roślin. Jednakże precyzyjne wskazanie oddziaływań na poszczególne gatunki i siedliska nie jest możliwe na etapie oceny strategicznej, ponieważ, aby tego dokonać niezbędna jest dokładna analiza przebiegu obwodnic (w tym ewentualnych wariantów alternatywnych tras) w odniesieniu do miejsc występowania gatunków i siedlisk.



Lp.	data wpływu	opiniujący	wnioski i uwagi		sposób uwzględnienia uwag i wniosków
			PBO lub rozdział Prognozy	treść uwagi	
				Pozytywny wpływ budowy obwodnicy będzie odczuwalny dla mieszkańców miejscowości, z których ruch zostanie wyprowadzony, jednakże dla mieszkańców obszarów położonych w pobliżu obwodnicy, wpływ eksploatacji będzie negatywny.	
10	28.10.2020	Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska	rozdział 3.2 Prognozy	<p>W części dotyczącej analizy i oceny istniejących problemów ochrony środowiska istotnych z punktu widzenia PBO (str. 182 prognozy) zawarto nieodpowiednie informacje. Nie jest zrozumiałe opisywanie zagadnień niezwiązanych z analizowanym typem inwestycji - np. zanieczyszczenie wód powierzchniowych wywołane spływem biogenów z pól, czy spadek jakości wód podziemnych wywołany odwodnieniami kopalń.</p> <p>Nie wyjaśniono też, dlaczego tego typu czynniki wymieniono jako ważne z punktu widzenia realizacji PBO. Zatem rozdział 3.2 „Analiza i ocena istniejących problemów ochrony środowiska ...” należy uzupełnić o szeroki opis, uwzględniający analizy ilościowe, problemów z zakresu zdrowia, bezpieczeństwa i jakości życia ludzi zamieszkujących miejscowości zdominowane przez nadmierny tranzytowy ruch pojazdów samochodowych, a także o problematykę dotyczącą fragmentacji środowiska, zaburzania korytarzy ekologicznych, izolacji przestrzennej oraz śmiertelności zwierząt, w kontekście funkcjonowania populacji organizmów dziko występujących.</p>	Uwzględniono. Rozdział został uzupełniony w oparciu o dostępne dane i informacje. Rozdział 3.2 określa analizę stanu jakości środowiska, natomiast wskazane elementy stanowią o jakości środowiska ogółem, a nie tylko pod kątem wpływu programu na stan środowiska.
11	28.10.2020	Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska	rozdział 3 Prognozy	Podsumowując - przyjęte przez Autorów prognozy podejście do analiz budzi wątpliwości w kontekście wypełnienia wymogu jej dostosowania do zawartości i stopnia szczegółowości projektowanego dokumentu. W prognozie zastrzeżono, że nie jest znana dokładana lokalizacja przedsięwzięć i, prawdopodobnie w odpowiedzi na to, dokonano opisu stanu środowiska całej Polski, co miałyby stanowić „analizę i ocenę stanu środowiska na obszarach objętych przewidywanym oddziaływaniem”. Jest to postępowanie błędne, ponieważ przybliżone lokalizacje są znane. Następnie, na poziomie ogólnym, przedstawiono oddziaływania na środowisko typowe dla realizacji i eksploatacji dróg, a także podano fragmentaryczne informacje dotyczące poszczególnych obwodnic, związane np. z ich lokalizacją, oddziaływaniem na środowisko, czy minimalizacją tych oddziaływań. Równie ogólnikowe są propozycje działań alternatywnych, zapobiegających i ograniczających niekorzystne oddziaływania na środowisko.	Wyjaśnienie. Stopień szczegółowości jest adekwatny do stopnia szczegółowości dokumentu strategicznego poddawanego ocenie, który zawiera tylko listę miejscowości z podaniem informacji jakiej długości i w ciągu jakiej drogi krajowej planowana jest obwodnica. Zrezygnowano w PBO z informacji o długości planowanych odcinków drogowych. Przybliżone lokalizacje znane są dla 22 obwodnic, dla kolejnych 23 znane są warianty przebiegu. Analizę stanu jakości środowiska wykonano dla całego kraju, ze względu na znaczną liczbę inwestycji w różnych województwach. Ze względu na zakres prognozy ujęto zatem całościową analizę dla

Lp.	data wpływu	opiniujący	wnioski i uwagi		sposób uwzględnienia uwag i wniosków
			PBO lub rozdział Prognozy	treść uwagi	
					<p>wszystkich komponentów, natomiast dla poszczególnych inwestycji szczegółowa analiza została ujęta w matrycach w kontekście konkretnych oddziaływań.</p> <p>Uwzględniono częściowo. Wprowadzono do Prognozy matrycę indywidualnych oddziaływań każdej z obwodnic, w której wskazano potencjalne konflikty z obszarami prawnej ochrony przyrody, oddziaływania na poszczególne komponenty środowiska w fazie realizacji i w fazie eksploatacji oraz wskazano środki minimalizujące. Natomiast propozycje działań alternatywnych wskazano dla całego dokumentu. Nie jest zadaniem prognozy dla dokumentu strategicznego wskazywanie alternatywnych wariantów przebiegu inwestycji.</p>
12	28.10.2020	Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska	ogólne do Prognozy	<p>W związku z przedstawionymi wyżej zastrzeżeniami do treści prognozy niezbędne jest przygotowanie właściwych informacji dla planowanych inwestycji (uporządkowanych i bardziej zaawansowanych analitycznie), a następnie wysnucie na tej podstawie wniosków w zakresie oddziaływań (w tym skumulowanych) oraz adekwatnych środków zaradczych. W przedłożonym opracowaniu przyjęto odwrotny sposób postępowania – opisano w kolejnych rozdziałach jakościowo rodzaje oddziaływań, a następnie w odniesieniu do wybranych elementów środowiska wskazano ogólnikowe opisy skutków oraz rekomendacje.</p>	<p>Wyjaśnienie. Pierwszym etapem prac było przygotowanie metodyki prac. Opracowana i przedstawiona metodyka jest zgodna z wymaganiami prawnymi dla oceny oddziaływania na środowisko oraz zakresem wskazanym przez właściwe organy. Zgodnie z tą metodyką przygotowano Prognozę. Uwzględniono. Wprowadzono do Prognozy matrycę indywidualnych oddziaływań każdej z obwodnic, w której wskazano potencjalne konflikty z obszarami prawnej ochrony przyrody, oddziaływania na poszczególne komponenty środowiska w fazie realizacji i w fazie eksploatacji oraz wskazano środki minimalizujące, a także konkluzje końcowe dla każdej inwestycji.</p>
13	28.10.2020	Generalny Dyrektor	ogólne do Prognozy	<p>Zasadniczym elementem prognozy powinny się stać fiszki obwodnic (karty opisujące planowane inwestycje), zgrupowane według stopnia zaawansowania prac przygotowawczych na rzecz ich realizacji (tu należy podkreślić, że nie istnieje</p>	<p>Uwzględniono częściowo. Stosownie do zapisów art. 52. 1. ustawy ooś "Informacje zawarte w prognozie oddziaływania na środowisko (...),</p>

Lp.	data wpływu	opiniujący	wnioski i uwagi		sposób uwzględnienia uwag i wniosków
			PBO lub rozdział Prognozy	treść uwagi	
		Ochrony Środowiska		<p>możliwość wykonania analiz na tym samym poziomie szczegółowości ze względu na zróżnicowanie w zakresie sprecyzowania przebiegu dróg oraz zaawansowanie procesu inwestycyjnego), zawierające:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- informacje o lokalizacji przedsięwzięcia (adekwatne do dokonanych ustaleń, pochodzących np. z decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, samorządowych dokumentów planistycznych, czy rozstrzygnięć w trakcie tworzenia projektu PBO);</li> <li>- zestawienie informacji o środowisku (biorąc pod uwagę, że znana jest przybliżona lokalizacja obwodnic, środowiskowe uwarunkowania powinny zostać opisane adekwatnie po względem przestrzennym do zakresu ich oddziaływania);</li> <li>- przeanalizowanie oddziaływań, w tym w zakresie oddziaływania na przedmioty ochrony obszarów Natura 2000 (w przypadku braku ustaleń co do przebiegu drogi, oddziaływania należy określić dla możliwych wariantów przebiegu; w przypadku inwestycji w stosunku do których wydano decyzje o środowiskowych uwarunkowaniach, zapisy decyzji dotyczące lokalizacji przedsięwzięcia, przewidywanych oddziaływań na środowisko, działań minimalizujących i/lub kompensujących należy uwzględnić w prognozie);</li> <li>- zaproponowanie adekwatnych rozwiązań zmniejszających oddziaływanie na środowisko (w tym propozycje wariantów lokalizacyjnych dla dróg obwodowych o nierozstrzygniętym ostatecznie przebiegu);</li> <li>- konkluzje w stosunku do każdego obiektu z uwzględnieniem wielu aspektów oddziaływania, a następnie stworzenie ogólnych wniosków na podstawie analiz szczegółowych.</li> </ul> <p>Następnie, na podstawie danych ujętych w kartach inwestycji, należy dokonać określenia efektów skumulowanych - sumarycznych i synergicznych.</p>	<p><i>powinny być opracowane stosownie do stanu współczesnej wiedzy i metod oceny oraz dostosowane do zawartości i stopnia szczegółowości projektowanego dokumentu oraz etapu przyjęcia tego dokumentu w procesie opracowywania projektów dokumentów powiązanych z tym dokumentem.</i></p> <p>Stopień szczegółowości Prognozy dostosowany jest do stopnia szczegółowości ocenianego PBO, w którym wskazano tylko listę planowanych do realizacji obwodnic. Gdyby oceniany dokument zawierał fiskalizację poszczególnych obejść drogowych, można byłoby wymagać podobnego podejścia w Prognozie, jednak powinno być to wyraźnie zaznaczone na etapie określania zakresu Prognozy.</p> <p>Jednak wprowadzono do Prognozy matrycę indywidualnych oddziaływań każdej z obwodnic, w której wskazano potencjalne konflikty z obszarami prawnej ochrony przyrody, oddziaływania na poszczególne komponenty środowiska w fazie realizacji i w fazie eksploatacji oraz wskazano środki minimalizujące i konkluzje.</p>
14	28.10.2020	Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska	ogólne do Prognozy	<p>Ponadto należy:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- usunąć z prognozy informacje dotyczące trzeciej kategorii obwodnic, określonych jako „zadania dodatkowe” (lista 71 zadań, str. 28-29), ponieważ nie występują one w przedłożonej wersji PBO;</li> </ul>	<p>Nie uwzględniono.</p> <p>Lista zadań dodatkowych została przekazana do GDOŚ wraz z projektem Programu Budowy 100 Obwodnic na lata 2020-2030 w ramach procedury uzgadniania zakresu i stopnia szczegółowości informacji wymaganych w prognozie oddziaływania na środowisko dla ww. projektu i GDOŚ w swojej odpowiedzi z dnia 13 marca 2020 r. w żaden sposób nie odniósł się do przekazanych</p>

Lp.	data wpływu	opiniujący	wnioski i uwagi		sposób uwzględnienia uwag i wniosków
			PBO lub rozdział Prognozy	treść uwagi	
					list inwestycji, tym bardziej nie podważył zasadności przeprowadzenia oceny obwodnic dla miejscowości ujętych na liście dodatkowej. Ocena wpływu dla zadań z listy dodatkowej już została dokonana przez Wykonawcę Prognozy i w żaden sposób nie koliduje z pozostałą zawartością Prognozy. Podobne podejście miało zastosowanie przy poprzednich programach drogowych i nie było przedmiotem zastrzeżeń GDOŚ. Podejście to jest systemowe i umożliwia większą elastyczność w zakresie przygotowania kolejnych zadań do realizacji już w ramach przyszłej perspektywy. Organ opracowujący PBO celowo uwzględnił dodatkowe zadania w strategicznej ocenie, aby w przypadku zajęcia konieczności realizacji większej liczby zadań móc wykorzystać zadania z listy dodatkowej bez konieczności przeprowadzania sooś. Takie podejście było stosowane w latach poprzednich
15	28.10.2020	Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska	ogólne do Prognozy	Ponadto należy: - zweryfikować i skorygować wszelkie odwołania w tekście (przykładowo na str. 181 stwierdzono, że w tabeli 7 określono liczbę konfliktów obwodnic z formami ochrony przyrody, jednak tabela 7 zawiera „Zjawiska pogodowe i klimatyczne powodujące szkody społeczne oraz gospodarcze”; również przywołane na tej stronie prognozy tabele 20-23 nie zawierają deklarowanych zawartości);	Uwzględniono.
16	28.10.2020	Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska	rozdział 3.1.	Ponadto należy: - sporządzić odrębne opisy (podrozdziały) dotyczące niekorzystnych i pozytywnych skutków wynikających z braku realizacji obwodnic (str. 180-182); dzięki temu zostanie zaprezentowany klarowny obraz sytuacji w przypadku zaniechania prac; należy przy tym zaznaczyć, że nie jest uprawnione stwierdzenie, że „brak realizacji PBO wpłynie negatywnie na środowisko”,	Uwzględniono.

Lp.	data wpływu	opiniujący	wnioski i uwagi		sposób uwzględnienia uwag i wniosków
			PBO lub rozdział Prognozy	treść uwagi	
				ponieważ kierunek i skala wpływu będzie zależna od elementu środowiska podanego obecnej i zmieniającej się presji bądź jej braku	
17	28.10.2020	Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska	rozdział 3.4.1.	Ponadto należy: - usunąć nieprzydatne w ocenie oddziaływania na środowisko informacje (np. na str. 199-200 niepotrzebnie przywołuje się ogólne oraz prawne informacje o formach ochrony przyrody w rozdziale, który powinien dotyczyć identyfikacji oddziaływań na przyrodę);	Uwzględniono.
18	28.10.2020	Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska	rozdział 7 Prognozy	Ponadto należy: - wyeliminować lub ograniczyć oraz odpowiednio umiejscowić w prognozie, informacje które nie są niezbędne i adekwatne w procesie strategicznej oceny oddziaływania na środowisko (np. na blisko 40 stronach [co stanowi niemal 10% objętości prognozy; str. 328-368] dokonano tzw. „charakterystyki klimatu akustycznego” miast z zaplanowaną budową obwodnicy; są to istotne informacje w procesie decydowania o wskazaniu miejscowości wymagających budowy obwodnicy lub podstawa do wniosków, które można zaprezentować w rozdziale dotyczącym analizy i oceny istniejących problemów ochrony środowiska, jednak dane te nie posiadają istotnego znaczenia w ocenie oddziaływania planowanych obwodnic na nowo zajmowane obszary, a ponadto są nieproporcjonalnie obszerne w stosunku do charakterystyki oddziaływań dla poszczególnych dróg obwodowych);	Uwzględniono częściowo. Opisy dotyczą miejscowości, gdzie planowane są obwodnice. Informacje te ograniczono poprzez usunięcie zdjęć. W Prognozie, która zawiera matryce indywidualnych oddziaływań dla każdej obwodnicy wskazane tabele stanowią ok. 2% całego dokumentu.
19	28.10.2020	Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska	Słownik Prognozy	Ponadto należy: - uzupełnić „Wykaz pojęć i skrótów użytych w raporcie” (np. na str. 33 prognozy wskazano, że korzystano z danych BDL, jednak nie wyjaśniono, czy chodzi o Bank Danych Lokalnych, prowadzony przez Główny Urząd Statystyczny, czy Bank Danych o Lasach, prowadzony przez Państwowe Gospodarstwo Leśne Lasy Państwowe) oraz zweryfikować i uzupełnić cytowane źródła (np. dla „Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023”, źródłem jest program na lata 2011-2015 (str. 195 prognozy; przypis 165).	Uwzględniono.

