
PODSUMOWANIE KONSULTACJI

PROGRAMU BUDOWY DRÓG KRAJOWYCH

NA LATA 2011-2015

ORAZ

PROGNOZY ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO

Warszawa, styczeń 2011 r.

SPIS TREŚCI:

1. CEL I ZAKRES OPRACOWANIA.....	4
2. PROGNOZA ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO SKUTKÓW REALIZACJI PROGRAMU BUDOWY DRÓG KRAJOWYCH NA LATA 2011-2015	4
2.1. Zakres Prognozy.....	4
2.2. Główne założenia opracowanej Prognozy	4
2.3. Szczegółowość analiz.....	6
2.4. Etapowanie oceny ze względu na stan zaawansowania zadań ujętych w Programie	7
2.5. Analiza możliwości wystąpienia oddziaływań transgranicznych	11
2.5.1. Wskazanie odcinków, w odniesieniu do których należy przeanalizować możliwość występowania oddziaływań transgranicznych	11
2.5.2. Oddziaływanie na klimat akustyczny, zanieczyszczenie powietrza, wód powierzchniowych i podziemnych oraz gleb	12
2.5.3. Oddziaływanie na międzynarodowe korytarze migracji zwierząt.....	14
2.5.4. Oddziaływanie na korytarze przelotu ptaków	14
2.6. Wnioski	14
3. OPINIA GENERALNEGO DYREKTORA OCHRONY ŚRODOWISKA.....	17
3.1. Omówienie treści Opinii	17
3.2. Ocena oddziaływania na obszary Natura 2000 w trybie art. 6(3) i 6(4) Dyrektywy Siedliskowej	17
3.3. Działania minimalizujące	24
3.4. Niespójności w zakresie kolizji z obszarami objętymi ochroną na mocy ustawy o ochronie przyrody.....	24
3.5. Ocena oddziaływania na gady	24
3.6. Ocena oddziaływania na płazy, ryby, mięczaki i owady w przypadku braku realizacji Programu.....	25
3.7. Ocena oddziaływania na rośliny.....	25
3.8. Kolizje ze złożami kopalin podstawowych	26
3.9. Kolizje z terenami zagrożonymi powierzchniowymi ruchami ziemi.....	26
3.10. Oddziaływania skumulowane.....	27
3.11. Analiza zagrożenia powodziowego	27
3.12. Ocena oddziaływania na obiekty wpisane na listę UNESCO	27

3.13. Zalecenia odnośnie monitoringu skutków realizacji Programu	27
3.14. Załączniki graficzne	28
3.15. Raport z nieformalnych konsultacji społecznych.....	28
4. OPINIA GŁÓWNEGO INSPEKTORA SANITARNEGO	29
5. RAPORT Z KONSULTACJI SPOŁECZNYCH PROGNOZY	29
5.1. Konsultacje nieformalne, przeprowadzone w sierpniu – wrześniu 2010 r. dla Prognozy.....	29
5.2. Konsultacje społeczne przeprowadzone dla Programu	32
5.2.1. Sposób organizacji i zakres konsultacji.....	32
5.2.2. Odniesienie się do uwag zgłaszanych do projektu Prognozy oddziaływania na środowisko.....	32
6. RAPORT Z KONSULTACJI SPOŁECZNYCH PROJEKTU PROGRAMU BUDOWY DRÓG KRAJOWYCH NA LATA 2011-2015	122
6.1. Zagadnienia ogólne	122
6.2. Wyniki spotkań konsultacyjnych	125
6.3. Wyniki konsultacji pisemnych z partnerami społecznymi.....	126
6.4. Wyniki ogólnopolskich konsultacji społecznych	129
6.4.1. Tematyka uwag i opinii zgłoszonych w ramach konsultacji.....	129
6.4.2. Rodzaje zgłaszanych uwag i wniosków	130
6.5. Wnioski wynikające z konsultacji społecznych	132
6.6. Informacja o sposobie wykorzystania wniosków z konsultacji społecznych projektu Programu	133

1. CEL I ZAKRES OPRACOWANIA

Celem niniejszego opracowania jest dokonanie podsumowania procedury strategicznej oceny oddziaływania na środowisko, wymagane na mocy art. 55 ust. 3 i 4 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. Nr 199, poz. 1227 z późn. zm.) oraz konsultacji Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2011-2015.

2. PROGNOZA ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO SKUTKÓW REALIZACJI PROGRAMU BUDOWY DRÓG KRAJOWYCH NA LATA 2011-2015

2.1. Zakres Prognozy

Zakres Prognozy oddziaływania na środowisko jest zgodny z:

- art. 51 ust. 2 ustawy z dnia 3 października 2008 r. *o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko* (Dz. U. Nr 199, poz. 1227 z późn. zm.),
- uzgodnieniem Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska dokonany w trybie art. 53 w powiązaniu z art. 57 ust. 1 pkt. 1 ustawy *o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko* (pismo z dnia 14 kwietnia 2010 r. znak: DOOŚ-074/563/829/10/MK-30)
- uzgodnieniem Głównego Inspektora Sanitarnego dokonany w trybie art. 53 w powiązaniu z art. 58 ust. 1 pkt. 1 ustawy *o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko* (pismo z dnia 23 lutego 2010 r. znak: GIS-HŚ-NZ-073-4-1/DS/10).

2.2. Główne założenia opracowanej Prognozy

Prognoza opracowana została w celu uzyskania odpowiedzi na dwa podstawowe pytania:

1. Czy należy realizować Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2011-2015?
2. Jeśli tak – w jaki sposób?

W celu uzyskania odpowiedzi na pytanie pierwsze przeprowadzono analizy porównawcze oddziaływania sieci drogowej po realizacji Programu oraz sieci obecnie funkcjonującej, bez realizacji zadań ujętych w Programie. Analizy te wykonano dla roku 2020

– czyli roku, kiedy zakończy się realizacja wszystkich zadań ujętych w Programie – zarówno tych, które w ramach Programu są przewidziane do realizacji, jak i tych, dla których przewiduje się tylko wykonanie dokumentacji projektowej (przygotowanie).

Analizy wykonano w zakresie:

- oddziaływania sieci drogowej na klimat (globalne ocieplenie) – poprzez analizę emisji dwutlenku węgla CO₂, tlenku węgla (CO), metanu (CH₄) oraz podtlenku azotu (N₂O);
- oddziaływania sieci drogowej na eutrofizację środowiska glebowego – poprzez analizę emisji tlenków azotu NO_x;
- oddziaływania sieci drogowej na zakwaszenie środowiska glebowo-wodnego – poprzez analizę emisji tlenków azotu NO_x, tlenków siarki SO_x oraz amoniaku (NH₃);
- zużycia energii nieodnawialnej – poprzez analizę zużycia paliw;
- produkcji ścieków opadowych i roztopowych – poprzez analizę wielkości powierzchni szczelnych, na których takie ścieki są wytwarzane;
- oddziaływania na klimat akustyczny – poprzez oszacowanie powierzchni terenów zamieszkania, gdzie na skutek realizacji sieci drogowej pogorszeniu ulegnie stan klimatu akustycznego oraz populacji narażonej na ponadnormatywny poziom hałasu;
- oddziaływania na korytarze migracyjne zwierząt – poprzez analizę efektu barierowego kreowanego przez istniejący układ drogowy.

W ramach poszukiwania odpowiedzi na pytanie drugie przeanalizowano proponowane przebiegi poszczególnych ciągów drogowych i wnioskowano o akceptowalności proponowanego wariantu lub też o potrzebie jego zmiany (poszukiwania innych wariantów).

Szczegółowe analizy odnosiły się tylko do inwestycji, które posiadają wydaną decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach – tzw. II grupy i dotyczyły w przeważającej mierze aspektów oddziaływania na przyrodę ożywioną, a w szczególności na obszary Natura 2000, gdyż stwierdzenie znaczącego oddziaływania na taki obszar jednoznacznie przesądzało o odrzuceniu wariantu, chyba że udowodniono, że nie istnieją warianty nie oddziałujące znacząco.

W związku z postanowieniami i celami określonymi w dokumentach strategicznych wyższego szczebla, w Prognozie nie analizowano wariantu polegającego na rozwoju innych gałęzi transportu (kolejowego, lotniczego itd.). Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2011 – 2015, jakkolwiek jest dokumentem strategicznym, jest jedynie dokumentem wykonawczym; nie kreuje polityki rozwoju transportu w Polsce.

2.3. Szczegółowość analiz

Zadania ujęte w Programie zostały podzielone na 3 kategorie w zależności od stopnia zaawansowania ich przygotowania / realizacji:

1. **GRUPA I** – zadania realizowane (posiadające pozwolenia na budowę / zezwolenia na realizację inwestycji).
2. **GRUPA II** – zadania przygotowywane (posiadające decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach i/lub decyzję o ustaleniu lokalizacji, ale nie posiadające pozwoleń na budowę / zezwoleń na realizację inwestycji).
3. **GRUPA III** – zadania studiowane (nie posiadające decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach).

Podział został dokonany na podstawie stanu zaawansowania na dzień opracowania dokumentu (listopad 2010 r.).

Odnośnie do **GRUPY I**:

- analiza wariantów lokalizacyjnych nie była prowadzona,
- analizowano wpływ zadania na środowisko, przy czym wnioski formułowano jedynie w odniesieniu do ewentualnych dodatkowych środków minimalizujących i / lub kompensujących,
- nie proponowano dokonywania zmian w projekcie budowlanym w zakresie powodującym opóźnienie prac budowlanych, przy czym założenie to nie dotyczyło ewidentnych błędów stwierdzonych w projekcie, powodujących nieskuteczność realizowanych urządzeń ochrony środowiska.

Odnośnie do **GRUPY II**:

- wydane decyzje o środowiskowych uwarunkowaniach i / lub decyzje o ustaleniu lokalizacji zostały zweryfikowane pod względem poprawności wykonania analiz stanowiących podstawę wydania decyzji (w szczególności dotyczy to metodyki wykonania oceny siedliskowej) – w przypadku stwierdzenia znacznych uchybień oraz udowodnienia dokonania złego wyboru wariantu lokalizacji proponowano zmianę tej lokalizacji,
- przeanalizowano kolizje zadań z obszarami Natura 2000 ujętymi na liście przekazane w dniu 30 października 2009 r. do KE, obszarami potencjalnymi wynikłymi z Seminarium Biogeograficznego oraz z obszarami ostoi IBA – w przypadku stwierdzenia znaczącego oddziaływania na te obszary oraz stwierdzenia, że istnieją korzystniejsze warianty lokalizacji – proponowano zmianę wariantu.

Odnosnie do **GRUPY III** analizy prowadzone były w pełnym zakresie:

- na poziomie korytarzowym – tam, gdzie przebiegi nie są jeszcze wskazane (wnioski odnosiły się do konieczności uniknięcia kolizji ze wskazanymi obszarami chronionymi / cennymi przyrodniczo),
- na poziomie projektowym – tam, gdzie przebiegi są znane (wnioski dotyczyły rekomendacji wariantów, ewentualnie wskazań do korekty tych wariantów, wynikających z szerszej perspektywy rozważań).

2.4. Etapowanie oceny ze względu na stan zaawansowania zadań ujętych w Programie

Prognoza opracowywana była dwuetapowo.

W etapie I, zakończonym w styczniu 2010 r. przeprowadzono weryfikację projektów posiadających decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach – tych, które miały wejść w fazę realizacji w 2010 roku. Weryfikacja dotyczyła zgodności procedury oceny oddziaływania na środowisko na etapie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach z wymaganiami prawa wspólnotowego. Potrzeba takiej analizy wynikała z następujących przyczyn:

- niepełnego dostosowania prawa krajowego do wymagań prawa wspólnotowego w okresie od 1 maja 2004 r. do 15 listopada 2008 r., czyli w okresie, gdy wiele z projektów ujętych w Programie było przygotowywanych,
- braku wyznaczenia ostatecznej sieci obszarów Natura 2000.

Biorąc pod uwagę zakres niedostosowania polskich przepisów do norm wspólnotowych uznano, że największe problemy, mogące skutkować błędami w decyzjach o środowiskowych uwarunkowaniach, pojawiały się w obszarze kolizji z siecią Natura 2000.

Mając na względzie powyższe zdecydowano, że ponownie przeanalizowane zostaną te inwestycje, które posiadają decyzje o środowiskowych uwarunkowaniach i kolidują z obszarami Natura 2000, przy czym przez „kolizję” rozumiano również takie sąsiedztwo, które mogłoby powodować występowanie oddziaływania na ten obszar (na jego przedmioty ochrony).

Projekty kolidujące z obszarami Natura 2000 podzielono na dwie grupy, w stosunku do których weryfikację prowadzono w różny sposób:

- a) Projekty kolidujące z obszarami Natura 2000, w odniesieniu do których zakres kolizji nie zmienił się w stosunku do etapu decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach
- b) Projekty kolidujące z nowo wyznaczonymi obszarami Natura 2000:
 - nie ujętymi w raporcie do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach,
 - ujętymi w raporcie do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jako obszary potencjalne.

W odniesieniu do projektów, których zakres kolizji z obszarami Natura 2000 nie zmienił się, analizowano poprawność przeprowadzonych analiz pod kątem ich zgodności z wymaganiami prawa wspólnotowego.

W odniesieniu do projektów kolidujących z nowo wyznaczonymi obszarami Natura 2000 przyjmowano, że oceny siedliskowe zostaną wykonane w ramach oceny oddziaływania na środowisko w procedurze zmiany decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, o ile zostanie stwierdzona potrzeba przeprowadzenia takiej oceny. Założono, że w przypadku stwierdzenia znaczącego oddziaływania na obszar Natura 2000, zostaną przeanalizowane warianty alternatywne.

W przypadkach projektów, które mają już opracowane raporty o oddziaływaniu na środowisko i dokumentację do wniosku o wydanie decyzji o zezwoleniu na realizację przedsięwzięcia, założono, że oceny siedliskowe zostaną przeprowadzone w ramach powtórnej oceny oddziaływania na środowisko – przy czym, w przypadku stwierdzenia znaczącego oddziaływania na obszar Natura 2000 wystąpi konieczność zmiany decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Do analiz wzięto następujące obszary Natura 2000:

- Obszary mające Znaczenie dla Wspólnoty – zatwierdzone przez KE
- Potencjalne Obszary mające Znaczenie dla Wspólnoty – wskazane przez GDOŚ w uzgodnieniu zakresu przedmiotowej Prognozy (na podstawie ustaleń Seminarium Biogeograficznego), jako obszary, które należy wyznaczyć
- obszary wskazane przez Klub Przyrodników do wyznaczenia – jako obszary cenne pod względem przyrodniczym
- Obszary Specjalnej Ochrony Ptaków – wyznaczone w formie rozporządzenia Ministra Środowiska
- IBA – obszary spełniające kryteria BirLife International, które zostały opublikowane przez Ogólnopolskie Towarzystwo Ochrony Ptaków – jako obszary cenne pod względem przyrodniczym.

W odniesieniu do projektów, których zakres kolizji z obszarami Natura 2000 nie zmienił się w stosunku do etapu decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, analizowano poprawność przeprowadzonych analiz pod kątem ich zgodności z wymaganiami prawa wspólnotowego – w szczególności z postanowieniami art. 6 Dyrektywy Siedliskowej.

Lista projektów, dla których przeprowadzono weryfikację

Projekty, których zakres kolizji z obszarami Natura 2000 nie uległ zmianie

1. Autostrada A4 Rzeszów – Korczowa
Projekt ten koliduje z obszarem Natura 2000 Rzeka San PLH180007.
2. Droga ekspresowa S7 Miłomłyn – Olsztynek
Projekt ten koliduje z obszarem Natura 2000 Dolina Drwęcy PLH280001.
3. Droga ekspresowa S8 Wyszaków – Białystok, odcinek Wyszaków – granica woj. podlaskiego
Projekt ten koliduje z obszarem Natura 2000 Puszcza Biała PLB140007.
4. Droga krajowa Nr 16 Samborowo – Ornowo
Projekt ten koliduje z obszarem Natura 2000 Dolina Drwęcy PLH280001.

Projekty kolidujące lub mogące oddziaływać na nowo wyznaczone obszary Natura 2000:

1. Autostrada A1 Toruń – Stryków, odcinek granica woj. kujawsko – pomorskiego – w. „Stryków”
Projekt ten koliduje z obszarem Natura 2000 Pradolina Bzury – Neru PLH100006, który uległ poszerzeniu w roku 2009.
2. Autostrada A2 Stryków – Konotopa
Projekt ten koliduje z obszarem Natura 2000 Dolina Rawki PLH100015.
3. Autostrada A4 Rzeszów – Korczowa
Projekt ten koliduje z obszarem Natura 2000 Starodub w Pełkiniach PLH180050.
4. Autostrada A18 Olszyna – Golnice
Projekt ten koliduje lub sąsiaduje z obszarami Natura 2000: Bory Dolnośląskie PLB020005, Dolina Dolnej Kwisy PLH020050, Uroczyska Borów Dolnośląskich PLH020072, Wrzosowiska Świętoszowsko – Ławszowskie PLH020063, Dąbrowy Kliczkowskie PLH020090, Skroda PLH080064, Lasy Dobrosułowskie PLH080037.
5. Droga ekspresowa S3 Gorzów Wlkp. – Nowa Sól
Projekt ten sąsiaduje z obszarami Natura 2000 Skwierzyna PLH080041, Sulechów PLH080043 i Nietoperek PLH080003.
6. Droga ekspresowa S5 Gniezno – Poznań (w. „Kleszczewo”)
Projekt ten koliduje z obszarami Natura 2000 Ostoja koło Promna PLH300030 i Dolina Cybiny PLH300038.
7. Droga ekspresowa S7 Radom (Jedlińsk) – Jędrzejów, odcinek obwodnicy Kielc

Projekt ten koliduje z obszarami Natura 2000 Wzgórza Chęcińsko – Kieleckie PLH260041 i Dolina Bobrzy PLH260014.

8. Droga ekspresowa S8 Piotrków Trybunalski – Warszawa, odcinek Piotrków Trybunalski – granica woj. mazowieckiego

Projekt przecina ciekę stanowiącą dopływ rzeki Rawki (droga nie sąsiaduje bezpośrednio z obszarem Natura 2000 Dolina Rawki PLH100015).

9. Droga ekspresowa S8 Wrocław (Psie Pole) – Syców

Projekt ten sąsiaduje z obszarem Natura 2000 Kumaki Dobrej PLH020078.

10. Droga ekspresowa S8 Walichnowy – Łódź

Projekt ten koliduje z obszarem Natura 2000 Grabia PLH100021

11. Droga ekspresowa S12/17 Kurów – Lublin – Piaski

Projekt ten sąsiaduje z obszarem Natura 2000 Bystrzyca Jakubowicka PLH060096.

W ramach przeprowadzonej weryfikacji stwierdzono, że w odniesieniu do większości projektów oceny siedliskowe na etapie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zostały wykonane poprawnie – zarówno w odniesieniu do obszarów Natura 2000 już istniejących, jak i tych traktowanych jako potencjalne.

W odniesieniu do projektów kolidujących z nowo wyznaczonymi obszarami Natura 2000 w dwóch przypadkach stwierdzono jednoznacznie występowanie znaczącego negatywnego oddziaływania:

- autostrada A18 Olszyna – Golnice – uzyskano już nową decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach w tym zakresie,
- droga ekspresowa S17 Drewnica – Zakręt (Wschodnia Obwodnica Warszawy) – konieczna jest korekta przebiegu.

W odniesieniu do pozostałych projektów z tej grupy potwierdzono brak znaczącego negatywnego oddziaływania na obszary Natura 2000.

2.5. Analiza możliwość wystąpienia oddziaływań transgranicznych

2.5.1. Wskazanie odcinków, w odniesieniu do których należy przeanalizować możliwość występowania oddziaływań transgranicznych

Odcinki, które mogą oddziaływać na terytoria innych Państw zostały podzielone na dwie podstawowe grupy:

- odcinki dochodzące do przejść granicznych, które ze względu na bliskość terytoriów Państw sąsiednich mogą na te terytoria oddziaływać bezpośrednio w związku z emisją hałasu, zanieczyszczeń powietrza, zanieczyszczeń wód powierzchniowych i podziemnych oraz gleb,
- odcinki kolidujące z korytarzami ekologicznymi o randze międzynarodowej, w tym – z głównymi szlakami przelotów ptaków.

Do pierwszej kategorii zaliczono:

- autostradę A1 Sośnica – Gorzyczki
- autostradę A2 Warszawa – Kukuryki
- autostradę A4 Rzeszów – Korczowa
- autostradę A18 Olszyna – Golnice
- drogę ekspresową S3 Legnica – Lubawka
- drogę ekspresową S12 Piaski – Dorohusk
- drogę ekspresową S17 Piaski – Hrebenne
- drogę ekspresową S19 Korycin – Kuźnica Białostocka
- drogę ekspresową S19 Rzeszów – Barwinek
- drogę ekspresową S61 Suwałki – Budzisko
- obwodnicę Łęknicy w ciągu drogi krajowej nr 12.

Do kategorii drugiej zaliczono wszystkie ciągi, które mogą (poprzez kolizję) wpływać na drożność korytarzy migracji dużych ssaków o randze międzynarodowej oraz szlaki przelotów ptactwa objętego ochroną w ramach sieci Natura 2000 oraz Konwencji Berneńskiej.

