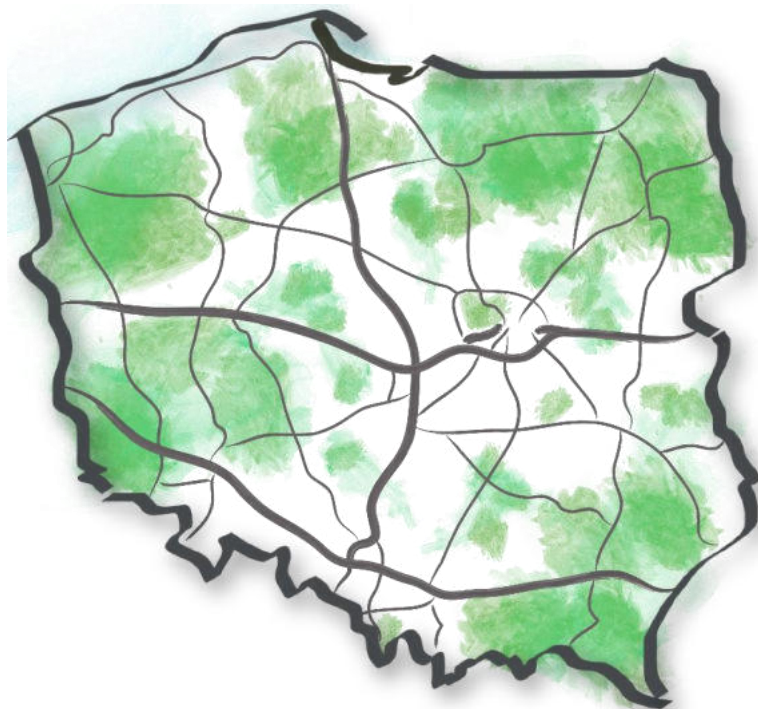


**PISEMNE PODSUMOWANIE  
POSTĘPOWANIA W SPRAWIE STRATEGICZNEJ OCENY  
ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO  
RZĄDOWEGO PROGRAMU BUDOWY DRÓG KRAJOWYCH  
DO 2030 R. (Z PERSPEKTYWĄ DO 2033 R.)**



Data: 14 listopada 2022 r.

Status: Wersja ostateczna

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



## ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA

<b>1</b>	<b><u>WSTĘP .....</u></b>	<b><u>4</u></b>
<b>2</b>	<b><u>USTALENIA ZAWARTE W PROGNOZIE ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO .....</u></b>	<b><u>5</u></b>
<b>2.1</b>	<b>STRESZCZENIE USTALEŃ ZAWARTYCH W PROGNOZIE OOŚ.....</b>	<b>5</b>
2.1.1	ZAŁOŻENIA W ZAKRESIE OCENY ODDZIAŁYWAŃ PROGRAMU NA ŚRODOWISKO .....	5
2.1.2	ANALIZA ZADAŃ INWESTYCYJNYCH UJĘTYCH W PROJEKCIE RZĄDOWEGO PROGRAMU BUDOWY DRÓG KRAJOWYCH DO 2030 R. (Z PERSPEKTYWĄ DO 2033 R.) ORAZ ZADAŃ DODATKOWYCH.....	6
2.1.3	WYNIKI ANALIZ PROWADZONYCH W OPARCIU O MODEL OCENY POLITYK .....	13
2.1.4	WYNIKI ANALIZ PROWADZONYCH W OPARCIU O MODEL OCENY PROJEKTÓW .....	16
<b>2.2</b>	<b>SPOSÓB UWZGLĘDNIENIA W PROGRAMIE USTALEŃ ZAWARTYCH W PROGNOZIE OOŚ.....</b>	<b>41</b>
<b>3</b>	<b><u>INFORMACJE O PRZEBIEGU OPINIOWANIA I KONSULTACJI SPOŁECZNYCH PRZEPROWADZONYCH W RAMACH STRATEGICZNEJ OCENY ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO .</u></b>	<b><u>45</u></b>
<b>3.1</b>	<b>OPINIE WŁAŚCIWYCH ORGANÓW, O KTÓRYCH MOWA W ART. 57 I 58 USTAWY OOŚ .....</b>	<b>46</b>
<b>3.2</b>	<b>UWAGI I WNIOSKI ZGŁOSZONE DO KONSULTOWANYCH DOKUMENTÓW W RAMACH UDZIAŁU SPOŁECZEŃSTWA .....</b>	<b>58</b>
<b>4</b>	<b><u>WYNIKI POSTĘPOWANIA DOTYCZĄCEGO TRANSGRANICZNEGO ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO, JEŻELI ZOSTAŁO PRZEPROWADZONE .....</u></b>	<b><u>120</u></b>
<b>5</b>	<b><u>PROPOZYCJE DOTYCZĄCE METOD I CZĘSTOTLIWOŚCI PRZEPROWADZANIA MONITORINGU SKUTKÓW REALIZACJI POSTANOWIEŃ DOKUMENTU.....</u></b>	<b><u>121</u></b>
<b>6</b>	<b><u>UZASADNIENIE WYBORU WARIANTU OSTATECZNEJ WERSJI DOKUMENTU .....</u></b>	<b><u>124</u></b>

## INDEKS SKRÓTÓW

A	drogi klasy technicznej A (autostrady)
BDOT10k	Baza danych obiektów topograficznych
CEF	<i>Connecting Europe Facility</i> (instrument finansowy, zastępujący program TEN-T)
CPK	Centralny Port Komunikacyjny
G	klasa drogi krajowej – droga główna
GDDKiA	Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad
GDOŚ	Generalna Dyrekcja Ochrony Środowiska
GIOŚ	Główny Inspektor Ochrony Środowiska
GIS	Główny Inspektor Sanitarny
GP	klasa drogi krajowej – droga główna ruchu przyspieszonego
GPR	Generalny Pomiar Ruchu
JCW	Jednolita część wód
Natura 2000	Obszar specjalnej ochrony ptaków, specjalny obszar ochrony siedlisk lub obszar mający znaczenie dla Wspólnoty, utworzony w celu ochrony populacji dziko występujących ptaków lub siedlisk przyrodniczych lub gatunków będących przedmiotem zainteresowania Wspólnoty
OOŚ	Ocena oddziaływania na środowisko <sup>1</sup>
OSO	Obszary specjalnej ochrony ptaków
PEP	Polityka Ekologiczna Państwa
PWKSD2030	Program Wzmocnienia Krajowej Sieci Drogowej do 2030 roku
RDW	Dyrektywa 2000/60/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2000 r. ustanawiająca ramy wspólnotowego działania w dziedzinie polityki wodnej, tzw. Ramowa Dyrektywa Wodna
RC	Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz.U. 2019 poz. 1839)
RPBDK2030 Program	Projekt Rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.)
S	drogi klasy technicznej S (drogi ekspresowe)
SOO	Specjalne obszary ochrony siedlisk
SOOŚ	Strategiczna ocena oddziaływania na środowisko
Strategia ZR	Strategia Zrównoważonego Rozwoju
TEN-T	Transeuropejska sieć transportowa
TSUE	Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej
UE	Unia Europejska
Ustawa OOŚ	Ustawa 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 (t. j. Dz.U. 2022 poz. 1029)
Ustawa POŚ	Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska (t. j. Dz.U. 2021 poz. 2373 ze zm.)
ZR	Zrównoważony rozwój

<sup>1</sup> należy rozumieć – postępowanie w sprawie oceny oddziaływania na środowisko planowanego przedsięwzięcia, obejmujące w szczególności weryfikację raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, uzyskanie wymaganych ustawą opinii i uzgodnień; zapewnienie możliwości udziału społeczeństwa w postępowaniu; Ustawa OOŚ, art 3 p. 8.

# 1 WSTĘP

Rządowy Program Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.) jest średniookresowym dokumentem programowym w sektorze infrastruktury dróg krajowych, będącym kontynuacją programów z okresu 2008 - 2023. Program ten określa cele polityki transportowej w zakresie budowy drogowej sieci TEN-T na terenie Rzeczypospolitej Polskiej, a także połączeń komplementarnych wobec niej, których zarządcą jest Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad.

Główny cel Programu to budowa spójnej sieci dróg krajowych zapewniających efektywne funkcjonowanie drogowego transportu osobowego i towarowego. Rozbudowa sieci dróg krajowych realizowana w szczególności poprzez budowę autostrad i dróg ekspresowych wpłynie korzystnie na rozwój kraju. Celem jest również poprawa przepustowości głównych arterii, które mogą zwiększyć dynamikę rozwoju zarówno regionów, jak i całego kraju poprzez łatwiejszy, szybszy i tańszy przepływ towarów i usług. Realizacja Programu zmniejszy również lukę infrastrukturalną pomiędzy krajami UE-15 i Polską, a także dotrzymane zostanie unijne zobowiązanie dotyczące budowy sieci TEN-T.

Celem postępowania w sprawie SOOŚ jest identyfikacja i ocena przewidywanych oddziaływań na środowisko wynikających z realizacji zamierzeń Programu oraz analiza ewentualnych oddziaływań skumulowanych – czyli takich, które wynikają z wdrażania innych dokumentów strategicznych sektora transportu. Wreszcie, celem SOOŚ jest wskazanie możliwych rozwiązań alternatywnych do tych proponowanych w Programie oraz określenie w przypadku wystąpienia takiej konieczności działań minimalizujących, a w ostateczności kompensujących (zastępujących) utracone walory środowiska.

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

## 2 USTALENIA ZAWARTE W PROGNOZIE ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO

### 2.1 Streszczenie ustaleń zawartych w Prognozie OOŚ

#### 2.1.1 Założenia w zakresie oceny oddziaływań Programu na środowisko

Program, jako średniookresowy dokument programowy w sektorze infrastruktury dróg krajowych, poza celem głównym i celami i priorytetami inwestycyjnymi, wyznacza ramy finansowe realizacji projektów inwestycyjnych, które mają wyznaczoną przybliżoną lokalizację oraz zakres prac. Z tego względu przyjęto, iż koniecznym do uwzględnienia w Prognozie OOŚ podejściem do oceny jego zamierzeń jest model oparty na inwestycyjnej ocenie oddziaływania na środowisko, a właściwym poziomem szczegółowości tych ocen jest poziom oceny oddziaływań wynikających z realizacji konkretnych projektów (jako typu projektu realizowanego w danym obszarze o przewidywanej skali oddziaływań), uszczegółowiony tam, gdzie uzyskane dane o lokalizacji czy dostępna dokumentacja na to pozwalają. Jest to zgodne ze stanowiskiem GDOŚ określającym zakres Prognozy OOŚ, wskazującym, iż „Prognoza powinna dotyczyć wszystkich zamierzeń inwestycyjnych, które znajdują się w skierowanej do przyjęcia wersji dokumentu”. Jednocześnie biorąc pod uwagę strategiczny charakter dokumentu, jego treść oceniono pod kątem uwzględnienia w niej kwestii dotyczących ochrony środowiska, w oparciu o model bazujący na ocenie polityk.

Zgodnie z przyjętym podejściem metodycznym oceny indywidualnej, wszystkim projektom z listy zadań inwestycyjnych w opracowanej na potrzeby Prognozy OOŚ geobazie nadane zostały atrybuty przestrzenne i jakościowe uwzględniające rodzaj i etap projektu. Identyfikowano przy tym czy jest to budowa, przebudowa czy rozbudowa, czy planowany jest przebieg w nowym śladzie czy w miejscu istniejącej infrastruktury, jaki jest status projektu w aspekcie etapu inwestycyjnego i posiadania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

W oparciu o powyższe dane oraz dostępne publicznie i zgromadzone od instytucji geodane o środowisku prowadzono w obrębie poszczególnych komponentów analizy przestrzenne, mające na celu zidentyfikowanie kluczowych konfliktów i zagrożeń wynikających z ich realizacji.

Następnie wyniki ww. analiz konfrontowano z ustaleniami dostępnych decyzji administracyjnych, ewentualnie dokumentacji środowiskowej, weryfikując w załączniku nr 1 do Prognozy OOŚ (zawierającym karty charakterystyki i oceny wszystkich przedsięwzięć, które mogą być realizowane na podstawie Programu), czy zastosowane środki minimalizujące pozwalają wykluczyć ryzyko ich znaczącego negatywnego oddziaływania w obrębie poszczególnych komponentów środowiska. Natomiast w przypadku braku dokumentacji dokonywano ocen eksperckich.

Podkreślenia wymaga fakt, że analizy przestrzenne prowadzono na podstawie przebiegów, których nie należy traktować jako dane projektowe, a raczej trasy o pewnym stopniu przybliżenia. Ponadto, dysponując jedynie osią śladu, zajęcie terenu i wszystkie bezpośrednie konflikty

identyfikowano na podstawie założonych średnich szerokości zależnych od klasy drogi będącej przedmiotem danego projektu. Z tego względu wykazane konflikty należy traktować jako identyfikację zagrożeń, konieczną do weryfikacji w oparciu o szczegółowe dane projektowe w ramach procedury inwestycyjnej OOS. Dla części projektów posiadających wydane decyzje o środowiskowych uwarunkowaniach przyjęto, że ustalenia tych decyzji, jako oparte o analizy przeprowadzone na wyższym poziomie szczegółowości w ramach procedury inwestycyjnej OOS, mają prymat względem ustaleń wykonanej w Prognozie OOS analizy.

### 2.1.2 Analiza zadań inwestycyjnych ujętych w projekcie Rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.) oraz zadań dodatkowych

W Programie zdefiniowano 2 listy projektów:

- Załącznik 1 - Lista zadań inwestycyjnych realizowanych w ramach Rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.). Zawiera ona 38 projektów na różnych etapach procesu inwestycyjnego.
- Załącznik 2 - Lista zadań inwestycyjnych kontynuowanych z Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014 – 2023 (z perspektywą do 2025 r.). Zawiera ona 126 pozycji, na różnym etapie procesu inwestycyjnego (stan na styczeń 2022 r.).

Ponadto Zamawiający przekazał tzw. listę zadań dodatkowych - zawierającą 10 propozycji obwodnic miejscowości, znajdujących się dopiero na etapie planowania, które na późniejszym etapie mogą zostać wprowadzone do któregoś z dokumentów strategicznych, np. na etapie ich aktualizacji.

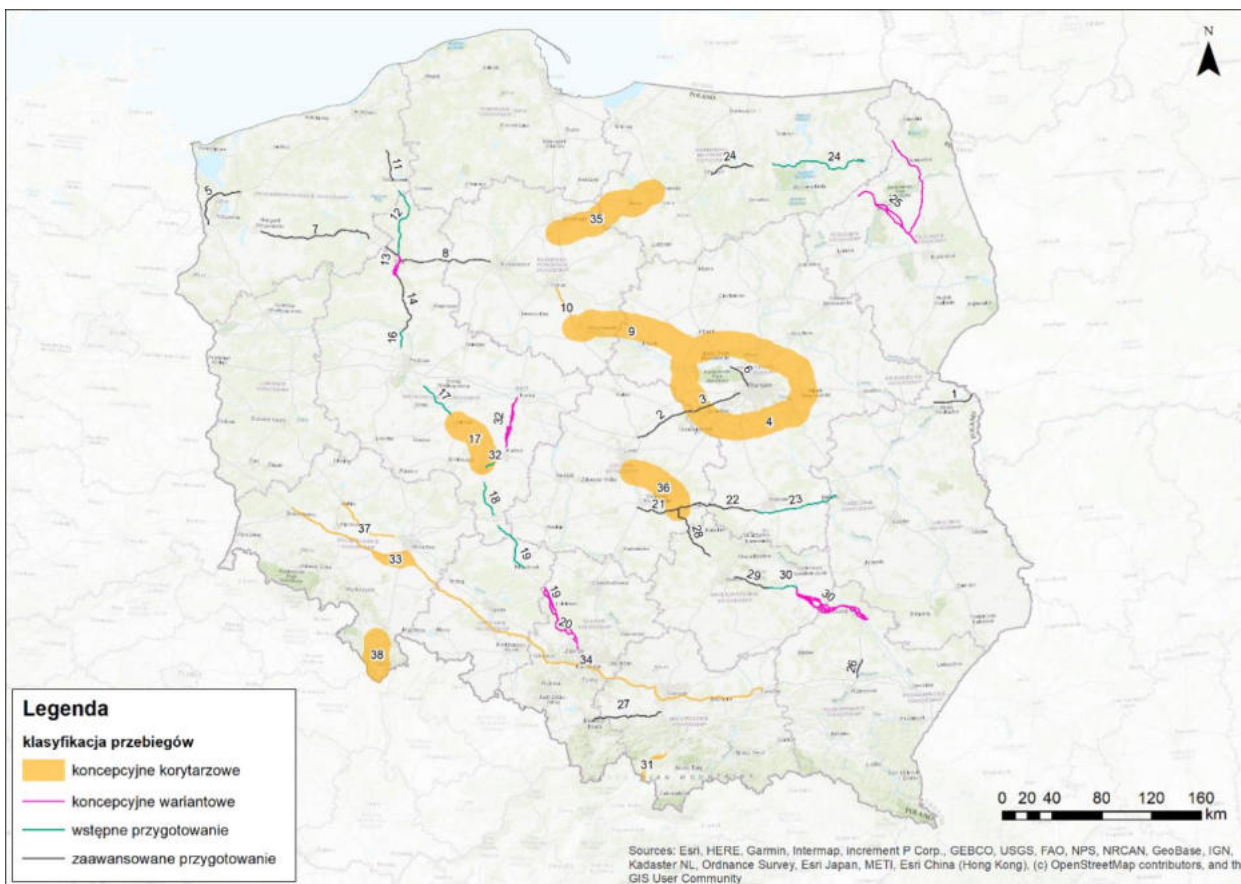
### Załącznik 1 - zadania inwestycyjne realizowane w ramach Rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.)

Załącznik 1 zawiera listę 38 projektów na początkowych etapach procesu inwestycyjnego, tj. jeszcze przed etapem realizacji. Część z nich ma już uzyskane decyzje o środowiskowych uwarunkowaniach (ZP), a więc charakteryzuje się określonym i ocenionym przebiegiem, pozostałe natomiast wciąż znajdują się na etapie uzyskiwania decyzji (WP) lub wcześniejszym, np. studiów techniczno-ekonomiczno-środowiskowych lub korytarzowych, a więc charakteryzują się przebiegami wielowariantowymi (KW) lub korytarzowymi (KK). Szczegółową identyfikację tych projektów prezentuje poniższa tabela:

Wykaz projektów z załącznika 1 RPBDK2030

Lp	Droga	Nazwa	Etap	Charakter inwestycji
1	A2	Budowa autostrady A2 Siedlce – gr. państwa, odc. Biała Podlaska (w. Cicibór) - gr. państwa	ZP	budowa
2	A2	Poszerzenie autostrady A2 na odcinku węzeł "Łódź Północ" (bez węzła) – granica województw łódzkiego i mazowieckiego o dodatkowe pasy ruchu	ZP	rozbudowa
3	A2	Poszerzenie autostrady A2 na odcinku granica województw łódzkiego i mazowieckiego – węzeł "Konotopa" (bez węzła) o dodatkowe pasy ruchu	ZP	rozbudowa
4	A50 S50	Obwodnica Aglomeracji Warszawskiej	KK	budowa
5	S6	Zachodnie drogowe obejście Szczecina	ZP	budowa
6	S7	Budowa drogi S7 Gdańsk – Warszawa, odc. Czosnów – Warszawa	ZP	budowa
7	S10	Budowa drogi S10 Szczecin – Piła	ZP	budowa

Lp	Droga	Nazwa	Etap	Charakter inwestycji
8	S10	Budowa drogi S10 Piła – Bydgoszcz	ZP	budowa
9	S10	Budowa drogi S10 A1 – Obwodnica Aglomeracji Warszawskiej	KK	budowa
10	A1	Rozbudowa drogi A1 Toruń – Włocławek o trzeci pas ruchu	KK	rozbudowa
11	S11	Budowa drogi S11 Bobolice – Szczecinek	ZP	budowa
12	S11	Budowa drogi S11 Szczecinek – Piła (w. Piła Północ bez węzła)	WP	budowa
13	S11	Budowa obwodnicy Ujścia i Piły – Etap I obw. Ujścia S11	KW	budowa
14	S11	Budowa drogi S11 Piła – Poznań, odc. Piła – Oborniki	ZP	budowa
15	S11	Budowa obwodnicy Obornik S11	ZP	budowa
16	S11	Budowa drogi S11 Piła – Poznań odc. Oborniki – w. Poznań Północ	WP	budowa
17	S11	Budowa drogi S11 Kórnik – Ostrów Wielkopolski	WP/KK	budowa
18	S11	Budowa drogi S11 Ostrów Wielkopolski – Kępno	WP	budowa
19	S11	Budowa drogi S11 Kępno – A1	WP/KW	budowa
20	S11	Budowa obwodnicy Tarnowskich Gór S11	KW	budowa
21	S12	Budowa drogi S12 Piotrków Trybunalski – Radom, odc. Piotrków Trybunalski – Sulejów (w. Kozenin)	ZP	budowa
22	S12	Budowa drogi S12 Sulejów – Radom	ZP	budowa
23	S12	Budowa drogi S12 Radom – Lublin	WP	budowa
24	S16	Budowa drogi S16 Olsztyn – Ełk Odc. Olsztyn – Wójtowo	ZP	budowa
		Budowa drogi S16 Olsztyn – Ełk odc. Wójtowo – Biskupiec	ZP	budowa
		Budowa drogi S16 Olsztyn – Ełk Odc. Mrągowo – Ełk	WP	budowa
25	S16	Budowa drogi S16 Ełk – Białystok	KW	budowa
26	S19	Rozbudowa drogi S19 na odcinku węzeł Sokołów Młp. Północ (bez węzła) – węzeł Jasionka (bez węzła) etap II (dobudowa drugiej jezdni).	ZP	budowa
27	S52	Budowa drogi S52 Bielsko-Biała – Głogoczków	ZP	budowa
28	S74	Budowa drogi S74 Sulejów – Przełom/ Mniów	ZP	budowa
29	S74	Budowa drogi S74 Kielce – Nisko odc. Cedzyna – Łagów wraz z obw. Łagowa	ZP	budowa
30	S74	Budowa drogi S74 Kielce – Nisko odc. Łagów – Nisko	ZP/KW	budowa
31	GP7 (S7)	Budowa drogi dwujezdniowej klasy GP (na parametrach klasy S) w ciągu DK7 na odc. Rabka – Chyżne	KK	budowa
32	25	Przebudowa drogi krajowej nr 25 na odc. Ostrów Wielkopolski – Kalisz – Konin z wył. Obw. Kalisza	WP/KW	przebudowa
33	A4	Rozbudowa/budowa autostrady A4 odc. Wrocław – Krzyżowa	KK	rozbudowa
34	A4	Rozbudowa autostrady A4 odc. Wrocław – Tarnów	KK	rozbudowa
35	S5	Budowa drogi ekspresowej S5 Nowe Marzy – Wirwajdy	KK	budowa
36	S12	Budowa drogi S12 odc. Łódź Południe – Kozenin	KK	budowa
37	94	Przebudowa dróg krajowych nr 94 i 36 na odc. Wrocław – Lubin	KK	przebudowa
38	S8	Budowa drogi ekspresowej S8 odc. Kłodzko – Boboszków	KK	budowa



Lokalizacja projektów z załącznika 1 RPBDK2030

## Załącznik 2 - zadania inwestycyjne kontynuowane z Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014 – 2023 (z perspektywą do 2025 r.)

Załącznik 2 zawiera listę 128 pozycji, spośród których 126 stanowią zadania na różnym etapie procesu inwestycyjnego. Weryfikacja wskazała, że 60 z nich jest w pełni zakończonych (Z) i stanowi element funkcjonującej sieci drogowej, 51 znajduje się na etapie realizacji, lub jest zakończona częściowo (WR, Z/WR), a jedynie 15 wciąż jest na etapie przygotowania (WP i ZP), z czego 2 inwestycje są jeszcze na etapie koncepcyjnym (stan na styczeń 2022). Szczegółową identyfikację tych projektów prezentuje poniższa tabela.

Wykaz projektów z załącznika 2 RPBDK2030

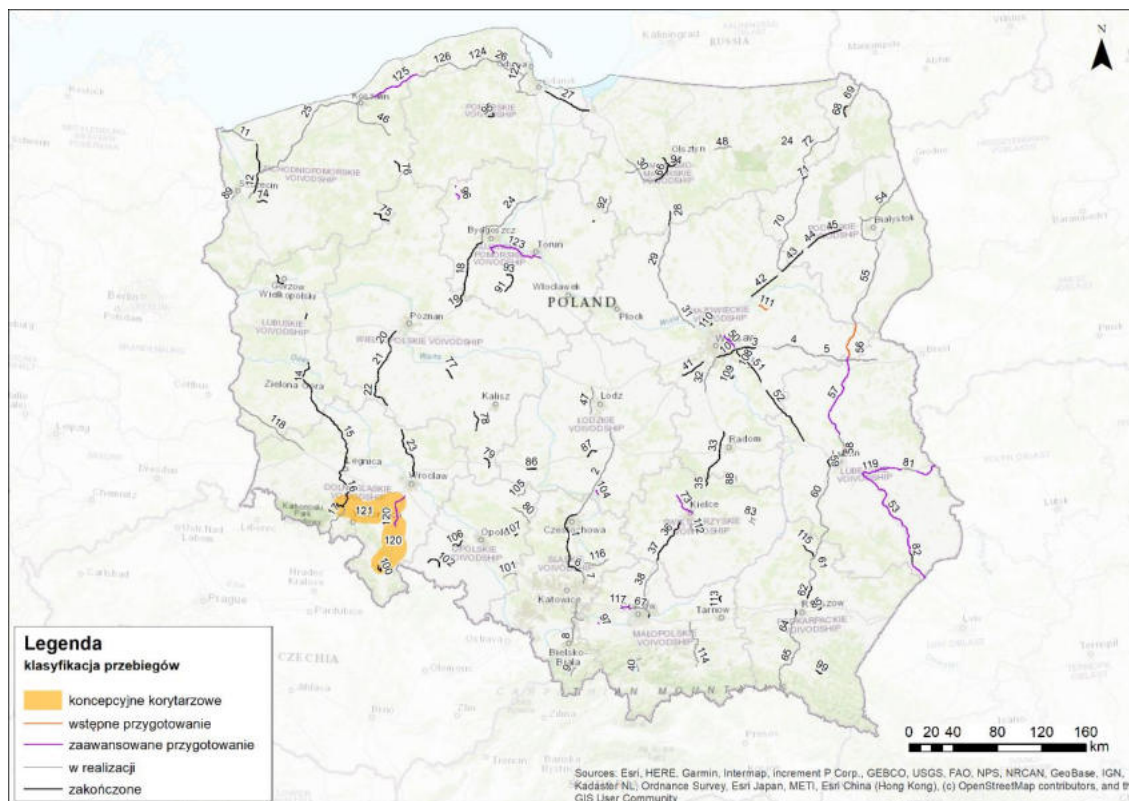
Lp.	Droga	Nazwa	Status	Charakter inwestycji
1	A1	Budowa autostrady A1 Tuszyn – Pyrzowice, odc. Pyrzowice – koniec obw. Częstochowy	Z	budowa
2	A1	Budowa autostrady A1 koniec obwodnicy Częstochowy – Tuszyn	WR	budowa
3	A2	Budowa autostrady A2 Warszawa (w. Lubelska) – Mińsk Mazowiecki	Z	budowa
4	A2	Budowa autostrady A2 Warszawa – Siedlce, odc. Mińsk Mazowiecki – Siedlce	WR	budowa
5	A2	Budowa autostrady A2 Siedlce – gr. państwa, odc. Siedlce – Biała Podlaska (w. Ciecibór)	WR	budowa
6	S1	Budowa drogi S1 Pyrzowice – Kosztowy, odc. Pyrzowice – Podwarpie (III etap z wyłączeniem odcinka I w. Pyrzowice – w. Lotniko)	Z	budowa
7	S1	Budowa drogi S1 Pyrzowice – Kosztowy, odc. Podwarpie – Dąbrowa Górnicza (przebudowa dk 1)	WR	budowa
8	S1	Budowa drogi S1 Kosztowy – Bielsko-Biała	WR	budowa
9	S1	Budowa drogi ekspresowej S1 (dawniej S69) odcinek Przybędza – Milówka (obejście	WR	budowa



Lp.	Droga	Nazwa	Status	Charakter inwestycji
		Węgierskiej Górki)		
10	S2	Budowa drogi S2 Puławska – Lubelska	Z	budowa
11	S3	Budowa drogi S3 Troszyn – Świnoujście	WR	budowa
12	S3	Budowa drogi S3 Miękowo – koniec obw. Brzozowa wraz z rozbudową odcinka Miękowo – Rzęśnia	Z	budowa
13	S3/A6	Rozbudowa drogi S3/A6 odc. w. Kijewo – w. Rzęśnia (bez węzła)	WR	rozbudowa
14	S3	Budowa drogi S3 Gorzów Wielkopolski – Nowa Sól, odc. Sulechów (w. Kruszyna) – Nowa Sól, II jezdni obwodnicy Gorzowa Wielkopolskiego, II jezdni obwodnicy Międzyrzecza	Z	budowa
15	S3	Budowa drogi S3 Nowa Sól – Legnica	Z	budowa
16	S3	Budowa drogi S3 Legnica – Bolków	Z	budowa
17	S3	Budowa drogi S3 Legnica (A4) – Lubawka, odc. Bolków – Lubawka (granica państwa)	WR	budowa
18	S5	Budowa drogi S5 Bydgoszcz – Mielno	Z	budowa
19	S5	Budowa drogi S5 Żnin – Gniezno, odc. Mielno – Gniezno	Z	budowa
20	S5	Budowa drogi S5 Poznań – Wrocław, odc. Poznań (A2, w. Głuchowo) – Wronczyn	Z	budowa
21	S5	Budowa drogi S5 Poznań – Wrocław, odc. Wronczyn – Radomicko	Z	budowa
22	S5	Budowa drogi S5 Poznań – Wrocław, odc. Radomicko – Kaczkowo	Z	budowa
23	S5	Budowa drogi S5 Poznań – Wrocław, odc. Korzeńsko – Wrocław (A8)	Z	budowa
24	S5	Budowa drogi S5 Nowe Marzy – Bydgoszcz	WR	budowa
25	S6	Budowa drogi S6 Szczecin – Koszalin wraz z obwodnicą Koszalina i Sianowa (S6/S11)	Z/WR	budowa
26	S6	Budowa drogi S6 dk 6 – początek Obwodnicy Trójmiasta	WR	budowa
27	S7	Budowa drogi S7 Gdańsk – Elbląg, odc. Koszwały (DK 7) – Elbląg (w. Kazimierzowo)	Z	budowa
28	S7	Budowa drogi S7 Olsztynek – Płońsk, odc. Nidzica – Napierki	Z	budowa
29	S7	Budowa drogi S7 Olsztynek – Płońsk, odc. Napierki – Płońsk (S10)	WR	budowa
30	S7/S5	Budowa drogi S7 Elbląg – Olsztynek, odc. Miłomłyn (S7) – Olsztynek (S51)	WR	budowa
31	S7	Budowa drogi S7 Gdańsk – Warszawa, odc. Płońsk – Czosnów	WR	budowa
32	S7	Przebudowa drogi S7 Warszawa – obwodnica Grójca	WR	przebudowa
33	S7	Budowa drogi S7 Radom – Jędrzejów, odc. obwodnica Radomia	Z	budowa
34	S7	Budowa drogi S7 Radom – Jędrzejów, odc. Radom – gr. woj. mazowieckiego	Z	budowa
35	S7	Budowa drogi S7 Radom – Jędrzejów, odc. gr. woj. mazowieckiego/świętokrzyskiego – Skarżysko-Kamienna	Z	budowa
36	S7	Budowa drogi S7 Radom – Jędrzejów, odc. w. Chęciny – Jędrzejów (pocz. Obwodnicy)	Z	budowa
37	S7	Budowa drogi S7 Jędrzejów – gr. woj. świętokrzyskiego, odc. Jędrzejów (DK 78, w. Piaski) – gr. woj. świętokrzyskiego	Z	budowa
38	S7	Budowa drogi S7 gr. woj. świętokrzyskiego – Kraków	WR	budowa
39	S7	Budowa drogi S7 Biezanów – Christo Botewa – Igołomska, odc. Kraków (w. Igołomska, DK 79) – Kraków w. Christo Botewa (Rybitwy)	Z	budowa
40	S7	Budowa drogi S7 Lubień – Rabka	WR	budowa
41	S8	Przebudowa drogi S8 Piotrków Trybunalski – Warszawa, odc. Radziejowice (DK 50) – Warszawa (w. Paszków)	Z	przebudowa
42	S8	Rozbudowa drogi S8 Wyszaków – Białystok, odc. koniec obw. Wyszakowa – gr. woj. podlaskiego	Z	rozbudowa
43	S8	Przebudowa drogi S8 Wyszaków – Białystok, odc. gr. woj. Mazowieckiego – Zambrów	Z	przebudowa
44	S8	Przebudowa drogi S8 Wyszaków – Białystok, odc. Wiśniewo – Mężenin	Z	przebudowa
45	S8	Przebudowa drogi S8 Wyszaków – Białystok, odc. Mężenin – Jeżewo	Z	przebudowa
46	S11	Budowa drogi S11 Koszalin – Szczecinek, odc. w. Koszalin Zachód (bez węzła) – w. Bobolice	WR	budowa
47	S14	Budowa Zachodniej obwodnicy Łodzi S14	WR	budowa
48	S16	Budowa drogi S16 Olsztyn – Ełk, odc. Borki Wielkie – Mrągowo	WR	budowa
49	S17	Budowa drogi S17 Warszawa – Garwolin, odc. Warszawa (w. Zakręt) – Warszawa (w. Lubelska)	WR	budowa
50	S17	Budowa drogi S17 odc. w. Drewnica – w. Zakręt	ZP	budowa
51	S17	Budowa drogi S17 Warszawa – Garwolin, odc. Warszawa (w. Lubelska) – Garwolin	Z	budowa
52	S17	Budowa drogi S17 Garwolin – Kurów	Z	budowa
53	S17	Budowa drogi S17 Piaski – Hrebenne	ZP	budowa
54	S19	Budowa drogi S19 gr. państwa – Białystok	WR	budowa

Lp.	Droga	Nazwa	Status	Charakter inwestycji
55	S19	Budowa drogi S19 Białystok – Lubartów, odc. Choroszcz – Ploski – Chlebczyn	WR	budowa
56	S19	Budowa drogi S19 Białystok – Lubartów, odc. gr. woj. podlaskiego – Łosice – gr. woj. lubelskiego	WP	budowa
57	S19	Budowa drogi S19 Białystok – Lubartów, gr. woj. mazowieckiego i lubelskiego – Lubartów, w. Lubartów Północ	ZP	budowa
58	S19	Budowa drogi S19 odc. Lublin – Lubartów, (w. Lublin Rudnik/bez węzła – w. Lubartów Północ)	WR	budowa
59	S19	Budowa drogi S19 Lublin – Rzeszów, odc. obwodnica Lublina w. „Dąbrowica” – w. „Konopnica”	Z	budowa
60	S19	Budowa drogi S19 Lublin – Rzeszów, odc. Lublin – koniec obw. Kraśnika	WR	budowa
61	S19	Budowa drogi S19 Lublin – Rzeszów, odc. koniec obw. Kraśnika – w. Sokołów Młp. Północ	WR	budowa
62	S19	Budowa drogi S19 Lublin – Rzeszów, odc. w. Sokołów Młp. Północ bez węzła – Stobierna	Z	budowa
63	S19	Budowa drogi S19 Lublin – Rzeszów, odc. w. Świlcza – w. Rzeszów Południe	Z	budowa
64	S19	Budowa drogi S19 Rzeszów – Barwinek, odc. w. Rzeszów Południe (bez węzła) – w. Babica (z węzłem)	WR	budowa
65	S19	Budowa drogi S19 Rzeszów – Barwinek, odc. w. Babica (bez węzła) – Barwinek	WR	budowa
66	S51	Budowa drogi S51 Olsztyn – Olsztynek	Z	budowa
67	S52	S52 Północna Obwodnica Krakowa	WR	budowa
68	S61	Budowa drogi S61 obwodnica Augustowa – granica państwa, odc. obwodnica Suwałk	Z	budowa
69	S61	Budowa drogi S61 obwodnica Augustowa – granica państwa, odc. koniec obw. Suwałk – Budzisko (gr. państwa) z obw. Szypliszek	WR	budowa
70	S61	Budowa drogi S61 Ostrów Mazowiecka – obwodnica Augustowa, odc. Ostrów Mazowiecka – Szczuczyn	WR	budowa
71	S61	Budowa drogi S61 Ostrów Mazowiecka – obwodnica Augustowa, odc. obw. Szczuczyna (druga jezdnia)	Z	budowa
72	S61	Budowa drogi S61 Ostrów Mazowiecka – obwodnica Augustowa, odc. m. Szczuczyn – m. Raczki	WR	budowa
73	S74	Budowa drogi S74 Przełom/Mniów – Kielce	ZP	budowa
74	S10	Budowa II jezdni obwodnicy Kobyłanki, Morzyczyna, Zieleniewa	Z	budowa
75	S10	Budowa obwodnicy Wałcza	Z	budowa
76	S11	Budowa obwodnicy Szczecinka	Z	budowa
77	S11	Budowa obwodnicy Jarocina	Z	budowa
78	S11	Budowa obwodnicy Ostrowa Wielkopolskiego	Z	budowa
79	S11	Budowa obwodnicy Kępna	Z	budowa
80	S11	Budowa obwodnicy Olesna	WR	budowa
81	S12	Budowa obwodnicy Chełma	WR	budowa
82	S17	Budowa obwodnicy Tomaszowa Lubelskiego	Z	budowa
83	S74/9	Budowa obwodnicy Opatowa	WR	budowa
84	3/5	Budowa obwodnicy Bolkowa	Z	budowa
85	4	Budowa obwodnicy Łańcuta	Z	budowa
86	8	Budowa obwodnicy Wielunia dk nr 74	Z	budowa
87	8	Budowa obwodnicy Bełchatowa dk nr 74	Z	budowa
88	9	Budowa obwodnicy Iłży	WR	budowa
89	13	Budowa obwodnicy Warzymic i Przecławia	WR	budowa
90	15	Budowa obwodnicy Brodnicy	Z	budowa
91	15	Budowa obwodnicy Inowrocławia	Z	budowa
92	15	Budowa obwodnicy Nowego Miasta Lubawskiego	WR	budowa
93	15/25	Budowa obwodnicy Inowrocławia (łącznik)	Z	budowa
94	16	Budowa obwodnicy Olsztyna	Z	budowa
95	20	Budowa obwodnicy Kościerzyny	Z	budowa
96	25	Budowa obwodnicy Sępólna Krajeńskiego oraz Kamienia Krajeńskiego	ZP	budowa
97	28	Budowa obwodnicy Zatora	ZP	budowa
98	28	Budowa obwodnicy Nowego Sącza i Chełmca	WR	budowa

Lp.	Droga	Nazwa	Status	Charakter inwestycji
99	28	Budowa obwodnicy Sanoka	Z	budowa
100	33/46	Budowa obwodnicy Kłodzka	Z	budowa
101	40	Budowa obwodnicy Kędzierzyna-Koźła	WR	budowa
102	41/46	Budowa obwodnicy Nysy	Z	budowa
103	42/9	Budowa obwodnicy Ostrowca Świętokrzyskiego	WR	budowa
104	42/91	Budowa obwodnicy Radomska	ZP	budowa
105	45	Budowa obwodnicy Praszki	WR	budowa
106	46	Budowa obwodnicy Niemodlina	Z	budowa
107	46	Budowa obwodnicy Myśliny	Z	budowa
108	50	Budowa obwodnicy Kołbieli	WR	budowa
109	50/79	Budowa obwodnicy Góry Kalwarii	Z	budowa
110	61	Budowa wiaduktu w Legionowie (etap III)	Z	budowa
111	62	Budowa obwodnicy Łochowa	WP	budowa
112	73	Budowa obwodnicy Morawicy i Woli Morawickiej	WR	budowa
113	73	Budowa obwodnicy Dąbrowy Tarnowskiej	Z	budowa
114	75	Budowa drogi krajowej nr 75 odc. Brzesko – Nowy Sącz	WR	budowa
115	77	Budowa obwodnicy Stalowej Woli i Niska	Z	budowa
116	78	Budowa obwodnicy Poręby i Zawiercia	WR	budowa
117	79	Budowa obwodnicy Zabierzowa	ZP	budowa
118	A18	Budowa autostrady A18 Olszyna – Gołnice (przebudowa jezdni południowej)	WR	budowa
119	S12	Budowa drogi S12 Lublin – Dorohusk odc. Piaski – Dorohusk	ZP	budowa
120	S8	Budowa drogi S8 na odc. Wrocław (Magnice) – Kłodzko	ZP/KK/K W	budowa
121	S5	Budowa drogi S5 na odc. Sobótka (S8) – Bozków (S3)	KK	budowa
122	S6	Budowa obwodnicy Metropolii Trójmiejskiej	WR	budowa
123	S10	Budowa drogi S10 Toruń – Bydgoszcz z w. Toruń Płd.	ZP	budowa
124	S6	Budowa drogi S6 odc. Łębork – dk 6	WR	budowa
125	S6	Budowa drogi S6 Koszalin – Słupsk	ZP	budowa
126	S6	Budowa drogi S6 Słupsk – Łębork	WR	budowa



Lokalizacja projektów z załącznika 2 RPBDK2030

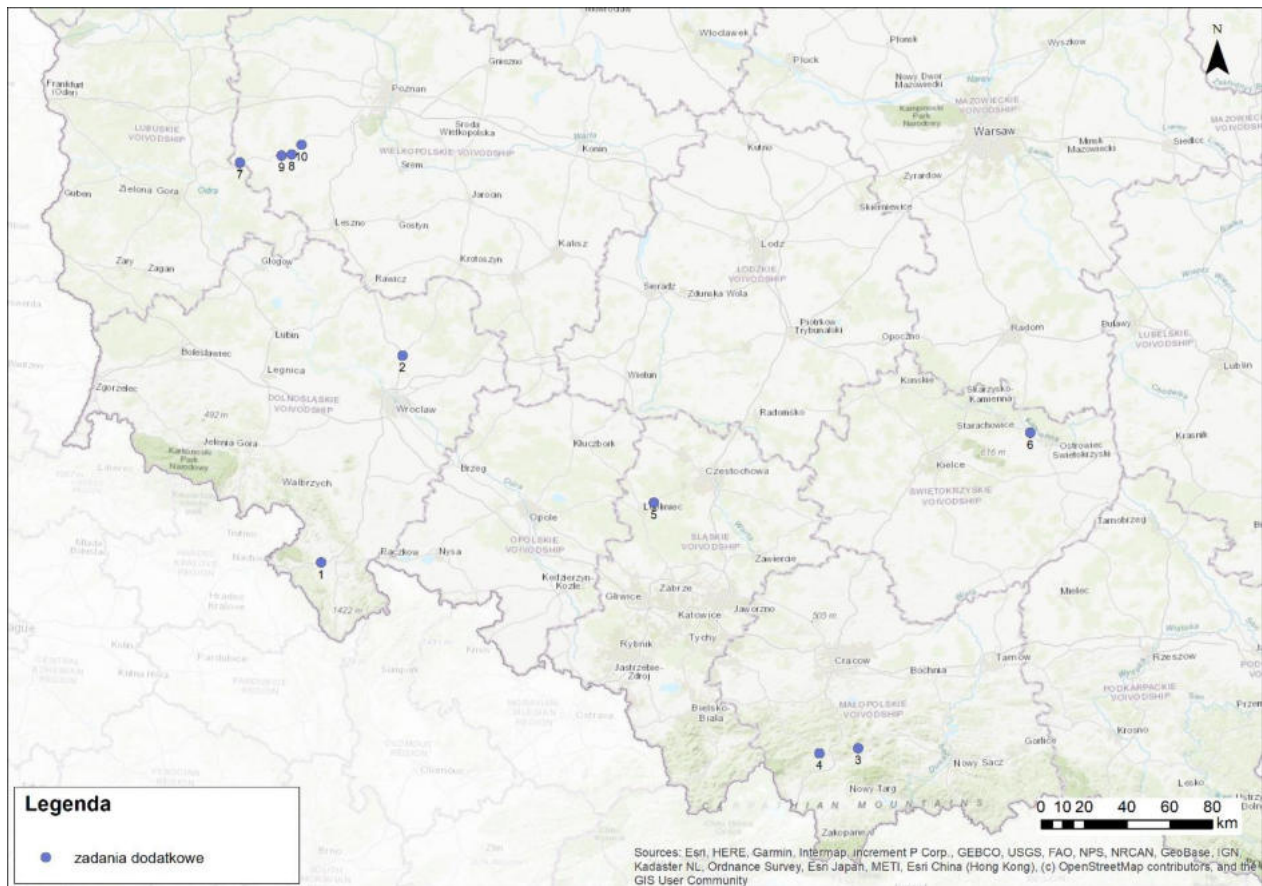
## Lista zadań dodatkowych

Lista zadań dodatkowych zawiera 10 pozycji obwodnic miejscowości, znajdujących się dopiero na etapie planowania nieujętych obecnie w żadnym z dokumentów strategicznych, które na późniejszym etapie mogą zostać wprowadzone do któregoś z programów, np. na etapie ich aktualizacji.

Dziewięć inwestycji jest na etapie koncepcyjnym korytarzowym (KK), dla jednej inwestycji – Nr 6 Obwodnica Nietuliska w ciągu drogi krajowej nr 9 (woj. świętokrzyskie) wydano decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach – inwestycja jest na etapie wstępnego przygotowania.

### Wykaz projektów z listy zadań dodatkowych

Lp	Droga	Nazwa	Status	Charakter inwestycji
1	8	Obwodnica Szalejowa w ciągu drogi krajowej nr 8 (woj. dolnośląskie)	KK	budowa
2	15	Obwodnica Trzebnicy w ciągu drogi krajowej nr 15 (woj. dolnośląskie)	KK	budowa
3	28	Obwodnica Mszany Dolnej w ciągu drogi krajowej nr 28 (woj. małopolskie)	KK	budowa
4	28	Obwodnica Jordanowa w ciągu drogi krajowej nr 28 (woj. małopolskie)	KK	budowa
5	46	Obwodnica Kochanowic w ciągu drogi krajowej nr 46 (woj. opolskie)	KK	budowa
6	9	Obwodnica Nietuliska w ciągu drogi krajowej nr 9 (woj. świętokrzyskie)	ZP	budowa
7	32	Obwodnica Kopanicy w ciągu drogi krajowej nr 32 (woj. wielkopolskie)	KK	budowa
8	32	Obwodnica Rakoniewic w ciągu drogi krajowej nr 32 (woj. wielkopolskie)	KK	budowa
9	32	Obwodnica Rostarzewa w ciągu drogi krajowej nr 32 (woj. wielkopolskie)	KK	budowa
10	32	Obwodnica Ruchocic w ciągu drogi krajowej nr 32 (woj. wielkopolskie)	KK	budowa



Lokalizacja projektów z listy zadań dodatkowych

### 2.1.3 Wyniki analiz prowadzonych w oparciu o model oceny polityki

Z uwagi na cel strategicznej oceny oddziaływania na środowisko, którym przede wszystkim jest poprawa prowadzonej polityki i faktyczne dążenie do większego uwzględniania aspektów środowiskowych w procesie przygotowywania i przyjmowania dokumentów, zapisy Programu przeanalizowano przez pryzmat aktualnych celów i wyzwań związanych z koniecznością wdrażania polityki ochrony środowiska, polityki klimatycznej i zasad zrównoważonego rozwoju.

#### *Diagnoza oraz Ramy prawne i powiązania z innymi dokumentami*

Prowadzoną ocenę rozpoczęto od analizy Diagnozy. Stwierdzono, że w diagnozie brakuje odniesienia do kwestii aktualnych presji na środowisko związanych z siecią transportu drogowego i związanego z tym stanu środowiska. Brakuje też odniesienia się do odporności krajowej infrastruktury drogowej na skutki zmian klimatu, która jest infrastrukturą szczególnie narażoną w kontekście takich zjawisk jak: silne ulewy, wiatry, podtopienia i osuwiska, opady śniegu i gradu, burze, niska i wysoka temperatura, ograniczenia widoczności czy podatność infrastruktury na ruchy masowe ziemi. W kontekście emisji brakuje też odniesienia do łagodzenia zmian klimatu – czyli ograniczenia emisji gazów cieplarnianych.

W ocenie rozdziału Programu dotyczącego ram prawnych i powiązań z innymi dokumentami strategicznymi zauważono, że w treści Programu ograniczono się do krótkiej charakterystyki

wybranych dokumentów, bez konkretnego wskazania, w jaki sposób Program będzie wspierał osiągnięcie celów wyznaczonych w tych dokumentach. W Prognozie OOŚ dokonano ponownej analizy tych dokumentów (krajowych i unijnych) i wskazano cele środowiskowe, które z nich wynikają.

Wskazano też, że w Programie brakuje odniesienia się do krajowego dokumentu strategicznego jakim jest Polityka ekologiczna państwa 2030 (PEP2030), w której wskazano, że „...Niekorzystne zmiany liczebności i składu gatunków roślin i zwierząt wynikają najczęściej z wadliwego zarządzania przestrzenią: szybkiego, niekontrolowanego rozwoju miast, osadnictwa rozprzestrzeniającego się w obrębie terenów wartościowych przyrodniczo lub w ich bezpośrednim sąsiedztwie, przecinania korytarzy ekologicznych przez infrastrukturę transportową...”. W Prognozie OOŚ sugeruje się uzupełnienie odniesienia do tego dokumentu.

### ***Priorytety Inwestycyjne***

W Prognozie OOŚ oceniono też *Priorytety Inwestycyjne*, które opisane są w Programie. W treści Programu podkreślono, że dobrze rozwinięta i utrzymana infrastruktura drogowa jest kluczowym elementem wzrostu gospodarczego i osiągnięcia lepszych wyników finansowych (także w aspekcie poprawy możliwości zatrudnienia). Przywołano tezę mówiącą, że obywatele oczekują dostępu do sprawnych i bezpiecznych połączeń komunikacyjnych, przekładających się bezpośrednio na jakość ich życia. W Prognozie OOŚ uzupełniono te wnioski o wskazanie, że choć konieczność dobrej dostępności komunikacyjnej jest niezaprzeczalnie istotną determinantą rozwoju, jednak dążenie do rozwoju bez uwzględnienia uwarunkowań środowiskowych, jest w długofalowej perspektywie działaniem przeciwnym. Jakość życia ludzi jest bowiem bezpośrednio powiązana także z jakością środowiska. Poziom życia nie zależy wyłącznie od dochodów i posiadania rzeczy materialnych. Determinowany jest uwarunkowaniami zewnętrznymi, w tym walorami środowiska przyrodniczego w bliższym i/lub dalszym otoczeniu. Stan środowiska nie jest wyłącznie walorem turystycznym czy elementem bogactwa narodowego, ale to także czynnik konieczny do zachowania dobrego zdrowia fizycznego i samopoczucia psychicznego. Oczywiście zatrzymanie dużych inwestycji transportowych będzie skutkowało utrzymaniem silnej polaryzacji terytorialnej w zakresie dostępności transportowej, a w konsekwencji także możliwości rozwojowych oraz jakości życia. Jeśli te inwestycje nie będą kontynuowane, Polsce grozi utrzymanie się stanu, który można nazwać niesprawiedliwością komunikacyjną. Jednak wyznacznikiem sytuacji transportowej nie powinna być jedynie długość i gęstość dróg. Dlatego przy planowaniu lokalizacji sieci dróg tak istotna jest wielowariantowa analiza wyznaczająca priorytety inwestycyjne w sektorze transportu, przez pryzmat właśnie uwarunkowań środowiskowo-społecznych.

### ***Cele Programu***

W Prognozie OOŚ oceniono także, w jaki sposób na etapie formułowania celów Programu uwzględniono aspekty środowiskowe. Celem głównym Programu jest budowa spójnej sieci dróg krajowych zapewniających efektywne funkcjonowanie drogowego transportu osobowego i towarowego.

W opisie Programu założono natomiast, że celem jest też efektywne funkcjonowanie drogowego transportu osobowego i towarowego. W Prognozie OOŚ podkreślono, że w ocenie efektywności funkcjonowania drogowego transportu towarowego i osobowego nie można pomijać kosztów zewnętrznych. Są to wszelkie koszty zużycia środków służących do wytworzenia usługi transportowej. Wlicza się do nich także koszty związane z negatywnymi dla środowiska i życia ludzi skutkami sektora transportowego. W trakcie realizacji celu głównego oraz celów szczegółowych należy zatem zapewnić prawidłowe uwzględnianie kosztów środowiskowych i społecznych.

W Programie podkreślono, że rozbudowa sieci dróg krajowych, która ma nastąpić przede wszystkim poprzez budowę autostrad i dróg ekspresowych, wpłynie korzystnie na rozwój kraju. Zdanie to jest prawdziwe z tym zastrzeżeniem, że będzie tak, o ile wybudowana sieć dróg nie będzie niekorzystnie oddziaływać na środowisko, społeczeństwo lub rozwój w ujęciu regionalnym. O rozwoju regionu nie decyduje bowiem jedynie dostępność transportowa, ale też atrakcyjność turystyczna czy przyrodnicza.

Cel główny ma zostać osiągnięty poprzez realizację następujących trzech celów szczegółowych:

- zwiększenie spójności sieci dróg krajowych klasy A i S (uzupełnienie istniejących odcinków);
- wzmocnienie efektywności transportu drogowego (skrócenie średniego czasu przejazdu) oraz poprawa dostępności komunikacyjnej miast i regionów;
- wzrostu bezpieczeństwa ruchu drogowego (redukcja liczby wypadków i ich ofiar).

W Prognozie OOŚ zauważono, że w opisie celu pierwszego brakuje deklaracji, że w procesie projektowania i budowy infrastruktury będą uwzględniane warunki klimatyczne. Jednocześnie taka deklaracja pojawia się w opisie drugiego celu szczegółowego. Sugeruje się uspołnić opisy w tej kwestii.

### ***Realizacja i finansowanie Programu***

W Programie przedstawiono ogólne zasady realizowania Programu, a także koszty wdrożenia jego zamierzeń. Z punktu widzenia celów Prognozy OOŚ należy zwrócić uwagę na trudny w interpretacji zapis, że „kierowanie do realizacji kolejnych tytułów inwestycyjnych w ramach Programu nie będzie powodować konieczności jego zmiany”. W Programie nie wyjaśniono czego mogą dotyczyć takie zmiany. W Prognozie OOŚ założono, że chodzi o decyzje dotyczące realizacji konkretnych przedsięwzięć wskazanych w załącznikach. Ewentualnie zmiany mogą odnosić się do przyjętych limitów finansowych (co jest zrozumiałe z uwagi na dynamikę cen). W Prognozie OOŚ podkreślono, że gdyby jednak zmiany dotyczyły bezpośrednio ocenianego Programu, w szczególności listy przedsięwzięć, to mogłyby wystąpić konieczność powtórzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko (w przypadku możliwości wystąpienia negatywnych oddziaływań).

W Programie podkreślono też, że wiele z ujętych w nim zadań nie posiada ostatecznej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, co wpływa na możliwość określenia zakresu czasowego ich realizacji. Wskazano, że planowane terminy realizacji inwestycji są jedynie szacunkowe, a ich

dotrzymanie w dużej mierze zależy od uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Z tego względu zrezygnowano w Programie z określenia lat realizacji zadań. Wydłużenie procesu przygotowania inwestycji drogowych spowodowane może być również protestami mieszkańców, które skutkować mogą zmianą planowanych tras, a tym samym koniecznością dokonania zmian założeń projektowych.

W Prognozie OOŚ zauważono, że konflikty społeczne, w tym środowiskowe, mogą być też spowodowane zaniechaniem wzięcia pod uwagę opinii specjalistów z zakresu ochrony przyrody i zdominowaniem procesu decyzyjnego przez racje ekonomiczne, z pominięciem interesu środowiska (dane statystyczne wskazują, że przedłużenie czasu realizacji inwestycji drogowych w związku z koniecznością uwzględnienia na etapie budowy dodatkowych, wcześniej niebranych pod uwagę uwarunkowań środowiskowych, wystąpiło w 1/5 przypadków inwestycji kontrolowanych przez Najwyższą Izbę Kontroli).

Wydaje się, że dokładniejsze prace etapu koncepcyjnego połączone ze skuteczną partycypacją społeczną pozwoliłyby na wypracowanie takich wariantów, które minimalizują zarówno ilość konfliktów społecznych, jak i determinację do obrony swoich stanowisk. Ponadto prawidłowo przeprowadzone konsultacje skracają zwłaszcza czas trwania procedur odwoławczych i sądowno-administracyjnych, finalnie umożliwiając skuteczną realizację inwestycji drogowych. Kwestie te szerzej zostały opisane wraz z identyfikacją konfliktów w rozdziale 5.2. Prognozy OOŚ.

W Programie wskazano, że wszystkie inwestycje ujęte w jego ramach będą przygotowywane i realizowane przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad, który jest centralnym organem administracji rządowej właściwym w sprawach dróg krajowych, pełni funkcję zarządcy dróg krajowych, realizuje budżet państwa w tym zakresie, a także jest głównym beneficjentem środków Krajowego Funduszu Drogowego. W oparciu o najlepsze doświadczenia powstałe w wieloletniej działalności GDDKiA rekomendowano opracowanie jednolitych wytycznych w całej GDDKiA w zakresie minimalnych standardów ochrony środowiska (w szczególności dotyczących szerokiego wykorzystania błękitnej i zielonej infrastruktury jako rozwiązania wspomagającego adaptację do zmian klimatu) wymaganych przy budowie dróg, zarówno na etapie projektowania, jak i budowy. Rekomendowano także opracowanie odpowiednich zapisów dla dokumentów przetargowych w zakresie Opisu Przedmiotu Zamówienia i Projektowanych Postanowień Umowy, które będą obowiązywały wykonawcę do realizacji prac zgodnie z ujednoliconymi standardami ochrony środowiska.

#### **2.1.4 Wyniki analiz prowadzonych w oparciu o model oceny projektów**

##### ***Rośliny, zwierzęta, różnorodność biologiczna, obszary chronione i korytarze ekologiczne***

Wyniki badań Państwowego Monitoringu Środowiska prowadzonego na powierzchniach próbnych w skali całej Polski, głównie na obszarach Natura 2000, wskazują budowę dróg, zwłaszcza dróg ekspresowych i autostrad jako jedno z głównych zagrożeń dla siedlisk przyrodniczych oraz gatunków roślin i zwierząt.

Głównymi zagrożeniami związanymi z budową dróg ekspresowych i autostrad są: fragmentacja siedlisk przyrodniczych oraz siedlisk gatunków, bezpośrednie zniszczenie siedlisk, ingerencja



w obszary chronione i przedmioty ich ochrony, efekt bariery, przerwanie ciągłości korytarzy ekologicznych. Fragmentacja oceniana jest jako jeden z głównych czynników utraty różnorodności biologicznej. Tego rodzaju zjawisko prowadzi do utraty siedlisk w wyniku podziału siedliska na mniejsze izolowane płyty, osłabia możliwość adaptacji gatunków do zmian klimatycznych oddziałując na ich zasięgi występowania i fenologię, co osłabia przeżywalność gatunków przy ograniczonej ich zdolności do przemieszczania się na nowe tereny.

W ramach prowadzonych analiz w Prognozie OOŚ określono aktualny stan i istotne problemy z punktu widzenia transportu drogowego w podziale na ssaki, nietoperze, ptaki, płazy i gady, ryby i minogi, bezkręgowce, rośliny i siedliska przyrodnicze oraz w kontekście systemu ochrony przyrody w Polsce. Pozwoliło to na ocenę potencjalnych oddziaływań Programu na różnorodność biologiczną w podziale na korytarze ekologiczne, obszary lasów i form ochrony przyrody.

Art. 55 Ustawy OOŚ, który wskazuje, że projekt dokumentu nie może zostać przyjęty, jeżeli ze strategicznej oceny oddziaływania na środowisko wynika, że może on znacząco negatywnie oddziaływać na obszar Natura 2000. Z tego względu w Prognozie OOŚ w sposób szczególny potraktowano ocenę potencjalnych oddziaływań Programu na cele i przedmioty ochrony obszarów Natura 2000. W Prognozie OOŚ określenie „znaczących negatywnych oddziaływań” nie oznacza dosłownie wystąpienia takich oddziaływań, a jedynie wskazanie, mówiące, że analizy przestrzenne (wykonywane często dla danych o dużym stopniu ogólności) pokazują ryzyko takich potencjalnych oddziaływań.

Projekty zawarte w załączniku 1 Programu mogą potencjalnie generować wystąpienie negatywnych oddziaływań na 2 parki narodowe, 3 rezerваты przyrody, 3 parki krajobrazowe, 38 obszarów chronionego krajobrazu, 18 obszarów specjalnej ochrony ptaków Natura 2000, 25 specjalnych obszarów ochrony siedlisk Natura 2000, 2 zespoły przyrodniczo-krajobrazowe, 7 użytków ekologicznych oraz 2 pomniki przyrody. Natomiast projekty zawarte w załączniku 2 Programu, mogą generować potencjalne wystąpienie oddziaływań na 3 parki narodowe, 8 rezerwatów przyrody, 18 parków krajobrazowych, 91 obszarów chronionego krajobrazu, 30 obszarów specjalnej ochrony ptaków Natura 2000, 54 specjalne obszary ochrony siedlisk Natura 2000, 6 zespołów przyrodniczo-krajobrazowych, 14 użytków ekologicznych oraz 14 pomników przyrody.

W wyniku dalszych analiz stwierdzono, że w przypadku parków narodowych, istotnych negatywnych oddziaływań należy się spodziewać w przypadku realizacji projektu nr 25 - Budowa drogi S16 Ełk – Białystok przez Biebrzański Park Narodowy. Planowane projekty z załącznika 1 mogą generować negatywne oddziaływania na 3 rezerваты przyrody: Nietoperze w Starym Browarze, Rawka i Kulikówka. Z czego istotne oddziaływania mogą dotyczyć rezerwatów: Nietoperze w Starym Browarze i Kulikówka. W przypadku dwóch pierwszych rezerwatów projekty uzyskały decyzje o środowiskowych uwarunkowaniach. Projekty z załącznika 2 kolidują z 8 rezerwatami przyrody: Jodły Karnieszewickie, Łąki Bobolickie, Ostoja bobrów na Rzece Pastęce, Rezerwat Tysiąclecia na Cergowej Górze, Rzeka Drwęca, Stramniczka, Świder, Zakole Zakroczymskie oraz otulinami 3 rezerwatów: Las Kabacki im. Stefana Starzyńskiego, Las Natoliński, Stawy Broszkowskie. Przy czym prawie wszystkie projekty z tej kategorii są na etapie realizacji lub zostały już zrealizowane. Natomiast projekt nr 125 - Budowa drogi S6 Koszalin –

Stłupsk kolidujący z rezerwatem Jodły Karnieszewickie uzyskał decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach.

Realizacja projektów z załącznika 1 wiąże się z bezpośrednią ingerencją na obszarze trzech parków krajobrazowych. W odniesieniu do Bolimowskiego Parku Krajobrazowego (z uwagi na powierzchnię zajętego obszaru i stopień ingerencji) zagrożenie należy uznać za istotne. Dla inwestycji przecinających zarówno ten park, jak i Sulejowski Park Krajobrazowy uzyskano decyzje o środowiskowych uwarunkowaniach. Negatywne oddziaływania mogą pojawić się także w granicach 8 otulin parków krajobrazowych. Projekty przewidziane do realizacji w załączniku 2 będą ingerować w 18 parków krajobrazowych, w tym w 9 te oddziaływania należy uznać za istotne.

Analizy wykazały, że spośród 38 obszarów chronionego krajobrazu zagrożonych w przypadku realizacji projektów z załącznika 1, prawdopodobieństwo wystąpienia istotnych oddziaływań może dotyczyć 12 obszarów. Natomiast spośród 91 obszarów zagrożonych w przypadku realizacji projektów z załącznika 2, prawdopodobieństwo wystąpienia istotnych oddziaływań może dotyczyć 24 obszarów.

W grupie zespołów przyrodniczo-krajobrazowych, zagrożone projektami z załącznika 1 są dwa: Kobałckie Wzgórza oraz Lasy Zwierzyniec i Jasień. Istotne oddziaływania mogą dotyczyć obszaru Lasy Zwierzyniec i Jasień w wyniku realizacji projektu nr 30 - Budowa drogi S74 Kielce – Nisko odc. Łągów – Nisko. Wszystkie te projekty uzyskały decyzje o środowiskowych uwarunkowaniach. Natomiast spośród 6 obszarów zagrożonych w wyniku realizacji projektów z załącznika 2, istotne oddziaływania mogą dotyczyć obszaru Dolina Sokołówki w wyniku realizacji projektu nr 47 - Budowa Zachodniej obwodnicy Łodzi S14. Projekt ten jest w trakcie realizacji. Wszystkie pozostałe projekty zidentyfikowane jako kolidujące z zespołami przyrodniczo-krajobrazowymi także zostały zrealizowane lub są w trakcie realizacji.

