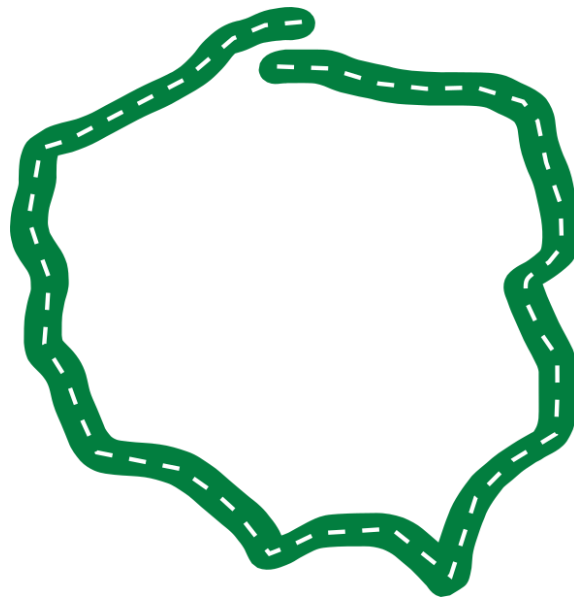


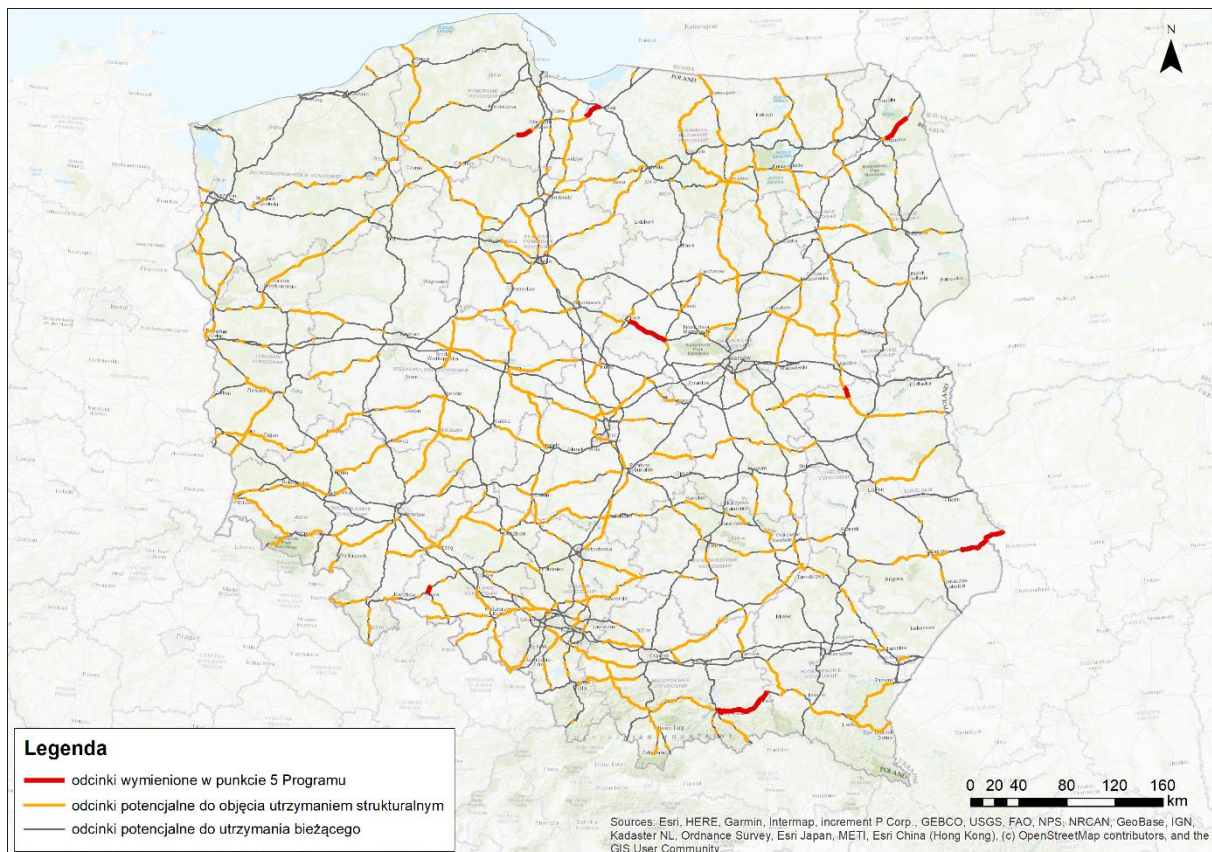
Załącznik 5 do Prognozy oddziaływania na środowisko projektu Programu Wzmocnienia Krajowej Sieci Drogowej do 2030 roku