2.5.2. Oddziaływanie na klimat akustyczny, zanieczyszczenie powietrza, wód powierzchniowych i podziemnych oraz gleb

Ocenę przeprowadzono na podstawie analizy opracowań projektowych dla ciągów drogowych, które dochodzą do granic Polski. Ze względu na stan zaawansowania niektórych projektów, dostępne były raporty o oddziaływaniu na środowisko opracowane na potrzeby uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, w którym kwestie możliwości wystąpienia oddziaływań transgranicznych zostały szczegółowo przeanalizowane oraz, w większości przypadków, potwierdzone odpowiednimi decyzjami kompetentnych organów.

W odniesieniu do każdego projektu w ramach procedury oceny oddziaływania na środowisko na etapie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach analizowano możliwość występowania oddziaływań transgranicznych. W odniesieniu do żadnego projektu nie stwierdzono takiego rodzaju oddziaływania, ani żadna z potencjalnych stron narażenia nie wyraziła zainteresowania udziałem w postępowaniu OOŚ.

Stosowne wystąpienia do stron narażenia zostały wysłane w odniesieniu do następujących projektów (kopie korespondencji w tym zakresie znajdują się w Załączniku Nr B21 do opracowania):

Inwestycja	Data wystąpienia do strony narażenia	Data uzyskania stanowiska o braku zainteresowania udziałem w postępowaniu
Autostrada A1 Sośnica - Gorzyczki	30 października 2006 r.	21 grudnia 2006 r.
Autostrada A2 Warszawa – Kukuryki	2 października 2009 r.	12 listopada 2009 r.
Droga ekspresowa S3 Legnica - Lubawka	8 grudnia 2009 r.	8 lutego 2010 r.
Droga ekspresowa S12 Piaski – Dorohusk	15 czerwca 2010 r.	18 października 2010 r.
Droga ekspresowa S61 Suwałki – Budzisko (przeprowadzone w ramach oceny strategicznej dla I Pan-Europejskiego Korytarza Transportowego)	7 sierpnia 2006 r.	18 października 2006 r.
Obwodnica Łęknicy w ciągu drogi krajowej nr 12	7 sierpnia 2006 r.	7 listopada 2006 r.

W odniesieniu do następujących projektów:

- autostrada A4 Rzeszów – Korczowa
- droga ekspresowa S19 Lutoryż – Barwinek

właściwe organy ochrony środowiska podjęły decyzję o nie wszczynaniu postępowania transgranicznego.

W odniesieniu do pozostałych projektów stwierdzono na obecnym etapie, że prawdopodobieństwo wystąpienia oddziaływań transgranicznych jest bardzo niewielkie, ze względu na to, że:

- drogi dochodzą do granicy prostopadle i ciągną się na terytorium państwa sąsiadującego, w związku z czym emisja hałasu w przekroju poprzecznym nie pochodzi z terytorium innego państwa,
- emisja zanieczyszczeń do powietrza jest emisją niską, w związku z czym nie rozprzestrzenia się na duże odległości, tym samym nie występuje transgraniczne oddziaływanie na gleby i wody powierzchniowe, za pośrednictwem powietrza,
- ścieki są na tyle podczyszczone (zgodnie z obowiązującymi przepisami), że nie wpływają na jakość wody w odbiornikach.

Oddziaływaniem, które niewątpliwie może mieć skutki transgraniczne jest wystąpienia poważnej awarii spowodowanej wypadkiem drogowym w strefie przygranicznej. Tego rodzaju oddziaływanie musi być jednak szczegółowo przeanalizowane w raporcie o oddziaływaniu na środowisko wykonanym na potrzeby decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Stopień ogólności dokumentu nie pozwala na wyciągnięcie konkretnych wniosków w tym zakresie.

Biorąc pod uwagę powyższe uwarunkowania, nie stwierdza się potrzeby przeprowadzenia postępowania transgranicznego w ramach oceny strategicznej.

Zaleca się natomiast przeprowadzenie szczegółowych analiz w tym zakresie każdorazowo przy opracowywaniu raportów o oddziaływaniu na środowisko dla inwestycji dochodzących bezpośrednio do granicy państwa. Dotyczy to w szczególności następujących inwestycji:

- droga ekspresowa S17 Piaski – Hrebenne
- droga ekspresowa S19 Korycin – Kuźnica Białostocka
- droga ekspresowa S61 Suwałki – Budzisko.

2.5.3. Oddziaływanie na międzynarodowe korytarze migracji zwierząt

W ramach prac nad prognozą przeanalizowano oddziaływanie istniejącej i planowanej sieci drogowej na międzynarodowe korytarze ekologiczne zwierząt. Znaczące oddziaływanie na tę sieć zidentyfikowano w przypadku przecięcia przez drogi korytarzy ekologicznych o priorytetowym znaczeniu dla populacji wilka w skali europejskiej oraz w przypadku przecięcia ważnych obszarów siedliskowych dużych drapieżników położonych na terytorium Polski i sąsiedniego państwa.

W wyniku zastosowania odpowiednich działań minimalizujących nie przewiduje się wystąpienia znaczącego negatywnego oddziaływania o charakterze transgranicznym.

2.5.4. Oddziaływanie na korytarze przelotu ptaków

W ramach oceny przeanalizowano oddziaływanie sieci drogowej jako bariery w korytarzach migracji i przelotów ptaków.

Stwierdzono następujące kolizje:

- drogi ekspresowej S3 Szczecin – Gorzów Wlkp. z korytarzem dolnej Odry,
- drogi ekspresowej S8 obwodnic Troszyna, Parłówka i Ostromie z korytarzem Pobrzeża Bałtyku,
- drogi ekspresowej S7 Elbląg – Kalsk z korytarzem dolnej Wisły,
- drogi ekspresowej S8 Powązkowska – Marki z korytarzem środkowej Wisły,
- obwodnicy Augustowa w ciągu drogi S61 i DK8 z korytarzem Biebrzy i dolnej Narwi.

W odniesieniu do żadnego z tych korytarzy, pod warunkiem zapewnienia odpowiednich parametrów obiektów mostowych, nie stwierdzono możliwości znaczącego negatywnego oddziaływania. Tym samym nie stwierdzono możliwości wystąpienia oddziaływania transgranicznego w zakresie zablokowania korytarzy migracyjnych ptactwa.

2.6. Wnioski

W ramach oceny strategicznej przeprowadzono analizy oddziaływania na poszczególne elementy środowiska zarówno dla wariantu polegającego na realizacji zadań ujętych w Programie Budowy Dróg Krajowych na lata 2011 – 2015, jak i dla wariantu zakładającego zaniechanie realizacji Programu.

Stwierdzono, że główną korzyścią realizacji Programu jest odciążenie istniejącej sieci dróg, która już w chwili obecnej powoduje ogromne zagrożenia zarówno dla człowieka, jak i przyrody ożywionej, a zagrożenia te będą się tylko nasilać w czasie, wraz ze wzrostem natężenia ruchu, który jest nieunikniony.

Biorąc pod uwagę fakt braku możliwości wystarczającego zabezpieczenia istniejących ciągów drogowych przed ich znaczącym negatywnym wpływem zarówno na ludzi, jak i na

przyrodę ożywioną, stwierdzono, że jedyną możliwością zniwelowania negatywnego oddziaływania jest wyprowadzenie ruchu poza tereny zabudowane.

Również w odniesieniu do przyrody ożywionej odciążenie dróg istniejących przyczyni się znacząco do zminimalizowania ich oddziaływania, przede wszystkim na korytarze ekologiczne.

Na podstawie przeprowadzonych analiz na poziomie strategicznym, nie stwierdzono żadnego korytarza drogowego, który byłby jako całość nieakceptowany pod względem oddziaływania na środowisko, a w szczególności na obszary sieci Natura 2000. W odniesieniu do niemal wszystkich korytarzy obecnie studiowanych na etapie projektowym można będzie uniknąć kolizji, choć zidentyfikowano również takie korytarze, w odniesieniu do których kolizji uniknąć się nie da – przykładem może tu być południowy odcinek drogi ekspresowej S19, który z racji istnienia punktu węzłowego (niezmiennego) na granicy państwa w Barwinku, nie jest w stanie uniknąć kolizji z obszarami Natura 2000.

Biorąc pod uwagę powyższe uwarunkowania, w Pronozie przeanalizowano możliwości wariantowania korytarzy – zarówno biorąc pod uwagę uwarunkowania przestrzenne, jak również lokalizację niezmiennych punktów węzłowych.

W odniesieniu do inwestycji posiadających decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach stwierdzono znaczące negatywne oddziaływanie na obszary Natura 2000 pięciu zadań ujętych w Programie:

- Autostrady A8 Autostradowej Obwodnicy Wrocławia
- Autostrady A18 Olszyna – Golnice
- Drogi ekspresowej S3 Szczecin – Gorzów Wlkp.
- Drogi ekspresowej S17 Wschodniej Obwodnicy Warszawy
- Mostu przez Wisłę koło Kwidzyna w ciągu drogi krajowej nr 90.

W odniesieniu do dwóch z ww. inwestycji nie wnioskowano o zmianę lokalizacji, ze względu na fakt, że są to inwestycje obecnie już zrealizowane – dotyczy to autostrady A8 Autostradowej Obwodnicy Wrocławia oraz drogi ekspresowej S3 na odcinku Szczecin – Gorzów Wlkp.

W odniesieniu do dwóch kolejnych inwestycji nie wnioskowano o zmianę lokalizacji ze względu na brak wariantów alternatywnych. Dotyczy to autostrady A18 Olszyna – Golnice (ze względu na fakt, że inwestycja ta polega na dobudowie II jezdni do jezdni już istniejącej)

oraz przeprawy mostowej przez Wisłę koło Kwidzyna (ze względu na fakt, że do realizacji został wybrany wariant stosunkowo najmniej oddziałujący na obszar Natura 2000).

Realizacja tych dwóch inwestycji wiąże się z wykonaniem kompensacji przyrodniczej, a konieczność realizacji przedmiotowych inwestycji uzasadnia wymóg nadrzędnego interesu publicznego.

W odniesieniu do drogi ekspresowej S17 Wschodniej Obwodnicy Warszawy wykazano istnienie wariantów alternatywnych, stąd nie jest możliwa realizacja przedmiotowej drogi w wybranym wariantcie. W związku z powyższym sformułowano wniosek o konieczności wytrasowania wariantu, który nie będzie kolidować z obszarem Natura 2000 Strzebla błotna w Zielonce.

Analizy wariantowej na poziomie korytarzowym dokonano w odniesieniu do tych przedsięwzięć, dla których stwierdzono prawdopodobieństwo wystąpienia znaczącego negatywnego oddziaływania na obszary Natura 2000 (rozumianego jako oddziaływanie na przedmioty ochrony bądź jego integralność).

W odniesieniu do jednego zadania (drogi ekspresowej S19 Lutoryż – Barwinek) stwierdzono pewność wystąpienia znaczącego negatywnego oddziaływania na obszar Natura 2000 Jasiołka.

W odniesieniu do innych zadań, dla których występuje prawdopodobieństwo wystąpienia znaczącego negatywnego oddziaływania wskazano konieczność i określono rodzaj działań minimalizujących. Oceniono, że zastosowanie działań minimalizujących w odpowiednim zakresie, uszczegółowionym po weryfikacji terenowej, zapewni skuteczne ograniczenie oddziaływania do poziomu nieznaczącego.

W związku z faktem, że w odniesieniu do ciągu drogi ekspresowej S19 stwierdzono dużą konfliktowość z obszarami Natura 2000 (w tym znaczące negatywne oddziaływanie na odcinku Lutoryż – Barwinek), z drugiej zaś strony prace projektowe nie są jeszcze znacznie zaawansowane na większości odcinków (wskazaną w Prognozie trasę należy traktować wstępnie) stwierdzono, że ostateczna lokalizacja drogi i parametry poszczególnych odcinków powinny zostać ustalone po przeprowadzeniu poszerzonej oceny oddziaływania na środowisko dla całego odcinka tej drogi od Kuźnicy do Barwinka.

Realizacja Programu jako całości nie wpłynie znacząco na obszary Natura 2000, choć nie można uniknąć pewnych kolizji konkretnych inwestycji.

Na podstawie analiz przeprowadzonych w ocenie strategicznej stwierdzono, że Program powinien zostać zrealizowany.

Poszczególne zadania ujęte w Programie należy realizować w sposób jak najmniej szkodzący w środowisku – sposób ten musi każdorazowo być wnikliwie przeanalizowany na etapie raportu o oddziaływaniu na środowisko, z uwzględnieniem zaleceń wynikających z oceny strategicznej.

3. OPINIA GENERALNEGO DYREKTORA OCHRONY ŚRODOWISKA

3.1. Omówienie treści Opinii

W dniu 10 stycznia 2011 r. pismem znak DOOŚ_{SOOS}.4410.1.2011.MK Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska zaopiniował Prognozę oddziaływania na środowisko skutków realizacji Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2011-2015.

W swojej opinii GDOŚ wskazał na konieczność sformułowania jednoznacznych wniosków oraz podsumowania wyników analiz przeprowadzonych na potrzeby wykonania Prognozy. Zastrzeżenia te dotyczyły głównie sposobu prezentacji oraz szczegółowości danych dotyczących oddziaływania na obszary Natura 2000 oraz, częściowo związanych z tym, wariantowaniem inwestycji.

Zwrócono również uwagę na konieczność dokonania pewnych uzupełnień oraz usunięcia sprzeczności, jakie pojawiały się w dokumencie.

W kolejnych punktach odniesiono się szczegółowo do wniesionych uwag.

3.2. Ocena oddziaływania na obszary Natura 2000 w trybie art. 6(3) i 6(4) Dyrektywy Siedliskowej

W dokumencie zebrano i uporządkowano analizy i wnioski dotyczące oddziaływania na obszary Natura 2000.

W ramach prac nad Prognozą przeprowadzono ocenę habitatową w rozumieniu art. 6(3) i 6(4) Dyrektywy Siedliskowej, czyli art. 34 ustawy *o ochronie przyrody*.

Nie stwierdzono prawdopodobieństwa wystąpienia znaczącego negatywnego oddziaływania na obszary Natura 2000 docelowej sieci jako całości.

W tym miejscu należy zwrócić uwagę, że Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2011-2015 zawiera listę zadań w zakresie ciągów drogowych. Jego celem jest określenie ram realizacji funkcjonalnej sieci dróg krajowych, łączącej określone ośrodki miejskie i przejścia graniczne (punkty węzłowe). Punkty te wynikają bezpośrednio z rozporządzenia Rady Ministrów *w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych w Polsce* i nie mogą być wariantowane na etapie dokumentu wykonawczego, jakim jest Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2011-2015.

Program nie posiada zatem wariantów lokalizacyjnych sieci jako całości, nie definiuje ściśle przebiegów dróg, ograniczając się jedynie do wskazania ww. punktów węzłowych, które muszą być ze sobą połączone. Wariantowanie korytarzowe jest w związku z

powyższym możliwe tylko w zakresie ograniczonym lokalizacją (i zagęszczeniem) tych punktów.

Oddziaływanie sieci dróg na środowisko w ujęciu ogólnokrajowym (chodzi tu o oddziaływanie takie jak np. emisja gazów cieplarnianych) nie zależy od konkretnego przebiegu – emisja zanieczyszczeń pozostanie zbliżona, niezależnie od wyboru konkretnej lokalizacji drogi, gdyż długość odcinków będzie również zbliżona. Z drugiej strony wystąpienie lub nie znaczącego oddziaływania na środowisko przyrodnicze jest ściśle uzależnione od konkretnego przebiegu, który rozpatrywany jest na poziomie postępowania w sprawie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Na podstawie przeprowadzonych analiz na poziomie strategicznym, nie stwierdzono żadnego korytarza drogowego, który byłby jako całość nieakceptowany pod względem oddziaływania na środowisko. W odniesieniu do niemal wszystkich korytarzy obecnie studiowanych na etapie projektowym można będzie uniknąć kolizji, choć zidentyfikowano również takie korytarze, w odniesieniu do których kolizji uniknąć się nie da – przykładem może tu być południowy odcinek drogi ekspresowej S19, który z racji istnienia punktu węzłowego (niezmiennego) na granicy państwa w Barwinku, nie jest w stanie uniknąć kolizji z obszarami Natura 2000.

Biorąc pod uwagę powyższe uwarunkowania, w Pronozie (rozdział 12) przedstawiono analizę możliwości wariantowania korytarzy – zarówno biorąc pod uwagę uwarunkowania przestrzenne, jak również lokalizację niezmiennych punktów węzłowych.

W ramach Prognozy starano się określić, czy wystąpi znaczące oddziaływanie na obszary sieci Natura 2000, przy czym analizowano zarówno oddziaływanie na przedmioty ochrony, jak i na integralność obszarów oraz spójność sieci.

W każdym przypadku przesądzono o tym, czy oddziaływanie znaczące wystąpi czy nie – przy czym analizy te nie uwzględniały ostatecznej formy działań minimalizujących, które ostatecznie przesądzą o skali rzeczywistego oddziaływania. Tak więc wyniki analiz zaprezentowanych w Prognozie należy rozumieć jako ostateczne przesądzenie w przypadku braku działań minimalizujących.

W tych przypadkach, kiedy stopień kolizji został oceniony na tyle wysoko, że żadne działania minimalizujące nie będą w stanie zniwelować tego oddziaływania do poziomu nieznaczącego – jednoznacznie wskazywano na konieczność wyboru wariantu niekolizyjnego (o ile taki istniał, jak np. w odniesieniu do drogi ekspresowej S1 Kosztowy – Bielsko Białe czy też S17 Wschodnia Obwodnica Warszawy), bądź wskazywano na konieczność wykonania kompensacji przyrodniczej (w przypadkach braku możliwości wytrasowania korytarza bezkolizyjnego, jak np. w odniesieniu do autostrady A18 Olszyna – Golnice, drogi ekspresowej S19 Lutoryż – Barwinek, czy też mostu przez Wisłę koło Kwidzyna).

W sytuacji braku pełnych danych georeferencyjnych dotyczących rozmieszczenia przedmiotów ochrony w obszarach Natura 2000, formułowanie ostatecznych wniosków bez weryfikacji terenowej, obarczone byłoby zbyt dużym ryzykiem. Dlatego też w przypadkach „nie ewidentnych” ostateczne rozstrzygnięcia delegowano na etap raportu o oddziaływaniu na środowisko, kiedy to istniejące niepełne dane zostaną zweryfikowane w terenie.

W przypadku inwestycji posiadających decyzje o środowiskowych uwarunkowaniach opierano się na informacjach z raportów o oddziaływaniu na środowisko, ale dokonywano weryfikacji oceny na podstawie obecnie posiadanych danych.

W odniesieniu do inwestycji posiadających decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach stwierdzono znaczące negatywne oddziaływanie na obszary Natura 2000 pięciu zadań ujętych w Programie:

- Autostrady A8 Autostradowej Obwodnicy Wrocławia
- Autostrady A18 Olszyna – Golnice
- Drogi ekspresowej S3 Szczecin – Gorzów Wlkp.
- Drogi ekspresowej S17 Wschodniej Obwodnicy Warszawy
- Mostu przez Wisłę koło Kwidzyna w ciągu drogi krajowej nr 90.

W odniesieniu do dwóch z ww. inwestycji nie wnioskowano o zmianę lokalizacji, ze względu na fakt, że są to inwestycje obecnie już zrealizowane – dotyczy to autostrady A8 Autostradowej Obwodnicy Wrocławia oraz drogi ekspresowej S3 na odcinku Szczecin – Gorzów Wlkp.

W odniesieniu do dwóch kolejnych inwestycji nie wnioskowano o zmianę lokalizacji ze względu na brak wariantów alternatywnych. Dotyczy to autostrady A18 Olszyna – Golnice (ze względu na fakt, że inwestycja ta polega na dobudowie II jezdni do jezdni już istniejącej) oraz przeprawy mostowej przez Wisłę koło Kwidzyna (ze względu na fakt, że do realizacji został wybrany wariant stosunkowo najmniej oddziałujący na obszar Natura 2000).

Realizacja tych dwóch inwestycji wiąże się z wykonaniem kompensacji przyrodniczej, opisanej w Prognozie.

Konieczność realizacji przedmiotowych inwestycji uzasadnia wymóg nadrzędnego interesu publicznego.

W odniesieniu do drogi ekspresowej S17 Wschodniej Obwodnicy Warszawy wykazano istnienie wariantów alternatywnych, stąd nie jest możliwa realizacja przedmiotowej drogi w wybranym wariantcie.

W związku z powyższym w Prognozie sformułowano wniosek o konieczności wytrasowania wariantu, który nie będzie kolidować z obszarem Natura 2000 Strzebla błotna w Zielonce.

Analizy wariantowej na poziomie korytarzowym dokonano w odniesieniu do tych przedsięwzięć, dla których stwierdzono prawdopodobieństwo wystąpienia znaczącego negatywnego oddziaływania na obszary Natura 2000 (rozumianego jako oddziaływanie na przedmioty ochrony bądź jego integralność).

W odniesieniu do jednego zadania (drogi ekspresowej S19 Lutoryż – Barwinek) stwierdzono pewność wystąpienia znaczącego negatywnego oddziaływania na obszar Natura 2000 Jasiołka.

W odniesieniu do innych zadań, dla których występuje prawdopodobieństwo wystąpienia znaczącego negatywnego oddziaływania wskazano konieczność i określono rodzaj działań minimalizujących (rozdział 13.9 Prognozy).

Oceniono, że zastosowanie działań minimalizujących w odpowiednim zakresie, uszczegółowionym po weryfikacji terenowej, zapewni skuteczne ograniczenie oddziaływania do poziomu nieznaczącego.

Podsumowanie analizy przedstawiono w poniższej tabeli.