Spośród 7 użytków ekologicznych zagrożonych w przypadku realizacji projektów z załącznika 1, dla 4 stopień zajętości przekracza 1% powierzchni obszaru. Obszary te zagrożone są w wyniku realizacji projektu nr 7, który uzyskał decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach. Natomiast spośród 14 użytków ekologicznych zagrożonych w przypadku realizacji projektów z załącznika 2, dla 10 stopień zajętości przekracza 1% powierzchni obszaru (prawdopodobieństwo wystąpienia istotnych oddziaływań jest największe). Większość z tych projektów została zrealizowana lub jest w trakcie realizacji, a pozostałe uzyskały decyzje o środowiskowych uwarunkowaniach.

W przypadku realizacji projektów z załącznika 1 wykazano możliwość kolizji z 2 pomnikami przyrody. Kolizje te dotyczą projektów nr 8 i nr 27, z czego dla projektu nr 27 wydano decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach. Natomiast dla projektów z załącznika 2 wykazano kolizje z 14 pomnikami przyrody (wszystkie te projekty są w trakcie realizacji lub zostały zrealizowane).

Spośród 25 specjalnych obszarów ochrony siedlisk Natura 2000 zagrożonych w przypadku realizacji projektów z załącznika 1 i 2, możliwość wystąpienia potencjalnie znacząco negatywnych oddziaływań na przedmioty ochrony, na podstawie analiz przestrzennych, zidentyfikowano dla 12 obszarów: PLH180020 Dolina Dolnego Sanu, PLH200008 Dolina Biebrzy, PLH280055 Mazurska

Ostoja Żółwia Baranowo, PLH300004 Dolina Noteci, PLH30004 Ostoja Pilska, PLH320023 Jezioro Lubie i Dolina Drawy, PLH180049 Tarnobrzaska Dolina Wisły, PLH320009 Jeziora Szczecineckie, PLH100015 Dolina Rawki, PLH260014 Dolina Bobrzy, PLH220038 Dolina Wieprzy i Studnicy, PLH060087 Doliny Łabuńki i Topornicy. Spośród 18 obszarów specjalnej ochrony ptaków Natura 2000 zagrożonych w przypadku realizacji projektów z załącznika 1 i 2, możliwość wystąpienia potencjalnie znacząco negatywnych oddziaływań na przedmioty ochrony zidentyfikowano dla 5 obszarów: PLB200006 Ostoja Biebrzańska, PLB300012 Puszcza nad Gwdą, PLB300015 Puszcza Notecka, PLB320012 Puszcza Goleniowska, PLB060012 Roztocze.

Część projektów, zidentyfikowanych w ramach przeprowadzonych analiz jako mogące potencjalnie znacząco negatywnie oddziaływać na przedmioty ochrony obszarów Natura 2000, posiada już decyzje o środowiskowych uwarunkowaniach lub opracowane raporty OOS, które nie stwierdzają znacząco negatywnych oddziaływań. Dlatego przyjęto, że ustalenia decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach lub raportu OOS w zakresie wykluczenia znaczącego negatywnego oddziaływania w przypadku projektów, które je posiadają należy traktować nadrzędnie względem ustaleń wykonanej analizy, z uwagi na ich znacznie większy stopień szczegółowości. Po uwzględnieniu wydanych decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach lub w przypadku ich braku, opracowanych raportów OOS, w których na etapie oceny indywidualnej wykluczono ryzyko znaczącego negatywnego oddziaływania, możliwość wystąpienia potencjalnie znaczących negatywnych oddziaływań na przedmioty ochrony wykazano dla jednego obszaru specjalnej ochrony ptaków: PLB200006 Ostoja Biebrzańska, oraz jednego obszaru ochrony siedlisk: PLH200008 Dolina Biebrzy na skutek realizacji nieposiadającego jeszcze dokumentacji środowiskowej projektu nr 25 z Załącznika 1 - Budowa drogi S16 Ełk – Białystok. Dlatego zidentyfikowano go jako tzw. „punkt zapalny”. W jego przypadku zarekomendowano opracowanie możliwie niekolidujących wariantów alternatywnych na etapie wyboru przebiegów przez inwestora, zgodnie z przepisami ustawy OOS. Natomiast jeżeli nie będzie to możliwe, należy szczegółowo przeanalizować i zastosować działania kompensacyjne oraz minimalizujące wpływ tej inwestycji. Dla projektów, które dokumentacji środowiskowej nie posiadają, konieczne jest uwzględnienie ustaleń wynikających z Prognozy OOS w trakcie opracowania dokumentacji środowiskowej i nałożenia obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko w związku z oddziaływaniem na obszary Natura 2000 w trybie art. 64 ust. 1 b ustawy OOS.

Bardzo istotnym zagadnieniem przy ocenie oddziaływania Programu na bioróżnorodność jest analiza wpływu na drożność korytarzy ekologicznych. Wśród projektów z załącznika 1 zidentyfikowano konflikty z krajową siecią korytarzy ekologicznych w przypadku 28 projektów, a z załącznika 2 - 7 projektów z kategorii ZP i WP będących w kolizji z 14 fragmentami krajowej sieci korytarzy ekologicznych. Największym negatywnym oddziaływaniem na drożność korytarzy charakteryzują się projekty, które przebiegają w poprzek korytarzy na całej ich szerokości, szczególnie korytarzy o wąskim przebiegu takich jak doliny rzeczne. Łącznie wszystkie projekty z załącznika 1 kolidują z 60 fragmentami korytarzy, co stanowi 21,7% wszystkich fragmentów wchodzących w skład krajowej sieci korytarzy ekologicznych. Wśród tych fragmentów 37 jest częścią głównych korytarzy ekologicznych o znaczeniu międzynarodowym, a 23 fragmenty są częścią krajowych korytarzy ekologicznych. Zidentyfikowane w Prognozie OOS projekty mogą istotnie negatywnie wpłynąć na drożność korytarzy ekologicznych zarówno krajowych, jak

i o znaczeniu paneuropejskim. Dlatego, w granicach korytarzy ekologicznych konieczna jest budowa przejść dla zwierząt o konstrukcji i w ilości umożliwiającej swobodą migrację wszystkim dużym gatunkom ssaków.

W analizach przyjęto, że oddziaływanie na międzynarodowe szlaki migracji zwierząt wystąpi, gdy odnoga korytarza o charakterze międzynarodowym przetnie się z drogą posiadającą wygradzenia (autostrady i drogi ekspresowe) lub jakąkolwiek drogą, na której ruch pojazdów przekracza 6000 poj./dobę. Wykazano, że 38 inwestycji wskazanych w Programie, 28 inwestycji z załącznika 1 oraz 10 inwestycji z załącznika 2 koliduje z przebiegiem korytarzy ekologicznych o znaczeniu międzynarodowym. Wspomniane kolizje mogą skutkować negatywnym oddziaływaniem jeżeli nie zostaną wdrożone działania minimalizujące. Kwestie te muszą zostać przeanalizowane na większym stopniu szczegółowości, w ramach opracowywania raportów o oddziaływaniu na środowisko dla poszczególnych inwestycji.

Kolejnym zagadnieniem poddanym analizom w ramach Prognozy OOS, było określenie stopnia wycinki lasów i zadrzewień w przypadku realizacji projektów Programu. Wśród projektów z załącznika 1 zidentyfikowano 14 projektów, których realizacja wiązać się będzie z wycinką lasów i zadrzewień o powierzchni ponad 100 ha, co sumarycznie da wielkość powierzchni od 2831,9 do 3281,3 ha. Stanowi to od 78,4% do 81,6% całkowitej wycinki dla projektów ujętych w Programie (w zależności od obranych wariantów). Są to projekty nr.: 7, 8, 12, 14, 18, 19 (warianty A, B, C, D), 20 (warianty I, II, III, IV), 22, 23, 24, 25 (warianty 1, 2, 3, 4), 27, 28 i 30 (warianty 3, 4m, TGD). W tej grupie 3 projekty wymagają wycięcia ponad 300 ha zadrzewień. Są to projekty: 7 - „Budowa drogi S10 Szczecin – Piła” - 390,3 ha; 12 - „Budowa drogi S11 Szczecinek - Piła w. Piła Północ bez węzła” - 369,9 ha i 24 – „Budowa drogi S16 Olsztyn – Ełk” – 300,1 ha. Natomiast wśród projektów z załącznika 2, zidentyfikowano 4 projekty, których realizacja będzie wymagała wycięcia ponad 100 ha lasów (projekty nr.: 50, 53, 57, 123). Największa wycinka będzie związana z realizacją projektu nr 123 „Budowa drogi S10 Toruń - Bydgoszcz z w. Toruń Płd.” – 422,8 ha, ponieważ droga ta prawie na całym swoim przebiegu biegnie przez teren Puszczy Bydgoskiej.

### **Ludzie**

Oddziaływania wynikające z realizacji inwestycji zawartych w Programie można rozpatrywać na dwóch płaszczyznach: oddziaływania generowane przez budowę infrastruktury drogowej oraz powodowane przez ruch drogowy.

Pierwsze z nich związane są z kolizją z obszarami zurbanizowanymi, obszarami rekreacyjnymi, w efekcie fragmentacją obszarów powiązanych społecznie i gospodarczo oraz ograniczeniem dostępności komunikacyjnej pomiędzy tymi obszarami. Ponadto budowa nowych odcinków dróg związana będzie z koniecznością zmiany aktualnego sposobu zagospodarowania, prowadząc do przekształcenia obszarów rolnych, leśnych, czy rozbiórką budynków kolidujących z planowanym przebiegiem drogi. Ocenia się, iż oddziaływania te mogą potencjalnie pośrednio, negatywnie wpływać na ludzi, poprzez ograniczenie dostępności do powyższych dóbr i utrudnienia w sprawnej komunikacji pomiędzy rozdzielonymi obszarami. Ustalenia dostępnej dokumentacji środowiskowej dla części projektów z załącznika nr 1 i 2 Programu, odnoszą się do aspektów związanych z dostępnością komunikacyjną oraz koniecznością obsługi ruchu lokalnego

poprzez odpowiednie powiązania dróg, w tym zapewnienia dostępności dla pieszych i rowerzystów dla terenów rekreacyjnych. W wyniku wykonanych analiz przestrzennych, zidentyfikowano projekty o największej liczbie obiektów zlokalizowanych w sąsiedztwie planowanych prac. Dla większości tych projektów dostępna jest dokumentacja środowiskowa, w której wskazano konieczność rozbiórki obiektów, w tym mieszkaniowych kolidujących z wybranym wariantem realizacji. Z uwagi na uwarunkowania lokalizacyjne (m.in. obszary mocno zurbanizowane), nie zawsze istnieje możliwość wybrania wariantu umożliwiającego uniknięcie kolizji z obiektami.

Ruch drogowy jest źródłem emisji hałasu, zanieczyszczeń do powietrza, zanieczyszczeń do wód oraz może być źródłem zagrożeń związanych z wypadkami drogowymi. Oddziaływania te mogą mieć wpływ na zdrowie i jakość życia ludzi. Budowa nowych dróg przyczyni się do powstania źródeł emisji w obszarach aktualnie niepodlegających presji związanych z emisją hałasu czy zanieczyszczeń do powietrza. Jednocześnie realizacja inwestycji drogowych, w tym obwodnic miast, pozwoli na częściowe wyprowadzenie ruchu oraz przejęcie potoków ruchu z obszarów zabudowanych, ograniczając istniejącą emisję hałasu i zanieczyszczeń w tych obszarach.

Dodatkowo realizacja spójnej, nowoczesnej sieci dróg dostosowanej do przewidywanego wzrostu natężenia ruchu wpłynie na poprawę płynności jazdy oraz ograniczenie zatorów i wypadków drogowych.

Wyniki przeprowadzonych analiz przestrzennych wykazały, iż sumaryczna powierzchnia narażenia na emisje w przypadku projektów z załącznika 1 wynosi 8,39 km<sup>2</sup>, natomiast w przypadku wszystkich projektów ujętych w załączniku 2 (ok. 21,18 km<sup>2</sup>). Zidentyfikowane wartości stanowią odpowiednio ok. 0,4 i 1% powierzchni obszarów narażonych, występujących w zasięgu izofony 65dB i wyższych.

Ustalenia dostępnej dokumentacji środowiskowej, obejmują szereg działań minimalizujących, w celu ograniczenia wpływu inwestycji na etapie eksploatacji m.in. na środowisko wodne, klimat akustyczny. W dostępnych dla inwestycji decyzjach o środowiskowych uwarunkowaniach, w celu weryfikacji skuteczności zastosowanych rozwiązań, wielokrotnie wskazano konieczność przeprowadzenia analiz porealizacyjnych.

Etap realizacji inwestycji, może oddziaływać na ludzi, poprzez wzrost emisji zanieczyszczeń, hałasu powstających podczas wykorzystywania sprzętu budowlanego i prowadzonych prac budowlanych. Będzie to jednak oddziaływanie krótkoterminowe, ograniczone do czasu realizacji poszczególnych inwestycji.

Realizacja Programu przyczyni się również do pozytywnych oddziaływań na ludzi. Poprawa efektywności transportu drogowego (skrócenie średniego czasu przejazdu) oraz poprawa dostępności komunikacyjnej miast i regionów, będzie pozytywnie oddziaływała na jakość życia ludzi. Większa dostępność komunikacyjna miast i regionów wpływa na rozwój tych obszarów (poprzez m.in. rozwój handlu i usług, rozwój turystyki, pobudzenie aktywności gospodarczej miejscowości położonych wzdłuż trasy), jak również dostępność do rynku pracy, usług publicznych. Dodatkowo odciążenie aglomeracji i miast z ruchu tranzytowego, wpłynie na wzrost

bezpieczeństwa użytkowników dróg i mieszkańców obszarów zabudowanych oraz na redukcję oddziaływań w zakresie emisji zanieczyszczeń do powietrza, hałasu i drgań.

### ***Konflikty społeczne***

Potencjał konfliktów społecznych został oceniony w oparciu o ustalenia wynikające z już istniejącej dokumentacji środowiskowej, w tym zwłaszcza decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wydanych dla konkretnych przedsięwzięć, jak również, na podstawie wnioskowań pośrednich – z istniejącej innej dokumentacji środowiskowej, w tym zwłaszcza raportów OOS, ze wsparciem, które dają analizy przestrzenne. Podkreślić jednak należy, że analiz przestrzennych dokonano na podstawie przebiegów, których nie należy traktować jako dane projektowe, a raczej trasy o pewnym stopniu przybliżenia. Ponadto dysponując jedynie osią śladu, zajęcie terenu i wszystkie bezpośrednie konflikty identyfikowano na podstawie założonych średnich szerokości zależnych od klasy drogi będącej przedmiotem danego projektu. Z tego względu wykazane konflikty należy traktować jako identyfikację zagrożeń, konieczną do weryfikacji w oparciu o dane projektowe. Dokonując uogólnień i podsumowań przeprowadzonych analiz warto wskazać następujące konkluzje:

- wystąpienie konfliktów społecznych wobec projektów opisanych w załączniku nr 1 do Prognozy OOS wykluczono właściwie tylko w jednym przypadku dotyczącym przedsięwzięcia realizowanego w pasie drogowym dotychczasowej drogi: Rozbudowa drogi S19 na odcinku węzeł Sokołów Młp. Północ (bez węzła) – węzeł Jasionka (bez węzła) etap II (dobudowa drugiej jezdni);
- właściwie w każdym przypadku realizacji inwestycji z załącznika 1 i 2 do Programu opisanych w załączniku nr 1 do Prognozy OOS możliwy jest konflikt wartości związany z uciążliwościami hałasowymi wywołanymi przez inwestycje drogowe, przy czym nie brano tu pod uwagę uciążliwości przemijających, związanych z pracami budowlanymi, lecz będących skutkiem użytkowania dróg. Jedynie w przypadku budowy obwodnic dostrzec można pozytyw w postaci zapobieżenia konfliktom wartości dzięki wytransferowaniu hałasu poza centra miast;
- konflikty społeczne na tle zagospodarowania przestrzeni towarzyszą w większym lub mniejszym stopniu prawie każdej inwestycji drogowej, z rzadka przyjmując postać zaawansowaną. Możliwość wystąpienia najbardziej zaostrej formy konfliktu zdiagnozowano w odniesieniu do budowy drogi S16 Białystok – Ełk. W tym przypadku może wystąpić konflikt (nazywany w literaturze BANANA), który z upływem lat zaostrza się uniemożliwiając niemalże całkowicie osiągnięcie konsensusu dotyczącego przebiegu przyszłej drogi. Jego cechą są nie tylko antagonizmy postaw społecznych, ale także formy obywatelskiego nieposłuszeństwa (protesty, przykuwanie do drzew), a nawet potencjalnie tzw. ekoterroru, grożące mieniu inwestora. Jego zniwelowanie jest szczególnie trudne, wymaga prowadzenia nie tylko rozbudowanych konsultacji społecznych, ale także prowadzenia ich z udziałem profesjonalnych mediatorów, niezależnych od żadnej ze stron konfliktu, o wysokiej wiedzy dotyczącej dyscypliny stanowiącej przedmiot mediacji i dużym zasobie *softskills* (czyli tzw. umiejętności miękkich odnoszących się do

umiejętności interpersonalnych, rozwiązywania konfliktów, itp.), zdolnych do mediacji pomiędzy stronami konfliktów;

- za najistotniejsze, z perspektywy ryzyk związanych z wystąpieniem konfliktów uznajemy konflikty ponadnarodowe, których stroną może się stać Komisja Europejska i Trybunał Sprawiedliwości UE. Zaangażowanie KE i TSUE w sprawy dotyczące wyznaczania przebiegu przyszłych dróg jest możliwe w przypadkach, w których z oceny wynika ryzyko znaczącego negatywnego oddziaływania na obszar Natura 2000, które nie zostało poddane ocenie habitatowej, lub wobec którego uruchomiono procedury decyzyjne bez analizy wariantów alternatywnych i z pominięciem badania wystąpienia przesłanek nadrzędnego interesu publicznego.

W świetle powyższego za taki przypadek należy uznać projekt zakładający budowę drogi S16 Ełk – Białystok. Wyodrębnienie tej kategorii konfliktów ma szczególne znaczenie ze względu na skutki interwencji KE wobec Polski. Te konflikty mają też dodatkowy aspekt – ekonomiczny – dla inwestora (władz publicznych) z uwagi na fakt, że przedłużające się procedury decyzyjne, wzruszanie rozstrzygnięć przed sądami krajowymi i ponadnarodowymi, a ostatecznie być może także koszty rozebrania dróg stanowiących samowole budowlane, stanowią nie tylko czasochłonny komponent procesu inwestycyjnego, ale przede wszystkim – kosztochłonny.

## **Wody**

Podsumowując rozpoznane, potencjalnie negatywne oddziaływania na wody powierzchniowe i podziemne oraz ogólnie wpływ realizacji Programu na środowisko gruntowo – wodne, ocenia się, że w przewadze będą to oddziaływania mniej istotne, odwracalne, możliwe do uniknięcia bądź zminimalizowana, aby ich skutki nie powodowały trwałych zmian dla środowiska wodnego. Zaliczyć do nich można typowe oddziaływania krótko bądź średniookresowe, chwilowe, występujące na etapie realizacji inwestycji, a powstające w wyniku tymczasowych zmian w ukształtowaniu terenu czy obecności maszyn i ekip budowlanych. Do bardziej inwazyjnych czynników oddziaływania na etapie budowy inwestycji drogowych zaliczyć można czynniki takie jak np. stawianie nowych obiektów inżynierskich (wały, nasypy, rowy), wymiana i stabilizacja gruntów, prace melioracyjne, stałe odwodnienia, zmiana w obrębie koryt cieków (zmiana, umocnienia, przeszkody) i zbiorników wodnych (likwidacja lub budowanie nowych). Powodują one istotne, ponieważ stałe, nieodwracalne zmiany w środowisku, co skutkować może również zmianami w układzie hydrodynamicznym, w niektórych przypadkach mogą pogorszyć parametry hydromorfologiczne jcwp czy zmiany w lokalnym przepływie wód jcwpd. Wykazane możliwe oddziaływania nieistotne lub istotne, odwracalne lub dające się zminimalizować i ograniczyć ich wpływ do nieistotnego, dotyczą wszystkich inwestycji z załącznika 1 oraz 2, a także listy zadań dodatkowych. Choć skala tych oddziaływań obejmuje praktycznie całą sieć dróg krajowych, o ich odwracalności decyduje wrażliwość elementów oceny stanu wód oraz lokalne uwarunkowania. Te same czynniki oddziaływania, występujące na obszarach narażonych na potencjalne zanieczyszczenia (np. obszary o płytko zalegających niez izolowanych warstwach wodonośnych GZWP) decydują o konieczności zastosowania działań minimalizujących, podczas gdy na terenach, gdzie takie zagrożenie nie występuje, negatywne oddziaływania na stan chemiczny wód podziemnych nie wystąpią. W skrajnych przypadkach trwałe zmiany, wprowadzone w środowisku

gruntowo – wodnym oraz infrastrukturze zaopatrującej w wodę do spożycia, jakie są konsekwencją etapu budowy oraz dalszej eksploatacji inwestycji, mogą przyczynić się do obniżenia parametrów oceny stanu wód a dalej wpłynąć na nieosiągnięcie celów środowiskowych bądź ich obniżenie. W przypadkach poważnej ingerencji w cenne obszary zasobowe np. likwidacji starorzeczy, osuszania terenów podmokłych, likwidacji studni ujęć komunalnych, dochodzi do znaczącego oddziaływania bezpośredniego i pośredniego na stan i cele środowiskowe wód, wymagającego kompensacji w zakresie odtworzenia utraconych elementów systemu wodnego czy obiektów zaopatrujących w wodę przeznaczoną do spożycia. Kluczowe w ocenie wystąpienia zagrożeń znaczących, jak dowodzą przeprowadzone analizy przestrzenne, jest wystąpienie przede wszystkim uwarunkowań:

- lokalizacji inwestycji na obszarach objętych ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych wód powierzchniowych ze względu na presje chemiczne, a wynikających z emisji zanieczyszczeń pochodzenia m.in. transportowego, które to powinny objąć ok. 62% inwestycji z załącznika 1 oraz ponad 30% z załącznika 2;
- wynikających z konieczności przekroczeń cieków istotnych, będących przyczyną presji hydromorfologicznych, które dotyczą aż 92% inwestycji z załącznika 1 oraz ponad 60% z załącznika 2;
- związanych z koniecznością spełnienia podwyższonych celów środowiskowych w związku z zaopatrywaniem w wodę do spożycia dla ludzi, a naruszanych poprzez likwidację ujęć wód lub ingerencję w obszar zasobowy chroniony przez strefę ochronną ujęć. W skali kraju taką ingerencją (w tym likwidacją) w wyniku realizacji inwestycji z załącznika 1 może zostać objętych ok. 1200 ujęć wód podziemnych, a w przypadku realizacji inwestycji z załącznika 2 – ok. 100 ujęć.

### ***Powietrze***

Wyniki przeprowadzonej w oparciu o dane BDOT10k analizy przestrzennej, identyfikującej potencjalnie narażone na emisję zanieczyszczeń kompleksy mieszkaniowe w bezpośrednim sąsiedztwie objętych Programem nowobudowanych lub przebudowywanych dróg o znanych przebiegach wskazują, że dla projektów z załącznika 1 jest to 4 239 przypadków o sumarycznej powierzchni 3,36 km<sup>2</sup>, natomiast z załącznika 2, 9 061 o łącznej powierzchni 7,85 km<sup>2</sup>, co stanowi odpowiednio 0,032 i 0,074 % powierzchni tego typu kompleksów w kraju. Poddane analizie ustalenia dokumentacji środowiskowej projektów wskazują, że oddziaływania etapu realizacji, które występują w sąsiedztwie obszaru prowadzenia prac, to bezpośrednie emisje powodowane przemieszczaniem mas ziemnych, pracą sprzętu, poruszaniem się maszyn budowlanych, układaniem nawierzchni itp. Jak dowodzą zapisy przeanalizowanych decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz pozostałej dokumentacji, mają charakter zmienny, chwilowy i pojawiają się w krótkim terminie, nie powodują więc trwałych uciążliwości, które mogłyby być znaczące. Są one dość łatwe do zminimalizowania za pomocą szeregu działań i technik w ramach tzw. dobrych praktyk budowlanych. Późniejsza eksploatacja zrealizowanych odcinków charakteryzuje się już oddziaływaniem stałym, w średnim terminie, w postaci bezpośredniej emisji zanieczyszczeń z silników przejeżdżających pojazdów. W dokumentacji środowiskowej analizowanych projektów skala oddziaływania szacowana jest na podstawie prognoz natężenia ruchu, w oparciu



o prowadzone modelowanie emisji. W przeanalizowanej dokumentacji środowiskowej, w żadnym przypadku nie stwierdzono możliwości znaczącego przekroczenia dopuszczalnych standardów jakości powietrza, identyfikowane przekroczenia wynikają raczej z wysokiego tła zanieczyszczeń na danym obszarze, a więc małej (lub całkowitego braku) tzw. wartości dyspozycyjnej, tj. ilości zanieczyszczeń możliwej do wprowadzenia bez przekraczania dopuszczalnych norm jakości. Podkreślić jednocześnie należy, iż analizy emisji opracowywane dla dalszych horyzontów czasowych, uwzględniając globalne trendy w zakresie elektromobilności i ogólny postęp w technologii spalania paliw, wskazują na redukcję stężeń kluczowych zanieczyszczeń w otoczeniu głównych dróg, w porównaniu do aktualnie notowanych. Oczekiwać więc należy zmniejszenia emisji zanieczyszczeń, co w połączeniu z trendami notowanymi również w pozostałych sektorach prowadzić będzie do redukcji presji na jakość powietrza na terenie kraju.

Podsumowując oddziaływanie Programu na jakość powietrza, na etapie realizacji projektów z niego wynikających, należy ocenić jako mało istotne, o bezpośrednim i chwilowym charakterze, występujące w krótkim terminie okresu budowy i możliwe do ograniczenia odpowiednim uwarunkowaniem organizacji placu budowy i jego zaplecza oraz prowadzenia prac w ich obrębie. Na etapie późniejszej eksploatacji, czyli w średnim terminie, oddziaływanie zrealizowanych w ramach Programu inwestycji, w postaci emisji produktów spalania paliw, będzie miało charakter stały i bezpośredni, niemniej również, jak wskazuje przeanalizowana dokumentacja i oceny eksperckie, nieznacznej istotności w skali kraju. Z uwagi na prognozowane megatrendy związane z rozwojem elektromobilności oraz postępem technologicznym w stosowaniu paliw alternatywnych, jak np. wodór, spodziewać się należy stopniowej i stałej redukcji emisji w perspektywie obowiązywania Programu.

### ***Powierzchnia ziemi***

Głównymi oddziaływaniami wynikającymi z realizacji Programu będzie konieczność zajęcia terenu i jego przekształcenie oraz ryzyko przedostania się do gruntu zanieczyszczeń stałych lub ciekłych, zarówno na etapie budowy, jak i w czasie eksploatacji drogi. Do oddziaływań bezpośrednich zaliczono wyłączenie pokrycia glebowego nie tylko pod koroną drogi, ale również w obszarze granic samego pasa drogowego, gdzie zlokalizowana będzie przyległa infrastruktura. Ponadto z budową dróg wiąże się zmiana stosunków wodnych, a w dalszej kolejności możliwa jest degradacja gleby w wyniku przesuszenia. Takie zjawisko może być krótkotrwałe lub w niektórych przypadkach utrzymywać się przez dłuższy czas już po zakończeniu prac budowlanych. Istotnym problemem na etapie prac budowlanych mogą być wycieki z niesprawnych i uszkodzonych maszyn budowlanych oraz niewłaściwie przygotowane zaplecze budowy. Na etapie eksploatacji głównym zagrożeniem dla powierzchni ziemi będzie zanieczyszczenie wynikające z depozycji cząstek i ich pochodnych do gleby w czasie eksploatacji ciągów komunikacyjnych. W czasie eksploatacji dodatkowym czynnikiem, który negatywnie będzie oddziaływać na środowisko gruntowo-wodne jest zimowe utrzymanie nawierzchni poprzez stosowanie chlorku sodu lub chlorku wapnia. Oddziaływanie to uzależnione będzie głównie od dawek podawanej substancji, sposobu zagospodarowania zbieranych wód oraz od przepuszczalności podłoża i rodzaju gleby. Jednak jak wskazują analizy, stosowane środki są łatwo rozpuszczalne i szybko wymywane do głębszych poziomów glebowych i dalej wód podziemnych, a więc oddziaływanie to będzie miało

charakter krótkotrwały i będzie ograniczać się do strefy bezpośrednio przylegającej do jezdni oraz miejsc odprowadzenia wód. Analiza możliwych wyłączeń terenu, a co za tym idzie zmian zagospodarowania wykazała, że powierzchnia jaka zostanie zajęta pod drogi w obrębie projektów z załącznika 1 o znanych przebiegach wyniesie ponad 235 km<sup>2</sup> z czego najwięcej – 50% stanowią tereny rolnicze, na drugim miejscu są lasy iglaste 19,7%, następnie łąki i pastwiska 8,9%, lasy liściaste 2,2% oraz zabudowa miejska luźna ok. 2,3%, tereny komunikacyjne związane z komunikacją drogową ponad 5%. Pozostałe około 12% stanowią pozostałe klasy pokrycia terenu. Analogiczna analiza wykonana dla inwestycji z załącznika 2 wykazała, że powierzchnia jaka zostanie lub już została zajęta pod drogi w obrębie projektów wyniesie ponad 379 km<sup>2</sup> z czego tereny rolnicze (grunty orne, systemy upraw) wynoszą ponad 46%, budowy 19%, lasy iglaste 12%, tereny komunikacyjne związane z komunikacją drogową ponad 5%, lasy mieszane około 5%, zabudowa miejska luźna około 5%. Pozostałe około 10% stanowią pozostałe klasy pokrycia terenu. Wykonana analiza planowanych odcinków dróg z załącznika 1 z obszarami narażonymi na ruchy masowe wykazała, że tylko trzy projekty o numerach 5, 8 i 27 przebiegają w obrębie tego typu terenów. Jednak powierzchnia, która potencjalnie może być narażona na ruchy masowe jest na tyle mała, że można raczej wykluczyć zagrożenie wystąpienia tego typu oddziaływań. W przypadku nierozpoczętych projektów z załącznika 2 zidentyfikowano 9 projektów o możliwym narażeniu na wystąpienie ruchów masowych, przy czym wszystkie te projekty są już na etapie zaawansowanej realizacji lub zrealizowane.

### ***Krajobraz***

Najistotniejszymi oddziaływaniami w kontekście krajobrazu jest konieczność zajęcia i przekształcenia terenu oraz wprowadzanie dysharmonijnych elementów infrastruktury drogowej. Prowadzenie prac budowlanych wiąże się z koniecznością wycinki drzewostanów, kolidujących z pasem drogowym oraz tworzeniem wykopów i nasypów. Prace budowlane wymagają również zajęcia określonej powierzchni terenu, przeznaczonej na zaplecza budowy i drogi dojazdowe. Zmiany będą miały swoje odzwierciedlenie w naruszeniu struktury i charakteru krajobrazu. W wyniku wprowadzenia nowych, zunifikowanych elementów infrastruktury podkreślone zostanie wrażenie dysharmonii i bałaganu w przestrzeni. Zachwiana zostanie percepcja widoków i otwartych panoram, nastąpi fragmentacja krajobrazu i naruszenie charakteru występujących na danym obszarze wnętrz widokowych. Istotne z punktu widzenia zachowania obszarów o szczególnie cennych walorach krajobrazowych są inwestycje kolidujące z istniejącymi obszarami parków krajobrazowych, obszarami chronionego krajobrazu oraz zespołami przyrodniczo-krajobrazowymi. W celu zidentyfikowania możliwych przecięć z tymi obszarami dokonano analiz przestrzennych z uwzględnieniem projektów z załączników 1 i 2 (bez projektów o charakterze korytarzowym). Do przeprowadzenia analiz potencjalnego oddziaływania inwestycji z załącznika nr 1 i 2, wzięto pod uwagę, ilość potencjalnie występujących przecięć z obszarami chronionego krajobrazu, parkami krajobrazowymi oraz zespołami przyrodniczo-krajobrazowymi oraz powierzchnię możliwego konfliktu. Ustalono, iż realizacja inwestycji z załącznika 1 spowoduje wystąpienie 3 konfliktów z terenami parków krajobrazowych o łącznej powierzchni 1,7 km<sup>2</sup> oraz dwoma zespołami przyrodniczo-krajobrazowymi, o łącznej powierzchni 0,16 km<sup>2</sup>. W obu przypadkach potencjalne oddziaływanie nie będzie powodować wystąpienia istotnych negatywnych oddziaływań. W przypadku obszarów chronionego krajobrazu

wskazano możliwość konfliktu z 38 obszarami, których łączna powierzchnia wynosi 36,5 km<sup>2</sup>. W tym przypadku, negatywne oddziaływanie będzie miało charakter stały. Z przeprowadzonych analiz wynika, iż z uwagi na ilość możliwych kolizji z obszarami chronionego krajobrazu, inwestycjami oddziałującymi na tę formę ochrony walorów krajobrazowych są inwestycje o numerach 12, 18, 24, 29 oraz 30. Inwestycje ujęte w załączniku 2 do Programu, znajdują się na różnym etapie zaawansowania prac związanych z realizacją inwestycji. W przeprowadzonej analizie wzięto pod uwagę odcinki znajdujące się przed etapem realizacji (WP/ZP). Realizacja inwestycji z załącznika 2 będzie wiązała się z możliwością przebiegu przez 18 parków krajobrazowych, o łącznej powierzchni 1,7 km<sup>2</sup> oraz 6 zespołów przyrodniczo-krajobrazowych, o powierzchni długości 0,17 km<sup>2</sup>. W obu przypadkach potencjalne oddziaływanie nie będzie powodować wystąpienia istotnych negatywnych oddziaływań. Z przeprowadzonych analiz wynika, iż z uwagi na ilość możliwych kolizji z obszarami chronionego krajobrazu, inwestycjami oddziałującymi na tę formę ochrony walorów krajobrazowych są inwestycje o numerach 4, 29, 38, 123.

### ***Klimat akustyczny***

Zbierane w ramach Państwowego Monitoringu Środowiska dane wskazują, że drogi pozamiejskie są źródłem ponadnormatywnych oddziaływań akustycznych w swoim otoczeniu. Realizacja zadań inwestycyjnych przewidzianych w Programie może zatem wpływać na klimat akustyczny w bezpośrednim otoczeniu budowanych/rozbudowywanych odcinków dróg i nie można jednoznacznie wykluczyć czy wpływ ten nie będzie ponadnormatywny. W celu oszacowania potencjalnego charakteru, skali oraz istotności oddziaływania akustycznego, przeprowadzono wskaźnikową analizę przestrzenną identyfikującą tereny wrażliwe na oddziaływanie hałasu w obrębie odcinków o znanych przebiegach na podstawie BDOT10k, w buforze zależnym od klasy danej drogi. Bufory dla poszczególnych klas określono na podstawie analizy statystycznej wyników PMS dla klimatu akustycznego. Zidentyfikowana sumaryczna powierzchnia narażenia, w przypadku projektów o znanym przebiegu (uwzględniając projekty wielowariantowe) z załącznika 1 wynosi ok. 8,39 km<sup>2</sup>, natomiast wszystkich projektów (w tym realizowanych i zrealizowanych) z załącznika 2 ok. 21,18 km<sup>2</sup>. Przyjmując, iż w skali kraju, w oparciu o przedstawione wyniki mapowania zidentyfikowano ok. 1 989 km<sup>2</sup> w zasięgu izofony o wartości 65 dB i wyższych, zidentyfikowane wartości stanowią odpowiednio ok. 0,4 i 1% tej powierzchni. Nie uwzględniono przy tym projektowanej w ramach tych przedsięwzięć ochrony akustycznej, zatem wartość ta po jej uwzględnieniu będzie dążyć do zera. Wskazuje to, iż istotność oddziaływania na klimat akustyczny w skali kraju po realizacji projektów przewidywanych przez Program będzie niska. Analiza szczegółowa projektów Programu, dla których wykonano dokumentację w postaci raportu OOS, dowodzi, iż każdorazowo prowadzone są analizy oddziaływania na klimat akustyczny, wykorzystujące specjalistyczne modelowanie i w przypadku stwierdzenia ryzyka przekroczenia norm akustycznych w obrębie obszarów podlegających ochronie proponowane są środki minimalizujące oddziaływanie do poziomów dopuszczalnych. Ponadto przeanalizowana dokumentacja wskazuje, iż podczas wykonywania prac budowlanych, na obszarach sąsiadujących z terenem budowy, może lokalnie wystąpić czasowe pogorszenie klimatu akustycznego na skutek nieorganizowanej emisji związanej z pracą sprzętu i maszyn budowlanych oraz środków transportu. Jednak ze względu na swoje chwilowe

i krótkookresowe występowanie oraz zmienną z biegiem prac lokalizacją, oceniane są jako nieznaczące, nawet w przypadku chwilowej intensyfikacji. Podkreślić też należy, że co do zasady ograniczają się do pory dziennej i mogą być minimalizowane za pomocą odpowiedniej organizacji prac, lokalizacji zaplecza budowy, prowadzenia tras transportu materiałów, itp. Jako przemijające, nie będą też one źródłem znaczących konfliktów społecznych. Podkreślić też należy, że proponowane na etapie procedur środowiskowych rozwiązania minimalizujące, uzgadniane najczęściej w decyzjach o środowiskowych uwarunkowaniach, oparte są na obliczeniach teoretycznych i ich faktyczna skuteczność zweryfikowana być może dopiero po realizacji danego odcinka, w oparciu o pomiary wykonane zgodnie z przyjętymi procedurami i normami. Dopiero w oparciu o takie pomiary można jednoznacznie stwierdzić dotrzymanie lub przekroczenie dopuszczalnych standardów. Dlatego niemal dla wszystkich przeanalizowanych projektów, posiadających już decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach nakazano przeprowadzenie analizy porealizacyjnej. Polega ona na przeprowadzeniu przez Inwestora, najczęściej w rok po zakończeniu realizacji drogi, tj. uzyskaniu przez nią docelowych parametrów natężenia ruchu, pomiarów faktycznego oddziaływania i dokonaniu modelowania akustycznego, skalibrowanego w oparciu o ich wyniki. Dopiero po stwierdzeniu faktycznego przekroczenia dopuszczalnego równoważnego poziomu dźwięku w obrębie terenów chronionych, powinny zostać wdrożone dodatkowe środki minimalizujące. Weryfikacji faktycznego oddziaływania funkcjonujących odcinków dróg służy również prowadzony przez GIOŚ monitoring w ramach tworzenia strategicznych map hałasu. Stwierdzone w jego ramach ponadnormatywne oddziaływanie powinno być minimalizowane w oparciu o opracowywane w ich wyniku Programy Ochrony przed Hałasem. Podsumowując wyniki przeprowadzonej w Prognozie OOŚ oceny należy wskazać, iż wpływ na klimat akustyczny wynikający z realizacji przedsięwzięć definiowanych przez analizowany Program w załącznikach 1 i 2 oraz listy zadań dodatkowych może wystąpić na etapie ich realizacji, będzie to typowe oddziaływanie procesu budowlanego, a więc bezpośrednie emisje powodowane prowadzeniem prac ziemnych i konstrukcyjno – budowlanych, transportu materiałów. Oddziaływania te są z reguły krótkotrwałe, chwilowe i możliwe do zminimalizowania. W przypadku etapu eksploatacji wybudowanych odcinków dróg z załącznika 1 i 2, oddziaływanie może mieć charakter bardziej istotny, a lokalnie, w przypadku niedoszacowania środków ochrony akustycznej na etapie projektowania, znaczący. Należy jednak przyjąć, iż w takim wypadku skuteczność ochrony akustycznej jest zweryfikowana w ramach prowadzonych praktycznie każdorazowo analiz porealizacyjnych lub późniejszego monitoringu GIOŚ. Natomiast za tymi działaniami idzie dostosowanie infrastruktury w zakresie stwierdzonych nieprawidłowości do spełniania standardów w obrębie terenów podlegających ochronie akustycznej. Podkreślić należy również pośredni efekt realizacji projektów objętych Programem, polegający na przejęciu przez nie znacznych potoków ruchu, a tym samym obniżenie oddziaływania w obrębie szlaków, które przenosiły je do tej pory, a więc z reguły dróg klasy G i GP, biegnących przez centra miejscowości, generalnie najbardziej wrażliwe na oddziaływania akustyczne powodowane tranzytem.

### ***Klimat i jego zmiany***

W treści Programu założono realizację trzech celów szczegółowych, pośrednio znajdujących odzwierciedlenie w relacji klimat-transport. Sprzężenie to jest w ramach niniejszej Prognozy OOŚ traktowane dwojako: 1) w kontekście wpływu zapisów Programu na relację w kierunku realizacja

celów i jej ewentualny wpływ na eskalację zjawisk potęgujących niepożądane emisje do atmosfery, oraz 2) w rozumieniu wpływu obserwowanych skutków zmian klimatu na możliwość realizacji celów Programu. Rozpoznane, potencjalne oddziaływania negatywne realizacji celów Programu, to: 1) oddziaływania związane z negatywnym wpływem skutków zmian klimatu oraz ekstremalnych zdarzeń pogodowych na realizację prac budowlanych, oraz 2) niedostateczne uwzględnienie potrzeby i zakresu adaptacji do skutków zmian klimatu. W pierwszym przypadku oddziaływania mają charakter krótkotrwały, lecz mogą wpływać na tempo realizacji prac, natomiast drugie z rozpoznanych zagrożeń może mieć skutki o charakterze wtórnym, długookresowo wpływając na eksploatację infrastruktury poprzez niedostateczną minimalizację wrażliwości systemu drogowego eksponowanego na postępujące zmiany w uwarunkowaniach pogody i klimatu.

Działania, w których zakres wchodzi postępująca budowa sieci dróg krajowych klasy A i S oraz realizacja odcinków uzupełniających istniejące główne korytarze transportowe, będą generowały nieuniknione emisje do atmosfery substancji niepożądanych. Docelowe zwiększenie dostępności i przewidywane obniżenie kosztów może spowodować wzrost popularności indywidualnego transportu. Intensyfikacja ruchu osobowego i towarowego ostatecznie zwiększy ekspozycję systemu drogowego na możliwe oddziaływania skutków zmian klimatu. W zakresie etapu realizacji założeń Programu emisje do atmosfery będą nasilone w okresie prowadzenia prac budowlanych, w trakcie transportu związanego z działaniami realizacyjnymi oraz lokalnie – w obliczu konieczności reorganizacji ruchu drogowego. Etap eksploatacji związany będzie z emisjami wynikającymi z charakteru przemieszczeń, ich intensyfikacji, a także zakresem prac utrzymaniowych.

Część z zapisów Programu wskazuje na możliwości wykorzystania nowoczesnych technologii (etap realizacji oraz eksploatacji), jak również wspomniany jest aspekt uwzględnienia warunków klimatycznych w trakcie realizacji Programu. Brak jest jednak precyzyjnego wskazania sposobu określania (uwzględniania) uwarunkowań (zmieniającego się) klimatu. Należałoby rozbudować tę część Programu o informacje dotyczące źródeł danych (katalogów, podręczników) o planowanej adaptacji oraz przyjętych w pracach projektowych aktualnych scenariuszach klimatycznych IPCC.

Pozytywny wydzźwięk mają założenia wspomagające komfort podróży, wzrost bezpieczeństwa oraz eliminacja koncentracji zanieczyszczeń i stresu termicznego w tzw. wąskich gardłach lub zatorach. W Programie zwraca się również uwagę na drugi z aspektów realizacji celu. Projektowanie i budowa sieci powinna uwzględniać szeroko pojęte oddziaływanie skutków zmian klimatu na sektor. Sieć drogowa w obszarze kraju jest eksponowana na odmienne cechy klimatu lokalnego, jednakże w większości przypadków przebiegu infrastruktury mowa jest o intensyfikacji zjawisk klimatycznych, w szczególności zdarzeń opadowych oraz oddziaływania temperatury powietrza.

Toteż, potrzeba opracowania metodologii i przygotowania wieloletniego planu eksploatacji dróg powinna uwzględniać kształtowanie się wspomnianych zmiennych klimatu, w obrębie przynajmniej trzech scenariuszy rozwoju socjo-ekonomicznego wg IPCC. W zgodzie z dostosowaniem systemu transportu drogowego na oddziaływanie skutków zmian klimatu pozostają wymienione działania mające na celu odwodnienie, widoczność i czytelność

oznakowania pionowego i poziomego, wprowadzenie nasadzeń zieleni przydrożnej. Nie bez znaczenia, szczególnie w kontekście wzrostu zapotrzebowania energetycznego transportu jest utrzymanie sprawności i wydajności infrastruktury energetycznej. Utrzymanie w trakcie zabiegów sezonowych (np. utrzymanie zimowe) powinno być dostosowane do rozpoznanych regionalnie zmian w rozkładzie termicznych pór roku, których fluktuacje w okresie wiosennym i letnim prowadzą do lokalnie występujących zjawisk burzowych oraz oddziaływania silnych wiatrów o typie huraganowym. Ostatecznie, opracowany szczegółowy zakres i sposób realizacji i utrzymania inwestycji w ramach osobnych analiz przedprojektowych powinien brać pod uwagę aspekty zmian klimatu.

### ***Zasoby naturalne***

Główne oddziaływania na zasoby naturalne (złoża) mogą wynikać z kolizji planowanej trasy drogi z obszarem złóż. Oddziaływania te będą długoterminowe i bezpośrednie. Ponadto, realizacja poszczególnych inwestycji wiązać się również będzie z wykorzystaniem surowców mineralnych (kruszywa). Oddziaływania te będą krótkoterminowe, ograniczone do czasu realizacji poszczególnych inwestycji.

W wyniku przeprowadzonych analiz przestrzennych, zidentyfikowano projekty mogące potencjalnie wpływać na dostęp do złóż. Uznano, iż największy wpływ dotyczył będzie złóż eksploatowanych metodą odkrywkową, w przypadku kolizji z inwestycjami polegającymi na budowie dróg.

Analizując planowane przedsięwzięcia z załącznika nr 1 i 2, posiadające określony przebieg inwestycji, zidentyfikowano 229 kolizji ze złożami. Przy czym 43 kolizje dotyczą projektów z załącznika 1, w tym 27 ze złożami piasków i żwirów. Pozostałe kolizje obejmują złoża eksploatowane powierzchniowo (kruszywa naturalne, surowce ilaste, węgiel brunatny) oraz eksploatowane podziemnie (węgiel kamienny, gaz ziemny). W przypadku inwestycji z załącznika 1, znajdujących się na etapie koncepcji wariantowej (KW), największą liczbę kolizji zidentyfikowano ze złożami węgla kamiennego oraz złożami piasków i żwirów.

Z uwagi na powszechne występowanie złóż piasków i żwirów, nie przewiduje się istotnego wpływu na dostęp do tych złóż w skali kraju. W przypadku inwestycji o zdefiniowanym przebiegu, dla których zidentyfikowano kolizję ze złożami węgla brunatnego, opracowano dokumentację środowiskową oraz rozważono najbardziej korzystny wariant realizacyjny. Natomiast w przypadku kolizji ze złożami zalegającymi na dużych głębokościach, nie powinno wystąpić negatywne oddziaływanie związane z ograniczeniem możliwości eksploatacji.

W przypadku załącznika 2, najwięcej kolizji zidentyfikowano ze złożami piasków i żwirów, węgla kamiennego oraz gazu ziemnego. Należy jednak podkreślić, iż większość inwestycji z załącznika 2 jest na etapie realizacji (WR), bądź już została zrealizowana (Z).

Zidentyfikowana największa powierzchnia kolizji ze złożami węgla kamiennego, rud miedzi, węgla brunatnego, gazu ziemnego obejmuje projekty, które są w trakcie realizacji, bądź zostały już zrealizowane. W przypadku pozostałych projektów, dla inwestycji została opracowana

dokumentacja środowiskowa bądź przedsięwzięcia posiadają określone warunki realizacji w decyzjach o środowiskowych uwarunkowaniach.

W przypadku inwestycji, dla których nie został jeszcze określony dokładny przebieg drogi, zalecane jest rozważenie wariantu pozwalającego na uniknięcie kolizji zwłaszcza ze złożami eksploatowanymi metodą odkrywkową i posiadającymi strategiczny charakter. Natomiast realizacja inwestycji, w obrębie obszarów górniczych, wymagać będzie uzyskania stosownych decyzji zgodnie z ustawą Prawo geologiczne i górnicze oraz uwzględnienia przy projektowaniu uwarunkowań związanych z przebiegiem drogi przez obszar górniczy.

### ***Zabytki***

Planowane w związku z realizacją Programu prace budowlane mogą mieć potencjalnie negatywny wpływ na obiekty zabytkowe. Budowa nowych dróg wiąże się bardzo często z koniecznością zajęcia nowych terenów, o odmiennych niż planowane, funkcjach. W tym przypadku może zajść potrzeba wyburzenia lub przeniesienia obiektu zabytkowego, znajdującego się na trasie nowej inwestycji. W każdym z tych przypadków, będzie to miało ogromny wpływ na stan zachowania takich obiektów i w znacznym stopniu wpłynie negatywnie na ich kondycję oraz walory wizualne. Realizacja inwestycji oraz związane z tym zwiększone emitowanie pyłów, powoduje osadzanie się zanieczyszczeń na elewacjach obiektów zabytkowych. Ruch ciężkich maszyn generujący znaczne ilości drgań i wibracji, może powodować naruszanie konstrukcji fundamentów oraz całych obiektów, a także przyczyniać się do powstawania spękań murów oraz rys na elewacjach i fasadach. Na etapie eksploatacji, wskutek pojawienia się nowych, dysharmonijnych obiektów infrastrukturalnych, istnieje możliwość zaburzenia percepcji widoków historycznych panoram. Do oceny potencjalnego zagrożenia, przeprowadzono analizy przestrzenne wskazujące na możliwość wystąpienia wpływu poszczególnych inwestycji na cenne obiekty dziedzictwa kultury. W przypadku inwestycji z załączników nr 1 i 2 (odcinki na etapie projektowania (WP/ZP), wzięto pod uwagę, ilość występujących kolizji w buforach bezpośredniego oddziaływania. Analizie poddano zabytki objęte ochroną prawną z podziałem na obiekty wpisane na Listę Światowego Dziedzictwa UNESCO, pomniki historii, zabytki nieruchome oraz stanowiska archeologiczne. W przypadku załącznika 1 stwierdzono występowanie bezpośrednich kolizji z 5 stanowiskami archeologicznymi, 18 zabytkami nieruchomymi oraz 1 pomnikiem historii. Wykazano, iż najbardziej konfliktowymi odcinkami są inwestycje o numerach 3 i 25 (warianty W1 i W4). Realizacja inwestycji z załącznika 2 będzie wiązała się z możliwą kolizją w przypadku 23 stanowisk archeologicznych, 85 zabytków nieruchomych oraz 1 pomnika historii, a najbardziej konfliktowymi odcinkami okazały się inwestycje o numerach 29, 67 i 114. W przypadku pozostałych przedsięwzięć obserwowany wpływ będzie nieznaczny. Zakłada się również, że będzie miał on charakter krótkotrwały i ograniczy się do fazy realizacji inwestycji. Analizy nie wykazały możliwych przecięć z obiektami wpisanymi na Listę Światowego Dziedzictwa UNESCO. Pomimo, iż analiza nie wykazała znaczącego wpływu na elementy dziedzictwa kulturowego, należy wziąć pod uwagę możliwość odkrycia nowych stanowisk archeologicznych w trakcie trwania prac związanych z realizacją inwestycji. Szczególnie istotne jest to zwłaszcza w przypadku odcinków prowadzonych w nowym śladzie.

### ***Dobra materialne***

Realizacja inwestycji zawartych w Programie prowadzić będzie do zajmowania nowych obszarów i konieczności zmiany ich dotychczasowego użytkowania (np. obszarów użytkowanych rolniczo, czy obszarów leśnych). Ponadto nowy przebieg drogi może kolidować z istniejącą zabudową i powodować konieczność wywłaszczenia, wyburzenia obiektów. Dodatkowo budowa nowych dróg, związana będzie z generowaniem emisji zanieczyszczeń hałasu, drgań, mogących mieć wpływ na istniejącą zabudowę poprzez pogorszenie jej stanu oraz utratę wartości danej nieruchomości. Oceniono, iż oddziaływania te będą negatywnie wpływać na dobra materialne.

Należy jednak podkreślić, iż w efekcie realizacji inwestycji, przyczyniających się do częściowego wyprowadzenia ruchu z obszarów zabudowanych, wystąpi pozytywne oddziaływanie na dobra materialne. Realizacja odcinków dróg poza obszarami zabudowanymi, ograniczy istniejące obecnie presje w zakresie zanieczyszczeń i drgań na obiekty budowlane, co może pozytywnie wpłynąć na poprawę wartości nieruchomości. Oddziaływania te będą pozytywne i długoterminowe.

W wyniku przeprowadzonych analiz przestrzennych, w oparciu o dane BDOT10k, w analizowanym buforze, zidentyfikowano bezpośrednie sąsiedztwo z budynkami mieszkalnymi jednorodzinnymi, budynkami gospodarstw rolnych. Największą ilość budynków, zidentyfikowano w przypadku realizacji projektów 6, 27 (załącznik 1) posiadających określone warunki realizacji w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz w przypadku projektu 25 (załącznik 1), będącego na etapie koncepcji wariantowej. W przypadku tego projektu, najmniej korzystnym wariantem, z uwagi na dużą liczbę budynków w sąsiedztwie, jest wariant W4. Analizując inwestycje z załącznika 2, będące na etapie projektowania (WP/ZP), największą ilość budynków zidentyfikowano w przypadku realizacji projektu 53 (inwestycja posiada określone warunki realizacji w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach) oraz 104 (inwestycja obejmuje budowę obwodnicy w ciągu drogi krajowej przebiegającej przez tereny zurbanizowane). Konieczność wyburzeń może stanowić istotny czynnik wywołujący konflikty społeczne.

Prowadzenie prac budowlanych, na etapie realizacji inwestycji, może być źródłem krótkoterminowych oddziaływań na zabudowę (drgania). Wielkość i skala oddziaływań uzależniona będzie od sposobu prowadzenia prac oraz lokalizacji zaplecza budowy. Zapisy dostępnej dokumentacji dla inwestycji z załącznika 1 i 2, wskazują działania minimalizujące, które powinny ograniczyć możliwość oddziaływania prowadzonych prac na budynki. W przypadku eksploatacji dróg przy zastosowaniu odpowiedniej nawierzchni, oddziaływania w zakresie drgań nie powinny wpływać na zabudowę.

Przeanalizowano również powierzchnię gruntów rolnych/obszarów upraw, znajdujących się w sąsiedztwie planowanych inwestycji, w celu identyfikacji powierzchni obszarów mogących podlegać oddziaływaniu bądź konieczności zamiany dotychczasowego sposobu zagospodarowania. W wyniku analiz zidentyfikowano bezpośrednie sąsiedztwo gruntów ornych/obszarów upraw o powierzchni ok. 62 km<sup>2</sup> (załącznik 1 - inwestycje o zdefiniowanym przebiegu), ok. 170 km<sup>2</sup> (załącznik 2), co stanowi odpowiednio 0,04%, 0,1% wszystkich tego typu obszarów w Polsce. Największa powierzchnia obszarów, mogąca podlegać oddziaływaniu, w wyniku realizacji inwestycji dotyczy projektów, które posiadają opracowane dokumentacje środowiskowe i określone działania minimalizujące.

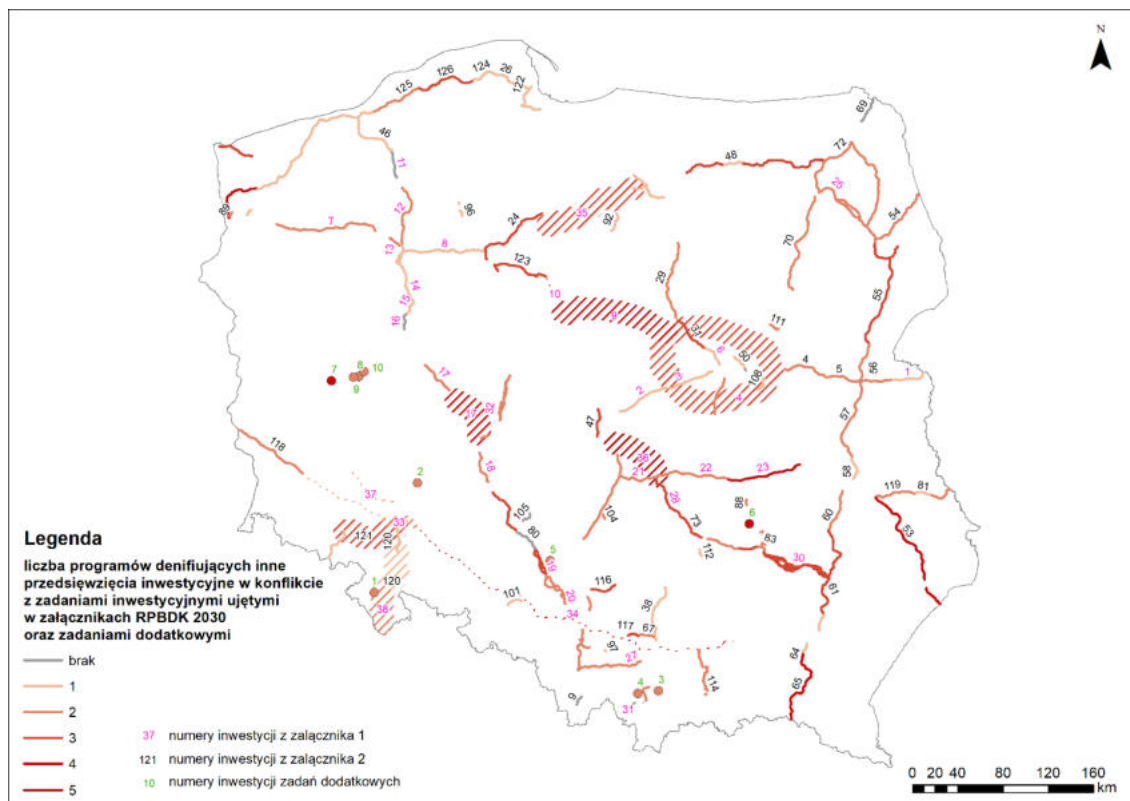


Realizacja Programu przyczyni się do poprawy spójności sieci dróg krajowych, stanu technicznego dróg i dostosowania do natężenia ruchu oraz poprawy przepustowości głównych arterii. Poprawa dostępności komunikacyjnej miast i regionów, sprzyjać będzie możliwości rozwoju obszarów, w tym rozwoju infrastruktury np.: komercyjnej, turystycznej oraz wzrostu przedsiębiorczości w obrębie budowanych dróg.

### ***Analiza i ocena ryzyka kumulowania się oddziaływań wynikających z realizacji innych dokumentów strategicznych sektora transportu***

**Oddziaływania skumulowane** zostały przeanalizowane przez pryzmat założenia, że zarówno realizacja inwestycji wynikających z Programu, jak i z innych dokumentów strategicznych sektora transportowego może być realizowana zarówno w tym samym czasie, jak i przestrzeni. Dlatego nie mogąc wykluczyć wystąpienia potencjalnie negatywnych oddziaływań powodowanych ich kumulacją przeprowadzono szczegółową ocenę w tym zakresie. W pierwszym etapie określono w odniesieniu do zamierzeń, jakich dokumentów ze wspomnianą kumulacją możemy mieć do czynienia. Są to następujące dokumenty:

- Program Wzmocnienia Krajowej Sieci Drogowej do 2030 (PWKSD2030);
- „PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. – zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku” (ZI PKP PLK S.A. 2030);
- Program Budowy 100 Obwodnic na lata 2020-2030 (PBO 2030);
- Strategiczne Studium Lokalizacyjne Inwestycji Centralnego Portu Komunikacyjnego (SSL CPK);
- Kierunki Rozwoju Transportu Intermodalnego do 2030 r. z perspektywą do 2040 r.; (KRTI 2030);
- Polityka rozwoju lotnictwa cywilnego w Polsce do 2030 r. (z perspektywą do 2040 r.) (PRLC 2030);
- Program rozwoju polskich portów morskich do 2030 roku (PRPPM 2030).



Liczba zidentyfikowanych punktów styku dla przedsięwzięć wynikających z Programu (z wyłączeniem zakończonych) z pozostałymi dokumentami strategicznymi sektora transportu

Analiza przestrzenna (uwzględniająca bezpośrednie kolizje) wykazała, że inwestycje wynikające z Programu zlokalizowane są w obszarach realizacji inwestycji wynikających ze wszystkich wymienionych dokumentów, wyłączając inwestycje zakończone. Na poniższej rycinie przedstawiono syntetycznie liczbę zidentyfikowanych punktów styku z innymi dokumentami definiującymi przedsięwzięcia infrastrukturalne z przedsięwzięciami wynikającymi z Programu (z wyłączeniem wspomnianych projektów zakończonych).

Wyniki analizy wskazują, że spośród 140 przypadków, obejmujących projekty (lub ich wydzielone odcinki) w ramach Programu, 95 projektów (68%) jest lub będzie realizowane w obszarze realizacji projektów wynikających z pozostałych dokumentów. Załedwie w przypadku 8 projektów zdefiniowanych w Programie (nr 11, 16, 31 z załącznika 1 i 80, 105, 9, 49 i 69 załącznika 2) można jednoznacznie wykluczyć ryzyko wystąpienia skumulowanego oddziaływania z uwagi na brak stwierdzonych kolizji. Natomiast najwyższą ilość punktów styku, tj. inwestycji wynikających jednocześnie z 5 dokumentów, zidentyfikowano w przypadku projektów o nr. 36 i 34 z Zał. 1, a z 4 dokumentów w przypadku projektów o nr. 17 i 9 z Zał. 1, 65 i 53 z Zał. 2 i nr 7 z listy zadań dodatkowych.

Identyfikację charakteru potencjalnych oddziaływań kumulacji oddziaływań dokonano na poziomie strategicznym – odnosząc się do wniosków z Prognoz OOŚ wykonanych dla ww. dokumentów.

Przeprowadzone analizy wykazały ryzyko ewentualnych kumulacji oddziaływań ocenianego Programu z uwzględnionymi w nim pozostałymi programami sektora transportu zarówno na etapie realizacji definiowanych przez nie przedsięwzięć, jak i w czasie ich późniejszej eksploatacji.

Z jednej strony może dojść do jednoczesnego bezpośredniego przekształcenia elementów środowiska na etapie budowy (nasilenie oddziaływań krótkoterminowych), z drugiej natomiast, stanowiąc już trwałe elementy infrastruktury może wzmacniać wpływ na środowisko w dłuższym terminie, w sposób stały. Szczególnie istotnymi aspektami w tym zakresie jest wpływ na środowisko życia człowieka oraz szeroko rozumiane elementy przyrody.

W odniesieniu do **korytarzy ekologicznych** (przeanalizowano całą sieć korytarzy) ryzyka wystąpienia efektu skumulowanego można się spodziewać w odniesieniu do ponad 50% fragmentów krajowej sieci korytarzy ekologicznych. W jednym przypadku („Puszcza Bydgoska”) dochodzi do kumulacji oddziaływań z 6 dokumentów. Najczęściej dochodzi do nakładania się oddziaływań z 4-5 dokumentów. Najwięcej fragmentów, gdzie dochodzi do kumulowania się oddziaływań występuje w strefie korytarza północnego. Kumulacja oddziaływań wynikających z Programu oraz istniejącej sieci dróg i linii kolejowych została przeanalizowana bez uwzględnienia dostępnych rozwiązań minimalizujących. Tak przeprowadzona analiza wykazała, że znaczna liczba inwestycji ujętych w Programie będzie oddziaływać w sposób skumulowany z istniejącymi sieciami dróg na korytarze ekologiczne (krajowe i międzynarodowe), jednak podkreślono, że konieczne są dalsze analizy i wybór adekwatnych do zagrożeń rozwiązań minimalizujących.

Analizie poddano 11028 **obszarowych form ochrony przyrody**, w tym: parki narodowe (23), rezerваты (1504), obszary Natura 2000 (1012, w tym ptasie 145 i siedliskowe 867), parki krajobrazowe (127), obszary chronionego krajobrazu (408), zespoły przyrodniczo-krajobrazowe (272) i użytki ekologiczne (7682). Spośród wszystkich analizowanych obszarów, ryzyko wystąpienia oddziaływań skumulowanych zidentyfikowano dla 223 obszarów, co stanowi około 2% wszystkich obszarowych form ochrony przyrody w Polsce.