## **3.4. Sposób uwzględnienia zgłoszonych uwag i wniosków**

### **3.4.1. Powiadomienie o możliwości udziału społeczeństwa w procesie strategicznej oceny oddziaływania na środowisko**

Informacja o konsultacjach podana została do publicznej wiadomości w prasie, Internecie oraz w wersji ogłoszenia na tablicach ogłoszeń właściwych w sprawie urzędów. I tak, informacja o konsultacjach ukazała się:

- na stronie Ministerstwa Infrastruktury <https://www.gov.pl/web/infrastruktura/program-budowy-100-obwodnic-na-lata-2020---2031/>,
- w dzienniku „Rzeczpospolita” – wydanie z dnia 10 września 2020 roku,
- na stronie internetowej Centrum Unijnych Projektów Transportowych <https://www.cupt.gov.pl/branze/transport-drogowy/program-budowy-100-obwodnic/>
- na specjalnie do tego celu przygotowanej stronie internetowej <https://100obwodnic.info/>, <https://100obwodnic.info/konsultacje/>,
- na tablicy ogłoszeń w Ministerstwie Infrastruktury (Rysunek 15 - Rysunek 16), treść obwieszczenia zamieszczono w załącznikach: (Rysunek 2) oraz załącznik 1.

### **3.4.2. Miejsce konsultacji, sposób udostępnienia dokumentacji sprawy**

#### **Sposób udostępnienia dokumentacji sprawy**

Dokumentacja sprawy, czyli projekt Programu wraz z Prognozą oraz zakresem Prognozy wskazanym przez GDOŚ i GIS, zostały udostępnione w formie elektronicznej:

- na specjalnie przygotowanej przez Wykonawcę do tego celu stronie internetowej [www.100obwodnic.info](http://www.100obwodnic.info),
- na stronie internetowej Centrum Unijnych Projektów Transportowych, gdzie umieszczono również przekierowanie na w/w stronę,
- na stronie internetowej Ministerstwa Infrastruktury.

Ponadto dokumentacja sprawy została udostępniona w czasie trwania konsultacji w formie papierowej:

- w siedzibie Wykonawcy Prognozy w Warszawie ul. Hoża 66/68, pokój 317, od poniedziałku do piątku w godzinach 9-15,
- w budynku Ministerstwa Infrastruktury w Warszawie przy ul. Chałubińskiego 4/6 (budynek B), od poniedziałku do piątku w godzinach 9-15.

Sposób i miejsce udostępnienia dokumentacji sprawy udokumentowano na fotografiach zamieszczonych w załącznikach graficznych niniejszego Podsumowania:

- w siedzibie Wykonawcy (Rysunek 6 do Rysunek 12),
- w budynku B Ministerstwa Infrastruktury (Rysunek 13 do Rysunek 17).

Miejsce wyłożenia dokumentacji sprawy w siedzibie Wykonawcy Prognozy spełniało wymagania dostępności dla osób z niepełnosprawnościami, m.in.: rampa dla wózków inwalidzkich na stopniach prowadzących do windy (Rysunek 12), dźwig osobowy, toalety dla niepełnosprawnych dostępne na parterze. W lokalu zapewniono również odpowiednie do panującego stanu epidemii środki zabezpieczające, w tym płyn do dezynfekcji (Rysunek 11) oraz maseczki ochronne.

Miejsce udostępnienia dokumentacji sprawy na potrzeby konsultacji społecznych w budynku B Ministerstwa Infrastruktury ma zapewniony dostęp dla osób z niepełnosprawnością. Przy wejściu znajdują się odpowiednio oznakowane, miejsca parkingowe dla niepełnosprawnych. Szerokość drzwi i ciągi komunikacyjne w budynkach Ministerstwa są przystosowane do potrzeb osób niepełnosprawnych ruchowo. Toalety przystosowane dla osób z niepełnosprawnościami znajdują się na parterze. Wjazd dla osób poruszających się na wózku inwalidzkim jest możliwy dzięki pochylni zamontowanej na stałe przed budynkiem Ministerstwa.

### **Strona internetowa do obsługi procesu konsultacji społecznych**

Przygotowana i udostępniona została strona internetowa dedykowana procesowi strategicznej oceny oddziaływania na środowisko. Wykorzystana została szeroko w trakcie udziału społeczeństwa zarówno do komunikacji jak i zbierania uwagi wniosków. Strona udostępniona została 8 września 2020 roku pod adresem: [www.100obwodnic.info](http://www.100obwodnic.info) (Rysunek 18) i funkcjonować będzie do zakończenia procesu.

Na przedmiotowej stronie została udostępniona dokumentacja sprawy w formie krótkiego opisu (Rysunek 19 do Rysunek 22) oraz plików do pobrania w formacie pdf (Rysunek 28). Wśród udostępnionej dokumentacji sprawy były następujące dokumenty:

- Projekt Programu Budowy 100 Obwodnic na lata 2020-2030,
- Prognoza oddziaływania na środowisko Programu Budowy 100 Obwodnic na lata 2020-2030,
- Raport z konsultacji publicznych Programu Budowy 100 Obwodnic na lata 2020-2030,
- uzgodnienie Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w sprawie zakresu Prognozy oddziaływania na środowisko Programu Budowy 100 Obwodnic na lata 2020-2030,
- uzgodnienie Głównego Inspektora Sanitarnego w sprawie zakresu Prognozy oddziaływania na środowisko Programu Budowy 100 Obwodnic na lata 2020-2030.

Ponadto na stronie umieszczono mapę, która prezentowała lokalizacje proponowanych w projekcie Programu obwodnic z podziałem na listę podstawową, rezerwową oraz zadania dodatkowe. Na mapie możliwe było włączenie poszczególnych warstw (<https://100obwodnic.info/mapa/>, Rysunek 23):

- różnych form ochrony przyrody (np. parki narodowe, parki krajobrazowe, rezerваты, Natura 2000, korytarze ekologiczne),

- obszarów przekroczeń poziomów dopuszczalnych i docelowych w powietrzu według stanu na 2019 rok,
- istniejącą sieć drogową i kolejową.

Na stronie zamieszczono również informację o celu konsultacji społecznych, miejscu wyłożenia dokumentacji sprawy (Rysunek 25, Rysunek 26Rysunek 26) oraz **formularz zgłaszania wniosków i uwag** (Rysunek 27), który obejmował następujące pola (<https://100obwodnic.info/formularz/>):

- [opcjonalnie] zgłaszający wniosek lub uwagę,
- adres e-maili,
- część/rozdział, których wniosek lub uwaga dotyczy (wybierane z listy rozwijanej)
- treść wniosku lub uwagi,
- uzasadnienie wnoszonych wniosków lub uwag.

Zgłaszane wnioski i uwagi gromadzone były za pomocą narzędzi obsługiwanych przez Wykonawcę w formie arkusza obejmującego pola wskazane w formularzu. Narzędzia te notowały jednocześnie datę skorzystania z formularza i wysłania uwag lub wniosków.

W załącznikach graficznych (Rysunek 18 do Rysunek 30) zamieszczono zapis graficzny strony 100obwodnic.info.

### 3.4.3. Forma składania uwag i wniosków

Uwagi i wnioski do Prognozy można było składać:

- w formie elektronicznej za pomocą formularza udostępnionego na stronie [www.100obwodnic.info](http://www.100obwodnic.info) obsługiwanego przez Wykonawcę, Atmoterm S.A.
- za pomocą środków komunikacji elektronicznej bez konieczności opatrywania ich podpisem elektronicznym na adres e-mail [konsultacje100obwodnic@cupt.gov.pl](mailto:konsultacje100obwodnic@cupt.gov.pl),
- na piśmie na adres Centrum Unijnych Projektów Transportowych 00-844 Warszawa, Plac Europejski 2;
- ustnie do protokołu w miejscach wyłożenia dokumentacji sprawy,
- pisemnie w miejscach wyłożenia dokumentacji sprawy.

Organem właściwym do rozpatrzenia uwag i wniosków składanych w ramach procesu konsultacji był Minister Infrastruktury.

### 3.4.4. Przebieg konsultacji społecznych

Stosownie do art. 54 ust. 2 ustawy o oś w celu zapewnienia udziału społeczeństwa „Program Budowy 100 Obwodnic na lata 2020-2030” wraz z „Prognozą oddziaływania na środowisko Programu Budowy 100 Obwodnic na lata 2020-2030” zostały udostępnione we wskazanych w rozdziale 3.4.2 miejscach. **Konsultacje społeczne odbywały się w dniach od 14 września do 5 października 2020 roku włącznie.** Przez cały czas trwania konsultacji można było zapoznać się z treścią Programu i Prognozy.

Zgodnie z wymaganiami ustawy o oś wnioski i uwagi można było wnosić:



- w formie elektronicznej za pomocą formularza udostępnionego na stronie [www.100obwodnic.info](http://www.100obwodnic.info) obsługiwanego przez Wykonawcę, Atmoterm S.A.;
- za pomocą środków komunikacji elektronicznej bez konieczności opatrywania ich podpisem elektronicznym na adres e-mail [konsultacje100obwodnic@cupt.gov.pl](mailto:konsultacje100obwodnic@cupt.gov.pl);
- na piśmie na adres Centrum Unijnych Projektów Transportowych 00-844 Warszawa, Plac Europejski 2;
- ustnie do protokołu w miejscach wyłożenia dokumentacji sprawy;
- pisemnie w miejscach wyłożenia dokumentacji sprawy.

Konsultacje przebiegały w trakcie trwania stanu epidemii w związku z zakażeniami wirusem SARS-CoV-2 ogłoszonego na terenie całego kraju rozporządzeniem Ministra Zdrowia z dnia 20 marca 2020 r. w sprawie ogłoszenia na obszarze Rzeczypospolitej Polskiej stanu epidemii<sup>4</sup>.

#### **3.4.4.1. Zainteresowanie społeczne udziałem w konsultacjach społecznych**

Odnotowano zainteresowanie udziałem w konsultacjach społecznych, jak i udostępnioną dokumentacją. Zarejestrowano również uwagi i wnioski. W miejscu wyłożenia dokumentacji sprawy pojawiła się jedna osoba (w biurze ATMOTERM przy ul. Hożej). Osoba ta zainteresowała się ogłoszeniem umieszczonym w budynku. Po udzieleniu informacji przez pracownika Wykonawcy Prognozy postanowiła zapoznać się z dokumentacją sprawy zdalnie. Większość zainteresowanych korzystała ze zdalnej formy zapoznania się z całą dokumentacją sprawy.

W wyznaczonym terminie konsultacji społecznych wpłynęły wnioski i uwagi poprzez formularz udostępniony na stronie <https://100obwodnic.info>. Wpływały one w dniach 2-5 października 2020 roku. W sumie było to 11 uwag i wniosków, z czego 5 pochodziło od osób fizycznych, a 6 z instytucji. Większość z wniesionych uwag i wniosków dotyczyła projektu Programu. Dwie z nich faktycznie odnosiły się do tematyki związanej z Prognozą oddziaływania na środowisko, (mimo, że zadeklarowane w tym obszarze zostały 4). Organizacje pozarządowe nie wniosły uwag i wniosków do PBO lub Prognozy na tym etapie konsultacji (Rysunek 1).

Równocześnie należy pamiętać, że projekt PBO został wcześniej poddany konsultacjom społecznym na podstawie ustawy z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju (Dz.U. z 2019 r. poz. 1295) w dniach 14.02.2020 r. – 10.04.2020 r. Konsultacje miały charakter otwarty. Każda instytucja, organizacja czy obywatel zainteresowany problematyką rozwoju infrastruktury drogowej miał prawo oraz możliwość wyrażenia swojej opinii.

Do dnia 10 kwietnia 2020 r. wpłynęła określona liczba wniosków i uwag (w podziale na poszczególne podmioty):

- 2 uwagi od parlamentarzystów RP,
- 89 uwag władz samorządowych wszystkich szczebli (oraz ich administracja),
- 2 083 uwag osób fizycznych (w tym podpisy na listach zbiorowych),

---

<sup>4</sup> Dz. U. z 2020 r., poz. 491

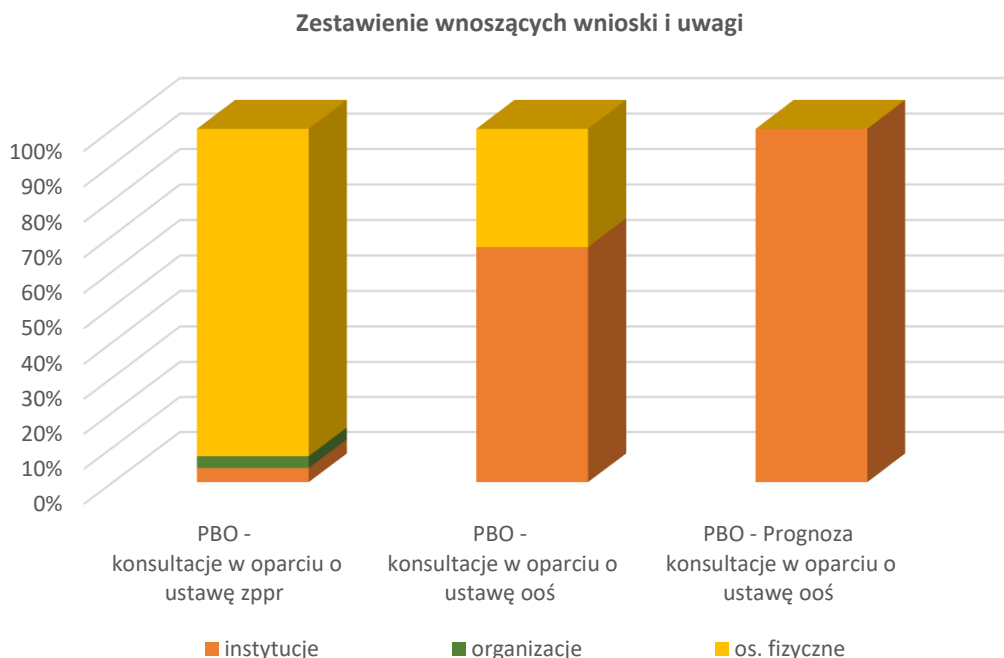
- 75 uwag organizacji, stowarzyszeń, podmiotów gospodarczych, klubów, cechów, izb, agencji rozwoju oraz innych podmiotów.