Inwestycja	Obszar Natura 2000	Stwierdzenie możliwości uniknięcia kolizji	Rekomendacje	Oszacowanie skuteczności wykonania rekomendacji
Autostrada A2 Warszawa – Kukuryki	Gołobórz PLH140028	TAK	dążenie do uniknięcia kolizji	oddziaływanie nieznaczące
Droga ekspresowa S3 Brzozowo – Rurka – Rzęsnica	Ostoja Goleniowska PLH320013	NIE	poszukiwanie wariantu optymalnego; zastosowanie środków minimalizujących	oddziaływanie nieznaczące
Droga ekspresowa S5 Głuchowo – Kaczkowo	Ostoja Wielkopolska PLH300010	NIE	poszukiwanie wariantu optymalnego; zastosowanie środków minimalizujących	oddziaływanie nieznaczące
Droga ekspresowa S6 Redzikowo – Lębork	Dolina Łupawy PLH220036	NIE	poszukiwanie wariantu optymalnego; zastosowanie środków minimalizujących	oddziaływanie nieznaczące
Droga ekspresowa S12 Piaski – Dorohusk	Torfowiska Chełmskie PLH060023	TAK	dążenie do uniknięcia kolizji	oddziaływanie nieznaczące
Droga ekspresowa S17 Piaski – Hrebenne	Izbicki Przełom Wieprza PLH060030	TAK*	poszukiwanie wariantu optymalnego; zastosowanie środków minimalizujących	oddziaływanie nieznaczące
	Dolina Łabuńki i Topornicy PLH060087	NIE	poszukiwanie wariantu optymalnego; zastosowanie środków minimalizujących	oddziaływanie nieznaczące
Droga ekspresowa S19	Murawy w Haćkach	TAK	dążenie do uniknięcia kolizji	oddziaływanie nieznaczące

Białystok – Międzyrzec Podlaski	PLH200015			
	Dolina Tocznej	TAK*	poszukiwanie variantu optymalnego; zastosowanie środków minimalizujących	oddziaływanie nieznaczące
	Ostoja w Dolinie Górnej Narwi PLH200010	NIE	poszukiwanie variantu optymalnego; zastosowanie środków minimalizujących	oddziaływanie nieznaczące
Droga ekspresowa S19 Kraśnik – Sokołów Młp.	Uroczyska Lasów Janowskich PLH060031	NIE	poszukiwanie variantu optymalnego; zastosowanie środków minimalizujących	oddziaływanie nieznaczące
Droga ekspresowa S19 Lutoryż – Barwinek	Jasiołka PLH180011	NIE	poszukiwanie variantu optymalnego; zastosowanie środków kompensujących	oddziaływanie znaczące
	Ostoja Jaślińska PLH180014	NIE	poszukiwanie variantu optymalnego; zastosowanie środków minimalizujących	oddziaływanie nieznaczące
	Trzciana PLH180018	TAK	dążenie do uniknięcia kolizji	oddziaływanie nieznaczące
Droga krajowa nr 8 Białystok – Augustów	Ostoja Knyszyńska PLH200006	NIE	zastosowanie środków minimalizujących	oddziaływanie nieznaczące
	Dolina Biebrzy PLH200008	NIE	poszukiwanie variantu optymalnego; zastosowanie środków minimalizujących	oddziaływanie nieznaczące
Droga krajowa nr	Puszcza	TAK	dążenie do uniknięcia	oddziaływanie

16 Olsztyn – Augustów	Napiwodzko Ramucka PLB 280007		kolizji, zastosowanie środków minimalizujących	nieznaczące
Droga krajowa nr 73 Kielce – Wola Morawicka	Dolina Czarnej Nidy PLH260016	NIE	poszukiwanie wariantu optymalnego; zastosowanie środków minimalizujących	oddziaływanie nieznaczące

* Z uwagi na znaczne wydłużenie trasy w takim przypadku (nieefektywne ruchowo), rekomenduje się w pierwszej kolejności szczegółowo przeanalizować, czy rzeczywiście kolizja z przedmiotowym obszarem będzie powodowała znaczące negatywne oddziaływania.

W związku z faktem, że w odniesieniu do ciągu drogi ekspresowej S19 stwierdzono dużą konfliktowość z obszarami Natura 2000 (w tym znaczące negatywne oddziaływanie na odcinku Lutoryż – Barwinek), z drugiej zaś strony prace projektowe nie są jeszcze znacznie zaawansowane na większości odcinków (wskazaną w Prognozie trasę należy traktować wstępnie) stwierdzono, że ostateczna lokalizacja drogi i parametry poszczególnych odcinków powinny zostać ustalone po przeprowadzeniu poszerzonej oceny oddziaływania na środowisko dla całego odcinka tej drogi od Kuźnicy do Barwinka.

Reasumując, realizacja Programu jako całości nie wpłynie znacząco na obszary Natura 2000, choć nie można uniknąć pewnych kolizji konkretnych inwestycji.

Odnosząc się do kwestii oddziaływania na spójność sieci obszarów Natura 2000, uwagę GDOŚ uznano za słuszną i poszerzono analizy, biorąc pod uwagę oddziaływanie sieci dróg krajowych na ostoje kluczowe dla gatunków, na które sieć dróg może oddziaływać.

Możliwość wystąpienia takiego oddziaływania stwierdzono w odniesieniu do wilka *Canis lupus*, rysia *Lynx lynx* i niedźwiedzia brunatnego *Ursus arctos* oraz ślepowrona *Nycticorax nycticorax* i dla tych gatunków przeprowadzono szczegółowe analizy (rozdział 10.2.4 Prognozy).

Odnosząc się do kwestii wziętych do analiz kategorii obszarów Natura 2000, w związku z faktem, że ostateczny kształt sieci nie został jeszcze wyznaczony oraz w porozumieniu z organizacjami ekologicznymi, do analiz wzięto następujące obszary Natura 2000:

- Obszary mające Znaczenie dla Wspólnoty – zatwierdzone przez KE,
- Potencjalne Obszary mające Znaczenie dla Wspólnoty – wskazane przez GDOŚ w uzgodnieniu zakresu przedmiotowej Prognozy (na podstawie ustaleń Seminarium Biogeograficznego), jako obszary, które należy wyznaczyć

-
- obszary wskazane przez Klub Przyrodników do wyznaczenia – jako obszary cenne pod względem przyrodniczym
 - Obszary Specjalnej Ochrony Ptaków – wyznaczone w formie rozporządzenia Ministra Środowiska
 - IBA – obszary spełniające kryteria BirLife International, które zostały opublikowane przez Ogólnopolskie Towarzystwo Ochrony Ptaków – jako obszary cenne pod względem przyrodniczym, stanowiące miejsca występowania gatunków podlegających ochronie.

3.3. Działania minimalizujące

Uwaga GDOŚ ma charakter porządkowy.

Zwracamy uwagę, że Prognoza została skonstruowana w taki sposób, że rozdział 11 *Rozwiązania mające na celu zapobieganie, ograniczanie lub kompensację przyrodniczą negatywnych oddziaływań na środowisko* ma charakter ogólny, natomiast w przypadku, gdy zalecenia sformułowane w sposób bardzo szczegółowy i w odniesieniu do konkretnych projektów, były one zamieszczane w rozdziale 13 *Zalecenia do realizacji na etapie raportów o oddziaływaniu na środowisko*.

Niemniej jednak, mając na względzie czytelność opracowania, w rozdziale 11 zamieszczono odwołania do treści zawartych w rozdziale 13.

3.4. Niespójności w zakresie kolizji z obszarami objętymi ochroną na mocy ustawy o ochronie przyrody

Uwagę GDOŚ uznano za słuszną.

Zweryfikowano ilość kolizji inwestycji ujętych w Programie z obszarami wchodzącymi w skład krajowego Systemu Obszarów Chronionych – parków narodowych, rezerwatów przyrody oraz parków krajobrazowych.

3.5. Ocena oddziaływania na gady

Uwagę GDOŚ uznano za słuszną.

Prognoza została uzupełniona we wnioskowanym zakresie (rozdział 7.2.4 oraz 10.1.4). Stwierdzono, że w przypadku gadów oddziaływanie dróg nie jest jednoznaczne, gdyż zwierzęta te nie poruszają się ściśle określonymi szlakami i nie są uzależnione od migracji do różnych środowisk w cyklu rozrodczym. Z tego względu efekt bariery nie występuje w kontekście negatywnego oddziaływania. Inne zaś oddziaływania, takiej jak np. śmiertelność na drodze powinna być każdorazowo analizowana na etapie raportu o oddziaływaniu na środowisko.

Odrębnym zagadnieniem jest wpływ na żółwia błotnego *Emys orbicularis*, który jest narażony na negatywne oddziaływanie efektu barierowego generowanego przez drogi. Biorąc pod uwagę fakt, że jest to w Polsce gatunek skrajnie rzadki, a większość jego stanowisk została objęta ochroną w formie wyznaczenia obszarów Natura 2000, szczegółowe analizy w odniesieniu do tego gatunku przedstawiono w rozdziale 10.2.4 c) *Ocena oddziaływania na spójność sieci Obszarów mających Znaczenia dla Wspólnoty*.

3.6. Ocena oddziaływania na płazy, ryby, mięczaki i owady w przypadku braku realizacji Programu

Uwagę GDOŚ uznano za słuszną.

Prognoza została uzupełniona we wnioskowanym zakresie (rozdział 7.2.4 *Oddziaływanie na płazy i gady*, rozdział 7.2.5 *Oddziaływanie na ryby*, rozdział 7.2.6 *Oddziaływanie na mięczaki* i rozdział 7.2.7 *Oddziaływanie na owady*).

W odniesieniu do płazów stwierdzono, że brak realizacji PBDK z punktu widzenia ochrony płazów nie zmuszałby do zniszczenia setek miejsc rozrodu płazów oraz nie powodowałby negatywnych oddziaływań na populacje płazów związanych z kilkoma tysiącami miejsc rozrodu.

W odniesieniu do ryb stwierdzono, że istniejąca sieć drogowa nie oddziałuje w żaden sposób na ryby – ewentualne oddziaływania inwestycji drogowych mogą się pojawiać jedynie w fazie realizacji. Dlatego też w przypadku pozostawienia sieci w takim kształcie, niezależnie od zwiększającego się natężenia ruchu, nie należy spodziewać się występowania negatywnego oddziaływania na ichtiofaunę.

W odniesieniu do mięczaków stwierdzono, że istniejąca sieć dróg w żaden sposób nie wpływa na tę gromadę zwierząt – ewentualne oddziaływania inwestycji drogowych mogą się pojawiać jedynie w fazie realizacji. Dlatego też w przypadku pozostawienia sieci w takim kształcie, niezależnie od zwiększającego się natężenia ruchu, nie należy spodziewać się występowania negatywnego oddziaływania na malakofaunę.

W odniesieniu do owadów stwierdzono, że istniejąca sieć dróg w żaden sposób nie wpływa na tę gromadę zwierząt – ewentualne oddziaływania inwestycji drogowych mogą się pojawiać jedynie w fazie realizacji. Dlatego też w przypadku pozostawienia sieci w takim kształcie, niezależnie od zwiększającego się natężenia ruchu, nie należy spodziewać się występowania negatywnego oddziaływania na entomofaunę.

3.7. Ocena oddziaływania na rośliny

Uwagę GDOŚ uznano za niesłuszną.

Prognoza zawiera ocenę oddziaływania na gatunki roślin chronionych prawem krajowym, której szczegółowość jest zgodna ze szczegółowością danych istniejących. Analizy w tym zakresie znajdują się w rozdziale 10.1.9 b) *Oddziaływanie na gatunki roślin chronionych prawem krajowym*.

3.8. Kolizje ze złożami kopalin podstawowych

Uwagę GDOŚ uznano za słuszną.

Prognoza została uzupełniona we wnioskowanym zakresie (rozdział 7.6.1 *Wykorzystanie zasobów naturalnych* i rozdział 10.6.1 *Pozyskiwanie zasobów naturalnych*).

Analizując rozmieszczenie kopalin podstawowych w Polsce stwierdzono szereg kolizji z drogami objętymi Programem Budowy Dróg na lata 2011-2015. Kolizje te dotyczą głównie złóż surowców energetycznych.

Kolizje ze złożami gazów ziemnych i ropy naftowej nie są w większości przypadków istotne dla sieci drogowej. Złoża te zalegają na znacznych głębokościach i są eksploatowane metodą wiertniczą — prowadzenie odwiertów wiertniczych, poprzez które wydobywa się surowce. Lokalizacja odwiertów i zastosowane zabezpieczenia techniczne gwarantują możliwość eksploatacji złoża, jak i bezpieczeństwo drogi.

Odpowiednie zabezpieczenia techniczne należy zastosować w przypadku kolizji drogi S17 Kurów - Lublin - Piaski z odwiertem gazowym „Ciecierzyn-3”. Pozwoli to na ustanowienie 5 m strefy ochronnej wokół likwidowanego odwiertu, co z kolei umożliwi realizację drogi zgodnie z uzyskaną decyzją z dnia 16.12.2009 r. (znak RDOS-06-WOOS-6650/45-25/09/lp) o środowiskowych uwarunkowaniach dla budowy drogi ekspresowej S17 odcinek Kurów – Lublin – Piaski wydaną przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Lublinie. Decyzja ta określiła konieczność uwzględnienia sposobów rozwiązania kolizji z odwiertem „Ciecierzyn-3”, ze szczególnym uwzględnieniem konieczności ochrony środowiska w projekcie budowlanym. Projekt taki został opracowany. Również opracowany plan ruchu zakładu górniczego określa szczegółowe przedsięwzięcia niezbędne w celu zapewnienia ochrony środowiska. Likwidacja odwiertu będzie realizowana wspólnie z właścicielem odwiertu firmą Polskie Górnictwo Naftowe i Gazownictwo SA.

Kolizje ze złożami rud miedzi nie wpływają na możliwość eksploatacji tych złóż, ani nie skutkują koniecznością zmiany przebiegu inwestycji drogowej S3 Nowa Sól – Legnica.

Kolizje ze złożami węgla kamiennego też w większości wypadków nie wpływają na planowaną sieć drogową. Należy jednak pamiętać o odpowiednim rozpoznaniu terenu, stosownych uzgodnieniach wynikających z ustawy – *Prawo Geologiczne i Górnicze* oraz przygotowaniu projektu technicznego uwzględniającego fakt przechodzenia drogi przez teren górniczy objęty podziemną eksploatacją węgla kamiennego.

3.9. Kolizje z terenami zagrożonymi powierzchniowymi ruchami ziemi

Uwagę GDOŚ uznano za słuszną.

Prognoza została uzupełniona we wnioskowanym zakresie (rozdział 7.6.2 *Ruchy masowe ziemi* i rozdział 10.6.2 *Ruchy masowe ziemi*).

W Prognozie wskazano obszary predysponowane do występowania ruchów masowych – osuwiskowych. Ponieważ powstawanie osuwisk jest w dużej mierze zależne od warunków

pogodowych, na ogół nie da się ich przewidzieć i zatrzymać. Można jednak ograniczyć szkody spowodowane ruchami ziemi. Jedną z dróg jest odpowiednie rozpoznanie terenowe, przygotowanie dokumentacji, jak również odpowiednie prowadzenie prac już na etapie wykonawstwa.

3.10. Oddziaływania skumulowane

Uwaga GDOŚ ma charakter porządkowy.

Treść rozdziału 10.9 Oddziaływania skumulowane z inną infrastrukturą transportową przeredagowano, skomentowano przedstawione rysunki, jak również przytoczono przykłady minimalizacji oddziaływań skumulowanych.

3.11. Analiza zagrożenia powodziowego

Uwagę GDOŚ uznano za słuszną.

Prognoza została uzupełniona we wnioskowanym zakresie (rozdział 10.3.3. Oddziaływanie na wzrost zagrożenia powodziowego).

Stwierdzono, że realizacja nowych inwestycji, z uwagi na fakt powstawania nowych kolizji z ciekami, może powodować zwiększenie zagrożenia powodziowego. Wzrost zagrożenia powodziowego może być związany m.in. z realizacją obiektów mostowych nie posiadających odpowiednich parametrów, aby przeprowadzić wody wezbraniowe.

Biorąc jednak pod uwagę ograniczoną powierzchnię nowych inwestycji (szczególnie rozumianych jako nowe powierzchnie nieprzepuszczalne) w stosunku do powierzchni danych zlewni, oddziaływanie w tym zakresie ma charakter ograniczony i może być skutecznie minimalizowane chociażby przez realizację odpowiedniego systemu odwodnienia uwzględniającego rekompensację retencji.

3.12. Ocena oddziaływania na obiekty wpisane na listę UNESCO

Uwaga GDOŚ ma charakter porządkowy.

Treść rozdziału 10.7.2 Ocena znaczości oddziaływania na krajobraz przeredagowano, skomentowano przedstawione rysunki, jak również omówiono bardziej szczegółową jedną zidentyfikowaną kolizję (drogi ekspresowej S1 Kosztowy – Bielsko Biała z Muzeum Auschwitz – Birkenau).

3.13. Zalecenia odnośnie monitoringu skutków realizacji Programu

Uwagę GDOŚ uznano za niesłuszną.

Proponowany w rozdziale 13 szczegółowy monitoring nietoperzy na etapie projektów nie może być utożsamiany z monitoringiem skutków realizacji Programu na środowisko.

W tym miejscu należy również wyjaśnić, że w propozycjach monitoringu skutków realizacji Programu nie uwzględniano tych działań, które wynikają z przepisów odrębnych bądź z decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, lecz skupiono się na tych elementach, które powinny być monitorowane w skali sieciowej.

Nie proponowano monitoringu w zakresie emisji hałasu, gdyż obowiązek prowadzenia pomiarów hałasu i sporządzania map akustycznych wynika z ustawy – *Prawo ochrony środowiska*.

Nie proponowano monitoringu stanu zanieczyszczenia powietrza, gleb i wód (powierzchniowych i podziemnych), gdyż nie stwierdza się możliwości wystąpienia znaczących oddziaływań w tym zakresie.

Nie proponowano również monitoringu efektu działań kompensacyjnych, gdyż obowiązek taki jest każdorazowo określany szczegółowo w decyzjach o środowiskowych uwarunkowaniach.

3.14. Załączniki graficzne

Uwagę GDOŚ uznano za słuszną.

Załącznik C1 *Konflikty z obszarami chronionymi* został uszczegółowiony poprzez przedstawienie waloryzacji konfliktów, zgodnie z dokonaną oceną (zamieszczoną pierwotnie jedynie w części tekstowej).

3.15. Raport z nieformalnych konsultacji społecznych

Uwagę GDOŚ uznano za niesłuszną.

Przeprowadzone konsultacje społeczne miały na celu jak najwcześniejsze włączenie społeczeństwa w proces opracowywania Prognozy oddziaływania na środowisko. Wszystkie uwagi zgłoszone w ramach tych konsultacji zostały szczegółowo przeanalizowane i w znacznej mierze skonsumowane w trakcie dalszych prac nad dokumentem.

Odnosząc się natomiast do kwestii innego tytułu prezentowanego wówczas opracowania, należy wyjaśnić, że pierwotnie planowano opracowanie Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2010-2015 i jego przyjęcie przez Radę Ministrów jeszcze w 2010 r. Pierwsza wersja Prognozy, opracowana została na podstawie projektu takiego Programu i pod takim tytułem została poddana konsultacjom społecznym.

Ze względu na opóźniające się prace nad projektem Programu, która spowodowały przesunięcie terminu jego uchwalenia na rok 2011, zmianie uległ deklarowany termin realizacji. Niezależnie od tego, lista zadań ujętych w projekcie Programu i analizowanych w Prognozie, nie uległa zasadniczo zmianie – wykreślone zostały jedynie te odcinki, które zostały w okresie od lipca do listopada 2010 r. oddane do użytkowania.

Nie zmniejsza to wagi konsultacji społecznych, gdyż już na etapie ich prowadzenia stan zaawansowania realizacji tych inwestycji był podawany do wiadomości społecznej wraz z deklaracją, że nie rozpatruje się ewentualności zmiany ich lokalizacji, dopuszcza się jedynie wnioskowanie o dodatkowe zabezpieczenia, w przypadku stwierdzenia takiej potrzeby. Dodatkowo należy zauważyć, że w odniesieniu do tych inwestycji nie wpłynęły żadne wnioski ani opinie.

4. OPINIA GŁÓWNEGO INSPEKTORA SANITARNEGO

W dniu 5 stycznia 2011 r. pismem znak GIS-HŚ-NS-NZ-073-30/JŁ/10 Główny Inspektor Sanitarny zaopiniował Prognozę oddziaływania na środowisko skutków realizacji Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2011-2015 pozytywnie, nie wnosząc żadnych uwag.

5. RAPORT Z KONSULTACJI SPOŁECZNYCH PROGNOZY

5.1. Konsultacje nieformalne, przeprowadzone w sierpniu – wrześniu 2010 r. dla Prognozy

Mając na uwadze duże społeczne zainteresowanie budową dróg w Polsce, Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad przeprowadziła nieformalne konsultacje społeczne „Prognozy oddziaływania na środowisko skutków realizacji Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2010 – 2015”¹.

W dniach 8.08. – 30.09.2010 r. całość dokumentacji udostępniona była poprzez stronę internetową GDDKiA (www.gddkia.gov.pl). Przez cały ten czas istniała możliwość złożenia uwag za pomocą elektronicznego formularza konsultacji społecznych. Wnioski dotyczące Projektu można było także przekazać pocztą, faksem oraz pisemnie za pośrednictwem Oddziałów GDDKiA, które udostępniły do wglądu wydrukowaną wersję dokumentu.