Istotnym elementem są także ryzyka związane z kumulowaniem się oddziaływań w odniesieniu **do wpływu na ludzi (środowisko życia człowieka)**. Najważniejszy aspekt oddziaływania infrastruktury transportowej na ludzi to emisja hałasu. W związku z tym w Prognozie OOŚ przeanalizowano możliwość kumulowania się oddziaływań w kontekście wpływu na klimat akustyczny (kumulowanie się hałasu). Analiza (identyfikująca przypadki nakładania się na siebie terenów zagrożonych ponadnormatywnym hałasem komunikacyjnym) wskazała miejsca styku i projekty, w przypadku których istnieje ryzyko kumulacji oddziaływań akustycznych hałasu drogowego lub kolejowego. Dla inwestycji z załącznika 1 istnieje ryzyko kumulacji w przypadku jednego projektu z hałasem generowanym przez transport kolejowy (projekt nr 29) oraz dla 8 projektów z hałasem pochodzącym z transportu drogowego (nr 7, 19, 23, 25, 27, 28, 29, 30). Realizacja 8 przedsięwzięć z załącznika 2 może wiązać się z ryzykiem kumulacji z hałasem kolejowym, 22 inwestycje z hałasem drogowym oraz 1 inwestycja zarówno z kolejowym, jak i drogowym.

W celu umożliwienia jednoznacznej i syntetycznej identyfikacji ryzyka kumulacji oddziaływań w kontekście przedsięwzięć wynikających z przeanalizowanych dokumentów, w załączeniu do Prognozy OOŚ (Zał. 3) przygotowano tabelę zagregowaną do poziomu poszczególnych powiatów, wskazując w niej konkretne projekty wynikające z ocenianego Programu, które mogą kumulować oddziaływania z innymi przedsięwzięciami przewidywanymi w ramach pozostałych dokumentów. Jej celem jest umożliwienie innym podmiotom odpowiedzialnym za realizację tych projektów (w tym opracowywanie dokumentacji środowiskowej) identyfikacji ryzyka kumulowania się oddziaływań i przeprowadzenie adekwatnych analiz. Zestawienie to będzie także wsparciem w uzgadnianiu przez właściwe organy zakresu raportów OOŚ.

***Analiza przesłanek koniecznych wymogów nadrzędnego interesu publicznego, o których mowa w art. 34 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody***

Podczas oceny oddziaływania na przedmioty i cele ochrony obszarów Natura 2000 oraz na integralność i spójność sieci obszarów Natura 2000 wykazano, że dla wybranych inwestycji z załącznika 1 istnieje ryzyko potencjalnych negatywnych oddziaływań o charakterze znaczącym na cele ochrony niektórych obszarów Natura 2000. Jednak należy pamiętać, że wnioski te zostały sformułowane na podstawie przebiegów (często jedynie koncepcyjnych) inwestycji, których absolutnie nie można traktować jako danych projektowych. Dla zrozumienia wniosków tej części oceny trzeba pamiętać, że prawidłowych ocen oddziaływania można dokonać posiadając pełne dane projektowe. Bazując na informacjach o osi śladu – zajęcie terenu pod planowane inwestycje, a także wszystkie konflikty określano na podstawie szerokości bufora zależnej od klasy drogi.

Ustalenia te należy traktować jako identyfikację zagrożeń, konieczną do weryfikacji w oparciu o dane projektowe. Są one wskazaniem dla władz publicznych, w których miejscach może się pojawić ryzyko wystąpienia tzw. „punktów zapalnych”. Są to obszary, na których realizacja inwestycji może wiązać się ze znaczącymi negatywnymi oddziaływaniami na cele ochrony danego obszaru Natura 2000, o ile nie zostaną wykorzystane wszystkie możliwości (procedury) umożliwiające uniknięcie tej kolizji.

Jednak z perspektywy celów dokumentu, związanych z zaplanowaniem środków finansowych na przyszłą realizację inwestycji drogowych, takie kolizje wprost nie wynikają. Oznacza to, że należy rozróżnić pomiędzy przybliżonymi w oparciu o analizy przestrzenne ustaleniami dotyczącymi ryzyk znaczących negatywnych oddziaływań na obszary naturowe formułowanymi w relacji do przyszłych, nieznanych jednak szczegółowo przebiegów dróg publicznych, których wytyczenie leży w kompetencjach innych organów, stanowiącymi element oceny w Prognozie OOŚ, a znaczącym negatywnym oddziaływaniem na obszary Natura 2000 Programu jako takiego. W związku z tym należy wyraźnie podkreślić, że oceniany Program może zostać przyjęty w proponowanej formie, nie wykazano bowiem znaczących negatywnych oddziaływań formułowanych z perspektywy celów tegoż Programu.

Przy ocenie wpływu na obszary Natura 2000 oraz analizie przesłanek wynikających z art. 34 ustawy o ochronie przyrody należy rozróżnić wyniki ocen dotyczących ryzyk znaczących negatywnych oddziaływań na obszary Natura 2000 określanych w odniesieniu do przyszłych,

nieznanych w momencie prowadzenia oceny przebiegów dróg publicznych, a znaczące negatywne oddziaływanie na obszary Natura 2000 Programu. Oceniany Program **może zostać przyjęty w proponowanej formie, nie wykazano bowiem znaczących negatywnych oddziaływań formułowanych z perspektywy celów tegoż Programu.** Natomiast już na etapie jego wdrażania, dla wspomnianych wcześniej „punktów zapalnych” na etapie wyboru przebiegów przez inwestora, należy opracować możliwie niekolidujące przebiegi. Jeżeli nie będzie to możliwe, należy szczegółowo przeanalizować i zastosować działania kompensacyjne i minimalizujące wpływ inwestycji, zgodnie z wymogami ustawy OOS.

### ***Podsumowanie istotności i charakteru zidentyfikowanych oddziaływań***

Przeprowadzone analizy wskazują na możliwość wystąpienia szerokiego spektrum różnorodnych oddziaływań. W Prognozie OOS sumarycznie podsumowano ich istotność (w skali od znaczących negatywnych oddziaływań (-3) do znaczących pozytywnych oddziaływań (+3), charakter (bezpośrednie / pośrednie) oraz czas trwania (krótkoterminowe / średnioterminowe / długoterminowe) umożliwiając wyciągnięcie wniosków o oddziaływaniu Programu jako całości.

Potencjalne negatywne oddziaływania związane z etapem budowy projektów zawartych w Programie w zdecydowanej większości mają charakter bezpośredni, typowy dla prowadzonych wielkoskalowych inwestycji infrastrukturalnych. Ich istotność waha się od niskiej do wysokiej, a w przypadku oddziaływania na elementy przyrodnicze niektóre z nich oceniono jako potencjalnie znaczące (niemniej, jak już podkreślano, nie należy ich utożsamiać z oddziaływaniem o którym mowa art. 3 ust. 1 pkt 17 ustawy OOS, lecz traktować jako informację towarzyszącą rozwiązaniom finansowanym w Programie w zakresie, w jakim analizy przestrzenne - i tylko one, a więc dane o dużym stopniu ogólności - pokazują ryzyko takich potencjalnych negatywnych oddziaływań). Dotyczyć one mogą bezpośredniego zniszczenia lub uszczuplenia siedlisk przyrodniczych i siedlisk gatunków roślin, zwierząt oraz grzybów w obrębie sieci obszarów chronionych. Oddziaływania te nie mogą być w prosty sposób zminimalizowane i każdorazowo wymagać będą odpowiednich kompensacji.

Pozostałe oddziaływania etapu budowy, związane z bezpośrednimi emisjami, np. hałasu, wibracji, ścieków, gazów i pyłów oraz produkcji odpadów będą głównie krótkoterminowe i chwilowe tj. o charakterze odwracalnym. Natomiast oddziaływania związane z zajęciem terenu, jego przekształceniem i związanymi z tym konfliktami przestrzennymi w obrębie poszczególnych komponentów charakteryzować się będą już nieodwracalnością, tj. stałym oraz średnio lub długoterminowym charakterem. Można je natomiast zminimalizować odpowiednimi rozwiązaniami (zaproponowanymi w Prognozie OOS w otwartym katalogu rozwiązań minimalizujących).

Natomiast na etapie korzystania z wybudowanej infrastruktury drogowej zidentyfikowano również oddziaływania pozytywne. Dotyczyć one będą przede wszystkim ludzi. Związane będą z realizacją głównych celów Programu, tj. uspołnieniem sieci dróg wysokiej klasy, a przez to poprawą dostępności komunikacyjnej regionów, zredukowaniem czasu przejazdu między nimi oraz poprawą komfortu podróży, wpływając tym samym pozytywnie na szeroko rozumiany potencjał rozwoju kraju. Pośrednim efektem pozytywnym będzie również odciążenie istniejącej

sieci dróg niższej klasy, przez przejęcie potoków ruchu tranzytowego a tym samym zmniejszenie ich pośredniego i bezpośredniego oddziaływania w obrębie najbardziej narażonych obszarów, przez które przebiegają, np. centrów miejscowości.

Natomiast negatywne oddziaływania powstające w trakcie przemieszczeń infrastrukturą wybudowaną w ramach Programu będą z jednej strony miały postać bezpośrednich emisji substancji i energii do środowiska, typowych dla infrastruktury drogowej oraz efektów wynikających z jej barierowego oddziaływania na różne zjawiska i procesy. Będą to przede wszystkim oddziaływania stałe, bezpośrednie i pośrednie, głównie średnio i długoterminowe. Ich minimalizacja również jest możliwa. Podkreślić należy fakt, iż żadne z oddziaływań etapu eksploatacji nie zostało ocenione jako znaczące.

### **Główne rekomendacje (warianty alternatywne w stosunku do zapisów Programu)**

Wynikiem wniosków z przeprowadzonych analiz i ocen są **rekomendacje dotyczące zalecanych zmian w Programie** lub w zakresie prowadzenia monitoringu projektu i jego skutków środowiskowych.

Stanowią one także proponowane warianty alternatywne mające na celu poprawę zapisów Programu w odniesieniu do lepszego uwzględnienia aspektów środowiskowych. Decyzję o ich wykorzystaniu podejmie Minister Infrastruktury.

Sformułowano 12 rekomendacji, w tym 4 są istotne, zaleca się rozważenie możliwości ich wprowadzenia w Prognozie OOS, 4 ma mniejszy stopień istotności – zaleca się je uwzględnić jako wariant poprawiający założenia Programu pod kątem ochrony środowiska, kolejne 4 – mają charakter redakcyjny/ porządkujący lub zawierają odniesienia do etapu wdrażania Programu.

**Rekomendacje istotne** (wyniki Prognozy OOS zalecają rozważenie możliwości wprowadzenia zmian w Programie) odnoszą się do:

- uzupełnienia diagnozy o zagadnienia związane z negatywnymi dla środowiska skutkami transportu drogowego;
- uzupełnienie rozdziału „Ramy prawne i powiązania z innymi dokumentami strategicznymi” i podkreślenie celów służących ochronie środowiska, polityce klimatycznej i ZR jako nadrzędnych także dla Programu;
- uzupełnienie opisu Programu poprzez uszczegółowienie informacji o sposobie wyboru inwestycji, w szczególności w odniesieniu do tych przedsięwzięć, których realizacja może budzić konflikty społeczne lub jest obciążona wysokimi kosztami środowiskowymi;
- dodania w Programie w rozdziale „Realizacja Programu” zalecenia opracowania wytycznych w zakresie minimalnych standardów ochrony środowiska (w szczególności dotyczących uwzględniania błękitno-zielonej infrastruktury) wymaganych przy budowie dróg (na etapie projektowania i budowy) oraz opracowania zapisów dla dokumentów przetargowych, które będą obowiązywały wykonawcę do realizacji prac zgodnie z ujednoliconymi standardami.

**Rekomendacje o mniejszym stopniu istotności** (wyniki Prognozy OOS wskazują je jako wariant poprawiający założenia Programu pod kątem ochrony środowiska, zmiana nie jest niezbędna) wskazują na:

- uzupełnienie rozdziału „Ramy prawne i powiązania z innymi dokumentami strategicznymi” o cele związane z krajową polityką ekologiczną i zagadnienia związane ze skutkami zmian klimatu dla sektora transportowego wynikające z Polityki Ekologicznej Państwa;
- uzupełnienie rozdziału „Ramy prawne i powiązania z innymi dokumentami strategicznymi” o cele zawarte w 8. Ogólnym unijnym programie działań w zakresie środowiska do 2030 r. (8.EAP) oraz w Europejskim Zielonym Ładzie;
- dodanie w Celu głównym opisu zalecającego uwzględnianie w efektywnym funkcjonowaniu transportu także kosztów społeczno-środowiskowych (wzrost bezpieczeństwa środowiskowego, zero- i niskoemisyjnego oraz odpornego na zmiany klimatu transportu);
- dodanie w rozdziale „Realizacja Programu” zalecenia stosowania Zielonych Zamówień Publicznych;
- dodanie zapisu wskazującego na konieczność przeprowadzenia badania ewaluacyjnego *ex post* dotyczącego uwzględniania aspektów środowiskowych w trakcie realizacji Programu.

W Prognozie OOS zawarto następujące rekomendacje **zalecające zmianę struktury dokumentu lub wprowadzające zalecenia do etapu wdrażania**:

- na etapie uzupełniania rozdziału dotyczącego SOOS w ostatecznej wersji Programu należy wyraźnie wskazać wnioski wynikające z Prognozy i sposób ich uwzględnienia w Programie;
- doprecyzowanie sformułowania „*kierowanie do realizacji kolejnych tytułów inwestycyjnych w ramach Programu nie będzie powodować konieczności jego zmiany*”, tak aby jednoznacznie wskazywał czego dotyczą możliwe zmiany, które nie będą wymagały powtórzenia SOOS;
- dodanie do opisu Programu zalecenia odnoszącego się do etapu wdrażania zalecającego prowadzenie konsultacji społecznych (partycypacyjne planowanie, skuteczne informowanie społeczeństwa, w tym prawidłowa identyfikacja interesariuszy);
- ujęcie w Pisemnym podsumowaniu SOOS informacji o dostępie do zestawienia listy powiatów, w obrębie których może dochodzić do kumulowania się oddziaływań inwestycji sektora transportowego.

### ***Ocena ryzyka transgranicznego oddziaływania na środowisko***

Wszystkie inwestycje przewidziane w Prognozie OOS realizowane będą w obrębie granic Państwa Polskiego, jednak niektóre z nich będą realizowane w rejonach przygranicznych. W przypadku projektów obejmujących działania w zakresie infrastruktury granicznej, każdorazowo i indywidualnie dla każdego projektu podpisywane jest porozumienie z instytucją odpowiedzialną

za zarządzanie infrastrukturą drogową danego kraju, regulujące sposób i zakres jego prowadzenia.

W kontekście powyższych wymogów prawnych wykonano analizę przestrzenną w wyniku której wskazano 8 zadań inwestycyjnych znajdujących się w odległości mniejszej niż 500 m od granicy (w tym: po 2 inwestycje od granicy z Czechami, Białorusią, Słowacją oraz po 1 inwestycji od granicy z Ukrainą i Litwą). Dwie z tych inwestycji są na etapie wstępnego wyznaczania przebiegów (tzw. przebiegi korytarzowe), a dostępna dokumentacja nie ocenia oddziaływania transgranicznego. Pierwsza z tych inwestycji to: „Budowa drogi dwujezdniowej klasy GP (na parametrach klasy S) w ciągu DK7 na odc. Rabka – Chyżne” (na etapie koncepcyjnym korytarzowym)”. Wprawdzie w dostępnej dokumentacji nie ma informacji o oddziaływaniu transgranicznym, ale jego realizacja jest prowadzona w oparciu o porozumienie z krajem sąsiednim. Inwestycja ta posiada tylko jedno miejsce, w którym styka się z granicą państwa i w zasadzie można wykluczyć wystąpienie oddziaływania na terytorium Słowacji.

Drugi projekt to „Budowa drogi ekspresowej S8 odc. Kłodzko – Boboszków”. W tym przypadku projektowanie drogi jest na wczesnym etapie, który uniemożliwia przeprowadzenie oceny oddziaływania. Zakładając punktowy styk z granicą państwa, na etapie oceny strategicznej nie ma podstawy, aby stwierdzić, że oddziaływania transgraniczne wystąpią.

W odniesieniu do pozostałych inwestycji zlokalizowanych w odległości 500 m od granicy państwa analiza przestrzenna oraz analiza dokumentacji nie wskazują na ryzyko wystąpienia negatywnego oddziaływania na terenie kraju sąsiadującego.

**Wnioski z tej oceny wskazują, że nie ma podstaw do stwierdzenia możliwości wystąpienia znaczących negatywnych oddziaływań na kraje sąsiednie, a co za tym idzie nie ma konieczności przeprowadzenia tzw. postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko.**

#### ***Zmiany stanu środowiska w przypadku braku realizacji Programu („wariant zero”)***

Rezygnacja z realizacji inwestycji objętych Programem w oczywisty sposób będzie wiązała się z brakiem oddziaływań zarówno etapu budowy, jak i w trakcie użytkowania nowej infrastruktury (dotyczy inwestycji w nowych przebiegach). Nie dojdzie do zmiany użytkowania terenu, przeobrażenia krajobrazu, zajęcia siedlisk przyrodniczych, emisji hałasu oraz zanieczyszczeń gleby, wody oraz powietrza. Nie wystąpią także konflikty społeczne generowane niechęcią do pojawiania się obiektów inżynierskich, co do których mieszkańcy mają negatywne nastawienie.

Jednocześnie, w wyniku rozwoju infrastruktury drogowej, nasilać będą się aktualne negatywne zjawiska związane z niedostosowaniem do natężenia ruchu osobowego i towarowego systemu dróg ekspresowych i autostrad. Związane to jest w szczególności z występowaniem zatorów, brakiem płynności przemieszczania się, tranzytem transportu ciężarowego przez obszary zabudowane (centra miast, przez które prowadzą szlaki komunikacyjne). Taka sytuacja nasila także ryzyko wypadków drogowych, a więc wpływa negatywnie na zdrowie i bezpieczeństwo ludzi.



Brak wdrażania Programu skutkować będzie szybszą degradacją istniejącej infrastruktury drogowej (co w dalszej perspektywie będzie wymuszało większe nakłady (a więc zużywanie zasobów) na remonty. Nie zostaną także zrealizowane prace służące dostosowaniu infrastruktury drogowej do zmieniającego się klimatu oraz niezbędne rozwiązania służące ochronie środowiska.

## 2.2 Sposób uwzględnienia w Programie ustaleń zawartych w Prognozie OOŚ

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

Tabela 1 Sposób uwzględnienia w Programie ustaleń zawartych w Prognozie OOŚ

Lp.	Rekomendacja wraz z uzasadnieniem	Sposób uwzględnienia w ostatecznej wersji Programu
1.	<p>Sugeruje się uzupełnienie diagnozy o zagadnienia związane z negatywnymi dla środowiska skutkami transportu drogowego.</p> <p>W części diagnostycznej Programu nie odniesiono się w sposób bezpośredni do problemów związanych z oddziaływaniem dróg na środowisko. Wśród najpoważniejszych wad polskiej sieci drogowej wymieniono ruch o dużym natężeniu, w tym samochodów ciężarowych, przebiegający przez rozwijające się wzdłuż osi drogowych tereny zabudowane. Jest to aspekt związany z koniecznością minimalizowania negatywnego oddziaływania transportu ciężarowego na ludzi (obszary zurbanizowane).</p> <p>Dla spójności dokumentu oraz zapewnienia, że kwestie środowiskowe zostały w należyтым stopniu uwzględnione na etapie formułowania celów Programu, warto w części diagnostycznej uzupełnić opis wyzwań, jakie stoją przed budową zrównoważonej sieci transportowej, związanych z ochroną środowiska i polityką klimatyczną.</p>	<p>Część diagnostyczna została uzupełniona o zapisy związane z wpływem inwestycji drogowych na środowisko.</p> <p>Natomiast część ta nie dotyczy transportu drogowego, jako że nie jest on przedmiotem dokumentu.</p>
2.	<p>Uzupełnienie rozdziału „Ramy prawne i powiązania z innymi dokumentami strategicznymi” o cele związane z krajową polityką ekologiczną i zagadnienia związane ze skutkami zmian klimatu dla sektora transportowego wynikające z Polityki Ekologicznej Państwa.</p> <p>W rozdziale „Ramy prawne i powiązania z innymi dokumentami strategicznymi” brakuje odniesienia się do krajowego dokumentu strategicznego jakim jest Polityka Ekologiczna Państwa 2030 (PEP2030). W treści PEP2030 wskazano, że „Mimo pozytywnych przykładów i sukcesów związanych z ochroną przyrody, obserwuje się jednak ogólny spadek wartości przyrodniczych kraju. W Polsce są rejon, np. zurbanizowane lub o intensywnym rolnictwie, w których postępuje degradacja przyrody i zubożenie składu gatunkowego. Niekorzystne zmiany liczebności i składu gatunków roślin i zwierząt wynikają najczęściej z wadliwego zarządzania przestrzenią: szybkiego, niekontrolowanego rozwoju miast, osadnictwa rozprzestrzeniającego się w obrębie terenów wartościowych przyrodniczo lub w ich bezpośrednim sąsiedztwie, przecinania korytarzy ekologicznych przez infrastrukturę transportową, unifikacji i ubożenia krajobrazów.”</p>	<p>Rozdział dot. ram prawnych został rozszerzony o dokument pn. Polityka Ekologiczna Państwa 2030</p>
3.	<p>Uzupełnienie rozdziału „Ramy prawne i powiązania z innymi dokumentami strategicznymi” o cele zawarte w 8. Ogólnym unijnym programie działań w zakresie środowiska do 2030 r. (8.EAP) oraz w Europejskim Zielonym Ładzie</p> <p>Zamierzenia zawarte w Programie (w szczególności w podrozdziale 9.2) wskazują powiązania z 8.EAP. Dokument, którego celem jest m.in. wdrażanie celów unijnej polityki transportowej powinien wykazywać integrację unijnej polityki ochrony środowiska (wyrażonej właśnie m.in. we wspomnianym EŻŁ i 8.EAP). Zasadne jest, aby wśród ram prawnych i powiązań z innymi dokumentami strategicznymi wykazać synergię Programu także z celami 8.EAP.</p>	<p>Rozdział dot. ram prawnych został rozszerzony o wskazane dokumenty dot. działań w zakresie środowiska.</p>
4.	<p>Uzupełnienie rozdziału „Ramy prawne i powiązania z innymi dokumentami strategicznymi” i podkreślenie celów służących ochronie środowiska, polityce klimatycznej i ZR jako nadrzędnych także dla RPBDK2030.</p> <p>Wśród wskazanych dokumentów znalazły się strategie i programy krajowe: Strategia na rzecz</p>	<p>Dodane zostały zapisy w tym zakresie.</p>

	<p>Odpowiedzialnego Rozwoju, Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu, Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego, Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego i projekt nowego Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2021-2030, Krajowa Polityka Miejska 2023, Krajowy plan na rzecz energii i klimatu na lata 2021-2030, Strategia Bezpieczeństwa Narodowego Rzeczypospolitej Polskiej oraz następujące dokumenty szczebla unijnego: Strategia na rzecz inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu „Europa 2020”, Biała Księga” Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu, Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej i uchylające decyzję nr 661/2010/UE.</p> <p>Wszystkie te dokumenty, na których oparto ramy Programu w sposób bezpośredni podkreślają wagę dbałości o zasoby i środowisko, a także konieczność minimalizowania negatywnych oddziaływań. Zasadne jest, aby w Programie podkreślić, że będzie on wspierał także cele środowiskowe wyznaczone w tych dokumentach. Potwierdzi to prawidłowe uwzględnianie krajowych i unijnych celów ochrony środowiska w Programie.</p>	
5.	<p>W opisie celu szczegółowego 1 zadeklarowano, że podejmowane inwestycje będą dostosowane do istniejącego i spodziewanego natężenia ruchu. W kontekście celów ochrony środowiska, a także wdrażania Strategii Zrównoważonego Transportu planowanie inwestycji transportowych powinno uwzględniać rozwój wszystkich rodzajów transportu, z uwzględnieniem konieczności promowania bardziej zrównoważonych (o mniejszym wpływie na środowisko) sposobów przemieszczania towarów oraz ludzi.</p> <p>Zaleca się, aby uzupełnić opis Programu, uszczegóławiając sposób wyboru podejmowanych inwestycji. W szczególności dotyczy to tych inwestycji, których realizacja może budzić konflikty społeczne lub jest obciążona wysokim kosztem zarówno środowiskowym, jak i ekonomicznym (przykładowo droga S16 (odcinki Mrągowo – Elk oraz Elk-Białystok) oraz S8 na odc. Boboszków (gr. państwa) – Kłodzko.</p>	Został wprowadzony ogólny zapis dotyczący unikania konfliktów społecznych.
6.	<p>Dodanie w Programie w rozdziale „Realizacja Programu” zalecenia stosowania Zielonych Zamówień Publicznych.</p> <p>W Programie przewidziano zaplanowanie nowoczesnych technologii, zarówno na etapie budowy, jak i zarządzania ruchem. Nowoczesne technologie powinny uwzględniać także najlepsze dostępne rozwiązania w zakresie zmniejszania negatywnego wpływu na środowisko. Na etapie projektowania oraz realizacji inwestycji należy zwracać uwagę także na efektywność pod kątem środowiskowym. Można to osiągnąć np. poprzez stosowanie Zielonych Zamówień Publicznych na etapie wyboru firm projektowo-wykonawczych. W określaniu wymogów do dokumentacji przetargowej pomocne mogą być Kryteria zielonych zamówień publicznych w UE dotyczące projektowania, budowy i utrzymania dróg<sup>2</sup>.</p>	Rekomendacja została przekazana do GDDKiA. Nie ma potrzeby zmiany treści Programu w tym zakresie.
7.	<p>Dodanie w Programie w rozdziale „Realizacja Programu” zalecenia opracowania jednolitych wytycznych w zakresie minimalnych standardów ochrony środowiska wymaganych przy budowie dróg zarówno na etapie projektowania, jak i wykonawstwa. Standardy te w szczególności powinny uwzględniać jak najszersze wykorzystanie błękitnej i zielonej infrastruktury jako elementów wspomagających adaptację do zmian klimatu.</p> <p>W Programie wskazano, że wszystkie inwestycje ujęte w jego ramach będą przygotowywane i realizowane przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad, który jest centralnym organem administracji rządowej właściwym w sprawach dróg krajowych, pełni funkcję zarządcy dróg krajowych, realizuje budżet państwa w tym zakresie, a także jest głównym beneficjentem środków Krajowego Funduszu Drogowego. W oparciu o najlepsze doświadczenia powstałe w wieloletniej działalności GDDKiA opracowanie jednolitych wytycznych w całej GDDKiA w zakresie minimalnych standardów ochrony środowiska wymaganych przy</p>	Rekomendacja została przekazana do GDDKiA. Nie ma potrzeby zmiany treści Programu w tym zakresie.

<sup>2</sup> [https://www.uzp.gov.pl/\\_data/assets/pdf\\_file/0022/34258/Kryteria\\_ZPP\\_-projektowanie\\_budowa\\_i\\_utrzymanie\\_drog.pdf](https://www.uzp.gov.pl/_data/assets/pdf_file/0022/34258/Kryteria_ZPP_-projektowanie_budowa_i_utrzymanie_drog.pdf) (dostęp 09.06.2022)

	<p>budowie dróg, zarówno na etapie projektowania, jak i budowy. Zaleca się także opracowanie odpowiednich zapisów dla dokumentów przetargowych w zakresie Opisu Przedmiotu Zamówienia (OPZ) i Projektowanych Postanowień Umowy (PPU), które będą obowiązywały wykonawcę do realizacji prac zgodnie z ujednoliconymi standardami ochrony środowiska.</p>	
8.	<p>Uzupełnienie podrozdziału 9.1 „Strategiczna ocena oddziaływania na środowisko projektu Programu”.</p> <p>Program (w wersji przedłożonej do oceny) zawiera rozdział, w którym treści zostaną uzupełnione wnioskami z SOOŚ (po jej przeprowadzeniu). Na etapie przygotowywania ostatecznej wersji Programu zaleca się, aby w tym podrozdziale wyraźnie wskazać jakie wnioski i rekomendacje wynikały z Prognozy oraz w jaki sposób uwzględniono je w Programie. Należy także podkreślić (poprzez odwołanie się do pełnej treści Prognozy), że należy ją traktować całościowo, jako immanentną część Programu.</p>	Rozdział został uzupełniony.
9.	<p>Doprecyzowanie sformułowania „<i>kierowanie do realizacji kolejnych tytułów inwestycyjnych w ramach Programu nie będzie powodować konieczności jego zmiany</i>”.</p> <p>W rozdziale „Realizacja Programu” przedstawiono ogólne zasady realizowania Programu, a także koszty wdrożenia jego zamierzeń. Z punktu widzenia celów Prognozy należy zwrócić uwagę na trudny w interpretacji zapis, że „<i>kierowanie do realizacji kolejnych tytułów inwestycyjnych w ramach Programu nie będzie powodować konieczności jego zmiany</i>”. W Programie nie wyjaśniono czego mogą dotyczyć takie zmiany. W ramach ocen wykonywanych w niniejszej Prognozie założono, że mowa jest o decyzji dotyczącej realizacji konkretnego przedsięwzięcia wskazanego w jednym z załączników. Względnie zmiany mogą dotyczyć przyjętych limitów finansowych co, szczególnie biorąc pod uwagę dynamikę wzrostu cen w 2022 roku jest oczywiste. Jeśli jednak zmiana miałaby dotyczyć bezpośrednio ocenianego Programu, a w szczególności listy przedsięwzięć ujętych w załącznikach do Programu, to taka zmiana może skutkować zmianą oddziaływań na środowisko, w tym możliwością wystąpienia oddziaływań negatywnych. W takim przypadku wystąpi konieczność powtórzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko. Kwestie te powinny zostać wyjaśnione w Programie tak, aby zapis nie budził żadnych wątpliwości.</p>	Sformułowanie zostało doprecyzowane.
10.	<p>Przeprowadzenie badania ewaluacyjnego ex post dotyczącego uwzględnienia aspektów środowiskowych w trakcie realizacji Programu.</p> <p>W podrozdziale 9.2 Realizacja Programu w kontekście działań na rzecz zero- i niskoemisyjnej i cyfrowej mobilności sformułowano zadania, jakie Program będzie implementował w celu wsparcia realizacji zapisów strategii Europejskiego Zielonego Ładu przedstawionej w komunikacie Komisji Europejskiej Europejski Zielony Ład z dnia 11 grudnia 2019 r. oraz Strategii Zrównoważonej i Inteligentnej Mobilności – europejski transport na drodze ku przyszłości.</p> <p>Zaleca się uwzględnienie monitorowania ich wdrażania, np. z wykorzystaniem wskaźników odnoszących się do: ilości wybudowania nowych stacji paliw z alternatywnymi źródłami energii, % udziału materiałów pochodzących z recyklingu przy budowie dróg, zmiany natężenia ruchu w centrach miast po wybudowaniu odcinków drogowych. W tym celu zasadne jest wykonanie badania ewaluacyjnego, wskazującego na faktyczne uwzględnienie aspektów środowiskowo-klimatycznych na etapie wdrażania Programu.</p>	Rekomendacja została przekazana do GDDKiA. Nie ma potrzeby zmiany treści Programu w tym zakresie.
11.	<p>Dodanie do opisu Programu wskazania odnoszącego się do etapu jego wdrażania, zalecającego prowadzenie konsultacji społecznych uwzględniające partycypacyjne planowanie, skuteczne informowanie społeczeństwa, w tym prawidłową identyfikację interesariuszy.</p> <p>Wydaje się, że dłuższe prace etapu koncepcyjnego połączone ze skuteczną partycypacją społeczną pozwoliłyby na wypracowanie takich wariantów przebiegu dróg, które minimalizują zarówno ilość konfliktów społecznych, jak i determinację do obrony swoich stanowisk. W szczególności zaleca się zwrócenie uwagi na prawidłowe informowanie społeczeństwa w kontekście zapobiegania konfliktowi danych, a także uspołecznianie procesów decyzyjnych.</p> <p>Właściwie przeprowadzone konsultacje skracają zwłaszcza czas trwania procedur odwoławczych i sądowno-administracyjnych, finalnie umożliwiając skuteczną realizację inwestycji drogowych.</p>	Dodane zostały zapisy w tym zakresie.
12.	<p>Ujęcie w Pisemnym podsumowaniu SOOŚ informacji o dostępie do zestawienia listy powiatów, w obrębie</p>	Rekomendacja uwzględniona w

	<p>których może dochodzić do kumulowania się oddziaływań inwestycji sektora transportowego.</p> <p>Sugeruje się by w treści tzw. pisemnego podsumowania SOOŚ wskazać sposób dostępu do dokumentu zawierającego listę powiatów, w obrębie których może dochodzić do kumulowania się oddziaływań projektów wynikających z Programu, z projektami przewidywanymi w ramach pozostałych analizowanych w niniejszej Prognozie dokumentów (załącznik nr. 3 do Prognozy). Ma to na celu umożliwienie innym podmiotom odpowiedzialnym za realizację tych projektów, w tym tych opracowujących ich dokumentację środowiskową na etapie OOŚ, identyfikację ryzyka kumulowania się oddziaływań i przeprowadzenie adekwatnych analiz zagadnienia. W założeniach ma to również pomóc organom uzgadniającym zakres Raportów OOŚ we właściwym wskazaniu niezbędnych do przeprowadzenia przez inwestora ocen w tym zakresie.</p>	<p>niniejszym Podsumowaniu w rozdziale 6.</p>
--	---	---

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

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

- Informacji prasowej w dzienniku o zasięgu ogólnokrajowym - Dziennik Gazeta Prawna wydanie 115 (5777) z 15 czerwca 2022 r., s. 31 (opublikowaną informację przedstawiono w załączniku 1),
- Informacji i obwieszczenia w siedzibie oraz w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Ministerstwa Infrastruktury:  
<https://www.gov.pl/web/infrastruktura/konsultacje-spoleczne-w-ramach-strategicznej-oceny-oddziaływania-na-srodowisko2>,
- Informacji i obwieszczenia na stronie Programu: <https://partycypacja-publiczna.pl/rpbdk>.

Dokumentację dotyczącą Programu i opracowanej dla niego Prognozy OOŚ udostępniono:

- w wersji papierowej w lokalu Business Lab przy ul. Nowy Świat 41a w Warszawie w pon.–pt. w godzinach 9.00-15.00 (dokumentację fotograficzną punktu konsultacyjnego zawarto w załączniku 2),
- w wersji elektronicznej:
  - w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Ministerstwa Infrastruktury <https://www.gov.pl/web/infrastruktura/konsultacje-spoleczne-w-ramach-strategicznej-oceny-oddziaływania-na-srodowisko2>,
  - na stronie Programu: <https://partycypacja-publiczna.pl/rpbdk>.

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

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

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

- pisemnie w miejscu wyłożenia dokumentów,
- przez umieszczony na stronie Programu formularz on-line,

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

W ramach konsultacji drogą elektroniczną spłynęło 126 uwag, natomiast pocztą tradycyjną 25 uwag o tej samej treści. Z tego 70 dotyczyło Programu, natomiast 81 projektu Prognozy OOŚ. Dwie uwagi do Programu oraz jedna do Prognozy OOŚ wpłynęły po terminie. Zestawienie wszystkich uwag wraz z rozpatrzeniem zaprezentowano w rozdziale 3.2 niniejszego Podsumowania. Z uwagi na znaczną ilość uwag o tym samym brzmieniu w analizie zagregowano je podając ilość wystąpień.

W przeprowadzonym dnia 5 lipca 2022 r. spotkaniu konsultacyjnym w godzinach 9:00 –11:30 udział wzięło łącznie 8 uczestników. W pierwszej części przedstawiciel Ministerstwa Infrastruktury, Pani Agnieszka Krupa – Zastępca Dyrektora Departamentu Dróg Publicznych, zaprezentowała zawartość konsultowanego Programu i odpowiadała na zadawane pytania, natomiast w drugiej części przedstawiciel ekover Pan Waldemar Bernatowicz zaprezentował główne wnioski z wykonanej Prognozy OOŚ. Rundy pytań i dyskusji po prezentacjach moderowały przedstawicielki ekover, Panie Anna Haładyj i Katarzyna Tokarczyk-Dorociak.

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

Zgodnie z wymogiem art. 54 ust. 1 Ustawy OOŚ Minister Infrastruktury wnioskami znak DDP-2.40.26.2020 z dnia 20 czerwca 2022 r. wystąpił do właściwych organów – Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska (GDOŚ) i Głównego Inspektora Sanitarnego (GIS) o opinię dotyczącą Programu oraz wykonanej dla niego Prognozy OOŚ.

Główny Inspektor Sanitarny pismem HŚ.NZ.530.2.2022 z dnia 16 sierpnia 2022 r. zaopiniował przedłożone dokumenty wyrażając przy tym swoje uwagi. Również Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska pismem DOOŚ-TSOOŚ.410.8.2022 z dnia 9 sierpnia 2022 r. wyraził swoją opinię, zawierając w jej treści swoje uwagi. Ich analizę wraz z odniesieniem zaprezentowano w dalszej części podsumowania, w punkcie 3.1.

### **3.1 Opinie właściwych organów, o których mowa w art. 57 i 58 Ustawy OOŚ**

W Tabeli 2 zaprezentowano analizę wraz z odniesieniem do uwag i wniosków wyrażonych przez Głównego Inspektora Sanitarnego oraz Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w opiniach znak HŚ.NZ.530.2.2022 z dnia 16 sierpnia 2022 r. oraz DOOŚ-TSOOŚ.410.8.2022 z dnia 9 sierpnia 2022 r.

**Tabela 2 Analiza uwag z procesu opiniowania przez organy**

Lp.	Treść uwag z opinii	Odniesienie
<b>Główny Inspektor Sanitarny (pismo znak HŚ.NZ.530.2.2022 z dnia 16 sierpnia 2022 r.)</b>		
1	<p>Odpowiadając na wniosek znak: DDP-2.40.26.2020 w sprawie zaopiniowania na podstawie art. 54 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 projektu Rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.) oraz projektu prognozy oddziaływania na środowisko dla ww. projektu Programu, uprzejmie proszę o przyjęcie następujących informacji.</p>	<p><i>Element opinii nie wymagający odniesienia</i></p>
2	<p>Celem głównym Programu jest budowa spójnej sieci dróg krajowych zapewniających efektywne funkcjonowanie drogowego transportu osobowego i towarowego, który będzie osiągnięty poprzez realizację następujących trzech celów szczegółowych tj.:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- zwiększenie spójności sieci dróg krajowych klasy A i S (uzupełnienie istniejących odcinków);</li> <li>- wzmocnienie efektywności transportu drogowego (skrócenie średniego czasu przejazdu) oraz poprawa dostępności komunikacyjnej miast i regionów;</li> <li>- wzrost bezpieczeństwa ruchu drogowego (redukcja liczby wypadków i ich ofiar).</li> </ul> <p>W ramach Programu przewiduje się realizację następujących priorytetów inwestycyjnych:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- budowa brakujących elementów drogowej sieci TEN-T (Transeuropejska sieć transportowa), w tym dobudowa dodatkowych pasów ruchu oraz jezdnii na istniejących drogach klasy A lub S;</li> <li>- budowa połączeń uzupełniających względem drogowej sieci TEN-T;</li> <li>- budowa obwodnic w ciągach dróg krajowych;</li> <li>- przebudowa wybranych odcinków dróg krajowych.</li> </ul>	<p><i>Element opinii nie wymagający odniesienia</i></p> <p>Oprócz wskazanych przez GIS efektów (głównego i szczegółowych) planowanych do osiągnięcia dzięki realizacji zakresu rzeczowego Programu, rozumianych jako oczekiwane rezultaty, które mają zostać osiągnięte, należy przede wszystkim podkreślić cel opracowania samego dokumentu – wskazanie poziomu i źródeł finansowania niezbędnych do osiągnięcia założonych celów poprzez budowę wskazanych odcinków dróg krajowych.</p>
3	<p>W ocenie Głównego Inspektora Sanitarnego przedłożony projekt Prognozy oddziaływania na środowisko dla projektu Rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych do 2030 roku (z perspektywą do 2033 r.) odnosi się do wskazanych w piśmie z dnia 31 maja 2021 r., znak: HŚ.EX.530.3.2021 komponentów, w szczególności w aspekcie:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- narażenia na hałas, wibracje i zanieczyszczenia powietrza,</li> <li>- zagrożeń dla ujęć i źródeł wody przeznaczonej do spożycia przez ludzi z uwzględnieniem obszarów stref ochronnych tych ujęć,</li> <li>- zagrożeń dla wód podziemnych, w szczególności Głównych Zbiorników Wód Podziemnych,</li> <li>- oddziaływania na gleby, zwłaszcza użytkowane rolniczo,</li> <li>- zachowania dopuszczalnych poziomów hałasu na terenach chronionych akustycznie, zwłaszcza na terenach zabudowy mieszkaniowej/siedlisk ludzkich, zabudowy związanej ze stałym lub czasowym pobytem dzieci i młodzieży (jednostki oświatowe) oraz terenach rekreacyjno-wypoczynkowych,</li> <li>- zapewnienia odpowiednich standardów jakości powietrza atmosferycznego.</li> </ul>	<p><i>Element opinii nie wymagający odniesienia</i></p>
4	<p>W zakresie narażenia na hałas, wibracje i zanieczyszczenia powietrza oraz zapewnienia odpowiednich standardów jakości powietrza atmosferycznego należy wskazać, iż realizacja zadań inwestycyjnych przewidzianych w Programie może wpływać na klimat akustyczny w bezpośrednim otoczeniu budowanych/rozbudowywanych odcinków dróg.</p> <p>Z projektu Prognozy wynika, iż oddziaływania na skutek realizacji inwestycji zawartych w Programie można rozpatrywać na dwóch płaszczyznach: oddziaływania generowane przez budowę infrastruktury drogowej oraz powodowane przez ruch drogowy. Pierwsze z nich związane są z kolizją z obszarami zurbanizowanymi, obszarami rekreacyjnymi, w efekcie fragmentacją obszarów powiązanych społecznie i gospodarczo oraz ograniczeniem dostępności komunikacyjnej pomiędzy tymi obszarami. Dla większości tych projektów dostępna jest dokumentacja środowiskowa, w której wskazano konieczność rozbiórki obiektów, w tym mieszkaniowych, kolidujących z wybranym wariantem realizacji. Etap realizacji inwestycji może oddziaływać na zdrowie ludzi, poprzez wzrost emisji</p>	<p><i>Element opinii nie wymagający odniesienia</i></p>

Lp.	Treść uwag z opinii	Odniesienie
	<p>zanieczyszczeń i hałasu powstających podczas poruszania się maszyn budowlanych, układania nawierzchni itp. Jak wskazano w Prognozie z przeanalizowanych decyzji środowiskowych oraz pozostałej dokumentacji, wynika, iż oddziaływanie to będzie miało charakter zmienny, chwilowy i pojawi się w krótkim terminie, nie powodując trwałych uciążliwości, które mogłyby być znaczące. Jest ono łatwe do zminimalizowania za pomocą szeregu działań i technik w ramach tzw. dobrych praktyk budowlanych, takich jak np.: ograniczenia prowadzenia prac do pory dziennej, odpowiedniej lokalizacji zaplecza budowy i prowadzenia tras transportu materiałów. Etap eksploatacji i związany z tym ruch drogowy będzie również źródłem emisji hałasu i zanieczyszczeń do powietrza. Oddziaływania te będą stałe, w postaci bezpośredniej emisji zanieczyszczeń z silników przejeżdżających pojazdów.</p>	
5	<p>W zakresie wpływu na powierzchnię gleby użytkowanej rolniczo w Prognozie wskazano, że głównymi oddziaływaniami wynikającymi z realizacji Programu będzie konieczność zajęcia terenu i jego przekształcenie oraz ryzyko przedostania się do gruntu zanieczyszczeń stałych lub ciekłych, zarówno na etapie budowy, jak i w czasie eksploatacji drogi. Ponadto z budową dróg wiąże się zmiana stosunków wodnych, a w dalszej kolejności możliwa jest degradacja gleby w wyniku przesuszenia, co może być krótkotrwałe lub w niektórych przypadkach utrzymywać się przez dłuższy czas już po zakończeniu prac budowlanych. Istotnym problemem na etapie prac budowlanych mogą być wycieki z niesprawnych i uszkodzonych maszyn budowlanych oraz niewłaściwie przygotowane zaplecze budowy. Na etapie eksploatacji głównym zagrożeniem dla powierzchni ziemi będzie zanieczyszczenie wynikające z depozycji cząstek i ich pochodnych do gleby w czasie eksploatacji ciągów komunikacyjnych. W czasie eksploatacji dodatkowym czynnikiem, który negatywnie będzie oddziaływać na środowisko gruntowo-wodne jest zimowe utrzymanie nawierzchni poprzez stosowanie chlorku sodu lub chlorku wapnia.</p>	<p><i>Element opinii nie wymagający odniesienia</i></p>
6	<p>W zakresie zagrożeń dla ujęć i źródeł wody przeznaczonej do spożycia przez ludzi z uwzględnieniem obszarów stref ochronnych tych ujęć oraz zagrożeń dla wód podziemnych, w szczególności Głównych Zbiorników Wód Podziemnych, w Prognozie wskazano, iż w skrajnych przypadkach trwałe zmiany wprowadzone w środowisku gruntowo - wodnym oraz infrastrukturze zaopatrującej w wodę do spożycia, jakie są konsekwencją etapu budowy oraz dalszej eksploatacji inwestycji, mogą przyczynić się do obniżenia parametrów oceny stanu wód a dalej wpłynąć na nieosiągnięcie celów środowiskowych bądź ich obniżenie. W przypadkach poważnej ingerencji w cenne obszary zasobowe np. likwidacja starorzeczy, osuszanie terenów podmokłych, likwidacja studni ujęć komunalnych, dochodzi do znaczącego oddziaływania bezpośredniego i pośredniego na stan i cele środowiskowe wód, wymagające kompensacji w zakresie odtworzenia utraconych elementów systemu wodnego, czy obiektów zaopatrujących w wodę przeznaczoną do spożycia. Kluczowe w ocenie wystąpienia zagrożeń znaczących, jest wystąpienie przede wszystkim uwarunkowań:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- lokalizacji inwestycji na obszarach objętych ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych wód powierzchniowych ze względu na presje chemiczne, a wynikających z emisji zanieczyszczeń pochodzenia m.in. transportowego,</li> <li>- wynikających z konieczności przekroczeń cieków istotnych, będących przyczyną presji hydromorfologicznych,</li> <li>- związanych z koniecznością spełnienia podwyższonych celów środowiskowych w związku z zaopatrywaniem w wodę do spożycia dla ludzi, a naruszanych poprzez likwidację ujęć wód lub ingerencję w obszar zasobowy chroniony przez strefę ochronną ujęć.</li> </ul> <p>Ustalenia prognozy wskazują, iż istotnym uwarunkowaniem ochrony jednolitych części wód powierzchniowych przeznaczonych do spożycia jest objęcie ujęć wód powierzchniowych strefami ochronnymi. Cele środowiskowe jednolitych części wód powierzchniowych, podstawowe oraz podwyższone, ze względu na istniejące presje oraz uwarunkowania społeczne, ekonomiczne czy naturalne, mogą być obniżone lub odroczone, wskutek czego osiągnięcie dobrego stanu/ potencjału wód jest przesunięte np. na kolejny cykl planistyczny lub wartość wskaźników determinujących przyczynę stwierdzonego złego stanu wód może być zanizona. Dla 16 jednolitych części wód podziemnych stwierdzono ryzyko nieosiągnięcia celów środowiskowych z powodu zagrożeń dla stanu chemicznego, m. in. w wyniku istniejących presji. Przegląd dostępnych dokumentacji środowiskowych dla inwestycji drogowych wskazuje również na nieliczne rozwiązania minimalizujące negatywny wpływ zimowego utrzymania dróg, będącego</p>	<p><i>Element opinii nie wymagający odniesienia</i></p>



Lp.	Treść uwag z opinii	Odniesienie
	<p>przyczyną postępującego zasolenia gleb, wód powierzchniowych, a także związanych z nimi wód podziemnych na obszarze sąsiadującym z pasem drogowym i urządzeniami odprowadzającymi wody opadowe i roztopowe.</p>	
7	<p>Należy podkreślić, że ustalenia prognozy wskazują, że część ujęć wód bazujących na czwartorzędowych utworach wysokiego stopnia ryzyka przenikania zanieczyszczeń do wód podziemnych znajduje się na trasie przebiegu planowanych inwestycji, co oznacza dla nich potencjalną likwidację lub znaczącą zmianę w warunkach eksploatacji, co dotyczy ok. 1.206 ujęć wód znajdujących się w bezpośredniej odległości od inwestycji oraz 97 ujęć wód w bliskiej odległości od inwestycji (z funkcjonujących obecnie 21.500 ujęć wód podziemnych). W przypadkach uznania ujęć wód jako zagrożone bezpośrednim sąsiedztwem lokalizowanych inwestycji drogowych (poprzez możliwość emisji i migracji zanieczyszczeń do ujmowanych warstw wodonośnych) lub zlokalizowanych „na trasie” ich przebiegu, należy tego typu oddziaływania uznać za potencjalnie znaczące, gdyż oznacza to bezpośredni negatywny skutek dla zasobów eksploatowanych wód przeznaczonych do spożycia, a pośrednio negatywny wpływ na bezpieczeństwo i zdrowie ludzi, zaopatrywanych w wodę w oparciu o te zasoby. Oddziaływania te muszą bezwzględnie być kompensowane, co w zdecydowanej większości oznacza budowę nowego ujęcia, sieci wodociągowej, czyli nowe koszty środowiskowe i finansowe dla lokalnej społeczności. W związku z powyższym, należy wskazać, że w Prognozie w niewystarczającym stopniu wskazano na działania konieczne do podjęcia przez inwestora, mające na celu zabezpieczenie zasobów eksploatowanych obecnie wód przeznaczonych do spożycia przed negatywnym oddziaływaniem, w szczególności nie wskazano, na konieczność przeprowadzenia np. działań inwestycyjnych w zakresie odbudowy infrastruktury wodociągowej oraz inne działania niezbędne dla zastąpienia likwidowanych ujęć wód, nowymi ujęciami o tych samych parametrach jakościowych i ilościowych. Należy przy tym podkreślić, że odstępstwa od nakazu osiągnięcia dobrego stanu wód możliwe są jednak pod warunkiem wdrożenia pełnego programu działań naprawczych.</p>	<p><i>Element opinii nie wymagający odniesienia</i></p>
8	<p>W Prognozie wskazano częściowo rozwiązania mające na celu zapobieganie, ograniczenie lub kompensację przyrodniczą negatywnych oddziaływań na środowisko mogących być rezultatem realizacji Programu, do których należy zaliczyć takie działania jak:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- na etapie przedprojektowym wytyczenie optymalnego wariantu realizacji, najmniej ingerującego w istniejące zagospodarowanie (ograniczając wpływ m.in. na obszary zabudowane);</li> <li>- zastosowanie odpowiednich zabezpieczeń w celu zapewnienia standardów jakości środowiska (zwłaszcza w zakresie emisji hałasu);</li> <li>- zapewnianie maksymalnego udziału zieleni barierowej w otoczeniu drogi na odcinkach przebiegających w obrębie obszarów wrażliwych;</li> <li>- przewidywanie adekwatnych środków ochrony akustycznej na odcinkach przebiegających w pobliżu terenów podlegających ochronie akustycznej oraz stosowanie zasady przezorności w postaci rezerwy terenu na ich wykonanie, gdy analizy wykazują brak przekroczeń, ale prognozy ruchu obciążone są wysokim stopniem niepewności;</li> <li>- unikanie stosowania w jednym czasie urządzeń mogących prowadzić do skumulowanego oddziaływania w zakresie drgań i powodować niekorzystny wpływ na budynki.</li> </ul> <p>Jednakże, należy podkreślić, że Prognoza w sposób niewystarczający wskazuje na rozwiązania, mające na celu zabezpieczenie odpowiedniej ilości i jakości wody przeznaczonej do spożycia. Dlatego też niezbędnym jest wskazanie w Prognozie działań, które umożliwią zapewnienie bezpieczeństwa zasobów wód przeznaczonych do spożycia na obszarach, gdzie poprzez realizację Programu zostaną obniżone parametry jakościowe i ilościowe pozostawionych do eksploatacji ujęć wód, albo ujęcia wód zostaną zlikwidowane.</p>	<p>Proponowanymi działaniami zabezpieczającymi odpowiednią ilość i jakość wód przeznaczonych do spożycia są wszystkie działania, prowadzące do minimalizacji potencjalnych czynników oddziaływania na stan chemiczny czy ilościowy wód powierzchniowych i podziemnych, zaprezentowane w rozdziale 6.4.3.</p> <p>Działania te są dedykowane przede wszystkim inwestycjom, dla których dotychczas nie opracowano dokumentacji środowiskowych, które wskazywałyby działania minimalizujące. Są to te inwestycje, w rejonach których na trasie planowanych przebiegów, są zlokalizowane ujęcia wód lub zasoby wodne zbiorników GZWP, potencjalnie służące do zaopatrzenia ludności w wodę przeznaczoną do spożycia przez ludzi. Są to inwestycje zidentyfikowane w załączniku 1 (nr 4, 8, 9, 10, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 20, 23, 31, 33, 34, 35, 36, 37, 38) oraz Załączniku 2 (nr 111, 117, 121) do Prognozy OOŚ a także na liście działań dodatkowych (nr 1, 3, 4, 7). Zaproponowane działania mają charakter uniwersalny i jednocześnie prewencyjny, zapobiegający występowaniu szkód w środowisku wodnym, mogących doprowadzić do zagrożenia zmniejszenia dyspozycyjności zasobów wody pitnej.</p> <p>W celu podkreślenia tego zagadnienia tekst Prognozy OOŚ został uzupełniony (w rozdziale 6.4.3) o wskazanie inwestycji, dla których opracowane w prognozie działania minimalizujące - z braku dokumentacji środowiskowych czy decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach - winny być zastosowane.</p> <p>Dla inwestycji o stwierdzonych w opracowanych dokumentacjach środowiskowych potencjalnych niekorzystnych oddziaływaniach na zasoby wody do spożycia zaproponowane w Prognozie OOŚ rozwiązania minimalizujące mogą być uzupełnieniem. Dotyczy to inwestycji z Załącznika 1: nr 1, 6, 19, 22, 24, 26, 27, 28, 29, 30, 32, z Załącznika 2: nr 50, 53, 57, 73, 104, 119, 120, 123.</p> <p>Przegląd dostępnych dokumentacji środowiskowych, dokonany w Prognozie OOŚ, wykazał natomiast</p>

Lp.	Treść uwag z opinii	Odniesienie
		<p>generalny problem braku analizy oddziaływań na zasoby wodne ujęć kolidujących z wytycznymi trasami inwestycji drogowych, np. w przypadku postulowanej konieczności likwidacji ujęć wód. W Prognozie OOŚ zaproponowano działania minimalizujące, polegające na:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- uwzględnieniu w analizie wyboru wariantów przebiegu inwestycji lokalizacji ujęć wód znajdujących się w bezpośrednim (150-80 m w zależności od klasy drogi) otoczeniu lub na trasie pasa drogowego jako jednego z czynników decydujących o przebiegu inwestycji;</li> <li>- przyjęciu w opracowywanych dokumentacjach, sporządzanych na potrzeby uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, standardu traktowania likwidacji ujęć jako negatywnego oddziaływania na zasoby wodne w rozumieniu naruszenia wyznaczonych celów środowiskowych JCW oraz przyjęciu reguły koniecznych analiz w kierunku zbadania faktycznych możliwości zastępowalności likwidowanych źródeł wody nowymi ujęciami o tych samych parametrach jakościowych i ilościowych, a także przyjęcia zasady koniecznych kompensat inwestora z tytułu utraty/koniecznych zmian infrastruktury wodociągowej.</li> </ul> <p>Są to działania metodyczne, których zastosowanie przez Inwestora tj. GDDKiA w skali kraju i obejmujące w standardzie odpowiedniej wypracowanej procedury oceny dla każdej inwestycji ujednolici podejście organów oraz projektantów do zagadnienia ochrony zasobów wód do spożycia.</p>
<b>Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska (pismo znak DOOŚ-TSOOŚ.410.8.2022 z dnia 9 sierpnia 2022 r.)</b>		
1	<p>W odpowiedzi na pismo z dnia 20 czerwca 2022 r., znak: DDP-2.40.26.2020, w sprawie zaopiniowania projektu „Rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.)”, dalej jako RPBDK, wraz z prognozą oddziaływania na środowisko, działając na podstawie art. 54 ust. 1 i art. 57 ust. 1 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 2022 r. poz. 1029; dalej jako ustawa OOŚ), przedstawiam stanowisko w sprawie.</p>	<p><i>Element opinii nie wymagający odniesienia</i></p>
2	<p>RPBDK to średniookresowy dokument programowy w zakresie budowy drogowej sieci TEN-T na terenie Rzeczypospolitej Polskiej oraz połączeń drogowych komplementarnych wobec niej, którego celem jest zapewnienie efektywnego funkcjonowania drogowego transportu osobowego i towarowego. Projekt przewiduje realizację 164 inwestycji, z których 126 pochodzi z „Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014 – 2023 (z perspektywą do 2025 r.)”, polegających głównie na budowie autostrad i dróg ekspresowych, odcinków wybranych dróg krajowych oraz obwodnic. Na realizację programu przewiduje się łącznie około 292 mld zł.</p>	<p><i>Element opinii nie wymagający odniesienia</i></p> <p>Oprócz wskazanych przez GDOŚ efektów planowanych do osiągnięcia dzięki realizacji zakresu rzeczowego Programu, rozumianych jako oczekiwane rezultaty, które mają zostać osiągnięte, należy przede wszystkim podkreślić cel opracowania samego dokumentu – <b>wskazanie poziomu i źródeł finansowania niezbędnych do osiągnięcia założonych celów, poprzez budowę wskazanych odcinków dróg krajowych, bez wyznaczania przy tym ich konkretnego przebiegu.</b></p>
3	<p>Przyjęcie – na potrzeby opracowania „Projektu Prognozy oddziaływania na środowisko projektu Rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.)”, dalej jako Prognoza – metody oceny, której podstawą jest analiza poszczególnych inwestycji drogowych, należy uznać za właściwe z uwagi na założony poziom szczegółowości ocenianego dokumentu. Należy przy tym zwrócić uwagę, że opisując wspomnianą metodę stwierdzono, że „analiza alternatywnych rozwiązań w tym modelu oparta jest na lokalizacyjnych lub technologicznych alternatywach” (str. 10). Jednak – jak wynika z innej części prognozy (str. 22), dotyczącej przesłanek związanych z oceną wpływu na obszary Natura 2000 i możliwością przyjęcia projektu dokumentu – nie zastosowano rekomendowanego podejścia, informując o przeglądzie wymogów „wraz z analizą przesłanki formalnej istnienia wariantów alternatywnych (lub ich braku) – jednak nie dla konkretnych przebiegów tras, lecz alternatyw dla przyjęcia dokumentu jako takiego”.</p>	<p>Autorzy Prognozy OOŚ słusznie wskazali w opisie metody, iż „analiza alternatywnych rozwiązań w tym modelu oparta jest na lokalizacyjnych lub technologicznych alternatywach” (str. 10).”. Jednocześnie sam oceniany Program nie określa żadnych rozwiązań technicznych ani lokalizacyjnych dla zadań inwestycyjnych wskazanych w załącznikach nr 1 i 2. Prognoza OOŚ ma za zadanie ocenić a nie uszczegóławiać zapisy ocenianego Programu. Tym samym podejście zastosowane w Prognozie OOŚ polegające na analizie przesłanek formalnych istnienia wariantów alternatywnych (lub ich braku) – jednak nie dla konkretnych przebiegów tras, lecz alternatyw dla przyjęcia dokumentu jako takiego, należy uznać z jednej strony za poprawne logicznie i merytorycznie, a z drugiej strony za zgodne z Ustawą OOŚ, która wskazuje, że informacje zawarte w prognozie 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.</p>

Lp.	Treść uwag z opinii	Odniesienie
		<p>Podkreślić jednocześnie należy, iż dobór hybrydowej metody oceny i stopnia jej szczegółowości dobrany został przez autorów w celu spełnienia wymogów w zakresie indywidualnego podejścia do oceny projektów, określonych przez organ odnośnie zakresu Prognozy OOŚ. W tym celu autorzy uwzględnili dane i przeprowadzili analizy na znacznie wyższym, niż wynikałoby ze stopnia szczegółowości samego ocenianego dokumentu, poziomie, gdyż poza wskazaniem numeru drogi, nazwy zadania inwestycyjnego, szacunkowej długości, kosztów realizacji oraz przybliżonej/schematycznej lokalizacji zawartej na poglądowym rysunku. Program sam w sobie nie zawiera żadnych informacji, które umożliwiłyby precyzyjne określenie oddziaływań na środowisko. Nie odwołuje też do żadnych źródeł takich danych. Wyjaśniono to precyzyjnie w punkcie 1.2.4 Prognozy OOŚ.</p> <p>Dokument <b>określa cele polityki transportowej</b> w zakresie budowy drogowej sieci TEN-T na terenie Rzeczypospolitej Polskiej oraz połączeń drogowych komplementarnych wobec niej, których zarządcą zgodnie z definicją ujętą w art. 19 ust. 1 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych jest Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad. Zakłada się, że cele te zostaną osiągnięte, dzięki realizacji zadań inwestycyjnych wskazanych w załącznikach nr 1 i 2. Ponadto, Program <b>wskazuje poziom i źródła niezbędnego do osiągnięcia założonych celów, finansowania, co oznacza, że nie jest on dokumentem, który wyznacza ramy dla realizacji przedsięwzięć</b> w rozumieniu art. 46 ust. 1 pkt 2 ustawy OOŚ, a że <b>zbliża się swoim zakresem do planów finansowych</b>, których poddawanie SOOŚ wyłączyła sama dyrektywa SEA jak wynika z wytycznych KE: <b>"Wdrożenie DYREKTYWY 2001/42 W SPRAWIE OCENY WPLYWU NIEKTÓRYCH PLANÓW I PROGRAMÓW NA ŚRODOWISKO"</b><sup>11</sup></p> <p><b>Teza, że oceniany dokument nie wyznacza ram dla przyszłej realizacji przedsięwzięć: potwierdzona jest poprzez przegląd ww. wytycznych KE, zgodnie z którymi:</b>  <b>"wydaje się, że zasadniczo sama alokacja zasobów [w tym finansowych - przyp. AH] byłaby niewystarczająca dla uznania, że dokument wyznacza ramy."</b> (pkt 3.25 s. 11 Wytycznych) i dalej:  "Wyrażenie to na ogół oznaczałoby, że plan lub program zawiera kryteria lub warunki, które kierują sposobem, w jaki organ wydający zezwolenie podejmuje decyzje dotyczące wniosków o wydanie zezwolenia na realizację przedsięwzięcia. Kryteria te mogą wprowadzać ograniczenia co do typu działalności lub inwestycji, która ma być dozwolona w danym obszarze, lub mogą zawierać warunki, jakie wnioskodawca musi spełnić, aby uzyskać zezwolenie, lub mogą być opracowane w celu zachowania określonych cech danego obszaru (np. mieszanego użytkowania gruntów, które sprzyja gospodarczej witalności tego obszaru). (s. 11-12 wytycznych). Takich kryteriów dla przyszłych zezwoleń na inwestycje oceniany program nie zawiera.</p> <p><sup>11</sup> <a href="https://ec.europa.eu/environment/archives/eia/pdf/030923_sea_guidance.pdf">https://ec.europa.eu/environment/archives/eia/pdf/030923_sea_guidance.pdf</a></p>
4	<p>Odnosząc się do wyników analiz przeprowadzonych według opisanej metody, zwrócenia uwagi wymaga, że ujęte w projekcie dokumentu przedsięwzięcia drogowe mogą, według autorów prognozy, prowadzić do wystąpienia znacząco negatywnego oddziaływania na 3 obszary specjalnej ochrony ptaków – Ostoję Biebrzańską PLB200006, Puszcze nad Gwdą PLB300012 i Puszcze Notecką PLB300015 – oraz 5 specjalnych obszarów ochrony siedlisk – Dolinę Dolnego Sanu PLH180020, Dolinę Biebrzy PLH200008, Mazurską Ostoję Żółwia Baranowo PLH280055, Dolinę Noteci PLH300004 i Tarnobrzeską Dolinę Wisły PLH180049.</p> <p>Nie sposób potwierdzić argumentacji, jakoby stwierdzony wyżej wpływ „nie oznaczał dosłownie wystąpienia takich oddziaływań w rozumieniu art. 3 ust. 1 pkt 17 ustawy ooś w związku z realizacją programu, lecz jest informacją towarzyszącą rozwiązaniom z niego finansowanym w zakresie w jakim analizy przestrzenne pokazują ryzyko takich potencjalnych negatywnych oddziaływań”. Autorzy wskazują przy tym, że ustalenia prognozy „stanowią sygnał o bardzo dużym potencjale wystąpienia znaczących negatywnych oddziaływań dla określonych w przybliżeniu</p>	<p><b>Jak wynika z ww. wytycznych.... (pkt 5.11 i 5.13)</b> "Obowiązek zidentyfikowania, opisanie i oszacowanie rozsądnych rozwiązań alternatywnych musi być odczytywany <b>w kontekście celu dyrektywy</b>, który polega na dopilnowaniu, że wpływ realizacji planów i programów jest uwzględniony podczas przygotowania tych dokumentów i przed ich przyjęciem. [...]</p> <p><b>5.13. Tekst dyrektywy nie precyzuje, co rozumie się pod pojęciem rozsądnego rozwiązania alternatywnego wobec planu lub programu. Pierwszym aspektem w podejmowaniu decyzji dotyczących możliwych rozsądnych rozwiązań alternatywnych powinno być uwzględnienie celów i geograficznego zakresu planu lub programu. Tekst nie precyzuje, czy chodzi o alternatywne plany lub programy, czy o alternatywne rozwiązania w ramach planu lub programu. W praktyce różne rozwiązania alternatywne w ramach danego planu na ogół będą podlegały ocenie (np. różne mechanizmy usuwania odpadów w ramach planu gospodarowania odpadami bądź różne sposoby</b></p>

