

STRESZCZENIE

Cel i zakres prognozy

Celem prognozy oddziaływania na środowisko Programu budowy i uruchomienia przewozów kolejami dużych prędkości w Polsce jest ocena stopnia uwzględnienia w Programie zasad zrównoważonego rozwoju oraz skutków środowiskowych jej realizacji. W ramach prognozy przeprowadzono ocenę potencjalnych (pozytywnych i negatywnych) skutków środowiskowych głównego zamierzenia określonego w Programie (budowy i uruchomienia przewozów kolei dużych prędkości).

Zakres problemowy prognozy odpowiada przepisom ustawy Prawo ochrony środowiska dotyczącym prognoz oddziaływania na środowisko oraz jest zgodny z wymaganiami dyrektywy 2001/42/EC Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 27 czerwca 2001r. w sprawie oceny oddziaływania pewnych planów i programów na środowisko.

Prognozę wykonano metodą oceny realizacji celów. Metoda ta – zalecana do stosowania przez Dyрекcję Generalną ds. Rozwoju Regionalnego Komisji Europejskiej – opiera się na analizie zgodności treści ocenianego dokumentu z kryteriami zawartymi w obowiązujących międzynarodowych i krajowych dokumentach i przepisach.

Na potrzeby prognozy zaproponowano zestaw 28 kryteriów (tzw. kryteriów ocennych). Zgodność z proponowanymi kryteriami oceniano w 5 stopniowej skali: od „zdecydowanie tak”, przez „raczej tak”, „trudno powiedzieć”, „raczej nie” po „zdecydowanie nie”, przy czym odpowiedź „zdecydowanie tak” oznaczała, najwyższy stopień uwzględnienia w Programie zasad zrównoważonego rozwoju lub wyraźnie pozytywne skutki dla środowiska.

Efektem przeprowadzonych analiz były propozycje uzupełnienia Programu o zapisy zmierzające do pełniejszego uwzględnienia w dokumencie zasad trwałego i zrównoważonego rozwoju. Propozycje te zostały przekazane zespołowi Autorów Programu, a następnie przedyskutowane na wspólnym spotkaniu przedstawicieli PKP PLK, oraz zespołów autorskich Programu i prognozy oraz przyczyniły się do nadania Programowi jego ostatecznego kształtu. Zmiany dokonane w Programie odzwierciedlono w niniejszej (ostatecznej) wersji zaleceń prognozy.

Przedmiot prognozy

Przedmiotem niniejszej prognozy jest Program budowy i uruchomienia przewozów kolejami dużych prędkości w Polsce, z maja 2008 (zwany dalej Programem).

Program zakłada następujące cele:

- sprawna budowa KDP (do roku 2020);
- umocnienie udziału transportu kolejowego w przewozach pasażerskich w Polsce (z wartości 11,8% udziału transportu kolejowego w pracy przewozowej w Polsce do

13,2 % w roku 2020);

- budowa wizerunku polskiej kolei jako nowoczesnego środka transportu;
- skrócenie o połowę czasu przejazdu pomiędzy większością miast wojewódzkich (średnia arytmetyczna wybranych połączeń: z 6,23 do 3,23 godzin w 2020 r.);
- uzyskanie bezkonkurencyjnego poziomu bezpieczeństwa w transporcie KDP (0 zabitych i rannych do 2020 r.);
- wpływ KDP na redukcję emisji CO₂ w transporcie pasażerskim (dodatkowa redukcja o 235 tys. ton CO₂ rocznie) .

W Programie wskazano połączenia Warszawa - Poznań i Warszawa - Wrocław (ze wspólnym przebiegiem na odcinku Warszawa - Łódź, a następnie w rejonie Kalisza lub Sieradza, w zależności od wariantu, rozgałęzieniem trasy ku Poznaniowi i Wrocławowi) - tzw. linię „Y” jako odcinek stanowiący podstawę prac nad wdrożeniem rządowego programu KDP. Proponowane połączenie KDP ma obejmować odcinki całkowicie nowej linii kolejowej, której dokładny przebieg wyłoniony ma zostać w ramach kolejnych etapów prac nad Programem (w tym Studium Wykonalności, obejmującym analizę wielokryterialną wariantów lokalizacji linii) oraz jego realizacji. Zakłada się zarazem, że budowa kolei dużych prędkości i modernizacji linii istniejących będą działaniami wzajemnie się uzupełniającymi, a nie konkurencyjnymi.