W ramach konsultacji społecznych przeprowadzono również jednodniowe spotkania, na których społeczeństwo mogło zapoznać się z treścią dokumentu, zadać pytania jego Autorom oraz zabrać głos podczas dyskusji. W celu ułatwienia odbioru Prognozy na każde spotkanie przygotowano szereg map poglądowych obrazujących poszczególne aspekty oceny strategicznej.

¹ Pierwotnie planowano opracowanie Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2010-2015 i jego przyjęcie przez Radę Ministrów jeszcze w 2010 r. Pierwsza wersja Prognozy, opracowana została na podstawie projektu takiego Programu i pod takim tytułem została poddana konsultacjom społecznym.

Ze względu na opóźniające się prace nad projektem Programu, która spowodowały przesunięcie terminu jego uchwalenia na rok 2011, zmianie uległ deklarowany termin realizacji. Niezależnie od tego, lista zadań ujętych w projekcie Programu i analizowanych w Prognozie, nie uległa zasadniczo zmianie – wykreślone zostały jedynie te odcinki, które zostały w okresie od lipca do listopada 2010 r. oddane do użytkowania.

W opinii Autorów nie zmniejsza to wagi konsultacji społecznych, gdyż już na etapie ich prowadzenia stan zaawansowania realizacji tych inwestycji był podawany do wiadomości społecznej wraz z deklaracją, że nie rozpatruje się ewentualności zmiany ich lokalizacji, dopuszcza się jedynie wnioskowanie o dodatkowe zabezpieczenia, w przypadku stwierdzenia takiej potrzeby. Dodatkowo należy zauważyć, że w odniesieniu do tych inwestycji nie wpłynęły żadne wnioski ani opinie.

Chcąc zapewnić udział w konsultacjach jak największej liczby osób GDDKiA rozesłała do wszystkich urzędów marszałkowskich, urzędów wojewódzkich, starostw powiatowych oraz gmin szczegółowe informacje dotyczące harmonogramu spotkań oraz terminu składania formularzy z uwagami, z prośbą o wywieszenie na tablicy ogłoszeń i zamieszczenie na stronie internetowej. Jednocześnie poprzez ogłoszenia w prasie lokalnej i Internecie informowano o miejscu i terminie przeprowadzania spotkań. Cała dokumentacja w tym zakresie znajduje się w egzemplarzu archiwalnym i może zostać udostępniona na wniosek osoby zainteresowanej. W trakcie spotkań konsultacyjnych obowiązywał zastosowany w Prognozie podział inwestycji na 3 grupy w zależności od stopnia zaawansowania ich przygotowania i realizacji:

Grupa I - projekty, dla których wydano pozwolenia na budowę bądź zezwolenia na realizację inwestycji.

Grupa II - projekty, dla których wydano decyzje o środowiskowych uwarunkowaniach, lecz nie wydano pozwolenia na budowę ani zezwolenia na realizację inwestycji.

Grupa III - projekty nie posiadające decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Uwagi składane do poszczególnych inwestycji dotyczyły odpowiednio:

Grupa I - Czy zastosowane (zaproponowane w projektach wykonawczych) środki zabezpieczające, takie jak ekrany akustyczne, zielen izolacyjna, przejścia dla zwierząt są wystarczające, czy też należy zaprojektować i wykonać dodatkowe zabezpieczenia?

Grupa II - Czy dany wariant został wybrany właściwie czy może z jakiś względów należy rozważyć jego zmianę? Jeśli wariant został wybrany prawidłowo to czy zastosowane środki zabezpieczające (ekrany akustyczne, zielen izolacyjna, przejścia dla zwierząt) są wystarczające?

Grupa III - Który z analizowanych wariantów powinien zostać wybrany do realizacji? Na jakie kolizje należy zwrócić szczególną uwagę przy wyborze wariantów?



Rys. 5.1 Harmonogram nieformalnych konsultacji społecznych przeprowadzonych dla Prognozy oddziaływania na środowisko skutków realizacji Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2011-2015

W związku z dywersyfikacją oczekiwań w zależności od grupy, do której zaliczono przedsięwzięcie, materiał przedłożony do konsultacji społecznych posiadał formę nieco odmienną od ostatecznej wersji Prognozy – w opracowaniu wszelkie analizy (tam, gdzie było to możliwe) przedstawiono osobno dla każdej z grup. W ostatecznej wersji dokumentu podziału takiego nie zachowano, gdyż z punktu widzenia oddziaływania na środowisko, kolejność realizacji poszczególnych zadań nie ma żadnego znaczenia.

Łącznie przez cały okres trwania nieformalnych konsultacji złożono 141 wniosków (w tym wnioski składane ustnie podczas spotkań konsultacyjnych). Odpowiedzi na uwagi zawarte w każdym z formularzy nie były rozsyłane do zainteresowanych, lecz zostały ujęte w raporcie z konsultacji społecznych. Analizując złożone formularze szukano najlepszych możliwych rozwiązań oraz porozumienia w sytuacji istnienia wielu różnych grup społecznych mających sprzeczne oczekiwania względem inwestycji drogowych. Należy jednak zaznaczyć, że Prognoza odnosi się do planowanej sieci dróg jako całości, a nie poszczególnych inwestycji, stąd pytania dotyczące kwestii poruszanych w raportach o oddziaływaniu na środowisko nie były szczegółowo wyjaśniane.

Szczegółowy raport z przeprowadzonych nieformalnych konsultacji społecznych został zawarty w ostatecznej wersji Prognozy oddziaływania na środowisko skutków realizacji Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2011-2015 (tom E).

5.2. Konsultacje społeczne przeprowadzone dla Programu

5.2.1. Sposób organizacji i zakres konsultacji

W dniach 6.12. – 27.12.2010 r. Ministerstwo Infrastruktury oraz Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad przeprowadziły konsultacje społeczne Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2011-2015 wraz ze strategiczną oceną oddziaływania na środowisko skutków realizacji Programu. Całość dokumentacji udostępniona była w siedzibach i na stronach internetowych Ministerstwa Infrastruktury (www.mi.gov.pl) oraz Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad (www.gddkia.gov.pl). Wnioski dotyczące Projektu można było przekazać pocztą, e-mailem lub osobiście w siedzibach ww. instytucji. Jednocześnie poprzez ogłoszenia w mediach ogólnopolskich oraz Internecie informowano o terminie przeprowadzania konsultacji społecznych.

W ramach konsultacji społecznych przeprowadzono również spotkania informacyjne w siedzibie Ministerstwa Infrastruktury przy ulicy Chałubińskiego 4/6 w Warszawie w dniach 4-5.01.2011 r., na których społeczeństwo mogło zapoznać się z treścią dokumentu, wysłuchać prezentacji dotyczącej konsultowanego Programu i strategicznej oceny oddziaływania na środowisko, zadać pytania Autorom obu dokumentów oraz zabrać głos podczas dyskusji. W celu ułatwienia odbioru przygotowano dla każdego uczestnika spotkania materiały informacyjne oraz szereg map poglądowych obrazujących przebieg inwestycji zawartych w PBDK na lata 2011-2015 i poszczególne aspekty oceny strategicznej.

Przeprowadzone spotkania cieszyły się umiarkowanym zainteresowaniem. Łącznie przez 2 dni swoje opinie przedstawiło kilkadziesiąt osób, zarówno prywatnych, jak i reprezentujących władze wojewódzkie, samorządowe oraz stowarzyszenia lokalne. Wszystkim osobom pracownicy Ministerstwa Infrastruktury oraz Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad udzielili odpowiedzi na zadawane pytania oraz przyjęli zgłaszane wnioski i uwagi.

5.2.2. Odniesienie się do uwag zgłaszanych do projektu Prognozy oddziaływania na środowisko

Statystyka uwag – po zamknięciu zbierania.

Nr	Osoba składająca formularz lub wnosząca uwagi w formie elektronicznej	Uwagi / Pytania	Odpowiedzi
1	Stowarzyszenie Zwykłe Mieszkańców Gminy Kolbudy w sprawie Obwodnicy Metropolitalnej	<p>Działając w imieniu wnioskodawcy, którego statut załączam zarzucam że:</p> <p>1. Uwagi i pytania zawarte w dokumencie „Raport z nieformalnych konsultacji społecznych Prognozy oddziaływania na środowisko skutków realizacji Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2010 — 2015”, a dotyczące projektu budowy Obwodnicy Metropolitalnej Trójmiasta, pochodzą wyłącznie od mieszkańców gminy Szemud, a więc od niereprezentatywnej grupy społecznej z jednoczesnym pominięciem stanowisk mieszkańców pozostałych gmin, przez które miałyby przebiegać obwodnica.</p> <p>2. Inwestycja w planowanym obecnie kształcie jest sprzeczna ze Strategią Zrównoważonego Rozwoju Polski do 2025 roku.</p> <p>3. Wszystkie wytyczone warianty wiążą się z nieodwracalną dewastacją Obszarów Chronionego Krajobrazu, które obecnie służą zarówno mieszkańcom Trójmiasta jak i otaczających je gmin.</p> <p>Wnoszę o:</p> <p>4. Uzupelnienie dokumentu „Raport z nieformalnych konsultacji społecznych Prognozy oddziaływania na środowisko skutków realizacji Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2010 — 2015” o stanowisko wszystkich zainteresowanych gmin.</p> <p>5. Dopuszczenie wnioskodawcy do udziału w postępowaniu na prawach strony zgodnie z art. 6 ust. 2 Dyrektywy Rady 337/85/EWG z 27 czerwca 1985 roku w sprawie oceny skutków wywieranego przez niektóre</p>	<p>1. Konsultacje społeczne „Prognozy oddziaływania na środowisko skutków realizacji Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2011-2015.” miały charakter otwarty i pozwalały na zgłoszenie uwag wszystkim zainteresowanym, bez względu na miejsce zamieszkania. W raporcie konsultacji ujęto wszystkie uwagi, jakie zostały zgłoszone.</p> <p>2-3. Wyznaczone na obecnym etapie korytarze mają jedynie charakter orientacyjny. W dalszej części postępowania zostaną wybrane warianty możliwe do realizacji pod względem technicznym i środowiskowym. Dopiero na etapie raportu o oddziaływaniu na środowisko po szczegółowych analizach wielokryterialnych zostanie wybrany wariant realizacyjny. Podczas przeprowadzania analiz brane pod uwagę</p>

	<p>przedsięwzięcia publiczne i prywatne na środowisko.</p> <p>6. Ponowne wykonanie studium sieciowego dla Obwodnicy Metropolitalnej uwzględniającego fakt prognozowanego wykorzystania Obwodnicy Metropolitalnej w 90% przez ruch lokalny, a także sytuacji, jaka ukształtuje się po zakończeniu aktualnie realizowanych i wcześniej zaplanowanych inwestycji drogowych.</p> <p>7. Jednoznacznie określenie terenów, które w przypadku powstania Obwodnicy Metropolitalnej wejdą w strefę obszarów ograniczonego użytkowania przez wzgląd na szkodliwe emisje generowane przez Obwodnicę Metropolitalną tj. zgodnie z art. 174 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 roku Prawo ochrony środowiska w zw. z przepisami rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 lipca 2007 roku w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. Nr 120, poz. 826).</p> <p>8. Przeanalizowanie alternatywnych węzłów początkowych i końcowych Obwodnicy Metropolitalnej tj. innych niż Chwaszczyno i Straszyn.</p> <p>9. Przywrócenie wariantu prowadzącego przez węzeł Karczemki jako generującego najmniejsze sprzeciwy społeczne, najbardziej przyjaznemu ekologicznie, a przede wszystkim jako rzeczywiście rozwiązującego problemu komunikacyjne gminy Kolbudy i przyległych terenów do dalszych analiz.</p> <p>10. Zastosowanie w procesach planowania przebiegu korytarzy transportowych idei rozwoju zrównoważonego oraz rozwoju policentrycznego zapisanych m.in. w Konstytucji RP oraz Europejskiej Perspektywie Rozwoju Przestrzennego (RSDP), także wykorzystanie najlepszych praktyk UE, w tym:</p> <p>a) wyprowadzenie ruchu tranzytowego poza obszary intensywnej zabudowy mieszkaniowej,</p>	<p>będą wszystkie formy ochrony przyrody i krajobrazu.</p> <p>Wybór wariantu będzie uwzględniał zapisy Strategii Zrównoważonego Rozwoju Polski do 2025 roku.</p> <p>4. Nieformalne konsultacje społeczne Prognozy oddziaływania na środowisko skutków realizacji Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2010 — 2015 są już zakończone, zaś zgłoszony wniosek został przyjęty i uwzględniony w niniejszych konsultacjach społecznych Programu.</p> <p>5. Zgodnie z art. 6 ust. 2 Dyrektywy Rady 337/85/EWG z 27 czerwca 1985 roku w sprawie oceny skutków wywieranego przez niektóre przedsięwzięcia publiczne i prywatne na środowisko przeprowadzono konsultacje społeczne dopuszczając tym samym wszystkich zainteresowanych do udziału w postępowaniu. Na kolejnych etapach postępowania planowane jest również przeprowadzenie spotkań konsultacyjnych.</p>
--	---	---

		<p>b) ochrona najcenniejszych obszarów środowiska naturalnego (takich jak np. parki narodowe oraz parki krajobrazowe i ich otuliny, NATURA 2000, korytarze ekologiczne etc.) oraz obiektów dziedzictwa kulturowego.</p> <p>UZASADNIENIE</p> <p>Pominięcie stanowiska lokalnych społeczności</p> <p>W pierwszej kolejności zarzucam, że zawarte w dokumencie Raport z nieformalnych konsultacji społecznych Prognozy oddziaływania na środowisko skutków realizacji Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2010 — 2015 uwagi i pytania pochodzą wyłącznie od mieszkańców gminy Szemud obecnych na spotkaniu informacyjnym zorganizowanym w Słupsku w dniu 17 września 2010 roku. Jednocześnie całkowicie pominięto stanowisko innych osób obecnych na siedmiu spotkaniach informacyjnych organizowanych od 8 do 18 listopada 2010 roku. Tymczasem według powszechnie dostępnych danych gmina Szemud liczy sobie 14.021 mieszkańców, podczas gdy Kolbudy zamieszkuje ponad 12.000 osób, a Żukowo 27.889 osoby. Te dwie ostatnie gminy miałyby ponieść najcięższy ekologicznie i społecznie koszt realizacji Obwodnicy Metropolitalnej, a zatem niedopuszczalna jest sytuacja, w której o losach trzykrotnie większej społeczności miałoby decydować mieszkańcy innej gminy. Podkreślić należy i to, że już tylko w gminach Kolbudy i Żukowo zamieszkuje trzykrotnie więcej osób niż w gminie Szemud, a należałoby uwzględnić mieszkańców wszystkich gmin, przez których tereny miałyby przebiegać Obwodnica Metropolitalna.</p> <p>Dlatego za całkowicie niedopuszczalną należy uznać sytuację, gdy mniejszość ma decydować o sytuacji życiowej większości i to w sytuacji, gdy owa mniejszość usiłuje zajmować stanowisko odnośnie terenów, na których nie mieszka ani do których nie posiada żadnych praw. Dlatego też</p>	<p>6. Studium Sieciowe jest wewnętrznym dokumentem, wykonywanym dla potrzeb GDDKiA i Ministerstwa Infrastruktury, w celu zweryfikowania założeń do planowania rozwoju sieci drogowej.</p> <p>7. Zgodnie z art. 56 ust. 5 i 6 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U. Nr 62, poz. 627 z późn. zm.) obszary ograniczonego użytkowania wyznacza się na podstawie analizy porealizacyjnej. Organ wydający decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach decyduje o konieczności przeprowadzenia analizy porealizacyjnej, która jest wykonywana po oddaniu drogi do ruchu.</p> <p>8. Powiązanie komunikacyjne planowanej inwestycji, w tym lokalizacja węzłów, zostanie przeanalizowane na etapie studium techniczno – ekonomiczno – środowiskowego i raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko.</p>
--	--	---	---

	<p>wnoszę o uzupełnienie raportu o stanowisko mieszkańców wszystkich zainteresowanych gmin tak, aby osoba analizująca raport dysponowała pełnowartościową opinią lokalnych społeczności, co do realizacji planowanej inwestycji, a nie tylko wycinkiem pochodzącym od niereprezentatywnej dla całego regionu grupy.</p> <p>Sprzeczność projektu ze Strategią Zrównoważonego Rozwoju Polski</p> <p>Wnioskodawca zarzuca, że planowana inwestycja jest sprzeczna ze Strategią Zrównoważonego Rozwoju Polski do 2025 roku, która stanowi:</p> <p>„Rozwój gospodarczy i cywilizacyjny obecnego pokolenia nie powinien odbywać się kosztem wyczerpywania zasobów nieodnawialnych i niszczenia środowiska, dla dobra przyszłych pokoleń, które też będą posiadały prawa do swojego rozwoju”</p> <p>„Polska przestrzeń ekologiczna nie jest ani tak bogata jak np. Kanady, Rosji czy Chin, nie jest też tak ograniczona jak w przypadku Szwajcarii lub krajów BENELUXu. Dostępność tej przestrzeni zredukowana była systematycznie w ciągu dziesięcioleci przez rabunkową gospodarkę surowcową i totalną negację problemów zdolności absorpcyjnej środowiska. Odwrócenie negatywnych trendów przeszłości i stopniowe zwiększanie tej przestrzeni stanowi podstawowy cel Strategii Zrównoważonego Rozwoju Polski do 2025 roku.”</p> <p>Żaden z prezentowanych obecnie wariantów w najmniejszym nawet stopniu nie uwzględnia postanowień przyjętej Strategii. Proponowane korytarze zostały wytyczone z całkowitym brakiem poszanowania dla środowiska naturalnego oraz interesów lokalnych społeczności.</p> <p>Wpływ inwestycji na środowisko naturalne i życie lokalnych społeczności</p> <p>Podnieść należy i to, że przeciwko realizacji Obwodnicy Metropolitalnej w obecnym kształcie przemawia fakt, że planowany przebieg tej trasy</p>	<p>9. Odpowiedzi udzielono w pyt. 2 i 3.</p> <p>10. Przy wariantowaniu Obwodnicy Metropolii Trójmiejskiej będzie brana pod uwagę idea zrównoważonego rozwoju oraz rozwoju policentrycznego. Uwzględnione przy tym zostanie zachowanie jak najmniejszego negatywnego oddziaływania na środowisko naturalne oraz obszary zabudowy mieszkaniowej.</p>
--	--	--

	<p>cechuje całkowity brak poszanowania środowiska naturalnego oraz ignorowanie negatywnego wpływu inwestycji na życie lokalnych społeczności.</p> <p>Negatywne działanie na gminę Kolbudy</p> <p>1. Obniżenie atrakcyjności gminy dla potencjalnych inwestorów.</p> <p>Obwodnica Metropolitalna nie tylko nie przyczynia się do powstawania terenów inwestycyjnych w gminie Kolbudy, ale wręcz niszczy te dziś istniejące.</p> <p>GDDKiA twierdzi, że jedną z ról OMT jest tworzenie atrakcyjnych terenów inwestycyjnych na przyległych obszarach. W wypadku gminy Kolbudy jest wręcz przeciwnie. Obwodnica Metropolitalna miałaby jeden węzeł w centrum gminy (okolice Lublewa), które i tak jest już dobrze skomunikowane (3 — 5 km od OT drogą 221). Tereny promieniu kilku kilometrów od takiego projektowanego węzła były pierwotnie przeznaczone pod zabudowę mieszkaniową, zalesienia i usługi nieuciążliwe. Obwodnica Metropolitalna poza zniszczeniem krajobrazu w gminie (zwłaszcza południowego skraju Obszaru Chronionego Krajobrazu Lasu Otomińskiego) i w ten sposób zdecydowanego pogorszenia wartości tych terenów, nie miałaby żadnego pozytywnego wpływu na gminę okolicy węzła.</p> <p>Gorzej nawet przedstawia się sytuacja w okolicach węzła w Straszynie. Między Straszynem a Bąkowem (wzdłuż linii energetycznej 400kV) jest dużo miejsca, potencjalnie atrakcyjnego inwestycyjnie (usługi, przemysł). Jednakże bliskość trasy nie wpłynie tutaj na atrakcyjność inwestycyjną terenów, gdyż z planowanego węzła typu koniczyna na skrzyżowaniu tras S6 i Obwodnicy Metropolitalnej nie ma żadnego zjazdu na przyległe tereny. Nadal jedynym sposobem dotarcia na te tereny byłoby zjechanie na</p>	
--	---	--

	<p>węźle Kowale lub na starym węźle w Straszynie i dotarcie do tych rejonów słabymi lub niewybudowanymi jeszcze drogami.</p> <p>Samo rozważanie przebiegu Obwodnicy Metropolitalnej przez centrum gminy Kolbudy ma już swoje pierwsze negatywne konsekwencje — potencjalni nabywcy działek budowlanych rezygnują z transakcji bądź wstrzymują się z nimi.</p> <p>2. Dewastacja terenów naturalnych.</p> <p>Realizacja Obwodnicy Metropolitalnej według jednego z pięciu forsowanych obecnie wariantów bezpowrotnie zniszczy krajobraz i rzeźbę terenu na terenie gminy Kolbudy. Lasy Otomińskie na północ od Lublewa i Bąkowa zajmują dosyć rozległe i strome zbocze rozciągające się od około 80 m n.p.m do 150 m n.p.m. Planowane warianty wchodzi w las zboczami, które niejednokrotnie na odcinku kilkuset metrów mają średnie nachylenie 10— 20%. Nie ulega wątpliwości, że przeprowadzenie trasy o charakterze drogi ekspresowej będzie wymagało ogromnych niwelacji w szerokim pasie terenu. Krajobraz południowego skraju Otomińskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu zostanie bezpowrotnie zniszczony. Dodatkowo, niektóre warianty przed wejściem w las zostały wytyczone równoległe do lasu co zniszczy dzisiejszy, malowniczy krajobraz.</p> <p>Podnieść należy i to, że proponowane warianty przebiegu Obwodnicy Metropolitalnej praktycznie odcinają Bąkowo oraz Lublewo od kompleksu Lasów Otomińskich. Bliskość tych lasów i łatwość wejścia w teren kompleksu jedną z wielu ścieżek leśnych, rekreacyjnych lub przyrodniczych jest jednym z głównych atutów nieruchomości położonych na terenie tych miejscowości. Obwodnica Metropolitalna w planowanych wariantach atuty te przekreśli, dodatkowo zmniejszając wartość tych nieruchomości oraz ich atrakcyjność inwestycyjną.</p> <p>Wnioskodawca zarzuca, że realizacja inwestycji w jednym z pięciu</p>	
--	--	--

forsowanych obecnie wariantów będzie się wiązać z nieodwracalną dewastacją Otomińskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu. Wszystkie proponowane warianty Obwodnicy Metropolitalnej przebiegają na długim, nawet kilkukilometrowym odcinku przez Otomiński Obszar Chronionego Krajobrazu — wspaniały kompleks leśny wokół jeziora Otomińskiego, a zarazem jeden z największych i najczęściej odwiedzanych przez mieszkańców Trójmiasta obszarów aktywnego wypoczynku. Obwodnica Metropolitalna przetnie Otomiński Obszar Chronionego Krajobrazu na pół, zagrozi istniejącemu ekosystemowi, hałasem i zanieczyszczeniami doprowadzi do migracji zwierząt, zniszczy dużą część istniejących ścieżek turystycznych i rowerowych, a wreszcie uczyni ten obszar znacznie mniej atrakcyjnym dla turystów poszukujących spokoju w ostojach leśnych. Dodatkowo planowane węzły w lesie oznaczałyby ogromną wycinkę i dalszą dewastację tego terenu.