Tematykę otrzymanych w trakcie konsultacji projektu Programu uwag i komentarzy można podzielić na:

- uwagi dotyczące zapisów projektu Programu Budowy 100 Obwodnic na lata 2020 – 2030;
- wnioski odnoszące się przede wszystkim do propozycji zmian na listach zadań inwestycyjnych w tym przesunięć między listami;
- zgłoszenia dotyczące uzupełnienia treści projektu Programu lub usunięcia pewnych zapisów;
- wnioski dotyczące przebiegu lub rozwiązań technicznych poszczególnych inwestycji;
- uwagi inne, niedające się zaklasyfikować do żadnej z powyższych grup.

Uwagi ogólne do konsultowanych dokumentów odnosiły się najczęściej (ponad 98%) do zakresu rzeczowego Programu. W większości były to uwagi dotyczące przeniesienia zadań z listy możliwych do realizacji w ramach Programu (Załącznik nr 2 do Programu) na listę zadań inwestycyjnych realizowanych w ramach Programu (Załącznik nr 1 do Programu) - 85,28%. Niemal 7% uwag dotyczyło przebiegu lub klasy technicznej poszczególnych inwestycji, a 5,01% dotyczyło wprowadzenia nowych inwestycji do Programu. Około 1,37% uwag dotyczyło szczegółowych zapisów w treści Programu, a 0,53% wystąpień dotyczyło usunięcia z listy poszczególnych inwestycji.

Poniżej wykres przedstawiający udział poszczególnych grup społecznych w konsultacjach projektu PBO oraz Prognozy:



Rysunek 1. Zestawienie liczby uwag i wniosków wniesionych w ramach konsultacji projektu PBO jego Prognozy ooś

### **3.4.4.2. Tematyka wnoszonych wniosków i uwag oraz sposób ich uwzględnienia**

Zgłaszane przez respondentów wnioski i uwagi dotyczyły:

- uwzględnienia w projekcie Programu kolejnych lokalizacji obwodnic,
- wpływu planowanych inwestycji na bezpieczeństwo ruchu drogowego,
- wpływu epidemii na zaplanowany w PBO harmonogram realizacji obwodnic,
- rozszerzenia analizy potencjalnych kolizji z obszarami Natura 2000 o obwodnice wskazane na liście rezerwowej.

W rozdziale 3.4.5 zawarto szczegółowe zestawienie wraz z rozpatrzeniem wniesionych uwag i wniosków oraz informacją w jaki sposób zostały wzięte pod uwagę i w jakim zakresie zostały uwzględnione.

### 3.4.5. Zestawienie wniosków i uwag wniesionych w ramach konsultacji społecznych wraz z informacją o sposobie ich uwzględnienia

#### 3.4.5.1. Wnioski i uwagi do PBO

Tabela 3. Zestawienie wniosków i uwag do Programu Budowy 100 Obwodnic na lata 2020-2030 wniesionych przez organizacje lub instytucje za pomocą formularza na stronie internetowej

Lp.	data wpływu	organizacja lub instytucja wnosząca wnioski lub uwagi	wnioski i uwagi do PBO		informacja o sposobie uwzględnienia uwag i wniosków
			treść wniosku lub uwagi	uzasadnienie	
1	05.10.2020	Institucja	Czy został oszacowany/zamodelowany wpływ realizacji Programu 100 obwodnic na bezpieczeństwo ruchu drogowego w zakresie wskaźników: „Liczba wypadków drogowych” oraz „Zabici w wypadkach drogowych” tj. jak te statystyki powinny się poprawiać dzięki realizacji Programu.	Jednym z najważniejszych efektów Programu ma być poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego.	Uwaga wyjaśniona. Realizacja Programu pozwoli na osiągnięcie trwałej poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego. W projekcie Programu Budowy 100 Obwodnic na lata 2020 – 2030 założono, iż dzięki nowej infrastrukturze z roku na rok zredukowana zostanie liczba wypadków drogowych wobec roku bazowego, dzięki wyprowadzeniu ruchu osobowego i tranzytowego z terenów o zwartej zabudowie mieszkaniowej. Dzięki wybudowanym obwodnicom, statystyki śmiertelności na miejskich drogach powinny się zmienić.
2	05.10.2020	Institucja	Czy planowany jest pobór opłat dla pojazdów lekkich i ciężkich?	-	Uwaga wyjaśniona. Aktualna lista odcinków dróg objętych systemem viaTOLL oraz stawki elektronicznej opłaty drogowej są wyszczególnione w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 22 marca 2011 r. w sprawie dróg krajowych lub ich odcinków, na których pobiera się opłatę elektroniczną oraz wysokości stawek opłaty elektronicznej (Dz. U. z 2018 r. poz. 890). Obecnie viaTOLL obejmuje około 3661 km autostrad, dróg ekspresowych i wybranych dróg krajowych zarządzanych przez GDDKiA (1163 km autostrad, 1354 km dróg ekspresowych, 1144 km dróg krajowych). Obowiązkiem uiszczania opłaty elektronicznej na wskazanych w rozporządzeniu odcinkach objęte są obowiązkowo pojazdy o dopuszczalnej masie całkowitej >3,5 tony i autobusy niezależnie od masy.

Lp.	data wpływu	organizacja lub instytucja wnosząca wnioski lub uwagi	wnioski i uwagi do PBO		informacja o sposobie uwzględnienia uwag i wniosków
			treść wniosku lub uwagi	uzasadnienie	
					W odniesieniu do pojazdów lekkich obowiązek uiszczania opłat dotyczy 2 odcinków autostrad zarządzanych przez GDDKiA, tj. A2 Konin - Stryków oraz A4 Bielany Wrocławskie – Sośnica. W chwili obecnej nie istnieją plany mające na celu objęcie systemem poboru opłat odcinków dróg realizowanych w ramach tego Programu.
3	05.10.2020	Instytucja	W jaki sposób uwzględniana była waga kryterium bezpieczeństwa ruchu drogowego przy wyborze 100 obwodnic?	-	Uwaga wyjaśniona. W diagnozie projektu Programu Budowy 100 Obwodnic na lata 2020 – 2030 została poruszona kwestia bezpieczeństwa ruchu drogowego. Kwestia wypadkowości na poszczególnych odcinkach była jednym z czynników doboru inwestycji do Programu. W projekcie Programu zostały ujęte zadania na różnym etapie przygotowania. Wybór obwodnic do realizacji odbywał się przy uwzględnieniu stanu prac przygotowawczych, natężenia ruchu, w tym ruchu ciężkiego, stanu bezpieczeństwa ruchu w miejscowościach liczonego poziomem wypadkowości i ofiarami wypadków, poprawy dostępności połączeń z państwami sąsiednimi oraz koniecznością zachowania zrównoważonego rozwoju kraju. Dane dotyczące liczby wypadków oraz ich skutków były pozyskane z Komendy Głównej Policji.
4	05.10.2020	Instytucja	W jaki sposób będzie monitorowany wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego w programie budowy 100 obwodnic na lata 2020 - 2030? Jednocześnie w jaki sposób będzie on raportowany oraz udostępniany stronie społecznej?	-	Uwaga wyjaśniona. W ramach monitoringu Programu analizowany będzie wskaźnik: Ograniczenie liczby wypadków w miejscowościach objętych Programem w stosunku do roku bazowego. Monitorowanie i raportowanie będzie zgodne z zasadami budżetu zadaniowego oraz kontroli zarządczej. Wartość miernika znajdzie się w sprawozdaniu z realizacji Programu, który będzie publikowany m.in. na stronie internetowej Ministerstwa.
5	05.10.2020	Instytucja	Czy harmonogram prac związanych z budową obwodnic uwzględnia obecną sytuację epidemiologiczną?	-	Uwaga wyjaśniona. Uzgodniony z Generalną Dyrekcją Dróg Krajowych i Autostrad harmonogram realizacji Programu był analizowany pod kątem sytuacji epidemiologicznej.

Lp.	data wpływu	organizacja lub instytucja wnosząca wnioski lub uwagi	wnioski i uwagi do PBO		informacja o sposobie uwzględnienia uwag i wniosków
			treść wniosku lub uwagi	uzasadnienie	
					W związku z faktem, iż realizacja inwestycji infrastrukturalnych jest jednym z priorytetów rządu w ramach walki z negatywnymi skutkami kryzysu wywołanego epidemią COVID-19 podjęto decyzję o niewprowadzaniu zmian w harmonogramach.

Tabela 4. Zestawienie wniosków i uwag do Programu Budowy 100 Obwodnic na lata 2020-2030 wniesionych przez osoby fizyczne za pomocą formularza na stronie internetowej

Lp.	data wpływu	wnioski i uwagi PBO		informacja o sposobie uwzględnienia uwag i wniosków
		treść wniosku lub uwagi	uzasadnienie	
1	05.10.2020	Chciałabym, aby była wybudowana obwodnica Mińska Mazowieckiego ze względu na ruch.	-	Uwaga wyjaśniona. Biorąc powyższe pod uwagę, jak również fakt, że Mińsk Mazowiecki posiada od 2012 r. obwodnicę, która stanowi odcinek autostrady A2 oraz to, że 14 sierpnia 2020 r. został oddany kolejny odcinek autostrady A2 Warszawa – początek obwodnicy Mińska Mazowieckiego, w chwili obecnej ruchu tranzytowy przechodzący przez Mińsk Mazowiecki, powinien zostać skanalizowany na A2, co powinno poprawić sytuację ruchową w mieście. W ramach budowy Obwodnicy Aglomeracji Warszawskiej planowana jest realizacja drogi S50, która odciąży ruch na istniejącej drodze krajowej nr 50 w osi północ-południe.
2	05.10.2020	W Polsce jest wiele miejscowości, które powinny mieć obwodnicę. Potwierdza to ilość obwodnic wziętych pod uwagę w analizie. Dlaczego zdecydowano, że budowanych będzie tylko 100 z nich?	-	Uwaga wyjaśniona. Program zawiera propozycje budowy 153 obwodnic miejscowości w Polsce. Są to zarówno obwodnice dużych miast, jak i mniejszych miejscowości. W toku analizy wielowariantowej, z zastosowaniem przyjętej metodologii przyporządkowania odpowiednich wag poszczególnym czynnikom, stworzono listę ponad 200 inwestycji, z których po analizie potencjalnych korzyści dla sieci drogowej wyodrębniono 100 inwestycji na liście podstawowej oraz 53 na liście zadań inwestycyjnych możliwych do realizacji w ramach Programu. Program dopuszcza przesunięcia inwestycji między załącznikami bez zmiany Uchwały Rady Ministrów w sprawie zmiany Programu, w przypadku pojawienia się wolnych środków w ramach ustalonego limitu finansowego przeznaczonego na realizację zadań

### 3.4.5.2. Wnioski i uwagi do Prognozy

Tabela 5. Zestawienie wniosków i uwag do Prognozy oddziaływania na środowisko Programu Budowy 100 Obwodnic na lata 2020-2030 wniesionych przez organizacje lub instytucje za pomocą formularza na stronie internetowej

Lp.	data wpływu	organizacja lub instytucja wnosząca wnioski lub uwagi	część lub rozdział Prognozy	wnioski i uwagi Prognozy		sposób uwzględnienia uwag i wniosków
				treść wniosku lub uwagi	uzasadnienie	
1	05.10.2020	Instytucja	streszczenie	Wskazano, iż "W odniesieniu do wspomnianego powyżej nadmiernego obciążenia polskich miejscowości ruchem tranzytowym, istotnym działaniem na rzecz realizacji nowoczesnej infrastruktury transportu drogowego jest właśnie budowa obwodnic miejscowości najbardziej obciążonych ruchem samochodów, zwłaszcza ciężarowych." - w dokumencie nie wskazano szczegółowo jakiego rodzaju analizy były wykonywane w obszarze. Nie załączono dodatkowych załączników w tym zakresie	-	Uwzględniona Analizy celowości budowy wskazanych obwodnic były wykonywane na etapie przygotowania PBO. Dlatego uwaga dotyczy PBO a nie prognozy. W ramach prac nad prognozą badano wpływ wyprowadzenia ruchu tranzytowego na poszczególne komponenty środowiska uwzględniając istniejące i prognozowane natężenie ruchu pojazdów. Wyniki tych analiz opisano w rozdziałach: 3.4.2, 3.4.3 oraz 3.4.4.

Tabela 6. Zestawienie wniosków i uwag do Prognozy oddziaływania na środowisko Programu Budowy 100 Obwodnic na lata 2020-2030 wniesionych przez osoby fizyczne za pomocą formularza na stronie internetowej

Lp.	data wpływu	część lub rozdział Prognozy	wnioski i uwagi do Prognozy		sposób uwzględnienia uwag i wniosków
			treść wniosku lub uwagi	uzasadnienie	
1	02.10.2020	rozdział 1.3.	Czy obwodnica Sztumu nie wpłynie negatywnie na Zamek Krzyżacki i jeziora Sztumskie i Barlewickie?	-	Wyjaśnienie. Zgodnie z informacjami na stronach GDDKiA, obwodnica Sztumu jest na wstępnym etapie i nie prowadzono jeszcze prac przygotowawczych. Dlatego nie jest znany choćby przybliżony jej przebieg. Obwodnica ma wyprowadzać ruch tranzytowy z drogi nr 55 poza tereny zabudowane. Można zatem przypuszczać, że jej budowa będzie pozytywnie wpływać na Zamek Krzyżacki, gdyż obecna droga przebiega w bezpośrednim sąsiedztwie zamku. Budowa obwodnicy pozwoli na oddalenie drogi od zamku.