W Programie zaproponowano wstępny harmonogram jego realizacji – prace przygotowawcze mają się rozpocząć w 2008 roku, prace budowlane mają mieć miejsce w latach 2014-2019, lata 2018-20 przewidziano na testy i próby powykonawcze, oddanie pierwszego odcinka do ruchu proponowane jest w roku 2019, a uruchomienie przewozów na całej linii w roku 2020.

Zamierzenie proponowane w Programie nie jest sprzeczne z krajowymi i lokalnymi programami i strategiami. Bezpośrednio do przedsięwzięcia polegającego na budowie kolei dużych prędkości odnosi się m.in. Wstępny Projekt Zagospodarowania Kraju 2008-2013, Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko oraz strategię rozwoju województw, przez które przebiegać ma linia „Y”, a także projekt Master Planu dla transportu kolejowego w Polsce do 2030 roku.

Obszerne analizy dotyczące uwarunkowań i przebiegu linii kolei dużych prędkości (w tym analiza wielokryterialna) zostały wykonane w opracowanym w 2005 roku Wstępnym Studium Wykonalności budowy linii dużych prędkości.

Stan środowiska na obszarze objętym oddziaływaniem

W prognozie przedstawiono ogólne tendencje zmian stanu środowiska przyrodniczego w Polsce oraz szczegółowo opisano problemy ochrony środowiska na terenie czterech

województw: mazowieckiego, łódzkiego, dolnośląskiego i wielkopolskiego, przez które będzie przebiegała linia „Y”.

Ogólny stan środowiska w Polsce został oceniony jako dobry, jakość większości elementów środowiska poprawia się od lat, zaś zagrożenia skupiają się głównie w obszarach zurbanizowanych. Z analizy danych Głównego Urzędu Statystycznego, a także publikacji inspekcji ochrony środowiska (Główny Inspektorat Ochrony Środowiska i Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska) wynika, iż największy wpływ na zdrowie ludzi w ostatnich latach mają przede wszystkim zanieczyszczenia powietrza atmosferycznego oraz pogarszanie się warunków akustycznych w miastach i na szlakach komunikacyjnych. Ta ogólna tendencja dotyczy także terenu czterech wspomnianych województw. W trzech z nich stwierdzono, że najistotniejszym problemem ochrony środowiska jest zanieczyszczenie powietrza atmosferycznego: w województwie mazowieckim – głównie w obszarach zurbanizowanych, w województwie łódzkim – w związku z funkcjonowaniem zakładów i kopalni, w województwie dolnośląskim – w związku z ograniczoną możliwością rozprzestrzeniania się zanieczyszczeń. Za istotne uznano także przekształcenia środowiska w wyniku działalności człowieka: w województwie mazowieckim w związku z urbanizacją terenu, w województwie łódzkim i wielkopolskim w związku z przemysłem wydobywczym, w województwie dolnośląskim w związku z dużą produkcją odpadów.

Ocena wpływu na środowisko

W Programie kilkakrotnie zadeklarowano zamiar prowadzenia działań zgodnie z zasadami ochrony środowiska, m.in. wskazując kolej jako środek transportu przyjazny dla środowiska, deklarując zachowanie najwyższych standardów środowiskowych w Misji Programu oraz wskazując na ekologiczny wizerunek transportu kolejowego.

Proponowany Program ma na celu stworzenie alternatywnego i konkurencyjnego dla transportu samochodowego i lotniczego oraz szybszego i bardziej komfortowego niż obecny transport kolejowy, sposobu przemieszczania się na trasie Warszawa - Poznań – Wrocław. Efektem podjętych działań może być zwiększenie udziału przewozów pasażerskich koleją oraz (pod warunkiem zastosowania rozwiązań efektywnych energetycznie) związane z tym zredukowanie jednostkowego zużycia energii i emisji w kolejowym transporcie pasażerskim. Wielkość spodziewanej redukcji będzie proporcjonalna do ilości pasażerów, którzy skorzystają z oferty KDP oraz zależeć będzie także od proporcji emisji jednostkowych w poszczególnych środkach transportu w przyszłości.