W dalszej kolejności należy zwrócić uwagę na fakt, że Obwodnica Metropolitalna miałaby przebiegać w bezpośredniej bliskości zbiornika Straszyńskiego — powierzchniowego ujęcia wody dla Gdańska. Poza samym faktem naruszania otuliny tej strefy, istnieje poważne ryzyko, że w trakcie prowadzenia prac budowlanych mogłaby zostać bezpośrednio lub pośrednio (rzeczkami i ciekami wodnymi prowadzonymi na południe do zbiornika Straszyńskiego) zanieczyszczona ta strefa oraz nieodwracalnie uszkodzona dotychczasowa charakterystyka hydrologiczna tego terenu.

Nie bez znaczenia jest i to, że Obwodnica Metropolitalna w obecnych planach dwukrotnie przecinałaby koryto rzeki Raduni — obszar wyjątkowo cenny krajobrazowo, ekologicznie (Radunia na odcinku Przełomu Babidolskiego to obszar Natura 2000), hydrologicznie oraz jako źródło zasilające ujęcie wody powierzchniowej dla Gdańska — zbiornik Straszyński. Samo przejście nad stosunkowo głęboką doliną rzeki (około

	<p>40 — 50 metrów różnicy wysokości względnych na zboczach doliny rzeki) bezpowrotnie zniszczy charakter tego obszaru, a ponadto będzie stanowić skomplikowaną technicznie i kosztowną do pokonania barierę dla planowanej inwestycji.</p> <p>Na zakończenie należy również podkreślić, że ani Obwodnica Metropolitalna w obecnie rozważanych przebiegach, ani żadnej podobnej klasy droga nigdy nie była planowana na terenie gminy Kolbudy. Nie uwzględnia je ani Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania, ani obowiązujące Miejscowe Plany Zagospodarowania Przestrzennego. Stąd oczywistym faktem jest to, że dla wszystkich mieszkańców gminy Kolbudy Obwodnica Metropolitalna jest inwestycją zupełnie niespodziewaną i stojącą wyrażnej sprzeczności z charakterem gminy. Znaczna część mieszkańców gminy przeniosła się tutaj, zbudowała domy, urządziła ogrody w poszukiwaniu spokoju od zgiełku Trójmiasta. Obwodnica Metropolitalna niweczy ich plany budząc uzasadniony sprzeciw obywateli co do metodologii planowania tego typu inwestycji podważając zaufanie do władz oraz poddając w wątpliwość sens istnienia planów miejscowych.</p> <p>Z powyższych względów zasadne jest stanowisko, że inwestycja w przedstawionym obecnie kształcie nie tylko nie polepszy warunków bytowych mieszkańców gminy Kolbudy, ale wręcz doprowadzi do nieodwracalnej dewastacji terenów naturalnych oraz do inwestycyjnej marginalizacji regionu.</p> <p>Reasumując, należy stwierdzić, że na chwilę obecną planowana inwestycja nie nadaje się do realizacji. Forsowanie dzisiejszych projektów doprowadzi wyłącznie do dewastacji środowiska naturalnego, obniży jakość życia mieszkańców oraz unicestwi inwestycyjną atrakcyjność regionu. Dlatego też konieczny jest powrót do „deski projektowej”,</p>	
--	---	--

		<p>dogłębna analiza celów i możliwości realizacji inwestycji przy czynnym i bieżącym udziale przedstawicieli lokalnej społeczności tak, aby planowana inwestycja rzeczywiście mogła tejże społeczności służyć.</p> <p>W świetle powyższego wnoszę jak na wstępie.</p>	
--	--	---	--

2	<p>Eugeniusz Orlikowski</p> <p>Prezes Stowarzyszenia Mieszkańców Koleczkowa i Okolic</p>	<p>1. Niniejsze stanowisko jest wyrażeniem opinii naszego Stowarzyszenia szeroko konsultowanego z miejscową społecznością.</p> <p>Rozumiejąc potrzebę ograniczenia wydatków na inwestycje drogowe spowodowaną bieżącą sytuacją finansową Państwa, czujemy się w obowiązku zdecydowanie skrytykować działania Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, której działania na terenie województwa Pomorskiego nie tylko, że nie usprawniają lokalnego systemu dróg ale wręcz mu szkodzą, - nieprzemyślanymi rozwiązaniami i wynikającymi z wpływu lokalnych lobbystów bezsensownymi ingerencjami w przebieg dróg na niektórych jej odcinkach. Działania GDDKiA sprawiają wrażenie, że nie ma ona planu całościowego powiązania systemu dróg w Pomorskiem i próbuje się wykazać cząstkowymi działaniami, które wiele kosztują a niczego nie usprawniają. Dobitym tego przykładem są zwłaszcza dwie ostatnio konsultowane drogi- Obwodnica Metropolitalna i Trasa Kaszubska.</p> <p>Nasze uwagi:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Obwodnica Metropolitalna będzie w tym rozwiązaniu drogą martwą, tranzyt wschód-zachód w obu kierunkach, zwłaszcza transport ciężarowy będzie jej unikał ze względu na nakładanie drogi, a ruch osobowy a również ten w okresie lata z centrum kraju, również skieruje się drogą krótszą. Trudno też mówić o jakimkolwiek jej wykorzystaniu przez mieszkańców Trójmiasta chcących się przemieszczać choćby z Gdyni do Gdańska. - Trasa Kaszubska- powinna być włączona do Obwodnicy Trójmiasta (jak to od początku planowano) w okolicach Gdańska, jej włączenie w obwodnicę Trójmiejską w rejonie Chwaszczyna jest absurdalne, powoduje dodatkowe zatłoczenie Obwodnicy Trójmiejskiej i ani na jotę nie polepszy 	<p>1. Odnośnie Trasy Kaszubskiej:</p> <p>W raporcie o oddziaływaniu na środowisko po przeprowadzeniu szczegółowej analizy wielokryterialnej rozważanych wariantów zarekomendowano do realizacji wariant II A2. Przywoływana analiza obejmowała porównanie wariantów pod względem komunikacyjnym, ekonomicznym, technicznym i środowiskowy. Dalsze rozstrzygnięcia będą podejmowane w toku postępowania o wydanie decyzji o uwarunkowaniach środowiskowych. Na tym etapie Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku przeprowadzi konsultacje społeczne dla tej inwestycji.</p> <p>Odnośnie Obwodnicy Metropolii Trójmiejskiej:</p> <p>Na obecnym etapie inwestycja jest we wczesnej fazie projektowej. Dopiero w sierpniu 2011 r. planowane jest ukończenie prac nad studium techniczno – ekonomiczno –środowiskowym, w którym zostaną przedstawione wstępne propozycje przebiegu drogi. Udział społeczeństwa w procesie decyzyjnym zostanie zapewniony poprzez</p>
---	--	---	---

	<p>sytuacji na zatłoczonej S6 przez Redę, Rumię i Wejherowo, gdyż cały transport ciężarowy do i z portu w Gdyni w kierunku pñ. - zach. (Szczecin) nie będzie nadkładał drogi i wspinał się na wysoczyzny obwodnicy w rejonie Chwaszczyna by się dopchać do Trasy Kaszubskiej, tylko w dalszym ciągu kierował będzie się dawną „Szóstką”.</p> <p>Naszym zdaniem, w obecnej sytuacji finansowej na terenie naszego województwa priorytetem jest dokończenie drogi S7 Trójmiasto - Warszawa,</p> <p>Uważamy, że obwodnica Metropolitalna i Trasa Kaszubska powinna zostać urealniona i sensownie powiązana. Trasa Kaszubska powinna łączyć się z Obwodnicą Metropolitalną wg tzw. wariantu 1C, tak więc może dobrze się stać, że ich realizacja odsunie się w czasie.</p> <p>Trasa Kaszubska powinna kończyć się w Szemudzie, budowa odcinka Szemud - Chwaszczyno powinna zostać całkowicie zaniechana. Uważamy, że ten odcinek TK jest całkowicie bezużyteczny, wzbudza niechęć całej Gminy Szemud, która w wielu pismach kierowanych do różnych instytucji zdecydowanie optuje za wariantami B i C Trasy Kaszubskiej, więc wariant 1C Metropolitalnej byłby i racjonalny i zadowolonyby skłócone społeczności gminy. Ponadto wokół tego krótkiego odcinka TK nazywanymi wariantami IIA1 i IIA2 narasta konflikt między mieszkańcami i wzbierające oburzenie, gdyż lokalni lobbyści w sposób nieuczciwy powodują forsowanie niekorzystnego wariantu IIA2 który został przez GDDKiA stworzony pod ich naciskiem, wariantu ukrywającego zdecydowanie wyższe koszty i niszczącego lokalny ekosystem Jezior Marchowskich i Trójmiejskiego Parku Krajobrazowego, ostoji przyrody i miejsc, które wg szacunków gminy zasiedla 8000 letników. Wariant ten został stworzony wbrew Państwa pozytywnej opinii wyrażonej w Waszym piśmie TA1eb-053-</p>	<p>przeprowadzenie konsultacji społecznych na poszczególnych etapach projektowych. Szerszych informacji odnośnie Obwodnicy Metropolii Trójmiejskiej udzielono w pytaniu 1.</p>
--	--	--

		<p>2646/09 z dn. 27.08.2009 r. do mieszkańców Kleina, Kieleńskiej Huty i potwierdzające wariant IIA1 jako korzystniejszy.</p> <p>Uważamy, że bardzo ważnym zadaniem jest powrót do budowy Obwodnicy Północnej Aglomeracji Trójmiasta (OPAT) która w powiązaniu z Metropolitalną w kształcie przez nas sugerowanym, Obwodnicą Trójmiasta odciąży tzw. Małe Trójmiasto, usprawni letni ruch wakacyjny. Obwodnica Trójmiasta powinna zostać udrożniona w rejonie zjazdów pełnymi koniczynkami w węzłach gdzie ich jeszcze nie ma.</p> <p>Prosimy o przyjrzenie się naszym sugestiom, które naszym zdaniem usprawnią komunikację w rejonie województwa i znacznie zredukują koszty. Wysyłamy również oddzielnie (w nawiązaniu do Waszego pisma TA1eb-053-2646/09 z dn. 27.08.2009) pismo odnośnie manipulacji dokonywanej przez GDDKiA forsującą nieracjonalny wariant IIA2 Trasy Kaszubskiej.</p>	
3	Paweł Mleczko	1. Proszę wskazać gdzie w Prognozie oddziaływania na środowisko do Programu Budowy Dróg Krajowych przywołane jest uzgodnienie zakresu i stopnia szczegółowości informacji wymaganych w prognozie zgodnie z art.	1. Pisma Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska oraz Głównego Inspektora Sanitarnego uzgadniające zakres i

		53 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. Nr 199, poz. 1227). Jeśli go tam nie ma to proszę w ramach dostępu do informacji o środowisku o przesłanie skanu.	szczegółowość wymaganych informacji znajdują się w Załączniku B4.
4	Małgorzata Górską, Przemysław Chylarecki Ogólnopolskie Towarzystwo Ochrony Ptaków	Ogólnopolskie Towarzystwo Ochrony Ptaków, po zapoznaniu się w Prognozą oddziaływania na środowisko Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2011-2015 udostępniła do konsultacji na stronie: http://www.mi.gov.pl/2-482be1a920074-1793483-p_1.htm przedstawia poniżej swoje uwagi i wnioski. PROCES KONSULTACJI 1. Ogłoszenia o konsultacjach społecznych dla Prognozy oddziaływania na środowisko Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2010-2015 z 1 września 2010 (wg. informacji opublikowanej na stronie GDDKiA: http://www.gddkia.gov.pl/article/7059/konsultacje-spoeczne-na-temat-prognozy-oddziaływania-na-srodowisko-programu-budowy-drog-krajowych-na-lata-2011-2015) nie mówiły o tym, że były to konsultacje nieformalne. Jak wynika z Raportu z tych konsultacji wiele osób, organizacji i instytucji podeszło do nich bardzo oficjalnie. Potraktowanie tamtego etapu jako nieformalnego niesie poważne ryzyko, że osoby / organizacje / instytucje, które w nich wzięły udział, ponownie (obecnie, na etapie konsultacji „oficjalnych”) nie wezmą w nich udziału, gdyż – w ich przekonaniu – już to zrobiły. Takie postępowanie GDDKiA oraz Ministerstwa Infrastruktury mogące skutkować wykluczeniem zainteresowanej grupy społeczeństwa z procesu podejmowania decyzji o środowisku i jego ochronie zgodnie z prawami przysługującymi na mocy	PROCES KONSULTACJI 1. Nieformalne konsultacje społeczne Prognozy zostały przeprowadzone zgodnie z art. 33 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. Nr 199 poz. 1227). Przeprowadzone konsultacje miały charakter nieformalny, gdyż dotyczyły strategicznej oceny oddziaływania na środowisko, która jest jedynie częścią Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2011 – 2015. Celem ich przeprowadzenia było jak najpełniejsze umożliwienie zapoznania się przez społeczeństwo z treścią projektu dokumentu. Wszystkie wnioski i uwagi, które wpłynęły podczas konsultacji nieformalnych zostały przeanalizowane i są traktowane na równi z wnioskami z

	<p>Ustawy OOS – wymaga krytycznego komentarza.</p> <p>2. Ogłoszenia o konsultacjach społecznych dla Prognozy oddziaływania na środowisko Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2010-2015 stały się dostępne publicznie poczynając od daty 1 września 2010 (strona GDDKiA:</p> <p>http://www.gddkia.gov.pl/article/7059/konsultacje-spoeczne-na-temat-prognozy-oddziaływania-na-srodowisko-programu-budowy-drog-krajowych-na-lata-2010-2015, portale internetowe, prasa). Niezrozumiałe są w związku z tym powody, dla których w „Raporcie z nieformalnych konsultacji społecznych Prognozy oddziaływania na środowisko skutków realizacji Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2010-2015” podaje się datę 1 sierpnia jako rozpoczęcie konsultacji. Nie jest zgodne z prawdą, iż przyjęto wtedy dwumiesięczny termin zgłaszania uwag. Na pewno także obecnie, w trakcie „oficjalnych” konsultacji ich okres jest zdecydowanie za krótki. Podkreślić należy fakt, że dla tej części społeczeństwa, która brała udział we wrześniowych konsultacjach, zakres pracy na przeanalizowanie udostępnionych obecnie dokumentów wraz z przedstawionymi w „Raporcie z konsultacji nieformalnych” odpowiedziami Autorów i porównanie 2 wersji kilkuset stronicowych dokumentów, w okresie przedświątecznym i samych Świąt Bożego Narodzenia wliczających się do biegu terminu, nie sprzyja pełnemu i konstruktywnemu udziałowi społeczeństwa.</p> <p>3. Formularze internetowe zaproponowane podczas konsultacji „nieformalnych”, które odbyły się we wrześniu br. zawierały pytania dotyczące poszczególnych inwestycji i związanych z nimi takich</p>	<p>konsultacji formalnych.</p> <p>2. Od dnia 1.08.2010 r. projekt dokumentu był dostępny do wglądu na stronie internetowej oraz w Centrali i Oddziałach GDDKiA. W okresie od 1.08. – 31.08.2010 r. istniała możliwość złożenia uwag drogą elektroniczną, za pośrednictwem poczty lub poprzez Oddziały GDDKiA. Formularze elektroniczne zostały wprowadzone w okresie 1.09-30.09.2010 r. celem ułatwienia składania wniosków do projektu dokumentu.</p> <p>Zarówno nieformalne konsultacje społeczne strategicznej oceny oddziaływania na środowisko, jak i konsultacje Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2011-2015 zapewniły pełną możliwość uczestnictwa i były przeprowadzone zgodnie z obowiązującym prawem.</p> <p>3. Uwaga dotycząca odnoszenia się Prognozy do sieci dróg jako całości jest bezzasadna w obliczu stwierdzenia</p>
--	--	--

	<p>szczegółów technicznych jak zaproponowane w projektach wykonawczych środki zabezpieczające (ekrany akustyczne, zieleń izolacyjna, przejścia dla zwierząt) czy wyboru wariantów i kolizji na jakie należy zwrócić szczególną uwagę przy wyborze wariantów. W związku z tym zaskakujące jest zawarte w „Raporcie z konsultacji nieformalnych” stwierdzenie iż: „Należy jednak zaznaczyć, że niniejsza Prognoza odnosi się do planowanej sieci dróg jako całości, a nie poszczególnych inwestycji, stąd pytania dotyczące kwestii poruszanych w raportach o oddziaływaniu na środowisko nie były szczegółowo wyjaśniane.” Jest to niepoważne potraktowanie autorów uwag zgłoszonych poprzez te formularze, w tym poprzez zdawkowe odpowiedzi na liczne uwagi iż „Wniosek przekazano do Ministra Infrastruktury” lub „Wniosek został przekazany Projektantowi do uwzględnienia podczas prac nad przygotowaniem inwestycji” czy też że uwagi „należy zgłaszać podczas przeprowadzania konsultacji społecznych dotyczących danej inwestycji”. Należało albo nie sugerować w formularzach pytań o zagadnienia szczegółowe dot. poszczególnych projektów drogowych, lub odpowiedzieć na nie i wykorzystać na etapie prac nad Programem. Uważamy jednak, że zbieranie i przekazywanie zgłoszonych wniosków projektantom nie jest celem konsultacji społecznych Prognozy oddziaływania na środowisko skutków realizacji Programu Budowy Dróg Krajowych. Mogło to spowodować zatarcie głównego celu konsultacji.</p> <p>PROGNOZA</p> <p>1. Nie mniej jednak zgadzamy się z założeniem, że Prognoza odnosić się powinna do planowanej sieci dróg jako całości i dlatego też uważamy, że wciąż pozostawia w tym zakresie wiele do życzenia. Nie zawiera ona studiów korytarzowych, a bazuje na danych dla pojedynczych inwestycji</p>	<p>pojawiającego się w dalszej części wniosku: „Nie mniej jednak zgadzamy się z założeniem, że Prognoza odnosić się powinna do planowanej sieci dróg jako całości (...)”. Jednocześnie należy zaznaczyć, że jedynie część z uwag dotyczących konkretnych inwestycji została przekazana Projektantom lub opatrzona komentarzem, że wniosek „należy zgłosić podczas konsultacji społecznych dotyczących danej inwestycji”. Były to uwagi na poziomie raportów o oddziaływaniu na środowisko a nie strategicznej oceny oddziaływania na środowisko, z tego względu odpowiedzi na nie „nie były szczegółowo wyjaśniane”. Na pozostałe uwagi dotyczące konkretnych inwestycji zgłoszone poprzez formularze elektroniczne udzielono pełnych odpowiedzi.</p> <p>Komentarz „Wniosek przekazano do Ministra Infrastruktury” odnosił się do uwag dotyczących treści Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2010 – 2015 a nie strategicznej oceny oddziaływania na środowisko.</p>
--	--	---