Lp.	Treść uwag z opinii	Odniesienie
	<p>lokalizacji przyszłych tras". Nie można zatem uznać, że ustalenia dokumentu nie prowadzą do wniosku, iż istnieje możliwość znaczącego negatywnego wpływu ustaleń programu na obszary Natura 2000. W powyższym kontekście należy przytoczyć treść art. 55 ust. 2 ustawy o oś – projekt nie może zostać przyjęty, o ile nie zachodzą przesłanki, o których mowa w art. 34 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody, jeżeli ze strategicznej oceny oddziaływania na środowisko wynika, że może on znacząco negatywnie oddziaływać na obszar Natura 2000. Zatem wpływy nie muszą być pewne, ale także potencjalne, co zostało stwierdzone w przedmiotowym przypadku. Należy więc taką sytuację utożsamiać ze znacząco negatywnym oddziaływaniem projektu dokumentu na obszary Natura 2000. Wskazany tok interpretacyjny potwierdza orzecznictwo Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej. Zgodnie z nim, wykluczenie znaczącego negatywnego oddziaływania na obszary Natura 2000 skutków realizacji planu lub programu może mieć miejsce wyłącznie wówczas, gdy z naukowego punktu widzenia brak jest racjonalnych wątpliwości co do braku wystąpienia takich skutków (wyroki w sprawach C-441/17, C-258/11, C-387/15 i C-388/15, C-339/14, C521/12). W analizowanym przypadku obawy co do wystąpienia znaczącego negatywnego wpływu na obszar Natura 2000, są – jak to ujęto w prognozie – „bardzo silne”. Nie można zatem zaklasyfikować skutków, które wywrze analizowany program, inaczej niż jako prowadzących do znaczącego negatywnego oddziaływania na obszary Natura 2000. Podkreślanie, iż „nie wykazano znaczących negatywnych oddziaływań formułowanych z perspektywy celów tegoż programu” nie zmienia zasadniczej konkluzji. Również analizy w zakresie rozpatrywania przesłanek wskazanych w art. 34 ustawy o ochronie przyrody nie są prawidłowe, w szczególności w zakresie badania rozwiązań alternatywnych. Jak już wyżej zaznaczono, nie dokonano analiz wariantów alternatywnych przebiegu inwestycji, lecz „alternatywy dla przyjęcia dokumentu jako takiego”. Brak jest również propozycji działań kompensacyjnych.</p> <p>Proponowane w prognozie rekomendacje, mówiące o warunkowym przyjęciu programu w obecnym kształcie, nie są możliwe do zastosowania. Rozwiązanie takie nie jest przewidziane w przepisach ustawy o oś, czy dyrektyw - siedliskowej i SEA. Należy stwierdzić, iż realizacja RPBDK, w rozumieniu obowiązującego prawa, będzie według autorów prognozy znacząco negatywnie oddziaływać na obszary Natura 2000. Nie zostały natomiast prawidłowo zbadane alternatywne rozwiązania i nie zaproponowano kompensacji zgodnie z art. 55 ust. 2 ustawy o oś. Natomiast biorąc pod uwagę przedstawione w prognozie ustalenia w zakresie oddziaływań na środowisko będących skutkiem realizacji RPBDK, należy zwrócić uwagę, że mogą być one nieaktualne względem okoliczności faktycznych stwierdzonych w ramach postępowań zmierzających do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla części z dróg ujętych w RPBDK. Aspekt ten wymaga dalszych analiz i uzupełnienia, w szczególności poprzez wykorzystanie informacji zawartych w raportach o oddziaływaniu na środowisku sporządzanych w ramach ww. postępowań dotyczących szeregu inwestycji drogowych.</p>	<p>zagospodarowania obszaru w ramach planu użytkowania gruntów).</p> <p>Alternatywne rozwiązanie może zatem stanowić inny sposób osiągnięcia celów planu lub programu.”</p> <p>Oznacza to, że badanie wariantów alternatywnych polega na ich tworzeniu <b>w relacji do CELÓW projektowanego dokumentu</b>. Jeśli celem projektowanego dokumentu jest zapewnienie środków finansowych na realizację przyszłych inwestycji, które z kolei przyczynia się do poprawy bezpieczeństwa użytkowników dróg czy skrócenia czasu podróży, to wariantowanie nie może dotyczyć przebiegu dróg, ale jest wariantowaniem alternatywnym dotyczącym pozyskania finansowania na określoną w dokumencie sieć drogową. Te argumenty zostały sformułowane w p. 4.7.2. i 4.7.3 Prognozy OOŚ.</p> <p>Zwrot “bardzo silne” jest pojęciem, które wprowadzono by zasygnalizować ryzyka dla potencjalnych przebiegów (przyszłych i nieznanych) nie dla Programu jako takiego.</p> <p><b>Żaden z przywołanych w stanowisku GDOŚ wyroków nie dotyczy Programu jakim jest RPBDK2030, lecz odnosi się albo do przedsięwzięć, albo do takich planów, z których wprost wynika możliwość zrealizowania przedsięwzięcia (tj. bez dalszych zgód i pozwoleń).</b> Przechodząc do konkretów:</p> <p>Przywołany wyrok w sprawie p. Polsce (C-441/17) dotyczy przedsięwzięcia o charakterze nieinwestycyjnym, możliwego do realizacji wprost w wyniku przyjęcia aktualizacji Planu, bez decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, a więc dokumentu o całkowicie odmiennych celach i relacji do przedsięwzięć, niż oceniany program. Dwa kolejne wyroki w sprawach połączonych - C-387/15 (połączony ze sprawą C-388/15) dotyczy wprawdzie dokumentu programowego - regionalnego planu zagospodarowania przestrzennego - ale dotyczącego jednego konkretnego przedsięwzięcia - czyli "Rozgraniczenie obszaru portu morskiego w Antwerpii - Rozbudowa portu na lewym brzegu", którego lokalizacja i warianty rozbudowy były oceniane właśnie na etapie planu zagospodarowania. Plan zagospodarowania w swej istocie znacząco różni się przedmiotowo od RPBDK2030.</p> <p>Z kolei przywołany wyrok w sprawie Sweetman (C-258/11) dotyczy planowanego przedsięwzięcia, nie planu. Identycznie wyrok C-521/12 w przedmiocie projektu trasy autostrady A2 "s-Hertogenbosch-Eindhoven" (zwanego dalej 'projektem trasy autostrady A2'). Oczywiście brzmienie przywoływanego tekstu dyrektywy zawsze odnosi się do “planu lub przedsięwzięcia”, ale kontekst tych konkretnych wyroków wskazuje na konieczność bezwarunkowego zastosowania zasady przezorności dla takiego przedsięwzięcia, którego przebieg wyznaczony został w drodze decyzji indywidualnej - i wówczas wymóg zastosowania zasady przezorności jest bezsprzeczny, z czym autorzy Prognozy OOŚ nie polemizują.</p> <p>Natomiast wyrok w sprawie C-339/14 dotyczy wzajemnego uznawania przepisów dotyczących cofania praw jazdy.</p> <p>Należy jednoznacznie stwierdzić, że - po pierwsze - żaden z przywołanych wyroków nie dotyczy planów, które nie wyznaczają ram dla planowanych przedsięwzięć a jedynie określają cele polityki i środki finansowe na ich realizację - a w tych sprawach wyroki TSUE nie istnieją - <b>a po drugie – że autorzy Prognozy podążając za wolą GDOŚ określającego zakres prognozy przeprowadzili analizy przestrzenne dla przyszłych działań objętych RPBDK2030 – na tyle, na ile to możliwe dla przedsięwzięć o nieustalonym przebiegu i charakterze.</b></p>

Lp.	Treść uwag z opinii	Odniesienie
		<p>Autorzy Prognozy OOS podkreślają, że na tym etapie oceny, tj. w prognozie dla strategicznego dokumentu o dużym poziomie ogólności niewyznaczającym <b>ram dla realizacji</b> przyszłych przedsięwzięć, nie jest możliwe określenie z większym poziomem szczegółowości, czy potencjalne oddziaływania wystąpią, ani prognozowanie o ich charakterze, skali czy odwracalności. Strategiczna ocena nie stanowi bowiem w przypadku takiego dokumentu jakim jest RPBDK2030 sumy ocen indywidualnych, z uwagi na brak danych, niemożliwych do pozyskania w związku z brakiem decyzji o wyborze konkretnych przebiegów. <b>Formułowanie rozstrzygnięć o występowaniu lub braku występowania oddziaływań dla inwestycji o nieznanym przebiegu, a tym bardziej propozycji działań kompensacyjnych jest po prostu niemożliwe, ale nie w znaczeniu jakie wynika z braku naukowej pewności w kontekście zasady przezorności, tj. braku pewności o niewystąpieniu oddziaływań, lecz niemożliwe praktycznie z uwagi na rodzaj i charakter ocenianego dokumentu.</b> Aspekt ten bardzo szeroko przeanalizowano i umotywowano w rozdziale metodycznym Prognozy.</p> <p>Jednocześnie zaś wiedza ekspercka autorów pozwoliła na zdiagnozowanie tzw. punktów zapalnych (hot spots) - zarówno w oparciu o analizy przestrzenne, dane naukowe, jak i doniesienia prasowe, wskazujące, które potencjalne przebiegi przyszłych dróg mogą się wiązać z takim ryzykiem. Podkreślając, że program nie determinuje w żaden sposób ich przebiegu (<b>nie "wyznacza ram" dla przyszłych przedsięwzięć</b>) wiedza ekspercka i uczciwość naukowa wykonawców zaowocowała przyjęciem założenia metodycznego o istnieniu tzw. <b>systemu wczesnego ostrzegania</b> - wskazującego, że w danych przypadkach konkretne przyszłe przebiegi dróg mogłyby wywołać ryzyka oddziaływań, więc na dalszych etapach procesów inwestycyjnych należy - biorąc pod uwagę ustalenia prognozy – tak zaprojektować przebiegi tras, by na takie ryzyka się nie narazić - co jest konkluzją z zupełnie innej kategorii, niż argument o braku "naukowej pewności" i konieczności zastosowania przesłanek z art. 34 uop – dla Programu.</p> <p>Podsumowując: uzyskane konkluzje oznaczają nie brak możliwości oceny negatywnych znaczących oddziaływań (co sugerowałoby konieczność przeprowadzenia oceny przesłanek alternatywnych zgodnie z zasadą przezorności) a brak negatywnych znaczących oddziaływań Programu jako takiego – na obszary Natura 2000.</p> <p>Natomiast określenie o warunkowości przyjęcia Programu jest niezrozumieniem – Program może być przyjęty w obecnym kształcie.</p> <p>Nieszczęśliwy rzeczywiście jest zwrot "warunkowe przyjęcie" użyty w prognozie w punkcie 4.7.3.: <i>„Podsumowując powyższe rozważania raz jeszcze powtórzyć należy, że mają one charakter zmierny do naświetlenia ryzyk związanych z przyszłym dofinansowaniem i przeznaczeniem do realizacji inwestycji z załączników do Programu. Ich zasygnalizowanie pozwala na uniknięcie protestów naukowców i mieszkańców, przedłużenia procesów inwestycyjnych, dłużej trwających procedur odwoławczych i sądowych oraz ewentualnych konfliktów społecznych, a także konfliktu z Komisją Europejską, które mogłyby się zdarzyć, gdyby, powtarzając scenariusz tzw. Rospada case (o czym więcej w rozdziale 5.2), władze publiczne próbowały promować rozwiązania, które zasygnalizowanych ryzyk nie będą brały pod uwagę.</i></p> <p><i>Dlatego rekomendacją z poziomu analiz niniejszego rozdziału jest po pierwsze, warunkowe przyjęcie Programu w obecnym kształcie, a po wtóre – jako spełnienie warunkowości przeprowadzenie dla zidentyfikowanych „punktów zapalnych (hot spotów)” szeroko zakrojonej inwentaryzacji przyrodniczej dla korytarza drogowego (a nie dla określonych przebiegów). Jej efekty powinny następnie zostać</i></p>

Lp.	Treść uwag z opinii	Odniesienie
		<p><i>poddane analizie wielokryterialnej, która będzie brać pod uwagę zaniechanie znacząco negatywnych oddziaływań na te obszary Natura 2000. Zarówno w ujęciu lokalizacyjnym, jak i ujęciu technicznym.”</i></p> <p>W wyniku uwzględnienia uwagi preredagowano tekst rekomendacji, między innymi usuwając termin „warunkowe” jako niefortunnie użyty skrót myślowy. Aktualna konkluzja tego elementu Prognozy OOS brzmi następująco:</p> <p>„Podsumowując powyższe rozważania raz jeszcze powtórzyć należy, że mają one charakter zmierzający do naświetlenia ryzyk związanych z przyszłym dofinansowaniem i przeznaczeniem do realizacji inwestycji z załączników do Programu. Ich zasygnalizowanie pozwala na uniknięcie protestów naukowców i mieszkańców, przedłużenia procesów inwestycyjnych, długoletnich procedur odwoławczych i sądowych oraz ewentualnych konfliktów – społecznych, a także konfliktu z Komisją Europejską, które mogłyby się zdarzyć, gdyby inwestor–zdecydował o wyborze przebiegów, które zasygnalizowanych ryzyk nie będą brały pod uwagę.</p> <p>Dlatego rekomendacją z poziomu analiz niniejszego rozdziału jest po pierwsze, przyjęcie Programu w obecnym kształcie, a po wtóre – opracowanie w obrębie zidentyfikowanych „punktów zapalnych (hot spotów)” alternatywnych przebiegów projektów na etapie wyboru przebiegów przez inwestora, zgodnie z przepisami ustawy OOS.”</p> <p>Ponadto, uwzględniając uwagę w części dotyczącej potencjalnej nieaktualności danych, projekty biegnące w obrębie punktów zapalnych „hot spotów” przeanalizowano w oparciu o ustalenia aktualnie posiadanej i nowo przekazanej przez GDDKiA dokumentacji środowiskowej, w szczególności Raportów OOS.</p>
5	<p>Należy ponadto zwrócić uwagę na dużą skalę planowanych wycinek drzew, w tym w granicach obszarów chronionych. W prognozie wyraźnie brakuje informacji o sposobach minimalizacji i kompensacji takich oddziaływań. Nie wskazano czy będą prowadzone nasadzenia zastępcze. Nie rozważono także konieczności zastosowania zastępczych schronień (budek lęgowych, skrzynek rozrodczych itp.) dla fauny, która straci swoje miejsca bytowania na skutek usunięcia roślinności. Jest to niezbędne do uzupełnienia, zwłaszcza w zakresie nasadzeń kompensacyjnych.</p>	<p>Działania wskazane przez organ są każdorazowo uzgadniane dla konkretnych przebiegów poszczególnych inwestycji. Dla jasności, uzupełniono jednak katalog działań minimalizujących w Prognozie OOS o tego typu ogólne wskazania. Ponownego podkreślenia wymaga również fakt, iż analiza przestrzenna wskazuje potencjalne powierzchnie wycinek, obliczone na podstawie przyjętych założeń i dostępnych danych GIS a nie <b>danych projektowych i przeprowadzonych inwentaryzacji</b>, i miała na celu jedynie oszacowanie potencjalnej skali oddziaływania Programu jako całości. Nie jest więc przesądzone, iż na etapie projektowym, po doprecyzowaniu przebiegów poszczególnych projektów wycinki drzew w skali określonej w Prognozie OOS będą miały miejsce.</p>
6	<p>Zaznaczyć należy, że realizacja zadań wymienionych w dokumencie spowoduje kolizję z 60 fragmentami korytarzy ekologicznych, co stanowi 21,7% wszystkich fragmentów wchodzących w skład krajowej sieci korytarzy ekologicznych. Prognoza nakazuje budowę przejść dla zwierząt w odpowiedniej liczbie i miejscach. Konieczne jest natomiast także zawarcie wymogu nasadzeń naprowadzających w obrębie korytarzy migracyjnych przecinanych przez planowane w programie inwestycje, celem umożliwienia dotarcia przedstawicieli fauny do konstrukcji przejść dla zwierząt.</p>	<p>Uzupełniono katalog działań minimalizujących o prowadzenie nasadzeń naprowadzających w obrębie korytarzy migracyjnych przecinanych przez planowane w Programie inwestycje.</p>
7	<p>Prognoza w sposób niewystarczający omawia wpływ procedowanego dokumentu na część obszarowych form ochrony przyrody. Jest to najlepiej widoczne w przypadku parków krajobrazowych i obszarów chronionego krajobrazu. Dla tych pierwszych, mimo kolizji łącznie z 21 obiektami, nie stwierdzono silnych negatywnych oddziaływań. Zauważyć należy, iż powyższe określenie nie jest obecne w porządku prawnym, gdzie mowa jest wyłącznie o znaczącym negatywnym oddziaływaniu. Dodatkowo na stronie 288 prognozy podano, iż przedsięwzięcia z załącznika 1 kolidować będą na łącznej powierzchni 1,7 km<sup>2</sup> z 3 parkami krajobrazowymi. Taką samą łączną</p>	<p>Zweryfikowano terminologię w Prognozie OOS w kontekście występującej nomenklatury oraz powierzchni potencjalnych konfliktów inwestycji z parkami krajobrazowymi. Wnioski o brak znaczących negatywnych oddziaływań w przypadku parków krajobrazowych wynikają z faktu, iż stwierdzone konflikty dotyczyły głównie ich stref brzegowych bądź otulin. Uszczegółowiono zapisy Prognozy OOS w tym zakresie. Uzupełnione zostały także analizy oddziaływań dla pozostałych obszarowych form ochrony przyrody.</p>

Lp.	Treść uwag z opinii	Odniesienie
	<p>powierzchnię stwierdzono przy kolizjach z inwestycjami z załącznika 2, mimo iż spowodują one naruszenie aż 18 parków krajobrazowych. Należy dokładnie omówić na jakich podstawach oparto powyższe rozumowanie i przedstawić szczegółowy opis oddziaływań realizacji projektu dokumentu, w tym na cele ochrony poszczególnych parków krajobrazowych. Analizy powinny odpowiadać stopniowi szczegółowości, który przyjęto w rozdziale opisującym oddziaływanie na obszary Natura 2000. W przypadku obszarów chronionego krajobrazu ograniczono się wyłącznie do podania informacji o wystąpieniu „najsilniejszych oddziaływań” na 37 obiektów, posługując się również terminem niezgodnym z określeniami obecnymi w przepisach prawnych. Także w tym wypadku stopień szczegółowości analiz należy ujednolicić z przyjętym w rozdziale opisującym wpływ na obszary Natura 2000. Identycznie należy postąpić z pozostałymi obszarowymi formami ochrony przyrody, dla których zdiagnozowano kolizję: zespołami przyrodniczo – krajobrazowymi i użytkami ekologicznymi. Brakuje również informacji, jakie działania należy podjąć, aby ograniczyć oddziaływanie planowanych przez dokument dróg na przedmiotowe formy ochrony przyrody. Powinna ona zostać uzupełniona, na tyle szczegółowo, na ile to możliwe na podstawie wiedzy o planowanych inwestycjach.</p>	
8	<p>W przypadku ocen oddziaływań skumulowanych RPBDK z innymi dokumentami, w tym programem „PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. – zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku”, czy „Strategicznym Studium Lokalizacyjnym Inwestycji Centralnego Portu Komunikacyjnego” (str. 337), wątpliwości budzą wyniki dotyczące form ochrony przyrody, w tym zwłaszcza obszarów Natura 2000. Ryzyko wystąpienia oddziaływania skumulowanego wykazano bowiem dla 38 obszarów specjalnej ochrony ptaków oraz 54 specjalnych obszarów ochrony siedlisk, nie precyzując jednocześnie skali tychże oddziaływań. Niezbędna jest pogłębiona analiza w tym zakresie, odnosząca się do konkretnych ostoi i oszacowanie, w oparciu o dostępną szczegółowość materiałów, ryzyka wystąpienia negatywnych oddziaływań o skali znaczącej.</p>	<p>Zgodnie z brzmieniem art. 51. ust.2 pkt 2 Ustawy OoŚ prognoza oddziaływania na środowisko określa, analizuje i ocenia przewidywane znaczące oddziaływania, <b>w tym oddziaływania:</b> bezpośrednie, pośrednie, wtórne, <b>skumulowane</b>, krótkoterminowe, średnioterminowe i długoterminowe, stałe i chwilowe oraz pozytywne i negatywne (...). Nie nakłada więc obowiązku różnicowania skali oddziaływań skumulowanych, a jedynie identyfikacji ich charakteru. W związku z tym, w Prognozie OoŚ, w oparciu o wszelkie dostępne autorom materiały, w szczególności Prognozy OoŚ siedmiu powiązanych z Programem dokumentów sektora transportu, zidentyfikowano potencjalne oddziaływania o charakterze skumulowanym, na najwyższym możliwym poziomie, tj. konkretnych projektów ocenianego Programu oraz pozostałych programów inwestycyjnych sektora transportu, zestawiając je w załączniku nr 3 Prognozy OoŚ w ujęciu przestrzennym. Analiza przestrzenna miała na celu umożliwienie innym podmiotom odpowiedzialnym za realizację tych projektów, w tym tych opracowujących ich dokumentację środowiskową na etapie OoŚ, ujęcie zidentyfikowanego w Prognozie OoŚ ryzyka kumulowania się oddziaływań w oparciu o art. 66 ust. 7 Ustawy OoŚ i przeprowadzenie adekwatnych analiz zagadnienia w dalszej dokumentacji. W założeniach ma to również pomóc organom uzgadniającym zakres Raportów OoŚ we właściwym wskazaniu niezbędnych do przeprowadzenia przez inwestora ocen w tym zakresie. Podkreślić tu należy również brzmienie art. 66 ust. 1 Ustawy OoŚ: Raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko powinien zawierać (pkt 3b) informacje na temat powiązań z innymi przedsięwzięciami, w szczególności kumulowania się oddziaływań przedsięwzięć realizowanych, zrealizowanych lub planowanych, <b>dla których wydano decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach</b>, znajdujących się na terenie, na którym planuje się realizację przedsięwzięcia, oraz w obszarze oddziaływania przedsięwzięcia lub których oddziaływania mieszczą się w obszarze oddziaływania planowanego przedsięwzięcia - w zakresie, w jakim ich oddziaływania mogą prowadzić do skumulowania oddziaływań z planowanym przedsięwzięciem. Z tego wniossek, iż na etapie inwestycyjnej OoŚ ocena oddziaływań skumulowanych ogranicza się do przedsięwzięć, które już uzyskały DŚU. Czyż zatem można żądać, żeby ocena strategiczna dokumentu, która z założenia powinna być bardziej ogólna, została opracowana bardziej szczegółowo, niż inwestycyjna OoŚ? W opinii autorów poziom szczegółowości przeprowadzonych analiz odpowiada poziomowi oceny z powiązanych dokumentów i na obecnym etapie niemożliwe jest dalsze uszczegółowienie analiz przy zakresie i charakterze danych wejściowych, którymi dysponują. Niemniej w oparciu o uzyskane wyniki ponownie przeanalizowano zagadnienie i rozszerzono wnioski płynące z analizy oddziaływań skumulowanych, uzupełniając również katalog działań umożliwiających uniknięcie lub ograniczenie ich negatywnych konsekwencji.</p>
9	<p>Istnieją także wątpliwości związane z wpływem programu na cele środowiskowe jednolitych części wód powierzchniowych i podziemnych. Przedstawiona analiza jest ogólna i dotyczy głównie zagrożeń związanych z zanieczyszczeniem cieków, czy naruszeniem ujęć wody. Zdecydowanie pominięto negatywne oddziaływania związane z naruszeniem elementów biologicznych i hydromorfologicznych. Zagrożenie środowiskowe związane</p>	<p>Przedstawiona analiza zawiera m. in. podsumowanie stanu JCW oraz presje wynikające ze zmian hydromorfologicznych. W rozdziale 5.3.1 wymieniono – wskazane w uwadze – zagrożenia, wynikające z ingerencji w koryta cieków bezpośrednio lub pośrednio, wskutek lokalizowania nowych inwestycji</p>

Lp.	Treść uwag z opinii	Odniesienie
	<p>z realizacją przedsięwzięć ujętych w RPBDK, stanowią wszelkie prace dotyczące rzek, w tym prostowanie koryt, betonowanie brzegów itp. Zagadnienie to nie zostało w sposób właściwy ocenione w prognozie i wymaga ono uzupełnienia. W szczególności należy dodać działania minimalizujące, związane z maksymalnym ograniczeniem wszelkich regulacji cieków.</p>	<p>drogowych lub remontów i modernizacji istniejących. Przeprowadzono również analizę zagadnienia, w wyniku której wskazano, wniosek końcowy „Presji hydromorfologicznej na ciek istotne podlega 83% wszystkich JCWP rzecznych w kraju. Uwarunkowania potencjalnego wpływu na stan/potencjał ekologiczny, w związku z nowymi zmianami hydromorfologicznymi np. przejściami przez ciek są czynnikiem oddziaływania 92,3% inwestycji z Załącznika 1 oraz 61,2% z Załącznika 2 (Ryc. 43)”. Wnioski zaprezentowano również przestrzennie na ryc. 43 załączonej do opracowania. Powyższe oznacza, że nie można zgodzić się z opinią GDOŚ wskazującą, że: „Zdecydowanie pominięto oddziaływania związane z naruszeniem elementów biologicznych oraz hydromorfologicznych”. W tabeli 53 wskazano czynniki oddziaływania oraz etapy inwestycji, podczas których prognozuje się, że mogą wystąpić, wśród nich ujmując m. in. szereg przekształceń hydromorfologicznych, takich jak: zmiany w obrębie koryt i dolin cieków przekraczanych np. mosty, umocnienia brzegów, częściowe zarurowanie odcinków cieków, przepusty, przegrody, betonowanie i wypłyca dna, likwidacja starorzeczy, oczek wodnych, zbiorników i terenów podmokłych, wprowadzanie nowych elementów w dolinach rzecznych np. nasypów w celu zabezpieczenia przed powodzią, powodujących zmianę zachowania fali powodziowej.</p> <p>Ocena oddziaływania na elementy biologiczne została przeprowadzona w rozdziale 4 wraz z całą bioróżnorodnością.</p> <p>Odnosząc się do niewystarczającego omówienia naruszenia elementów hydromorfologicznych, należy zauważyć, iż zagadnienie presji na elementy hydromorfologiczne, wg najnowszych opracowań (IIaPGW dla dorzeczy) nie jest wskazane jako najistotniejsze w skali kraju. Jest nim - omówione w Prognozie w pierwszej kolejności - zagadnienie stanu chemicznego wód, które jest przyczyną zastosowanych derogacji. Zagadnienie jakości wód oraz bezpieczeństwa sanitarnego, w tym zabezpieczenia ujęć wód, tak podkreślane w Prognozie, są z punktu widzenia całego kraju najistotniejsze, co pokazują choćby ostatnie doniesienia związane z katastrofą ekologiczną rzeki Odry.</p> <p>Wskazany w uwadze brak rozwiązań minimalizujących dla zagrożeń hydromorfologicznych wynika z oczywistego faktu konieczności uwzględnienia w takich rozwiązaniach uwarunkowań lokalnych dla każdej inwestycji, możliwych do dokonania wyłącznie w raportach oddziaływania na środowisko. Biorąc pod uwagę przeprowadzone analizy i uzyskane wnioski dotyczy to aż 92,3% inwestycji z Załącznika 1 oraz 61,2% z załącznika 2. Rozwiązania minimalizujące winny w tych przypadkach uwzględniać charakter indywidualny zmiany, tło (aktualne wartości wskaźników hydromorfologicznych), prowadząc do rekomendacji rozwiązań najmniej inwazyjnych, nie pogarszających potencjału tych silnie zmienionych części wód. W przypadku przekroczeń nad ciekami naturalnymi w pierwszej kolejności należy w raportach uwzględnić zagrożenia obniżenia celów środowiskowych w wyniku wprowadzenia nowych modyfikacji, oraz proponować adekwatne indywidualne rozwiązania.</p>
10	<p>Jako istotną wadę opracowania zawierającego propozycje z zakresu minimalizacji oddziaływań (rozdz. 6.4 prognozy) należy uznać brak koncepcji odpowiedzi na eliminację ekosystemów, będącą skutkiem stałej zabudowy powierzchni ziemi infrastrukturą drogową. Należy zauważyć, że budowa każdego kilometra drogi szybkiego ruchu doprowadzi do stałej likwidacji aktywnych biologicznie powierzchni w szacunkowym wymiarze kilkunastu tysięcy metrów kwadratowych. Zasadne jest, aby ramy działań minimalizujących, kompensujących negatywne oddziaływania na środowisko, zostały opracowane ze szczególnością i zorientowaniem na osiągnięcie celu, analogicznymi do sposobu ujęcia przedsięwzięć mających doprowadzić do realizacji celu postawionego przed RPBDK. Rola zielonej i niebieskiej infrastruktury w zapewnieniu wysokiej jakości życia ludzi jest istotna i coraz wyraźniej dostrzegana przez społeczeństwo, a dbałość o jej stan nie powinna być fakultatywna. W związku z powyższym w prognozie należy zaproponować działania kompensujące ww. przekształcenia, które następnie będą wdrażane równolegle z realizacją inwestycji drogowych.</p>	<p>Uzupełniono katalog działań minimalizujących Prognozy OOS o wskazane zagadnienia.</p>



Lp.	Treść uwag z opinii	Odniesienie
11	<p>Odnosząc się do propozycji dotyczących przewidywanych metod i częstotliwości analizy skutków realizacji RPBDK (rozdz. 6.6), trzeba podkreślić ich nieadekwatność. Wyniki monitoringu RPBDK powinny informować o realnym, sumarycznym oddziaływaniu inwestycji wchodzących w jego skład i obejmować elementy środowiska poddane analizie w ramach opracowywania prognozy. W tym celu zasadne jest prowadzenie jednolitego systemu monitoringu prowadzonego na poziomie przedsięwzięć (sankcjonowanego w decyzjach o środowiskowych uwarunkowaniach), a następnie wykorzystywanie tak pozyskanych danych do określenia wartości wskaźników obrazujących oddziaływanie RPBDK. Proponowane ewidencjonowanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, nawet uwzględniając ich atrybutowe zróżnicowanie, nie dostarczy informacji o zmianach w środowisku będących skutkiem realizacji ww. programu.</p>	<p>Zdaniem autorów to podejście proponowane przez organ jest niemożliwe do wprowadzenia. Przeważająca część przedsięwzięć z Załącznika 2 do Programu jest realizowana, lub już została zrealizowana. Natomiast w przypadku Załącznika 1 część projektów posiada już decyzje o środowiskowych uwarunkowaniach. W przypadkach, w których zostały już wydane DŚU lub wręcz inwestycje są w trakcie realizacji, ujednoczenie monitoringu w sposób proponowany w uwadze jest niemożliwe.</p> <p>Ponadto, Program nie stanowi prostej sumy przedsięwzięć indywidualnych, stąd monitoring obejmuje skutki realizacji Programu a nie indywidualnych inwestycji. W opinii autorów jedynym możliwym obecnie sposobem jednolitego monitorowania oddziaływań na poziomie Programu jest właśnie analiza oddziaływań w oparciu o skwantyfikowane zapisy istniejących i wydawanych decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.</p>
12	<p>Należy również podkreślić, że niezrozumiałe jest ujmowanie w prognozie (str. 58, 64 i 65) i poddawanie ocenie indywidualnej inwestycji nieujętych w RPBDK. Autorzy prognozy wskazują, że „Lista zadań dodatkowych zawiera 10 pozycji obwodnic miejscowości, znajdujących się dopiero na etapie planowania nieujętych obecnie w żadnym z dokumentów strategicznych, które na późniejszym etapie mogą zostać wprowadzone do dokumentów strategicznych, np. na etapie ich aktualizacji.”. W powyższym kontekście należy zauważyć, że stosowne regulacje dotyczące przeprowadzania strategicznej oceny oddziaływania na środowisko dotyczące projektów zmian („aktualizacji”) dokumentów wskazanych w art. 46 ust. 1 pkt 2, zawiera dział IV Ustawy OoŚ.</p>	<p>Objęcie oceną listy zadań dodatkowych było wymogiem Ministerstwa Infrastruktury na etapie przetargu na wykonanie Prognozy OoŚ dla Programu i zasadność takiego podejścia nie podlega ocenie autorów Prognozy.</p>

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

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

Lp.	Element dokumentu	Treść uwagi	Uzasadnienie uwagi	Liczba uwag	Rozpatrzenie uwagi
1	6. Cele programu	W projekcie PBDK nie do końca poprawnie upatruje się w budowie dróg wysokich klas poprawę dostępności i bezpieczeństwa ruchu drogowego	<p>Fundacja pragnie zaznaczyć, że nie jest organizacją sprzeciwiającą się budowie nowych dróg klasy A i S. Pragniemy natomiast wyrazić swoje wątpliwości co do realizacji niektórych planowanych dróg, gdyż uznajemy ich lokalizację za nietrafioną, również pod względem parametrów i klasy. Dotyczy to zwłaszcza planowanych dróg ekspresowych S16 i S19 w północno-wschodniej Polsce. W PBDK napisane jest, że: „Zadania inwestycyjne polegające na budowie dróg ekspresowych i autostrad zostały wskazane na podstawie priorytetów sieci TEN-T, potrzeby zachowania spójności sieci drogowej oraz konieczności przeciwdziałania wykluczeniu komunikacyjnemu (w zakresie infrastruktury drogowej) podregionów Polski</p> <p>”. Drogi klasy A lub S przez swoją dostępność jedynie poprzez węzły w niewielkim stopniu przeciwdziałają wykluczeniu komunikacyjnemu dla połączeń lokalnych. Drogi klasy A i S służą dla obsługi ruchu dalekobieżnego, tranzytowego, międzywojewódzkiego, czy międzynarodowego. Tymczasem gros podróży w Polsce odbywa się na stosunkowo niewielkich odległościach, a ich celem jest dojazd do pracy, szkoły, na zakupy, do urzędów, itp. Dla takich połączeń służy sieć drogowa niższych klas.</p> <p>Przeciwdziałac wykluczeniu komunikacyjnemu oraz oprawić BRD można głównie przez modernizację dróg wojewódzkich, powiatowych oraz krajowych niższych klas. Normą na takich drogach jest brak utwardzonego pobocza, brak odseparowania ruchu pieszego i rowerowego, brak skanalizowanych skrzyżowań, czy wydzielonych lewoskrętów, nieodpowiednio oznaczone i najczęściej nieoświetlone przejścia dla pieszych, brak urządzeń uspokojenia ruchu, itp. Najczęściej też drogi lokalne są źle utrzymane, bez oznaczeń poziomych i pionowych, z fatalnym stanem nawierzchni. Również wiele dróg krajowych nie spełnia norm BRD. Warto wspomnieć dla przykładu DK64, DK65, DK62 – te drogi, choć o niezłej nawierzchni, są niebezpieczne, pozbawione utwardzonych poboczy z nieskanalizowanymi skrzyżowaniami, bez wydzielonych lewoskrętów, itp. W PBDK próżno jednak szukać informacji o koniecznej ich modernizacji. Pod pojęciem modernizacji należy rozumieć przebudowę drogi, a nie jedynie wymianę lub wzmocnienie nawierzchni. Jako pozytywny przykład może posłużyć modernizacja drogi powiatowej Nr 1522N (Karpa) – Turośl – Pisz oraz drogi krajowej nr 2 (obecnie DK92) Warszawa –</p>	1	<p><b>Uwaga wyjaśniona</b></p> <p>Należy zauważyć, że <i>Rządowy Program Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.)</i> jest dokumentem programowym, który realizuje założenia dotyczące budowy spójnej sieci autostrad i dróg ekspresowych. Warto zauważyć, że wskazywane inwestycje zostały określone we wszystkich wymienionych w Programie dokumentach wyższego rzędu lub aktach prawnych, w tym dla większości przebiegu w sieci TEN-T. Dokument ten dotyczy tylko dróg krajowych, nie zaś dróg samorządowych. Odnosząc się do przenoszenia ruchu, zgodnie warto też zauważyć, że drogi krajowe stanowią poniżej 5% długości sieci a przenoszą nawet ponad połowę ruchu i charakteryzują się względnie wysokim ruchem w porównaniu do dróg w swoim regionie (nie licząc oczywiście dużych miast, szczególnie tam gdzie występują wąskie gardła).</p> <p>Realizowane inwestycje skracają czas przejazdu pomiędzy większymi ośrodkami, usprawniają też ruch tranzytowy i dalekobieżny wyprowadzając ruch z zatłoczonych miejscowości. Możliwość sprawnej i relatywnie krótkiej podróży do poszczególnych regionów ma niewątpliwą wpływ na poprawę dostępności nie tylko dla osób, ale także i dla towarów, nie licząc generowania potencjału dla inwestowania w tych regionach. Warto zauważyć, że w treści RPBDK2030 mowa jest o podejściu regionalnym (wykluczenie komunikacyjne regionów oraz zidentyfikowanych podregionów), nie zaś o ujęciu każdej miejscowości z osobna. Nie można zgodzić się z tezą, że w zakresie dostępności regionalnej np. powiązania woj. podkarpackiego z Warszawą właściwym rozwiązaniem jest przeznaczenie środków na drogi wojewódzkie i powiatowe. Tak samo kwestia połączenia pomiędzy Białymstokiem a Olsztynem nie będzie rozwiązana poprzez poprawę sieci dróg powiatowych w powiecie monieckim.</p> <p>Kwestia jakości dróg publicznych w Polsce jest przedmiotem zainteresowania Ministerstwa Infrastruktury. W pierwszej kolejności należy zwrócić uwagę na duże środki jakie są przeznaczane na drogi krajowe. I nie mówimy tu tylko o środkach na budowę nowych odcinków, ale też o zwiększonych środkach na remonty, rozbudowę czy poprawę BRD na istniejącej sieci dróg krajowych. W ostatnich latach znacząco zostały zwiększone środki na ten cel. Przejawem takiego podejścia jest równoległe procedowany projekt <i>Programu Wzmocnienia Krajowej Sieci Drogowej do 2030 r.</i>, który jest pierwszym wieloletnim programem dedykowanym utrzymaniu istniejącej sieci w odpowiednich parametrach (wartość 63,6 mld zł). Przewiduje on rosnące środki na osiągnięcie tego celu. Można też wspomnieć o dedykowanym programie na rzecz BRD na drogach krajowych, jakim jest <i>Program Bezpiecznej Infrastruktury Drogowej</i></p>

Lp.	Element dokumentu	Treść uwagi	Uzasadnienie uwagi	Liczba uwag	Rozpatrzenie uwagi
			<p>Mińsk Mazowiecki, równoległej do autostrady A2. Cieszyć mógłby program budowy 100 obwodnic oraz Rządowy Program Rozwoju Dróg skierowany do dróg samorządowych, gdyby nie fakt, że te programy mają wymiar jedynie propagandowy. W praktyce powiat moniecki informuje na początku lipca 2022 r., że na utrzymanie dróg zostało kilkanaście tysięcy złotych do końca roku, w związku z czym zarząd dróg powiatowych ma zamiar zaniechać wykaszania poboczy, by zachować środki na zimowe odśnieżanie. Nie ma więc co liczyć na modernizację mocno zdegradowanych dróg powiatowych w powiecie monieckim. Należy podejrzewać, że w podobnej sytuacji jest wiele powiatów w Polsce. Jednocześnie w PBDK planuje się budowę S16 Mrągowo-Ełk i Ełk-Białystok oraz S19, dla kilku tysięcy pojazdów na dobę oraz dla tranzytu międzynarodowego, którego tak naprawdę nie ma (GPR 2020/21 wykazuje spadek ruchu granicznego z Litwą w stosunku do wyników GPR 2015). Koszty budowy S16 z Mrągowo do Ełku i z Ełku do Białegostoku to w sumie 8 miliardów złotych (szacunkowo, gdyż w załączniku 1 PBDK podaje się koszty S16 Olsztyn – Ełk, bez oszacowania odcinka Mrągowo – Ełk). Za taką kwotę można zmodernizować i poprawić bezpieczeństwo na ponad 1000 km dróg niższych klas.</p> <p>Tak naprawdę projektowany PBDK wcale nie przeciwdziała wykluczeniu komunikacyjnemu, ani nie poprawia BRD. Realizacja niektórych dróg planowanych na lata 2022-2030 nie ma swojego uzasadnienia ruchowego. Rząd woli jednak realizować mocno przeprojektowane drogi ekspresowe (na utrzymanie których trzeba będzie potem wykładać dziesiątki milionów złotych rocznie), zamiast pieniądze zostawić samorządom na bardzo potrzebną modernizację wielu setek kilometrów dróg lokalnych. Prawdziwe wykluczenie komunikacyjne będzie wtedy, gdy z powodu złej nawierzchni trzeba będzie zamykać dla ruchu wioselet km dróg powiatowych. Projektowany PBDK temu nie przeciwdziała, tylko wręcz pogłębia dysonans pomiędzy nowymi drogami wysokich klas, a drogami lokalnymi.</p>		<p>na lata 2021-2024 o wartości 2,5 mld zł.</p> <p>Odnosząc się do samych dróg samorządowych, obecny rząd doprowadził do stworzenia Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg, który wraz z rezerwą subwencji ogólnej dorwał do sytuacji, w której mamy największe w historii środki na dofinansowanie inwestycji na drogach samorządowych. Wciąż są prowadzone analizy możliwości wsparcia w kolejnych obszarach, czego przejawem były m.in. środki dedykowane na poprawę BRD czy budowę obejść miejscowości w ciągach dróg wojewódzkich. Tak więc, obecnie w ocenie Ministerstwa Infrastruktury przeznaczane są rokrocznie bardzo duże środki na realizację inwestycji samorządowych.</p> <p>Ministerstwo Infrastruktury w sposób systemowy realizuje politykę budowy infrastruktury drogowej poprzez finansowanie i wspieranie realizacji inwestycji drogowych innych zarządców drogowych. Warto na marginesie zauważyć, w kontekście nawiązania do wagi podróży na krótkich dystansach, że zgodnie z obowiązującymi przepisami, za każdą z kategorii dróg odpowiada inny zarządca, który sam decyduje o priorytetach rozwoju sieci. W szczególności ma to znaczenie w dużych miastach, które są przeważnie miastami na prawach powiatu, gdzie właściwym zarządcą w tym np. dróg krajowych klasy G i GP jest co do zasady Prezydent miasta (nie uwzględniając proponowanych w RPBDK2030 do realizacji autostrad i dróg ekspresowych). Każda z kategorii sieci dróg publicznych pełni inną funkcję, przenosząc ruch o innym charakterze. W związku z powyższym stwierdzenie o nietrafności inwestycji i tezy o przekazywaniu środków na inne cele drogowe są sformułowaniami polemicznym, w niektórych przypadkach wręcz niemożliwymi do wdrożenia na poziomie RPBDK2030.</p>

Lp.	Element dokumentu	Treść uwagi	Uzasadnienie uwagi	Liczba uwag	Rozpatrzenie uwagi
2	Uwaga dotycząca całości dokumentu	Uwzględnić w PBDK wyniki opracowania pod tytułem „Studium sieciowe przebiegu Via Carpatia i S16 w północnowschodniej Polsce”. Dokument został przekazany Ministerstwu Infrastruktury i GDDKiA w dniu 10 czerwca 2022 r.	<p>Wyniki “Studium sieciowego przebiegu Via Carpatia i S16 w północno-wschodniej Polsce” opracowanego na zlecenie Fundacji dla Biebrzy miażdżą uzasadnienie dla budowy drogi ekspresowej S16 przez Elk, a tym samym również przez Biebrzański Park Narodowy i Krainę Wielkich Jezior Mazurskich. Droga powinna powstać w korytarzu omijającym te obszary od zachodu i południa.</p> <p>Studium sieciowe bierze pod uwagę wzajemne powiązania i wpływ pomiędzy poszczególnymi szlakami drogowymi na natężenie ruchu drogowego wszystkich dróg krajowych i wojewódzkich znajdujących się w badanym obszarze oraz uwzględnia w pełni środki transportu publicznego. Obszar analiz przeprowadzonych na potrzeby Studium zawierał się pomiędzy drogą ekspresową S7 od zachodu, autostradą A2 od południa i granicami państwa od północy i wschodu. Po przeanalizowaniu szczegółowo 8 wariantów drogi pod względem natężenia ruchu drogowego i uzasadnienia celowości planowanej inwestycji w Studium stwierdzono jednoznacznie, że prognozy ruchu na lata 2040 i 2050 wykonane w ramach analizy sieciowej nie uzasadniają rozbudowy ciągu drogi krajowej nr 16 do klasy ekspresowej w przebiegu przez Elk. Analizy i prognozy ruchu wykazały ograniczone znaczenie komunikacyjne tych odcinków dróg dla ruchu lokalnego i tranzytowego.</p> <p>Wnioski te są istotnymi przesłankami wskazującymi na konieczność ponownego przeanalizowania i weryfikacji planów budowy S16 na odcinkach zagrażających unikalnym przyrodniczo i krajobrazowo obszarom Mazur i Doliny Biebrzy. Jednocześnie wskazano na możliwe dwa alternatywne rozwiązania, których zaletą jest minimalna ingerencja w chronione obszary przyrodnicze. Ich trasa przebiega ponadto przez tereny znacznie dogodniejsze do realizacji inwestycji drogowych.</p>	1	<p><b>Uwaga wyjaśniona</b></p> <p>Zgodnie z charakterem dokumentu, jakim jest projekt <i>Rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.)</i>, określa on listę zadań inwestycyjnych jakie będą miały zapewnione finansowanie w ramach limitu ustanowionego przez Radę Ministrów. Dokument ten nie określa ani nie definiuje dokładnego przebiegu żadnej z dróg w nim ujętych. Przebieg wskazywany na mapach jest orientacyjny, natomiast musi on być spójny z innymi przywołanymi dokumentami i opracowaniami, takimi jak rozporządzenie Rady Ministrów, czy definiowana sieć TEN-T wraz z węzłami miejskimi jakimi są lub będą m.in. Olsztyn czy też Białystok. Kwestia sieci dróg krajowych ma swoje umocowanie zarówno w dokumentach wspólnotowych, jak i krajowych.</p> <p>Zamierzeniem jest również powiązanie głównych ośrodków administracyjnych czy gospodarczych. Jednym z celów szczegółowych Programu jest „Wzmocnienie efektywności transportu drogowego (skrócenie średniego czasu przejazdu) oraz poprawa dostępności komunikacyjnej miast i regionów”, który jest mierzony wskaźnikiem pn. “Skrócenie średniego czasu przejazdu między miastami o liczbie ludności przekraczającej 100 tysięcy [...]”. Na tej podstawie określane są główne korytarze ruchu drogowego, znajdujące swoje odzwierciedlenie w dokumencie ostatecznym, który przesądza o możliwości ich realizacji. Łączą one zarówno ośrodki regionalne o znaczeniu krajowym, ale także główne ośrodki gospodarcze o charakterze lokalnym.</p> <p>Z punktu widzenia spójności dokumentu Ministerstwo Infrastruktury nie znajduje uzasadnienia do uwzględnienia, na zasadzie wyjątku, jednego opracowania dotyczącego wybranego i ograniczonego z punktu widzenia zamierzenia jakiemu odpowiada opracowanie. Proponowany dokument nie uwzględnia też w wystarczającym stopniu powiązania Białegostoku, jako ośrodka regionalnego. Nie jest też uzasadnione uwzględnianie wyników Studium, zwłaszcza, że dotyczy ono również odcinków, które już posiadają zawarte umowy z Wykonawcami (jak np. w przypadku fragmentów S19).</p>
3	Załącznik 1	Usunąć pozycje nr 24 (Budowa drogi S16 Olsztyn - Elk) i 25 (budowa drogi S16 Elk – Białystok). W zamian wstawić jedną pozycję – Budowa drogi ekspresowej Olsztyn – Białystok.	<p>Celem budowy S16 jest stworzenie wygodnego połączenia drogą wysokiej klasy dwóch sąsiednich miast wojewódzkich – Olsztyna i Białegostoku. Bezpodstawnie podzielono tę inwestycję na dwie niezależne części, choć są one pod względem procedury realizowane niemal równocześnie. W związku z tym brak jest całościowej analizy jej przebiegu, ani analizy jakie są możliwości kontynuacji tego ciągu drogowego i jak to wpłynie na środowisko w przypadku zbudowania jej w wersji docelowej.</p> <p>Droga ekspresowa S16 Olsztyn - Elk została wpisana do sieci autostrad i dróg ekspresowych rozporządzeniem Rady</p>	1	<p><b>Uwaga wyjaśniona</b></p> <p>Odnosząc się do przedstawionej argumentacji warto wyjaśnić, że sugerowane dzielenie korytarza drogi ekspresowej S16 na niezależne inwestycje nie jest podyktowane przez intencjonalne działanie na poziomie Ministerstwa Infrastruktury, czy też Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. Każda z tych inwestycji ma inną genezę powstania, posiada też rozłączne cele, a wspólne uznanie tych dwóch fragmentów jako drogi ekspresowej S16 wynika z zasad oznaczania dróg krajowych w tym dróg ekspresowych, niż celowym ukrywaniu łącznego charakteru obu ciągów. Natomiast ujęcie obu „części” w Programie wynika z szeregu dokumentów i strategii zarówno na poziomie krajowym, jak i unijnym.</p>

Lp.	Element dokumentu	Treść uwagi	Uzasadnienie uwagi	Liczba uwag	Rozpatrzenie uwagi
			<p>Ministrów w październiku 2015 roku. Nieco ponad pół roku później, bo w maju 2016 roku, Rada Ministrów wprowadziła do sieci autostrad i dróg ekspresowych odcinek S16 łączący Elk z Białymstokiem (konkretnie Elk z Knyszynem, gdyż odcinek Knyszyn – Białystok wcześniej już był w sieci autostrad i dróg ekspresowych jako S19). Oba zadania inwestycyjne Mrągowo – Elk oraz Elk – Knyszyn (Białystok) znalazły się na liście autostrad i dróg ekspresowych niemal w tym samym czasie. Jednak procedury środowiskowe dla tych obu odcinków prowadzone są całkowicie niezależnie, choć znajdują się na podobnych etapach przygotowań. Nikt nigdy nie wykazał, że droga ekspresowa S16, łącząca Olsztyn z Białymstokiem, musi być prowadzona akurat przez Mrągowo i Elk, ani dlaczego taki korytarz jest lepszy od innych korytarzy, np. przez Szczytno i Łomżę. Jednocześnie ów sztuczny podział S16 spowodował, że istotnie nie da się poprowadzić drogi pomiędzy Mrągowem a Elkiem inaczej jak tylko przez Krainę Wielkich Jezior Mazurskich, a drogi pomiędzy Elkiem a Białymstokiem inaczej jak tylko przez Biebrzański Park Narodowy. Takie podejście jest wypaczeniem zasad prawidłowego trasowania dróg wysokich klas i powoduje, że ważny w skali Polski i regionu ciąg komunikacyjny nr 16 przecina tereny o niezwykłych walorach krajobrazowych i przyrodniczych, w tym wiele obszarów Natura 2000 oraz Biebrzański Park Narodowy. Tymczasem poddając analizie całościowej przebieg drogi nr 16 pomiędzy Olsztynem a Białymstokiem można wytyczyć wiele korytarzy alternatywnych, w tym też takie, które albo niemal całkowicie omijają obszary chronione, albo przecinają je w miejscach niepowodujących większych defragmentacji tych obszarów. Podział jaki zastosowano dla S15 powoduje, że warianty wskazane w obu przypadkach, jako najkorzystniejsze dla środowiska, nie byłyby takimi, gdyby oba odcinki były rozpatrywane jako jedno zadanie inwestycyjne. Wskazanie wariantu dla pierwszego odcinka determinuje punkt początkowy i końcowy dla odcinka drugiego, w znacznym stopniu ograniczając możliwość prawidłowego wariantowania inwestycji. Przy czym nie ma tu znaczenia jak droga S16 zostanie podzielona w dalszych zadaniach inwestycyjnych. Taki podział powinien być dokonany dopiero na etapie realizacji inwestycji, a nie w procedurze środowiskowej. Inwestorzy dróg publicznych bardzo często dzielą inwestycję na kilka etapów realizacyjnych, jednak trzeba traktować inwestycję, jako całość na etapie decyzji środowiskowej.</p>		<p>Odnosząc się do części S16 pomiędzy Olsztynem a Elkiem, to należy wprawdzie zauważyć, że odcinek ten jest częścią sieci kompleksowej TEN-T. Korytarz ten pełni funkcję wspierającą dla korytarza S61, czyli tzw. Via Baltica, który stanowi główne lądowe połączenie drogowe państw bałtyckich z pozostałymi państwami UE.</p> <p>Tę część S16 należy pod kątem zaangażowania podzielić na dwa fragmenty, tj.: od Olsztyna do Mrągowo oraz od Mrągowo do Elku. Na pierwszym fragmencie, na niektórych odcinkach wybudowane zostały już obejścia miejscowości, które po rozbudowie będą mogły stanowić korytarz S16 (np. obwodnica Barczewa). Obecnie w realizacji znajduje się odcinek S16 Borki Wielkie Mrągowo, gdzie przewiduje się zakończenie prac na przełomie 2023 i 2024. Pozostałe fragmenty S16 pomiędzy Olsztynem a Elkiem czekają na przyjęcie przez Radę Ministrów Programu, celem ogłoszenia postępowań przetargowych. Planowane zakończenie jest na 2027 r. Prace na drugim fragmencie od Mrągowo są prowadzone od 2017 r. a w grudniu 2020 r. został złożony wniosek do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Olsztynie o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Przyjmuje się, że przetarg mógłby zostać ogłoszony najwcześniej w 2025 r.</p> <p>Jeśli chodzi o część S16 pomiędzy Elkiem a Białymstokiem, to obecnie nie znajduje się ona na sieci TEN-T. W swoim założeniu ma ona stanowić jeden z ważnych fragmentów korytarza Via Carpatia, który jest inicjatywą realizowaną przez państwa Europy Środkowej i Wschodniej. W swoim zamierzeniu ma ona stanowić wschodni korytarz transportowy UE, który posiada z jednej strony silne powiązania transportowe z krajami sąsiadującymi z UE, jak np. Ukraina, ale także z drugiej strony ma zapewnić lepszy dostęp do portów morskich państw uczestniczących w inicjatywie, w tym polskich portów nad Morzem Bałtyckim. Dodatkowo, uzupełnienie sieci dróg ekspresowych o ten fragment jako S16 pozwala, łącznie z już wcześniej określoną częścią od Olsztyna do Elku, stanowić dogodne połączenie pomiędzy ważnymi ośrodkami administracyjnymi i gospodarczymi województw podlaskiego i warmińsko-mazurskiego, co jest zgodne z już ww. przywołanymi celami Programu. Bez tego fragmentu sieci, obie stolice nie będą posiadać jak w wielu innych przypadkach wysokopręstowego połączenia. Dodatkowo, dopiero mając na względzie obecną sytuację geopolityczną, istotne dla tego korytarza jest również zapewnienie kompleksowego dodatkowego korytarza S16 o charakterze nie tylko czysto cywilnym.</p> <p>W kontekście powyższego nie można się zgodzić z argumentacją o celowości działań Ministerstwa Infrastruktury polegających wprawdzie na wyznaczeniu korytarza S16 pomiędzy Olsztynem (i dalej np. polskimi portami) a Białymstokiem (i dalej np. Ukrainą), a następnie sztuczny jego podział i tworzenie wydarzeń, uwarunkowań tworzących pozorną różną argumentację przemawiającą za realizacją każdej z przywołanych części S16 z osobna.</p>

Lp.	Element dokumentu	Treść uwagi	Uzasadnienie uwagi	Liczba uwag	Rozpatrzenie uwagi
					<p>Prace dla części łączącej Ełk z Białymstokiem są mniej zaawansowane i rozpoczęły się w 2019 r. Z uwagi na m.in. wpływ na środowisko, prace nad Studium-Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowym się jeszcze nie zakończyły i nie został złożony wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Ogłoszenie postępowania przetargowego jest możliwe nie wcześniej niż w 2027 r.</p> <p>W kontekście powyższego nie można się zgodzić z celową równoczesnością procesu inwestycyjnego. Warto też zwrócić uwagę, że z uwagi na bardzo ambitny charakter każdego z Programów Budowy Dróg Krajowych w Polsce, możliwe jest znalezienie innych inwestycji o zbliżonym harmonogramie.</p> <p>Przygotowanie i realizacja każdej inwestycji odbywa się przy zachowaniu jednolitych i przejrzystych zasad, które mają swoje umocowanie w przepisach prawa, jak i wieloletniej praktyce. Każda inwestycja musi uwzględniać też szczególnie ważny aspekt środowiskowy i zapewnić w sposób możliwie jak najpełniejszy poszanowanie dla środowiska naturalnego.</p> <p>Wnikliwa i szczegółowa analiza wielokryterialna umożliwi doprecyzowanie przebiegu tras poszczególnych wariantów i rekomendowanie najbardziej optymalnego wariantu do wydania decyzji o środowiskowych warunkach realizacji przedsięwzięcia (DŚU). Ostateczny wariant zostanie wybrany po wydaniu stosownej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach przez stosowny RDOŚ.</p> <p>Przy tej okazji, odnosząc się do kwestii rozpatrywania wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla inwestycji przebiegającej przez więcej niż jedno województwo, przez jeden uprawniony organ, warto zwrócić uwagę, że zgodnie z art. 75 pkt 5 Ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. <i>Prawo ochrony środowiska</i> (Dz.U. 2001 nr 62 poz. 627 z późn. zm.):</p> <p>„W przypadku przedsięwzięcia, o którym mowa w ust. 1 pkt 1, wykraczającego poza obszar jednego województwa, decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach wydaje regionalny dyrektor ochrony środowiska, na którego obszarze właściwości znajduje się największa część terenu, na którym ma być realizowane to przedsięwzięcie, po zasięgnięciu opinii regionalnego dyrektora ochrony środowiska właściwego dla pozostałego terenu, na którym ma być realizowane to przedsięwzięcie”.</p>
4	Ramy prawne i powiązania z innymi Dokumentami strategicznymi	RPBDK powinien uwzględnić Prognozę ludności na lata 2014-2050 opracowaną przez Główny Urząd Statystyczny	<p>Projektowanie sieci drogowej odbywa się w całkowitym oderwaniu od prognoz demograficznych, a co za tym idzie projektowana sieć dróg wysokich klas może być znacznie przeszacowana pod względem natężenia ruchu i tym samym jej efektywności i zasadności ekonomicznej.</p> <p>Prognoza ludności na lata 2014-2050 wyraźnie stwierdza, że</p>	1	<p><b>Uwaga wyjaśniona</b></p> <p>Powyzsza uwaga ma charakter ogólny i odnosi się do całego zakresu rzeczowego ujętego w Programie. Z tego względu odniesienie nie będzie nawiązywać do postulowanych przez wnioskodawcę zmian w przebiegu wybranych dróg w północno-wschodniej Polsce.</p>

Lp.	Element dokumentu	Treść uwagi	Uzasadnienie uwagi	Liczba uwag	Rozpatrzenie uwagi
			<p>„Czeka nas dalszy, stopniowy ubytek liczby ludności oraz znaczące zmiany struktury według wieku. Oba te fakty wynikają ze znanych mechanizmów powiązań między natężeniem urodzeń i zgonów a stanami ludności. (...)”</p> <p>W 2050 r. liczba ludności Polski wyniesie 33 mln 951 tys. W porównaniu do stanu w roku bazowym 2013 oznacza to zmniejszenie liczby ludności o 4,55 miliona tj. o 12%. Oprócz ujemnego przyrostu naturalnego, będziemy obserwować dalsze niekorzystne z zmiany w strukturze ludności według wieku oraz zmniejszanie się liczebności kobiet w wieku rozrodczym. Osoby w wieku 65 lat i więcej życia będą stanowiły prawie 1/3 populacji, a ich liczba wzrośnie o 5,4 miliona w porównaniu do 2013 r.” Polskę czeka więc ubytek ludności i stopniowe starzenie się społeczeństwa. Wobec powyższego założenia przyjmowane w prognozach ruchu, że będzie on rósł w nieskończoność (nieustanny wzrost mobilności) jest całkowicie błędne. Tym samym wiele planowanych dróg ekspresowych w przekroju 2 x 2 w obszarach, gdzie obecnie natężenie ruchu nie uzasadnia realizacji takiej inwestycji, może nie mieć uzasadnienia ekonomicznego nawet w perspektywie 2050 roku.</p>		<p>Ministerstwu Infrastruktury znane są kwestie demograficzne wynikające m.in. z prognoz demograficznych opracowywanych przez Główny Urząd Statystyczny. Wyniki takich prognoz są uwzględniane w modelach ruchu dla poszczególnych inwestycji, ale także Zintegrowanym Modelem Ruchu opracowanym przez Centrum Unijnych Projektów Transportowych, którego wyniki są ujęte w Programie. W ramach prowadzonego procesu inwestycyjnego, każda inwestycja musi znaleźć swoje uzasadnienie ruchowe przy porównywaniu poszczególnych wariantów przebiegu. Metodologia dla prognoz ruchu jest standardowa, przejrzysta i dobrze znana – ma zastosowanie dla każdej inwestycji przygotowywanej przez Generalną Dyrekcję Dróg Krajowych i Autostrad. Założenia te wynikają z wieloletniej praktyki, są zgodne z wytycznymi z Niebieskiej Księgi, która była opracowywana przez inicjatywę Jaspers dla potrzeb infrastruktury drogowej. Nie można się w kontekście powyższego zgodzić, iż wyniki tych prognoz zakładają wzrost natężenia ruchu pojazdów w nieskończoność. Warto też zwrócić uwagę na wyniki dotychczas przeprowadzonych Generalnych Pomiarów Ruchu, które pokazują stały wzrost natężenia ruchu szczególnie na głównych korytarzach komunikacyjnych, które są właśnie obsługiwane w dużej mierze przez budowane korytarze autostradowe i dróg ekspresowych. Z doświadczenia widać, że ruch szczególnie na dłuższych dystansach będzie się koncentrował na tych wysokoprzepustowych korytarzach.</p>
5	Budowa drogi S16	Budowa drogi S16 na odcinku Mrągowo -Elk-Knyszyn w obecnej sytuacji geopolitycznej stanowi zagrożenie dla bezpieczeństwa Polski .	S16 w razie konfliktu zbrojnego będzie drogą rokadową dla wroga – droga ta będzie przebiegająca prostopadle do kierunku działania wojsk agresora. W wyniku budowy drogi zostaną zlikwidowane naturalne możliwości obronne północno -wschodniej Polski (Powstanie przeprawy przez Bagna Biebrzańskie oraz przeprawy przez system Wielkich Jezior Mazurskich).	1	<p><b>Uwaga wyjaśniona</b></p> <p>Należy zauważyć, że na etapie prowadzenia procesu inwestycyjnego dla tej drogi, prowadzone są też jak i dla wielu innych inwestycji uzgodnienia m.in. z odpowiednimi organami i instytucjami, w tym również podległymi pod Ministerstwo Obrony Narodowej. Ostateczne stanowisko tych podmiotów nie wyklucza realizacji inwestycji w przebiegu łączącym Białystok z Olsztynem przez Elk.</p> <p>Warto też zauważyć, że budowane korytarze dróg mają również ważny wymiar strategiczny z punktu widzenia interesu obronnego kraju. Z tego względu oczywiście prowadzona jest ciągła współpraca na poziomie Ministerstw czy też jednostek podległych lub nadzorowanych, która również wykracza poza zakres cywilny infrastruktury. Natomiast przedmiotowy Program nie jest dokumentem, który będzie określał zasady takiej współpracy czy też priorytetów w tym zakresie.</p>
6	strony 24, 64 i 71	Na stronie 24 podano: „Wyżej wymienione odcinki dróg ekspresowych S8 (od Kłodzka) oraz S5 zostały wprowadzone do rozporządzenia w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych we wrześniu 2019 r., jako wynik prowadzonych analiz i potrzeb sieciowych oraz postulatów społecznych. W ramach	Budowa drogi ekspresowej S5 nie została wpisana do rozporządzenia na podstawie analiz lub postulatów społecznych, projekt jest wynikiem umowy koalicyjnej po wyborach samorządowych w 2018 roku, kiedy to Prawo i Sprawiedliwość zawiązało w Sejmiku Województwa Dolnośląskiego koalicję z Bezpartyjnymi Samorządowcami.	16	<p><b>Uwaga wyjaśniona</b></p> <p>Należy zauważyć, że uwaga w swojej istocie odnosi się do sprzeciwu wobec realizacji inwestycji w jednym z proponowanych korytarzy przebiegu (tu droga ekspresowa S5). Należy wyjaśnić, że kwestie związane z przebiegiem planowanych do realizacji dróg krajowych ujętych</p>