Streszczenie w języku nietechnicznym



Ze względu na udział społeczeństwa w procedurze strategicznej oceny oddziaływania na środowisko, szczególnie ważnym elementem prognozy jest rzetelnie sporządzone streszczenie w języku niespecjalistycznym, pozwalające wszystkim zainteresowanym, także tym nieposiadającym specjalistycznej wiedzy z zakresu ochrony środowiska, zapoznać się z wynikami i wnioskami z oceny, a także uczestniczyć w dyskusji nad ustaleniami projektu i jego wpływem na zmiany stanu środowiska. Założono, że streszczenie nietechniczne pozwoli na zapoznanie się z najważniejszymi wnioskami z Prognozy w ciągu ok. 15 min czytania, co uwzględniając średni czas czytania (200 słów na minutę) określiło liczbę wyrazów na maks. 3 000 wyrazów.

Prognoza to dokument zawierający wyniki ocen oddziaływania na środowisko, jakie mogą pojawić się na etapie wdrażania założeń Programu Wzmocnienia Krajowej Sieci Drogowej do 2030 roku (dalej Program lub PWKSD2030). Prognoza została przygotowana dla wersji Programu z 16.11.2021 r., a jej zakres jest zgodny z art. 54 ust. 2 oraz art. 52 ust. 1 i 2 Ustawy (pełna nazwa). Uwzględnia także wymogi określone przez Głównego Inspektora Sanitarnego oraz Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska. Zakres ocenianego Programu obejmuje kompleksowe utrzymanie sieci dróg krajowych, zarządzanych przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad, w tym cele szczegółowe służące utrzymaniu strukturalnemu (tj. dostosowaniu istniejącej sieci dróg krajowych do przenoszenia obciążeń 11.5 t/ na oś – w tym przypadku najprawdopodobniej będą to odcinki wymienione w punkcie 5 Programu oraz wyznaczone z wykorzystaniem danych przestrzennych fragmenty sieci, które nie spełniają wymogów nośności 11,5 t/oś i będące w ostrzegawczym lub krytycznym stanie degradacji nawierzchni, z wykluczeniem odcinków dróg przewidzianych do realizacji w ramach Rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych 2030 lub, które zostaną zastąpione drogami ekspresowymi) oraz bieżącemu (tj. prace remontowo-porządkowe, zapobiegające degradacji infrastruktury drogowej oraz jej uzupełnienie w brakujące (i niezbędne) elementy). W Programie zaplanowano także wprowadzenie nowych rozwiązań w zakresie utrzymania, w tym stosowanie filtrów antysmogowych, infrastruktury mającej na celu przeciwdziałanie skutkom suszy, a także inwestycje w zakresie OZE i magazynów energii. Zakres Programu obejmie również realizację zadań, które rozpoczęto w ramach realizacji Programu Bezpiecznej Infrastruktury Drogowej 2021-2024. Na ryc. 1 przedstawiono przybliżony (potencjalny) zakres przestrzenny przedsięwzięć objętych Programem.



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

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

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

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

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

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

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

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

Szczegółową ocenę oddziaływania na poszczególne komponenty środowiska, tj. różnorodność biologiczną, ludzi, wody, powietrze, powierzchnię ziemi, krajobraz, klimat akustyczny, zasoby naturalne, zabytki, dobra materialne, klimat oraz jego zmiany, jak również adaptacje do tych zmian została poprzedzona charakterystyką stanu aktualnego. W ocenie wpływu określano możliwość wystąpienia oddziaływań pozytywnych oraz negatywnych. Rozważano także

możliwość minimalizowania oddziaływań w przypadku ryzyka wystąpienia oddziaływań negatywnych.