Lp.	data wpływu	część lub rozdział Prognozy	wnioski i uwagi do Prognozy		sposób uwzględnienia uwag i wniosków
			treść wniosku lub uwagi	uzasadnienie	
					<p>Jeziora (Sztumskie i Barlewickie) przylegają do terenów zabudowanych, zatem można przypuszczać, że chcąc wyprowadzić ruch tranzytowy poza tereny zabudowane droga omijać będzie również jeziora.</p> <p>Sam dokument rządowy nie przesądza o dokładnym przebiegu obwodnicy. Jest on ustalany w toku procesu inwestycyjnego przez GDDKiA, zgodnie z obowiązującymi przepisami.</p>
2	05.10.2020	rozdział 3.4.4.	<p>Dlaczego w województwie śląskim przewidziano tylko 5 projektów, czyli jak łatwo policzyć 5% projektów całego Programu? Województwo to zamieszkuje ponad 4,5 mln mieszkańców (prawie 12% wszystkich obywateli Polski), więc propozycja tylko 5 projektów i to tak małych wydaje się zbyt oszczędna, szczególnie w obliczu wyzwań transformacji energetycznej kraju. Żeby to była chociaż południowa obwodnica Częstochowy w ciągu DK46, tymczasem zaproponowane projekty są na łączną długość niespełna 48 km łącznie, a w takim podkarpackim na dwa razy tyle.</p>	<p>Śląsk jest jednym z najbardziej zurbanizowanych regionów kraju. Problemy komunikacyjne tego regionu nie zostaną rozwiązane wyłącznie dzięki budowie A1. Jesteśmy w przededniu transformacji energetycznej kraju, polegającej m.in. na zamknięciu kopalń i pobudzeniu pozostałych obszarów gospodarki. Śląsk ma również wspaniałą lokalizację z punktu widzenia logistyki całej centralnej Europy i mógłby się stać siedzibą licznych firm, pragnących docierać ze swoimi produktami do Polski, Niemiec, Czech, Słowacji, Węgier. Mając na względzie również bogactwo centrów nauki, ilość mieszkańców, walory krajobrazu i przyrody jak i dziedzictwo kulturowe, mamy tam olbrzymi, niewykorzystany potencjał.</p>	<p>Uwaga dotyczy zakresu rzeczowego projektu Programu Budowy 100 Obwodnic na lata 2020 – 2030, a nie wyników Strategicznej Oceny Oddziaływania na Środowisko.</p> <p>Należy zauważyć, iż dystrybucja inwestycji infrastrukturalnych powinna zachowywać konieczność utrzymania zrównoważonego rozwoju wewnątrz kraju. Kryterium liczby mieszkańców w województwie nie może być jedynym, które byłoby brane przy ustalaniu listy projektów.</p> <p>Specyfiką województwa śląskiego jest fakt, iż większość ruchu tranzytowego odbywa się po autostradach lub drogach ekspresowych. Ich realizacja, w zaplanowanym kształcie dobiega już końca. Realizowany jest ostatni, śląski odcinek autostrady A1, w budowie lub na etapie przetargu znajdują się odcinki drogi ekspresowej S1, a w przygotowaniu znajdują się odcinki drogi ekspresowej S11. Stąd też w województwie śląskim decydując o konieczności priorytetyzacji realizacji przebudowy obwodnic na drodze krajowej nr 78 ograniczono liczbę inwestycji na rzecz ich spójności.</p> <p>Oprócz inwestycji w ciągu DK78 realizowane będą również obwodnice Blachowni oraz Herb, gwarantujące komplementarność z Autostradą A1 oraz obwodnica Nakła Śląskiego oraz Świerklańca poprawiającą dostępność do Autostrady A1, drogi ekspresowej S11 oraz Portu Lotniczego Pyrzowice.</p>



Lp.	data wpływu	część lub rozdział Prognozy	wnioski i uwagi do Prognozy		sposób uwzględnienia uwag i wniosków
			treść wniosku lub uwagi	uzasadnienie	
3	05.10.2020	rozdział 3.4.	W odniesieniu do Tabeli 15. Potencjalne kolizje przestrzenne obwodnic wymienionych w PBO z obszarami Natura 2000 (OSO Ptasie) oraz Tabeli 16. Potencjalne kolizje przestrzenne obwodnic wymienionych w PBO z obszarami Natura 2000 (SOO Siedliskowe) wydaje się, że podobne zestawienie powinno zostać opracowane również dla obwodnic z listy rezerwowej.	Zgodnie z zapisami Programu Budowy 100 Obwodnic istnieje możliwość, że obwodnice z listy rezerwowej, mogą zostać wybudowane, dlatego potencjalne kolizje z obszarem Natura 2000 dla tych inwestycji powinny zostać określone.	Uwzględniono. Uzupełniono tabele o informacje o potencjalnych oddziaływaniach obwodnic z listy rezerwowej na obszary Natura 2000.

### 3.5. Sposób uwzględnienia propozycji dotyczących metod i częstotliwości przeprowadzania monitoringu skutków realizacji PBO

Oddziaływanie inwestycji drogowych na środowisko jest zauważalne 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 każdej inwestycji 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 prowadzony jest 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,
- wielu innych elementów przyrody żywej 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.

GDDKiA na bieżąco monitoruje stan środowiska przyrodniczego na każdym etapie: przygotowania, realizacji oraz eksploatacji inwestycji. Ponadto, Program będzie monitorowany za pomocą następujących wskaźników.

Tabela 7. Wskaźniki oceny skutków środowiskowych realizacji Programu

Lp.	Opis wskaźnika	Jednostka miary	Źródło danych i sposób pozyskania / obliczenia
1	Wpływ projektów na ciągłość korytarzy migracyjnych – mierzone ilością wybudowanych przejść dla zwierząt	sztuka	GDDKiA (Projekt budowlany) Liczba sztuk wybudowanych przejść dla zwierząt (dotyczy przepustów dla płazów, przejść dla małych, średnich i dużych zwierząt)
2	Ponadnormatywne oddziaływanie na obszary chronione akustycznie – mierzone powierzchnią wybudowanych ekranów	m <sup>2</sup>	GDDKiA (Projekt budowlany) Powierzchnia ekranów akustycznych
3	Zajętość terenu	km <sup>2</sup>	GDDKiA (projekt budowlany) Powierzchnia terenu zajęta pod pas drogowy

Lp.	Opis wskaźnika	Jednostka miary	Źródło danych i sposób pozyskania / obliczenia
4	Oddziaływanie na obszary Natura 2000	sztuka	Liczba projektów/obwodnic, dla których na etapie oceny oddziaływania na środowisko (ooś) przeprowadzono ocenę zgodnie z artykułem 6(3) Dyrektywy Siedliskowej. Dane z decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz postanowienia RDOŚ na etapie ponownej ooś

Proponuje się, aby ocena skutków realizacji PBO została przeprowadzona dwukrotnie:

- w pierwszym roku po oddaniu do ruchu 50 pierwszych inwestycji z listy podstawowej,
- w pierwszym roku po oddaniu wszystkich 100 inwestycji z listy podstawowej.

## 4. Informacja dotycząca transgranicznego oddziaływania na środowisko

Postępowanie dotyczące transgranicznego oddziaływania na środowisko nie było przeprowadzane. Realizacja przedsięwzięć drogowych ujętych w PBO nie wskazuje na możliwość negatywnego transgranicznego oddziaływania na środowisko, mogącego objąć terytorium państw trzecich, co szczegółowo opisano w rozdziale 3.8. Prognozy.

Podstawą do podjęcia oceny transgranicznej jest stwierdzenie możliwości wystąpienia znaczącego negatywnego oddziaływania w wyniku realizacji któregośkolwiek z działań wskazanych w ocenianym Programie. Dlatego, w ramach prac nad Prognozą, ocenie poddano możliwość wystąpienia oddziaływań na środowisko w aspekcie transgranicznym, czyli rozumiane jako oddziaływanie inwestycji drogowych wskazanych w PBO na kraje sąsiednie.

Potencjalne oddziaływanie transgraniczne działań jest uzależnione przede wszystkim od:

- lokalizacji planowanych obwodnic,
- zasięgu oddziaływania proponowanych obejść drogowych na etapie realizacji, eksploatacji oraz w przypadku wystąpienia ewentualnych awarii.

Tylko niewielka część obwodnic (ponad 20) posiada wskazane lokalizacje, dla których wydana została decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach. W przypadku części obejść drogowych ujętych w PBO rozpatrywane są różne warianty lokalizacji. W tych przypadkach ocenie możliwych oddziaływań transgranicznych poddano wybrane trasy lub warianty przebiegu. Jednak większość planowanych inwestycji nie ma dokładnych wskazań lokalizacyjnych. W ocenianym Programie jest tylko informacja, dla której miejscowości planowane jest obejście drogowe oraz w ciągu której drogi krajowej ma przebiegać. Dlatego, dopiero po wskazaniu potencjalnych lokalizacji możliwe będzie dokładne określenie typu i potencjalnego zakresu oddziaływania na środowisko oraz będzie można dokonać dokładnej oceny oddziaływań transgranicznych.

W toku prac nad Prognozą, uwzględniając charakter PBO przeprowadzono identyfikację potencjalnych oddziaływań transgranicznych. Zidentyfikowano, które z planowanych obejść drogowych dotyczą miejscowości leżących w rejonach przygranicznych.

Przeprowadzone analizy przestrzenne i dostępne informacje o planowanych szczegółowych lub przybliżonych lokalizacjach, pozwalają na stwierdzenie, że zamierzenia zawarte w ocenianym Programie, na poziomie szczegółowości dostępnych informacji na temat inwestycji drogowych planowanych w rejonach przygranicznych, nie będą powodować oddziaływania transgranicznego na kraje trzecie.

## 5. Podsumowanie

---

Zainteresowanie konsultacjami społecznymi w ramach strategicznej oceny oddziaływania na środowisko Programu Budowy 100 Obwodnic na lata 2020-2030 było umiarkowane. W wyznaczonym terminie, do udostępnionych dokumentów, wnioski i uwagi zgłosiły osoby fizyczne i instytucje. Nie wpłynęły natomiast żadne uwagi od jednostek samorządu terytorialnego czy organizacji. Wniesione wnioski i uwagi zostały szczegółowo przeanalizowane i wyjaśnione. Ich wpływ na zapisy projektu Programu nie jest znaczący.

Konsultacje były powszechnie dostępne. Zastosowano wiele dodatkowych instrumentów względem wymogów określonych w ustawie. W przyjętych rozwiązaniach położono nacisk na bezpieczny udział w tym procesie. Społeczeństwo miało możliwość zapoznania się z dokumentacją sprawy w wersji elektronicznej oraz w wersji papierowej w siedzibie Ministerstwa Infrastruktury oraz biurze Wykonawcy Prognozy. Zastosowano również wygodną formę udostępnienia dokumentacji i składania uwag na specjalnie przygotowanej do tego celu stronie <https://100obwodnic.info/>.

W ramach procesu strategicznej oceny oddziaływania na środowisko organ opracowujący PBO po uwzględnieniu opinii ekspertów przygotowujących Prognozę oddziaływania dokumentu na środowisko, poddał szczegółowej analizie i rozpatrzył wniesione uwagi i wnioski. Łącznie wniesiono 11 uwag i wniosków. Wyczerpujące odniesienie do nich zamieszczono w formie tabelarycznej w rozdziale 3.4.5 niniejszego Podsumowania.

W ramach opiniowania uzyskano stanowiska GIS oraz GDOŚ zawierające propozycje zmian zarówno w Prognozie, jak i w PBO. Główny Inspektor Sanitarny wskazał na konieczność przeprowadzenia analizy wpływu planowanych inwestycji na ujęcia wody pitnej i strefy ochrony tych ujęć. Natomiast wymagania Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska zawierały konieczność całkowitego przeformatowania Prognozy. Zgłoszone zmiany zostały uwzględnione w najszerszym możliwym zakresie.

Reasumując, uwagi i wnioski złożone w ramach konsultacji, zarówno przez zainteresowane strony (społeczeństwo, instytucje), jak i organy ochrony środowiska) wywarły znaczący pozytywny wpływ na opracowywane dokumenty, a ich wkład i znaczenie dla nich należy ocenić wysoce pozytywnie.

W rozdziale 3.3 zamieszczono informację o sposobie uwzględnienia uwag wniesionych przez właściwe organy w ramach opiniowania.