Lp.	Element dokumentu	Treść uwagi	Uzasadnienie uwagi	Liczba uwag	Rozpatrzenie uwagi
		<p>nowego Programu nowy przebieg S5 będzie stanowił alternatywne połączenie do autostrady A4 i odciążą jedną z najbardziej zatłoczonych dróg w Polsce.</p> <p>Autostrada A4, droga ekspresowa S3, droga ekspresowa S5 i droga ekspresowa S8 stworzą spójny układ komunikacyjny na południowym obszarze Dolnego Śląska.". Nie jest to zgodnie ze stanem rzeczywistym.</p>	<p>Postulaty społeczne jednoznacznie wnoszą o zaniechanie inwestycji w procedowanym korytarzu IV, gdzie nawet Analiza Wielokryterialna z roku 2020 w ramach Studium Korytarzowego wskazuje kombinacje I i II jako najkorzystniejsze. Pod protestem mieszkańców gmin Marcinowice i Świdnica z roku 2020 podpisało się ponad 1000 osób. Po spotkaniach informacyjnych na początku roku 2022 zebrano ponad 12.000 ankiet, gdzie mieszkańcy ponownie jednoznacznie wyrazili swój sprzeciw wobec planowanego przebiegu drogi S5 (oraz przebiegu drogi A4 w nowym śladzie).</p> <p>Nie ma mowy o „spójnym układzie komunikacyjnym”, jeżeli dojdzie do realizacji tych inwestycji, to w promieniu 10 km będzie się znajdowała Autostrada A4 w nowym śladzie, dotychczasowa droga A4 w aktualnym śladzie, nowa droga ekspresowa S8, nowa droga ekspresowa S5 oraz stara droga krajowa DK35. Inwestycje te są mocno przewymiarowane, w celu uzasadnienia inwestycji w projektach podwyższa się prognozy średniodobowego ruchu. Tymczasem nie rośnie populacja w naszym kraju, a motoryzacja jest już teraz bardzo wysoko rozwinięta. Jesteśmy drugim krajem w Europie jeżeli chodzi o ilość samochodów osobowych (750!!!) na 1000 mieszkańców. Zamiast, tak jak w innych krajach, planować wszystko z wieloletnim wyprzedzeniem i zgodnie ze sztuką, biorąc pod uwagę głosy mieszkańców i bazując na dotychczasowych śladach dróg planuje się nowe ślady w oderwaniu od realiów, rozsądki i głosu społeczeństwa obywatelskiego. Nie są brane pod uwagę zasady zrównoważonego rozwoju, proporcjonalności oraz zasady wyważania interesu publicznego i prywatnego.</p>		<p>w ww. projekcie dokumentu nie są jego przedmiotem.</p> <p>Do zadań Ministra Infrastruktury należy kreowanie szeroko pojętej polityki w zakresie infrastruktury drogowej, w tym określanie kierunków rozwoju sieci drogowej, czego wyrazem jest projekt tego Programu. Natomiast kwestia samego przygotowania i realizacji danej inwestycji, zgodnie z obowiązującymi przepisami należy do Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, jako zarządcy danej drogi.</p> <p>Projekt <i>Rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.)</i> jest dokumentem, którego zasadniczą funkcją jest dokonanie diagnozy potrzeb, wskazanie priorytetów inwestycyjnych oraz zabezpieczenie środków finansowych na ich realizację. Projekt nie określa przebiegu żadnej inwestycji a ujęte na mapie przebiegi dróg, dla których nie wydano jeszcze decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach należy traktować jedynie jako orientacyjne trasy.</p> <p>Warto także zauważyć, że inwestycja ta ma już zapewnione finansowanie na realizację w ramach obecnego <i>Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 (z perspektywą do 2025 r.)</i>. Inwestycja ta została wprowadzona nowelizacją Programu z 2019 r. i na tej podstawie zostały rozpoczęte prace przygotowawcze. Procedowany obecnie projekt <i>Rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.)</i> nie wprowadza żadnych zmian w zakresie tej inwestycji. Tak jak wszystkie nieukończone inwestycje z PBDK 2014-2023, znajdzie się ona w załączniku nr 2 do nowego RPBDK2030 w formie listy zadań inwestycyjnych kontynuowanych.</p> <p>Odcinek drogi ekspresowej S5 od Sobótki do Bolkowa został wprowadzony do rozporządzenia w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych, także jako wynik postulatów społecznych. W 2018 r. samorządowcy z województwa dolnośląskiego wystąpili z apelem do Prezesa Rady Ministrów w sprawie drogi ekspresowej S8. Wówczas zwrócono także uwagę na konieczność budowy rozwiązania łączącego autostradę A4 i projektowaną drogę ekspresową S8 z subregionem wałbrzyskim (oraz dalej jeleniogórkim) oraz drogą ekspresową S3 w rejonie Bolkowa. Obecnie trwają prace nad Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowym (STES) dla budowy/rozbudowy autostrady A4 od węzła Legnica Południe (z węzłem) do węzła Wrocław Wschód/węzła Stary Śleszów oraz budowy drogi ekspresowej S5 od Sobótki do Bolkowa. Wspólne opracowanie dokumentacji dla tych inwestycji wynika z faktu ich wzajemnego oddziaływania na siebie.</p> <p>Ostateczny wariant zostanie wybrany dopiero po skrupulatnej analizie wyników w ramach prowadzonego odrębnie dla każdej inwestycji czy korytarza procesu inwestycyjnego, w tym również uwag zgłoszonych w trakcie spotkań informacyjnych ze społeczeństwem.</p> <p>Zapewnienie spójnego układu komunikacyjnego, o którym mowa w uwadze będzie możliwe dzięki procesowi inwestycyjnemu zakładającemu</p>



Lp.	Element dokumentu	Treść uwagi	Uzasadnienie uwagi	Liczba uwag	Rozpatrzenie uwagi
					zaprojektowanie autostrady A4 i drogi ekspresowej S5 przy uwzględnieniu ich wzajemnego oddziaływania na siebie. Opracowanie STEŚ dotyczy odcinka autostrady A4 od węzła Legnica Południe (z węzłem) do węzła Wrocław Wschód lub alternatywnie węzła Stary Śleszów oraz drogi ekspresowej S5 od Sobótki do Bolkowa. STEŚ obejmuje podejście wielowariantowe zarówno względem autostrady A4 (z możliwością rozbudowy lub budowy w nowym śladzie), jak i względem drogi ekspresowej S5.
7	<p>Strona 24:</p> <p>„Wyżej wymienione odcinki dróg ekspresowych S8 (od Kłodzka) oraz S5 zostały wprowadzone do rozporządzenia w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych we wrześniu 2019 r., jako wynik prowadzonych analiz i potrzeb sieciowych oraz postulatów społecznych.”</p> <p>„W ramach nowego Programu nowy przebieg S5 będzie stanowił alternatywne połączenie do autostrady A4 i odciążą jedną z najbardziej zatłoczonych dróg w Polsce. Autostrada A4, droga ekspresowa S3, droga ekspresowa S5 i droga ekspresowa S8</p>	<p>Informacja podana na stronie 24 o tym, że wymienione odcinki dróg ekspresowych S8 oraz S5 zostały wprowadzone do rozporządzenia w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych we wrześniu 2019 r., jako wynik prowadzonych analiz i potrzeb sieciowych oraz postulatów społecznych, nie jest prawdziwa. Żadne postulaty społeczne przemawiające za takimi rozwiązaniami nie były składane, a te które były składane – były głosem sprzeciwu. Nie przeprowadzono efektywnych i skutecznych konsultacji społecznych – wszystko odbywało się „poza plecami” mieszkańców tego obszaru, którzy o przebiegu planowanych tras dowiedzieli się już po rzekomym zatwierdzeniu projektów. Zatem z powodu błędów formalnych i nierzetelnych informacji postulujemy o poprawienie opracowania Strategicznej Oceny Oddziaływania na Środowisko projektu Rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych i o powtórzenie konsultacji w innym terminie, poprzedzonych skutecznym powiadomieniem zainteresowanych mieszkańców.</p>	<p>Postulaty społeczne wnoszą o zaniechanie inwestycji w korytarzu IV, gdzie również Analiza Wielokryteriowa z roku 2020 w ramach Studium Korytarzowego wskazuje kombinacje I i II jako najkorzystniejsze. W roku 2020 pod protestem mieszkańców gmin Marciniowice i Świdnica podpisało się ponad 1000 osób. Po spotkaniach informacyjnych na początku roku 2022 złożono ponad 12.000 ankiet, wypełnionych przez mieszkańców, którzy jednoznacznie wyrazili sprzeciw wobec planowanego przebiegu drogi S5 oraz nowego przebiegu drogi A4. W celu stworzenia argumentów „za” i uzasadnienia inwestycji, przewymiarowano prognozy dotyczące średniodobowego ruchu na drodze krajowej DK35 i zupełnie nie wzięto pod uwagę uruchamianej właśnie linii kolejowej biegnącej równoległe do tej trasy. Projekt jest wprowadzany na siłę w zupełnym oderwaniu od rzeczywistych potrzeb i postulatów mieszkańców oraz głosów zdecydowanego sprzeciwu. Projekt jest forsowany mimo niedokończonych prac i badań przygotowawczych – inwentaryzacji przyrodniczej i decyzji środowiskowej, a te które rzekomo opracowano dotyczą zupełnie innego obszaru – mowa tu o Strategicznej Ocenie Oddziaływania na Środowisko projektu Rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych, w której ewidentnie wklejono teksty skopiowane z innych opracowań. Planuje się enigmatyczną wycinkę lasów (28,5 ha) i rozbiórki domów, podczas gdy przebieg korytarza nie został jeszcze zatwierdzony.</p>	1	<p><b>Uwaga wyjaśniona</b></p> <p>Należy zauważyć, że uwaga w swojej istocie odnosi się do sprzeciwu realizacji inwestycji w jednym z proponowanych korytarzy przebiegu (tu droga ekspresowa S5). Należy wyjaśnić, że kwestie związane z przebiegiem planowanych do realizacji dróg krajowych ujętych ww. projekcie dokumentu nie są jego przedmiotem. Do zadań Ministra Infrastruktury należy kreowanie szeroko pojętej polityki w zakresie infrastruktury drogowej, w tym określanie kierunków rozwoju sieci drogowej, czego wyrazem jest ten Program. Natomiast kwestia samego przygotowania i realizacji danej inwestycji, zgodnie z obowiązującymi przepisami należy do Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, jako zarządcy danej drogi.</p> <p>Projekt <i>Rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.)</i> jest dokumentem, którego zasadniczą funkcją jest dokonanie diagnozy potrzeb, wskazanie priorytetów inwestycyjnych oraz zabezpieczenie środków finansowych na ich realizację. Projekt nie określa przebiegu żadnej inwestycji a ujęte na mapie przebiegi dróg, dla których nie wydano jeszcze decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach należy traktować jedynie jako orientacyjne trasy.</p> <p>Warto także zauważyć, że inwestycja ta ma już zapewnione finansowanie na realizację w ramach obecnego <i>Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 (z perspektywą do 2025 r.)</i>. Inwestycja ta została wprowadzona nowelizacją Programu z 2019 r. i na tej podstawie zostały rozpoczęte prace przygotowawcze. Procedowany obecnie projekt <i>Rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.)</i> nie wprowadza żadnych zmian w zakresie tej inwestycji. Tak jak wszystkie nieukończone inwestycje z PBDK 2014-2023, znajdzie się ona w załączniku nr 2 do nowego RPBDK2030 w formie listy zadań inwestycyjnych kontynuowanych.</p> <p>Ostateczny wariant zostanie wybrany dopiero po skrupulatnej analizie wyników w ramach prowadzonego odrębnie dla każdej inwestycji czy korytarza procesu inwestycyjnego, w tym również uwag zgłoszonych w trakcie spotkań informacyjnych ze społeczeństwem.</p>

Lp.	Element dokumentu	Treść uwagi	Uzasadnienie uwagi	Liczba uwag	Rozpatrzenie uwagi
	stworzą spójny układ komunikacyjny na południowym obszarze Dolnego Śląska."				
8	strony 24, 64 i 71	Na stronie 24 podano: „Wyżej wymienione odcinki dróg ekspresowych S8 (od Kłodzka) oraz S5 zostały wprowadzone do rozporządzenia w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych we wrześniu 2019 r., jako wynik prowadzonych analiz i potrzeb sieciowych oraz postulatów społecznych. W ramach nowego Programu nowy przebieg S5 będzie stanowił alternatywne połączenie do autostrady A4 i odciążą jedną z najbardziej zatłoczonych dróg w Polsce. Autostrada A4, droga ekspresowa S3, droga ekspresowa S5 i droga ekspresowa S8 stworzą spójny układ komunikacyjny na południowym obszarze Dolnego Śląska.". Nie jest to zgodnie ze stanem rzeczywistym.	Postulaty społeczne wnoszą o zaniechanie inwestycji w korytarzu IV- Analiza Wielokryterialna z roku 2020 w ramach Studium Korytarzowego wskazuje kombinacje I i II jako najkorzystniejsze. Pod protestem mieszkańców gmin Marcinowice i Świdnica z roku 2020 podpisało się ponad 1000 osób. Po spotkaniach informacyjnych na początku roku 2022 zebrano ponad 12.000 ankiet, gdzie mieszkańcy jednoznacznie wyrazili swój sprzeciw wobec planowanego przebiegu drogi S5. Brak "spójności w układzie komunikacyjnym"-jeżeli dojdzie do realizacji tych inwestycji, to w promieniu 10 km będzie się znajdowała Autostrada A4 w nowym śladzie, dotychczasowa droga A4 w aktualnym śladzie, nowa droga ekspresowa S8, nowa droga ekspresowa S5 oraz stara droga krajowa DK35. Inwestycje te są mocno przewymiarowane- podwyższa się prognozy średniodobowego ruchu. W innych krajach planuje się wszystko z wieloletnim wyprzedzeniem i zgodnie ze sztuką, biorąc pod uwagę głosy mieszkańców i bazując na dotychczasowych śladach dróg. W przypadku S5 nie są brane pod uwagę zasady zrównoważonego rozwoju, proporcjonalności oraz zasady wyważania interesu publicznego i prywatnego. Na licznych spotkaniach Mieszkańców zrzeszonych w wielu Stowarzyszeniach z dyrekcją GDDKiA do tej pory nie wskazano oficjalnego wyboru korytarza. Nie wybrano końcowej wersji przebiegu drogi S5, nie zakończono inwentaryzacji przyrodniczej, a w opracowaniu Strategicznej Oceny Oddziaływania na Środowisko projektu Rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych wpisano już teraz ocenę negatywnych skutków dla środowiska. Skopiowano teksty z innych opracowań- kurhan w Barbarówce, który znajduje się w powiecie chełmskim. Znajdujemy tutaj pełno błędów, jest mowa o istniejącej decyzji środowiskowej (znajdujemy się na etapie konsultacji korytarzowych, nie zakończono inwentaryzacji przyrodniczej i nie ma żadnej decyzji środowiskowej!), napisano o konieczności wycinki 28,3 ha lasów i konieczności rozbiórki budynków, kiedy nie wybrano jeszcze korytarza.	1	<p><b>Uwaga wyjaśniona</b></p> <p>Należy zauważyć, że uwaga w swojej istocie odnosi się do sprzeciwu wobec realizacji inwestycji w jednym z proponowanych korytarzy przebiegu (tu droga ekspresowa S5). Należy wyjaśnić, że kwestie związane z przebiegiem planowanych do realizacji dróg krajowych ujętych w ww. projekcie dokumentu nie są jego przedmiotem. Do zadań Ministra Infrastruktury należy kreowanie szeroko pojętej polityki w zakresie infrastruktury drogowej, w tym określanie kierunków rozwoju sieci drogowej, czego wyrazem jest projekt tego Programu. Natomiast kwestia samego przygotowania i realizacji danej inwestycji, zgodnie z obowiązującymi przepisami należy do Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, jako zarządcy danej drogi.</p> <p>Projekt <i>Rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.)</i> jest dokumentem, którego zasadniczą funkcją jest dokonanie diagnozy potrzeb, wskazanie priorytetów inwestycyjnych oraz zabezpieczenie środków finansowych na ich realizację. Projekt nie określa przebiegu żadnej inwestycji a ujęte na mapie przebiegi dróg, dla których nie wydano jeszcze decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach należy traktować jedynie jako orientacyjne trasy.</p> <p>Warto także zauważyć, że inwestycja ta ma już zapewnione finansowanie na realizację w ramach obecnego <i>Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 (z perspektywą do 2025 r.)</i>. Inwestycja ta została wprowadzona nowelizacją Programu z 2019 r. i na tej podstawie zostały rozpoczęte prace przygotowawcze. Procedowany obecnie projekt <i>Rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.)</i> nie wprowadza żadnych zmian w zakresie tej inwestycji. Tak jak wszystkie nieukończone inwestycje z PBKD 2014-2023, znajdzie się ona w załączniku nr 2 do nowego RPBDK2030 w formie listy zadań inwestycyjnych kontynuowanych.</p> <p>Ostateczny wariant zostanie wybrany dopiero po skrupulatnej analizie wyników w ramach prowadzonego odrębnie dla każdej inwestycji czy korytarza procesu inwestycyjnego, w tym również uwag zgłoszonych w trakcie spotkań informacyjnych ze społeczeństwem.</p> <p>Zapewnienie spójnego układu komunikacyjnego, o którym mowa w uwadze będzie możliwe dzięki procesowi inwestycyjnemu zakładającemu zaprojektowanie autostrady A4 i drogi ekspresowej S5 przy uwzględnieniu ich wzajemnego oddziaływania na siebie. Opracowanie Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowego (STES) dotyczy odcinka</p>

Lp.	Element dokumentu	Treść uwagi	Uzasadnienie uwagi	Liczba uwag	Rozpatrzenie uwagi
					<p>autostrady A4 od węzła Legnica Południe (z węzłem) do węzła Wrocław Wschód lub alternatywnie węzła Stary Śleszów oraz drogi ekspresowej S5 od Sobótki do Bolkowa. STEŚ obejmuje podejście wielowariantowe zarówno względem autostrady A4 (z możliwością rozbudowy lub budowy w nowym śladzie), jak i względem drogi ekspresowej S5.</p> <p>Natomiast fragment o oddziaływaniu przedsięwzięcia na krajobraz i zabytki z załącznika 1 do Prognozy OoŚ Programu wspomniany w uwadze, odnosił się do projektu nr 119, i przypisany został omyłkowo projektowi nr 121. Błąd poprawiono a ocenę dla projektu nr 121 zweryfikowano.</p>
9	strony 24, 64 i 71	<p>Na stronie 24 czytamy: „Wyżej wymienione odcinki dróg ekspresowych S8 (od Kłodzka) oraz S5 zostały wprowadzone do rozporządzenia w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych we wrześniu 2019 r., jako wynik prowadzonych analiz i potrzeb sieciowych oraz postulatów społecznych. W ramach nowego Programu nowy przebieg S5 będzie stanowił alternatywne połączenie do autostrady A4 i odciąży jedną z najbardziej zatłoczonych dróg w Polsce. Autostrada A4, droga ekspresowa S3, droga ekspresowa S5 i droga ekspresowa S8 stworzą spójny układ komunikacyjny na południowym obszarze Dolnego Śląska”. Nie jest to zgodnie ze stanem rzeczywistym.</p>	<p>Budowa drogi ekspresowej S5 nie została wpisana do rozporządzenia na podstawie analiz lub postulatów społecznych, projekt jest wynikiem umowy koalicyjnej po wyborach samorządowych w 2018 roku, kiedy to Prawo i Sprawiedliwość zawiązało w Sejmiku Województwa Dolnośląskiego koalicję z Bezpartyjnymi Samorządowcami. Odnośnie postulatów społecznych, zalecamy zapoznanie się z protestem mieszkańców gmin Marcinowice i Świdnica, pod którym w roku 2020 podpisało się ponad 1000 osób oraz z faktem ponad 12.000 wysłanych ankiet po spotkaniach informacyjnych na przełomie stycznia i lutego 2022 r., gdzie mieszkańcy jednoznacznie wyrazili swój sprzeciw wobec planowanego przebiegu drogi S5 (oraz przebiegu drogi A4 w nowym śladzie). Absolutnie nie ma mowy o „spójnym układzie komunikacyjnym”, jeżeli dojdzie do realizacji tych inwestycji, to w promieniu 10 km będzie się znajdowała Autostrada A4 w nowym śladzie, stara droga po A4 w aktualnym śladzie, droga ekspresowa S8, droga ekspresowa S5 oraz stara droga krajowa DK35. Inwestycje te są mocno przewymiarowane, w projektach podwyższa się prognozy SDR (dla S5 z 19 do 35 tyś. na rok 2034) aby je uzasadnić. Tymczasem w kraju nie mamy wzrostu populacji, a motoryzacja jest już teraz bardzo wysoko rozwinięta. W Polsce przypada 747 samochodów osobowych na 1000 mieszkańców, co daje nam drugie miejsce w Europie. Zamiast, tak jak w innych krajach, planować wszystko z wieloletnim wyprzedzeniem i zgodnie ze sztuką, biorąc pod uwagę głosy mieszkańców i bazując na dotychczasowych śladach dróg planuje się nowe ślady w oderwaniu od realiów, rozsądku i głosu społeczeństwa obywatelskiego. W działaniach GDDKiA nie są brane pod uwagę zasady zrównoważonego rozwoju, proporcjonalności oraz zasady wyważania interesu publicznego i prywatnego. Wszystko wskazuje na to, że przebieg drogi został ustalony już wiele lat temu w wyniku ustaleń politycznych. Analiza wielokryterialna w ramach studium korytarzowego wskazuje kombinacje I i II jako najkorzystniejsze. Na licznych spotkaniach Mieszkańców zrzeszonych w wielu Stowarzyszeniach z dyrekcją GDDKiA jednak do tej pory nie wskazano oficjalnego wyboru</p>	1	<p><b>Uwaga wyjaśniona</b></p> <p>Należy zauważyć, że uwaga w swojej istocie odnosi się do sprzeciwu wobec realizacji inwestycji w jednym z proponowanych korytarzy przebiegu (tu droga ekspresowa S5). Należy wyjaśnić, że kwestie związane z przebiegiem planowanych do realizacji dróg krajowych ujętych w ww. projekcie dokumentu nie są jego przedmiotem.</p> <p>Do zadań Ministra Infrastruktury należy kreowanie szeroko pojętej polityki w zakresie infrastruktury drogowej, w tym określanie kierunków rozwoju sieci drogowej, czego wyrazem jest projekt tego Programu. Natomiast kwestia samego przygotowania i realizacji danej inwestycji, zgodnie z obowiązującymi przepisami należy do Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, jako zarządcy danej drogi.</p> <p>Projekt <i>Rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.)</i> jest dokumentem, którego zasadniczą funkcją jest dokonanie diagnozy potrzeb, wskazanie priorytetów inwestycyjnych oraz zabezpieczenie środków finansowych na ich realizację. Projekt nie określa przebiegu żadnej inwestycji a ujęte na mapie przebiegi dróg, dla których nie wydano jeszcze decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach należy traktować jedynie jako orientacyjne trasy.</p> <p>Warto także zauważyć, że inwestycja ta ma już zapewnione finansowanie na realizację w ramach obecnego <i>Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 (z perspektywą do 2025 r.)</i>. Inwestycja ta została wprowadzona nowelizacją Programu z 2019 r. i na tej podstawie zostały rozpoczęte prace przygotowawcze. Procedowany obecnie projekt <i>Rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.)</i> nie wprowadza żadnych zmian w zakresie tej inwestycji. Tak jak wszystkie nieukończone inwestycje z PBDK 2014-2023, znajduje się ona w załączniku nr 2 do nowego RPBDK2030 w formie listy zadań inwestycyjnych kontynuowanych.</p> <p>Odcinek drogi ekspresowej S5 od Sobótki do Bolkowa został wprowadzony do rozporządzenia w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych także jako wynik postulatów społecznych. W 2018 r. samorządowcy z województwa dolnośląskiego wystąpili z apelem do Prezesa Rady</p>

Lp.	Element dokumentu	Treść uwagi	Uzasadnienie uwagi	Liczba uwag	Rozpatrzenie uwagi
			<p>korytarza. Nie wiadomo z jakiego powodu właśnie kombinacja IV została zarekomendowana do dalszych prac, czyli do Studium Techniczno-Ekologiczno-Środowiskowym (STeS), które aktualnie trwają. Nie wybrano końcowej wersji przebiegu drogi S5, nie zakończono inwentaryzacji przyrodniczej, a w opracowaniu Strategicznej Oceny Oddziaływania na Środowisko projektu Rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych wpisano już teraz ocenę negatywnych skutków dla środowiska. Ewidentnie skopiowano teksty z innych opracowań n.p. pisze się o oddziaływaniu inwestycji na zabytkowy kurhan w Barbarówce, który znajduje się w powiecie chełmskim. Znajdujemy tutaj pełno błędów, jest mowa o istniejącej decyzji środowiskowej (znajdujemy się na etapie konsultacji korytarzowych, nie zakończono inwentaryzacji przyrodniczej i nie ma żadnej decyzji środowiskowej!), o konieczności wycinki 28,3 ha lasów i konieczności rozbiórki budynków, kiedy nie wybrano jeszcze korytarza itp. Mamy tutaj błąd formalny, informacje zostały przygotowane nierzetelnie, jako Stowarzyszenie postulujemy o poprawienie opracowania Strategicznej Oceny Oddziaływania na Środowisko projektu Rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych i powtórzenie konsultacji w innym terminie.</p>		<p>Ministrów w sprawie drogi ekspresowej S8. Wówczas zwrócono także uwagę na konieczność budowy rozwiązania łączącego autostradę A4 i projektowaną drogę ekspresową S8 z subregionem wałbrzyskim (oraz dalej jeleniogórskim) oraz drogą ekspresową S3 w rejonie Bolkowa. Zapewnienie spójnego układu komunikacyjnego, o którym mowa w uwadze będzie możliwe dzięki procesowi inwestycyjnemu zakładającemu zaprojektowanie autostrady A4 i drogi ekspresowej S5 przy uwzględnieniu ich wzajemnego oddziaływania na siebie. Opracowanie Studium Techniczno-Ekologiczno-Środowiskowego (STeS) dotyczy odcinka autostrady A4 od węzła Legnica Południe (z węzłem) do węzła Wrocław Wschód lub alternatywnie węzła Stary Śleszów oraz drogi ekspresowej S5 od Sobótki do Bolkowa. STeS obejmuje podejście wielowariantowe zarówno względem autostrady A4 (z możliwością rozbudowy lub budowy w nowym śladzie), jak i względem drogi ekspresowej S5.</p> <p><i>Projekt Rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.)</i> w żaden sposób nie określa ostatecznego przebiegu odcinka drogi ekspresowej S5 od Sobótki do Bolkowa. Ostateczny wariant zostanie wybrany dopiero po skrupulatnej analizie wyników w ramach prowadzonego odrębnie dla każdej inwestycji czy korytarza procesu inwestycyjnego, w tym również uwag zgłoszonych w trakcie spotkań informacyjnych ze społeczeństwem.</p> <p>Warto też zauważyć, że <i>Projekt Rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.)</i> został poddany konsultacjom dwukrotnie z zachowaniem wszelkiej staranności w zakresie wymagań dotyczących podania do publicznej wiadomości informacji o ich przeprowadzaniu.</p> <p>Projekt został poddany konsultacjom zgodnie z art. 6 oraz art. 19a ustawy z dnia 6 grudnia 2006 r. <i>o zasadach prowadzenia polityki rozwoju</i> oraz §21 uchwały Nr 190 Rady Ministrów - <i>Regulamin pracy Rady Ministrów</i> z dnia 29 października 2013 r. które trwały 35 dni od 13 sierpnia 2021 r. do 17 września 2021 r.</p> <p>Projekt został wówczas wysłany również bezpośrednio do: Związku Powiatów Polskich, Związku Województw RP, Unii Metropolii Polskich, Związku Miast Polskich, Związku Gmin Wiejskich. Wpłynęło łącznie 2 145 uwag i wniosków.</p> <p>Konsultacje społeczne w ramach strategicznej oceny oddziaływania na środowisko są kolejnymi konsultacjami i trwały 21 dni zgodnie z art. 39 ustawy z dnia 3 października 2008 r. <i>o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko</i>.</p> <p>Informacje o konsultacjach podawane były zgodnie z wymogami ustawowymi do publicznej wiadomości poprzez: obwieszczenia w prasie o zasięgu ogólnokrajowym, obwieszczenia na stronach Biuletynu Informacji Publicznej Ministerstwa Infrastruktury oraz w social mediach, jak również</p>

Lp.	Element dokumentu	Treść uwagi	Uzasadnienie uwagi	Liczba uwag	Rozpatrzenie uwagi
					<p>poprzez obwieszczenie w siedzibie Ministerstwa Infrastruktury. Projekt został także skierowany do zaopiniowania do Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu Terytorialnego, uzyskując opinię pozytywną.</p> <p>Natomiast fragment o oddziaływaniu przedsięwzięcia na krajobraz i zabytki z załącznika 1 do Prognozy OOS Programu wspomniany w uwadze, odnosi się do projektu nr 119, i przypisany został omyłkowo projektowi nr 121. Błąd poprawiono a ocenę dla projektu nr 121 zweryfikowano.</p>
10	dotyczy zakresu przebudowy autostrady A4	Konieczność przebudowy autostrady A4 w nowym Śladzie zgodnie z przekazanym wnioskiem	Gmina Kąty Wrocławskie podtrzymuje wniosek przekazany do GDDKiA we Wrocławiu o zasadności przebudowy autostrady A4 w nowym śladzie zgodnie z przedłożoną propozycją.	1	<p><b>Uwaga wyjaśniona</b></p> <p>Należy zauważyć, że uwaga w swojej istocie odnosi się do sprzeciwu wobec realizacji inwestycji w jednym z proponowanych korytarzy przebiegu (tu autostrada A4). Należy wyjaśnić, że kwestie związane z przebiegiem planowanych do realizacji dróg krajowych ujętych w ww. projekcie dokumentu nie są jego przedmiotem.</p> <p>Do zadań Ministra Infrastruktury należy kreowanie szeroko pojętej polityki w zakresie infrastruktury drogowej, w tym określanie kierunków rozwoju sieci drogowej, czego wyrazem jest projekt tego Programu. Natomiast kwestia samego przygotowania i realizacji danej inwestycji, zgodnie z obowiązującymi przepisami należy do Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, jako zarządcy danej drogi.</p> <p>Projekt <i>Rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.)</i> jest dokumentem, którego zasadniczą funkcją jest dokonanie diagnozy potrzeb, wskazanie priorytetów inwestycyjnych oraz zabezpieczenie środków finansowych na ich realizację. Projekt nie określa przebiegu żadnej inwestycji a ujęte na mapie przebiegi dróg, dla których nie wydano jeszcze decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach należy traktować jedynie jako orientacyjne trasy.</p> <p>Obecnie trwają prace nad Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowym (STES) dla budowy/rozbudowy autostrady A4 od węzła Legnica Południe (z węzłem) do węzła Wrocław Wschód/węzła Stary Śleszów oraz budowy drogi ekspresowej S5 od Sobótki do Bolkowa.</p> <p>Nie jest znany ostateczny wariant przebiegu autostrady A4. Ostateczny wariant zostanie wybrany dopiero po skrupulatnej analizie wyników w ramach prowadzonego odrębnie dla każdej inwestycji czy korytarza procesu inwestycyjnego, w tym również uwag zgłoszonych w trakcie spotkań informacyjnych ze społeczeństwem oraz samorządami.</p> <p>Realizacja inwestycji polegającej na rozbudowie autostrady A4 lub budowie jej w nowym śladzie jest ściśle powiązana z budową drogi ekspresowej S5 od Sobótki do Bolkowa i faktem wzajemnego oddziaływania na siebie</p>

Lp.	Element dokumentu	Treść uwagi	Uzasadnienie uwagi	Liczba uwag	Rozpatrzenie uwagi
					tych inwestycji.
11	Cały dokument	Mam wątpliwości czy jest brane pod uwagę zastąpienie w części transportu drogowego, transportem kolejowym.	Rządowy Program Budowy Dróg Krajowych ma strategiczny charakter. Czy jest on w jakikolwiek sposób koordynowany z alternatywnym nisko emisyjnym transportem kolejowym.	1	<p><b>Uwaga wyjaśniona</b></p> <p>Program jest dokumentem wdrożeniowym w stosunku do dokumentu wyższego szczebla, jakim jest <i>Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 r.</i> Kwestie związane z koordynacją działań inwestycyjnych w zakresie rozbudowy infrastruktury kolejowej oraz drogowej powinny być przedmiotem wcześniejszych analiz przeprowadzonych w trakcie opracowywania <i>Strategii</i>, która to z kolei określa cele dla wszystkich gałęzi transportu.</p> <p>Natomiast <i>projekt Rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.)</i> jest „średniookresowym dokumentem programowym w sektorze infrastruktury dróg krajowych” i ma za zadanie określić priorytety inwestycje dot. dróg krajowych.</p>
12	Cały dokument	Oczekuję przełożenia konsultacji na jesień bieżącego roku. Należy wcześniej przeprowadzić kampanię informacyjną tego projektu, zarówno wśród osób fizycznych, samorządów, a także organizacji społecznych i ekologicznych.	Rządowy Program Budowy Dróg Krajowych ma strategiczny charakter, a skutki jego realizacji dotkną przynajmniej kilkanaście milionów ludzi na terenie całego kraju. Materiały będące przedmiotem analizy mają setki stron. Konsultacje tego dokumentu, które trwają trzy tygodnie i utrzymywane są w tajemnicy nawet dla dużych samorządów są nieporozumieniem.	4	<p><b>Uwaga wyjaśniona.</b></p> <p>Projekt <i>Rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.)</i> został poddany konsultacjom dwukrotnie z zachowaniem wszelkiej staranności w zakresie wymagań dotyczących podania do publicznej wiadomości informacji o ich przeprowadzaniu.</p> <p>Projekt został poddany konsultacjom zgodnie z art. 6 oraz art. 19a ustawy z dnia 6 grudnia 2006 r. <i>o zasadach prowadzenia polityki rozwoju</i> oraz §21 uchwały Nr 190 Rady Ministrów - <i>Regulamin pracy Rady Ministrów</i> z dnia 29 października 2013 r., które trwały 35 dni od 13 sierpnia 2021 r. do 17 września 2021 r.</p> <p>Projekt został wówczas wysłany również bezpośrednio do: Związku Powiatów Polskich, Związku Województw RP, Unii Metropolii Polskich, Związku Miast Polskich, Związku Gmin Wiejskich. Wpłynęło łącznie 2 145 uwag i wniosków.</p> <p>Konsultacje społeczne w ramach strategicznej oceny oddziaływania na środowisko są kolejnymi konsultacjami i trwały 21 dni zgodnie z art. 39 ustawy z dnia 3 października 2008 r. <i>o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko.</i></p> <p>Informacje o konsultacjach podawane były zgodnie z wymogami ustawowymi do publicznej wiadomości poprzez: obwieszczenia w prasie o zasięgu ogólnokrajowym, obwieszczenia na stronach Biuletynu Informacji Publicznej Ministerstwa Infrastruktury oraz w social mediach, jak również poprzez obwieszczenie w siedzibie MI.</p>

Lp.	Element dokumentu	Treść uwagi	Uzasadnienie uwagi	Liczba uwag	Rozpatrzenie uwagi
					Projekt został także skierowany do zaopiniowania do Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu Terytorialnego, uzyskując opinię pozytywną.
13	Rysunek nr 6 – przebieg trasy drogi ekspresowej S5	Wyrażamy negatywną opinię w zakresie wyznaczonego przebiegu drogi ekspresowej S5 Sobótka - Bolków przez teren Gminy Świdnica.	<p>Realizacja nowego odcinka drogi ekspresowej S5 na odc. Sobótka (S8) – Bolków (S3) przebiegającej przez teren gminy Świdnica obciążona jest wysokimi kosztami społecznymi i środowiskowymi. Korytarz wariantu wskazanego na Rysunku nr 6 Rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.) zaplanowany został w bezpośrednim zblizeniu do terenów mieszkaniowych czterech wsi Sulisławice, Wiśniowa, Wilków i Niegoszów. Na etapie Studium Korytarzowego w korespondencji kierowanej do generalnego wykonawcy opracowania dokumentacji projektowej i GDDKiA zgłaszane były uwagi, co do zaproponowanych przebiegów korytarzy w granicach administracyjnych Gminy Świdnica. W każdej swojej opinii do przedstawionych wersji korytarzy w obrębie Gminy Świdnica (m. Sulisławice, Wiśniowa, Niegoszów i Wilków) wskazywane były trudne warunki terenowe do realizacji przedsięwzięcia wynikające z zagospodarowania (bezpośrednie sąsiedztwo terenów zabudowanych) i ukształtowania terenu. W rejonie Sulisławic i Wiśniowej odległość pomiędzy skrajnymi zabudowaniami nie przekracza 370 m, co sprawia, że całe Sulisławice i znaczna część terenów mieszkaniowych wsi Wiśniowa znajdują się w strefie oddziaływania inwestycji. Takie położenie drogi może powodować uciążliwości związane z hałasem oraz zanieczyszczeniem powietrza przez pojazdy. Korytarz został wyznaczony głównie przez grunty wykorzystywane do produkcji rolniczej, na których znajdują się użytki o bardzo dobrych parametrach, umożliwiających uzyskiwanie wysokiej jakości zbiorów. Wyłączenie tych gruntów z produkcji rolnej spowoduje zmniejszenie produkcji rolniczej na tym terenie i ostatecznie obniży sumę przychodów gospodarstw utrzymujących się wyłącznie z rolnictwa i spowoduje pogorszenie jakości życia mieszkańców. Budowa drogi ekspresowej S5 w orientacji zachód – wschód, pomiędzy miejscowościami Wiśniowa – Sulisławice i Niegoszów – Wilków, zaburzy historycznie wykształconą strukturę przestrzenną gminy. W związku z czym nastąpi marginalizacja ukształtowanych wcześniej związków historycznych, społecznych i gospodarczych w przedmiotowym obszarze. Przynieść to może w konsekwencji negatywny skutek w postaci obniżenia znaczenia „odciętych” przez drogę miejscowości i ostatecznie doprowadzić do rewizji granic Gminy Świdnica.</p> <p>Przedstawiciele samorządu wielokrotnie proponowali, zgodnie z sugestią mieszkańców gminy, aby przebieg drogi ekspresowej S5 wyznaczyć w korytarzu istniejącej drogi</p>	1	<p><b>Uwaga wyjaśniona</b></p> <p>Należy zauważyć, że uwaga w swojej istocie odnosi się do sprzeciwu wobec realizacji inwestycji w jednym z proponowanych korytarzy przebiegu (tu droga ekspresowa S5). Należy wyjaśnić, że kwestie związane z przebiegiem planowanych do realizacji dróg krajowych ujętych w ww. projekcie dokumentu nie są jego przedmiotem.</p> <p>Do zadań Ministra Infrastruktury należy kreowanie szeroko pojętej polityki w zakresie infrastruktury drogowej, w tym określanie kierunków rozwoju sieci drogowej, czego wyrazem jest projekt tego Programu. Natomiast kwestia samego przygotowania i realizacji danej inwestycji, zgodnie z obowiązującymi przepisami należy do Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, jako zarządcy danej drogi.</p> <p>Projekt <i>Rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.)</i> jest dokumentem, którego zasadniczą funkcją jest dokonanie diagnozy potrzeb, wskazanie priorytetów inwestycyjnych oraz zabezpieczenie środków finansowych na ich realizację. Projekt nie określa przebiegu żadnej inwestycji a ujęte na mapie przebiegi dróg, dla których nie wydano jeszcze decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach należy traktować jedynie jako orientacyjne trasy.</p> <p>Warto także zauważyć, że inwestycja ta ma już zapewnione finansowanie na realizację w ramach obecnego <i>Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 (z perspektywą do 2025 r.)</i>. Inwestycja ta została wprowadzona nowelizacją Programu z 2019 r. i na tej podstawie zostały rozpoczęte prace przygotowawcze. Procedowany obecnie projekt <i>Rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.)</i> nie wprowadza żadnych zmian w zakresie tej inwestycji. Tak jak wszystkie nieukończone inwestycje z PBDK 2014-2023, znajdzie się ona w załączniku nr 2 do nowego RPBDK2030 w formie listy zadań inwestycyjnych kontynuowanych.</p> <p>Projekt <i>Rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.)</i> w żaden sposób nie określa ostatecznego przebiegu odcinka drogi ekspresowej S5 od Sobótki do Bolkowa. Ostateczny wariant zostanie wybrany dopiero po skrupulatnej analizie wyników w ramach prowadzonego odrębnie dla każdej inwestycji czy korytarza procesu inwestycyjnego, w tym również uwag zgłoszonych w trakcie spotkań informacyjnych ze społeczeństwem.</p> <p>Obecnie trwają prace nad Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowym (STeS) dla budowy/rozbudowy autostrady A4 od węzła</p>

Lp.	Element dokumentu	Treść uwagi	Uzasadnienie uwagi	Liczba uwag	Rozpatrzenie uwagi
			powiatowej 3396D Świdnica-Żarów. Za takim rozwiązaniem przemawiają z pewnością niższe koszty społeczne niż te, które ciążą na wariantcie ujętym w Rządowym Programie Budowy Dróg Krajowych, a w związku z uregulowaną w dużej części strukturą własności gruntów ograniczone zostaną koszty realizacji inwestycji. Wariant poprowadzenia drogi S5 w korytarzu drogowym drogi powiatowej 3396D nie wyklucza możliwości zachowania skomunikowania drogą ekspresową węzła Bolków z Sobótką, a jednocześnie pozwala na zmniejszenie zakresu negatywnego oddziaływania inwestycji na kolejne miejscowości. W sąsiedztwie korytarza drogi powiatowej 3396D zlokalizowane już zostały strefy aktywności gospodarczej naszego regionu. Budowa drogi ekspresowej S5 w jego przebiegu poprawi dostępność komunikacyjną ośrodków gospodarczych, w tym podstref w Świdnicy i Żarowie, do sieci transportowej w kraju w zakresie dróg ekspresowych i autostrad. Ujęty w Programie przebieg S5 równoległy do istniejącej drogi krajowej nr 35 pozbawiony jest takich walorów, w szczególności w odniesieniu do podstrefy w Żarowie. Układ południkowy jest korzystniejszy z uwagi na możliwość wygenerowania dodatkowego ruchu turystycznego do atrakcyjnych krajobrazowo miejsc zlokalizowanych w południowej części regionu. Mamy świadomość, że planowana inwestycja w zakresie budowy drogi ekspresowej S5 z Sobótki do Bolkowa, jest istotna z punktu rozbudowy sieci drogowej w regionie, jednakże jej realizacja nie może być w sprzeczności z interesami społeczności lokalnej. Mając powyższe na uwadze wnosimy o zmianę przebiegu drogi ekspresowej S5 Sobótka – Bolków w obszarze Gminy Świdnica i wyznaczenie nowego przebiegu w korytarzu istniejącej drogi powiatowej 3396D Świdnica-Żarów.		Legnica Południe (z węzłem) do węzła Wrocław Wschód/węzła Stary Śleszów oraz budowy drogi ekspresowej S5 od Sobótki do Bolkowa. Wspólne opracowanie dokumentacji dla tych inwestycji wynika z faktu ich wzajemnego oddziaływania na siebie.  STeS, dla którego realizacji zawarto umowę 21 czerwca 2021 r., umożliwi doprecyzowanie przebiegu tras poszczególnych wariantów i rekomendowanie najbardziej optymalnego wariantu do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia (DŚU). Ostateczny wariant zostanie wybrany dopiero po skrupulatnej analizie wyników, w tym również uwag zgłoszonych w trakcie spotkań informacyjnych ze społeczeństwem. Uwagi zgłoszone przez mieszkańców i samorządowców gminy Świdnica także zostaną w odpowiedni sposób przeanalizowane.
14	4.2. Budowa połączeń uzupełniających względem drogowej sieci TEN-T droga ekspresowa S5 na odc. Sobótka (S8) – Świdnica – Bolków (S3)	Droga S5 na trasie Sobótka — Świdnica- Bolków w aktualnym wariantcie nie powinna powstać ze względu na zbyt bliskie położenie przy wsi Krasków. Z uwagi na specyfikę tej wsi, oazy ciszy i natury, jej walory turystyczne, medytacyjne, ekologiczne i przyrodnicze, autostrada powinna znajdować się co najmniej 5km od Kraskowa. W aktualnym projekcie znajdują się zaledwie 2km, co nie zabezpiecza możliwości kontynuacji funkcjonowania naszych gospodarstw w taki sposób, do jakiego zostały stworzone.  Wielu z mieszkańców tworzy wartościowe inicjatywy dla tysięcy turystów z okolic, ale i całej Polski, czy zagranicy.  Znajduje się tu zabytek Pałac Krasków, ośrodek	Wysyłam tą ankietę, ponieważ jestem mieszkańcem tej wsi i powstanie drogi bezpośrednio wpłynęłoby negatywnie na moje życie.  Proces projektowania tej drogi opatrzony jest błędem formalnym. Konsultacje spotkały się z dużym protestem mieszkańców ze względu na za małe oddalenie od miejscowości, narażenie ich na hałas. Te konsultacje nie zostały uwzględnione.  Droga ta nie powinna być tu w ogóle wpisana w opracowanie programu budowy dróg, ponieważ trwają jeszcze prace STES nad drogą ekspresową S5 i nie zostały one zamknięte.  Większość mieszkańców naszego regionu w okolicach Kraskowa jest przeciwna powstaniu drogi ekspresowej S5.	1	<b>Uwaga wyjaśniona</b>  Należy zauważyć, że uwaga w swojej istocie odnosi się do sprzeciwu wobec realizacji inwestycji w jednym z proponowanych korytarzy przebiegu (tu droga ekspresowa S5). Należy wyjaśnić, że kwestie związane z przebiegiem planowanych do realizacji dróg krajowych ujętych ww. projekcie dokumentu nie są jego przedmiotem.  Do zadań Ministra Infrastruktury należy kreowanie szeroko pojętej polityki w zakresie infrastruktury drogowej, w tym określanie kierunków rozwoju sieci drogowej, czego wyrazem jest projekt tego Programu. Natomiast kwestia samego przygotowania i realizacji danej inwestycji, zgodnie z obowiązującymi przepisami należy do Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, jako zarządcy danej drogi.  Projekt <i>Rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych do 2030 r.</i>



Lp.	Element dokumentu	Treść uwagi	Uzasadnienie uwagi	Liczba uwag	Rozpatrzenie uwagi
		<p>medytacji, miejsce mocy Kryształowa Góra, kilka ekologicznych gospodarstw. To, co tworzymy tu od lat jest zagrożone w przypadku narażenia Kraskowa na choć delikatny szum. Przy drodze ekspresowej w oddaleniu 2km bez żadnej naturalnej bariery (po drodze są jedynie pola uprawne) niewątpliwy hałas oraz zanieczyszczenie powietrza zniszczyłyby to co od wielu lat tworzymy tu jako walor tego miejsca.</p> <p>Takie wsie jak Krasków są oazami stref ekologicznych, zielonych, przyrodniczych, wolnych od hałasu, do których droga ekspresowa nie powinna się zbliżać najlepiej na 10km.</p>	<p>Powstanie tej drogi w naszym turystycznym, bogatym w nienaruszoną przyrodę i cichym regionie, zniszczyłoby całe bogactwo. Decydowaliśmy się na życie w tym miejscu właśnie ze względu na tą charakterystykę regionu.</p>		<p>(z perspektywą do 2033 r.) jest dokumentem, którego zasadniczą funkcją jest dokonanie diagnozy potrzeb, wskazanie priorytetów inwestycyjnych oraz zabezpieczenie środków finansowych na ich realizację. Projekt nie określa przebiegu żadnej inwestycji a ujęte na mapie przebiegi dróg, dla których nie wydano jeszcze decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach należy traktować jedynie jako orientacyjne trasy.</p> <p>Warto także zauważyć, że inwestycja ta ma już zapewnione finansowanie na realizację w ramach obecnego Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 (z perspektywą do 2025 r.). Inwestycja ta została wprowadzona nowelizacją Programu z 2019 r. i na tej podstawie zostały rozpoczęte prace przygotowawcze. Procedowany obecnie projekt Rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.) nie wprowadza żadnych zmian w zakresie tej inwestycji. Tak jak wszystkie nieukończone inwestycje z PBDK 2014-2023, znajdzie się ona w załączniku nr 2 do nowego RPBDK2030 w formie listy zadań inwestycyjnych kontynuowanych.</p> <p>Projekt Rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.) w żaden sposób nie określa ostatecznego przebiegu odcinka drogi ekspresowej S5 od Sobótki do Bolkowa. Ostateczny wariant zostanie wybrany dopiero po skrupulatnej analizie wyników w ramach prowadzonego odrębnie dla każdej inwestycji czy korytarza procesu inwestycyjnego, w tym również uwag zgłoszonych w trakcie spotkań informacyjnych ze społeczeństwem.</p> <p>Obecnie trwają prace nad Studium Techniczno-Ekologiczno-Środowiskowym (STeS) dla budowy/rozbudowy autostrady A4 od węzła Legnica Południe (z węzłem) do węzła Wrocław Wschód/węzła Stary Śleszów oraz budowy drogi ekspresowej S5 od Sobótki do Bolkowa. Wspólne opracowanie dokumentacji dla tych inwestycji wynika z faktu ich wzajemnego oddziaływania na siebie.</p> <p>Trwanie prac nad STeS nie stanowi przesłanki uniemożliwiającej uwzględnienie odcinka drogi ekspresowej S5 Sobótka-Bolków w projekcie Rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych (z perspektywą do 2033 r.).</p> <p>STeS dla którego realizacji zawarto umowę 21 czerwca 2021 r., umożliwi doprecyzowanie przebiegu tras poszczególnych wariantów i rekomendowanie najbardziej optymalnego wariantu do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia (DŚU). Ostateczny wariant zostanie wybrany dopiero po skrupulatnej analizie wyników, w tym również uwag zgłoszonych w trakcie spotkań informacyjnych ze społeczeństwem.</p>
15	4.2. Budowa połączeń uzupełniających względem drogowej sieci	<p>Wybudowanie jakiegokolwiek drogi szybkiego ruchu w pobliżu Kraskowa jest niedopuszczalne. Na te renie działki nr 14 w Kraskowie planowane są działania związane z ekologią, naturą i wypoczynkiem. Specjalnie wybraliśmy taką działkę na tą inwestycję,</p>	<p>Sprzeciwiam się budowie drogi SS w promieniu 5km od Kraskowa. Proszę ochronić takie cudowne obszary od hałasu i zanieczyszczeń i poprowadzić drogę kilkanaście kilometrów dalej.</p>	2	<p><b>Uwaga wyjaśniona</b></p> <p>Należy zauważyć, że uwaga w swojej istocie odnosi się do sprzeciwu wobec</p>

Lp.	Element dokumentu	Treść uwagi	Uzasadnienie uwagi	Liczba uwag	Rozpatrzenie uwagi
	TEN-T droga ekspresowa S5 na odc. Sobótka (S8) – Świdnica – Bolków (S3)	ze względu na charakterystykę wsi. Aktualny wariant drogi SS jest sprzeczny z przeznaczeniem tego terenu oraz wyjątkowością wsi Krasków . Tu osiedl się tworzą inicjatywy osoby o przeciwnych priorytetach niż rozwój gospodarczy oraz komunikacyjny. Ceniemy sobie rolnictwo, ekologię i spokój. Nawet delikatny szum autostrady mógł b y zakłócić wyjątkowość Kraskowa.			<p>realizacji inwestycji w jednym z proponowanych korytarzy przebiegu (tu droga ekspresowa S5). Należy wyjaśnić, że kwestie związane z przebiegiem planowanych do realizacji dróg krajowych ujętych w ww. projekcie dokumentu nie są jego przedmiotem.</p> <p>Do zadań Ministra Infrastruktury należy kreowanie szeroko pojętej polityki w zakresie infrastruktury drogowej, w tym określanie kierunków rozwoju sieci drogowej, czego wyrazem jest projekt tego Programu. Natomiast kwestia samego przygotowania i realizacji danej inwestycji, zgodnie z obowiązującymi przepisami należy do Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, jako zarządcy danej drogi.</p> <p>Projekt <i>Rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.)</i> jest dokumentem, którego zasadniczą funkcją jest dokonanie diagnozy potrzeb, wskazanie priorytetów inwestycyjnych oraz zabezpieczenie środków finansowych na ich realizację. Projekt nie określa przebiegu żadnej inwestycji a ujęte na mapie przebiegi dróg, dla których nie wydano jeszcze decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach należy traktować jedynie jako orientacyjne trasy.</p> <p>Warto także zauważyć, że inwestycja ta ma już zapewnione finansowanie na realizację w ramach obecnego <i>Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 (z perspektywą do 2025 r.)</i>. Inwestycja ta została wprowadzona nowelizacją Programu z 2019 r. i na tej podstawie zostały rozpoczęte prace przygotowawcze. Procedowany obecnie projekt <i>Rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.)</i> nie wprowadza żadnych zmian w zakresie tej inwestycji. Tak jak wszystkie nieukończone inwestycje z PBDK 2014-2023, znajdzie się ona w załączniku nr 2 do nowego RPBDK2030 w formie listy zadań inwestycyjnych kontynuowanych.</p> <p>Projekt <i>Rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.)</i> w żaden sposób nie określa ostatecznego przebiegu odcinka drogi ekspresowej S5 od Sobótki do Bolkowa. Ostateczny wariant zostanie wybrany dopiero po skrupulatnej analizie wyników w ramach prowadzonego odrębnie dla każdej inwestycji czy korytarza procesu inwestycyjnego, w tym również uwag zgłoszonych w trakcie spotkań informacyjnych ze społeczeństwem.</p> <p>Obecnie trwają prace nad Studium Techniczno-Ekologiczno-Środowiskowym (STeŚ) dla budowy/rozbudowy autostrady A4 od węzła Łęgnica Południe (z węzłem) do węzła Wrocław Wschód/węzła Stary Śleszów oraz budowy drogi ekspresowej S5 od Sobótki do Bolkowa. Wspólne opracowanie dokumentacji dla tych inwestycji wynika z faktu ich wzajemnego oddziaływania na siebie.</p> <p>STeŚ, dla którego realizacji zawarto umowę 21 czerwca 2021 r., umożliwi doprecyzowanie przebiegu tras poszczególnych wariantów i rekomendowanie najbardziej optymalnego wariantu do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia</p>

Lp.	Element dokumentu	Treść uwagi	Uzasadnienie uwagi	Liczba uwag	Rozpatrzenie uwagi
					(DŚU). Ostateczny wariant zostanie wybrany dopiero po skrupulatnej analizie wyników, w tym również uwag zgłoszonych w trakcie spotkań informacyjnych ze społeczeństwem.
16	4.2. Budowa połączeń uzupełniających względem drogowej sieci TEN-T droga ekspresowa S5 na odc. Sobótka (S8) – Świdnica – Bolków (S3)	Wyrażam mój sprzeciw drodze ekspresowej S5 w okolicy wsi Krasków. To miejsce jest absolutnie unikalne. Jest rozpoznawalne w całym Dolnym Śląsku jak i Polsce pod kątem zdrowego jedzenia produkowanego ekologicznie przez rolników, restauracji w której karmią nie tylko zdrowymi warzywami z pola, ale i ciszą... po to turyści tu przyjeżdżają. Droga ekspresowa w pobliżu (aktualny przebieg planowany jest jedynie 2km od Kraskowa gdzie nie ma żadnej bariery, a tylko pola uprawne) zniszczyłaby to wszystko. Nie rozbijajmy tak unikalnych stref ekologicznych i przyrodniczych.	Jestem częstym bywalcem Kraskowa. Byłem uczestnikiem warsztatów w centrum medytacji i rozwoju osobistego, dodatkowo często udaję się z Wrocławia wypocząć do Kraskowa właśnie do Restauracji Prosto z ziemi, w której można odpocząć od hałasu, nakarmić się ciszą, przyrodą i zdrowym jedzeniem z gospodarstwa ekologicznego.	1	<p><b>Uwaga wyjaśniona</b></p> <p>Należy zauważyć, że uwaga w swojej istocie odnosi się do sprzeciwu wobec realizacji inwestycji w jednym z proponowanych korytarzy przebiegu (tu droga ekspresowa S5). Należy wyjaśnić, że kwestie związane z przebiegiem planowanych do realizacji dróg krajowych ujętych w ww. projekcie dokumentu nie są jego przedmiotem.</p> <p>Do zadań Ministra Infrastruktury należy kreowanie szeroko pojętej polityki w zakresie infrastruktury drogowej, w tym określanie kierunków rozwoju sieci drogowej, czego wyrazem jest projekt tego Programu. Natomiast kwestia samego przygotowania i realizacji danej inwestycji, zgodnie z obowiązującymi przepisami należy do Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, jako zarządcy danej drogi.</p> <p>Projekt <i>Rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.)</i> jest dokumentem, którego zasadniczą funkcją jest dokonanie diagnozy potrzeb, wskazanie priorytetów inwestycyjnych oraz zabezpieczenie środków finansowych na ich realizację. Projekt nie określa przebiegu żadnej inwestycji a ujęte na mapie przebiegi dróg, dla których nie wydano jeszcze decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach należy traktować jedynie jako orientacyjne trasy.</p> <p>Warto także zauważyć, że inwestycja ta ma już zapewnione finansowanie na realizację w ramach obecnego <i>Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 (z perspektywą do 2025 r.)</i>. Inwestycja ta została wprowadzona nowelizacją Programu z 2019 r. i na tej podstawie zostały rozpoczęte prace przygotowawcze. Procedowany obecnie projekt <i>Rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.)</i> nie wprowadza żadnych zmian w zakresie tej inwestycji. Tak jak wszystkie nieukończone inwestycje z PBDK 2014-2023, znajdzie się ona w załączniku nr 2 do nowego RPBDK2030 w formie listy zadań inwestycyjnych kontynuowanych.</p> <p>Obecnie trwają prace nad Studium Techniczno-Ekologiczno-Środowiskowym (STES) dla budowy/rozbudowy autostrady A4 od węzła Legnica Południe (z węzłem) do węzła Wrocław Wschód/węzła Stary Śleszów oraz budowy drogi ekspresowej S5 od Sobótki do Bolkowa. Wspólne opracowanie dokumentacji dla tych inwestycji wynika z faktu ich wzajemnego oddziaływania na siebie.</p> <p>STES, dla którego realizacji zawarto umowę 21 czerwca 2021 r., umożliwi doprecyzowanie przebiegu tras poszczególnych wariantów i rekomendowanie najbardziej optymalnego wariantu do wydania decyzji</p>

Lp.	Element dokumentu	Treść uwagi	Uzasadnienie uwagi	Liczba uwag	Rozpatrzenie uwagi
					o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia (DŚU). Ostateczny wariant zostanie wybrany dopiero po skrupulatnej analizie wyników, w tym również uwag zgłoszonych w trakcie spotkań informacyjnych ze społeczeństwem.
17	PROGRAM BUDOWY DRÓG KRAJOWYCH DO 2030, Strona 24 i 71. Droga ekspresowa S5 (Sobótka-Świdnica-Bolków)	Zgłaszam swoją uwagę dotyczącą niesłuszności budowy drogi ekspresowej S5 w pobliżu Kraskowa, wsi która jest unikatem w skali kraju. Powstanie drogi szybkiego ruchu nawet 5-10 km od tej wsi zburzyłoby cały ekosystem jaki został tu stworzony. Proszę ochronić takie cudowne obszary od hałasu i zanieczyszczeń i poprowadzić drogę kilkanaście kilometrów dalej. Jest to niezwykle ważne zarówno dla społeczności, która żyje i od wielu lat a czasem nawet pokoleń tworzy tą wyjątkową wieś, ale również dla tysięcy osób odwiedzających. Każdego dnia Krasków przyciąga swoją wyjątkowością turystów i odbiorców dzikiej przyrody, zdrowego ekologicznego jedzenia, jogi, medytacji. Te potrzeby wymagają nieskazitelnej ciszy i dużej odległości od źródeł zanieczyszczeń.	W czasie przedstawiania społeczeństwu z gminy Marcinowice projektów wariantów pojawił się spory sprzeciw ze strony mieszkańców dotyczący przebiegu drogi ekspresowej blisko Kraskowa. Była również możliwość w wariantie nr 1 przeprowadzenia drogi trasą Świdnica-Zarów. Nadal GDDKiA rozważała ten wariant. Najkorzystniej byłoby odsunąć drogę ekspresową minimum 10 km od Kraskowa. W tym regionie po prostu droga ekspresowa zniszczyłaby całe bogactwo i charakterystykę naturalnego środowiska. Nawet mały hałas sprawiłby, że turyści wybieraliby inne miejsca na przyjazd, a mieszkańcy którzy decydowali tu mieszkać na całe życie ze względu na charakterystykę miejsca, zostaliby zmuszeni do życia w hałasie i zanieczyszczeniu. Proszę o dbanie jako Ministerstwo Ochrony Środowiska, aby takie obszary pozostawały chronione przez przemysłem.	1	<p><b>Uwaga wyjaśniona</b></p> <p>Należy zauważyć, że uwaga w swojej istocie odnosi się do sprzeciwu wobec realizacji inwestycji w jednym z proponowanych korytarzy przebiegu (tu droga ekspresowa S5). Należy wyjaśnić, że kwestie związane z przebiegiem planowanych do realizacji dróg krajowych ujętych w ww. projekcie dokumentu nie są tego przedmiotem.</p> <p>Do zadań Ministra Infrastruktury należy kreowanie szeroko pojętej polityki w zakresie infrastruktury drogowej, w tym określanie kierunków rozwoju sieci drogowej, czego wyrazem jest projekt tego Programu. Natomiast kwestia samego przygotowania i realizacji danej inwestycji, zgodnie z obowiązującymi przepisami należy do Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, jako zarządcy danej drogi.</p> <p>Projekt <i>Rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.)</i> jest dokumentem, którego zasadniczą funkcją jest dokonanie diagnozy potrzeb, wskazanie priorytetów inwestycyjnych oraz zabezpieczenie środków finansowych na ich realizację. Projekt nie określa przebiegu żadnej inwestycji a ujęte na mapie przebiegi dróg, dla których nie wydano jeszcze decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach należy traktować jedynie jako orientacyjne trasy.</p> <p>Warto także zauważyć, że inwestycja ta ma już zapewnione finansowanie na realizację w ramach obecnego <i>Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 (z perspektywą do 2025 r.)</i>. Inwestycja ta została wprowadzona nowelizacją Programu z 2019 r. i na tej podstawie zostały rozpoczęte prace przygotowawcze. Procedowany obecnie projekt <i>Rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.)</i> nie wprowadza żadnych zmian w zakresie tej inwestycji. Tak jak wszystkie nieukończone inwestycje z PBDK 2014-2023, znajdzie się ona w załączniku nr 2 do nowego RPBDK2030 w formie listy zadań inwestycyjnych kontynuowanych.</p> <p>Obecnie trwają prace nad Studium Techniczno-Ekologiczno-Środowiskowym (STeŚ) dla budowy/rozbudowy autostrady A4 od węzła Legnica Południe (z węzłem) do węzła Wrocław Wschód/węzła Stary Śleszów oraz budowy drogi ekspresowej S5 od Sobótki do Bolkowa. Wspólne opracowanie dokumentacji dla tych inwestycji wynika z faktu ich wzajemnego oddziaływania na siebie.</p> <p>STeŚ, dla którego realizacji zawarto umowę 21 czerwca 2021 r., umożliwi doprecyzowanie przebiegu tras poszczególnych wariantów</p>