	<p>drogowych (lub ich sumie). Podejście takie uniemożliwia realne wariantowanie tras dróg objętych Programem w zakresie szerszym niż na etapie sporządzania raportów OOŚ dla poszczególnych (krótkich) odcinków dróg. Nie możliwe jest także podejmowanie decyzji w zakresie wyboru rozwiązań alternatywnych i pełnej analizy oddziaływań.</p> <p>2. Wbrew stwierdzeniom z Raportu z nieformalnych konsultacji, iż „Dokument został uzupełniony we wnioskowanym zakresie”, nie znajdujemy w Prognozie m. in:</p> <p>a. analizy i oceny przewidywanych znaczących oddziaływań, w tym oddziaływań bezpośrednich, pośrednich, wtórnych, skumulowanych, krótkoterminowych, średnioterminowych i długoterminowych, stałych i chwilowych oraz pozytywnych i negatywnych, na cele i przedmiot ochrony obszaru Natura 2000 oraz integralność tego obszaru, a także na środowisko (...). – zgodnie z wymaganiami art. 51.2 2e) Ustawy OOŚ. Dokument jedynie podaje (identyfikuje) miejsca wystąpienia możliwych oddziaływań skumulowanych powodowanych przez kilka przedsięwzięć oddziałujących na jeden obszar chroniony. Takiego zestawienia nie można jednak uznać za wypełnienie wymagań narzuconych przez art. 51.2 2e Ustawy OOŚ. Cedowanie obowiązku oceny oddziaływań skumulowanych na wykonawców ocen oddziaływania na środowisko dla poszczególnych projektów drogowych jest błędem, który wyklucza wariantowanie w skali makro i tym samym możliwość wyboru takiego przebiegu trasy, który pozwoli na eliminację kolizji i oddziaływań skumulowanych. Etap Strategicznej Oceny Oddziaływania na Środowisko dla projektowanego Programu Budowy Dróg Krajowych jest dobrym momentem, aby przeprowadzić studia korytarzowe dla możliwie długich odcinków dróg.</p> <p>b. art. 51.2 3a) ustawy OOŚ przedstawienia – zgodnie z wymaganiami art.</p>	<p>PROGNOZA</p> <p>1. Sposób podejścia do analiz, jak również możliwość wykonania analiz korytarzowych (co do zasady najbardziej odpowiednich dla tego rodzaju dokumentu) wynika ze stanu zaawansowania inwestycji ujętych w Programie. Większość z nich posiada już wydana decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach i nie jest już na tym etapie możliwe dokonywanie wariantowania lokalizacyjnego.</p> <p>2a. W ramach Prognozy przeanalizowano wszystkie rodzaje oddziaływań – zgodnie z wymaganiami ustawy.</p> <p>Odnośnie do możliwych oddziaływań skumulowanych wskazano wyraźnie odcinki, na jakich tego rodzaju oddziaływania występują, natomiast nie proponowano konkretnych rozwiązań (które będą ściśle związane z konkretną odległością pomiędzy ciągami infrastrukturalnymi – np. od tego zależeć będzie możliwość bądź brak możliwości</p>
--	--	---

	<p>51.2 3a) ustawy OOS:</p> <p>a) rozwiązania mające na celu zapobieganie, ograniczanie lub kompensację przyrodniczą negatywnych oddziaływań na środowisko, mogących być rezultatem realizacji projektowanego dokumentu (a nie poszczególnych projektów drogowych), w szczególności na cele i przedmiot ochrony obszarów Natura 2000 oraz integralność tych obszarów,</p> <p>b) biorąc pod uwagę cele i geograficzny zasięg dokumentu (a nie poszczególnych projektów drogowych) oraz cele i przedmiot ochrony obszarów Natura 2000 oraz integralność tych obszarów — 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, w tym wskazania napotkanych trudności wynikających z niedostatków techniki lub luk we współczesnej wiedzy.</p> <p>c. rekomendowanego w naszych uwagach z 30 września br. zapisu: „Wskazane w Prognozie projekty drogowe w ciągu drogi nr 19/S19 należy traktować wstępnie, a trasę od Kuźnicy Białostockiej do granicy państwa w Barwinku, przez Sokółkę – Korycin – Knyszyn – Dobrzyniewo Duże – Choroszcz – Siemiatycze – Lublin – Nisko – Rzeszów należy traktować jedynie orientacyjnie. Ostateczna lokalizacja drogi i parametry poszczególnych odcinków zostaną ustalone po przeprowadzeniu poszerzonej (strategicznej) oceny oddziaływania na środowisko dla całego odcinka tej drogi od Kuźnicy do Barwinka.”</p> <p>W związku z powyższym uwagi OTOP złożone w dniu 30 września br.:</p> <ul style="list-style-type: none"> • nr 1, 2, 5 - pozostają aktualne. • nr 6 – pozostaje aktualna w zakresie braku rozwiązań alternatywnych do 	<p>realizacji wspólnych przejść dla zwierząt).</p> <p>Kwestia za została bardziej szczegółowo opisana w tekście Prognozy.</p> <p>2b. Rozwiązania mające na celu zapobieganie, ograniczanie lub kompensację przyrodniczą negatywnych oddziaływań na środowisko, mogących być rezultatem realizacji projektowanego dokumentu, w szczególności na cele i przedmiot ochrony obszarów Natura 2000 oraz integralność tych obszarów zawarto w Rozdziale 11, który w szczególności odpowiedniej dla dokumentu jakim jest strategiczna ocena oddziaływania na środowisko analizuje ww. zagadnienia.</p> <p>Jednoznaczne przesądzenia o zakresie działań minimalizujących nie było możliwe z jednej strony ze względu na brak informacji o szczegółowych przebiegach inwestycji (inwestycje bez decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach), z drugiej strony natomiast – z braku inwentaryzacji obszarów Natura 2000. Niemniej jednak dokonano oceny prawdopodobieństwa</p>
--	--	--

	<p>rozwiązań zawartych w projekcie Programu Budowy Dróg Krajowych.</p> <ul style="list-style-type: none"> nr 8, 9, 10 - prosimy wziąć pod uwagę podczas prac nad ostatecznym kształtem Programu Budowy Dróg Krajowych. Nr 11 – pozostaje aktualna w zakresie zmiany trasy „Via Baltica” wprowadzonej Rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 20 października 2009 r. zmieniającego rozporządzenie w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych. Obecnie droga nr S-61 od Ostrowi do Budziska stanowi element sieci TEN-T i ma obsługiwać połączenie z Litwą. Jaka taka powinna być wyraźnie określona w Programie Budowy Dróg Krajowych z zamiarem odciążenia nr S-8 na odcinku Ostrów – Białystok i nr 8 na odcinku Białystok-Suwałki od ruchu tranzytowego. Uwaga nr 12, wraz z odpowiedzią Autorów Prognozy, w zakresie dotyczącym konieczności przeprowadzenia Strategicznej Oceny Oddziaływania na Środowisko dla trasy „Via Carpatia” pozostaje aktualna. W związku ze zgodą Autorów w tej kwestii, rekomendujemy zawarcie stosowego zapisu w tekście Prognozy i Programu. Należy jednak zauważyć, że SOOŚ jest sprawą pilną i będzie miała tu sens jedynie na etapie, gdy możliwe jest jeszcze wariantowanie długich odcinków drogi, np. S-19, która mogłaby służyć na potrzeby tego połączenia międzynarodowego. Spełnienie takiego wymogu z pewnością usprawni także proces weryfikacji przez Komisję Europejską nowego korytarza TEN-T zaproponowanego przez Polskę w ramach rewizji europejskiej sieci transportowej. Uwaga nr 13 pozostaje aktualna, gdyż Prognoza nie została uzupełniona 	<p>wystąpienia takiego oddziaływania. W przypadku każdej stwierdzonej kolizji wskazywano na konieczność jej szczegółowego przeanalizowania w ramach opracowywania raportu o oddziaływaniu na środowisko.</p> <p>W przypadku inwestycji posiadających decyzje o środowiskowych uwarunkowaniach opierano się na informacjach z raportów o oddziaływaniu na środowisko, ale dokonywano weryfikacji oceny – szczegóły wraz z zaleceniami zostały przedstawione w Rozdziale 4.</p> <p>2c. Stosowny zapis został ujęty w ostatecznej wersji Prognozy.</p> <p>Ad. Uwagi z 30 września</p> <p>1,2,5 - Dokument został uzupełniony we wnioskowanym zakresie.</p> <p>6 - Dokument został uzupełniony we wnioskowanym zakresie.</p> <p>8,9,10 – uwagi zostały uwzględnione w</p>
--	---	---

	<p>we wnioskowanym zakresie.</p> <ul style="list-style-type: none"> • W odniesieniu do uwagi OTOP nr 14 oraz uwagi WWF przytoczonej w „Raporcie z nieformalnych konsultacji” jako uwaga nr 6, podtrzymujemy swoje stanowisko, że: <p>Podstawowym kryterium wyznaczania takich szlaków przelotów musi być ilościowa informacja o natężeniu dalekodystansowych przelotów ptaków (lub choćby o natężeniu wszystkich przelotów ptaków), mierzona jako liczba osobników przelatujących w jednostce czasu. Takie dane nie istnieją dla Polski, w szczególności, gdy wziąć pod uwagę fakt, że wykreślanie wszelkich korytarzy i ich granic wymaga tu gęstego, systematycznego próbkowania całej powierzchni kraju. Powtarzamy zatem, iż brak jest wyników reprezentatywnych badań natężenia przelotu dziennego i nocnego ptaków (liczba osobników przelatujących w jednostce czasu) przez tereny Polski, które to dane, jako jedyne mogą stanowić podstawę wyróżniania tzw. Korytarzy przelotów ptaków. Nie zmienia tego fakt, że obserwacje intensywności przelotu były lub są gromadzone okresowo kilkudziesięciu punktach kraju, gdyż tak uzyskane wyniki: (a) są absolutnie niewystarczające w kategoriach pokrycia kraju (przy braku podstaw do interpolacji), (b) zebrane dane nie zostały nigdy całościowo przeanalizowane i zintegrowane, (c) nie wiadomo, czy dane były zbierane z wykorzystaniem tych samych, zestandaryzowanych metod, oraz, co najważniejsze (d) dane te pozostają efektywnie niedostępne (co przyznają sami Autorzy odpowiedzi). Jeżeli Autorzy "Prognozy" są odmiennego zdania, i uważają, że mają dane do wyznaczania korytarzy przelotów ptaków w Polsce, to prosimy, o: (i) wskazanie charakterystyk rozkładu (średnia, mediana, SD, decyle) intensywności przelotu ptaków (osobniki/godzinę) dla terenu Polski w poszczególnych miesiącach roku;</p>	<p>pracach nad projektem Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2011-2015.</p> <p>11 – Uwaga nie może zostać uwzględniona w ramach Prognozy – przywoływane zapisy są cytatami z innych dokumentów strategicznych, na treść których Autorzy nie mają wpływu.</p> <p>W pracach nad prognozą uwzględniono zmiany, jakie zostały przywoływanym rozporządzeniem dokonane w sieci drogowej północno-wschodniej części kraju.</p> <p>12 – Wnioskowany zapis został zawarty w ostatecznej wersji Prognozy.</p> <p>13 – Dokument został uzupełniony we wnioskowanym zakresie.</p> <p>14 – Autorzy Prognozy podkreślają wyraźnie, że koncepcja szlaków wędrówek ptaków została stworzona na potrzeby analiz dla Prognozy. Wielokrotnie wskazują również na brak szczegółowych danych.</p> <p>Uważamy, że w sytuacji braku jakichkolwiek opracowań w tym zakresie, pomijanie kwestii nie jest mimo wszystko właściwym rozwiązaniem – stąd</p>
--	--	--

	<p>(ii) wskazanie przyjętego poziomu granicznej intensywności przelotu, powyżej którego tereny/punkty są traktowane jako położone w granicach korytarza przelotu; (iii) podanie tych charakterystyk osobno dla wszystkich ptaków, ptaków wodnych i ptaków szponiastych.</p> <p>Na marginesie powtórzymy po raz kolejny, że trywialny fakt, iż migrujące ptaki wodne są obserwowane w dolinach rzek w trakcie żerowania i odpoczynku (miejsca przystankowe, tzw. stopover sites) nie wnosi nic nowego do (braku) wiedzy o trasach przemieszczeń się tych ptaków pomiędzy miejscami, w których są obserwowane. Nie wiemy którędy i w jakich ilościach ptaki przemieszczają się pomiędzy takimi miejscami, szczególnie, gdy kierunek przebiegu dolin nie jest zgodny z ogólnym kierunkiem migracji, lub dolina traci charakterystyki rzeki dogodnej do odpoczynku i żerowania. Jako trening przed udzieleniem nam ewentualnych wyjaśnień, polecamy w tym kontekście próbę udzielenia uzasadnionej naukowymi faktami odpowiedzi na dwa przykładowe pytania. (A) W jakim kierunku migrujące jesienią ptaki wodne, lecące (w oparciu o zaproponowane w "Prognozie" korytarze) wzdłuż doliny Baryczy na W, skręcają po doleczeniu do doliny Odry w okolicach Ścinawy? Czy lecą na SE, wzdłuż doliny Odry, nad Wrocławiem i Brzegiem? Dokąd dalej? I jeśli tak, to dlaczego nadkładają tyle drogi, w obliczu możliwego skrótu z rejonu Zbiornika Jeziorsko w rejon dolnej Stobrawy? Czy lecą na NW, w dół Odry? Ale skąd zatem biorą się przelotne (jesienią) ptaki w postulowanym korytarzu lecące wzdłuż górnej Odry w kierunku Wrocławia? Z gór? (B) W jakim kierunku lecą migrujące wiosną ptaki wodne, lecące na N wzdłuż górnego i środkowego Bugu, notowane także na przelotach wzdłuż Biebrzy? Czy lecą Bugiem do ujścia Narwi (na W) i stamtąd zawracają, by lecieć w górę Narwi na NW? Czy może porzucają</p>	<p>podjęto próbę dokonania oceny również w tym zakresie.</p> <p>Rozdział 7 Prognozy dotyczy opisu stanu istniejącego środowiska, stąd przytoczono w nim dostępne informacje o ptakach występujących w Polsce.</p>
--	---	---

	<p>dolinę Bugu i ścinają drogę o kilkaset km i lecą prosto na N przez południowe Podlasie?</p> <p>Tysiące krajowych publikacji przedstawiających dynamikę liczebności migrujących ptaków obserwowanych w miejscach przystankowych (a nie w trakcie kierunkowych przemieszczeń), włączając w to badania własne Autorów (Grzywaczewski et al. 2009 i inne przywołane przez GDDKiA opracowania), nie mogą stanowić podstawy do wiarygodnego i precyzyjnego wyznaczenia na mapie Polski jakichkolwiek korytarzy przelotu, rozumianych jako obszary, w których intensywność przelotu migracyjnego ptaków jest wyraźnie wyższa niż na obszarach "tła".</p> <p>Zwracamy na koniec uwagę na potencjalną szkodliwość utrzymywania przez Autorów ewidentnie nieuzasadnionego twierdzenia o możliwości wyznaczenia korytarzy migracyjnych ptaków w oparciu o dostępne zasoby informacji awifaunistycznej. W kontekście potrzeby używania takich danych do prognozowania wpływu projektowanych farm wiatrowych na awifaunę, upowszechnianie informacji o korytarzach przelotu zarysowanych jak na rys. 7.41 (Prognoza, s. 158) uważamy za pozbawione podstaw merytorycznych, a także nieodpowiedzialne, gdyż wprowadzające w błąd potencjalnych inwestorów w sektorze energetyki wiatrowej.</p> <ul style="list-style-type: none">• W odniesieniu do uwagi OTOP nr 14 oraz uwagi WWF przytoczonej jako nr 26 w "Raporcie z nieformalnych konsultacji..." (niekompletne wykorzystanie informacji o ostojach ptaków o znaczeniu międzynarodowym) podtrzymujemy uwagę, iż w Prognozie w sposób nieuzasadniony pominięto kolizję autostrady A2 z ostoją ptaków o znaczeniu międzynarodowym (IBA) "Stawy Jaktorów i Kraśnicza Wola" (Wilk i in. 2010). Skorygowana granica ostoi (patrz niżej) przebiega po linii projektowanej autostrady i w zgodzie z literaturą przedmiotu cytowaną	
--	--	--

	<p>w odpowiedziach na nasze uwagi przez Autorów Raportu (np. Palomino & Carrascal 2007, Kuitunen et al. 2003; w razie potrzeby można przytoczyć kilkadziesiąt innych artykułów naukowych), oddziaływanie autostrady będzie sięgać przynajmniej kilkaset metrów w głąb tego obszaru, a może nawet i 3000 m (Raport z nieformalnych konsultacji: s. 80) w głąb obszaru. Ewidentny jest zatem potencjał konfliktu A2 z tą ostoją ptaków i nie ma uzasadnienia dla pomijania tego obszaru w Prognozie.</p> <p>Autorzy Raportu z nieformalnych konsultacji ignorując powyższy fakt, piszą o nieprawidłowym przebiegu granicy ostoi zaproponowanym przez OTOP w publikacji książkowej (Wilk i in. 2010), przytaczając na poparcie swoich słów wypowiedzi na forach internetowych. Jesteśmy przekonani, że równie dokładną i kompetentną informację mogliby uzyskać, czytając pismo OTOP z 19.07.2010 skierowane do Departamentu Środowiska GDDKiA (w którym pracuje przynajmniej kilku wykonawców Prognozy), w którym korygujemy błędne wyznaczenie granicy, a załączone przez nas mapy pokazują, że błędne wytyczenie granicy nie oznaczało "przecięcia ostoi przez autostradę w połowie", lecz jej (nieuzasadnione) powiększenie o nie więcej niż 5-10% powierzchni. Utwierdza to nas w przekonaniu, że internetowe listy dyskusyjne nie powinny być źródłem wiarygodnej informacji dla organów administracji państwowej.</p> <ul style="list-style-type: none">• W odniesieniu do rozdz. 7.2.3. Prognozy nie rozumiemy co wspólnego z "oceną oddziaływania na ptaki" (rozdz. 7.2.3 Prognozy) ma osiem stron tekstu o charakterystykach występowania pospolitych ptaków, przepisanych z publikacji OTOP [z niewiadomego powodu błędnie cytowanych jako publikacja GIOŚ –pozycja 180 w spisie literatury)? Jednocześnie wpływ emisji hałasu na populacje ptaków został w tym rozdziale scharakteryzowany z użyciem trzech słów na s. 159 "Prognozy"	
--	--	--

		<p>("wzrastająca emisja hałasu"). Podobnie potraktowano zagadnienie kolizji ptaków z samochodami. Po uważnej lekturze "Raportu z nieformalnych konsultacji społecznych" (tom E opracowania) wiemy już, że "Prognoza" nie jest z pewnością żadnym "superdokumentem", ale sądzimy, że kluczowe oddziaływania powinny być omówione w głównym dokumencie, w tak zatytułowanym rozdziale, z użyciem więcej niż sześciu słów, o ile Autorzy nie chcą być posądzeni o brak kompetencji w przedmiocie opracowania. Lektura rozdziału o oddziaływaniach na ssaki przekonuje nas, że takie zadanie może być odpowiednio i treściwie wykonane.</p> <p>WNIOSEK</p> <p>Wnioski i rekomendacje zawarte w Prognozie nie odzwierciedlają dążenia do unikania i minimalizowania negatywnych oddziaływań na środowisko planowanych inwestycji drogowych – co zaprzepaszcza szansę jaką daje Prognoza dla Programu Budowy Dróg Krajowych, w szczególności w kontekście obszarów chronionych i w świetle zidentyfikowanych w różnych miejscach Prognozy wpływów jakie będą mieć przedsięwzięcia drogowe objęte Programem. Niestety w Prognozie nadal brakuje tak istotnego elementu jak ocena rozwiązań alternatywnych w skali makro. W związku z powyższym, w ocenie OTOP, Prognoza oddziaływania na środowisko dla projektu Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2011-15 nie spełnia wymagań określonych w dyrektywach: 2001/42/WE, 92/43/EWG i Ustawie z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2008 r. Nr 199 poz. 1227).</p>	
5	Piotr Nieznański, Marta Majka	WWF Polska — Światowy Fundusz Na Rzecz Przyrody (WWF Polska) po analizie Prognozy oddziaływania na środowisko skutków realizacji	Charakter Prognozy i jej szczegółowość wynika z charakteru dokumentu, dla

<p>Wiśniewska WWF Polska – Światowy Fundusz Na Rzecz Ochrony Przyrody</p>	<p>Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2011-2015 wraz z towarzyszącymi jej dokumentami przedłożonymi społeczeństwu na http://www.gddkia.gov.pl/1047/prognoza-oddziaływania-na-srodowisko-skutkow-realizacji-grogramu-budowy-drog-krajowych-na-lata-2011-2015 stwierdza co następuje:</p> <p>Podtrzymując uwagi WWF Polska z dnia 30 września 2010 roku stoimy na stanowisku, iż skupienie się oceny strategicznej na formułowaniu wniosków co do ewentualnych środków minimalizujących i / lub kompensujących a nie na dołożeniu wszelkich starań by wyeliminować negatywne oddziaływania na środowisko, w tym i wdrożyć rozwiązania nie powodujące znaczącego negatywnego oddziaływania na przedmiot ochrony obszarów Natura 2000, integralność poszczególnych obszarów oraz spójność sieci jako takiej, jest podstawową wadą oceny.</p> <p>Z pewnością jest to zdeterminowane stopniem zaawansowania realizacji PBDK, ale należy pamiętać, iż nie może to tłumaczyć przyjętego podejścia, które zawężyło drastycznie stosowanie analiz korytarzowych, najodpowiedniejszych dla oceny strategicznej, powodując iż Prognoza w dużej mierze ogranicza się do zidentyfikowania problemów a nie do poszukiwania i wskazywania rozwiązań.</p> <p>Z informacji o metodach zastosowanych przy sporządzaniu Prognozy wynika, że analizy korytarzowe zastosowano jedynie do części przedsięwzięć z grupy III tj. tych nie posiadających decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach „tam, gdzie przebiegi nie zostały jeszcze wskazane”. W efekcie, przedłożona ocena strategiczna nie spełnia wymagań „sprawozdania, w którym zostanie zidentyfikowany, opisany i oszacowany potencjalny znaczący wpływ na środowisko wynikający z realizacji planu lub programu oraz rozsądne rozwiązania alternatywne</p>	<p>jakiego jest wykonywana.</p> <p>W Programie Budowy Dróg Krajowych na lata 2011-2015 ujęto szereg inwestycji, których lokalizacja jest już znana i nie jest tu możliwy powrót do analiz korytarzowych, studialnych.</p> <p>Tam, gdzie było to możliwe formułowano wnioski dotyczące przebiegów korytarzy na odcinkach dłuższych niż te wymienione w Programie.</p> <p>Odnosnie do kwestii oceny oddziaływania na obszary Natura 2000 należy zwrócić uwagę, że w ramach Prognozy starano się jednoznacznie określić, czy wystąpi znaczące oddziaływania na obszary tej sieci, przy czym analizowano zarówno oddziaływanie na przedmioty ochrony, jak i na integralność obszarów oraz spójność sieci.</p> <p>W każdym przypadku przesądzono o tym, czy oddziaływanie znaczące wystąpi czy nie – przy czym analizy te nie uwzględniały ostatecznej formy działań minimalizujących, które ostatecznie przesądzą o skali oddziaływania. Tak więc wyniki analiz zaprezentowanych w</p>
---	---	--