## Spis tabel

Tabela 1. Wykaz opinii organów wskazanych w ustawie ooś .....	7
Tabela 2. Zestawienie uwag organów opiniujących.....	8
Tabela 3. Zestawienie wniosków i uwag do Programu Budowy 100 Obwodnic na lata 2020-2030 wniesionych przez organizacje lub instytucje za pomocą formularza na stronie internetowej.....	27
Tabela 4. Zestawienie wniosków i uwag do Programu Budowy 100 Obwodnic na lata 2020-2030 wniesionych przez osoby fizyczne za pomocą formularza na stronie internetowej.....	29
Tabela 5. Zestawienie wniosków i uwag do Prognozy oddziaływania na środowisko Programu Budowy 100 Obwodnic na lata 2020-2030 wniesionych przez organizacje lub instytucje za pomocą formularza na stronie internetowej.....	30
Tabela 6. Zestawienie wniosków i uwag do Prognozy oddziaływania na środowisko Programu Budowy 100 Obwodnic na lata 2020-2030 wniesionych przez osoby fizyczne za pomocą formularza na stronie internetowej .....	30
Tabela 7. Wskaźniki oceny skutków środowiskowych realizacji Programu.....	33

## Spis rysunków

Rysunek 1. Zestawienie liczby uwag i wniosków wniesionych w ramach konsultacji projektu PBO jego Prognozy ooś..	25
Rysunek 2. Treść obwieszczenia Ministra Infrastruktury o upublicznieniu PBO wraz z Prognozą .....	38
Rysunek 3. Zdjęcie miejsca udostępnienia dokumentacji w budynku Ministerstwa Infrastruktury .....	39
Rysunek 4. Zdjęcie miejsca udostępnienia dokumentacji w budynku Ministerstwa Infrastruktury (wejście) .....	40
Rysunek 5. Odległość miejsca wyłożenia Prognozy od PKiN w Warszawie według map Google .....	41
Rysunek 6. Parter w budynku, gdzie Wykonawca udostępniał dokumentację sprawy – Informacja o konsultacjach została umieszczona przy windzie.....	42
Rysunek 7. Treść informacji o konsultacjach umieszczona przy windzie w budynku, gdzie Wykonawca udostępniał dokumentację sprawy.....	43
Rysunek 8. Wejście do biura, gdzie Wykonawca udostępniał dokumentację sprawy .....	44
Rysunek 9. Pokój, w którym Wykonawca udostępniał dokumentację sprawy .....	45
Rysunek 10. Dokumentacja spraw wyłożona w biurze Wykonawcy .....	46
Rysunek 11. Płyn do dezynfekcji rąk przygotowany w związku ze stanem epidemii .....	46
Rysunek 12. Ułatwienia dla niepełnosprawnych przy wejściu do budynku, gdzie Wykonawca udostępniał dokumentację sprawy – rampa dla wózków, a na drugim planie winda .....	47
Rysunek 13. Wejście do budynku B Ministerstwa Infrastruktury, gdzie udostępniana była dokumentacja sprawy – Informacja o konsultacjach na drzwiach wejściowych.....	48
Rysunek 14. Drzwi wejściowe do budynku B Ministerstwa Infrastruktury, gdzie udostępniana była dokumentacja sprawy – Informacja o konsultacjach na drzwiach wejściowych.....	48
Rysunek 15. Tablica ogłoszeń w budynku B Ministerstwa Infrastruktury, gdzie udostępniana była dokumentacja sprawy .....	49
Rysunek 16. Ogłoszenie na tablicy ogłoszeń w budynku B Ministerstwa Infrastruktury, gdzie udostępniana była dokumentacja sprawy.....	50
Rysunek 17. Ogłoszenie na tablicy ogłoszeń w budynku A Ministerstwa Infrastruktury, (główne wejście).....	51
Rysunek 18. Strona główna 100obwodnic.info .....	52
Rysunek 19. Informacje o PBO na stronie 100obwodnic.info (1/2) .....	53
Rysunek 20. Informacje o PBO na stronie 100obwodnic.info (2/2) .....	54
Rysunek 21. Informacje o Prognozie oddziaływania na środowisko PBO na stronie 100obwodnic.info (1/2) .....	55
Rysunek 22. Informacje o Prognozie oddziaływania na środowisko PBO na stronie 100obwodnic.info (2/2) .....	56
Rysunek 23. Mapa obwodnic na stronie 100obwodnic.info .....	57
Rysunek 24. Przykład prezentacji na stronie 100obwodnic.info listy podstawowej obwodnic wskazanych w PBO .....	58
Rysunek 25. Informacja o konsultacjach na stronie 100obwodnic.info (1/2) .....	59
Rysunek 26. Informacja o konsultacjach na stronie 100obwodnic.info (2/2) .....	60
Rysunek 27. Formularz do składania uwag i wniosków w procesie konsultacji społecznych na stronie 100obwodnic.info .....	61
Rysunek 28. Dokumentacja sprawy do pobrania na stronie 100obwodnic.info .....	62
Rysunek 29. Dane kontaktowe na stronie 100obwodnic.info.....	63
Rysunek 30. Ogólne informacje w stopce strony 100obwodnic.info .....	64

## 6. Załączniki

### 6.1. Załączniki graficzne



Rysunek 2. Treść obwieszczenia Ministra Infrastruktury o upublicznieniu PBO wraz z Prognozą

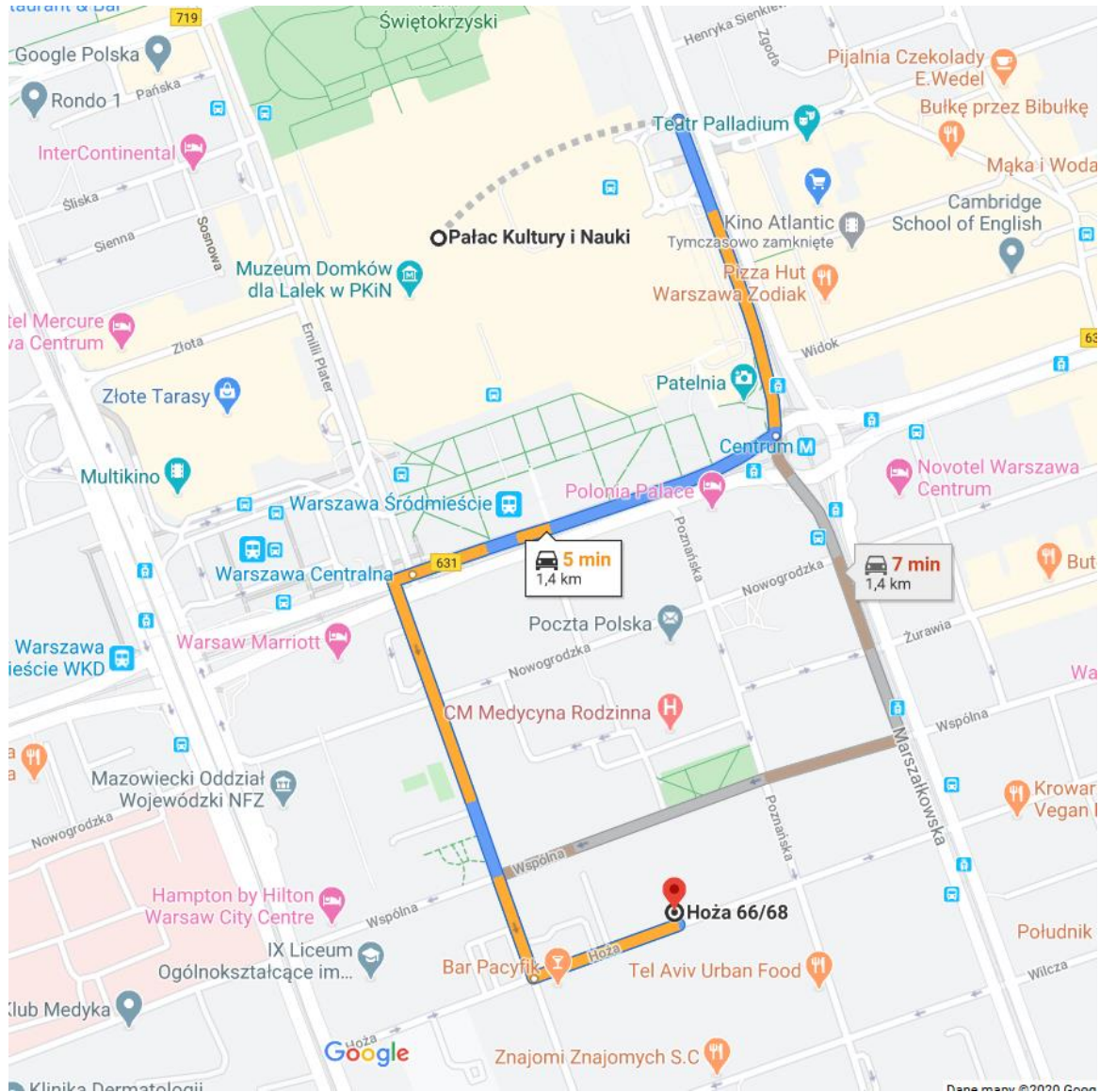


Rysunek 3. Zdjęcie miejsca udostępnienia dokumentacji w budynku Ministerstwa Infrastruktury





Rysunek 4. Zdjęcie miejsca udostępnienia dokumentacji w budynku Ministerstwa Infrastruktury (wejście)

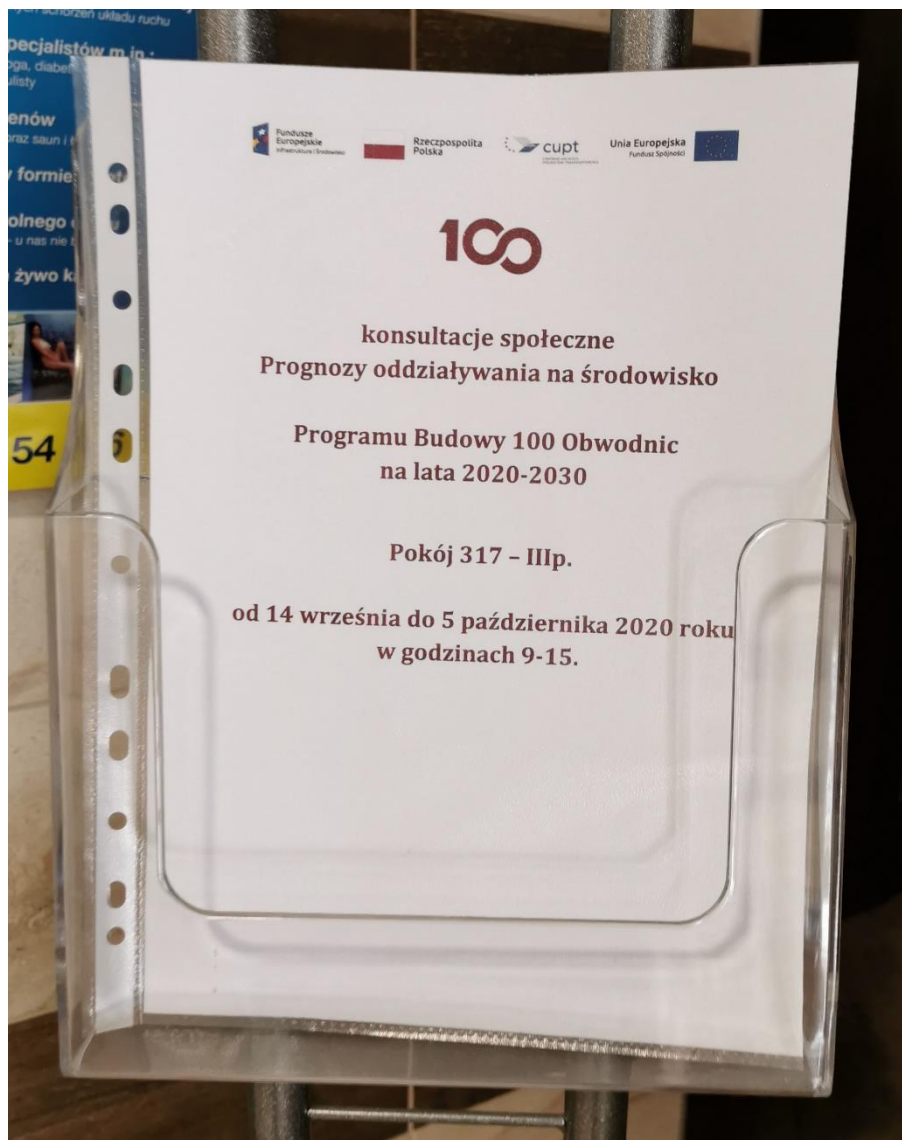


Rysunek 5. Odległość miejsca wyłożenia Prognozy od PKiN w Warszawie według map Google<sup>5</sup>

<sup>5</sup> Źródło: <https://www.google.pl/maps>



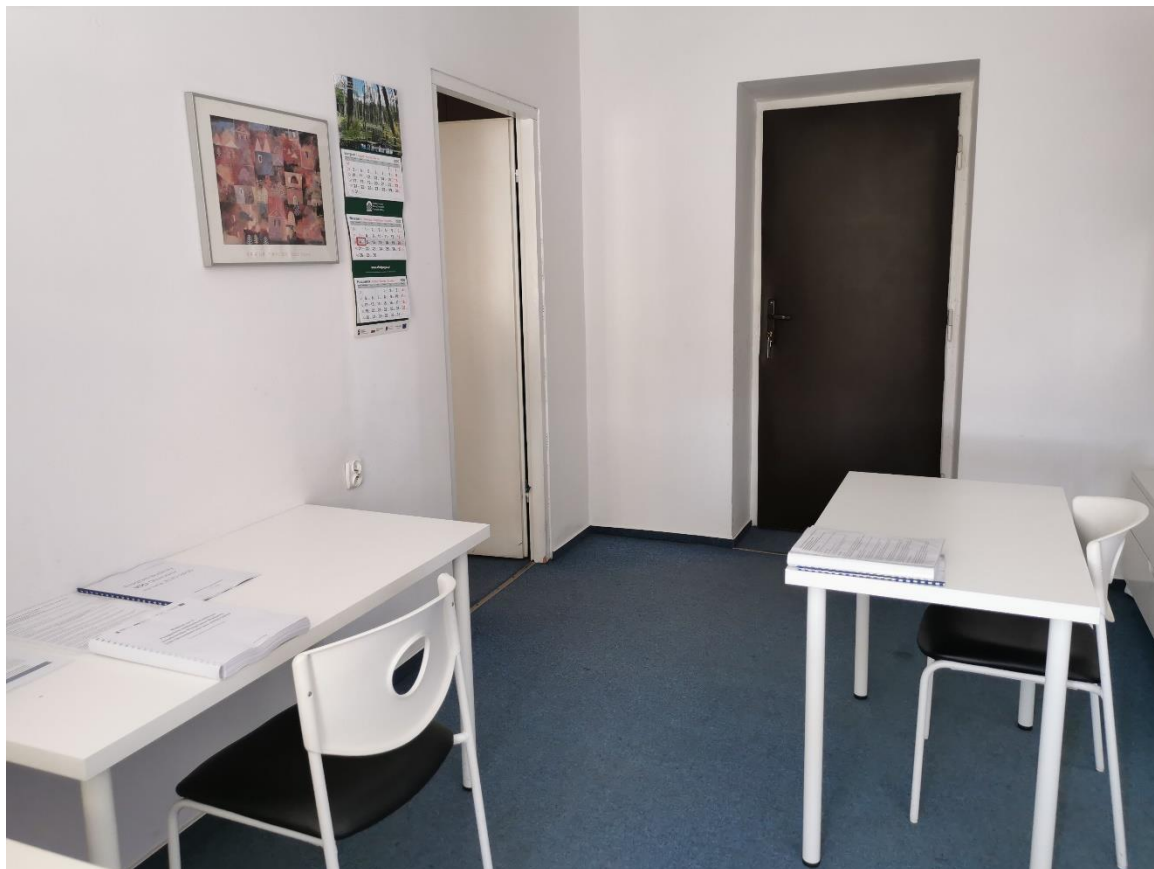
Rysunek 6. Parter w budynku, gdzie Wykonawca udostępnił dokumentację sprawy – Informacja o konsultacjach została umieszczona przy windzie