Lp.	Element dokumentu	Treść uwagi	Uzasadnienie uwagi	Liczba uwag	Rozpatrzenie uwagi
					i rekomendowanie najbardziej optymalnego wariantu do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia (DŚU). Ostateczny wariant zostanie wybrany dopiero po skrupulatnej analizie wyników, w tym również uwag zgłoszonych w trakcie spotkań informacyjnych ze społeczeństwem.
18	4.2. Budowa połączeń uzupełniających względem sieci drogowej TEN-T droga ekspresowa S5 na odc. Sobótka (S8) – Świdnica – Bolków (S3)	<p>Jestem przeciwna temu, aby droga ekspresowa S5 biegła w pobliżu wsi Krasków, która jest unikatem w skali kraju. Tu są dwa centra medytacji (Dobro Krasków i Kryształowa Góra), gdzie ludzie przyjeżdżają się wyciszyć i medytować w naturze. Dodatkowo odbywają się tu regularnie targi zdrowej żywności na które przyjeżdżają setki ludzi w potrzebie wyciszenia się i pobycia w otoczeniu czystego powietrza i dzikiej przyrody.</p> <p>Takie wsie jak Krasków są epicentrami stref zielonych, przyrodniczych, do których autostrada nie powinna się zbliżać na 10km!</p>	<p>Priorytetem Ministerstwa Środowiska powinno być rozbudowywać istniejące już trasy, niż niszczyć zielone i spokojne tereny takie jak okolice Kraskowa.</p>	1	<p><b>Uwaga wyjaśniona</b></p> <p>Należy zauważyć, że uwaga w swojej istocie odnosi się do sprzeciwu wobec realizacji inwestycji w jednym z proponowanych korytarzy przebiegu (tu droga ekspresowa S5). Należy wyjaśnić, że kwestie związane z przebiegiem planowanych do realizacji dróg krajowych ujętych w ww. projekcie dokumentu nie są jego przedmiotem.</p> <p>Do zadań Ministra Infrastruktury należy kreowanie szeroko pojętej polityki w zakresie infrastruktury drogowej, w tym określanie kierunków rozwoju sieci drogowej, czego wyrazem jest projekt tego Programu. Natomiast kwestia samego przygotowania i realizacji danej inwestycji, zgodnie z obowiązującymi przepisami należy do Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, jako zarządcy danej drogi.</p> <p>Projekt <i>Rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.)</i> jest dokumentem, którego zasadniczą funkcją jest dokonanie diagnozy potrzeb, wskazanie priorytetów inwestycyjnych oraz zabezpieczenie środków finansowych na ich realizację. Projekt nie określa przebiegu żadnej inwestycji a ujęte na mapie przebiegi dróg, dla których nie wydano jeszcze decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach należy traktować jedynie jako orientacyjne trasy.</p> <p>Warto także zauważyć, że inwestycja ta ma już zapewnione finansowanie na realizację w ramach obecnego <i>Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 (z perspektywą do 2025 r.)</i>. Inwestycja ta została wprowadzona nowelizacją Programu z 2019 r. i na tej podstawie zostały rozpoczęte prace przygotowawcze. Procedowany obecnie projekt <i>Rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.)</i> nie wprowadza żadnych zmian w zakresie tej inwestycji. Tak jak wszystkie nieukończone inwestycje z PBDK 2014-2023, znajduje się ona w załączniku nr 2 do nowego RPBDK2030 w formie listy zadań inwestycyjnych kontynuowanych.</p> <p>Obecnie trwają prace nad Studium Techniczno-Ekologiczno-Środowiskowym (STES) dla budowy/rozbudowy autostrady A4 od węzła Legnica Południe (z węzłem) do węzła Wrocław Wschód/węzła Stary Śleszów oraz budowy drogi ekspresowej S5 od Sobótki do Bolkowa. Wspólne opracowanie dokumentacji dla tych inwestycji wynika z faktu ich wzajemnego oddziaływania na siebie.</p> <p>STES, dla którego realizacji zawarto umowę 21 czerwca 2021 r., umożliwi</p>

Lp.	Element dokumentu	Treść uwagi	Uzasadnienie uwagi	Liczba uwag	Rozpatrzenie uwagi
					doprecyzowanie przebiegu tras poszczególnych wariantów i rekomendowanie najbardziej optymalnego wariantu do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia (DŚU). Ostateczny wariant zostanie wybrany dopiero po skrupulatnej analizie wyników, w tym również uwag zgłoszonych w trakcie spotkań informacyjnych ze społeczeństwem.
19	RZĄDOWY PROGRAM BUDOWY DRÓG KRAJOWYCH DO 2030 R, Strona 24 i 71 (dotyczy drogi ekspresowa S5 Wrocław-Bolków	<p>Droga ekspresowa S5 na trasie Bolków- Świdnica-Wrocław nie zakończyła jeszcze etapu STEŚ. W związku z tym nie można mówić o decyzji środowiskowej.</p> <p>Podstawowym problemem aktualnego przebiegu jest to, że nie omija wsi Krasków w wystarczającej odległości. Jeżdżę tam często, aby medytować m.in. na Kryształowej Górze. Zaprzyjaźniony mi też jest Pałac Dobra Krasków, który organizuje warsztaty rozwojowe i medytacyjne. Co miesiąc od kilku lat organizowany jest też Targ Ziemi dla turystów z całego regionu. Przybywają tu setki ludzi aby pobyć w ciszy i spokoju blisko nienaruszone natury. Esencją tej wsi jest turystyka w celu medytacji, zdrowia i natury. To miejsce wymaga absolutnej ciszy i niezaburzonej przyrody.</p>	<p>W komentowanym dokumencie napisane jest „Na podstawie przeprowadzonych analiz oraz informacji zawartych w decyzji środowiskowej...” - a w przypadku tej drogi znajdujemy się na etapie konsultacji korytarzowych, nie zakończono inwentaryzacji przyrodniczej i nie ma żadnej decyzji środowiskowej!</p> <p>W Kraskowie jest wiele inicjatyw tworzonych od lat w celu promocji zdrowia, ciszy, odpoczynku, niezaburzonej przyrody. Jest tam wiele ekologicznych gospodarstw, których wymogiem jest brak zanieczyszczeń w okolicy. Należy odsunąć od Kraskowa na kilka kilometrów drogę S5 lub nie budować ją w tej okolicy w ogóle.</p>	1	<p><b>Uwaga wyjaśniona</b></p> <p>Należy zauważyć, że uwaga w swojej istocie odnosi do sprzeciwu wobec realizacji inwestycji w jednym z proponowanych korytarzy przebiegu (tu droga ekspresowa S5). Należy wyjaśnić, że kwestie związane z przebiegiem planowanych do realizacji dróg krajowych ujętych w ww. projekcie dokumentu nie są jego przedmiotem.</p> <p>Do zadań Ministra Infrastruktury należy kreowanie szeroko pojętej polityki w zakresie infrastruktury drogowej, w tym określanie kierunków rozwoju sieci drogowej, czego wyrazem jest projekt tego Programu. Natomiast kwestia samego przygotowania i realizacji danej inwestycji, zgodnie z obowiązującymi przepisami należy do Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, jako zarządcy danej drogi.</p> <p>Projekt <i>Rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.)</i> jest dokumentem, którego zasadniczą funkcją jest dokonanie diagnozy potrzeb, wskazanie priorytetów inwestycyjnych oraz zabezpieczenie środków finansowych na ich realizację. Projekt nie określa przebiegu żadnej inwestycji a ujęte na mapie przebiegi dróg, dla których nie wydano jeszcze decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach należy traktować jedynie jako orientacyjne trasy.</p> <p>Warto także zauważyć, że inwestycja ta ma już zapewnione finansowanie na realizację w ramach obecnego <i>Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 (z perspektywą do 2025 r.)</i>. Inwestycja ta została wprowadzona nowelizacją Programu z 2019 r. i na tej podstawie zostały rozpoczęte prace przygotowawcze. Procedowany obecnie projekt <i>Rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.)</i> nie wprowadza żadnych zmian w zakresie tej inwestycji. Tak jak wszystkie nieukończone inwestycje z PBDK 2014-2023, znajdzie się ona w załączniku nr 2 do nowego RPBDK2030 w formie listy zadań inwestycyjnych kontynuowanych.</p> <p>Obecnie trwają prace nad Studium Techniczno-Ekologiczno-Środowiskowym (STEŚ) dla budowy/rozbudowy autostrady A4 od węzła Legnica Południe (z węzłem) do węzła Wrocław Wschód/węzła Stary Śleszów oraz budowy drogi ekspresowej S5 od Sobótki do Bolkowa. Wspólne opracowanie dokumentacji dla tych inwestycji wynika z faktu ich wzajemnego oddziaływania na siebie.</p>

Lp.	Element dokumentu	Treść uwagi	Uzasadnienie uwagi	Liczba uwag	Rozpatrzenie uwagi
					<p>STeS, dla którego realizacji zawarto umowę 21 czerwca 2021 r., umożliwi doprecyzowanie przebiegu tras poszczególnych wariantów i rekomendowanie najbardziej optymalnego wariantu do wydania decyzji o środowiskowych warunkach realizacji przedsięwzięcia (DŚU). Ostateczny wariant zostanie wybrany dopiero po skrupulatnej analizie wyników, w tym również uwag zgłoszonych w trakcie spotkań informacyjnych ze społeczeństwem.</p> <p>Fragment o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko z załącznika 1 do Prognozy OOŚ Programu wspomniany w uwadze, odnosił się do projektu nr 119, i przypisany został omyłkowo projektowi nr 121. Błąd poprawiono a ocenę dla projektu nr 121 zweryfikowano.</p>
20	4.2. Budowa połączeń uzupełniających względem drogowej sieci TEN-T droga ekspresowa S5 na odc. Sobótka (S8) – Świdnica – Bolków (S3)	<p>Jestem przeciwna budowie drogi ekspresowej S5 na odcinku od Marcinowic do Tworzyjanowa, gdyż biegnie ona 2 km od wsi Krasków. To stanowczo za mało, bo Krasków to ostoja medytacji! Nie wolno burzyć takich wyjątkowych i unikalnych w skali kraju miejsc. To byłoby zniszczenie wszystkiego co ludzie tam tworzą od wielu lat, a tysiące Polaków z tego korzysta i czerpie zdrowie i pogodę ducha.</p> <p>Nienaruszona dzika przyroda, czyste powietrze, cisza od której piszczą w uszach. Po to przyjeżdżają tu turyści. Sama uczestniczyłam tam w medytacyjnych warsztatach kilkudniowych w Dobro Krasków. Byłam również na Kryształowej Górze, zachwycona niezwykłością tych miejsc.</p>	<p>Odwiedzam często Krasków właśnie ze względu na jego walory spokoju, czystego powietrza i dzikiej przyrody. Byłam uczestnikiem warsztatów w centrum medytacji i rozwoju osobistego, dodatkowo często udaję się z Wrocławia wypocząć do Kraskowa właśnie do Restauracji Prosto z ziemi, w której można odpocząć od hałasu, nakarmić się ciszą, przyrodą i zdrowym jedzeniem z gospodarstwa ekologicznego.</p>	1	<p><b>Uwaga wyjaśniona</b></p> <p>Należy zauważyć, że uwaga w swojej istocie odnosi się do sprzeciwu wobec realizacji inwestycji w jednym z proponowanych korytarzy przebiegu (tu droga ekspresowa S5). Należy wyjaśnić, że kwestie związane z przebiegiem planowanych do realizacji dróg krajowych ujętych w ww. projekcie dokumentu nie są jego przedmiotem.</p> <p>Do zadań Ministra Infrastruktury należy kreowanie szeroko pojętej polityki w zakresie infrastruktury drogowej, w tym określanie kierunków rozwoju sieci drogowej, czego wyrazem jest projekt tego Programu. Natomiast kwestia samego przygotowania i realizacji danej inwestycji, zgodnie z obowiązującymi przepisami należy do Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, jako zarządcy danej drogi.</p> <p>Projekt <i>Rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.)</i> jest dokumentem, którego zasadniczą funkcją jest dokonanie diagnozy potrzeb, wskazanie priorytetów inwestycyjnych oraz zabezpieczenie środków finansowych na ich realizację. Projekt nie określa przebiegu żadnej inwestycji a ujęte na mapie przebiegi dróg, dla których nie wydano jeszcze decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach należy traktować jedynie jako orientacyjne trasy.</p> <p>Warto także zauważyć, że inwestycja ta ma już zapewnione finansowanie na realizację w ramach obecnego <i>Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 (z perspektywą do 2025 r.)</i>. Inwestycja ta została wprowadzona nowelizacją Programu z 2019 r. i na tej podstawie zostały rozpoczęte prace przygotowawcze. Procedowany obecnie projekt <i>Rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.)</i> nie wprowadza żadnych zmian w zakresie tej inwestycji. Tak jak wszystkie nieukończone inwestycje z PBDK 2014-2023, znajdzie się ona w załączniku nr 2 do nowego RPBDK2030 w formie listy zadań inwestycyjnych kontynuowanych.</p>

Lp.	Element dokumentu	Treść uwagi	Uzasadnienie uwagi	Liczba uwag	Rozpatrzenie uwagi
					<p>Obecnie trwają prace nad Studium Techniczno-Ekologiczno-Środowiskowym (STeŚ) dla budowy/rozbudowy autostrady A4 od węzła Legnica Południe (z węzłem) do węzła Wrocław Wschód/węzła Stary Sleszów oraz budowy drogi ekspresowej S5 od Sobótka do Bolkowa. Wspólne opracowanie dokumentacji dla tych inwestycji wynika z faktu ich wzajemnego oddziaływania na siebie.</p> <p>STeŚ, dla którego realizacji zawarto umowę 21 czerwca 2021 r., umożliwi doprecyzowanie przebiegu tras poszczególnych wariantów i rekomendowanie najbardziej optymalnego wariantu do wydania decyzji o środowiskowych warunkach realizacji przedsięwzięcia (DŚU). Ostateczny wariant zostanie wybrany dopiero po skrupulatnej analizie wyników, w tym również uwag zgłoszonych w trakcie spotkań informacyjnych ze społeczeństwem.</p>
21	Rozdział 4.2. Budowa połączeń uzupełniających względem drogowej sieci TEN-T droga ekspresowa S5 na odc. Sobótka (S8) – Świdnica – Bolków (S3)	Sprzeciwiam się budowie drogi S5 blisko wsi Krasków. Takich wsi prawie już nie ma w całej Polsce! Ekologiczne jedzenie, zdrowe niepryskane warzywa, ludzie robiący z sercem różne warsztaty medytacji i jogi. W związku z tym, umiejscowienie S5 chociaż 5km od Kraskowa zniszczy cały urok i odczucie bycia w nienaruszonej naturze.	Aktualny wariant drogi ekspresowej położony zaledwie 2km od Kraskowa nie spełnia warunków, aby było tam zupełnie cicho oraz aby hałas i zanieczyszczenie przyrody oraz powietrza nie wpływało negatywnie na wyjątkowość tego miejsca. Nie należy burzyć takich oaz przyrodniczych. Dziś wiele jest stref przemysłowych, a takich miejsc jak Krasków brakuje coraz bardziej na mapie Polski.	1	<p><b>Uwaga wyjaśniona</b></p> <p>Należy zauważyć, że uwaga w swojej istocie odnosi się do sprzeciwu wobec realizacji inwestycji w jednym z proponowanych korytarzy przebiegu (tu droga ekspresowa S5). Należy wyjaśnić, że kwestie związane z przebiegiem planowanych do realizacji dróg krajowych ujętych w ww. projekcie dokumentu nie są jego przedmiotem.</p> <p>Do zadań Ministra Infrastruktury należy kreowanie szeroko pojętej polityki w zakresie infrastruktury drogowej, w tym określanie kierunków rozwoju sieci drogowej, czego wyrazem jest projekt tego Programu. Natomiast kwestia samego przygotowania i realizacji danej inwestycji, zgodnie z obowiązującymi przepisami należy do Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, jako zarządcy danej drogi.</p> <p>Projekt <i>Rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.)</i> jest dokumentem, którego zasadniczą funkcją jest dokonanie diagnozy potrzeb, wskazanie priorytetów inwestycyjnych oraz zabezpieczenie środków finansowych na ich realizację. Projekt nie określa przebiegu żadnej inwestycji a ujęte na mapie przebiegi dróg, dla których nie wydano jeszcze decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach należy traktować jedynie jako orientacyjne trasy.</p> <p>Warto także zauważyć, że inwestycja ta ma już zapewnione finansowanie na realizację w ramach obecnego <i>Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 (z perspektywą do 2025 r.)</i>. Inwestycja ta została wprowadzona nowelizacją Programu z 2019 r. i na tej podstawie zostały rozpoczęte prace przygotowawcze. Procedowany obecnie projekt <i>Rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.)</i> nie wprowadza żadnych zmian w zakresie tej inwestycji. Tak jak wszystkie nieukończone inwestycje z PBDK 2014-2023, znajdzie się ona w załączniku nr 2 do nowego RPBDK2030 w formie listy zadań</p>



Lp.	Element dokumentu	Treść uwagi	Uzasadnienie uwagi	Liczba uwag	Rozpatrzenie uwagi
					<p>inwestycyjnych kontynuowanych.</p> <p>Obecnie trwają prace nad Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowym (STeS) dla budowy/rozbudowy autostrady A4 od węzła Legnica Południe (z węzłem) do węzła Wrocław Wschód/węzła Stary Śleszów oraz budowy drogi ekspresowej S5 od Sobótki do Bolkowa. Wspólne opracowanie dokumentacji dla tych inwestycji wynika z faktu ich wzajemnego oddziaływania na siebie.</p> <p>STeS, dla którego realizacji zawarto umowę 21 czerwca 2021 r., umożliwi doprecyzowanie przebiegu tras poszczególnych wariantów i rekomendowanie najbardziej optymalnego wariantu do wydania decyzji o środowiskowych warunkach realizacji przedsięwzięcia (DŚU). Ostateczny wariant zostanie wybrany dopiero po skrupulatnej analizie wyników, w tym również uwag zgłoszonych w trakcie spotkań informacyjnych ze społeczeństwem.</p>
22	4.2. Budowa połączeń uzupełniających względem drogowej sieci TEN-T droga ekspresowa S5 na odc. Sobótka (S8) – Świdnica – Bolków (S3)	<p>Jestem przeciw drodze ekspresowej S5 w położeniu 2km od wsi Krasków. To stanowczo za mało od tego wyjątkowego miejsca, które zachwyca ciszą, spokojem, przyrodą bez ingerencji człowieka, gospodarstwami ekologicznymi! Znajdują się tu zasoby naturalne, złoża wielu surowców. Jakakolwiek trasa szybkiego ruchu powinna znajdować się w odległości na tyle dużej, aby nawet przez same pola uprawne nie było słychać nawet delikatnego szumu. Inaczej zaburzy to funkcjonowanie tego miejsca i zniszczy tak wyjątkowe i rzadkie oazy naturalnego środowiska, wolnego od zanieczyszczeń i hałasu.</p>	<p>Jestem uczestnikiem warsztatów medytacyjnych organizowanych regularnie w Pałacu Dobro Krasków. Bywałam również na Kryształowej Górze i jestem zachwycona niezwykłością tych miejsc.</p>	1	<p><b>Uwaga wyjaśniona</b></p> <p>Należy zauważyć, że uwaga w swojej istocie odnosi się do sprzeciwu wobec realizacji inwestycji w jednym z proponowanych korytarzy przebiegu (tu droga ekspresowa S5). Należy wyjaśnić, że kwestie związane z przebiegiem planowanych do realizacji dróg krajowych ujętych w ww. projekcie dokumentu nie są jego przedmiotem.</p> <p>Do zadań Ministra Infrastruktury należy kreowanie szeroko pojętej polityki w zakresie infrastruktury drogowej, w tym określanie kierunków rozwoju sieci drogowej, czego wyrazem jest projekt tego Programu. Natomiast kwestia samego przygotowania i realizacji danej inwestycji, zgodnie z obowiązującymi przepisami należy do Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, jako zarządcy danej drogi.</p> <p>Projekt <i>Rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.)</i> jest dokumentem, którego zasadniczą funkcją jest dokonanie diagnozy potrzeb, wskazanie priorytetów inwestycyjnych oraz zabezpieczenie środków finansowych na ich realizację. Projekt nie określa przebiegu żadnej inwestycji a ujęte na mapie przebiegi dróg, dla których nie wydano jeszcze decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach należy traktować jedynie jako orientacyjne trasy.</p> <p>Warto także zauważyć, że inwestycja ta ma już zapewnione finansowanie na realizację w ramach obecnego <i>Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 (z perspektywą do 2025 r.)</i>. Inwestycja ta została wprowadzona nowelizacją Programu z 2019 r. i na tej podstawie zostały rozpoczęte prace przygotowawcze. <i>Procedowany obecnie projekt Rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.)</i> nie wprowadza żadnych zmian w zakresie tej inwestycji. Tak jak wszystkie nieukończone inwestycje z PBDK 2014-2023, znajdzie się ona</p>

Lp.	Element dokumentu	Treść uwagi	Uzasadnienie uwagi	Liczba uwag	Rozpatrzenie uwagi
					<p>w załączniku nr 2 do nowego RPBDK2030 w formie listy zadań inwestycyjnych kontynuowanych.</p> <p>Obecnie trwają prace nad Studium Techniczno-Ekologiczno-Środowiskowym (STEŚ) dla budowy/rozbudowy autostrady A4 od węzła Legnica Południe (z węzłem) do węzła Wrocław Wschód/węzła Stary Śleszów oraz budowy drogi ekspresowej S5 od Sobótki do Bolkowa. Wspólne opracowanie dokumentacji dla tych inwestycji wynika z faktu ich wzajemnego oddziaływania na siebie.</p> <p>STEŚ, dla którego realizacji zawarto umowę 21 czerwca 2021 r., umożliwi doprecyzowanie przebiegu tras poszczególnych wariantów i rekomendowanie najbardziej optymalnego wariantu do wydania decyzji o środowiskowych warunkach realizacji przedsięwzięcia (DŚU). Ostateczny wariant zostanie wybrany dopiero po skrupulatnej analizie wyników, w tym również uwag zgłoszonych w trakcie spotkań informacyjnych ze społeczeństwem.</p>
23	4.2. Budowa połączeń uzupełniających względem drogowej sieci TEN-T droga ekspresowa S5 na odc. Sobótka (S8) – Świdnica – Bolków (S3)	<p>Jestem przeciwna drodze ekspresowej S5 w promieniu 5km od wsi Krasków, której walorami jest bogactwo przyrody, cisza i liczne gospodarstwa ekologiczne. Jedno z nich rozwijam na działce nr 4/3 i warunkiem jego istnienia jest duża odległość od źródeł zanieczyszczeń i hałasu. Aktualny plan zakłada drogę S5 w promieniu 2km, co absolutnie spowodowałoby zniszczenie walorów jakimi charakteryzuje się nasza wieś i wszelkie inicjatywy tu tworzone od wielu lat. Większość mieszkańców Kraskowa nie tylko utrzymuje się z tworzonych dla turystów atrakcji opartych na ciszy i naturze, ale jest to też nasz sens życia. Kochamy to co robimy i będziemy walczyć o to, aby nikt nie odebrał nam tego co tworzymy. Takie wsie jak Krasków są oazami stref ekologicznych, zielonych, przyrodniczych, do których autostrada nie powinna się zbliżyć nawet na 10km!</p> <p>W związku z planami budowy drogi S5 w gminie Marcinowice, pragnę wyrazić swoje stanowisko jako posiadacza dużego (ponad 2ha) gospodarstwa z szerokimi planami turystycznymi oraz ekologicznymi.</p> <p>Na granicy Kraskowa w kierunku Domanic powstało dwa lata temu nasze prężnie rozwijające się nowe gospodarstwo na terenie ponad 2 hektarów (działka 4/3). Stoi już dom umiejscowiony jako ostatni już poza Kraskowem w kierunku Domanic (jeszcze nie jest widoczny na mapach Google).</p>	<p>Jestem właścicielem gospodarstwa ekologicznego budowanego na terenie ponad 2ha w Kraskowie. Mam szerokie plany związane z tym gospodarstwem, do którego funkcjonowania niezbędna jest cisza, czyste powietrze oraz zachowanie walorów turystycznych i przyrodniczych tego regionu.</p>	1	<p><b>Uwaga wyjaśniona</b></p> <p>Należy zauważyć, że uwaga w swojej istocie odnosi się do sprzeciwu wobec realizacji inwestycji w jednym z proponowanych korytarzy przebiegu (tu droga ekspresowa S5). Należy wyjaśnić, że kwestie związane z przebiegiem planowanych do realizacji dróg krajowych ujętych w ww. projekcie dokumentu nie są jego przedmiotem.</p> <p>Do zadań Ministra Infrastruktury należy kreowanie szeroko pojętej polityki w zakresie infrastruktury drogowej, w tym określanie kierunków rozwoju sieci drogowej, czego wyrazem jest projekt tego Programu. Natomiast kwestia samego przygotowania i realizacji danej inwestycji, zgodnie z obowiązującymi przepisami należy do Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, jako zarządcy danej drogi.</p> <p>Projekt <i>Rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.)</i> jest dokumentem, którego zasadniczą funkcją jest dokonanie diagnozy potrzeb, wskazanie priorytetów inwestycyjnych oraz zabezpieczenie środków finansowych na ich realizację. Projekt nie określa przebiegu żadnej inwestycji a ujęte na mapie przebiegi dróg, dla których nie wydano jeszcze decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach należy traktować jedynie jako orientacyjne trasy.</p> <p>Warto także zauważyć, że inwestycja ta ma już zapewnione finansowanie na realizację w ramach obecnego <i>Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 (z perspektywą do 2025 r.)</i>. Inwestycja ta została wprowadzona nowelizacją Programu z 2019 r. i na tej podstawie zostały rozpoczęte prace przygotowawcze. Procedowany obecnie projekt <i>Rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.)</i> nie wprowadza żadnych zmian w zakresie tej inwestycji. Tak jak</p>

Lp.	Element dokumentu	Treść uwagi	Uzasadnienie uwagi	Liczba uwag	Rozpatrzenie uwagi
		<p>To miejsce specjalnie wybraliśmy z całego dolnego śląska na stworzenie naszego ekologicznego gospodarstwa z uwagi na ciszę, dużą odległość od dróg szybkiego ruchu, czyste powietrze i piękne widoki na Ślężę. Jest to ostatnia działka we wsi Krasków, w otoczeniu lasu. Wybraliśmy tę działkę w Kraskowie, ponieważ jest to niezwykła wieś, w której już dziś dzieją się niezwykle ekologiczne przedsięwzięcia. Powstał tam ośrodek rozwoju osobistego w Pałacu Dobro Krasków. Organizowane są tam warsztaty dla spragnionych ciszy i natury mieszkańców miast. Ponadto raz w miesiącu odbywa się popularny targ ekologicznej żywności od miejscowych rolników. Co miesiąc setki turystów przyjeżdża do Kraskowa na sławny targ ziemi, aby nie tylko kupić ekologiczną żywność, ale również zasmakować spokoju i przyrody. Kolejną atrakcją Kraskowa w naszym bezpośrednim sąsiedztwie jest miejsce mocy z krystaliczną wodą ze źródła po kopalni kwarcu, po którą przyjeżdżają ludzie z całego kraju a nawet z zagranicy. Krysztalowa Góra rozwija się w ostatnim roku bardzo dynamicznie. Co tydzień organizowane są wydarzenia, czasem nawet odbywa się kilka spotkań na raz. Dzięki temu miejscu Krasków zyskał ogromną popularność w całej Polsce w kręgach osób związanych z medytacją. Dodatkowo działa od wielu lat gospodarstwo ekologiczne, które zaopatruje w zdrową żywność powstałą restaurację Prosto z ziemi. Naszym planem jest połączyć siły i wspólnie stworzyć społeczność promującą ekologię i zdrowie. Taką wizję Kraskowa mamy jako wioska niezwykła w swojej czystości, promująca zdrowy tryb życia. Nie wyobrażam sobie, aby te plany mogły być realizowane przy szumiącej drodze, zanieczyszczającej tę wspaniałą i niezwykłą wioskę. Zrobimy wszystko, aby tak nie było i będziemy bronić takiego scenariusza wszystkimi zasobami.</p> <p>Działalność naszego gospodarstwa obejmuje przede wszystkim:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ponad 2 hektary upraw zdrowej, czystej i ekologicznej żywności</li> <li>- posadowiony już jest od 2020 nasz dom oraz kilka kolejnych budynków planowanych do budowy w aktualnym i następnym roku</li> <li>- ekoturystyka dla mieszkańców miast, chcących się wyciszyć w otoczeniu przyrody (planowane są 3 obiekty noclegowe)</li> <li>- ośrodek warsztatów medytacyjnych.</li> </ul>			<p>wszystkie nieukończone inwestycje z PBDK 2014-2023, znajdzie się ona w załączniku nr 2 do nowego RPBDK2030 w formie listy zadań inwestycyjnych kontynuowanych.</p> <p>Obecnie trwają prace nad Studium Techniczno-Ekologiczno-Środowiskowym (STeS) dla budowy/rozbudowy autostrady A4 od węzła Legnica Południe (z węzłem) do węzła Wrocław Wschód/węzła Stary Śleszów oraz budowy drogi ekspresowej S5 od Sobótki do Bolkowa. Wspólne opracowanie dokumentacji dla tych inwestycji wynika z faktu ich wzajemnego oddziaływania na siebie.</p> <p>STeS, dla którego realizacji zawarto umowę 21 czerwca 2021 r., umożliwi doprecyzowanie przebiegu tras poszczególnych wariantów i rekomendowanie najbardziej optymalnego wariantu do wydania decyzji o środowiskowych warunkach realizacji przedsięwzięcia (DŚU). Ostateczny wariant zostanie wybrany dopiero po skrupulatnej analizie wyników, w tym również uwag zgłoszonych w trakcie spotkań informacyjnych ze społeczeństwem.</p>

Lp.	Element dokumentu	Treść uwagi	Uzasadnienie uwagi	Liczba uwag	Rozpatrzenie uwagi
		<p>Warunkiem, który jest dla nas też konieczny w związku z zamiarem produkowania ekologicznej żywności to otrzymanie certyfikatu ekologicznego. W związku z tym niezwykle istotne i niezbędne jest utrzymanie otoczenia w czystości, a budowa S5 w pobliżu (nawet kilku kilometrów) to wyklucza. Normy certyfikowania się są surowe i na pewno trudno utrzymać certyfikat, gdy w warzywach znajdują się metale ciężkie emitowane przez drogę ekspresową. Dodatkowo w kwietniu b.r. będziemy ubiegać się o dofinansowanie z Unii Europejskiej na rozwój gospodarstwa, co będzie wiązało nas do prowadzenia gospodarstwa przez wiele lat w określonym ekologicznym kierunku.</p> <p>Kolejnym elementem projektu związanego z naszym gospodarstwem jest stworzenie ekologicznej osady w nurcie glampingu. Oznacza to nowoczesną i ekologiczną agroturystykę, która przyciągnie osoby głównie z dużych miast takich jak Wrocław w celu odpoczynku od cywilizacji, hałasu i zanieczyszczeń. Będziemy oferować im wypoczynek w ciszy, w pobliżu lasu oraz z bezpośrednim dostępem do zdrowej ekologicznej żywności.</p> <p>Ostatnim elementem projektu na działce 4/3 w Kraskowie jest stworzenie miejsca do warsztatów medytacji, w której się specjalizuję jako trenerka firmy "Poczuj siebie". Takie miejsce wymaga bezwzględnej ciszy i to miejsce zostało właśnie wybrane ze względu na to, że jest to ostatnia działka na wsi. Robiłam specjalnie pod tym kątem badania natężenia dźwięków w różnych miejscach działki i na ich podstawie mogę stwierdzić, że na pewno położenie S5 w pobliżu (szczególnie od północy wsi Krasków) wyklucza absolutnie działanie tego miejsca.</p> <p>Proszę wziąć pod uwagę, że ostatnie lata coraz bardziej rozwija się trend zdrowej żywności, a wioska Krasków w szczególności Targ Ziemi był już mocno aktywny w mediach i co miesiąc odwiedzają go tysiące osób. W momencie gdy my jeszcze dołączymy do osób aktywnie działających na rzecz promocji Kraskowa jako siedliska zdrowia i natury, jestem przekonana, że o Kraskowie usłyszy się jeszcze szerzej, tym bardziej że jako producentka telewizyjna z kilkunastoletnim doświadczeniem współpracy z kanałami Canal+ Discovery, FOX, TVN, TVN Style, Polsat oraz TVP, mam dostęp do mediów</p>			

Lp.	Element dokumentu	Treść uwagi	Uzasadnienie uwagi	Liczba uwag	Rozpatrzenie uwagi
		<p>z których zamierzam skorzystać przy promocji mojego gospodarstwa. Wielokrotnie pojawiły się już reportaże dotyczące mojej ekologicznej, medytacyjnej i promującej zdrowie działalności na antenie TVN, w "Dzień dobry TVN" itd.</p> <p>Gospodarstwo ekologiczne i medytacja to nasze pasje i marzenia, które realizujemy od wielu lat. Włożyliśmy w to już mnóstwo energii, czasu, jak i również pieniędzy. Oprócz oczywistych kosztów związanych z przygotowaniem inwestycji, podłączeniem mediów na odległości ponad 300m, odbudowaliśmy kilkusetmetrową drogę gminną wcześniej zaoraną, aby umożliwić dojazd do gospodarstwa. Został już zbudowany dom i w najbliższych 2 latach planowane są kolejne budynki łącznie z ekoturystyką. Ponieśliśmy już ogromne koszty w związku z realizowanym projektem i celem tego pisma jest poinformowanie o konieczności oddalenia drogi S5 jak najdalej, w celu utrzymania sensu istnienia gospodarstwa oraz uniknięcia konieczności przeniesienia i odtworzenia gospodarstwa w innym miejscu.</p> <p>Kolejny nasz projekt planowany za około 5 lat dotyczy drugiej działki w Kraskowie nr 14, która jest naszą rodzinną działką. To działka w centrum wsi o powierzchni 0,79ha i tam również planujemy rozbudowę terenu w nurcie zdrowia i ekologii.</p> <p>Biorąc te wszystkie plany, oraz poniesione już nakłady oraz działania w Kraskowie, prosiłabym o zlokalizowanie korytarza drogi ekspresowej S5 w promieniu 10km od Kraskowa, Zamiast przecinać taki nieliczny już na mapie Dolnego Śląska zielony i ekologiczny teren, należy wkładać energię w jego ochronę.</p> <p>Dziękuję za czas poświęcony na analizę naszego stanowiska i prosimy o uszanowanie tego co stworzyliśmy i zamierzamy przez kolejne lata rozwijać. Takich enklaw ciszy i natury w Polsce brakuje najbardziej. Rozwój dróg jest również niezbędny, jednak nie powinien on się dziać kosztem likwidacji takich unikatowych miejsc jak w Kraskowie. Mamy nadzieję, że dzięki Państwa świadomym decyzjom, będziemy mieć to szczęście by nadal służyć innym tworząc tak potrzebne w dzisiejszym świecie miejsce promujące ekologię i zdrowie.</p>			

Lp.	Element dokumentu	Treść uwagi	Uzasadnienie uwagi	Liczba uwag	Rozpatrzenie uwagi
		Dziękuję za czas poświęcony zapoznaniu się z moim wnioskiem.			
24	1. Załącznik nr 1 2. 5.1 Podsumowanie wdrażania PBDK 2014-2023	1. Proszę o uwzględnienie przy rozbudowie autostrady A2 Łódź - Warszawa budowy węzła Brwinów	1. Węzeł Brwinów jest niezbędny do uzupełnienia sieci drogowej na zachodnim Mazowszu. Zapewni dojazd do terenów mieszkalnych i inwestycyjnych zlokalizowanych wokół Brwinowa, Biskupic, Rokitna czy Podkowy Leśnej i Otrębus. Istniejąca sieć drogowa jest niedostosowana do przenoszenia ruchu tranzytowego od węzłów Grodzisk Maz. oraz Pruszków. Wokół węzłów tworzą się gigantyczne korki na niedostosowanej infrastrukturze. Budowa nowego węzła rozłoży ten ruch na 3 węzły, co spowoduje usprawnienie komunikacji. Trzeba również zwrócić uwagę iż po likwidacji placu poboru opłat nie ma przeciwwskazań do budowy węzła na jego miejscu.	1	<p><b>Uwaga wyjaśniona.</b></p> <p>Projekt <i>Rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.) (RPBDK2030)</i> dedykowany jest nowym inwestycjom na sieci autostrad i dróg ekspresowych oraz budowie kluczowych odcinków dróg krajowych o klasie GP, będących w zarządzie Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad.</p> <p>RPBDK2030 nie obejmuje rozbudowy elementów infrastruktury punktowej, do których zalicza się budowa węzła Brwinów. Działania takie, jeśli są uznane za niezbędne mogą być finansowane ze środków budżetu państwa. Warto zwrócić uwagę, że zgodnie z obowiązującymi przepisami finansowanie budowy powinno należeć do strony inicjującej proces inwestycyjny. W takim przypadku zastosowanie mają przepisy art. 25 ust. 4 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2021 r., poz. 1376), w myśl której koszt budowy lub przebudowy węzła drogowego, wraz z koniecznymi drogowymi obiektami inżynierskimi w pasie drogowym oraz urządzeń bezpieczeństwa i organizacji ruchu, związanych z funkcjonowaniem tego węzła, ponosi zarządca drogi, który wystąpił z inicjatywą budowy lub przebudowy tego węzła drogowego.</p> <p>Ministerstwo Infrastruktury jest otwarte na kwestie rozwiązań komunikacyjnych poprawiających dostępność autostrad i dróg ekspresowych, przy poszanowaniu i zachowaniu odpowiednich przepisów technicznych (Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie wskazuje na dopuszczalne odstępstwa między węzłami lub skrzyżowaniami dla drogi klasy A (autostrady).</p> <p>W sytuacjach uzasadnionych i zgodnych z przepisami dotyczącymi warunków technicznych, w obowiązującym obiegu prawnym istnieje możliwość budowy dodatkowych węzłów przez stronę samorządową. W takim przypadku zastosowanie mają przepisy art. 25 ust. 4 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2021 r., poz. 1376). Ewentualne nowe węzły autostradowe nie mogą zagrażać bezpieczeństwu użytkowników autostrady, a ich lokalizacja i parametry techniczne muszą być zgodne z przepisami techniczno-budowlanymi.</p>
25	1. Załącznik nr 1 2. 5.1 Podsumowanie wdrażania pbdk 2014-2023	2. Opis na tej stronie nie jest aktualny, nie uwzględnia ostatniej nowelizacji i uzupełnienia programu o dodatkowe środki w czerwcu 2022	2. Błąd jak we wniosku	1	<p><b>Uwaga uwzględniona</b></p> <p>Zapisy Programu zostaną uzupełnione o zmiany wynikające z przyjęcia uchwały Nr 114/2022 Rady Ministrów z dnia 27 maja 2022 r. na późniejszym etapie.</p>

Lp.	Element dokumentu	Treść uwagi	Uzasadnienie uwagi	Liczba uwag	Rozpatrzenie uwagi
26	Załącznik nr 1	1. Proszę o rozszerzenie programu poprzez dodanie poszerzenia S8 od Radzymina do Wyszkowa.	1. Odcinek ten ma bardzo duże natężenie ruchu, jest już niedostosowany do innych odcinków S8 i jest bardzo wąski. Należy rozpocząć pilnie rozbudowę do 3 pasów na tym odcinku	1	<p><b>Uwaga wyjaśniona.</b></p> <p>W ramach projektu <i>Rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych do roku 2030 (z perspektywą do 2033 r.)</i> uwzględniono rozbudowy trzech odcinków autostrad o największym natężeniu ruchu. Są to autostrady A2 (odc. Stryków – Konotopa), A4 (Wrocław – Tarnów) oraz A1 (odc. Włocławek – Toruń Płd.). Jest to pierwszy program drogowy uwzględniający rozbudowy kluczowych odcinków autostrad, który pozwoli na poprawę ich przepustowości oraz bezpieczeństwa ruchu drogowego.</p> <p>Niezależnie od powyższego, należy wskazać, iż jednym z podstawowych założeń jakie brane były pod uwagę przy opracowaniu RPBDK2030, w szczególności w odniesieniu do określenia zakresu rzeczowego, była kwestia dokończenia budowy sieci dróg szybkiego ruchu. Dlatego też dopiero po realizacji tego priorytetu i analizie sytuacji tak stworzonej sieci drogowej, wraz z jej wpływem na całą sieć transportową, będzie można podejmować kolejne działania inwestycyjne, takie jak wskazana rozbudowa drogi S8 Radzymin – Ostrów Mazowiecka, szczególnie po tym jak ułożą się ruch po zakończeniu budowy korytarza Via Baltica S61. Natomiast, jeśli chodzi o priorytet komunikacyjny w obrębie aglomeracji warszawskiej, w RPBDK2030 została ujęta budowa Obwodnicy Aglomeracji Warszawskiej. Jej realizacja w dużym stopniu wpłynie na rozkład ruchu w regionie.</p> <p>Ministerstwo Infrastruktury na bieżąco analizuje stan bezpieczeństwa i przepustowości odcinków sieci autostrad i dróg ekspresowych. W przypadku przekroczenia maksymalnej przepustowości poszczególnych odcinków dróg klasy A i S, będą podejmowane najpierw działania bezinwestycyjne mające na celu poprawę płynności ruchu a w przypadku braku możliwości ich realizacji, resort nie wyklucza wdrażania również zastosowania na późniejszym etapie działań inwestycyjnych.</p> <p>Ponadto, w związku z faktem, iż odcinek będący przedmiotem wystąpienia nie znalazł się na liście inwestycji analizowanych w ramach Strategicznej Oceny Oddziaływania na Środowisko wniosek nie może zostać uwzględniony.</p>
27	Załącznik nr 1	2. Proszę o usunięcie z programu drogi S16 Białystok - Elk	2. Nie powinno być zgody społecznej na puszczanie ekspresówki przez park narodowy. Dolina Biebrzy to nasz skarb narodowy i nie powinien być naruszany. Tranzyt może jeździć po istniejącej drodze nr 8 oraz ten dalekobieżny przez Via Baltice	1	<p><b>Uwaga wyjaśniona</b></p> <p>Inwestycja polegająca na budowie drogi ekspresowej S16 pomiędzy Elkiem a Białymstokiem została uwzględniona w rozporządzeniu Rady Ministrów w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych w 2016 r. W swoim założeniu ma ona stanowić jeden z ważnych fragmentów korytarza Via Carpatia, który jest inicjatywą realizowaną przez państwa Europy Środkowej i Wschodniej. Zaczyna się ona na Litwie a kończy w Turcji i Grecji. W swoim zamierzeniu ma ona stanowić wschodni korytarz transportowy UE, który posiada z jednej strony silne powiązania transportowe w krajami sąsiadującymi z UE, jak np. Ukraina, ale także z drugiej strony zapewnić lepszy dostęp do</p>

Lp.	Element dokumentu	Treść uwagi	Uzasadnienie uwagi	Liczba uwag	Rozpatrzenie uwagi
					<p>portów morskich państw uczestniczących w inicjatywie, w tym polskich portów na Morzu Bałtyckim. Ma również stanowić dogodne połączenie pomiędzy ważnymi ośrodkami administracyjnymi i gospodarczymi województw podlaskiego i warmińsko-mazurskiego.</p> <p>Przygotowanie i realizacja każdej inwestycji odbywa się przy zachowaniu jednolitych i przejrzystych zasad, które mają swoje umocowanie w przepisach prawa, jak i wieloletniej praktyce. Każda inwestycja musi uwzględniać też szczególnie ważny aspekt środowiskowy i zapewnić w sposób możliwie jak najpełniejszy poszanowanie dla środowiska naturalnego.</p> <p>Wnikliwa i szczegółowa analiza wielokryterialna umożliwi doprecyzowanie przebiegu tras poszczególnych wariantów i rekomendowanie najbardziej optymalnego wariantu do wydania decyzji o środowiskowych warunkach realizacji przedsięwzięcia (DŚU). Ostateczny wariant zostanie wybrany dopiero po skrupulatnej analizie wyników, w tym również uwag zgłoszonych w trakcie spotkań informacyjnych ze społeczeństwem.</p> <p>Jednocześnie odnosząc się do kwestii ruchu tranzytowego, warto zauważyć, że zarówno droga krajowa nr 65, jak i droga krajowa nr 8 przebiegają przez tereny Biebrzańskiego Parku Narodowego.</p>
28	ZAŁĄCZNIK NR 1	1) Brak rozbudowy drogi S1 na odcinku Żywiec – Przybędza do przekroju dwujezdniowego	<p>1) Jednym z priorytetów PBDK jest: „budowa brakujących elementów drogowej sieci TEN-T, w tym dobudowa dodatkowych pasów ruchu oraz jezdnii na istniejących drogach klasy A lub S”. Droga S1 poza drogą S22 pozostanie jedynym odcinkiem dróg ekspresowych, który pozostanie w przekroju jednojezdniowym. Prognozy ruchu (opracowane dla GDDKIA) wskazują wyraźnie, że budowa drugiej jezdnii na tym odcinku jest konieczna – w 2028 roku na tym odcinku prognozowany ruch to 17763 pojazdów na dobę (w tym 15,7% udziału ruchu ciężkiego). Tak duży ruch, przy pozostawieniu przekroju jednojezdniowego spowoduje, że droga będzie nieprzepustowa.</p>	1	<p><b>Uwaga wyjaśniona</b></p> <p>Jednym z podstawowych założeń jakie brane były pod uwagę przy opracowaniu Programu, w szczególności w odniesieniu do określenia zakresu rzeczowego, była kwestia dokończenia budowy sieci dróg szybkiego ruchu. Dlatego też dopiero po realizacji tego priorytetu i analizie sytuacji tak stworzonej sieci drogowej, wraz z jej wpływem na całą sieć transportową, będą mogły być podstawą do podejmowania kolejnych działań inwestycyjnych, takich jak wskazana rozbudowa drogi S1 Żywiec - Zwardoń, szczególnie po tym jak rozłoży się ruch w tej okolicy po zakończeniu budowy odcinka tzw. Obejścia Węgierskiej Górki.</p> <p>Realizowany obecnie odcinek Przybędza – Milówka (tzw. Obejście Węgierskiej Górki) składa się z odcinka jednojezdniowego o długości 3,7 km na odcinku przed i za tunelami oraz dwujezdniowego o długości 4,8 km na odcinku tunelowym oraz między tunelami. Podjęta decyzja o budowie tuneli w docelowym kształcie pozwoli na ewentualne dobudowanie drugiej jezdnii na pozostałym odcinku. Należy również zauważyć, iż zrealizowany po stronie słowackiej odcinek autostrady D3 również został wybudowany w profilu jednojezdniowym.</p> <p>Obserwowany w 2020 oraz 2021 roku ruch na drodze ekspresowej S1 ma charakter niejednorodny, mianowicie na odc. Żywiec Soła – Żywiec Browar obserwowany średni dobowy ruch jest na poziomie 17 005 pojazdów, na odc. Żywiec Browar – Węgierska Górka na poziomie 12 720 pojazdów a już</p>



Lp.	Element dokumentu	Treść uwagi	Uzasadnienie uwagi	Liczba uwag	Rozpatrzenie uwagi
					<p>na odc. Miłówka – Laliki jedynie 4367 pojazdów. Znajdujące się w posiadaniu Ministerstwa Infrastruktury analizy nie wykazują pilnej potrzeby rozbudowy ww. odcinków drogi.</p> <p>Resort infrastruktury na bieżąco analizuje stan bezpieczeństwa i przepustowości odcinków sieci autostrad i dróg ekspresowych. W przypadku przekroczenia maksymalnej przepustowości poszczególnych odcinków dróg klasy A i S, będą podejmowane najpierw działania bezinwestycyjne mające na celu poprawę płynności ruchu a w przypadku braku możliwości ich realizacji, resort nie wyklucza wdrażania również zastosowania na późniejszym etapie działań inwestycyjnych.</p> <p>Ponadto, w związku z faktem, iż odcinek będący przedmiotem wystąpienia nie znalazł się na liście inwestycji analizowanych w ramach Strategicznej Oceny Oddziaływania na Środowisko wniosek nie może zostać uwzględniony.</p>
29	ZAŁĄCZNIK NR 1	<p>2) Brak rozbudowy odcinków przygranicznych do standardów drogi ekspresowej/autostrady w przypadku dróg:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- A2 (odcinek przy granicy z Niemcami) – przygraniczny odcinek nie posiada statusu autostrady, mimo, że po dwóch stronach tego odcinka wybudowano autostradę (po stronie Niemiec i Polski)</li> <li>- S52 (odcinek przy granicy z Czechami) – oprócz braku drogi ekspresowej, droga posiada przekrój jednojezdniowy</li> <li>- S1 (odcinek przy granicy ze Słowacją) – odcinek przygraniczny jest drogą kolizyjną ze skrzyżowaniem jednopoziomowym, nie zachowano ciągłości drogi ekspresowej (po polskiej stronie, jak i po słowackiej, po obu stronach kolizyjnego odcinka wybudowano bezkolizyjną drogę ekspresową)</li> <li>- S17 (odcinek przy granicy z Ukrainą) – obwodnica Hrebenne powinna mieć przekrój drogi dwujezdniowej (obecnie jest jednojezdniowa), dodatkowo w jej przebiegu znajduje się kolizyjne, jednopoziomowe skrzyżowanie, nie zachowano zatem ciągłości drogi ekspresowej</li> </ul>	<p>2) Jednym z priorytetów PBDK jest: „budowa brakujących elementów drogowej sieci TEN-T, w tym dobudowa dodatkowych pasów ruchu oraz jezdnii na istniejących drogach klasy A lub S”. Rozbudowa dróg S52 i S17 wpisuje się w ten priorytet. Dodatkowo, przebudowa przygranicznych odcinków i likwidacja skrzyżowań jednopoziomowych wpłynie na wzrost bezpieczeństwa ruchu i uciągli przebieg dróg ekspresowych/autostrad.</p>	1	<p><b>Uwaga wyjaśniona</b></p> <p>Ad. 1 – Projekt dostosowania odcinka drogi krajowej nr 2 na odc. gr. państwa – w. Rzeplin będzie realizowany poza RPBDK2030.</p> <p>Ad. 2 – Odcinek drogi krajowej nr 52 na odc. gr. państwa – Cieszyn Zachód przebiegający po moście na Olzie kończy się po stronie czeskiej rondem, które rozpoczyna autostradę D48. Ewentualne decyzje co do rozbudowy ww. odcinka będą zapadać po przeprowadzeniu stosownych uzgodnień ze stroną czeską.</p> <p>Ad. 3 – Znajdujące się w m. Zwardoń skrzyżowanie na drodze krajowej nr 1 zapewnia obsługę komunikacyjną terenów po b. przejściu granicznym Zwardoń-Skalite oraz dostęp do m. Zwardoń. Ewentualne decyzje o rozbudowie ww. skrzyżowania będą mogły zapaść w uzgodnieniu ze stroną słowacką. Obecnie po obu stronach granicy jest wybudowany odcinek jednojezdniowy.</p> <p>Ad. 4 – Trwają uzgodnienia z MSWiA, Wojewodą Lubelskim oraz KAS dot. zapewnienia obsługi komunikacyjnej rejonu przejścia granicznego Hrebenne – Rawa Ruska. Projekt budowy odc. S17 Hrebenne - Zamość zakłada realizację dwujezdniowej drogi ekspresowej od początku istniejącej obwodnicy m. Hrebenne. Realizacja dalszych odcinków na odc. początek obwodnicy m. Hrebenne – gr. państwa będzie mogła być przeprowadzona po uzyskaniu uzgodnień co do docelowego kształtu przejścia granicznego.</p>
30	ZAŁĄCZNIK NR 1	<p>3) Po dopisaniu do PBDK odcinka S12 Kozenin – Łódź Południe, budowa drogi S12 Piotrków Tryb. – Kozenin jest bezcelowa.</p>	<p>3) Ruch z północy i północnego zachodu w kierunku Polski południowo wschodniej i granicy z Ukrainą będzie kierował się przez nowy odcinek S12 Kozenin – Łódź Południe. Fragment Piotrków T. – Kozenin nie będzie miał żadnego znaczenia sieciowego i będzie niepotrzebnym dublowaniem dróg w tamtym rejonie. Rezygnacja z tego odcinka spowoduje</p>	1	<p><b>Uwaga wyjaśniona</b></p> <p>Ujęcie w Programie odcinka drogi ekspresowej S12 w. Kozenin – w. Łódź Południe pozwoli na bezpośrednie skomunikowanie Łodzi z Tomaszowem</p>

Lp.	Element dokumentu	Treść uwagi	Uzasadnienie uwagi	Liczba uwag	Rozpatrzenie uwagi
			oszczędność ponad 2 mld zł.		<p>Mazowieckim, a także uzupełnienie ciągłości ruchu przebiegającego drogą ekspresową S8.</p> <p>Odcinek docelowej drogi ekspresowej od w. Piotrków Trybunalski Południe – w. Kozenin ma za to za zadanie skomunikowanie rejonu w ujęciu równoleżnikowym. Jest to fragment korytarza obecnej drogi ekspresowej S12, dla którego prowadzone są od wielu lat prace przygotowawcze i który znajduje się na etapie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Obecny korytarz drogi krajowej nr 12 jest jednym z wąskich gardeł na sieci drogowej w województwie łódzkim i wszystkie obecnie przeprowadzone analizy dla tej inwestycji wykazują zasadność jej realizacji.</p> <p>Natomiast dla odcinka w. Kozenin – w. Łódź Południe nie są prowadzone jeszcze prace przygotowawcze, tak więc horyzont czasowy dotyczący ukończenia realizacji jest jeszcze bardzo odległy i powstanie dużo później niż odcinek obecnej drogi ekspresowej S12 do Piotrkowa Trybunalskiego.</p> <p>Na obecnym etapie nie ma wyraźnego uzasadnienia, mającego oparcie w wymiernych analizach, które wskazywałoby na niezasadność realizacji inwestycji. Warto też pamiętać, że zadania inwestycyjne polegające na budowie dróg ekspresowych i autostrad zostały wskazane na podstawie priorytetów wynikających z dokumentów strategicznych czy też sieci TEN, oraz potrzeby zachowania spójności sieci drogowej.</p> <p>W związku z powyższym oba odcinki planowane są do realizacji w perspektywie Programu.</p>
31	ZAŁĄCZNIK NR 1	4) Brak rozbudowy do standardu GP 2x2 drogi Olkusz – Kraków.	4) Poziom natężenia ruchu na tej drodze powoduje konieczność budowy wysokoprzepustowej drogi 2x2 (ok. 20000 pojazdów na dobę wg GPR 2015).	1	<p><b>Uwaga wyjaśniona</b></p> <p>Odcinek drogi krajowej nr 94 na odc. Olkusz – Kraków nie jest przewidziany do rozbudowy w ramach Programu. W Programie ujęte są planowane nowe autostrady i drogi ekspresowe, rozbudowy odcinków autostrad o największym obciążeniu ruchem, a także budowa kluczowych odcinków dróg krajowych (DK75, DK25, DK94/36).</p> <p>Wskazana w wystąpieniu droga krajowa nr 94 ma charakter uzupełniająca (w ujęciu tranzytu Kraków – Katowice) do planowanej do rozbudowy autostrady A4 a także drogi krajowej nr 79, na której zaplanowano m.in. obwodnice Zabierzowa oraz Chrzanowa i Trzebini. Przebudowa sieci dróg krajowych jest jednym z priorytetów określonych w równoległym procedowanym Programie Wzmocnienia Krajowej Sieci Drogowej do 2030 r.</p> <p>Ponadto, w związku z faktem, iż odcinek będący przedmiotem wystąpienia nie znalazł się na liście inwestycji analizowanych w ramach Strategicznej Oceny Oddziaływania na Środowisko wniosek nie może zostać</p>

Lp.	Element dokumentu	Treść uwagi	Uzasadnienie uwagi	Liczba uwag	Rozpatrzenie uwagi
					uwzględniony w ramach RPBDK2030.
32	ZAŁĄCZNIK NR 1	5) Brak drogi ekspresowej łączącej miasta wojewódzkie (duże miasta) na odcinku Opole – Częstochowa (Śląsk) – Kielce.	5) Brak bezpośredniego połączenia miast wojewódzkich drogami klasy S lub A. Brak drogi łączącej Kielce ze Śląskiem (bezpośrednio lub poprzez Częstochowę) oraz następnie z Opolem.	1	<p><b>Uwaga wyjaśniona</b></p> <p>Wskazany odcinek drogi ekspresowej nie został ujęty w rozporządzeniu Rady Ministrów w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych. Należy jednak zauważyć, iż na wskazanym odcinku planowany do realizacji lub realizowany w ramach <i>Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014 – 2023 (z perspektywą do 2025 r.)</i> oraz <i>Programu Budowy 100 Obwodnic na lata 2020 – 2030</i> jest szereg obwodnic zarówno na drodze nr 46 (Łędziny, Blachownia i Herby), jak i na drodze 78 (Kroczyce, Nakło Śląskie i Świerklaniec, Pradła, Szczekociny i Goleniowy, Poręba i Zawiercie).</p> <p>Ponadto, w związku z faktem, iż odcinek będący przedmiotem wystąpienia nie znalazł się na liście inwestycji analizowanych w ramach Strategicznej Oceny Oddziaływania na Środowisko wniosek nie może zostać uwzględniony.</p>
33	ZAŁĄCZNIK NR 1	6) Brak połączenia drogi S1 w Pyrzowicach z drogą S11 w Tarnowskich Górach.	6) Kilukilometrowy łącznik pomiędzy wschodnią obwodnicą GOP a drogą S11 jest konieczny ze względu na uwarunkowania sieciowe w rejonie północnego Śląska.	1	<p><b>Uwaga wyjaśniona</b></p> <p>Analizowane warianty planowanej budowy obwodnicy Tarnowskich Gór w ciągu drogi ekspresowej S11 o długości ok. 37 kilometrów rozpoczynają się na autostradzie A1 na południu Tarnowskich Gór. Ewentualna rozbudowa drogi krajowej nr 78 na tym odcinku (inna niż budowa obwodnicy Nakła Śląskiego oraz Świerklańca) będzie mogła być rozważana po realizacji drogi S11. Planowana obwodnica w ramach przyjętego <i>Programu Budowy 100 Obwodnic na lata 2020-2030</i> powinna zapewnić funkcje wpierające korytarz drogi ekspresowej S11, tworząc nowy przebieg drogi krajowej na dużym jej fragmencie pomiędzy Tarnowskimi Górami a węzłem Pyrzowice na A1.</p> <p>Ponadto, w związku z faktem, iż odcinek będący przedmiotem wystąpienia nie znalazł się na liście inwestycji analizowanych w ramach Strategicznej Oceny Oddziaływania na Środowisko wniosek nie może zostać uwzględniony.</p>
34	ZAŁĄCZNIK NR 1	7) Brak ujęcia w PBDK postulowanej przez samorząd drogi A4bis.	7) Autostrada A4 w rejonie Śląska (Katowice) wyczerpała już swoją przepustowość, a jej rozbudowa jest niemożliwa. Budowa A4bis, stanowiąca południową obwodnicę Śląska rozwiąże problem i skróci czas przejazdu pomiędzy Krakowem a Wrocławiem.	1	<p><b>Uwaga wyjaśniona</b></p> <p>W ramach Programu zaplanowana jest rozbudowa autostrady A4 na odcinku Wrocław – Tarnów. Aktualnie opracowywane jest Studium Techniczno – Ekonomiczno – Środowiskowe dla zadania „Budowa / rozbudowa autostrady A4 Legnica Południe (z węzłem) – Wrocław Wschód (bez węzła) / węzeł Stary Śleszów (z węzłem) i budowa drogi ekspresowej S5 Sobótka – Bolków”, które wskaże preferowany przebieg pierwszego odcinka rozbudowy. Podobne opracowania powstaną dla kolejnych</p>

Lp.	Element dokumentu	Treść uwagi	Uzasadnienie uwagi	Liczba uwag	Rozpatrzenie uwagi
					odcinków autostrady A4. RPBDK2030 wskazuje odcinki w ujęciu strategicznym, nie przesądając o ich docelowym przebiegu.
35	ZAŁĄCZNIK NR 1	8) Brak ujęcia w PBDK do budowy pasa awaryjnego na odcinku A18 pomiędzy węzłami Gołnice i Krzyżowa.	8) Inwestycja taka jest planowana przez GDDKiA, a nie została ujęta w RPBDK2030.	1	<b>Uwaga wyjaśniona</b>  Zadanie pod nazwą „Przebudowa autostrady A18 polegająca na budowie pasów awaryjnych na odcinku pomiędzy węzłem Krzyżowa a węzłem Gołnice” będzie realizowane poza RPBDK2030.
36	ZAŁĄCZNIK NR 1	9) Brak odcinka S5/S16 pomiędzy Olsztynem a Ostródą.	9) Pomiar ruchu wskazuje, że ten odcinek ma duże obciążenie ruchem. Jest to naturalna kontynuacja na zachód obw. Olsztyna i drogi S16. Taka droga łączyłaby S16 z Elką z drogą S5 do Grudziądza.	1	<b>Uwaga wyjaśniona</b>  Wskazany odcinek drogi ekspresowej nie został ujęty w rozporządzeniu Rady Ministrów w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych. Połączenie Olsztyna z drogą ekspresową S7 odbywa się za pomocą już istniejącej w bliskiej odległości drogi ekspresowej S51. Obecnie nie jest planowana realizacja wskazanego zadania. Jej realizacja musiałaby mieć swoje uzasadnienie, jak np. wyczerpania przepustowości odcinka S51.  Ponadto, w związku z faktem, iż odcinek będący przedmiotem wystąpienia nie znalazł się na liście inwestycji analizowanych w ramach Strategicznej Oceny Oddziaływania na Środowisko wniosek nie może zostać uwzględniony.
37	ZAŁĄCZNIK NR 1	10) Brak rozbudowy starego przebiegu A4 od Wichrowa do Starego Śleszowa w przypadku budowy autostrady w nowym przebiegu (omijającym Wrocław od południa).	10) Nawet w przypadku budowy A4 w nowym przebiegu, dotychczasowy stary przebieg A4 od Wichrowa do Starego Śleszowa będzie stanowił dojazd do Wrocławia i wyjazd z Wrocławia na zachód. Te odcinki będą bardzo mocno obciążone ruchem i powinny posiadać status drogi ekspresowej lub autostrady (w przekroju 2x3 + pas awaryjny).	1	<b>Uwaga wyjaśniona</b>  Aktualnie opracowywane jest Studium Techniczno – Ekonomiczno – Środowiskowe dla zadania „Budowa / rozbudowa autostrady A4 Legnica Południe (z węzłem) – Wrocław Wschód (bez węzła) / węzeł Stary Śleszów (z węzłem) i budowa drogi ekspresowej S5 Sobótka – Bolków”, które wskaże preferowany przebieg rozbudowy. Decyzja co do wyboru wariantu preferowanego zostanie podjęta po przeprowadzonej analizie.  W przypadku ewentualnej budowy autostrady A4 w nowym śladzie pomiędzy Wichrowem a Starym Śleszowem wniosek o rozbudowę ominiętego odcinka autostrady A4 do parametrów drogi ekspresowej nie może zostać rozpatrzony pozytywnie, ponieważ odcinek będący przedmiotem wystąpienia nie znalazł się na liście inwestycji analizowanych w ramach Strategicznej Oceny Oddziaływania na Środowisko.
<b>UWAGI ZGŁOSZONE PO TERMINIE</b>					
	4.2 Rozdział o drodze ekspresowej S5	W związku z planami budowy drogi S5 w gminie Marcinowice, pragnę wyrazić swoje stanowisko jako posiadacza dużego (ponad 2ha) gospodarstwa	Biorąc te wszystkie plany, oraz poniesione już nakłady oraz działania w Kraskowie, proszę o zlokalizowanie korytarza drogi ekspresowej S5 w promieniu minimum 5km od	1	<b>Uwaga nierozpatrzona</b>

Lp.	Element dokumentu	Treść uwagi	Uzasadnienie uwagi	Liczba uwag	Rozpatrzenie uwagi
	na trasie Bolków-Świdnica-Sobótka	<p>z szerokimi planami turystycznymi oraz ekologicznymi.</p> <p>Droga ekspresowa S5 pomiędzy miejscowościami Świdnica a Wrocławiem powinna być przekierowana dalej od wsi Krasków, niż w aktualnych (jeszcze nie zatwierdzonych przez GDDKiA) projektach.</p> <p>Na granicy Kraskowa w kierunku Domanic powstało dwa lata temu nasze prężnie rozwijające się nowe gospodarstwo na terenie ponad 2 hektarów (działka 4/3). Stoi już dom umiejscowiony jako ostatni już poza Kraskowem w kierunku Domanic (jeszcze nie jest widoczny na mapach Google).</p> <p>To miejsce specjalnie wybraliśmy z całego dolnego śląska na stworzenie naszego ekologicznego gospodarstwa z uwagi na ciszę, dużą odległość od dróg szybkiego ruchu, czyste powietrze i piękne widoki na Ślążę. Jest to ostatnia działka we wsi Krasków, w otoczeniu lasu.</p> <p>Wybraliśmy tę działkę w Kraskowie, ponieważ jest to niezwykła wieś, w której już dziś dzieją się niezwykle ekologiczne przedsięwzięcia. Powstał tam ośrodek rozwoju osobistego w Pałacu Dobro Krasków. Organizowane są tam warsztaty dla spragnionych czysty i natury mieszkańców miast. Ponadto raz w miesiącu odbywa się popularny targ ekologicznej żywności od miejscowych rolników. Co miesiąc setki turystów przyjeżdża do Kraskowa na sławny targ ziemi, aby nie tylko kupić ekologiczną żywność, ale również zasmakować spokoju i przyrody. Kolejną atrakcją Kraskowa w naszym bezpośrednim sąsiedztwie jest miejsce mocy z krystaliczną wodą ze źródła po kopalni kwarcu, po którą przyjeżdżają ludzie z całego kraju a nawet z zagranicy. Kryształowa Góra rozwija się w ostatnim roku bardzo dynamicznie. Co tydzień organizowane są wydarzenia, czasem nawet odbywa się kilka spotkań na raz. Dzięki temu miejscu Krasków zyskał ogromną popularność w całej Polsce w kręgach osób związanych z medytacją. Dodatkowo działa od wielu lat gospodarstwo ekologiczne, które zaopatruje w zdrową żywność powstałą restaurację Prosto z ziemi. Większość mieszkańców Kraskowa nie tylko utrzymuje się z tworzonych dla turystów atrakcji opartych na ciszy i naturze, ale jest to też nasz sens życia. Kochamy to co robimy i będziemy walczyć o to, aby nikt nie odebrał nam tego co tworzymy. Takie wsie jak Krasków są oazami stref</p>	<p>Kraskowa, w odległości która zapewnia już bezpieczeństwo dla wszystkich działań związanych z Kraskowem oraz jego mieszkańców. Zamiast przecinać taki nieliczny już na mapie Dolnego Śląska zielony i ekologiczny teren, należy wkładać energię w jego ochronę.</p> <p>Warunkiem, który jest dla nas też konieczny w związku z zamiarem produkowania ekologicznej żywności to otrzymanie certyfikatu ekologicznego. W związku z tym niezwykle istotne i niezbędne jest utrzymanie otoczenia w czystości, a budowa S5 w pobliżu (nawet kilku kilometrów) to wyklucza. Normy certyfikowania się są surowe i na pewno trudno utrzymać certyfikat, gdy w warzywach znajdują się metale ciężkie emitowane przez drogę ekspresową. Dodatkowo w kwietniu b.r. będziemy ubiegać się o dofinansowanie z Unii Europejskiej na rozwój gospodarstwa, co będzie wiązało nas do prowadzenia gospodarstwa przez wiele lat w określonym ekologicznym kierunku.</p> <p>Dziękujemy za czas poświęcony na analizę naszego stanowiska i prosimy o uszanowanie tego co stworzyliśmy i zamierzamy przez kolejne lata rozwijać. Takich enklaw czysty i natury w Polsce brakuje najbardziej. Rozwój dróg jest również niezbędny, jednak nie powinien on się dziać kosztem likwidacji taki unikatowych miejsc jak w Kraskowie. Mamy nadzieję, że dzięki Państwa świadomym decyzjom, będziemy mieć to szczęście by nadal służyć innym tworząc tak potrzebne w dzisiejszym świecie miejsce promujące ekologię i zdrowie.</p>		Art. 41. Ust. OOS: Uwagi lub wnioski złożone po upływie terminu, o którym mowa w art. 39 ust. 1 pkt 4, pozostawia się bez rozpatrzenia.