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

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

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

Działania związane z intensyfikacją *działań zmniejszających negatywny wpływ infrastruktury drogowej na środowisko* będą wiązały się z pozytywnym oddziaływaniem na środowisko. Ich celem jest generalnie ochrona środowiska. Istnieje niewielkie (i łatwe do zminimalizowania) zagrożenie związane z nieprawidłowym doбором roślin stosowanych w pasach przydrożnych

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

(może wystąpić rozprzestrzenianie się gatunków obcych, a także zwiększyć problem kolizji ze zwierzętami, jeśli nowe siedliska staną się dla nich atrakcyjnym miejscem bytowania).

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

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

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

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

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

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

W toku analiz wykazano, że ryzyko wystąpienia kumulowania się oddziaływań dotyczy: 19 fragmentów krajowej sieci korytarzy ekologicznych (szczególnie niebezpieczne może być prowadzenie inwestycji liniowych w poprzek korytarzy), 5 parków krajobrazowych, 7 obszarów chronionego krajobrazu, 6 obszarów Natura 2000. W zał. 4 zawarta jest szczegółowa tabela, w której wskazano, które przedsięwzięcia zawarte w PWKSD2030 mogą się kumulować z innymi inwestycjami. W momencie projektowania takich inwestycji należy przeprowadzić szczegółową analizę skutków kumulowania się oddziaływań na etapie postępowania zezwalającego na realizację inwestycji.

Negatywne oddziaływania, które mogą się pojawić na etapie wdrażania Programu mogą i powinny być **minimalizowane** z wykorzystaniem znanych i sprawdzonych rozwiązań,

a w przypadku luk w wiedzy, w pierwszej kolejności należy przeprowadzić przegląd i analizę skuteczności rozwiązań stosowanych w Europie. Otwarty katalog możliwych do zastosowania rozwiązań minimalizujących obejmuje między innymi:

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

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

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

- zaleca się, w oparciu o najlepsze doświadczenia GDDKiA, opracowanie minimalnych standardów ochrony środowiska wymaganych przy realizacji umów utrzymaniowych, a także opracowanie odpowiednich zapisów dla dokumentów przetargowych w zakresie Opisu Przedmiotu Zamówienia (OPZ) i Projektowanych Postanowień Umowy (PPU),

które będą obligowały wykonawcę do realizacji prac zgodnie z ujednoliconymi standardami ochrony środowiska;

- doprecyzowanie listy komponentów środowiska, które będą brane pod uwagę przy prowadzeniu ocen oddziaływania na środowisko;
- uzupełnienie listy priorytetów, które będą brane pod uwagę przy wskazywaniu odcinków dróg krajowych wymagających interwencji o priorytet inwestycyjny „wypadki i kolizje w tym kolizje ze zwierzętami”. W tym zakresie może on być oparty o analizę takich elementów jak: liczba wypadków i kolizji z udziałem zwierząt, natężenie ruchu oraz obecność korytarzy ekologicznych. Na tej podstawie, w przyszłości można wskazywać miejsca, gdzie należy podjąć działania minimalizujące liczbę kolizji ze zwierzętami oraz drożność korytarzy ekologicznych;
- uwzględnienie wyników Prognozy wskazujących na odcinki dróg w odniesieniu do których zalecane jest na etapie decydowania o konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko oraz określania jej zakresu wzięcie pod uwagę możliwości kumulacji oddziaływań.

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

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

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

zrealizowaniu inwestycji (tzw. analiz porealizacyjnych), odsetku przypadków, gdy konieczny jest monitoring przyrodniczy, odsetku przypadków z wymaganą oceną transgraniczną, a także odsetku przypadków, gdy nie wydano zgody na realizację inwestycji z uwagi na aspekty środowiskowe.