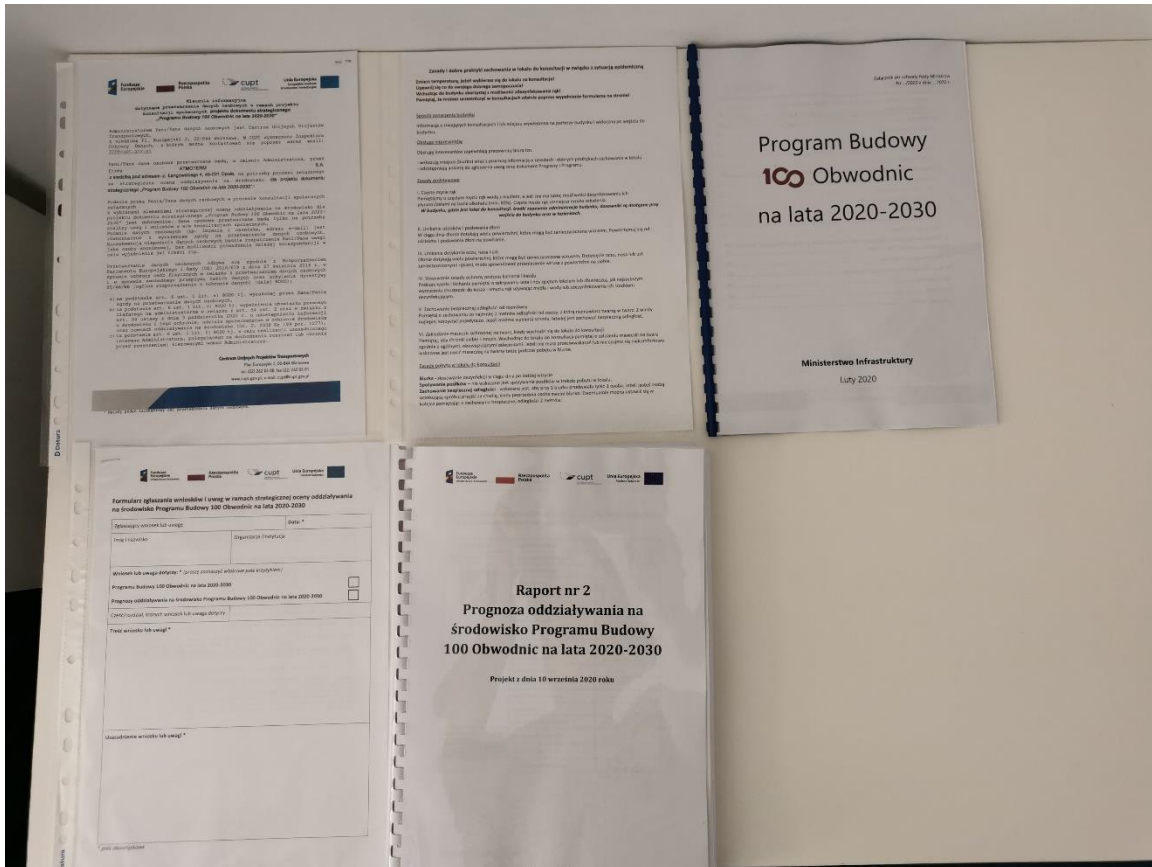
Rysunek 7. Treść informacji o konsultacjach umieszczona przy windzie w budynku, gdzie Wykonawca udostępniał dokumentację sprawy



Rysunek 8. Wejście do biura, gdzie Wykonawca udostępniał dokumentację sprawy



*Rysunek 9. Pokój, w którym Wykonawca udostępnił dokumentację sprawy*



Rysunek 10. Dokumentacja spraw wyłożona w biurze Wykonawcy



Rysunek 11. Płyn do dezynfekcji rąk przygotowany w związku ze stanem epidemii

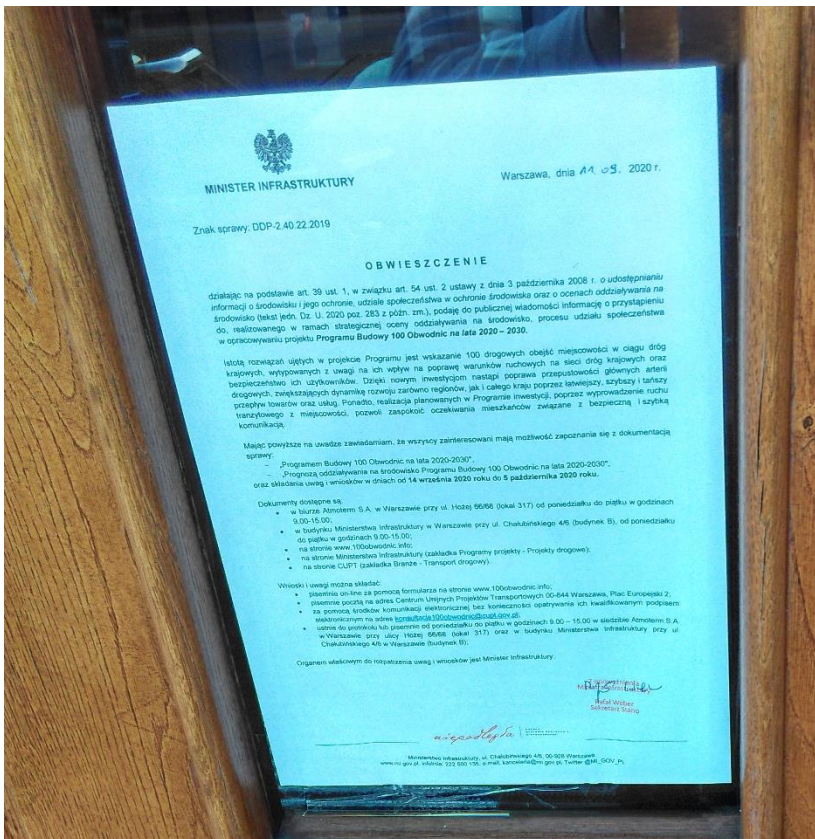


Rysunek 12. Ułatwienia dla niepełnosprawnych przy wejściu do budynku, gdzie Wykonawca udostępnił dokumentację sprawy – rampa dla wózków, a na drugim planie winda





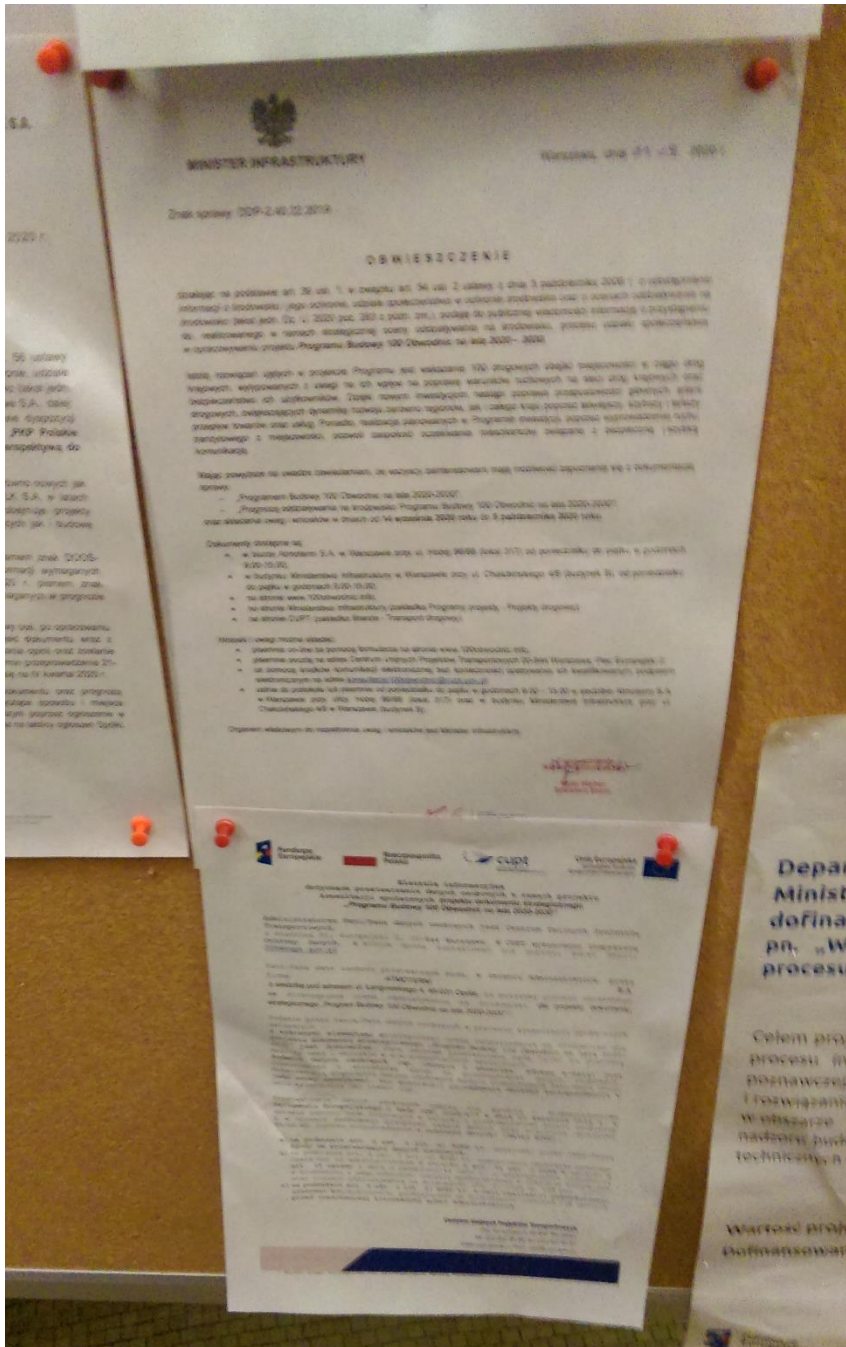
Rysunek 13. Wejście do budynku B Ministerstwa Infrastruktury, gdzie udostępniana była dokumentacja sprawy – Informacja o konsultacjach na drzwiach wejściowych



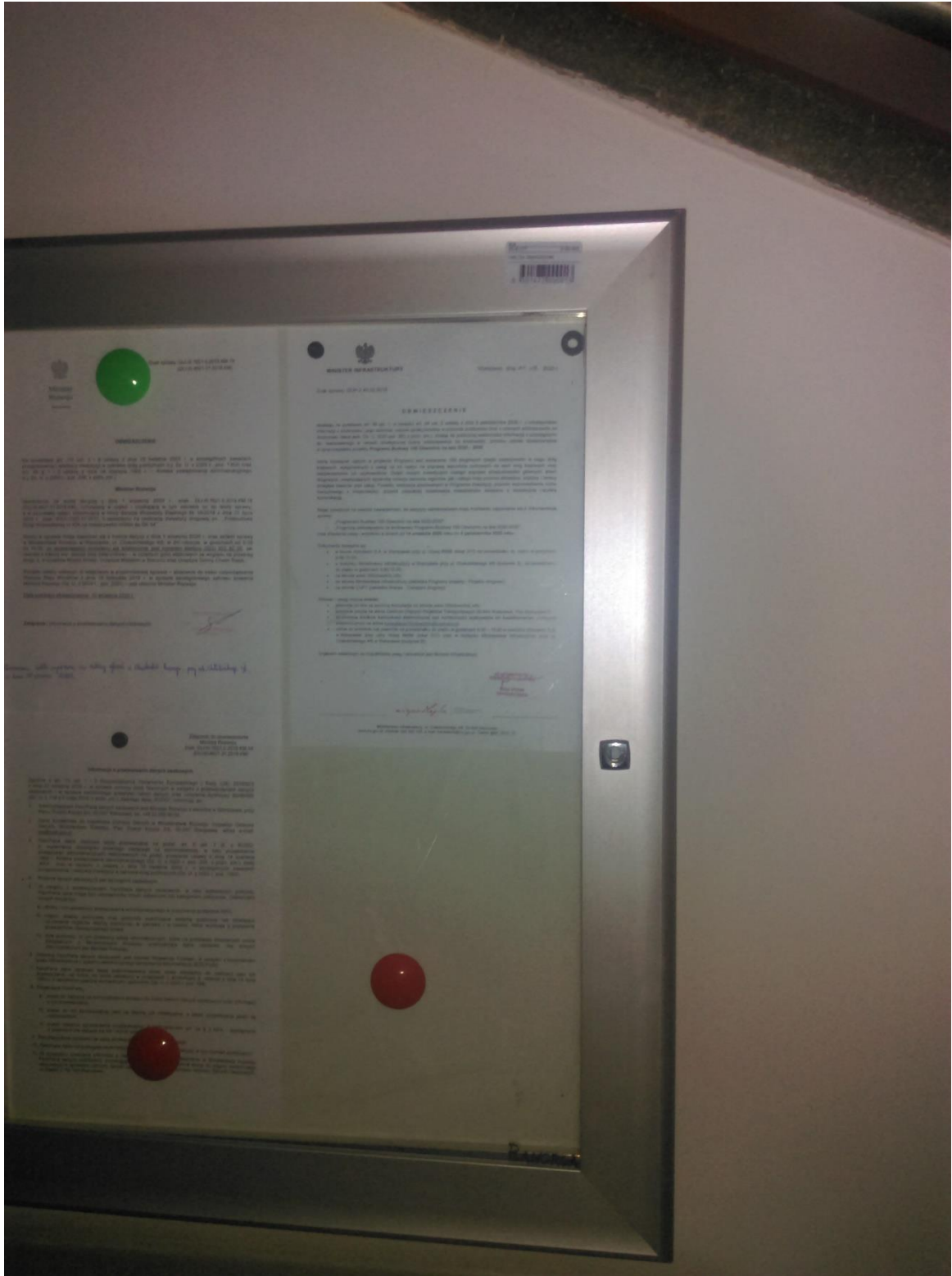
Rysunek 14. Drzwi wejściowe do budynku B Ministerstwa Infrastruktury, gdzie udostępniana była dokumentacja sprawy – Informacja o konsultacjach na drzwiach wejściowych



Rysunek 15. Tablica ogłoszeń w budynku B Ministerstwa Infrastruktury, gdzie udostępniana była dokumentacja sprawy



Rysunek 16. Ogłoszenie na tablicy ogłoszeń w budynku B Ministerstwa Infrastruktury, gdzie udostępniana była dokumentacja sprawy



Rysunek 17. Ogłoszenie na tablicy ogłoszeń w budynku A Ministerstwa Infrastruktury, (główne wejście).