Lp.	Element dokumentu	Treść uwagi	Uzasadnienie uwagi	Liczba uwag	Rozpatrzenie uwagi
		<p>ekologicznych, zielonych, przyrodniczych, do których autostrada nie powinna się zbliżać nawet na 10km!</p> <p>Naszym planem społeczności Kraskowa jest połączyć siły i wspólnie tworzyć społeczność promującą ekologię i zdrowie. Taką wizję Kraskowa mamy jako wioska niezwykła w swojej czystości, promująca zdrowy tryb życia. Nie wyobrażam sobie, aby te plany mogły być realizowane przy szumiącej drodze, zanieczyszczającej tą wspaniałą i niezwykłą wioskę. Zrobimy wszystko, aby tak nie było i będziemy bronić takiego scenariusza wszystkimi zasobami.</p> <p>Działalność naszego gospodarstwa obejmuje przede wszystkim:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ponad 2 hektary upraw zdrowej, czystej i ekologicznej żywności</li> <li>- posiadawiony już jest od 2020 nasz dom oraz kilka kolejnych budynków planowanych do budowy w aktualnym i następnym roku</li> <li>- ekoturystyka dla mieszkańców miast, chcących się wyciszyć w otoczeniu przyrody (planowane są 3 obiekty noclegowe)</li> <li>- ośrodek warsztatów medytacyjnych</li> </ul> <p>Kolejnym elementem projektu związanego z naszym gospodarstwem jest stworzenie ekologicznej osady w nurcie glampingu. Oznacza to nowoczesną i ekologiczną agroturystykę, która przyciągnie osoby głównie z dużych miast takich jak Wrocław w celu odpoczynku od cywilizacji, hałasu i zanieczyszczeń. Będziemy oferować im wypoczynek w ciszy, w pobliżu lasu oraz z bezpośrednim dostępem do zdrowej ekologicznej żywności.</p> <p>Ostatnim elementem projektu na działce 4/3 w Kraskowie jest stworzenie miejsca do warsztatów medytacji, w której się moja żona. Takie miejsce wymaga bezwzględnej ciszy i to miejsce zostało właśnie wybrane ze względu na to, że jest to ostatnia działka na wsi. Robiliśmy specjalnie pod tym kątem badania natężenia dźwięków w różnych miejscach działki i na ich podstawie mogę stwierdzić, że na pewno położenie S5 w pobliżu (szczególnie od północy wsi Krasków) wyklucza absolutnie działanie tego miejsca.</p> <p>Proszę wziąć pod uwagę, że ostatnie lata coraz bardziej rozwija się trend zdrowej żywności,</p>			

Lp.	Element dokumentu	Treść uwagi	Uzasadnienie uwagi	Liczba uwag	Rozpatrzenie uwagi
		<p>a wioska Krasków w szczególności Targ Ziemi był już mocno aktywny w mediach i co miesiąc odwiedzają go tysiące osób. W momencie gdy my jeszcze dołączymy do osób aktywnie działających na rzecz promocji Kraskowa jako siedliska zdrowia i natury, jestem przekonana, że o Kraskowie usłyszy się jeszcze szerzej.</p> <p>Gospodarstwo ekologiczne i medytacja to nasze pasje i marzenia, które realizujemy od wielu lat. Włożyliśmy w to już mnóstwo energii, czasu, jak i również pieniędzy. Oprócz oczywistych kosztów związanych z przygotowaniem inwestycji, podłączeniem mediów na odległości ponad 300m, odbudowaliśmy kilkusetmetrową drogę gminną wcześniej zaoraną, aby umożliwić dojazd do gospodarstwa. Został już zbudowany dom i w najbliższych 2 latach planowane są kolejne budynki łącznie z ekoturystyką. Ponieśliśmy już ogromne koszty w związku z realizowanym projektem i celem tego pisma jest poinformowanie o konieczności oddalenia drogi S5 jak najdalej, w celu utrzymania sensu istnienia gospodarstwa oraz uniknięcia konieczności przeniesienia i odtworzenia gospodarstwa w innym miejscu.</p> <p>Kolejny nasz projekt planowany za około 5 lat dotyczy drugiej działki w Kraskowie nr 14, która jest naszą rodzinną działką. To działka w centrum wsi o powierzchni 0,79ha i tam również planujemy rozbudowę terenu w nurcie zdrowia i ekologii.</p>			
	4.2, podpunkt dotyczący Droga ekspresowa S5 na odcinku Bolków - Świdnica - Sobótka	Rozpisana w planach droga ekspresowa S5 nie omija wsi Krasków w wystarczającej odległości. Droga S5 powinna zaprojektowana tak, by ominąć tą oazę spokoju z daleka.	Esencją tej wsi jest turystyka w celu medytacji, zdrowia i bycia blisko dzikiej natury. To miejsce wymaga absolutnej ciszy i niezaburzonej przyrody. Jest tam wiele ekologicznych gospodarstw, których wymogiem jest brak zanieczyszczeń w okolicy.	1	<p><b>Uwaga nierozpatrzona</b></p> <p>Art. 41. Ust. OOS: Uwagi lub wnioski złożone po upływie terminu, o którym mowa w art. 39 ust. 1 pkt 4, pozostawia się bez rozpatrzenia.</p>

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

Lp.	Element dokumentu	Treść uwagi	Uzasadnienie uwagi	Liczba uwag	Rozpatrzenie uwagi
1.	48, 78, 125, 549, 166-169, 229	<p>Z informacji uzyskanych od GDDKiA wynika, że trwają dopiero prace przy STEŚ, nie wybrano korytarza i nie zakończono inwentaryzacji przyrodniczej. W związku z tym nie można przeprowadzić już oceny oddziaływania na środowisko.</p> <p>Wnoszę o :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– powtórzenie konsultacji do drogi S5 na odcinku Świdnica – Marcinowice- mieszkańcy nie zostali poinformowani o planowanej inwestycji i możliwościowi składania ankiet ;</li> <li>– poprawienie opracowania Strategicznej Oceny Oddziaływania na Środowisko projektu Rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych</li> </ul>	<p>Opracowanie przygotowano nierzetelnie. Nie tylko, że nie powinna się aktualnie pojawiać ocena oddziaływania na środowisko, mamy do czynienia z błędem formalnym. Autor kopiuje teksty z innych inwestycji. „planowana inwestycja będzie oddziaływać na rejon zabytkowego kurhanu w Barbarówce” zabytkowy kurhan w Barbarówce znajduje się w powiecie chełmskim a my znajdujemy się w powiecie świdnickim!</p> <p>W kontekście oddziaływania na Zabytki: Na trasie planowanej drogi S5, jedna z podwersji przechodzi na wysokości wsi Niegoszów centralnie przez stanowisko archeologiczne, które jest wpisane do gminnego rejestru zabytków. W projekcie nie wspomina się o przecięciu przez planowaną drogę zabytkowego parku w Witkowie.</p> <p>„Na podstawie przeprowadzonych analiz oraz informacji zawartych w decyzji środowiskowej...” - aktualnie znajdujemy się na etapie konsultacji korytarzowych, nie zakończono inwentaryzacji przyrodniczej i nie ma żadnej decyzji środowiskowej!</p> <p>„ustalenia decyzji wskazują na konieczność rozbiórki budynków” - nie można już teraz mówić o rozbiórkach domów, przecież nie został jeszcze wybrany przebieg drogi.</p> <p>„Konieczna będzie wycinka lasów i zadrzewień, których liczba wyciętych hektarów wynosi 28,3 ha". Autor programu nie może już teraz wiedzieć, że do wycięcia będzie 28,3 ha lasów. Nie znamy jeszcze przebiegu drogi, nie zakończono prac projektowych oraz inwentaryzacji przyrodniczej.</p> <p>Planowana jest budowa obiektu inżynierskiego, kilometrowej estakady koło Niegoszowa, która będzie miała nie tylko ogromne oddziaływanie na środowisko (tereny zalewowe Bystrzycy i Piławy), ale i zniszczy nieodwracalnie walory krajobrazowe okolicy, a przede wszystkim widok na Świdnicę, Katedrę Świdnicką, Góry Sowie, Wałbrzyskie, a także przy dobrej widoczności pasmo gór Karkonoszy.. W tym miejscu również skupiają się liczne stada bocianów białych, które z uwagi na tereny podmokłe obfitują w pożywienie dla tych zwierząt.</p> <p>Strona 125: W tabelce nr 9 odnośnie liczby i długości kolizji z fragmentami sieci korytarzy ekologicznych podano dla planowanej drogi ekspresowej S5 (projekt 121) błędnie klasyfikację ZP (zaawansowane przygotowanie z decyzja</p>	1	<p><b>Uwaga wyjaśniona</b></p> <p>Uwaga w pierwszej części odnosi się do procedury dot. konkretnego projektu, w tym zakresie uwagę przekazano Ministerstwu Infrastruktury w celu uwzględnienia w przygotowywanej dla projektu dokumentacji szczegółowej.</p> <p>Uwagi szczegółowe odnośnie analizy projektu w Załączniku 1 do Prognozy OOS uwzględniono poprawiając zapisy w tabeli. Stwierdzone nieścisłości wynikły z błędów technicznych, gdyż niektóre opisy błędnie odnoszą się do projektu 119 z poprzedniej tabeli.</p> <p>Uwaga uwzględniona w zakresie wpisania konfliktów dotyczących jej przebiegu do Załącznika nr 1 do Prognozy OOS, poz. 121 oraz uwzględnienia ich występowania w treści Prognozy OOS.</p>



Lp.	Element dokumentu	Treść uwagi	Uzasadnienie uwagi	Liczba uwag	Rozpatrzenie uwagi
			<p>środowiskową tj. zdeterminowanym i ocenionym wariantem do realizacji). Dalej podano błędnie łączną długość konfliktu o wartości 4,9 km. Projekt drogi ekspresowej S5 znajduje się aktualnie na etapie KK (konceptyjne korytarzowe przebiegi bez nieskreślonych wariantów w korytarzach, tj. brak pewności konkretnego przebiegu...). Ponieważ projekt znajduje się w fazie Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowym, nie zakończono prac nad inwentaryzacją przyrodniczą, a nawet nie dokonano wyboru przebiegu drogi, nie można na tym etapie stwierdzić, jak będą wyglądały konflikty z siecią korytarzy ekologicznych.</p> <p>Strona 549: W tabelce nr 75 wykazu projektów z potencjał generowania oddziaływano skumulowanych na obszarowe formy ochrony przyrody powinna znajdować się informacja „brak danych” a nie puste pole, które mogłyby sugerować, że nie ma oddziaływania.</p> <p>Strona 550: W ramach prowadzonych prac projektowych (STeS) przy projekcie drogi ekspresowej S5 na terenie Gminy Marcinowice wytyczono trzy pod warianty, które przebiegają równolegle do zrewitalizowanego połączenia kolejowego na trasie Wrocław-Sobótka-Świdnica. Na tym odcinku należy uwzględnić kumulację hałasu komunikacyjnego z hałasem kolejowym.</p> <p>Strona 229: - na tej stronie znajdujemy nieprawdziwe informacje ,o tym, że e na planowanym przebiegu trasy drogi S5 nie ma konfliktów społecznych, gdyż jest to jeden z najbardziej oprotestowanych odcinków.</p> <p>W roku 2020 mieszkańcy gmin Marcinowice i Świdnica wystosowali głośny protest i zbrali w krótkim czasie ponad 1000 podpisów. Na początku roku 2022 zaraz po spotkaniach informacyjnych z GDDKiA zebrano ponad 12.000 ankiet, w których zdecydowana większość mieszkańców jednoznacznie odrzuciła wszystkie proponowane warianty przebiegu drogi S5 .</p>		
2.	Nr projektu 121: budowa drogi S5 na odc. Sobótka (S8)-Bolków (S3)	Projekt droga ekspresowej S5, mającej przebiegać przez Ciernie Dolne, narusza podstawową zasadę nienaruszania terenów dziewiczych (!!!) i zasadę ciągłości gruntów rolnych, których użytkowanie stanie się kompletnie nieracjonalne. Przy takim wariantcie drogi, Ciernie Dolne staną się miejscowością wymierającą. Projekt ten jest planowany na Cierniach Dolnych na terenie kompletnie niezniszczonym przez cywilizację, a więc szczególnie chronionym w tych czasach. W projekcie brakuje ponadto uwzględnienia negatywnego	W projekcie wskazane jest bardzo błędnie , że droga S5 przez Ciernie Dolne na odcinku Sobótka-Bolków ma znikomy wpływ na środowisko. Stwierdzenie tego nie było możliwe, gdyż nie została zakończona nawet inwentaryzacja przyrodnicza.	1	<p><b>Uwaga wyjaśniona</b></p> <p>Nadal trwają prace nad ustaleniem przebiegu planowanej drogi i żaden wariant nie został jeszcze wybrany i zaakceptowany. Dlatego w Prognozie OOŚ, zgodnie z przyjętą metodyką projekt analizowany był jako KK (konceptyjny korytarzowy) bez konkretnie ustalonego przebiegu. Zgłoszone uwagi przekazano Ministerstwu Infrastruktury w celu uwzględnienia w przygotowywanej dla projektu dokumentacji.</p>

Lp.	Element dokumentu	Treść uwagi	Uzasadnienie uwagi	Liczba uwag	Rozpatrzenie uwagi
		oddziaływania hałasu i emisji spalin oraz zanieczyszczeń na mieszkańców, zwierzęta i roślinność w miejscowości (Ciermie Dolne), przez którą ma przebiegać ta droga. Droga S5 będzie miała bardzo negatywne oddziaływanie na człowieka. Nastąpi również degradacja pól uprawnych, zniszczenie lokalnego miejsca rekreacji i wypoczynku dla mieszkańców oraz zniszczenie lokalnych miejsc migracji zwierząt!!!			
3.	Załącznik 1	<p>Nie wykonano poprawnej identyfikacji kolizji poszczególnych odcinków dróg z siecią korytarzy ekologicznych – w następującym zakresie:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- nie podano oznaczeń korytarzy wprowadzonych w Mapie korytarzy ekologicznych (Jędrzejewski i in 2011),</li> <li>- nie wprowadzono podziału na korytarze ekologiczne o randze paneuropejskiej (korytarze główne) i krajowej (korytarze uzupełniające) – zgodnie z Mapą korytarzy ekologicznych (Jędrzejewski i in 2011),</li> <li>- niepoprawnie zidentyfikowano i oceniono rangę kolizji z siecią korytarzy ekologicznych – dla odcinków ze stwierdzonymi kolizjami wprowadzono zapisy, że dany odcinek koliduje z elementami „krajowej sieci ekologicznej”, tymczasem znaczna część zidentyfikowanych kolizji dotyczy przecięcia korytarzy o znaczeniu paneuropejskim (kontynentalnym);</li> <li>- w przypadku odcinków będących na wstępnym etapie projektowania nie zidentyfikowano potencjalnych kolizji z siecią korytarzy – kolizje takie są możliwe do oszacowania i powinny zostać opisane dla zapewnienia spójności opracowania. Wnioskujemy o uzupełnienie treści Załącznika 1 w przedstawionym powyżej zakresie.</li> </ul>	<p>Wskazanie właściwych oznaczeń korytarzy ekologicznych (przecinanych przez drogi odnóg sieci) jest konieczne dla poprawnej identyfikacji i ustalenia lokalizacji miejsca/strefy kolizji oraz poprawnej klasyfikacji funkcjonalnej korytarzy. W opracowaniu Jędrzejewskiego i in 2011 oznaczenie każdej odnogi korytarza składa się z symbolu i nazwy, które stanowią łącznie indywidualne oznaczenie, co należy poprawnie uwzględnić w Prognozie. Uwzględnienie podziału na korytarze o randze paneuropejskiej i krajowej jest niezbędne dla oszacowania rzeczywistych zagrożeń i skutków realizacji danego przedsięwzięcia w skali międzynarodowej - odniesieniu m.in. do populacji dużych drapieżników, wpływu na spójność sieci Natura 2000 oraz potencjalnych oddziaływań transgranicznych. Charakterystyki odcinków dróg wymagają uzupełnienia o informacje w zakresie kolizji z korytarzami o randze paneuropejskiej – jeśli takie kolizje wynikają z opracowania Jędrzejewski i in 2011, na którym Autorzy Prognozy bazują. Należy zwrócić uwagę, że podział na korytarze paneuropejskie i krajowe został wprowadzony do tekstu Prognozy poprawnie w głównej części opisowej (Pkt. 4.1.1.8.3, ryc 13) – zatem należy treść Załącznika 1 odpowiednio dostosować i uspołnić. W przypadku dróg na wstępnym etapie projektowania (etap koncepcyjny, bez utrwalonych przebiegów) brak wskazania potencjalnych kolizji z siecią korytarzy ekologicznych wskazuje, że drogi te pod tym względem wypadają korzystnie, tzn nie będą powodować kolizji. Oczywiście jest to w wielu przypadkach błędny wniosek, dlatego spójność całego opracowania wymaga wskazania potencjalnych kolizji dla wszystkich odcinków, wyznaczonych przy pomocy spójnej dla wszystkich odcinków metodyki. Oczywiście w przypadku dróg na wstępnym etapie projektowania nie jest wymagana szczegółowa analiza ilościowa kolizji (jak w pkt. 4.1.1.8.3), jedynie określenie skali zagrożeń i potencjalnych konfliktów środowiskowych.</p>	1	<p><b>Uwaga uwzględniona</b></p> <p>Uzupełniono wskazane braki w Załączniku 1.</p>
4.	Tekst Prognozy braki: - brak	Obowiązek powyższy został nałożony w stanowisku GDOŚ z dn. 08.06.2021 r. Uwzględniając listę gatunków priorytetowych wymienionych	Brak właściwych analiz w zakresie wpływu na gatunki priorytetowe jest istotnym uchybieniem merytorycznym i w zasadzie dyskwalifikuje dokument jako rzetelną podstawę do rozstrzygnięcia o dopuszczalności realizacji RPBDK2030.	1	<b>Uwaga wyjaśniona</b>

Lp.	Element dokumentu	Treść uwagi	Uzasadnienie uwagi	Liczba uwag	Rozpatrzenie uwagi
	<p>analizy w zakresie identyfikacji i przebiegu tras migracji gatunków priorytetowych,</p> <p>- brak wyznaczenia lokalizacji przejść dla zwierząt na podstawie kolizji ze szlakami migracji.</p>	<p>w Dyrektywie Siedliskowej, szczególna uwaga powinna dotyczyć żubra i wilka, gdyż oba gatunki należą do szczególnie zagrożonych w wyniku rozwoju sieci drogowej, a odcinki dróg przewidziane w RPBKD2030 będą posiadały istotny wpływ na ochronę i rozwój ich populacji. Należy zwrócić uwagę, że pojęcie korytarza ekologicznego i trasy (szlaku) migracji nie jest tożsame – korytarz to obszar umożliwiający przemieszczanie się m.in. zwierząt, to strefa wydzielona w przestrzeni wyróżniająca się korzystnymi warunkami siedliskowymi i osłonowymi dla przemieszczania konkretnych gatunków lub grup zwierząt. Szlak migracji to rzeczywista oś przemieszczania w terenie, która w praktyce nie zawsze pokrywa się z przebiegiem korytarzy – zwłaszcza w przypadku lokalnych migracji troficznych. Korytarze zapewniają zachowanie łączności w dużej skali przestrzennej, analizowana w Prognozie mapa korytarzy Jędrzejewskiego i in 2011 zawiera przebiegi korytarzy o znaczeniu paneuropejskim i krajowym, które nie zostały wyznaczone w celu zachowania lokalnych tras (szlaków) migracji. W związku z powyższym analiz wykonanych w Prognozie w pkt. 4.2.1 nie można uznać za spełnienie warunków określonych przez GDOŚ zwłaszcza, że analizy te posiadają zbyt wąski zakres i liczne braki – co wykazano w uwagach do pkt. 4.2.1. W przypadku populacji żubra odtwarzanej od kilkunastu lat w obszarze Pomorza (projekt reintrodukcji koordynowany przez Zachodniopomorskie Towarzystwo Przyrodnicze) zebrana została unikatowa w skali światowej baza danych z badań telemetrycznych, wskazujących konkretne szlaki przemieszczania w skali lokalnej i subregionalnej. Dodatkowo prowadzone przez ZTP obserwacje pozwalają na identyfikację dyspersantów kolonizujących nowe tereny w skali ponadregionalnej. Istnieją w tym przypadku istotne rozbieżności przestrzenne pomiędzy przebiegami korytarzy wyznaczonych przez Jędrzejewskiego i in (2011), a danymi uzyskanymi przez ZTP – w związku z powyższym w ramach Prognozy należy przeanalizować przebiegi potwierdzonych szlaków (tras) przemieszczania żubra względem przebiegu odcinków dróg z RPBKD2030. Wstępna analiza wskazuje, że co najmniej 12 odcinków dróg z Programu może powodować istotne oddziaływanie na zachowanie i rozwój populacji żubra w skali Pomorza Zachodniego i Środkowego oraz północnej Wielkopolski – w tym droga S10, odc. Szczecin-Piła, która w sposób znaczący</p>	<p>Wszelkie wątpliwości w zakresie oddziaływania na gatunki priorytetowe powinny zostać usunięte na możliwie wczesnych etapach, by nie powodować zakłóceń w procesie inwestycyjnym i konieczności wprowadzania zmian na późniejszych etapach realizacji przedsięwzięć. Wprowadzenie wskazanych uzupełnień wynika z konieczności spełnienia warunków określonych w stanowisku GDOŚ z 08.06.2021 r.</p>		<p>Uzupełniono Prognozę OOS o wnioski z analizy danych telemetrycznych żubrów uzyskane od ZTP.</p> <p>Na podstawie uzyskanych danych telemetrycznych od ZTP o trasach przemieszczania się żubrów nie jest możliwe wskazanie konkretnych lokalizacji przejść dla zwierząt ze względu na ciągłą zmianę tras migracji stad w obrębie dotychczasowych arealów czy koncentrację obecności na nowych terenach (np. przez wielkopowierzchniowe grodzenia upraw rolnych na terenach arealów żubrów, czy zmianę rodzaju upraw). Autorzy rozumieją różnicę między trasą migracji, a szlakiem migracyjnym. Jednak z uwagi na rodzaj ocenianego dokumentu, obejmującego inwestycje rozmieszczone na terenie całego kraju, oddziaływania na trasy migracji populacji lokalnych, muszą zostać przeanalizowane w większym stopniu szczegółowości, w ramach opracowywania raportów o oddziaływaniu na środowisko dla poszczególnych inwestycji z uwzględnieniem szczegółowych i przede wszystkim najbardziej aktualnych badań telemetrycznych.</p> <p>Mapa przebiegu korytarzy ekologicznych w Polsce opracowana przez pracowników Zakładu Badania Ssaków Państwowej Akademii Nauk w Białowieży została stworzona z uwzględnieniem potrzeb ochrony kluczowych gatunków dużych ssaków w szczególności rysia i wilka jako gatunków wskaźnikowych o dużej wrażliwości na fragmentację środowiska i wysokich wymaganiach przestrzennych. Są to tzw. „gatunki parasolowe” (umbrella species) o rozległych arealach osobniczych, których ochrona służy również ochronie wielu innych gatunków zamieszkujących podobne siedliska. Ponadto, w 2011 r. IBS we współpracy z Pracownią na rzecz Wszystkich Istot zaktualizował mapę korytarzy istotnych dla populacji dużych ssaków leśnych oraz spójności siedlisk leśnych i wodno-błotnych w skali krajowej i kontynentalnej. Metodyka wyznaczania korytarzy obejmowała szereg analiz kartograficzno-przestrzennych, wykorzystano liczne dane topograficzne i faunistyczne. Wyznaczone szlaki migracji pozwoliły na wskazanie optymalnych połączeń korytarzowych pomiędzy zwartymi kompleksami leśnymi oraz tradycyjnych dróg dyspersji dużych ssaków w wymiarze krajowym i kontynentalnym. W prognozie przyjęto, podobnie jak w opracowaniu Jędrzejewskiego i in. (2011), że wyznaczona sieć korytarzy jest modelem sieci ekologicznej o charakterze multifunkcyjnym, służącym wielu gatunkom. Dlatego nie zgadzamy się z opinią, że mapa korytarzy opracowana przez IBS nadaje się jedynie do analizy wpływu programu na populację wilka. Wyznaczonymi przez IBS i Pracownię na rzecz Wszystkich Istot korytarzami ekologicznymi mogą przemieszczać się wszystkie inne gatunki (o podobnych preferencjach siedliskowych) w tym żubry.</p> <p>W opinii autorów nie można w obiektywny sposób dokonać podziału odnóg korytarzy o większym lub mniejszym znaczeniu dla gatunków ze względu na niewielką ilość danych o przemieszczaniu się gatunków priorytetowych na duże odległości. Dane są bardzo ubogie i epizodyczne oraz w żaden sposób nie można ich odnieść do obszaru całego kraju. Uważamy za niewłaściwe w tym przypadku wyciąganie ogólnych wniosków na temat znaczenia</p>

Lp.	Element dokumentu	Treść uwagi	Uzasadnienie uwagi	Liczba uwag	Rozpatrzenie uwagi
		<p>bezpośrednio ingeruje w rozległe obszary siedliskowe żubra, droga S11 (wszystkie odcinki na północ od Obornik), która będzie ograniczać ekspansję terytorialną w kierunku wschodnim, droga S6 (na wschód od Koszalina), która ogranicza ekspansję w kierunku północnym. W związku z powyższym należy uznać za bezwzględnie konieczne wykonanie identyfikacji miejsc kolizji i zaplanowanie stosownych działań minimalizujących – w zakresie rekomendowanych przebiegów drogi oraz koniecznych do budowy przejść dla zwierząt (skutecznych dla żubra). Analizy i rekomendacje w zakresie przejść dla zwierząt muszą obejmować wszystkie odcinki dróg uwzględnione w RPBDK2030, które mogą oddziaływać na populację żubra w północno-zachodniej Polsce.</p> <p>W przypadku wilka analizy kolizji można wykonać w oparciu o mapę korytarzy ekologicznych Jędrzejewskiego i in (2011), gdyż opracowanie to powstało m.in. w oparciu o analizy historycznych szlaków migracji tego gatunku. Stosunkowo rozległe występowanie wilka w skali kraju i ograniczone zasoby danych z telemetrii powodują, że jest to jedyna metoda przeprowadzenia spójnych analiz dla całego RPBDK2030. W naszej opinii należy w pierwszej kolejności w sieci korytarzy zidentyfikować odnogi o istotnym znaczeniu dla gatunku (np. w oparciu o dostępne dane o liczebności i rozmieszczeniu), zlokalizować następnie kolizje dla wszystkich odcinków dróg przewidzianych w RPBDK2030 i zweryfikować poprawność działań minimalizujących, które zostały zrealizowane (drogi istniejące) lub wprowadzone w decyzjach DŚU (drogi w budowie lub projektowaniu). W przypadku stwierdzenia rozbieżności należy sformułować rekomendacje koniecznych zmian, w przypadku dróg na etapie koncepcyjnym (przed wydaniem DŚU) należy sformułować zalecenia względem liczby i parametrów przejść dedykowanych dla wilka.</p> <p>Wnioskujemy o uzupełnienie treści Prognozy o analizy w zakresie wpływu na gatunki priorytetowe w przedstawionym powyżej zakresie.</p>			<p>poszczególnych odnóg krajowej sieci korytarzy ekologicznych na podstawie pojedynczych obserwacji czy lokalnie prowadzonych badań telemetrycznych. Zwłaszcza, że takiego podziału nie wykonał nawet zespół specjalistów z IBS i Pracowni na rzecz Wszystkich Istot podczas opracowywania krajowej sieci korytarzy ekologicznych. Uważamy, że ze względu na dużą mobilność dużych ssaków i tendencję do odbywania dalekich, nawet kilkusetkilometrowych wędrówek podczas dyspersji, wszystkie fragmenty sieci ekologicznej należy uznać za potencjalnie istotne trasy migracji gatunków ssaków, w tym gatunków priorytetowych.</p> <p>Wykonawcy uwzględnili w Prognozie OOS dane pochodzące z wydanych DŚU. Zuwagi na fakt, że DŚU wydane po przeprowadzeniu oceny indywidualnej mają charakter ustaleń szczegółowych dla przebiegu drogi w konkretnej lokalizacji, a oceny wynikające z analiz przestrzennych są wobec nich zaledwie pewnym uogólnieniem, ustalenia decyzji środowiskowej w zakresie minimalizowania oddziaływań na korytarze ekologiczne dla projektów, które ją posiadają należy traktować jako nadrzędne względem ustaleń wykonanej analizy.</p> <p>Ponadto, nie istnieje podstawa prawna do weryfikacji zawartości DŚU w zakresie prawidłowości ustaleń w niej dokonanych - w trybie oceny strategicznej. Tryby wzruszania DŚU są określane w przepisach procesowych, odrębnych i niezależnych od procedury postępowania w sprawie strategicznej oceny oddziaływania na środowisko.</p> <p>W przypadku dróg na etapie koncepcyjnym (przed wydaniem DŚU) kwestie względem liczby i parametrów przejść muszą zostać przeanalizowane na większym stopniu szczegółowości, w ramach opracowywania raportów o oddziaływaniu na środowisko, po przeprowadzeniu oceny indywidualnej, dla poszczególnych inwestycji z uwzględnieniem danych z inwentaryzacji przyrodniczych.</p>
5.	Pkt. 6.2 i Analiza ocena ryzyka	Ocena ryzyka wystąpienia oddziaływań skumulowanych nie została wykonana w sposób poprawny – wątpliwości budzi zastosowana	Stanowisko GDOŚ z dn. 08.06.2021 wyraźnie wskazuje, że „w celu poprawnej diagnozy oddziaływań skumulowanych, należy uwzględnić także skutki przyjętych już dokumentów	1	<b>Uwaga wyjaśniona</b>

Lp.	Element dokumentu	Treść uwagi	Uzasadnienie uwagi	Liczba uwag	Rozpatrzenie uwagi
	kumulowania się oddziaływań wynikających z realizacji innych dokumentów strategicznych sektora transportu	<p>metodyka oraz zakres prowadzonych analiz. Zakres analiz powinien obejmować również istniejące elementy infrastruktury liniowej, które samodzielnie lub w powiązaniu z odcinkami dróg ujętymi w RPBDK2030 będą powodować powstanie barier ekologicznych mających negatywny wpływ na spójność sieci Natura 2000, integralność przecinanych ostoj oraz siedliska i korytarze ekologiczne zwierząt o wysokich wymaganiach przestrzennych – w szczególności niedźwiedzia, wilka, rysia i żubra. W przypadku analizy i oceny oddziaływań skumulowanych na populację żubra i dużych drapieżników należy uwzględnić odpowiedni zasięg możliwych oddziaływań barierowych – adekwatny do dystansów przemieszczania tych gatunków. Właściwa ocena ryzyka barierowych oddziaływań skumulowanych nie jest możliwa bez analizy i oceny skuteczności działań minimalizujących zrealizowanych przy istniejących odcinkach infrastruktury drogowej i kolejowej. W naszej opinii analizy wykonane w ramach Prognozy nie mogą stanowić podstawy merytorycznej do wnioskowania o rzeczywistej skali barierowych oddziaływań skumulowanych w odniesieniu do dużych ssaków (w tym gatunków priorytetowych) oraz spójności sieci Natura 2000.</p> <p>Wnioskujemy o uzupełnienie zakresu analizy o istniejące odcinki dróg i linii kolejowych, które stanowią potencjalne źródło kumulacji oddziaływań barierowych w powiązaniu z odcinkami dróg ujętymi w RPBDK2030. Wnioskujemy o opracowanie i wdrożenie metodyki, która uwzględni ryzyko wystąpienia oddziaływań skumulowanych w dużej skali przestrzennej w odniesieniu do dużych ssaków drapieżnych i żubra oraz wpływu na korytarze ekologiczne o znaczeniu paneuropejskim i krajowym (korytarze migracyjne dużych ssaków i korytarze spójności sieci Natura 2000). Wnioskujemy o wskazanie dokładnych odcinków dróg i linii kolejowych (istniejących i planowanych spoza RPBDK2030), które są źródłem oddziaływań skumulowanych oraz analizę i ocenę skuteczności zastosowanych (istniejących lub planowanych) działań minimalizujących – łącznie z działaniami planowanymi przy odcinkach dróg przewidzianych w RPBDK2030.</p>	<p>oraz inwestycji zrealizowanych oraz jeszcze niezakończonych” oraz nakazuje „przeanalizować i ocenić skumulowany wpływ oddziaływań realizacji PBDK wraz z istniejącą infrastrukturą”. W związku z powyższym przeprowadzenie analiz z uwzględnieniem (jako źródeł potencjalnych kumulacji) wyłącznie inwestycji planowanych w ramach innych dokumentów strategicznych – jest błędne i nie wypełnia warunków określonych w stanowisku GDOŚ. Zastosowane w Prognozie podejście jest również niepoprawne pod względem merytorycznym – wyniki nie przedstawiają rzeczywistej skali i zasięgu potencjalnych oddziaływań skumulowanych, wynikających z realizacji RPBDK2030. Wyniki Prognozy przede wszystkim nie odzwierciedlają rzeczywistego ryzyka oddziaływania na łączność ekologiczną w dużej skali przestrzennej – w tym najważniejsze korytarze ekologiczne dużych ssaków i korytarze spójności sieci Natura 2000 oraz same populacje dużych drapieżników. Wyniki badań telemetrycznych dla wilka i rysia uzyskane w ostatnich latach wyraźnie wskazują, jak ogromne są możliwości migracyjne tych gatunków, i jak ogromne wynikają z tego zagrożenia związane z infrastrukturą liniową. Jeśli pojedyncze osobniki mogą w ciągu kilku-kilkunastu dni pokonywać dystanse kilkuset kilometrów (także w wymiarze transgranicznym), to ocena ryzyka oddziaływań skumulowanych wyłącznie w „strefach styku” lub bezpośredniego otoczenia inwestycji liniowych jest zdecydowanie niewystarczająca. Zasięg analiz barierowych oddziaływań skumulowanych powinien być skorelowany z dystansami migracji/wędrówek gatunków, przykładowo z danych telemetrycznych uzyskanych w projekcie „Powrót rysia do północno-zachodniej Polski” (ZTP) wynika, że pojedyncze osobniki w trakcie migracji przekraczają nawet kilka odcinków dróg ujętych w RPBDK2030, dodatkowo kilka innych, istniejących i będących źródłem oddziaływań skumulowanych. Podobna sytuacja będzie dotyczyła wilka, przy czym w tym przypadku zasięg i ilość kolizji są jeszcze wyższe przez znacznie większe rozprzestrzenienie gatunku. GDOŚ w stanowisku z dn 08.06.2021 wyraźnie zwraca uwagę na konieczność analiz w odniesieniu do gatunków priorytetowych – czego w zakresie oddziaływań skumulowanych (podobnie jak w kilku innych aspektach) nie wykonano poprawnie.</p> <p>Należy zwrócić uwagę, że powyższe zagadnienia były już przedmiotem analiz eksperckich w ramach „Prognozy oddziaływania na środowisko skutków realizacji Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2011-15” (GDDKiA 2010) i uzyskano wnioski odmienne w stosunku do aktualnej Prognozy – dla szeregu tych samych odcinków dróg analizowanych w obu opracowaniach. Ze względu na zastosowanie rozbudowanej metodyki oceny i szerszego zakresu danych wejściowych – wyniki opracowania z 2010 r wydają się być w tym zakresie zdecydowanie bardziej</p>		<p>W rozdziale 6.2 uwzględniono dodatkową analizę oddziaływania skumulowanego z istniejącymi elementami sieci drogowej i kolejowej z uwzględnieniem dystansów przemieszczania tych gatunków i wpływu na korytarze ekologiczne o znaczeniu paneuropejskim i krajowym.</p> <p>Przedmiotem opracowania nie jest ocena skuteczności działań minimalizujących zrealizowanych przy istniejących odcinkach infrastruktury drogowej i kolejowej, a ocena programu jako takiego.</p> <p>Wykonawcy uwzględnili w Prognozie OOS dane pochodzące z dostępnych dokumentów. Ocena skuteczności wynikających z nich ustaleń leży poza obszarem procedury strategicznej oceny oddziaływania na środowisko. Nie istnieje podstawa prawna do weryfikacji (analizy i oceny) skuteczności zastosowanych działań - w trybie oceny strategicznej. W Prognozie OOS przyjęto, że planowane działania minimalizujące skutecznie minimalizują efekt bariery wywołany przez odcinki dróg, przewidzianych w RPBDK2030, które posiadają decyzje o środowiskowych uwarunkowaniach, ponieważ wydawane są one po przeprowadzeniu oceny indywidualnej i mają charakter ustaleń szczegółowych dla przebiegu drogi w konkretnej lokalizacji. Analizy przestrzenne wykonane na potrzeby oceny tak ogólnego dokumentu jak RPBDK2030 nie mogą być traktowane jako bardziej wiarygodne i merytorycznie potwierdzone.</p> <p>Należy mieć na uwadze, że odmienne wnioski między przytaczanym dokumentem („Prognoza oddziaływania na środowisko skutków realizacji Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2011-2015” (GDDKiA 2010)) mogą wynikać z faktu, że autorzy prognozy z 2010 r, w przeciwieństwie do autorów raportów OOS dla poszczególnych inwestycji, dysponowali podręcznikiem GIOŚ „Poradnik projektowania przejść dla zwierząt i działań ograniczających śmiertelność fauny przy drogach” wydanym w 2010 r. i na jego podstawie określili nowe parametry i lokalizację przejść. Od 2010 r. „Podręcznik” stał się standardem przy opracowywaniu działań minimalizujących dla inwestycji liniowych, dlatego nie ma potrzeby weryfikacji zapisów zawartych w poszczególnych DŚU w tym zakresie. Zwłaszcza, że, jak napisano powyżej, ustalenia zawarte w DŚU są oparte na analizach o dużo większej szczegółowości.</p> <p>Wykonawcy uwzględnili w Prognozie OOS dane pochodzące z dostępnych dokumentów, w tym informacji o konieczności przeprowadzenia analiz porównawczych z decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, które dopiero pozwolą zweryfikować skuteczność zastosowanych działań minimalizujących. Autorzy nie dysponują jednak bardziej szczegółową dokumentacją w tym zakresie, która taka weryfikację by umożliwiała.</p>

Lp.	Element dokumentu	Treść uwagi	Uzasadnienie uwagi	Liczba uwag	Rozpatrzenie uwagi
			wiarygodne i merytorycznie potwierdzone (aktualnie wymagają uzupełnienia o dokumenty strategiczne opracowane po 2010 r.).		
6.	Pkt. 6.1 Ocena ryzyka transgranicznego oddziaływania na środowisko	<p>Ocena ryzyka wystąpienia oddziaływań transgranicznych nie została wykonana w sposób poprawny – wątpliwości budzi zastosowana metodyka oraz zakres prowadzonych analiz. Szereg dróg uwzględnionych w RPBDK2030 koliduje z paneuropejskimi korytarzami ekologicznymi dużych ssaków oraz przecina transgraniczne obszary siedliskowe dużych drapieżników – niedźwiedzia, wilka i rysia. Z powyższego względu potencjalne wysokie ryzyko wystąpienia oddziaływań transgranicznych wymaga zdecydowanie bardziej rozbudowanej analizy, przy zastosowaniu metodyki o odpowiednich podstawach merytorycznych. W analizach konieczne jest uwzględnienie rozmieszczenia transgranicznych areałów dużych drapieżników, przebiegu potwierdzonych szlaków migracji oraz danych o typowych dystansach i dynamice przemieszczania gatunków. Szereg dróg uwzględnionych w RPBDK2030 koliduje również z międzynarodowymi korytarzami migracji (przelotów) ptaków – w tym o priorytetowym znaczeniu w skali kontynentalnej – m.in. Doliny Narwi, Biebrzy, Noteci, Warty, Wisły, Odry i Pobrzeże Bałtyku. W przypadku oddziaływania na międzynarodowe trasy przelotu ptaków w Prognozie nie przeprowadzono stosownych analiz.</p> <p>Wnioskujemy o uzupełnienie treści Prognozy o analizy w zakresie oddziaływania dróg objętych programem na transgraniczne obszary siedliskowe dużych ssaków oraz paneuropejskie korytarze ekologiczne dużych ssaków i międzynarodowe trasy przelotów ptaków.</p>	<p>Obowiązek oceny wystąpienia oddziaływań o charakterze transgranicznym wynika z art. 51 ustawy OOS. Prognoza w tym zakresie nie uwzględniła stosownej metodyki oceny, rozstrzygnięcia wydają się być dokonywane na podstawie wybiórczych argumentów, w sposób uznaniowy, w oparciu o ograniczonych zasób danych wejściowych. Należy zwrócić uwagę, że powyższe zagadnienia były już przedmiotem analiz eksperckich w ramach „Prognozy oddziaływania na środowisko skutków realizacji Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2011-15” (GDDKiA 2010) i uzyskano wnioski odmienne w stosunku do aktualnej Prognozy – dla szeregu tych samych odcinków dróg analizowanych w obu opracowaniach. Ze względu na zastosowanie rozbudowanej metodyki oceny i szerszego zakresu danych wejściowych – wyniki opracowania z 2010 r wydają się być w tym zakresie zdecydowanie bardziej wiarygodne i merytorycznie potwierdzone.</p>	1	<p><b>Uwaga wyjaśniona</b></p> <p>Dodano analizę oddziaływań Programu na paneuropejskie korytarze ekologiczne.</p> <p>Ze względu na ciągle zmieniającą się dynamikę przemieszczania się gatunków priorytetowych (zasiedlanie nowych terenów, introdukcje) uważamy za niemożliwe wyznaczenie "potwierdzonych szlaków migracji" ponieważ nie wszystkie użytkowane szlaki migracji ssaków są jednoznacznie potwierdzone. Tak jak to opisano w przypadku danych telemetrycznych żubrów trasy migracji ssaków mogą całkowicie zmienić się z roku na rok. Ponadto nie sposób przewidzieć, którą trasę wybierze osobnik będący np. podczas dyspersji ponieważ przemieszcza się on losowo w obrębie dogodnych dla siebie siedlisk. Szlaki migracji gatunków priorytetowych zostały już opracowane przez zespół ekspertów podczas wyznaczania Krajowej Sieci Korytarzy Ekologicznych i te uznano za rzeczywiste, potwierdzone szlaki migracji ssaków.</p>
7.	Pkt. 5.2. Konflikty społeczne	<p>Analizy wykonane w przedmiotowym punkcie nie odzwierciedlają rzeczywistej skali konfliktów o podłożu środowiskowym i nie obejmują zakresem wszystkich kluczowych problemów. W szczególności w analizach należy uwzględnić odcinki dróg ujęte w RPBDK2030, które formalnie znajdują się na etapie realizacji, ale nie posiadają prawomocnych decyzji administracyjnych – decyzje środowiskowe uchylone w toku postępowań odwoławczych oraz</p>	<p>Jeśli zgodnie z intencją Autorów, Prognoza ma mieć charakter materiału informacyjnego wskazującego organom publicznym potencjalne „punkty zapalne” i materiałem „wczesnego ostrzegania” (pkt. 1.2.4), to analizy należy rozszerzyć o pełne rozpoznanie aktualnej sytuacji związanej z problemami istotnie utrudniającymi proces inwestycyjny. W pierwszej kolejności analizy powinny objąć odcinki zrealizowane i będące w realizacji – szereg z nich nadal posiada nie zakończone procedury odwoławcze, co niesie</p>	1	<p><b>Uwaga wyjaśniona</b></p> <p>Program nie przewiduje dofinansowania ze środków unijnych. Prognoza OOS przygotowywana jest w oparciu o DŚU wydane na dzień opracowywania prognozy, bez weryfikacji, czy są one ostateczne i prawomocne, czy też trwają procedury odwoławcze/sądowe, o nieustalonych efektach. Prognoza zgodnie z art. 52 ust. 1 Ustawy OOS jest przygotowywana “stosownie do stanu współczesnej wiedzy”.</p>

Lp.	Element dokumentu	Treść uwagi	Uzasadnienie uwagi	Liczba uwag	Rozpatrzenie uwagi
		<p>decyzje zagrożone uchynieniem – aktualnie na etapie toczących się postępowań odwoławczych. W naszej opinii należałoby również przygotować zestawienie odcinków szczególnie zagrożonych pod względem realizacji – czyli m.in. takich, gdzie procedura wydania DSU znacznie się przedłuża lub komplikuje, gdzie toczą się postępowania odwoławcze w sądach administracyjnych oraz odcinków o ponadprzeciętnej skali protestów ze strony społeczności lokalnych</p> <p>Wnioskujemy o uzupełnienie treści Prognozy o rzetelne rozpoznanie aktualnego, faktycznego stanu przygotowania inwestycji ujętych w RPBDK2030 i przygotowanie pełnych zestawień odcinków realnie zagrożonych realizacją w wyniku konfliktów o podłożu społecznym i środowiskowym.</p>	<p>ryzyko utraty dofinansowania ze środków UE. Niektóre odcinki będące w realizacji (np. droga S1, Kosztowy-Bielsko, S19, Choroszcz-Płoski) posiadają uchylone decyzje środowiskowe w toku postępowań sądowo administracyjnych – zatem ich realizacja jest skrajnie zagrożona, a co najmniej znacznie przesunięta w czasie. W naszej opinii należałoby przygotować zestawienie i mapy odcinków szczególnie zagrożonych pod względem realizacji. W zestawieniu takim powinny znaleźć się odcinki które w toku wieloletnich postępowań ws uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, nadal tych decyzji nie uzyskały lub decyzje te nie są obecnie prawomocne (np. droga S1, odc. Kosztowy-Bielsko; droga S11, odc. Piła-Ujście) oraz odcinki, które budzą szczególne kontrowersje i silny sprzeciw społeczności lokalnych – np. droga S11, odc. Ujście-Oborniki, droga S16, odc. Mrągowo-Ełk) i dzięki temu mogą powodować znacznie wydłużony okres procedowania i skomplikowane procedury odwoławcze.</p>		
8.	Pkt. 4.4 Analiza wpływu na spójność i integralność sieci Natura 2000	<p>W Prognozie nie przeprowadzono stosownych analiz w zakresie integralności obszarów Natura 2000 pozostających w kolizji lub w zasięgu oddziaływania poszczególnych odcinków dróg. W przypadku wpływu na spójność sieci Natura 2000 analizy można uznać za wykonane częściowo – w pkt 4.2.1 dotyczącym oddziaływania na korytarze ekologiczne. W pierwszej kolejności należy zwrócić uwagę na brak jednoznacznego zdefiniowania i rozgraniczenia obu pojęć w Prognozie – Autorzy ewidentnie oba pojęcia mylą i sprowadzają do zachowania możliwości przemieszczania organizmów i przeciwdziałania fragmentacji. Powyższe podejście (z dużym uproszczeniem) można odnieść co najwyżej do zachowania spójności sieci, czyli w praktyce do ochrony połączeń ekologicznych w formie np. multifunkcyjnych korytarzy ekologicznych. Analizy w tym zakresie zostały wykonane w Prognozie w pkt. 4.2.1, ale – jak to przedstawiono w uwagach do powyższego punktu - nie dokonano właściwej oceny jakościowej oddziaływania RPBDK2030 na korytarze ekologiczne – zawarte w Prognozie zestawienie danych ilościowych o kolizjach dróg z korytarzami można uznać co najwyżej za pierwszy, wstępny etap oceny, która następnie wymaga identyfikacji form i charakterystyki poszczególnych oddziaływań, szacowania skutków powstania barier ekologicznych dla populacji kluczowych gatunków oraz sieci siedlisk i obszarów chronionych. Ocenę oddziaływania należy przeprowadzić</p>	<p>Brak właściwych analiz w zakresie wpływu na spójność i integralność sieci Natura 2000 jest istotnym uchybieniem merytorycznym i w zasadzie dyskwalifikuje dokument jako rzetelną podstawę do rozstrzygnięcia o dopuszczalności realizacji RPBDK2030. Wszelkie wątpliwości w zakresie oddziaływania na sieć Natura 2000 powinny zostać usunięte na możliwie wczesnych etapach, by nie powodować zakłóceń w procesie inwestycyjnym i konieczności wprowadzania zmian na późniejszych etapach realizacji przedsięwzięć. Wprowadzenie wskazanych uzupełnień wynika z konieczności spełnienia warunków określonych w art. 51 ustawy OoŚ i warunków określonych w stanowisku GDOŚ z 08.06.2021 r.</p>	1	<p><b>Uwaga wyjaśniona</b></p> <p>Autorzy Prognozy OoŚ podkreślają, że na tym etapie oceny, tj. w prognozie OoŚ dla strategicznego dokumentu o dużym poziomie ogólności <b>nie wyznaczającym przebiegu</b> przyszłych przedsięwzięć dokonanie badań wpływu na integralność obszarów Natura 2000 w relacji do "poszczególnych odcinków dróg", co postuluje autor uwagi, jest niemożliwe. Oceniany Program określa przede wszystkim cele polityki transportowej w zakresie budowy drogowej sieci TEN-T na terenie Rzeczypospolitej Polskiej oraz połączeń drogowych komplementarnych wobec niej. Nie wyznacza natomiast konkretnych przebiegów tychże, gdyż poza wskazaniem numeru drogi, nazwy zadania inwestycyjnego, szacunkowej długości, kosztów realizacji oraz przybliżonej / schematycznej lokalizacji zawartej na poglądowym rysunku, Program sam w sobie nie zawiera żadnych informacji, które umożliwiłyby precyzyjne określenie oddziaływań na środowisko. Nie odwołuje też do żadnych źródeł takich danych. Wyjaśniono to precyzyjnie w punkcie 1.2.4 Prognozy OoŚ. Podkreślić jednocześnie należy, iż podjęcie próby oceny przebiegów wymienionych w Programie dróg miało na celu spełnienie wymogów w zakresie indywidualnego podejścia do oceny projektów, określonych przez organ odnośnie zakresu Prognozy OoŚ. W tym celu autorzy uwzględnili dane i przeprowadzili analizy na znacznie wyższym, niż wynikałoby ze stopnia szczegółowości samego ocenianego dokumentu, poziomie. Wykorzystane do oceny dane nie stanowią elementu programu, lecz zostały pozyskane od inwestora (GDDKIA) i stanowią w ogromnej mierze wyłącznie dane przybliżone, których absolutnie nie można traktować jako danych projektowych umożliwiających jednoznaczne i precyzyjne rozstrzygnięcia od oddziaływaniu na dany element. Nie jest więc możliwe określenie z większym poziomem szczegółowości, niż dokonany w analizach, wpływu przyszłej sieci drogowej na integralność obszarów Natura 2000.</p>

Lp.	Element dokumentu	Treść uwagi	Uzasadnienie uwagi	Liczba uwag	Rozpatrzenie uwagi
		<p>w szczególności w odniesieniu do zachowania ciągłości korytarzy ekologicznych ważnych dla populacji żubra, wilka i rysia oraz korytarzy zapewniających zachowanie spójności sieci Natura 2000. Analiza wpływu na spójność sieci Natura 2000 wymaga zatem uzupełnienia i znacznego rozszerzenia zakresu merytorycznego. W naszej opinii należy również wykonać analizy dla wszystkich odcinków dróg przewidzianych w RPBDK2030 – uwzględnienie jedynie nielicznych, wybranych odcinków nie przedstawia rzeczywistej skali oddziaływania RPBDK2030 i skali zagrożeń dla zachowania spójności sieci Natura 2000 w wymiarze krajowym i kontynentalnym.</p> <p>W przypadku wpływu na integralność obszarów Natura 2000 wszelkie analizy muszą zostać wykonane od podstaw, gdyż brak danych w tym zakresie w Prognozie. Integralność obszarów definiowana jako zachowanie korzystnego statusu ochrony siedliska/gatunku i zachowanie warunków zapewniających trwałe funkcjonowanie przedmiotów ochrony, musi odnosić się do warunków siedliskowych, jak i procesów, funkcji i relacji, które będą specyficzne dla każdego siedliska i gatunku. Należy określić zestaw kluczowych czynników dla każdego przedmiotu ochrony i następnie skorelować je z oddziaływaniami i zakłóceniami wynikającymi z budowy konkretnych odcinków dróg. Analizy należy wykonać oddzielnie dla każdego obszaru z indywidualnym uwzględnieniem każdego przedmiotu ochrony. W naszej opinii analizy należy wykonać dla wszystkich odcinków dróg przewidzianych w RPBDK2030 – uwzględnienie jedynie nielicznych, wybranych odcinków nie przedstawia rzeczywistej skali oddziaływania RPBDK2030 i skali zagrożeń dla zachowania integralności sieci Natura 2000.</p> <p>Analiza wpływu RPBDK2030 na spójność i integralność sieci Natura 2000 wymaga przeprowadzenia analiz funkcjonalności istniejących (zrealizowane odcinki) lub planowanych (odcinki z wydanymi decyzjami) działań minimalizujących/defragmentacyjnych – przejść dla zwierząt i mostów w dolinach rzecznych. Należy zestawzić i porównać wymagania wynikające z przeprowadzonych w Prognozie analiz z funkcjonalnością obiektów i w razie rozbieżności sformułować stosowne rekomendacje zmian. W przypadku odcinków dróg bez wydanych decyzji</p>			<p>Brak możliwości przeprowadzenia bardziej szczegółowych analiz jest powodowany nie tylko wspomnianym brakiem szczegółowych danych projektowych, lecz także <b>praktycznie, z uwagi na rodzaj i charakter ocenianego dokumentu.</b> Aspekt ten bardzo szeroko przeanalizowano i umotywowano w rozdziale metodycznym Prognozy OOŚ.</p>



Lp.	Element dokumentu	Treść uwagi	Uzasadnienie uwagi	Liczba uwag	Rozpatrzenie uwagi
		<p>DŚU należy na podstawie wyników analiz sformułować zalecenia względem przybliżonych lokalizacji, parametrów i wymaganej funkcjonalności przejść dla zwierząt lub mostów krajobrazowych.</p> <p>Wnioskujemy o uzupełnienie treści Prognozy o analizy w zakresie wpływu RPBDK2030 na spójność i integralność sieci Natura 2000 w przedstawionym powyżej zakresie</p>			
9.	Pkt. 4.2.1 Ocena potencjalnych oddziaływań Programu na korytarze ekologiczne	<p>W przedmiotowym punkcie przedstawiono zestawienie kolizji z siecią korytarzy ekologicznych wyłącznie dla wybranych odcinków dróg, tych które aktualnie znajdują się w fazie projektowania. Pominięto drogi uwzględnione w RPBDK2030, które zostały już zrealizowane lub są na różnych etapach budowy i mają wydane stosowne decyzje. W naszej opinii analizy kolizji powinny zostać przedstawione dla wszystkich inwestycji uwzględnionych w RPBDK2030, także tych zrealizowanych i tych na wstępnym etapie koncepcyjnym – gdzie w przypadku braku wyznaczonych przebiegów należy miejsce i skalę kolizji oszacować w oparciu o korytarze drogowe. W przedmiotowym punkcie nie dokonano również właściwej oceny jakościowej oddziaływania RPBDK2030 na korytarze ekologiczne – zestawienie danych ilościowych o kolizjach można uznać co najwyżej za pierwszy, wstępny etap oceny, która następnie wymaga identyfikacji form i charakterystyki poszczególnych oddziaływań, szacowania skutków powstania barier ekologicznych dla populacji kluczowych gatunków oraz sieci siedlisk i obszarów chronionych. Ocenę oddziaływania należy przeprowadzić w szczególności w odniesieniu do zachowania ciągłości korytarzy ekologicznych ważnych dla populacji żubra, wilka i rysia oraz korytarzy zapewniających zachowanie spójności sieci Natura 2000. Po dokonaniu właściwej i pełnej oceny, należy przedstawić plan działań minimalizujących barierowe oddziaływanie dróg, ze wskazaniem lokalizacji najważniejszych przejść dla zwierząt – zgodnie z warunkami określonymi w stanowisku GDOŚ z 08.06.2021 r. i art. 51, ust 3 ustawy OOŚ.</p> <p>Wnioskujemy o uzupełnienie Prognozy w zakresie przedstawionych w uwadze braków tj. – przedstawienie charakterystyki kolizji wszystkich dróg uwzględnionych w RPBDK2030 z korytarzami ekologicznymi, przeprowadzenie pełnej i poprawnej</p>	<p>Zastosowane przez Autorów Prognozy podejście nie pozwala na poznanie całościowego i spójnego rozpoznania skali oddziaływania RPBDK2030 na łączność ekologiczną. Uwzględnienie w analizach jedynie wybranych, nielicznych odcinków dróg będących w projektowaniu nie pokazuje rzeczywistej skali oddziaływania i skutków realizacji RPBDK2030 dla łączności ekologicznej w wymiarze krajowym i kontynentalnym. Można domniemywać, że powyższe podejście zastosowano celowo, dla ukrycia realnych zagrożeń i skali fragmentacji środowiska, która dokona się w sytuacji pełnej realizacji RPBDK2030. Dla zachowania poprawności merytorycznej i rzetelnego informowania odbiorców Prognozy, konieczne jest przedstawienie pełnej skali zagrożeń wynikających z kolizji dróg z siecią korytarzy ekologicznych. Prognoza wymaga również uzupełnienia o poprawną i pełną ocenę oddziaływania na łączność ekologiczną tj. oszacowania jakie będą skutki przzerwania korytarzy w odniesieniu do gatunków, siedlisk i obszarów chronionych. Szczególnej uwagi wymaga tu analiza wpływu na populację dużych drapieżników oraz żubra i łosia, czyli gatunków o najwyższych wymaganiach przestrzennych, które najbardziej ucierpią w wyniku budowy planowanych dróg. W przypadku kolizji z każdym istotnym korytarzem powyższych gatunków należy dokonać szczegółowej oceny oddziaływania na możliwość ich przemieszczania, przedstawiając jednocześnie wymagania odnośnie koniecznych działań defragmentacyjnych (przejść dla zwierząt). W przypadku odcinków zrealizowanych i innych mających wydane decyzje DŚU, należy oczekiwane wymagania względem przejść porównać z obiektami istniejącymi lub wprowadzonymi do decyzji – przedstawiając (w razie rozbieżności) stosowne zalecenia zmian.</p>	1	<p><b>Uwaga wyjaśniona</b></p> <p>Przeanalizowano wpływ zarówno istniejących, jak i planowanych dróg na ciągłość ekologiczną w rozdziale o oddziaływaniach skumulowanych, w którym także dokonano oceny skali oddziaływania i skutków realizacji RPBDK2030 dla łączności ekologicznej w wymiarze krajowym i kontynentalnym.</p>

Lp.	Element dokumentu	Treść uwagi	Uzasadnienie uwagi	Liczba uwag	Rozpatrzenie uwagi
		<p>merytorycznie oceny oddziaływania na korytarze i łączność ekologiczną, przedstawienie planu działań minimalizujących/defragmentacyjnych dla wszystkich odcinków dróg kolidujących z siecią korytarzy ekologicznych oraz porównanie sytuacji po realizacji RPBDK2030 z sytuacją wyjściową (barierowe oddziaływanie starej sieci dróg krajowych). Wprowadzenie zmian i uzupełnień zgodnie z warunkami określonymi w art. 51 ustawy OOŚ i stanowisku GDOŚ z dn 08.06.2021 r.</p>			
10.	<p>Pkt. 4 Ocena aktualnego stanu i wpływu skutków realizacji programu na różnorodność biologiczną (zwierzęta, rośliny oraz obszary chronione)</p>	<p>W powyższym punkcie nie przedstawiono właściwie żadnych danych i informacji opisujących aktualny stan różnorodności biologicznej (zgodnie z zastosowanym podziałem: ssaków, nietoperzy, ptaków, płazów si gadów, ryb i minogów, bezkręgowców oraz roślin i siedlisk przyrodniczych) – w obszarach aktualnych i planowanych przebiegów dróg oraz zasięgach ich potencjalnego oddziaływania. W zasadzie jedynie w przypadku obszarów chronionych (pkt. 4.1.1.8.1) oraz korytarzy ekologicznych (pkt. 4.1.1.8.3) można stwierdzić, że przeprowadzono diagnozę stanu środowiska na podstawowym i akceptowalnym poziomie. W przypadku pozostałych komponentów środowiska przyrodniczego przedstawiono jedynie ogólne, teoretyczne rozważania o wpływie dróg na poszczególne grupy fauny, florę i roślinność w oparciu o syntezę danych literaturowych. W przedmiotowym punkcie nie przedstawiono również żadnych danych odnośnie wpływu/oddziaływania planowanych odcinków dróg (i całego RPBD2030K łącznie) na poszczególne komponenty przyrodnicze zlokalizowane w obszarze i otoczeniu planowanych odcinków dróg. W przedmiotowym punkcie nie przedstawiono również potencjalnych zmian w środowisku przyrodniczym w przypadku braku realizacji RPBDK2030. Powyższe braki powodują, że Prognoza posiada istotne braki merytoryczne w kluczowych elementach wymaganych na podstawie zapisów art. 51, ust 2 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (ustawy OOŚ).</p> <p>Wnioskujemy o uzupełnienie Prognozy w zakresie wymaganym na podstawie art. 51, ust 2 ustawy OOŚ</p>	<p>W aktualnym stanie Prognoza nie zawiera kluczowych elementów treści wymaganych na podstawie art. 51, ust 2, pkt 2) ustawy OOŚ. Należy podkreślić, że stanowisko GDOŚ z dn 08.06.2021 r również zwraca uwagę, na konieczność zachowania pełnej zgodności treści Prognozy z przedmiotowymi zapisami ustawy. Można zatem uznać, że Prognoza w obecnej formie posiada na tyle rażące uchybienia, że nie może stanowić merytorycznej podstawy rzetelnie przeprowadzonej procedury OOŚ i bez istotnych zmian powinna zostać wycofana z procedowania.</p>	1	<p><b>Uwaga wyjaśniona</b></p> <p>W Prognozie OOŚ skupiono się na przedstawieniu rzeczywistych problemów i zagrożeń dla poszczególnych grup organizmów, wynikających z budowy i eksploatacji dróg. Opisanie aktualnego stanu różnorodności biologicznej (zgodnie z zastosowanym podziałem: ssaki, nietoperze, ptaki, płazy i gady, ryby i minogi, bezkręgowce oraz rośliny i siedliska przyrodnicze) w obszarach aktualnych i planowanych przebiegów dróg oraz zasięgach ich potencjalnego oddziaływania, a także przedstawienie wpływu/oddziaływania planowanych odcinków dróg na te komponenty w sposób przedstawiony w uwadze nie jest możliwe nie tylko z uwagi na brak danych (wykonanie analiz wymaga precyzyjnych, jednolitych danych o występowaniu poszczególnych grup organizmów na obszarze aktualnych i planowanych dróg oraz w ich otoczeniu. Nawet, gdy dane takie byłyby dostępne dla części dróg, to brak lub niska jakość danych dla pozostałych, dałby nieprawdziwy obraz sytuacji i jej ocenie), ale także <b>praktycznie, z uwagi na rodzaj i charakter ocenianego dokumentu</b>. Aspekt ten bardzo szeroko przeanalizowano i umotywowano w rozdziale metodycznym Prognozy OOŚ.</p> <p>W nawiązaniu do uwagi o braku przedstawienia potencjalnych zmian w środowisku przyrodniczym, w przypadku braku realizacji RPBDK2030, należy podkreślić, że zostały one opisane w osobnym rozdziale Prognozy OOŚ.</p>