Na poziomie ogólnego zarysu zamierzenia inwestycyjnego, budowa nowego szlaku

kolejowego będzie związana z przeznaczeniem terenu na cele transportowe. Powodować to będzie efekt rozdzielania obszarów przyrodniczych oraz wspólnot ludzkich (np. dojazdy do pól, miejsc pracy, miejsc wypoczynku, kontakty społeczne etc.). Spowoduje także powstanie nowych elementów w krajobrazie (sama linia, wiadukty drogowe, mosty, urządzenia zasilające i służące do kontroli oraz komunikacji, przejścia dla dużej zwierzyny etc.). Linia kolei dużych prędkości będzie nowym źródłem hałasu oraz stanowić będzie dodatkowy czynnik zużywający energię.

Wspomniane oddziaływania na środowisko mogą i powinny być ograniczane do wymaganych prawem oraz akceptowalnych społecznie granic, jednakże należy się liczyć z ich wystąpieniem, są one bowiem skutkiem powstania nowej inwestycji liniowej.

Ograniczenie negatywnych oddziaływań, związane z przejściem strumienia ruchu pasażerskiego z transportu samochodowego i lotniczego, nie spowoduje (według przytoczonych w programie danych), istotnego w skali kraju obniżenia ilości osób podróżujących tymi środkami transportu oraz nie spowoduje odstąpienia od realizacji zamierzeń infrastrukturalnych w transporcie drogowym i lotniczym.

Należy jednakże wziąć pod uwagę, że spodziewane pozytywne oddziaływania (efekt przejścia ruchu samochodowego i lotniczego) będą znacznie bardziej wyraźne w odniesieniu do analizowanego korytarza transportowego Warszawa - Poznań / Wrocław. Dodatkowo przyczynić się mogą do zmniejszenia zatłoczenia w tym korytarzu transportowym, a tym samym do ograniczenia bezpośrednich i pośrednich negatywnych oddziaływań na środowisko, związanych ze zjawiskiem zatłoczenia (kongestii).

Wobec ogólnej tendencji wzrostu znaczenia oddziaływania transportu na środowisko, wszelkie działania związane z ograniczaniem tego oddziaływania, a zarazem stwarzające możliwość zaspokojenia uzasadnionych potrzeb transportowych, należy uznać za korzystne z punktu widzenia zasad trwałego i zrównoważonego rozwoju.

Zalecenia

Zgodnie z zasadami metody oceny realizacji celów prognoza oddziaływania na środowisko ma na celu wskazanie sposobów udoskonalenia programu, tak, by był bardziej zgodny z zasadami trwałego i zrównoważonego rozwoju oraz aby wzmocnić pozytywne, a osłabić negatywne oddziaływania.

Na podstawie przeprowadzonych analiz zaproponowano uzupełnienie Programu między innymi o:

- zagadnienia związane z ochroną środowiska w analizie SWOT (silnych i słabych stron, szans i zagrożeń);
- zalecenia dotyczące zagadnień, które powinny być brane pod uwagę na

kolejnych etapach wdrażania Programu.

W Prognozie przedstawiono także propozycje szczegółowych zmian w zapisach, Programu. Na skutek dyskusji z zespołem autorów Programu zdecydowano o podziale zaleceń na zagadnienia, które zostaną uwzględnione w Programie oraz zagadnienia, które zostaną szczegółowo rozwinięte na etapie Studium Wykonalności. Prognoza stanowi jeden z instrumentów służących temu, aby powstający dokument był jak najbardziej zgodny z zasadami trwałego i zrównoważonego rozwoju, co – zgodnie z przyjętą metodyką – osiągnięte jest poprzez współpracę niezależnych zespołów autorów Programu i autorów prognozy, rozpoczęcie prognozy na możliwie wczesnym etapie powstawania Programu, tzn. Jego pierwotnych wersji, a także wykorzystania zaleceń prognozy przy formułowaniu wstecznej wersji dokumentu. W niniejszej, ostatecznej, wersji prognozy przedstawiono te zalecenia, które nie zostały uwzględnione w wersji Programu z czerwca 2008r.

Podsumowanie:

Ocena, zakładająca uwzględnienie w Programie uzupełnień i modyfikacji zalecanych w prognozie, wskazała na oddziaływania pozytywne jako dominujące w odpowiedziach na 17 spośród 28 kryteriów, neutralne dotyczące 8 spośród 28 kryteriów oraz negatywne dotyczące 3 spośród 28 kryteriów (tzn. 11%). Należy przy tym podkreślić, że spodziewane negatywne oddziaływania wiążą się z powstaniem nowej transportowej inwestycji liniowej i mogą być skutecznie ograniczane poprzez właściwą lokalizację i zastosowanie środków łagodzących.