Rysunek 18. Strona główna 100obwodnic.info

## Program Budowy 100 Obwodnic na lata 2020-2030

Program Budowy 100 Obwodnic na lata 2020-2030 określa cele i priorytety inwestycyjne w zakresie budowy obwodnic miast na sieci dróg krajowych, zawiera propozycje budowy 100 obwodnic dla miejscowości w Polsce. Głównym celem Programu Budowy 100 Obwodnic na lata 2020-2030 jest budowa drogowych odcinków miejscowości zapewniających efektywne funkcjonowanie drogowego transportu osobowego i towarowego, a także poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz jakości życia mieszkańców.



### Cele szczegółowe Programu Budowy 100 Obwodnic na lata 2020-2030

- Zwiększenie płynności przejazdu po drogach krajowych (likwidacja odcinków dróg krajowych przebiegających przez teren zabudowany).
- Wzrost bezpieczeństwa ruchu drogowego (redukcja liczby wypadków).

**Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego** ma być osiągnięta m.in. dzięki rozdzieleniu tranzytowego ruchu ciężarowego od lokalnego ruchu osobowego oraz ruchu pieszego. Ponadto budowa obwodnic **odciąży sieć drogową** w miejscowościach objętych Programem Budowy 100 Obwodnic na lata 2020-2030, która obecnie przenosi duże natężenie ruchu. Program Budowy 100 Obwodnic na lata 2020-2030 koncentruje się wyłącznie na obwodnicach miejscowości poza Trans Europejską Siecią Transportową. Program Budowy 100 Obwodnic na lata 2020-2030 zakłada budowę obwodnic zarówno dużych miast, jak i małych miejscowości.

Wybór poszczególnych przedsięwzięć do realizacji odbywał się przy uwzględnieniu szeregu czynników, wśród których najważniejsze znaczenie miały:

- stan prac przygotowawczych;
- natężenie ruchu w okolicach danych miejscowości, w tym ruchu ciężkiego;
- stan bezpieczeństwa ruchu w miejscowościach liczony poziomem wypadkowości, w tym także ofiarami tych wypadków;
- poprawa dostępności połączeń z państwami sąsiednimi oraz konieczność zachowania zrównoważonego rozwoju wewnątrz kraju.

W toku realizacji budowy nowych obwodnic planuje się wytyczenie ich przebiegu poza obszarami gęsto zabudowanymi, co ma się przyczynić do **usprawnienia ruchu tranzytowego, rozdzielenia ruchu lokalnego i regionalnego od długodystansowego**. Ponadto, ma to pozytywnie wpłynąć na **bezpieczeństwo ruchu drogowego, redukcję hałasu** w obszarach zabudowanych oraz  **jakość powietrza** w miejscowościach.

Rysunek 19. Informacje o PBO na stronie 100obwodnic.info (1/2)



miejscowości:

Wybór poszczególnych przedsięwzięć do realizacji odbywał się przy uwzględnieniu szeregu czynników, wśród których najważniejsze znaczenie miały:

- stan prac przygotowawczych;
- natężenie ruchu w okolicach danych miejscowości, w tym ruchu ciężkiego;
- stan bezpieczeństwa ruchu w miejscowościach liczący podziałem wypadkowość, w tym także ofiarami tych wypadków;
- poprawa dostępności połączeń z partakami sąsiednimi oraz konieczność zachowania zrównoważonego rozwoju wewnątrz kraju.

W toku realizacji budowy nowych obwodnic planuje się wytyczenie ich przebiegu poza obszarami gęsto zabudowanymi, co ma się przyczynić do **uprawnienia ruchu tranzytowego, rozdzielenia ruchu lokalnego i regionalnego od długodystansowego**. Ponadto, ma to pozytywnie wpłynąć na **bezpieczeństwo ruchu drogowego, redukcję hałasu** w obszarach zabudowanych oraz  **jakość powietrza** w miejscowościach.

### Efekty Programu Budowy 100 Obwodnic na lata 2020-2030



Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego



Zmniejszenie wpływu dróg krajowych na otoczenie



Redukcja zanieczyszczeń i hałasu na terenie zabudowanym



Poprawa płynności ruchu

Zgodnie z założeniami Programu Budowy 100 Obwodnic na lata 2020-2030 powstanie 100 obwodnic na sieci dróg krajowych, o łącznej długości ok. 820 km. Dedy to trasy o najwyższych parametrach technicznych, dostosowane do przeznaczenia obciążenia 11,5 t/ok. Innowacyjnym tym będą towarzyszyły urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego, w tym **odświetlenie** spełniające wytyczne prawidłowego oświetlenia przajść dla pieszych.

### Program Budowy 100 Obwodnic na lata 2020-2030 obejmuje

100

obwodnic na liście podstawowej

53

obwodnic na liście rezerwowej

71

obwodnic na liście zadań dodatkowych

Pobierz Program Budowy 100 Obwodnic na lata 2020-2030:

Pobierz



Centrum Unijnych Projektów Transportowych

+48 22 262 05 00  
cupt@cuppt.gov.pl

Ministerstwo Infrastruktury

+48 22 630 10 00  
kancelaria@mgi.gov.pl

Atmoterm SA

+48 77 442 88 88  
office@atmoterm.pl

Deklaracja dostępności  
Polityka cookies  
Polityka prywatności  
Mapa strony



© 2020 Atmoterm SA | Wszelkie prawa zastrzeżone.

Rysunek 20. Informacje o PBO na stronie 100obwodnic.info (2/2)

## Prognoza oddziaływania na środowisko Programu Budowy 100 Obwodnic

Głównym celem opracowania Prognozy oddziaływania na środowisko Programu Budowy 100 Obwodnic na lata 2020-2030 jest ustalenie oddziaływania ocenianego programu na poszczególne komponenty środowiska.



### Założenia i zakres prognozy oddziaływania na środowisko

Prognoza oddziaływania na środowisko Programu Budowy 100 Obwodnic na lata 2020-2030 wykonana została zgodnie z obowiązującymi przepisami głównie 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 2020 r., poz. 202 z późn. zm.), zwaną dalej Ustawą OOS, oraz dyrektywą 2001/42/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 27 czerwca 2001 r. w sprawie oceny wpływu niektórych planów i programów na środowisko. Zakres prognozy oddziaływania na środowisko jest określony w art. 31 Ustawy OOS. Ponadto dokonano uzgodnienia zakresu i skopnia szczegółowości informacji wymaganych przepisami (na podstawie art. 33 Ustawy OOS) w prognozie oddziaływania na środowisko z właściwymi organami.

### Podstawowy zakres prognoz oddziaływania na środowisko wg ustawy OOS

- informacje o zawartości, głównych celach projektowanego dokumentu oraz jego powiązaniach z innymi dokumentami;
- informacja o metodach zastosowanych przy sporządzeniu prognozy oddziaływania na środowisko;
- przepisy dotyczące prawidłowych metod analizy skutków realizacji postanowień projektowanego dokumentu oraz czystości jej przeprowadzania;
- informacje o możliwym transgranicznym oddziaływaniu na środowisko;
- skreślenie sporządzone w języku niekrajowym.

### Prognoza oddziaływania na środowisko określa, analizuje i ocenia

- minimalny stan środowiska oraz potencjalne zmiany tego stanu w przypadku braku realizacji projektowanego dokumentu;
- stan środowiska na obszarach objętych przewidywanym znaczącym oddziaływaniem;
- minimalne problemy ochrony środowiska istniejące z punktu widzenia realizacji projektowanego dokumentu, w szczególności dotyczące obszarów podlegających ochronie na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2020 r., poz. 1698 z późn. zm.);
- cele ochrony środowiska ustanowione na szczeblu międzynarodowym, unijnym i krajowym, istniejące z punktu widzenia projektowanego dokumentu oraz sposoby, w jakich te cele i inne problemy środowiska zostały uwzględnione podczas opracowywania dokumentu;
- przewidywane znaczące oddziaływania, w tym oddziaływania bezpośrednie, pośrednie, wtórne, skumulowane, krótkoterminowe, średnioterminowe i długoterminowe, składe oraz chwilowe, a także pozytywne i negatywne, na cele oraz przedmiot ochrony obszaru Natura 2000 i integralność tego obszaru, a także na środowisko, w szczególności na:
  - różnorodność biologiczną
  - ludzi,
  - zwierzęta,
  - rośliny,
  - wodę,
  - powietrze,
  - powierzchniową ziemię,
  - krajobraz,
  - klimat,
  - zasoby naturalne,
  - zasoby (projekcje 3D obejmujące również zasoby archeologiczne),
  - dobra materialne,

z uwzględnieniem zależności między tymi elementami środowiska i między oddziaływaniami na te elementy.

Rysunek 21. Informacje o Prognozie oddziaływania na środowisko PBO na stronie 100obwodnic.info (1/2)





## Podstawowy zakres prognoz oddziaływania na środowisko wg ustawy OOS

- Informacje o zawartości, głównych celach projektowanego dokumentu oraz jego powiązaniach z innymi dokumentami;
- Informacje o metodach zastosowanych przy sporządzeniu prognozy oddziaływania na środowisko;
- Propozycje dotyczące przewidywanych metod analizy skutków realizacji postanowień projektowanego dokumentu oraz częstotliwość jej przeprowadzania;
- Informacje o możliwym transgranicznym oddziaływaniu na środowisko;
- Streszczenie sporządzone w języku niespecjalistycznym.

### Prognoza oddziaływania na środowisko określa, analizuje i ocenia

- Mniejszą skalę środowiska oraz potencjalne zmiany tego stanu w przypadku braku realizacji projektowanego dokumentu;
- Stan środowiska na obszarach objętych przewidywanym znaczącym oddziaływaniem;
- Mniejsze problemy ochrony środowiska niż te z punktu widzenia realizacji projektowanego dokumentu, w szczególności dotyczące obszarów podlegających ochronie na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2019 r., poz. 1096 z późn. zm.);
- cele ochrony środowiska ustanowione na szczeblu międzysektorowym, uniijnym i krajowym, lub inne z punktu widzenia projektowanego dokumentu oraz sposoby, w jakich te cele i inne problemy środowiska zostały uwzględnione podczas opracowywania dokumentu;
- przewidywane znaczące oddziaływania, w tym oddziaływania bezpośrednie, pośrednie, widoczne, kumulowane, krótkoterminowe i średnio- i długoterminowe, stałe oraz chwilowe, a także pozytywne i negatywne, na cele oraz przedmiot ochrony obszaru Natura 2000 i integralność tego obszaru, a także na środowisko, w szczególności na:
  - różnorodność biologiczną,
  - ludzi,
  - zwierzęta,
  - rośliny,
  - wodę,
  - powietrze,
  - powierzoną ziemię,
  - krajobraz,
  - klimat,
  - zabytki naturalne,
  - zabytki (gdzie to obejmuje również zabytki archeologiczne),
  - dobra materialne.

z uwzględnieniem zależności między tymi elementami środowiska i między oddziaływaniami na te elementy.

### Prognoza oddziaływania na środowisko przedstawia również

- Rozwiązania mające na celu zapobieganie, ograniczenie lub kompensację przyrodniczą negatywnych oddziaływań na środowisko, mogących być rezultatem realizacji projektowanego dokumentu, w szczególności na cele i przedmiot ochrony obszaru Natura 2000 oraz integralność tego obszaru.
- Rozwiązania alternatywne do rozwiązań zawartych w projektowanym dokumencie wraz z uzasadnieniem ich wyboru oraz opis metod dokonania oceny prowadzącej do tego wyboru albo wyrażenie braku rozważań alternatywnych, w tym wskazanie napotkanych trudności wynikających z niedostatków techniki lub luk we współczesnej wiedzy.

Pobierz Prognozę oddziaływania na środowisko Programu Budowy 100 Obwodnic na lata 2020-2030:

Pobierz



Centrum Urzędowych Projektów Transportowych  
 +48 22 262 00 00  
 cupt@cu.pt.gov.pl

Ministerstwo Infrastruktury  
 +48 22 630 10 00  
 kancelaria@migi.gov.pl

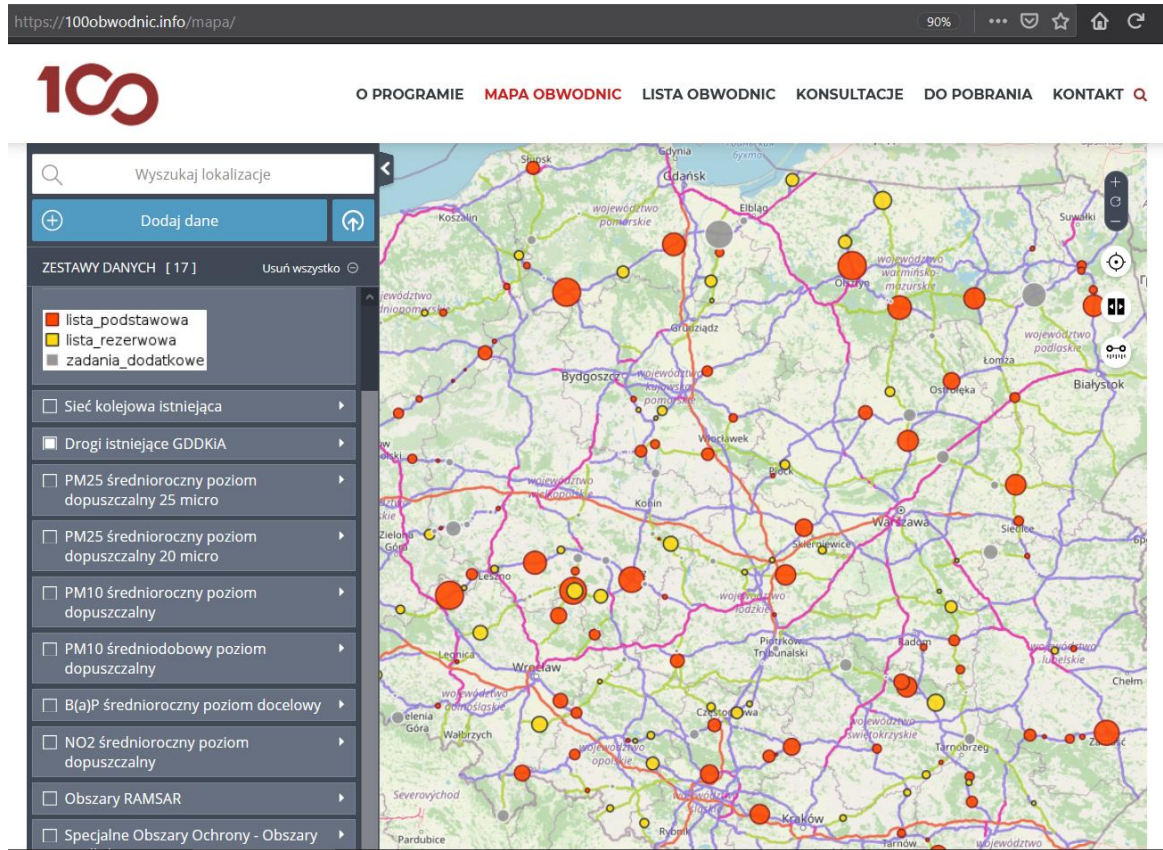
Atmoterm SA  
 +48 77 442 66 66  
 office@atmoterm.pl

Deklaracja dostępności  
 Polityka cookies  
 Polityka prywatności  
 Mapa strony



© 2020 Atmoterm SA | Wszelkie prawa zastrzeżone.