	<p>uwzględniające cele i geograficzny zasięg planu lub programu” o którym mowa jest w Art. 5(1) dyrektywy 2001/42/WE. Dla objętych Programem projektów nie przeprowadzono bowiem analizy wariantów, która jest jednym z głównych celów strategicznej oceny oddziaływania na środowisko (Na temat analizy wariantowej jako głównego celu strategicznej oceny oddziaływania na środowisko wypowiedziała się w listopadzie Generalna Dyrekcja Ochrony Środowiska w swojej opinii nt. Programu ochrony przed powodzią w dorzeczu Górnej Wisły wraz z prognozą oddziaływania na środowisko).</p> <p>Zdaniem WWF w Prognozie nie dokonano prawidłowej oceny oddziaływania na obszary Natura 2000. Wątpliwości budzi metodyka kwantyfikacji oddziaływań oraz delegowanie rozwiązania problemów na etap oceny oddziaływania na środowisko poszczególnych inwestycji, dla których Prognoza identyfikuje „kolizje” (przy czym z reguły sugeruje się bez podania uzasadnienia umożliwiającego weryfikację prawidłowości wykonanych analiz, że oddziaływania mogą być zminimalizowane zastosowaniem środków łagodzących). Prognoza nie zawiera prawidłowej oceny wpływu realizacji Programu na integralność obszarów Natura 2000. Biorąc pod uwagę skalę działań oraz wysoki stopień zagrożenia wystąpienia znaczącego oddziaływania na te obszary (zidentyfikowanego w rozdziale 10), zgodnie z art. 55(2) Ustawy z dnia 3 października 2008 roku o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, projekt dokumentu w przedłożonym kształcie nie może zostać przyjęty.</p> <p>WWF Polska stoi na stanowisku, iż proces konsultacji społecznych zarówno Prognozy oddziaływania na środowisko skutków realizacji Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2010-2015, jak i 2011-2015</p>	<p>Prognozie należy rozumieć jako ostateczne przesądzenie w przypadku brak działań minimalizujących.</p> <p>W tych przypadkach, kiedy stopień kolizji został oceniony na tyle wysoko, że żadne działania minimalizujące nie będą w stanie zniwelować tego oddziaływania do poziomu nieznaczącego – jednoznacznie wskazywano na konieczność wyboru wariantu niekolizyjnego (o ile taki istniał, jak np. w odniesieniu do drogi ekspresowej S1 Kosztowy – Bielsko Biala czy też S17 Wschodnia Obwodnica Warszawy) bądź wskazywano na konieczność wykonania kompensacji przyrodniczej (w przypadkach braku możliwości wytrasowania korytarza bezkolizyjnego, jak np. w odniesieniu do autostrady A18 Olsztyn – Gołnice, drogi ekspresowej S19 Lutoryż – Barwinek, czy też mostu przez Wisłę koło Kwidzyna).</p> <p>W sytuacji braku pełnych danych georeferencyjnych dotyczących rozmieszczenia przedmiotów ochrony w obszarach Natura 2000, formułowanie ostatecznych wniosków bez weryfikacji terenowej, w opinii Autorów obarczone</p>
--	--	--

	<p>(wraz ze stosownym Programem) był i jest ze względu na rangę dokumentu i obszerność materiału, wypaczeniem idei uspołeczniania procesu decyzyjnego. Nasze uwagi dotyczą czasu, terminu oraz charakteru konsultacji. Nie zmieniamy naszego stanowiska wyrażonego w uwagach z 30 września br., iż ustalony przez GDDKiA miesięczny termin konsultacji społecznych, nazwany później konsultacjami nieformalnymi, dokumentu był niewystarczający, by zapewnić rzeczywisty udział w procesie podejmowania decyzji dotyczących środowiska związanych z tworzeniem tak ważnego dokumentu strategicznego jak PBDK 2010-2015. Informacja o tym, przedstawiona w dokumencie pn. TOM E Raport z nieformalnych konsultacji społecznych Prognozy oddziaływania na środowisko skutków realizacji Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2010-2015, iż termin był dłuższy trzykrotnie od zakładanego w prawie jest rozbieżna z wiedzą WWF dotyczącą ogłoszenia ww. konsultacji 1 września br. (stosowna informacja w załączeniu). Co więcej, aktualne konsultacje Programu Budowy Dróg Krajowych 2011-2015 wraz z Prognozą mają termin 21 dniowy, przy tysiącach stron, z którymi uczestnik procesu musi się zapoznać (Przypominamy, że w tym zakresie stosowne zapisy Dyrektywy 2001/42/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 27 czerwca 2001 r. w sprawie oceny wpływu niektórych planów i programów na środowisko, stanowią co następuje (Art. 6(2)): „Organy określone w ust. 3 oraz społeczeństwo określone w ust. 4 mają odpowiednio wczesną i realną możliwość, we właściwych ramach czasowych, wyrażenia swojej opinii o projektach planów i programów oraz towarzyszącym im sprawozdaniu dotyczącym środowiska przed przyjęciem planu lub programu lub poddaniem go procedurze ustawodawczej.) Wyznaczenie terminu kolidującego z okresem świątecznym można właściwie w tym kontekście pozostawić bez komentarza.</p>	<p>byłoby zbyt dużym ryzykiem. Dlatego też w przypadkach „nieewidentnych” ostateczne rozstrzygnięcia faktycznie delegowano na etap raportu o oddziaływaniu na środowisko, kiedy to istniejące niepełne dane zostaną zweryfikowane w terenie.</p> <p>Odpowiedzi w zakresie sposobu i terminów prowadzenia konsultacji społecznych zawarto w punkcie 4 (odpowiedzi na uwagi zgłoszone przez Ogólnopolskie Towarzystwo Ochrony Ptaków).</p> <p>Komentarze, uwagi i wnioski do wybranych odpowiedzi na uwagi zgłoszone przez WWF Polska we wrześniu 2010 roku zawarte w: TOM E Raport z nieformalnych konsultacji społecznych Prognozy oddziaływania na środowisko skutków realizacji Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2010-2015 oraz niektórych zmian wprowadzonych w Prognozie.</p> <p>uwaga ozn. 1</p> <p>Zdaniem Autorów uwaga jest niezasadna</p>
--	--	--

	<p>Zwracamy też GDDKiA uwagę, iż informacja o tym, że konsultacje Prognozy oddziaływania na środowisko skutków realizacji Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2010-2015 były konsultacjami nieformalnymi, podana w TOMIE E, może być zaskakująca dla wielu uczestników tego procesu. Informacja dostępna na stronie GDDKĄ datowana na 1 września 2010 roku, o takim charakterze nie wspominała. O ile treść ogłoszenia, dla podmiotów doświadczonych w tego typu sprawach mogła sugerować taki charakter, to społeczeństwo niedostatecznie poinformowane ma prawo czuć się wprowadzone w błąd, o ile zapozna się w ogóle z TOMEM E (w końcu w przekonaniu wielu z nich w konsultacjach Programu wraz z Prognozą już wzięli udział). Dodatkowo, wiele uwag i wniosków pozostało bez odpowiedzi, bo przekazano je projektantowi bądź Ministrowi Infrastruktury.</p> <p>Zmiana przedmiotu konsultacji z PBDK 2010-2015 na PBDK 2011-2015, wraz z prognozą, jest ze względów czasowych zrozumiała. W związku jednak z doniesieniami medialnymi, oczywiście mogącymi mijać się z prawdą, o tym, iż Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2011-2015 jest ciągle modyfikowany zmuszeni jesteśmy zwrócić uwagę, iż, zgodnie z art. 50 Ustawy z dnia 3 października 2008 roku o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, każda zmiana w Programie wnosząca przedsięwzięcia nie uwzględnione w ocenie strategicznej wiązać się będzie z obowiązkiem ponownego przeprowadzenia pełnej procedury strategicznej oceny oddziaływania na środowisko dla zmienionego Programu.</p> <p>Poniżej przekazujemy komentarze, uwagi i wnioski do wybranych odpowiedzi na uwagi zgłoszone przez WWF Polska we wrześniu 2010 roku zawartych w: TOM E. Raport z nieformalnych konsultacji</p>	<p>– charakterystyka dokumentacji projektowych wykonanych dla inwestycji ujętych w Programie nie jest celem oceny strategicznej.</p> <p>uwaga ozn. 3 W ramach Prognozy przeanalizowano wszystkie rodzaje oddziaływań – zgodnie z wymaganiami ustawy.</p> <p>uwaga ozn. 4 W ramach analizy oddziaływań stransgranicznych analizowano zarówno oddziaływanie na klimat akustyczny, wody i gleby, jak również na korytarze ekologiczne o randze międzynarodowej i szlaki wędrówek ptaków.</p> <p>uwaga ozn. 6 Autorzy Pronozy podkreślają wyraźnie, że koncepcja szlaków wędrówek ptaków została stworzona na potrzeby analiz dla Prognozy. Wielokrotnie wskazują również na brak szczegółowych danych.</p> <p>Uważamy, że w sytuacji braku</p>
--	--	---

	<p>społecznych Prognozy oddziaływania na środowisko skutków realizacji Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2010-2015 oraz niektórych zmian wprowadzonych w Prognozie. Mamy nadzieję, że pozwolą one poprawić Prognozę, by wdrożenie zaleceń do modyfikacji PBDK 2011-2015 pozwoliło na jego realizację w zgodzie z wymaganiami prawodawstwa środowiskowego, w tym przede wszystkim - celami Dyrektywy Siedliskowej (92/43/EWG).</p> <p>Komentarze, uwagi i wnioski do wybranych odpowiedzi na uwagi zgłoszone przez WWF Polska we wrześniu 2010 roku zawarte w: TOM E Raport z nieformalnych konsultacji społecznych Prognozy oddziaływania na środowisko skutków realizacji Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2010-2015 oraz niektórych zmian wprowadzonych w Prognozie.</p> <p>W związku, iż większości uwag WWF Polska nie uwzględniono, pozostają one nadal aktualne dla Prognozy oddziaływania na środowisko skutków realizacji Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2011-2015.</p> <p>uwaga ozn. 1</p> <p>GDDKiA w TOMIE E (str. 72) pisze, iż „Na podstawie wykonanych inwentaryzacji herpetologicznych (...) gatunkowe. WWF wnosi, by w kontekście zapisów załącznika B7 zalecającego inwentaryzację w pasie 2x1 100 m, wskazać w stosownych podrozdziałach (także w kontekście braków wiedzy), dla których inwestycji ujętych w Programie, mających raport o oddziaływaniu na środowisko, inwentaryzacja zgodnie z tym zaleceniem została wykonana, dla których nie wykonano jej wcale lub w ograniczonym buforze (i jakim, zwyczajowym 2x500, 2x550?). Prosimy także podać w przypadku których gatunków i inwestycji środki minimalizujące nie są wystarczające i jaką kompensację zastosowano lub proponuje zastosować się. „Sposób podejścia do analiz...” — stanowisko w</p>	<p>jakichkolwiek opracowań w tym zakresie, pomijanie kwestii nie jest mimo wszystko właściwym rozwiązaniem – stąd podjęto próbę dokonania oceny również w tym zakresie.</p> <p>Rozdział 7 Prognozy dotyczy opisu stanu istniejącego środowiska, stąd przytoczono w nim dostępne informacje o ptakach występujących w Polsce.</p> <p>uwaga ozn. 7</p> <p>W Prognozie dokonano porównania wariantu realizacyjnego i tzw. bezinwestycyjnego.</p> <p>Przedstawione w rozdziale 7 analizy bazują na założeniu, że po wybudowaniu nowego ciągu drogowego (czy to obwodnicy czy autostrady lub drogi ekspresowej) przeważająca część ruchu zostanie „przejęta” przez nową drogę, natomiast część pozostanie na starym przebiegu drogi krajowej.</p> <p>uwaga ozn. 8</p> <p>Wspomniane rekomendacje zawarto w tab. 13.1 w rozdziale 13.3 Zalecenia w</p>
--	---	--

	<p>tej sprawie wyrażono na str. 1 i 2 niniejszego pisma.</p> <p>uwaga ozn. 3 WWF wskazywał, iż w tekście oceny strategicznej nie można znaleźć opisu skutków w podziale na bezpośrednie i pośrednie, wtórne, skumulowane, krótko-, średnio- i długoterminowe, stałe chwilowe, a także pozytywne i negatywne, pomimo deklaracji zawartej w metodyce prognozowania oddziaływań (str. 64 Prognozy 2010-2015). Odpowiedź GDDKiA wskazująca na podstawę prawną wydaje się nie na temat.</p> <p>uwaga ozn. 4 Odpowiedź GDDKiA (str. 73) świadczy o tym, że wnioskowanie zawarte w Prognozie na temat oddziaływań transgranicznych jest błędne, gdyż zostało oparte jedynie na analizach wpływu na klimat akustyczny, powietrze i gleby, w dodatku nie odnosi się do inwestycji III grupy.</p> <p>uwaga ozn. 6 Podtrzymujemy swoje stanowisko z pisma z 30 września br., że podstawowym kryterium wyznaczania takich szlaków przelotów musi być ilościowa informacja o natężeniu dalekodystansowych przelotów ptaków (lub choćby o natężeniu wszystkich przelotów ptaków), mierzona jako liczba osobników przelatujących w jednostce czasu. Takie dane nie istnieją dla Polski, w szczególności, gdy wziąć pod uwagę fakt że wykreślanie wszelkich korytarzy i ich granic wymaga tu gęstego, systematycznego próbkowania całej powierzchni kraju.</p> <p>Powtórnie stwierdzamy, iż brak jest wyników reprezentatywnych badań natężenia przelotu dziennego i nocnego ptaków (liczba osobników przelatujących w jednostce czasu) przez tereny Polski, które to dane, jako jedyne mogą stanowić podstawę wyróżniania tzw. korytarzy przelotów ptaków. Nie zmienia tego fakt że obserwacje intensywności przelotu były</p>	<p>zakresie ochrony korytarzy ekologicznych</p> <p>uwaga ozn. 9 Niemożliwe jest wykluczenie znaczącego negatywnego oddziaływania PBDK na gatunki nietoperzy chronione w poszczególnych obszarach Natura 2000.</p> <p>W związku jednak z brakiem rozpoznania chirepterologicznego Polski, nie jest możliwa ostateczna ocena skali oddziaływania. Z powyższych względów rozstrzygnięcie o rzeczywistym oddziaływaniu na populacje nietoperzy może nastąpić dopiero po przeprowadzeniu obserwacji terenowych, czyli na etapie raportu o oddziaływaniu na środowisko.</p> <p>uwaga ozn. 10 i 11 Podstawą prognozowanych zmian natężenia ruchu oraz ich negatywnego oddziaływania na populacje ptaków oparto o założenie, że budowa nowej drogi wyznaczonej po nowym „śladzie” równoległym (oczywiście w przybliżeniu) z przebiegiem obecnie eksploatowanej</p>
--	---	--

	<p>lub są gromadzone okresowo kilkudziesięciu punktach kraju, gdyż tak uzyskane wyniki: (a) są absolutnie niewystarczające w kategoriach pokrycia kraju (przy braku podstaw do interpolacji), (b) zebrane dane nie zostały nigdy całościowo przeanalizowane i zintegrowane, (c) nie wiadomo, czy dane były zbierane z wykorzystaniem tych samych, zestandaryzowanych metod, oraz, co najważniejsze (d) dane te pozostają efektywnie niedostępne (co przyznają sami Autorzy odpowiedzi). Jeżeli Autorzy „Prognozy” są odmiennego zdania, i uważają, że mają dane do wyznaczenia korytarzy przelotów ptaków w Polsce, to prosimy o: (i) wskazanie charakterystyk rozkładu (średnia, mediana, SD, decyle) intensywności przelotu ptaków (osobniki / godzinę) dla terenu Polski w poszczególnych miesiącach roku; (ii) wskazanie przyjętego poziomu granicznego intensywności przelotu, powyżej którego tereny / punkty są traktowane jako położone w granicach korytarza przelotu; (iii) podanie tych charakterystyk osobno dla wszystkich ptaków, ptaków wodnych i ptaków szponiastych.</p> <p>Na marginesie powtórzmy po raz kolejny, że trywialny fakt, iż migrujące ptaki wodne są obserwowane w dolinach rzek w trakcie żerowania i odpoczynku (miejsca przystankowe, tzw. stopover sites) nie wnosi nic nowego do (braku) wiedzy o trasach przemieszczeń się tych ptaków pomiędzy miejscami, w których są obserwowane. Nie wiemy które i w jakich ilościach ptaki przemieszczają się pomiędzy takimi miejscami, szczególnie, gdy kierunek przebiegu dolin nie jest zgodny z ogólnym kierunkiem migracji, lub dolina traci charakterystyki rzeki dogodnej do odpoczynku i żerowania. Jako trening przed udzieleniem nam ewentualnych wyjaśnień, polecamy w tym kontekście próbę udzielenia uzasadnionej naukowymi faktami odpowiedzi na dwa przykładowe</p>	<p>drogi wpływa na jej odciążenie. Jest truizmem przekonywanie, że każdy kierowca woli poruszać się nową drogą ekspresową lub autostradą, niż starą drogą krajową zatłoczoną przez samochody ciężarowe, busy itp. Budowa nowej drogi musi wpływać na odciążenie dotychczas eksploatowanej. Przykładem takiego podejścia jest budowa chociażby trasy S12 po nowym „ślądzie” omijającym „Chełmskie Torfowiska Węglanowe” na odcinku Chełm – Dorohusk (granica państwa). Dotychczasowa DK 12 rozcina ostoję ptasią oraz siedliskową pomiędzy rezerwatami „Brzeźno” oraz „Roskosz”. Nowy przebieg spowoduje przesunięcie większości ruchu na drogę ekspresową poza obszar naturalny, w znacząco większym dystansie od rezerwatów z siedliskami lęgowymi wodniczki. Na starej drodze pozostanie dotychczasowy ruch lokalny, a ruch tranzytowy na Ukrainę zostanie wyprowadzony spoza terenów chronionych. Nieco inaczej wygląda sytuacja w przypadku, kiedy nowa droga ekspresowa będzie rozbudowana po tzw. ślądzie starej drogi krajowej - wtedy ewidentnie ruch i</p>
--	---	---

	<p>pytania:</p> <p>(A) W jakim kierunku migrujące jesienią ptaki wodne, lecące (w oparciu o zaproponowane w „Prognozie” korytarze) wzdłuż doliny Baryczy na W, skręcają po dolecaniu do doliny Odry w okolicach Ścinawy? Czy lecą na SE, wzdłuż doliny Odry, nad Wrocławiem i Brzegiem? Dokąd dalej? I jeśli tak, to dlaczego nadkładają tyle drogi, w obliczu możliwego skrótu z rejonu Zbiornika Jeziorsko w rejon dolnej Stobrawy? Czy lecą na NW, w dół Odry? Ale skąd zatem biorą się przelotne (jesienią) ptaki w postulowanym korytarzu lecące wzdłuż górnej Odry w kierunku Wrocławia? Z gór?</p> <p>(B) W jakim kierunku lecą migrujące wiosną ptaki wodne, lecące na N wzdłuż górnego i środkowego Bugu, notowane także na przelotach wzdłuż Biebrzy? Czy lecą Bugiem do ujścia Narwi (na W) i stamtąd zawracają, by lecieć w górę Narwi na NW? Czy może porzucają dolinę Bugu i ścinają drogę o kilkaset km i lecą prosto na N przez południowe Podlasie? Tysiące krajowych publikacji przedstawiających dynamikę liczebności migrujących ptaków obserwowanych w miejscach przystankowych (a nie w trakcie kierunkowych przemieszczeń), włączając w to badania własne Autorów (Grzywaczewski et al. 2009 i inne przywołane przez GDDKiA opracowania), nie mogą stanowić podstawy do wiarygodnego i precyzyjnego wyznaczenia na mapie Polski jakichkolwiek korytarzy przelotu, rozumianych jako obszary, w których intensywność przelotu migracyjnego ptaków jest wyraźnie wyższa niż na obszarach „tła”.</p> <p>Zwracamy na koniec uwagę na potencjalną szkodliwość utrzymywania przez Autorów ewidentnie nieuzasadnionego twierdzenia o możliwości wyznaczenia korytarzy migracyjnych ptaków w oparciu o dostępne zasoby informacji awifaunistycznej. W kontekście potrzeby używania takich</p>	<p>negatywne oddziaływanie na ptaki wzrośnie. Tego typu przypadki dotyczą zwykle tylko niektórych fragmentów dróg, np. przejście S19 przez Lasy Janowskie pomiędzy Janowem Lubelskim a miejscowością Łążek Ordynacki. Jest to jednak najmniej kolizyjne rozwiązanie biorące pod uwagę położenie stref ochronnych dla ptaków (bocian czarny, głuszec) oraz cenność przyrodniczą występujących tam siedlisk. W tym wypadku nie da się bezkolizyjnie ominąć na tym odcinku Lasów Janowskich i Puszczy Solskiej pomiędzy Wisłą na zachodzie i Bugiem na wschodzie. Biorąc pod uwagę cały rozpatrywany przebieg nowej S19, który będzie na większości trasy budowany po nowym śladzie droga spowoduje rozłożenie natężenia ruchu na dwie trasy. Analogicznie wygląda sytuacja na drogach ekspresowych S8, S3 czy planowanej S11. Są oczywiście w Programie przykłady, gdzie cała budowana, przebudowywana lub wzmacniana trasa przed i po rozbudowie będzie miała takie samo negatywne oddziaływanie. Powodem takiej sytuacji jest wzrastający ruch (z czym oczywiście</p>
--	---	---