Lp.	Element dokumentu	Treść uwagi	Uzasadnienie uwagi	Liczba uwag	Rozpatrzenie uwagi
11.	Pkt. 1.2.3 Stopień szczegółowości analiz	<p>W Prognozie nie wykorzystano we właściwy sposób danych przyrodniczych i wyników analiz pochodzących z raportów OOŚ i innych dowód zgromadzonych przez organy na etapie wydawania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU) oraz postępowań w zakresie uzgodnienia warunków środowiskowych przed wydaniem decyzji ZRID (ponowna ocena oddziaływania na środowisko). W przypadku odcinków posiadających wydane decyzje DŚU, Autorzy Prognozy wykorzystali jedynie informacje zawarte w samych decyzjach, bez analizy pełnego materiału dowodowego – co zostało potwierdzone w treści niniejszego punktu. Brak informacji w zakresie wykorzystania danych z etapu ponownej oceny na środowisko oraz treści samych decyzji RDOŚ uzgadniających warunki środowiskowe na etapie decyzji ZRID – zatem należy przyjąć, że w Prognozie w ogóle nie wykorzystano danych przyrodniczych i warunków w zakresie minimalizacji i/lub kompensacji oddziaływań oraz monitorowania skutków realizacji poszczególnych odcinków dróg. W związku z powyższym należy uznać, że Prognoza nie jest dostosowana do stanu współczesnej wiedzy i nie spełnia wymogów określonych w Art. 52. ust 1 ustawy z dn 03.10.2008 r oraz przedstawionych w stanowisku GDOŚ z dn 08.06.2021 r (DOOŚ-TSOOŚ.411.16.2021.TW/KSZ). Brak uwzględnienia dostępnych zasobów wiedzy o stanie środowiska przyrodniczego skutkuje brakiem możliwości poprawnego wykonania analiz w Prognozie w zakresie kluczowych elementów jej treści, w tym: poprawnej analizy oddziaływań skumulowanych i transgranicznych, poprawnej analizy oddziaływania na populacje dużych ssaków (w tym: żubra, wilka, rysia i niedźwiedzia), przeprowadzenia spójnej, wielkoskalowej oceny wpływu programu na łączność ekologiczną w granicach sieci Natura2000 i najważniejszych siedlisk leśnych i wodno-błotnych w skali krajowej i transgranicznej.</p> <p>Wnioskujemy o uzupełnienie danych wejściowych do Prognozy o najważniejsze dane przyrodnicze pochodzące z dokumentacji zgromadzonej przez RDOŚ przed wydaniem decyzji DŚU oraz uzgodnień warunków ZRID (w tym przypadku również uwzględnienie treści samych decyzji), następnie przeprowadzenie ponownych analiz z wykorzystaniem pełnego zasobu dostępnej obecnie wiedzy o kluczowych elementach środowiska.</p>	<p>Zgodnie z zapisami w pkt 1.2.3 Autorzy Prognozy bazowali na analizie zapisów wydanych decyzji DŚU, które z racji swej formy nie zawierają szczegółowych danych przyrodniczych i wyników analiz prowadzonych w raportach OOŚ. W efekcie w Załączniku 1 przedstawiono (dla odcinków posiadających DŚU) bardzo ogólne dane o zagrożeniach i negatywnym oddziaływaniu na środowisko przyrodnicze, będące wynikiem analiz teoretycznych (przestrzennych) przeprowadzonych na etapie Prognozy. Tymczasem dla odcinków tych istnieją szczegółowe dane przyrodnicze - pochodzące z inwentaryzacji terenowych i analiz eksperckich – zawarte w raportach OOŚ. W efekcie braku wykorzystania dostępnej wiedzy w wielu przypadkach formułowane są w Prognozie błędne wnioski lub pomijane istotne aspekty, które mogą decydować o dopuszczalności realizacji inwestycji – np. pominięto fakt znaczenia drogi S10, odc. Szczecin-Piła dla rozwoju populacji żubra w skali zachodniej Polski (z perspektywą odbudowy populacji w Niemczech), czy drogi S11, odc. Bobolice-Piła-Poznań-Tarnowskie Góry – kluczowego zagrożenia dla ochrony populacji wilka w skali krajowej i kontynentalnej. Efektem braku wykorzystania materiałów przyrodniczych z etapu ponownej OOŚ i samej decyzji uzgadniającej warunki ZRID jest wykorzystanie archiwalnych i często nieaktualnych danych oraz uwzględnianie rozstrzygnięć DŚU, które nie zostały zrealizowane – na tym etapie warunki DŚU w zakresie minimalizacji/kompensacji są często modyfikowane w oparciu o zaktualizowane dane przyrodnicze. DŚU w wielu przypadkach (drogi zrealizowane lub w budowie) są bardzo stare (w kontekście zmienności środowiska), dlatego bazowanie na nich w Prognozie, bez wykorzystania aktualnej wiedzy jest rażącym uchybieniem. Decyzje wydane przed 2020 r (czyli większość odcinków uwzględnionych w Prognozie) nie uwzględniają planów budowy CPK, zatem wcześniejsze rozstrzygnięcia w zakresie oddziaływań skumulowanych wymagają obecnie weryfikacji i ponownych analiz. Z kolei budowa zapory na granicy polsko-białoruskiej wymaga weryfikacji w zakresie oddziaływań skumulowanych i transgranicznych – co najmniej dla wszystkich odcinków dróg w strefie ściany wschodniej i w zasięgu typowych dystansów migracji dużych ssaków. Większość decyzji DŚU nie uwzględnia efektów i zamierzeń trwających programów reintrodukcji żubra i rysia w zachodniej Polsce oraz danych z badań telemetrycznych wskazujących kierunki i zasięgi migracji osobników. Trwająca od kilkunastu lat intensywna, spontaniczna odbudowa populacji wilka w centralnej i zachodniej Polsce wymaga wykorzystania w analizach możliwe najnowszych i pełnych danych o aktualnych zasięgach i strefach aktywności tego gatunku – chociażby ogólnodostępnych danych pochodzących z monitoringu realizowanego przez GIOŚ. Powyżej przedstawiono wyłącznie</p>	1	<p><b>Uwaga wyjaśniona</b></p> <p>W metodyce przyjęto, że dla potrzeb oceny strategicznej wykorzystane zostaną przede wszystkim decyzje o środowiskowych uwarunkowaniach, jako zweryfikowane przez organ administracji i wiążące dla inwestorów ustalenia dotyczące określenia warunków, w jakich przyszłe inwestycje objęte Programem mogą zostać zrealizowane a w sytuacjach, w których analizy przestrzenne wykazały potencjał konfliktów z elementem środowiska, sięgnięto dodatkowo do treści raportów i innych dokumentów umożliwiających dodatkową ocenę prawdopodobieństwa ich wystąpienia.</p> <p>Należy jednak pamiętać, że strategiczna ocena nie może powielać ustaleń, które stanowią przedmiot ocen oddziaływania planowanych przedsięwzięć na środowisko.</p>

Lp.	Element dokumentu	Treść uwagi	Uzasadnienie uwagi	Liczba uwag	Rozpatrzenie uwagi
			przykładowe aspekty przyrodnicze, których analiza w Prognozie wymaga pełnego uwzględnienia dostępnych danych i wykorzystania aktualnej wiedzy o środowisku.		
12.	Pkt. 1.2.4 Metodyka prowadzenia analiz	<p>W przedmiotowym punkcie umieszczono zapis w brzmieniu: „W metodyce przyjęto zasadnicze dla dalszych ustaleń założenie, że stwierdzenie „znaczących negatywnych oddziaływań na obszary Natura 2000” używane w niniejszej Prognozie nie oznacza dosłownie wystąpienia takich oddziaływań w rozumieniu art. 3 ust. 1 pkt 17 ustawy OOS w związku z realizacją RPBKD2030, lecz jest informacją towarzyszącą rozwiązaniom z niego finansowanym w zakresie, w jakim analizy przestrzenne) i tylko one, a więc dane o dużym stopniu ogólności) pokazują ryzyko takich potencjalnych negatywnych oddziaływań”. Przedmiotowy zapis jest niepotrzebnie skomplikowany w formie i niezrozumiały w treści nawet dla odbiorcy specjalistycznego, trudno oczekiwać jego zrozumienie przez odbiorców bez merytorycznego przygotowania. Przedmiotowy zapis jest jednym z kluczowych – stanowisko Autorów o roli jaką przedmiotowa Prognoza spełnia w procedurze strategicznej oceny oddziaływania i rozstrzygnięciu o możliwości wystąpienia znaczących negatywnych oddziaływań – powinno być sformułowane w sposób w pełni czytelny i klarowny dla wszystkich odbiorców, gdyż z pewnością będzie jeszcze przedmiotem dalszych analiz pod względem zgodności z uwarunkowaniami prawnymi.</p> <p>Wnioskujemy o usunięcie przedmiotowego zapisu (występuje on w podobnej formie również w innych częściach Prognozy) lub sformułowanie go w sposób w pełni czytelny i zrozumiały przez wszystkich potencjalnych odbiorców Prognozy.</p>	W stanowisku GDOŚ z dn 08.06.2021 r zwraca się uwagę, na fakt by Prognoza „pod względem poznawczym była dostępna dla różnorodnego grona odbiorców”. Forma przedmiotowego zapisu zdecydowanie tego warunku nie spełnia. Ponieważ zapis ten dotyczy kluczowej roli Prognozy, należy sformułować go w odpowiedni sposób lub usunąć z treści.	1	<p><b>Uwaga wyjaśniona</b></p> <p>Prognoza OOS w swej istocie jest opracowaniem eksperckim, stąd precyzyjny naukowy język wypowiedzi. Czyniąc zadość wymaganiom GDOŚ, w streszczeniu w języku niespecjalistycznym wprost wskazano, że Program może zostać przyjęty, ponieważ nie wykazuje znaczących negatywnych oddziaływań na obszary Natura 2000.</p>
13.	48, 78, 125, 158, 549, załącznik 1 karty charakterystyki i oceny, strony 166-169	Zwracam uwagę, że trwają dopiero prace przy Studium Techniczno-Ekologiczno-Środowiskowym, nie wybrano korytarza i nie zakończono nawet inwentaryzacji przyrodniczej. Nie można zatem przeprowadzić już teraz oceny oddziaływania na środowisko. Proszę zatem o poprawienie opracowania Strategicznej Oceny Oddziaływania na Środowisko projektu Rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych i powtórzenie konsultacji w innym terminie.	<p>W kontekście oddziaływania na Zabytki: Na trasie planowanej drogi S5, jedna z podwersji przechodzi na wysokości wsi Niegoszów centralnie przez stanowisko archeologiczne, które jest wpisane do gminnego rejestru zabytków. W projekcie nie wspomina się o przecięciu przez planowaną drogę zabytkowego parku w Witkowie.</p> <p>„Na podstawie przeprowadzonych analiz oraz informacji zawartych w decyzji środowiskowej...” - aktualnie znajdujemy się na etapie konsultacji korytarzowych, nie zakończono inwentaryzacji przyrodniczej i nie ma żadnej decyzji</p>	26	<p><b>Uwaga wyjaśniona</b></p> <p>Uwaga uwzględniona w zakresie weryfikacji zapisów i wpisania konfliktów dotyczących jej przebiegu do Załącznika nr 1 do Prognozy OOS, poz. 121 oraz uwzględnienia ich występowania w treści Prognozy OOS.</p> <p>W przypadku opisu oddziaływania na zabytki, stwierdzone nieścisłości wynikły z błędów technicznych, gdyż opis odnosi się do projektu 119 z poprzedniej tabeli.</p>

Lp.	Element dokumentu	Treść uwagi	Uzasadnienie uwagi	Liczba uwag	Rozpatrzenie uwagi
			<p>środowiskowej!</p> <p>„ustalenia decyzji wskazują na konieczność rozbiórki budynków” - nie można już teraz mówić o rozbiórkach domów, przecież nie został jeszcze wybrany przebieg drogi.</p> <p>„Konieczna będzie wycinka lasów i zadrzewień, których liczba wyciętych hektarów wynosi 28,3 ha”. Autor programu nie może już teraz wiedzieć, że do wycięcia będzie 28,3 ha lasów. Nie znamy jeszcze przebiegu drogi, nie zakończono prac projektowych oraz inwentaryzacji przyrodniczej.</p> <p>Planowana jest budowa obiektu inżynierskiego, kilometrowej estakady koło Niegoszowa, która będzie miała nie tylko ogromne oddziaływanie na środowisko (tereny zalewowe Bystrzycy i Piławy), ale i zniszczy nieodwracalnie walory krajobrazowe okolicy.</p> <p>Strona 125: W tabelce nr 9 odnośnie liczby i długości kolizji z fragmentami sieci korytarzy ekologicznych podano dla planowanej drogi ekspresowej S5 (projekt 121) błędnie klasyfikację ZP (zaawansowane przygotowanie z decyzją środowiskową tj. zdeterminowanym i ocenionym wariantem do realizacji). Dalej podano błędnie łączną długość konfliktu o wartości 4,9 km. Projekt drogi ekspresowej S5 znajduje się aktualnie na etapie KK (konceptyjne korytarzowe przebiegi bez określonych wariantów w korytarzach, tj. brak pewności konkretnego przebiegu...). Ponieważ projekt znajduje się w fazie Studium Techniczno-Ekologiczno-Środowiskowym, nie zakończono prac nad inwentaryzacją przyrodniczą, a nawet nie dokonano wyboru przebiegu drogi, nie można na tym etapie stwierdzić, jak będą wyglądały konflikty z siecią korytarzy ekologicznych.</p> <p>Strona 549: W tabelce nr 75 wykazu projektów z potencjał generowania oddziaływań skumulowanych na obszarowe formy ochrony przyrody powinna znajdować się informacja „brak danych” a nie puste pole, które mogłyby sugerować, że nie ma oddziaływania.</p> <p>Strona 550: W ramach prowadzonych prac projektowych (STES) przy projekcie drogi ekspresowej S5 na terenie Gminy Marcinowice wytyczono trzy podwarianty, które przebiegają równolegle do zrewitalizowanego połączenia kolejowego na trasie Wrocław-Sobótka-Świdnica. Na tym odcinku należy uwzględnić kumulację hałasu komunikacyjnego z hałasem kolejowym.</p> <p>Strona 229: Znajdujemy nieprawdziwe informacje, że na planowanym przebiegu trasy drogi S5 nie ma konfliktów społecznych, jest to jeden z najbardziej oprotestowanych</p>		

Lp.	Element dokumentu	Treść uwagi	Uzasadnienie uwagi	Liczba uwag	Rozpatrzenie uwagi
			<p>odcinków. W roku 2020 mieszkańcy gmin Marcinowice i Świdnica wystosowali głośny protest i zebrali w krótkim czasie ponad 1000 podpisów. Na początku roku 2022 zaraz po spotkaniach informacyjnych z GDDKiA zebrano ponad 12.000 ankiet, w których zdecydowana większość mieszkańców jednoznacznie odrzuciła wszystkie proponowane warianty przebiegu drogi S5.</p> <p>Opracowanie przygotowano nierzetelnie. Nie tylko, że nie powinna się aktualnie pojawiać ocena oddziaływania na środowisko, mamy do czynienia z błędem formalnym. Autor kopiuje teksty z innych inwestycji. „planowana inwestycja będzie oddziaływać na rejon zabytkowego kurhanu w Barbarówce” zabytkowy kurhan w Barbarówce znajduje się w powiecie chełmskim a my znajdujemy się w powiecie świdnickim!</p>		
14.	Strona 59, tabela 2	Projekt „Rozbudowa/budowa autostrady A4 odc. Wrocław – Krzyżowa” o numerze 33 został zaklasyfikowany jako KK (przebieg korytarzowy) i wielokrotnie w dalszej części opracowania jest analizowany szczerkowo (np. w punkcie 4.2.2 został całkowicie pominięty). Wnioskujemy o dokładną analizę dla tego projektu na bazie posiadanych przez GDDKiA danych.	Projekt „Rozbudowa/budowa autostrady A4 odc. Wrocław – Krzyżowa” o numerze 33 został zaklasyfikowany jako KK (przebieg korytarzowy) i wielokrotnie w dalszej części opracowania jest analizowany szczerkowo (np. w punkcie 4.2.2 został całkowicie pominięty). Tymczasem GDDKiA przedstawiła już potencjalne warianty przebiegu tej drogi. ( <a href="https://a4-s5-stesr.pl/index.php/przedmiotuzadaniainwestycyjnego/">https://a4-s5-stesr.pl/index.php/przedmiotuzadaniainwestycyjnego/</a> ). Wnioskujemy o odświeżenie przedstawionego do konsultacji projektu o najnowsze dane i mowa tutaj nie tylko o podlinkowanej mapie, ale o wielu innych już dostępnych danych (np. ilość wyburzeń budynków mieszkalnych, konkretne punkty przecięcia obszarów Natura 2000 itd.)	8	<b>Uwaga wyjaśniona</b> Na obecnym etapie wiedza autorów Prognozy OOŚ o projekcie opiera się o Studium Korytarzowe, dlatego projekt analizowano i oceniono zgodnie z przyjętą metodyką jako koncepcyjny korytarzowy na odpowiednio niższym poziomie szczegółowości.
15.	Uwaga dotyczy całości prognozy oddziaływania na środowisko	Prognoza oddziaływania na środowisko nie spełnia norm Strategicznej Oceny Oddziaływania na Środowisko oraz nie spełnia wytycznych Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska	Zgodnie z art. 46 ust. 1 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 (zwanej dalej Ustawą ooś) projekt Rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.) wymaga wykonania strategicznej oceny oddziaływania na środowisko. Zgodnie z art. 51 Ustawy OOŚ Prognoza oddziaływania na środowisko, biorąc pod uwagę cele i geograficzny zasięg dokumentu oraz cele i przedmiot ochrony obszaru Natura 2000 oraz integralność tego obszaru, powinna przedstawiać m.in. rozwiązania alternatywne do rozwiązań zawartych w projektowanym dokumencie wraz z uzasadnieniem ich wyboru oraz opis metod dokonania oceny prowadzącej do tego wyboru albo wyjaśnienie braku rozwiązań alternatywnych. O konieczności analizy wariantów alternatywnych pisze też GDOŚ w swoim stanowisku z dnia 8	1	<b>Uwaga wyjaśniona</b> Autorzy Prognozy OOŚ słusznie wskazali w opisie przyjętej metody, iż „analiza alternatywnych rozwiązań w tym modelu oparta jest na lokalizacyjnych lub technologicznych alternatywach” (str. 10).”. Jednocześnie sam oceniany Program nie określa żadnych rozwiązań technicznych ani lokalizacyjnych dla zadań inwestycyjnych wskazanych w załącznikach nr 1 i 2. <b>Natomiast Prognoza OOŚ ma za zadanie ocenić a nie uszczegóławiać zapisy ocenianego Programu.</b> Tym samym podejście zastosowane w Prognozie OOŚ polegające na analizie przesłanek formalnych istnienia wariantów alternatywnych (lub ich braku) – jednak nie dla konkretnych przebiegów tras, lecz alternatyw dla przyjęcia dokumentu jako takiego, należy uznać z jednej strony za poprawne logicznie i merytorycznie, a z drugiej strony za zgodne z Ustawą OOŚ, która wskazuje, że informacje zawarte w Prognozie OOŚ powinny być opracowane stosownie do stanu współczesnej wiedzy i metod oceny oraz dostosowane do zawartości i stopnia szczegółowości projektowanego dokumentu oraz

Lp.	Element dokumentu	Treść uwagi	Uzasadnienie uwagi	Liczba uwag	Rozpatrzenie uwagi
			<p>czerwca 2021 r. Prezentowana ocena oddziaływania na środowisko wymienia wiele inwestycji drogowych (w tym droga ekspresowa S16) mogących znacząco negatywnie oddziaływać na integralność wielu obszarów Natura 2000 natomiast brak jest jakiegokolwiek przedstawienia rozwiązań alternatywnych inwestycyjnych. Za wariant alternatywny nie można uznać zaniechania realizacji przedsięwzięcia, czy nawet całego PBDK. W prognozie oddziaływania na środowisko całkowicie błędne przyjęto, że rozwiązaniem alternatywnym jest brak realizacji całego lub części Programu. Wariant zero można jedynie uznać za jeden z możliwych wariantów. Strategiczna ocena oddziaływania na środowiska powinna natomiast wykazać rozwiązania alternatywne inwestycyjne wobec tych planowanych w PBDK, które mogą znacząco negatywnie oddziaływać na obszary Natura 2000. Tym samym projekt prognozy oddziaływania na środowisko w żaden sposób nie wykazuje też braku rozwiązań alternatywnych dla przedsięwzięć mogących znacząco negatywnie oddziaływać na integralność obszarów Natura 2000. Tym bardziej, że w ocenach możliwych konfliktów społecznych w Prognozie oddziaływania na środowisko wyraźnie napisano, że: „za najistotniejsze, z perspektywy ryzyk związanych z wystąpieniem konfliktów uznajemy konflikty ponadnarodowe, których stroną może się stać Komisja Europejska i Trybunał Sprawiedliwości UE. Zaangażowanie KE i TSUE w sprawy dotyczące wyznaczania przebieg dróg publicznych w Polsce jest możliwe w przypadkach, w których z oceny wynika ryzyko znaczącego negatywnego oddziaływania na obszar Natura 2000, które nie zostało poddane ocenie habitatowej, I b wobec którego zostaną uruchomione procedury decyzyjne bez analizy wariantów alternatywnych,- str. 240 dokumentu</p> <p>Czyli z jednej strony Prognoza oddziaływania na środowisko uznaje, że jedynym rozwiązaniem alternatywnym może być brak realizacji PBDK (wariant zero), a z drugiej ostrzega o możliwych poważnych konfliktach ponadnarodowych wynikających z braku analizy wariantów alternatywnych inwestycyjnych. Tymczasem właśnie w ramach strategicznej oceny oddziaływania na środowisko należało dokonać analizy możliwych wariantów alternatywnych inwestycyjnych lub wykazać ich brak.</p> <p>Powyzsze dyskwalifikuje przedstawiony dokument jako strategiczną ocenę oddziaływania na środowisko, a co za tym idzie, przedstawiony PBDK do roku 2030 nie może być przyjęty na podstawie takiej oceny oddziaływania na środowisko.</p> <p>Fundacja Dla Biebrzy wnosi więc o uzupełnienie Prognozy o analizę możliwych wariantów alternatywnych</p>		<p>etapu przyjęcia tego dokumentu w procesie opracowywania projektów dokumentów powiązanych z tym dokumentem.</p> <p>Podkreślić jednocześnie należy, iż dobór hybrydowej metody oceny i stopnia jej szczegółowości nastąpił w celu spełnienia wymogów w zakresie indywidualnego podejścia do oceny projektów, określonych przez organ odnośnie zakresu Prognozy OOŚ. W tym celu autorzy uwzględnili dane i przeprowadzili analizy na znacznie wyższym, niż to wynikałoby ze stopnia szczegółowości samego ocenianego dokumentu, poziomie.</p>

Lp.	Element dokumentu	Treść uwagi	Uzasadnienie uwagi	Liczba uwag	Rozpatrzenie uwagi
			inwestycyjnych dla planowanych inwestycji, które mogą znacząco negatywnie oddziaływać na integralność obszarów Natura 2000. W przypadku dróg S16 i S19 należy przeanalizować możliwe alternatywne rozwiązania zawarte w dokumencie pod nazwą „Studium sieciowe przebiegu Via Carpata i S16 w północno-wschodniej Polsce”, które zostało przekazane Ministerstwu Infrastruktury i GDDKiA w dniu 10 czerwca 2022 r.		
16.	Strona 241 Ryc 35	Aktualizacja projektu zgodnie ze stanem faktycznym – dodanie analizy konfliktów wartości dla projektu nr 33.	<p>Obszar projektu 33 (Rozbudowa/budowa autostrady A4 odc. Wrocław - Krzyżowa) na odcinku Kostomłoty – Wrocław został oznaczony jako „brak konfliktu”:</p> <p>Nie jest to prawdą, gdyż od wielu miesięcy trwają protesty przeciw powstaniu autostrady A4 w tzw. „nowym śladzie”, czyli w wariantach 2, 2.1, 2.2, 2.3 z mapy dostępnej na stronie projektu - <a href="https://a4-s5-stesr.pl/index.php/przedmiotu-zadania-inwestycyjnego/">https://a4-s5-stesr.pl/index.php/przedmiotu-zadania-inwestycyjnego/</a>. Konflikt wartości dotyczy bezpieczeństwa ruchu drogowego jak i jakości życia mieszkańców. Budowa w nowych wariantach powoduje, że stary ślad A4 dalej będzie niebezpieczną drogą (nie zostanie wyremontowany a ruch będzie na niej dalej wysoki – nowy ślad przejmie tylko część ruchu). W tym samym czasie dziesiątki mieszkańców zostaną wywłaszczeni a tysiące będą musiały żyć w hałasie i zanieczyszczeniach. Zniszczenie kluczowej części terenów rekreacyjnych (Dolina Bystrzycy) wpłynie również na jakość życia mieszkańców aglomeracji Wrocławskiej. Rozbudowa w wariantach 1 jest zdecydowanie lepszym rozwiązaniem z tej perspektywy.</p>	6	<b>Uwaga wyjaśniona</b> Uwaga uwzględniona w zakresie wpisania konfliktów dotyczących jej przebiegu do Załącznika nr 1 do Prognozy OoŚ, poz. 33 oraz uwzględnienia ich występowania w treści Prognozy OoŚ.
17.	Strona 241 Ryc 34	Aktualizacja projektu zgodnie ze stanem faktycznym – dodanie analizy konfliktów środowiskowych dla projektu nr 33.	<p>Obszar projektu 33 (Rozbudowa/budowa autostrady A4 odc. Wrocław - Krzyżowa) na odcinku Kostomłoty – Wrocław został oznaczony jako „brak konfliktu”:</p> <p>Nie jest to prawdą, gdyż od wielu miesięcy trwają protesty przeciw powstaniu autostrady A4 w tzw. „nowym śladzie”, czyli w wariantach 2, 2.1, 2.2, 2.3 z mapy dostępnej na stronie projektu - <a href="https://a4-s5-stesr.pl/index.php/przedmiotu-zadania-inwestycyjnego/">https://a4-s5-stesr.pl/index.php/przedmiotu-zadania-inwestycyjnego/</a>. Konflikt środowisko dotyczy przede wszystkim ingerencji w obszar Natura 2000 (PLH020055 ) oraz park krajobrazowy Dolina Bystrzycy. Do protestów przyłączyła się m. in. Posłanka Małgorzata Tracz z Partii Zieloni. O konfliktowej sytuacji została poinformowana Komisja europejska, zarówno polski oddział Komisji Europejskiej jak i bezpośrednio Dyrekcja Generalna ds. Środowiska w Brukseli.</p>	6	<b>Uwaga wyjaśniona</b> Uwaga uwzględniona w zakresie wpisania konfliktów dotyczących jej przebiegu do Załącznika nr 1 do Prognozy OoŚ, poz. 33 oraz uwzględnienia ich występowania w treści Prognozy OoŚ.



Lp.	Element dokumentu	Treść uwagi	Uzasadnienie uwagi	Liczba uwag	Rozpatrzenie uwagi
18.	Strona 241 Ryc 33	Aktualizacja projektu zgodnie ze stanem faktycznym – dodanie analizy konfliktów przestrzennych dla projektu nr 33.	<p>Obszar projektu 33 (Rozbudowa/budowa autostrady A4 odc. Wrocław - Krzyżowa) na odcinku Kostomłoty – Wrocław został oznaczy jako „brak konfliktu”:</p> <p>Nie jest to prawdą, gdyż od wielu miesięcy trwają protesty przeciw powstaniu autostrady A4 w tzw. „nowym śladzie”, czyli w wariantach 2, 2.1, 2.2, 2.3 z mapy dostępnej na stronie projektu - <a href="https://a4-s5-stesr.pl/index.php/przedmiotu-zadania-inwestycyjnego/">https://a4-s5-stesr.pl/index.php/przedmiotu-zadania-inwestycyjnego/</a>.</p> <p>Protestują przeciwko tym wariantom: Stowarzyszenie A4 w starym śladzie, Gmina Mietków, Gmina Kostomłoty, Gmina Żórawina, Gmina Sobótka oraz mieszkańcy. Ci ostatni aktywnie biorą udział w konsultacjach – GDDKiA zebrała ponad 5000 ankiet, z których zdecydowana większość stanowiła głos za rozbudową Autostrady w istniejącym śladzie (wariant 1). Dla porównania z terenu całego Wrocławia złożono 14 (słownie czternaście) ankiet.</p> <p>Powody protestu przeciw wariantom 2/2.1/2.2/2.3:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Dewastacja terenów cennych środowiskowo pomimo możliwości rozbudowy drogi w istniejącym śladzie</li> <li>• Kolizja z obszarem Natura 2000</li> <li>• Wyburzenia budynków mieszkalnych</li> <li>• Budowa drogi bezpośrednio przez miejscowości</li> <li>• Konieczność budowy w trudnym terenie co znacząco podwyższa koszty (np. estakada nad doliną Strzegomki)</li> <li>• Przewymiarowanie sieci dróg - w przypadku budowy nowego śladu powstały by równoległe 3 drogi – stara A4, nowa A4 i S5)</li> <li>• Pozostawienie starej nitki A4 z dużym natężeniem ruchu co będzie negatywnie wpływać na bezpieczeństwo</li> <li>• Wycinka dużych powierzchni cennych przyrodniczo lasów (zwłaszcza wariant 2.3)</li> <li>• Wysokie koszty utrzymania 2 dróg, w tym nowej 3 pasmowej z estymowanych natężeniem ruchu poniżej 30 tysięcy aut dobowo</li> </ul>	7	<p><b>Uwaga wyjaśniona</b></p> <p>Uwaga uwzględniona w zakresie wpisania konfliktów dotyczących jej przebiegu do Załącznika nr 1 do Prognozy OoŚ, poz. 33 oraz uwzględnienia ich występowania w treści Prognozy OoŚ.</p>
19.	Całość dokumentu	Należy powtórzyć konsultacje społeczne i dać większy czas na zgłaszanie uwag.	Należy powtórzyć konsultacje społeczne ponieważ o ich rozpoczęciu i terminie nie zostały poinformowane jednostki samorządu terytorialnego. Niedopuszczalne jest prowadzenie tak poważnych konsultacji społecznych bez wcześniejszego poinformowania samorządów lokalnych. Wskazany przez Państwa termin na przeprowadzenie konsultacji jest również niewystarczający. Trzy tygodnie w okresie wakacyjnym ? To jakaś kpina i chyba celowe działania na przeprowadzenie konsultacji „po cichu” bez wiedzy ludzi na, których życie	1	<p><b>Uwaga wyjaśniona</b></p> <p>W procesie konsultacji społecznych dochowano wszystkich wymogów opisanych w Ustawie OoŚ, w tym w zakresie sposobu podania do publicznej wiadomości.</p> <p>W przypadku samego projektu <i>Rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.)</i> są to już drugie konsultacje.</p>

Lp.	Element dokumentu	Treść uwagi	Uzasadnienie uwagi	Liczba uwag	Rozpatrzenie uwagi
			proponowane zmiany mogą mieć istotny wpływ.		
20.		<p>Jestem przeciwna budowie drogi S5 na odcinku Marcinowice- Tworzyjanów, ponieważ bieżą blisko wsi Krasków; której walorami jest bogactwo przyrody, cisza i liczne gospodarstwa ekologiczne. Dodatkowo są tu dwa ośrodki medytacji: Kryształowa Góra, Dobro Krasków. Wspaniałe restauracje Prosto z Ziemi i Zacisze, których jestem częstym gościem.</p> <p>Organizowany jest regularnie Targ Ziemi. FTe' wydarzenia przyciągają wielu turystów, którzy właśnie przyjeżdżają tu odpoczywać, medytować i ćwiczyć jogę. Większość mieszkańców Kraskowa utrzymuje się z tego i jest to naszym sensem życia. W związku z tym, że etap projektowy i STES nie jest jeszcze zamknięty, prosiłabym o przeprojektowanie „aktualnych korytarzy drogi ekspresowej S5 budując ją z dala od Kraskowa (absolutne minimum to 5 kilometrów!!).</p>	<p>Nie została jeszcze podjęta ostateczna decyzja co do przebiegu trasy S5. GDDKiA nie domknęła etapu STES. Było bardzo dużo (ponad 1000) sprzeciwów zgłoszonych na temat budowy drogi w pobliżu Kraskowa</p>	1	<p><b>Uwaga wyjaśniona</b></p> <p>Uwaga uwzględniona w zakresie wpisania konfliktów dotyczących jej przebiegu do Załącznika nr 1 do Prognozy OOŚ, poz. 121 oraz uwzględnienia ich występowania w treści Prognozy OOŚ.</p>
21.	<p>Strony 48, 78, 125, 158 i 549 Załącznik 1 karty charakterystyki i oceny, strony 166-169</p>	<p>Opracowanie przygotowano nierzetelnie kopiując teksty z innych inwestycji, wpisano nawet już teraz ocenę negatywnych skutków dla środowiska, co jest błędem formalnym. Wnoszę o poprawienie opracowania Strategicznej Oceny Oddziaływania na Środowisko projektu Rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych i powtórzenie konsultacji w innym terminie.</p>	<p>Aktualnie prowadzone są prace przy Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowym. Nie wybrano korytarza i nie zakończono inwentaryzacji przyrodniczej. Nie można zatem przeprowadzić już teraz oceny oddziaływania na środowisko. Powiązana z projektem drogi ekspresowej S5, rozbudowa autostrady A4 na relacji Wrocław - Krzyżowa (projekt 33) jest projektowana już od dłuższego czasu i tutaj pojawia się informacja "Brak szczegółowej dokumentacji uniemożliwia przeprowadzenie precyzyjnych analiz", dlatego proszę mi wytłumaczyć, dlaczego projekt S5 jest procedowany na "specjalnych warunkach".</p> <p>Zwracam uwagę na niezwykle cenne tereny historyczne, które znajdują się w przestrzeni planowanego korytarza drogi S5 oraz w jego otoczeniu. Na obszarze Gminy Marcinowice odrestaurowano obiekty objęte ochroną konserwatorską m.in. Pałac w Gruszowie wraz z parkiem. Obiekty te, uprzednio zaniedbane i wymagające zaangażowania znacznych środków, obecnie ponownie stanowią atrakcję gminy. W przypadku wyboru jednego z przedstawionych dwóch podwersji będą położone w bezpośrednim sąsiedztwie tej arterii (150..200m). Będzie to jednoznacznie z zagrożeniem dla naszego zabytkowego Pałacu w Gruszowie, powiązanych z emisją pyłów i osadzeniem się zanieczyszczeń na zabytkowej elewacji oraz degradacją parku wpisanego do rejestru zabytków. Ruch maszyn budowlanych generuje drgania i wibracje, co może skutkować naruszeniem konstrukcji</p>	1	<p><b>Uwaga wyjaśniona</b></p> <p>Uwaga uwzględniona w zakresie wpisania konfliktów dotyczących jej przebiegu do Załącznika nr 1 do Prognozy OOŚ, poz. 121 oraz uwzględnienia ich występowania w treści Prognozy OOŚ.</p> <p>W przypadku opisu oddziaływania na zabytki, stwierdzone nieścisłości wynikły z błędów technicznych, gdyż opis odnosi się do projektu 119 z poprzedniej tabeli.</p>

Lp.	Element dokumentu	Treść uwagi	Uzasadnienie uwagi	Liczba uwag	Rozpatrzenie uwagi
			<p>obiektu zabytkowego i pojawieniem się rys i pęknięć na elewacji obiektu.</p> <p>W miejscu, gdzie miałby zostać zlokalizowany korytarz, stoczono ponadto w 1642 r. jedną z ważniejszych bitew na Dolnym Śląsku w okresie wojny trzydziestoletniej - tzw. "Bitwę pod Marcinowicami i Szczepanowem" (niem. „Das Gefecht von Groß Merzdorf und Stephansheim"). W starciu brało udział kilkanaście tysięcy osób, zaś obszar, na którym stoczono przedmiotową walkę, obejmował tereny pomiędzy Gruszowem, Marcinowicami aż do wysokości Szczepanowa. Dotychczas nie przeprowadzono odpowiednich badań i istnieje wysokie prawdopodobieństwo, graniczące z pewnością, że na tym terenie znajdują się nieodkryte, liczne groby oraz pozostałości z walki zbrojnej, których odkrycie uniemożliwi budowę drogi lub spowoduje zablokowanie prowadzonych prac na znaczny okres czasu.</p> <p>Według naszej wiedzy, w przebiegu Korytarza mogą znajdować się również inne zabytki archeologiczne (m.in. w związku z historycznym oblężeniem Świdnicy w roku 1757, kiedy to w Gruszowie i na obszarze obecnego Korytarza znajdowała się przez pewien okres główna siedziba wojsk austriackich). Docierają do nas informacje, że na obszarze obecnych użytków zielonych (lasów) w Gruszowie, na terenie bezpośrednio sąsiadującym z granicą Korytarza, odnajdywane są pozostałości historyczne, co może także wskazywać na dużą wartość historyczną tychże terenów.</p> <p>Nie bez znaczenia pozostaje fakt, że powyższe postępowanie nosi znamiona wykluczenia społecznego i dyskryminacji mieszkańców ze względu na wiek czy też status społeczny. Podkreśla się, że znaczną część mieszkańców wchodzących w skład naszej Gminy Marcinowice stanowią osoby starsze, które nie posiadają w swoim domu komputera nie wspominając już o internecie. Ponadto osoby niezamożne nie mogące sobie pozwolić na spełnienie podstawowych potrzeb życiowych tym bardziej nie mogą sobie pozwolić na zakup sprzętu komputerowego czy też podłączenia do internetu. Znaczącym argumentem jest to, że Gmina Marcinowice nie poinformowała swoich mieszkańców o konsultacjach społecznych w ramach Strategicznej Oceny Oddziaływania na Środowisko i że przedmiotowe postępowanie ankietowe toczy się w internecie. Należy zgodzić się z tym, że przeciętny mieszkaniec naszego kraju nie sprawdza codziennie serwisu gov.pl w celu uzyskania informacji, jakie drogi będą budowane w okolicy jego domu i czy właśnie prowadzone są konsultacje. W związku z powyższą sytuacją w imieniu wielu mieszkańców Gminy Marcinowice żądam ponownego przeprowadzenia konsultacji.</p> <p>Kinga Zabokrzycka</p>		

Lp.	Element dokumentu	Treść uwagi	Uzasadnienie uwagi	Liczba uwag	Rozpatrzenie uwagi
			właścicielka Pałacu w Gruszowie		
22.	Nr projektu 121, budowa drogi S5 na odcinku Sobótka S5 - Bolków S3	Brak w projekcie uwzględnienia negatywnego oddziaływania hałasu oraz emisji zanieczyszczeń na mieszkańców miejscowości Świebodzice przez która ma przebiegać droga S5. Degradacja pól uprawnych, niszczenie lokalnych miejsc rekreacji i wypoczynku jak i jedynych w tym rejonie miejsc wypraw konnych. Naruszenie lokalnych miejsc migracji zwierząt oraz siedlisk bobrów.	Projekt zakłada, iż droga S5 na odcinku Bolków - Sobótka (miejscowość Świebodzice) ma znikomy wpływ na środowisko czego nie można stwierdzić, gdyż nie została zakończona inwentaryzacja przyrodnicza.	1	<p><b>Uwaga wyjaśniona</b></p> <p>To, że nie została zakończona inwentaryzacja przyrodnicza nie wyklucza możliwości wstępnej oceny niektórych konfliktów związanych z projektem.</p> <p>Podkreślić należy, iż w Załączniku nr 1 do Prognozy OOS, zgodnie z obecnym stanem wiedzy i założeniami metodycznymi projekt poddano ocenie w kategorii KK (konceptyjny korytarzowy) na odpowiednio niższym stopniu szczegółowości.</p> <p>W wyniku uwagi zweryfikowano niektóre zapisy dotyczące projektu w Załączniku nr 1.</p>
23.	Dotyczy to budowy drogi S5	<p>Osoby, które są za projektem i go popierają nie mają na uwadze chociażby dobra przyrody, o ludziach nie wspomnę.</p> <p>Nie interesuje ich zdanie ludzi ich dobro tylko ślepo biegają za pieniędzmi, nie mają c na uwadze nikogo.</p> <p>Chcą zrobić z Polski beton, pozbywając się domu wielu zwierząt, które będą musiały znaleźć sobie inne schronienie, pięknych krajobrazów.To straszne, co człowiek jest w stanie zrobić, dla pieniędzy.</p>	Bezsensowność tego działania.	1	<b>Uwaga nieprecyzyjna</b>
24.	Załącznik nr 1 - całość	Uzupełnienie informacji dotyczących decyzji środowiskowych o informacje czy decyzja jest ostateczna czy nie a jeśli nie to na jakim etapie jest odwołanie od niej.	W załączniku nr 1 są inwestycje np. S17 Drewnica - Zakręt, droga S7 Czosnów - Warszawa, które mają co prawda wydane decyzje, ale od tych decyzji były odwołania i protesty i kwestia ich przebiegu nie jest jeszcze rozstrzygnięta. Brak informacji o tych odwołaniach powoduje błędne wrażenie, że inwestycje te mają już określoną lokalizację a tymczasem, może ona jeszcze ulec zmianie.	1	<p><b>Uwaga wyjaśniona</b></p> <p>Prognoza OOS przygotowywana jest w oparciu o DŚU wydane na dzień opracowywania Prognozy OOS, bez weryfikacji, czy są one ostateczne i prawomocne, czy też trwają procedury odwoławcze/sądowe, o nieustalonych efektach.</p> <p>Prognoza zgodnie z art. 52 ust. 1 Ustawy OOS jest przygotowywana "stosownie do stanu współczesnej wiedzy".</p>
25.	121	121	121	2	<b>Uwaga niezrozumiała</b>

Lp.	Element dokumentu	Treść uwagi	Uzasadnienie uwagi	Liczba uwag	Rozpatrzenie uwagi
26.	Nr projektu 121: Budowa drogi S5 na odc. Sobótka (S8) - Bolków (S3)	Brak w projekcie uwzględnienia negatywnego oddziaływania hałasu i emisji zanieczyszczeń na mieszkańców miejscowości przez którą ma przebiegać droga S5 - negatywne oddziaływania na człowieka. Degradacja pól uprawnych, niszczenie lokalnych miejsc rekreacji/wypoczynku oraz naruszenie lokalnych miejsc migracji zwierząt.	Projekt zakłada, że droga S5 na odcinku Sobótka - Bolków ma znikomy wpływ na środowisko, czego nie można stwierdzić gdyż jeszcze nie została zakończona inwentaryzacja przyrodnicza.	3	<b>Uwaga wyjaśniona</b>  To, że nie została zakończona inwentaryzacja przyrodnicza nie wyklucza możliwości wstępnej oceny niektórych konfliktów związanych z projektem.  Podkreślić należy, iż w Załączniku nr 1 do Prognozy OOŚ, zgodnie z obecnym stanem wiedzy i założeniami metodycznymi projekt poddano ocenie w kategorii KK (konceptyjny korytarzowy) na odpowiednio niższym stopniu szczegółowości.  W wyniku uwagi zweryfikowano niektóre zapisy dotyczące projektu w Załączniku nr 1.
27.	2. Strony : 39, 63, 123,	- Dokument odnosi się do przebiegu drogi S5 na odcinku Sobótka – Świdnica – Bolków , chociaż przebieg ten nie został jeszcze wybrany, a wyniki ankiet mieszkańców poszczególnych gmin wskazują na powszechny sprzeciw zlokalizowania drogi w tym korytarzu. - konsultacje ogłoszone zostały w najgorszym możliwym czasie (wakacje) bez odpowiedniego rozpropagowania informacji o ich przebiegu. Większość zainteresowanych urzędów gmin nie posiadała o nich informacji.	W związku z powyższymi uwagami, wnoszę o poprawienie dokumentu i przeprowadzenie konsultacji w terminie niewakacyjnym wraz z odpowiednim rozpropagowaniem informacji o ich terminie.	1	<b>Uwaga wyjaśniona</b>  Uwaga została uwzględniona w kontekście weryfikacji oddziaływania na środowisko w Załączniku nr 1 do Prognozy OOŚ. Stwierdzone nieścisłości wynikły z błędów technicznych, gdyż opis odnosi się do projektu 119 z poprzedniej tabeli.  Podczas konsultacji społecznych spełniono wszystkie wymogi Ustawy OOŚ.
28.	6.5 główne rekomendacje i tabela 35	1. Pkt 5. Proszę o wskazanie jaki duży koszt społeczny i środowiskowy będzie dla tych inwestycji. 2. Tabela 35 - usunięcie fragmentu o barierze ekologicznej dla nietoperzy i poprawa	1. S16 od Elku do Białegostoku oraz Nowa droga Kłodzko - Boboszów są niezbędne dla rozwoju naszego kraju. Wpisanie tych odcinków to dobra decyzja naszego rządu i nie należy ich usuwać. To bardzo ważne inwestycje zarówno dla nas Polaków ale i poprawia turystykę dla Czechów i Austriaków. Poprawi się dojazd do Kowna i Pragi. Nie może być tak że ptaszki i rybki są znowu ważniejsze od szybkiego ruchu.  2. nietoperze po budowie drogi sobie poradzą, poleca nad drogą. Przecież tam jest już droga i jeżdżą ciężarówki to dlaczego niby im to teraz nie przeszkadza a potem będzie przeszkadzać jak powstanie nowa droga? Poza tym tam wpisana jest droga S10 a nie S16, więc może nie o te drogę chodzi? Przecież przez twierdże Osowiec ma iść trasa via carpatia	1	<b>Uwaga wyjaśniona</b>  1. Analizy i oceny kosztów społecznych i ryzyka konfliktów dokonano w Załączniku nr 1 do Prognozy OOŚ.  2. Uwaga bezzasadna, nie poparta merytorycznie. W kwestii numeracji drogi, poprawiono numer na właściwy, w tabeli nastąpiła omyłka techniczna.
29.	Rekomendacje	1) W rekomendacjach powinna być ujęta sugestia dot. rezygnacji z budowy drogi S16 Elk - Knyszyn. Zgodnie z treścią sooś:	Podnoszone w sooś argumenty wyraźnie wskazują, że należy odstąpić od inwestycji w postaci budowy drogi S16 Elk - Knyszyn. Uciągnięcie drogi Via Carpatia możliwe jest dzięki budowy drogi DK8 (GP) Knyszyn - Augustów. Zakładany	1	<b>Uwaga wyjaśniona</b>

Lp.	Element dokumentu	Treść uwagi	Uzasadnienie uwagi	Liczba uwag	Rozpatrzenie uwagi
		<p>- "koszty środowiskowe i społeczne realizacji inwestycji będą znaczne"</p> <p>- "inwestycją, której realizacja wiąże się z zagrożeniem dla środowiska i społeczności (wysokie koszty środowiskowe i społeczne) jest odcinek drogi ekspresowej S16 na odcinku S16 (Ełk) – S19 (Białystok). Ta inwestycja, aktualnie na etapie koncepcji wariantowych, jest w kolizji z obszarami chronionymi (różnej rangi), wiąże się z przeobrażeniem krajobrazu i ryzykiem negatywnych oddziaływań. Budowa drogi S16 budzi kontrowersje i jest przedmiotem konfliktu społecznego o bardzo dużym nasileniu."</p> <p>- "Ryzyka istotnych negatywnych oddziaływań należy się spodziewać w przypadku realizacji projektu nr 25 – Budowa drogi S16 Ełk – Białystok przez Biebrzański Park Narodowy, będący jednocześnie obszarem wodno-błotnym Ramsar. Propozycja budowy drogi ekspresowej przez teren parku została negatywnie zaopiniowana przez Radę Naukową Biebrzańskiego PN187 oraz Radę Wydziału Biologii Uniwersytetu w Białymstoku188, jednoznacznie wskazujące na znaczący negatywny wpływ budowy drogi na funkcjonowanie parku oraz brak propozycji wariantów omijających teren parku."</p> <p>- "Zaden z proponowanych wariantów nie omija Biebrzańskiego PN. Zaleca się zatem rozpatrzenie przebiegu inwestycji w wariantach nie kolidujących z obszarem PN, zwłaszcza, że zgodnie z brzmieniem art. 66 ust. 2b ustawy OOS raport OOS winien zawierać analizy rozwiązań alternatywnych i dopiero ich brak umożliwia pozytywne uzgodnienie przebiegu drogi przez obszar PN (lub rezerwatu przyrody) zgodnie z art. 77 ust. 1 pkt 1a-1b ustawy OOS. Należy podkreślić, że w przypadku wyboru wariantów omijających obszary parków narodowych oraz rezerwatów przyrody można skutecznie wyeliminować możliwe oddziaływanie na ww. obszary chronione. Umożliwia to także zmniejszenie skali lub likwidację konfliktów społecznych na tle środowiskowym"</p> <p>2) W rekomendacjach powinna zostać ujęta sugestia dot. rezygnacji z budowy drogi S8 Kłodzko – Boboszków Zgodnie z treścią sooś: "Prognozy wskazane zostały potencjalne ryzyka związane z negatywnym oddziaływaniem na obszary chronione. Uwagę należy zwrócić na odcinek drogi S8 - Boboszków (gr. państwa) – Kłodzko – Wrocław (Magnice), którego realizacja nie ma potwierdzenia</p>	<p>poziom GPR nie uzasadnia tam budowy drogi klasy S w przekroju 2x2. Wystarczającym będzie budowa drogi 2+1 na podstawie aktualnie obowiązującej decyzji środowiskowej.</p> <p>Dodatkowo, na tym kierunku realizowana będzie Rail Carpatia, co spowoduje znaczące skumulowane negatywne oddziaływanie na środowisko.</p> <p>Podnoszony w sooś argument dot. niskiego natężenia ruchu, braku połączenia wysokopręstowego po stronie Czeskiej oraz innego kierunku pierwszego wyboru dla tranzytu wskazuje wyraźnie, że budowa odcinka Kłodzko - Boboszków jest niepotrzebna (w odróżnieniu od odcinka Wrocław - Kłodzko).</p>		<p>Wskazane w uwadze inwestycje znajdują się na etapie prac studialnych. W Prognozie OOS (jak sam autor uwagi przywołuje) dokonano analizy i oceny zagrożeń z nimi związanych w stopniu na jaki pozwala istniejąca dokumentacja, niemniej należy podkreślić, iż zaden z wariantów nie został ostatecznie wybrany, i wciąż możliwe są ich zmiany. Wnioski z Prognozy OOS powinny być zatem uwzględnione na dalszych etapach ich procedur środowiskowych, nie dają jednak podstaw do jednoznacznych wskazań usunięcia tych inwestycji z Programu.</p> <p>Ponadto, podkreślenia wymaga fakt, że w rekomendacji nr 5 wskazano wymienione inwestycje w kontekście konieczności weryfikacji ich zasadności.</p>

Lp.	Element dokumentu	Treść uwagi	Uzasadnienie uwagi	Liczba uwag	Rozpatrzenie uwagi
		w aktualnym i prognozowanym natężeniu ruchu drogowego. Należy zwrócić także uwagę, że po stronie czeskiej, od Boboszowa nie ma dróg ekspresowych, a aktualnie prowadzona jest budowa autostrady w stronę Lubawki (po czeskiej stronie – miasto Kralovec), więc w transporcie międzynarodowym to będzie preferowane połączenie komunikacyjne."			
<b>UWAGI ZGŁOSZONE PO TERMINIE</b>					
1.	Strony nr 48, 78, 125, 158, 549 i załącznik 1 (strony 166-169), tj. wszystkie wzmianki o drodze ekspresowej S5, której dotyczy uwaga	Chciałabym wyrazić sprzeciw co do drogi ekspresowej S5 na odcinku Wrocław - Świdnica, który jest mocno kolidujący z miejscowością Krasków. Przecina on piękne tereny blisko turystycznych i wypoczynkowych rejonów takich jak Krasków, których charakter i inwestycje tam poczynione są skupione wokół spokoju, ekologii, czystego powietrza i wszystkiego co naturalne. Wszystko to zostanie przekreślone w wypadku powstania drogi ekspresowej S5 w pobliżu mniej niż 5 km od Kraskowa.	Do tej wsi przyjeżdża setki tysięcy ludzi rocznie właśnie w poszukiwaniu oazy spokoju i ciszy oraz takiej przyrody niezaburzonej przez człowieka jaka jest tutaj. Odbywają się co miesiąc Targi ziemi, zdrowej ekologicznej żywności z pobliskich upraw. To naprawdę unikalne miejsce, które powinny być chronione. Równie dużo gości przyciąga Ośrodek Medytacji Dobro Krasków oraz miejsce mocy Kryształowa Góra, która służy medytacji wymagającej zupełnej ciszy. Proszę o uchronienie takiego wyjątkowego miejsca przed negatywnymi czynnikami takimi jak hałas, zanieczyszczenie powietrza, zaburzenie pięknego widoku na pola uprawne, który jest walorem dla turystów odwiedzających miejsce. Nie sądzę, żeby widok na drogę ekspresową nadal przyciągał tylu ludzi jak teraz. Turyści przyjeżdżający tu szukają właśnie odpoczynku od widoków przemysłowych i cywilizacyjnych.	1	<b>Uwaga nierozpatrzona</b>  Art. 41. Ust. OOS: Uwagi lub wnioski złożone po upływie terminu, o którym mowa w art. 39 ust. 1 pkt 4, pozostawia się bez rozpatrzenia.

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

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



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

Podstawą opracowania monitoringu skutków realizacji ocenianego Programu na środowisko jest art. 51 ust. 2 pkt. 1c Ustawy OOŚ.

Opracowane poniżej propozycje dotyczące metod i częstotliwości jego prowadzenia będą następnie elementem podsumowania postępowania w sprawie strategicznej oceny oddziaływania (zgodnie art. 55 ust. 3 pkt. 5 Ustawy OOŚ), a ostatecznie zobligują Ministerstwo Infrastruktury do realizacji jego postanowień (art. 55 ust. 5 Ustawy OOŚ). Zakres monitoringu doprecyzowany został treścią uzgodnienia GDOŚ dot. zakresu Prognozy w brzmieniu:

*„Proponowane w Prognozie metody i częstotliwości monitoringu powinny być opracowane w sposób pozwalający na ocenę rzeczywistego wpływu realizacji założeń PBDK na środowisko oraz na ocenę skuteczności zaproponowanych działań minimalizujących”.*

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

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

Zgodnie z przedstawionymi w rozdziale 10 Programu założeniami w tym zakresie, monitorowanie realizacji Programu będzie prowadzone przez ministra właściwego do spraw transportu i odbywało się będzie w cyklach rocznych. Ponadto, w Ministerstwie Infrastruktury prowadzony będzie bieżący monitoring postępów realizacji Programu, polegający na nadzorze działań Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad w odniesieniu do realizowanych przez niego zadań. Pozwoli to na aktywne reagowanie na pojawiające się ewentualne problemy związane z ich realizacją. Wskaźniki Programu planowane do monitorowania odnoszą się do:

- zwiększenia gęstości dróg ekspresowych z 8,15 km/1000 km<sup>2</sup> (2020 r.) do 21 km/1000 km<sup>2</sup>;
- zwiększenia gęstości autostrad i dróg ekspresowych z 13,63 km/1000 km<sup>2</sup> (2020 r.) do 27,9 km/1000 km<sup>2</sup>.

Osiągnięcie takich wskaźników sprawi, że Polska będzie jednym z najlepiej skomunikowanych krajów w Europie. Oddziaływania pozytywne będą tym silniejsze, im mniejszy będzie koszt środowiskowy i społeczny osiągnięcia tak ambitnych celów. Z tego względu warto monitorować wdrażanie Programu także pod kątem minimalizacji:

- ilości projektów wymagających kompensacji przyrodniczych,
- ilości projektów mających znaczące negatywne oddziaływanie na środowisko przyrodnicze i wymagających do realizacji wystąpienia przesłanek nadrzędności interesu publicznego.

Przeprowadzone w niniejszej Prognozie analizy i oceny wskazują, iż objęte jej zakresem zadania mogą generować istotne skutki środowiskowe na elementy przyrodnicze, o potencjalnie negatywnym charakterze. Przy czym podkreślenia wymaga, że możliwe było jedynie indykatywne ich potraktowanie. Stąd brak jest możliwości jednoznacznego wskazania skutków o charakterze znaczącym, w rozumieniu w rozumieniu art. 55. ust. 2 ustawy OOŚ.

Dlatego też system monitorowania oddziaływania na środowisko oparty powinien być na monitoringu realizacji zadań Programu. W tym celu sugeruje się dla przedsięwzięć z list projektów Załącznika 1 i niezrealizowanych z Załącznika 2 wykorzystanie zebranych na potrzeby niniejszej Prognozy danych z prowadzonych dla nich procedur środowiskowych i sukcesywne uzupełnianie informacji, w toku prowadzenia kolejnych. Stworzony w ten sposób rejestr składanych wniosków i uzyskanych decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach pozwoliłby na kwantyfikację i monitorowanie następujących wskaźników:

- W1 całkowita liczba uzyskanych decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach po przeprowadzonej ocenie oddziaływania na środowisko z uwzględnieniem następującego podziału:
  - W1a liczba uzyskanych decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, w których określono działania kompensujące;
  - W1b liczba uzyskanych decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wskazujących konieczność wykonania analizy porealizacyjnej, ze wskazaniem jej zakresu;
  - W1c liczba uzyskanych decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wskazujących konieczność prowadzenia monitoringu przyrodniczego, ze wskazaniem jego zakresu;
  - W1d liczba uzyskanych decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wskazujących konieczność ponownej OOŚ, ze wskazaniem jej zakresu;
  - W1e liczba uzyskanych decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach uwzględniających ocenę transgraniczną;
- W2 liczba uzyskanych decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, dla których stwierdzono brak konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko;
- W3 liczba przypadków, w których odmówiono wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach z powodu niemożliwych do minimalizacji lub kompensacji oddziaływań lub konfliktów społecznych.

Proponuje się zestawianie powyższych wskaźników w ramach przygotowywanej informacji na temat stanu realizacji Programu, tj. w cyklu rocznym. Umożliwią one jasną i jednoznaczną analizę projektów, w przypadku których skutki środowiskowe były niemożliwe do minimalizacji lub kompensacji (W3), lub były możliwe i takich wymagały (W1a-W1d), również w ujęciu transgranicznym (W1e). Zidentyfikują również liczbę przypadków, dla których jednoznaczne wskazania w tym zakresie były niemożliwe (W1d). Powyższe można analizować w kontekście wszystkich zakończonych postępowań w danym roku (W1, W2, W3). Sugeruje się powiązanie

zbieranych danych z informacją geoprzestrzenną, z wykorzystaniem technik GIS, tj. budowę geobazy uwzględniającej zakres i lokalizację projektów z listy. Takie podejście, poza badaniem wartości bezwzględnych pozwoliłoby również na badanie trendów zmian w czasie i przestrzeni.

Jako wartość bazową wskaźników proponuje się przyjąć ustalenia dla tych dróg, które mają wydane decyzje o środowiskowych uwarunkowaniach (stan na rok 2022), a które wynikają z zamierzeń Programu (znajdują się w załącznikach do Programu).

## 6 UZASADNIENIE WYBORU WARIANTU OSTATECZNEJ WERSJI DOKUMENTU

Zgodnie z przyjętą metodyką, uwzględniając zakres określony dla Prognozy OOŚ przez organy opiniujące oraz wymogi wynikające bezpośrednio z Ustawy OOŚ, projekt Rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.) poddano ocenie strategicznej z wykorzystaniem zarówno modelu oceny polityk, jak i w trybie indywidualnym, obejmującym wszystkie zamierzenia inwestycyjne zawarte na listach stanowiących załączniki do Programu oraz zadania dodatkowe nie ujęte w załącznikach.

Ustalenia Prognozy OOŚ, poddane następnie konsultacjom społecznych i opiniowaniu przez właściwe organy, jednoznacznie wskazują, iż oceniany projekt Programu na poziomie przyjętych celów i priorytetów inwestycyjnych nie zawiera zapisów, które mogą bezpośrednio spowodować znaczące negatywne oddziaływanie na środowisko, w tym w szczególności na obszary Natura 2000 oraz obszary mające znaczenie dla Wspólnoty.

Podczas oceny oddziaływania na przedmioty i cele ochrony obszarów Natura 2000 oraz na integralność i spójność sieci obszarów Natura 2000 w trybie indywidualnym, tj. na poziomie projektów, w oparciu o przyjęte założenia (tj. bazując jedynie na informacjach o osi śladu i definiując zajęcie terenu oraz wszystkie konflikty na podstawie przyjętej szerokości bufora) wykazano, że dla niektórych inwestycji z załącznika 1 istnieje ryzyko wystąpienia potencjalnych negatywnych oddziaływań o charakterze znaczącym na cele ochrony niektórych obszarów Natura 2000, z którymi kolidują projektowane przebiegi. Jednak należy pamiętać, że wnioski te zostały sformułowane na podstawie przebiegów koncepcyjnych inwestycji, których absolutnie nie można traktować jako danych projektowych.

Zidentyfikowane oddziaływania projektów problemowych, w celu jednoznacznej weryfikacji ryzyka wystąpienia oddziaływań o charakterze znaczącym zestawiono z ustaleniami uzyskanych dla nich decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach lub w przypadku gdy decyzji środowiskowych jeszcze nie wydano, opracowanych raportów OOŚ przyjmując, że oparte są one o analizy przeprowadzone na wyższym poziomie szczegółowości w ramach procedury Inwestycyjnej OOŚ i mają prymat względem ustaleń wykonanej w Prognozie analizy.

Przeprowadzona weryfikacja 7 problemowych projektów nie pozwoliła wykluczyć ryzyka wystąpienia znaczących negatywnych oddziaływań na przedmioty ochrony jedynie dla jednego obszaru specjalnej ochrony ptaków: PLB200006 Ostoja Biebrzańska oraz jednego obszaru ochrony siedlisk: PLH200008 Dolina Biebrzy, do których może dojść na skutek realizacji nie posiadającego jeszcze dokumentacji środowiskowej i będącego na etapie wyboru wariantów przebiegu projektu nr 25 z Załącznika 1 - Budowa drogi S16 Ełk – Białystok. Dlatego zidentyfikowano go jako tzw. „punkt zapalny” (hot spot) i zarekomendowano przeprowadzenie analizy wariantowej i wybór (na etapie ostatecznego wyboru przebiegu) wariantu niekolidującego z ww. obszarami. W przypadku braku możliwości wyznaczenia przebiegu niekolidującego z

obszarami Natura 2000 w toku procedury OOŚ należy zaprojektować rozwiązania minimalizujące i/lub kompensujące zagrożenia dla wyżej wskazanych obszarów.

Tu podkreślenia wymaga konieczność rozróżnienia pomiędzy przybliżonymi, w oparciu o przeprowadzone analizy przestrzenne ustaleniami dotyczącymi ryzyk znaczących negatywnych oddziaływań na obszary Natura 2000 formułowanymi w relacji do przyszłych, nieznanych jednak szczegółowo przebiegów drogi, której wytyczenie leży w kompetencjach innych organów, stanowiącymi element oceny w Prognozie OOŚ, a znaczącym negatywnym oddziaływaniem na obszary Natura 2000 Programu jako takiego, których to nie zdiagnozowano.

Natomiast w przypadku zidentyfikowanych potencjalnych oddziaływań o mniejszej skali oraz istotności, które mogą się pojawić na etapie wdrażania działań Programu w obrębie pozostałych komponentów środowiska, należy zastosować minimalizacje z wykorzystaniem znanych i sprawdzonych rozwiązań, których katalog zawarto w Prognozie OOŚ.

Dodatkowo opracowane w toku strategicznej oceny rekomendacje, wprowadzone do przyjętej wersji Programu, jako alternatywne warianty zapisów, pozwoliły podnieść poziom uwzględnienia w nim aspektów istotnych z punktu widzenia ochrony środowiska, w szczególności w obrębie kluczowych z punktu widzenia oddziaływania sektora transportu zagadnień jak powiązania z aktualnymi celami polityki ekologicznej, właściwie prowadzonej partycypacji publicznej czy działań ograniczających oddziaływanie transportu drogowego na środowisko, w tym kluczowych z punktu widzenia sektora oddziaływań skumulowanych – przez publikację na stronach Ministerstwa Infrastruktury zestawienia z załącznika nr 3 Prognozy OOŚ.

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