Rysunek 22. Informacje o Prognozie oddziaływania na środowisko PBO na stronie 100obwodnic.info (2/2)



Rysunek 23. Mapa obwodnic na stronie 100obwodnic.info



Lista podstawowa

Lista rezerwowa

Lista zadań dodatkowych

## Lista podstawowa obwodnic

Szukaj:

Miejscowość, której obejście drogowe jest planowane	Numer drogi krajowej w ciągu której planowana jest obwodnica	Długość planowanej obwodnicy [km]	Województwo
Głogów	12	21,00	dolnośląskie
Kaczorów	3	3,70	dolnośląskie
Legnica	94	2,80	dolnośląskie
Międzybórz	25	8,00	dolnośląskie
Milicz	15	12,00	dolnośląskie
Oława	94	11,00	dolnośląskie
Złoty Stok	46	12,00	dolnośląskie
Brześć Kujawski	62	9,00	kujawsko-pomorskie
Kowalewo Pomorskie	15	7,50	kujawsko-pomorskie
Kruszwica	62	6,50	kujawsko-pomorskie
Lipno	67	6,00	kujawsko-pomorskie
Nowa Wieś Wielka	25	4,00	kujawsko-pomorskie
Strzelino	15/25	8,50	kujawsko-pomorskie

Rysunek 24. Przykład prezentacji na stronie 100obwodnic.info listy podstawowej obwodnic wskazanych w PBO

## Konsultacje społeczne

Stosownie do 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 2020 r. poz. 283 z późn. zm.) organ opracowujący projekt Programu Budowy 100 Obwodnic na lata 2020-2030 zapewnia możliwość udziału społeczeństwa, zgodnie z przepisami działu III rozdziałów 1 oraz 3 ww. ustawy, w strategicznej ocenie oddziaływania na środowisko.



### Cel procesu konsultacji społecznych

- informowanie, czyli przekazanie do publicznej wiadomości informacji o projektowanych inwestycjach, które będą miały wpływ na jakość życia mieszkańców, szczególnie miejscowości wskazanych w ocenianym dokumencie;
- poznanie opinii interesariuszy nt. projektowanych inwestycji (np. mieszkańców, różnych organizacji reprezentujących rozmaite interesy);
- identyfikacja ewentualnych problemów, konfliktów i wczesne zapobieganie ich rozwojowi;
- artykulacja oczekiwań i potrzeb interesariuszy (np. mieszkańców na terenach objętych interwencją);
- uzyskanie akceptacji społecznej dla planowanych inwestycji poprzez danie interesariuszom poczucia podmiotowości.

### Termin konsultacji społecznych projektu programu wraz z prognozą

**14.09.2020 r. – 05.10.2020 r.**

Informacje o rozpoczęciu konsultacji społecznych **Prognozy oddziaływania na środowisko Programu Budowy 100 Obwodnic na lata 2020-2030** oraz projektu **Programu Budowy 100 Obwodnic na lata 2020-2030** zostały zamieszczone:

- W prasie o zasięgu krajowym – dziennik Rzeczpospolita, wydanie z dnia 10 września 2020 r.
- Na stronach internetowych Centrum Unijnych Projektów Transportowych oraz Ministerstwa Infrastruktury.
- Na tablicach ogłoszeń Centrum Unijnych Projektów Transportowych i Ministerstwa Infrastruktury.

Obwieszczenie Ministerstwa Infrastruktury o przystąpieniu do, realizowanego w ramach strategicznej oceny oddziaływania na środowisko, procesu udziału społeczeństwa w opracowywaniu projektu Programu Budowy 100 Obwodnic:

[Pobierz](#)

Rysunek 25. Informacja o konsultacjach na stronie 100obwodnic.info (1/2)

## Miejsce wyłożenia i udostępnienia dokumentacji sprawy

Prognoza oddziaływania na środowisko Programu Budowy 100 Obwodnic na lata 2020-2030 została udostępniona w **formie elektronicznej**, na specjalnie przygotowanej do tego celu stronie internetowej: [www.100obwodnic.info](http://www.100obwodnic.info). Informacja o tym fakcie wraz z przekierowaniem została udostępniona:

- Na stronie internetowej **Centrum Unijnych Projektów Transportowych**.
- Na stronie internetowej **Ministerstwa Infrastruktury**.

Ponadto Prognoza oddziaływania na środowisko Programu Budowy 100 Obwodnic na lata 2020-2030 jest udostępniona w formie tekstowej w dniach **14.09.2020 r. – 05.10.2020 r.**:

- W siedzibie Wykonawcy (**Atmoterm SA**) w **Warszawie, ul. Hoża 66/68, pokój 317, od poniedziałku do piątku, w godzinach 09:00-15:00.**
- W budynku Ministerstwa Infrastruktury w **Warszawie, ul. Chałubińskiego 4/6 (budynek B), od poniedziałku do piątku, w godzinach 09:00-15:00.**

Osoby, które w ciągu ostatnich 2 tygodni miały kontakt z osobą zarażoną **SARS-CoV-19** powinny wybrać **zdaną (elektroniczną)** formę udziału w konsultacjach społecznych!

**Zasady i dobre praktyki zachowania w lokalu do konsultacji w związku z sytuacją epidemiczną:**

[Pobierz](#)

## Forma składania uwag i wniosków

- w formie elektronicznej, za pomocą formularza udostępnionego na stronie: [www.100obwodnic.info/formularz](http://www.100obwodnic.info/formularz);
- pisemnie, w miejscach wyłożenia Prognozy oddziaływania na środowisko Programu Budowy 100 Obwodnic na lata 2020-2030 w formie tekstowej;
- pisemnie, pocztą, na adres **Centrum Unijnych Projektów Transportowych, 00-844 Warszawa, Plac Europejski 2**, z dopiskiem na kopercie **"Konsultacje 100 Obwodnic"**;
- za pomocą środków komunikacji elektronicznej, bez konieczności opatrywania ich podpisem elektronicznym, na adres e-mail: [konsultacje100obwodnic@cupt.gov.pl](mailto:konsultacje100obwodnic@cupt.gov.pl);
- ustnie, do protokołu, w miejscach wyłożenia dokumentacji sprawy lub projektu Programu Budowy 100 Obwodnic na lata 2020-2030 wraz z jego Prognozą oddziaływania na środowisko formie tekstowej.

Organem właściwym do rozpatrzenia wniosków i uwag jest **Minister Infrastruktury**.



Rysunek 26. Informacja o konsultacjach na stronie 100obwodnic.info (2/2)



## Formularz zgłaszania uwag w ramach konsultacji społecznych

Uwagi i wnioski można składać przy pomocy niniejszego formularza, jednak **nie jest to forma obowiązkowa**.

### Uwaga! Czas konsultacji społecznych dobiegł końca!

Ponieważ upłynął czas trwania konsultacji społecznych **Prognozy oddziaływania na środowisko Programu Budowy 100 Obwodnic na lata 2020-2030** oraz projektu **Programu Budowy 100 Obwodnic na lata 2020-2030**, możliwość składania uwag i wniosków przez poniższy formularz została **wyłączona**.

\*pole wymagane

**Imię i nazwisko**  
Imię i nazwisko

**Adres e-mail\***  
Adres e-mail\*

**Organizacja/Instytucja**  
Organizacja/Instytucja

**Część/rozdział, których wniosek lub uwaga dotyczy\***  
... ▼

**Treść wniosku lub uwagi\***  
Treść wniosku lub uwagi

**Uzasadnienie wniosku lub uwagi**  
Uzasadnienie wniosku lub uwagi

Administratorem Pani/Pana danych osobowych jest **Centrum Unijnych Projektów Transportowych**, z siedzibą pod adresem Pl. Europejski 2, 00-844 Warszawa. W Centrum Unijnych Projektów Transportowych wyznaczono **Inspektora Ochrony Danych**, z którym można kontaktować się poprzez adres email: [IOD@cuppt.gov.pl](mailto:IOD@cuppt.gov.pl). Podanie przez Panią/Pana danych osobowych w procesie **konsultacji społecznych**, związanych z wybranymi elementami strategicznej

Rysunek 27. Formularz do składania uwag i wniosków w procesie konsultacji społecznych na stronie 100obwodnic.info



## Dokumenty do pobrania

Program Budowy 100 Obwodnic na lata 2020-2030

Pobierz

Prognoza oddziaływania na środowisko Programu Budowy 100 Obwodnic na lata 2020-2030

Pobierz

Raport z konsultacji publicznych Programu Budowy 100 Obwodnic na lata 2020-2030

Pobierz

Opinia Głównego Inspektora Sanitarnego ws. zakresu Prognozy oddziaływania na środowisko Programu Budowy 100 Obwodnic na lata 2020-2030

Pobierz

Opinia Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska ws. zakresu Prognozy oddziaływania na środowisko Programu Budowy 100 Obwodnic na lata 2020-2030

Pobierz

Rysunek 28. Dokumentacja sprawy do pobrania na stronie 100obwodnic.info



## Dane kontaktowe

### Centrum Unijnych Projektów Transportowych

Plac Europejski 2  
00-844 Warszawa  
**Telefon:** +48 22 262 05 00  
**Faks:** +48 22 262 05 01  
**E-mail:** [cupt@cupt.gov.pl](mailto:cupt@cupt.gov.pl)  
[www.cupt.gov.pl](http://www.cupt.gov.pl)



### Ministerstwo Infrastruktury

ul. Chałubińskiego 4/6  
00-928 Warszawa  
**Telefon:** +48 22 630 10 00  
**Faks:** +48 22 630 11 99  
**E-mail:** [kancelaria@mi.gov.pl](mailto:kancelaria@mi.gov.pl)  
[www.gov.pl/web/infrastruktura](http://www.gov.pl/web/infrastruktura)

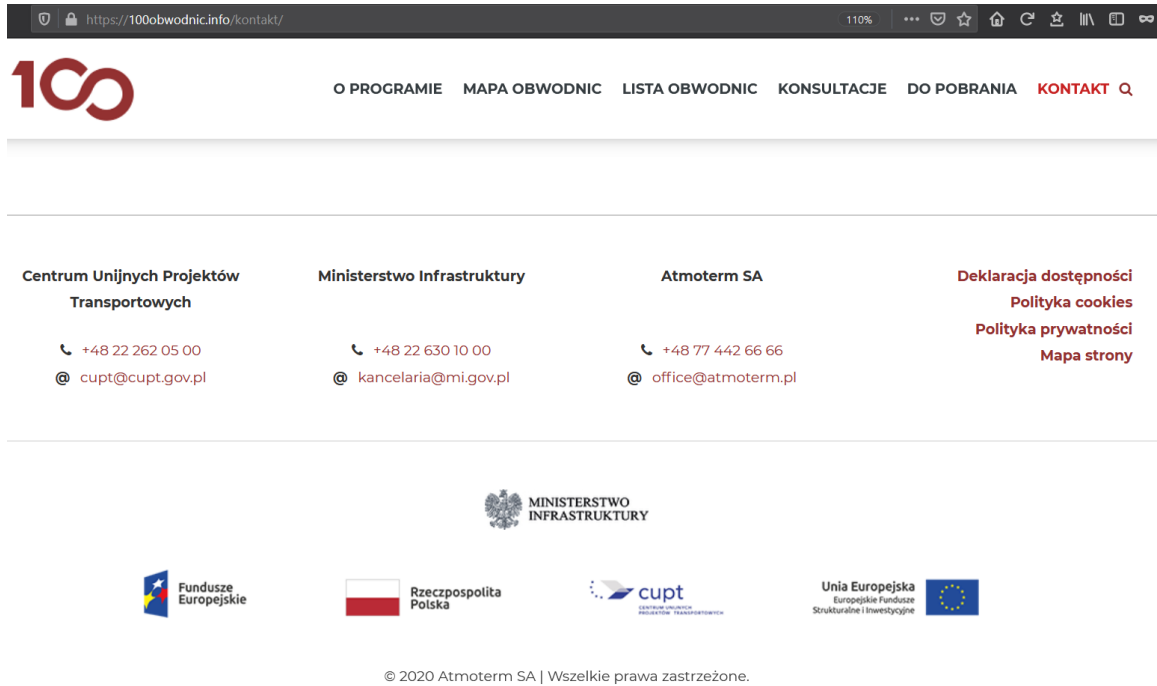
### Atmoterm SA

ul. Langowskiego 4  
45-031 Opole  
**Telefon:** +48 77 442 66 66  
**Faks:** +48 77 442 66 95  
**E-mail:** [office@atmoterm.pl](mailto:office@atmoterm.pl)  
[www.atmoterm.pl](http://www.atmoterm.pl)



Rysunek 29. Dane kontaktowe na stronie 100obwodnic.info





Rysunek 30. Ogólne informacje w stopce strony 100obwodnic.info

## 6.2. Dokumenty

Wykaz załączonych dokumentów:

- załącznik 1. Obwieszczenie Ministra Infrastruktury z dnia 11 września 2020 roku o podaniu do publicznej wiadomości informacji o przystąpieniu do, realizowanego w ramach strategicznej oceny oddziaływania na środowisko, procesu udziału społeczeństwa w opracowywaniu projektu Programu Budowy 100 Obwodnic na lata 2020 – 2030
- załącznik 2. Opinia Głównego Inspektora Sanitarnego z dnia 9 października 2020 roku (znak: HŚ.NS.530.11.2020.KK)
- załącznik 3. Opinia Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska z dnia 27 października 2020 roku (znak: DOOŚ-TSOOŚ.410.7.2020.TW/KSz)