	<p>danych do prognozowania wpływu projektowanych farm wiatrowych na awifaunę, upowszechnianie informacji o korytarzach przelotu zarysowanych jak na rys. 7.41 (Prognoza, s. 158) uważamy za pozbawione podstaw merytorycznych, a także nieodpowiedzialne, gdyż wprowadzające w błąd potencjalnych inwestorów w sektorze energetyki wiatrowej. uwaga ozn. 7</p> <p>W kontekście odpowiedzi GDDKiA (str. 75) WWF zwraca uwagę, iż rozdział do którego uwaga się odnosiła dotyczy(ł) istniejącego stanu środowiska oraz potencjalnych zmian tego stanu w przypadku braku realizacji projektowanego dokumentu. Mimo tego w części poświęconej zdrowiu i warunkom życia ludzi porównywano emisje z wariantów realizacyjnych w porównaniu do wariantów zerowych w miejscowościach, dla których będą budowane obwodnice. W tym miejscu oceny, należało się spodziewać raczej informacji o emisjach spodziewanych w efekcie braku realizacji PBDK w oparciu o prognozowane zmiany (wzrost) w natężeniu ruchu w istniejącej sieci drogowej.</p> <p>Odpowiedź GDDKiA nie wyczerpuje wątpliwości WWF, gdyż nie odpowiada na pytanie o podstawę twierdzenia co do zmniejszenia ilości osób narażonych na ponadnormatywne oddziaływania akustyczne średnio na poziomie 40% w związku z budową obwodnic i tworzeniem dróg alternatywnych do dotychczasowych przejść przez miejscowości. Niemniej jednak należy zwrócić uwagę, iż porównywanie emisji na obwodnicy do emisji w miejscowości przed jej realizacją nie oddaje prawdziwego „zysku”. Na drodze odciążonej obwodnicą nie pozostaje bowiem ruch wolny od emisji (chyba, że planuje się ją wyłączyć z eksploatacji), tym samym „zysk” jest mniejszy. Podobnie, podtrzymujemy swoje wątpliwości czy zmiany zanieczyszczeń z dróg krajowych w miejscowościach, dla których budowane będą obwodnice powinny być wyrażane w % emisji z</p>	<p>się zgadzamy), ale również brak dróg alternatywnych. Takimi drogami w naszej prognozie są: DK 16, DK 22, DK 45, DK 46, DK 48, DK 60, DK 66, DK 72, DK 78, DK 79, DK 80, DK 82 (przebiegająca przez Poleski PN i nie ma dla niej alternatywy), DK 84 czy wreszcie DK 90 z mostem w Kwidzynie. Są również przykłady, że rozbudowa po „śladzie” obecnej drogi też nie musi być wyłącznie czarnym scenariuszem. Droga krajowa nr 50, będąca obecnie obwodnicą Warszawy dla ruchu tranzytowego, po zbudowaniu autostrady A2 do granicy z Białorusią oraz dobudowania dalszych jej fragmentów do Strykowa, jak również przebudowy dróg ekspresowych przechodzących przez Warszawę - S7, S8 czy DK 2, spowoduje powstanie szlaków alternatywnych dla DK 50 „zapchanej” obecnie samochodami ciężarowymi do granic rozsądku. Dokonując prognozy zmian natężenia ruchu dla inwestycji drogowych na lata 2010 - 2015 ważnym czynnikiem oceny był fakt, czy planowana jest budowa dróg alternatywnych dla konkretnie rozpatrywanej inwestycji. Czynnikiem ten ma decydujący wpływ na prognozę natężenia</p>
--	--	--

	<p>wariantu realizacyjnego (obwodnica) do zerowego (brak obwodnicy). Podejście to byłoby poprawne gdyby w tej pierwszej uwzględnić ruch pozostały w miejscowości. Czy tak to się „robi” w Prognozie nie wyjaśniono.</p> <p>uwaga ozn. 8</p> <p>Odpowiedź GDDKiA „Stosowne rekomendacje zmian w zakresie liczby (...) jedynie dla odcinków dróg, dla których dokumentacja projektowa (ew. prawomocna decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach) zostały opracowane przed zakończeniem prac rad Prognozą” napawa nas niepokojem, zwłaszcza że „wniosków z analizy oddziaływań przedstawionych w formie rekomendacji”, o których w odpowiedzi mowa a które Prognoza powinna zawierać, nie przedstawiono.</p> <p>uwaga ozn. 9</p> <p>Odpowiedź umieszczona w TOMIE E nie dotyczy całej uwagi WWF, która brzmiała „W rozdziale dotyczącym istniejącego stanu środowiska oraz potencjalnych zmian tego stanu w przypadku braku realizacji projektowanego dokumentu [PBDK], w części poświęconej chiropterofaunie, opisano kryteria dla określenia skali możliwego oddziaływania (str. 141). Zwracamy uwagę, że przyjęcie wśród skali oddziaływania: oddziaływań możliwych i oddziaływań prawdopodobnych, jest semantycznie niejednoznaczne, a stwierdzenie, iż realizacja PBDK przyczyni się do zmniejszenia presji na obszary ważne dla ochrony populacji nietoperzy, wobec informacji zawartych w załączniku C2, nie tylko mocno dyskusyjne, co błędne. Wnosimy, by ocena strategiczna zmierzyła się z tym problemem rekomendując modyfikacje w PBDK. Zwracamy uwagę, iż w związku z treścią odpowiedzi należy wnioskować, iż niemożliwe jest wykluczenie znaczącego negatywnego oddziaływania</p>	<p>ruchu na nowo budowanej drodze.</p> <p>Generalnie zgadzamy się z tezą postawioną w uwagach stwierdzającą, że ruch będzie wzrastał. Staramy się jednak w naszych rozważaniach zaproponować, czy promować rozwiązania łagodzące ten wzrost oraz popierać projekty omijające tereny najcenniejsze lub takie, które nie powinny znacząco negatywnie oddziaływać na ptaki. Wydaje nam się również, że prawidłowo rozpoznaliśmy główne zagrożenia oraz punkty kolizyjne, i to nie tylko znane i rozpoznane konflikty (Stawy w Brzeszczach, most na Biebrzy – obwodnica Sztabina, most na Wiśle w Kwidzynie czy kilka mniej „gorących punktów” jak Lasy Janowskie, stałe połączenie Uznam i Wolin w sąsiedztwie Kępy Karsiborskiej, kolizja drogi ekspresowej S19 z Beskidem Niskim oraz innych).</p> <p>Dodatkowo wyjaśniamy, że opis metodyki prognozowania znajduje się w Załączniku Nr B6 do Prognozy.</p> <p>uwaga ozn. 13</p> <p>W odpowiedzi na tę uwagę nie</p>
--	---	---

	<p>PBDK na gatunki nietoperzy chronione w poszczególnych obszarach Natura 2000.</p> <p>uwaga ozn. 10</p> <p>WWF podtrzymuje swoją uwagę. Przypominamy, że dotyczyła ona istniejącego stanu środowiska oraz jego zmian w przypadku braku realizacji PBDK.</p> <p>uwaga ozn. 11</p> <p>W TOMIE E nie wyjaśniono na jakiej podstawie oceniono zmianę natężenia oddziaływań krytycznych odcinków dróg (kolidujących z obszarami specjalnej ochrony ptaków i innymi obiektami) po realizacji Programu i bez realizacji Programu (tab. 7.9).</p> <p>uwaga ozn. 13</p> <p>W związku z odpowiedzią GDDKiA (str. 81-82) WWF prosi o wyjaśnienie, skoro załącznik B6 nie przekłada się na trzystopniową skalę, o której mowa w uwadze nr 13, to po co go załączono. WWF nie uważa, by 1% zniszczenia siedlisk ptaków był powszechnie stosowany jako wielkość graniczna. Co więcej, stoimy na stanowisku, iż w przypadku gatunków chronionych w ramach obszarów Natura 2000, jest w kontekście tzw. oceny habitatowej błędne.</p> <p>uwaga ozn. 14</p> <p>WWF wnosi o uwzględnienie treści odpowiedzi GDDKiA (TOM E, str. 82):</p> <p>„Brak realizacji PBDK z punktu widzenia ochrony płazów nie zmuszałby do zniszczenia setek miejsc rozrodu płazów oraz nie powodowałby negatywnych oddziaływań na populacje płazów związanych z kilkoma tysiącami miejsc rozrodu. Należy wyraźnie podkreślić, iż inwestycje drogowe są dla płazów wysoce konfliktowe, wiążą się z szeregiem</p>	<p>stwierdzono, że Załącznik B6 nie przekłada się w ogóle na zastosowaną trzystopniową skalę, lecz że nie przekłada się na nią bezpośrednio.</p> <p>uwaga ozn. 14</p> <p>Wskazan treść została dopisana do rozdziału 7.2.4.</p> <p>uwaga ozn. 16</p> <p>Dokument został uzupełniony w tym zakresie.</p> <p>uwaga ozn. 17</p> <p>Odpowiedzi na tę uwagę udzielono w części odpowiedzi „Odnosnie do kwestii oceny oddziaływania na obszary Natura 2000”</p> <p>uwaga ozn.18</p> <p>Autorzy dołożyli wszelkich starań, aby dotrzeć do wszystkich dostępnych danych.</p> <p>Wskazane braki w wiedzy są odzwierciedleniem braków rozpoznania</p>
--	--	---

	<p>negatywnych oddziaływań prowadzących do zniszczenia znajdujących się pod ich wpływem populacji. Trudno wskazać pozytywne skutki realizacji nowych dróg w kontekście ochrony płazów - ich budowa ma za zadanie odciążać drogi istniejące, wyprowadzić ruch tranzytowy z obszarów zabudowanych, jednak nie wiąże się z likwidacją dróg istniejących, które również oddziałują i nadal będą oddziaływać negatywnie na populację płazów. Wyjątkiem mogą być jedynie modernizacje dróg istniejących, o to tylko zostaną one wyposażone w obiekty chroniące batrachofaunę przed negatywnymi wpływami funkcjonowania infrastruktury komunikacyjnej.” w treści rozdziału 7.2.4.</p> <p>uwaga ozn. 16</p> <p>W rozdziale dotyczącym istniejącego stanu środowiska oraz potencjalnych zmian tego stanu w przypadku braku realizacji projektowanego dokumentu [PBDK], w części poświęconej owadom brakuje części ocennej. WWF wnosi o wprowadzenie treści zawartych w odpowiedzi GDDKiA (TOM E, str. 83).</p> <p>uwaga om. 17</p> <p>W swojej odpowiedzi GDDKiA pisze: „Strategiczna ocena odnosi się do zagadnień dotyczących oddziaływania sieci dróg krajowych i autostrad jako całości, nie rozważając szczegółowo oddziaływania na środowisko przyrodnicze poszczególnych odcinków. Zdaniem WWF Prognoza abstrahuje od tego twierdzenia — z jej lektury nie dowiemy się czy realizacja Programu wpłynie znacząco negatywnie i na integralność których obszarów Natura 2000 (gatunków, siedlisk). Czego zgodnie z duchem i literą Dyrektywy 2001/42/WE (oraz logika) należałoby się po tym dokumencie spodziewać.</p> <p>uwaga nr 18</p>	<p>przyrodniczego naszego kraju.</p> <p>uwaga ozn. 19</p> <p>W analizach oddziaływania na spójność sieci Natura 2000 brano pod uwagę wszystkie wymienione aspekty.</p> <p>uwaga ozn. 20</p> <p>Wariant zaniechania realizacji Programu nie będzie skutkował żadnym wpływem na zasoby naturalne w Polsce.</p> <p>uwaga ozn. 22</p> <p>Rys. 10.1 jest cytowany za publikacją Jędrzejewski W., Nowak S., Stachura K., Skierczyński M., Mysłajek R. W., Niedziałkowski K., Jędrzejewska B., Wójcik J. M., Zalewska H., Pilot M. 2005b. Projekt korytarzy ekologicznych łączących Europejską sieć Natura 2000 w Polsce. Opracowanie wykonane dla Ministerstwa Środowiska w ramach realizacji programu Phare PL0105.02. Zakład Badania Ssaków PAN, Białowieża (co zostało wyraźnie wskazane w jego</p>
--	--	--

	<p>Wskazywane w TOMIE E liczne pola niewiedzy, w tym i innych miejscach, poddają w wątpliwość prawidłowość prognozowania skutków realizacji Programu na środowisko przyrodnicza (poza niektórymi gatunkami i siedliskami dyrektywowymi).</p> <p>uwaga ozn. 19</p> <p>Korzystny stan ochrony siedlisk jest zależny od procesów nie tylko w rozumieniu procesów ekologicznych łączących płaty siedlisk. Korzystny stan ochrony lasów łęgowych zależy np. od określonego reżimu przepływów, inne siedliska np. związane z terenami wodno-błotnymi zależą od wzorca zasilania, żyznością itp. Drogi jak najbardziej mogą te procesy naruszać. WWF podtrzymuje swoje stanowisko, iż w kontekście spójności sieci zestawienie informacji o oddziaływaniu dla poszczególnych elementów sieci „małe, nieznaczące” (na siedliska i gatunki roślin) powinno zakończyć się wnioskowaniem w skali makro. Z przykrością stwierdzamy również, iż odpowiedź na naszą uwagę nie odnosi się do wszystkich podnoszonych w niej aspektów.</p> <p>uwaga ozn. 20</p> <p>Wydaje się bezzasadnym umieszczenie w rozdziale dotyczącym istniejącego stanu środowiska oraz potencjalnych zmian tego stanu w przypadku braku realizacji projektowanego dokumentu [PBDK], w części poświęconej zasobom naturalnym (7.10, str. 21 2-21 4), informacji na temat podziału kruszyw naturalnych, rozmieszczenia bazy surowców do ich produkcji czy też na temat w oparciu o co realizowana jest produkcja kruszyw naturalnych w Polsce. W tym miejscu ocena strategiczna powinna opisywać zasoby naturalne w Polsce oraz wpływ na nie sieci drogowej w przypadku odstąpienia od realizacji PBDK.</p> <p>uwaga ozn. 22</p>	<p>podpisie).</p> <p>uwaga ozn. 23</p> <p>W analizach wykorzystano najlepsze, dostępne opracowanie dotyczące przebiegu korytarzy ekologicznych łączących obszary Natura 2000 (Jędrzejewski i in. 2005, z późn. zm.). Nieprawdą jest, że powyższe opracowanie obejmuje wyłącznie korytarze ekologiczne przeznaczone dla dużych ssaków – metodyka wyznaczania korytarzy zakłada ich multifunkcyjność i zapewnienie, w pierwszej kolejności, łączności siedlisk na poziomie biocenotycznym. Wybrane gatunki ssaków traktowane są w opracowaniu jako wskaźnikowe w ocenie stopnia fragmentacji (izolacji) siedlisk (subpopulacji) - zarówno obszarów leśnych, jak i wodno-błotnych. Najnowsza wersja opracowania ZBS (wykorzystywana do analiz w ramach Prognozy) została uzupełniona o pełną sieć korytarzy hydrologicznych (o znaczeniu co najmniej regionalnym). Należy wyraźnie podkreślić, że żaden kraj europejski nie posiada tak wartościowych</p>
--	--	--

		<p>WWF informuje, iż na rysunku 10.1 droga ekspresowa S8 nie kończy się w Choroszczy a w Budzisku, co jest niezgodne z aktualnym przebiegiem dróg ekspresowych w Polsce. Prosimy o wyjaśnienie dlaczego w Programie na lata 2011-2015 znajduje się mapa uwzględniająca perspektywę roku 2013 a nie 2015.</p> <p>uwaga ozn. 23</p> <p>WWF podtrzymuje swoje uwagi odnoszące się do metodyki analizy oddziaływań na korytarze ekologiczne.</p> <p>uwaga ozn. 24</p> <p>Co do stwierdzeń pojawiających się w obu prognozach: „(...) stwierdzone w niniejszej ocenie prawdopodobieństwo wystąpienia znaczącego negatywnego oddziaływania nie jest równoznaczne z rzeczywistym wystąpieniem takiego oddziaływania.” „Rzeczywiste oddziaływanie danej inwestycji drogowej na korytarz migracji musi być każdorazowo ocenione w ramach postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko dla poszczególnych inwestycji, a w ocenie muszą być uwzględnione i ocenione zaproponowane działania minimalizujące — dopiero takie analizy odpowiedzą precyzyjnie na pytanie o znaczącość oddziaływania danej inwestycji na korytarz migracji.”</p> <p>Zdaniem WWF takie podejście jest niedopuszczalne i wypacza idee ocenę strategicznej, skoro na tym etapie wszystkie problemy do rozwiązania delegowane są na poziom rozważań dla poszczególnych przedsięwzięć. Stoimy na stanowisku, iż rolą oceny strategicznej jest oceniać oddziaływania w skali makro — oddziaływania PBDK 2011-2015 na poszczególne komponenty Środowiska, a w przypadku oddziaływań znaczących wskazywać konkretnie konieczne modyfikacje PBDK których</p>	<p>pod względem merytorycznym opracowań dotyczących przebiegu korytarzy ekologicznych, co wielokrotnie zostało potwierdzone w ramach współpracy oraz w trakcie dyskusji i wymiany opinii z czołowymi ekspertami w dziedzinie fragmentacji środowiska na świecie. Uwagi odnośnie uwzględnienia w Prognozie korytarzy ekologicznych wszystkich gatunków (choćby z załączników dyrektyw) są oczywiście słuszne, jednak całkowicie nierealne – jedynie dla wybranych gatunków (grup ekologicznych fauny) współczesna wiedza jest w stanie zdefiniować podstawowe kwestie dotyczące wpływu fragmentacji na trwałość (kondycje) ich populacji – np. w zakresie preferencji siedliskowych w ramach ruchów dyspersyjnych i migracji, czy stopnia konserwatyizmu w stosunku do wykorzystywania korytarzy ekologicznych.</p> <p>Uwagi odnośnie niepełności analiz w zakresie oddziaływania na korytarze są całkowicie bezzasadne – zakres i szczegółowość analiz przeprowadzonych w ramach Prognozy daleko wykracza poza</p>
--	--	---	--

	<p>szczegółowe dopracowanie może się odbywać na poziomie niższym”. W przeciwnym razie przygotowanie jej przy ogromnym nakładzie sił i środków jest bezsensowne.</p> <p>uwaga ozn. 25</p> <p>Wskazywane w TOMIE E liczne pola niewiedzy, w tym i innych miejscach, poddają w wątpliwość prawidłowość prognozowania skutków realizacji Programu na środowisko przyrodnicza (poza niektórymi gatunkami i siedliskami „dyrektywowymi”).</p> <p>uwaga ozn. 26, 27</p> <p>Podtrzymujemy nasze uwagi w pełnym zakresie. Jak poprzednio, stoimy na stanowisku, iż rolą oceny strategicznej jest oceniać oddziaływania w skali makro — oddziaływania PBDK 2011-2015 na poszczególne komponenty środowiska, a w przypadku oddziaływań znaczących wskazywać konkretnie konieczne modyfikacje PBDK, tak by np. procent populacji narażonej był dla wszystkich gatunków <1%. Jest to tyle istotne, iż analizy zawarte w prognozie jednoznacznie wskazują na znaczące negatywne oddziaływanie realizacji PBDK na 20 gatunków ptaków z Załącznika I Dyrektywy Ptasiej. Projektowanie działań zapobiegających na etapie opracowania raportów o oddziaływaniu na środowisko dla poszczególnych inwestycji w żaden sposób nie gwarantuje możliwości zapewnienia właściwego stanu ochrony tych gatunków. Zwracamy uwagę, iż zakres działań minimalizujących negatywne oddziaływanie dróg na ptaki jest mocno ograniczony, a większość środków (makro) skuteczna.</p> <p>Odnosząc się do fragmentu odpowiedzi na stt 90 (TOM E) WWF Polska wyjaśnia, iż nie oczekuje od Prognozy bycia superdokumentem, a jedynie oceną która na etapie tworzenia dokumentu strategicznego (o charakterze wykonawczym czy nie) będzie skutecznym narzędziem ochrony środowiska. Oczekujemy wyłącznie tego, by była zgodna z literą i duchem</p>	<p>stosowane w Europie praktyki i wymagania stawiane dokumentom strategicznym.</p> <p>uwaga ozn. 24</p> <p>Odpowiedzi na tę uwagę udzielono w części odpowiedzi „Odnosnie do kwestii oceny oddziaływania na obszary Natura 2000”</p> <p>uwaga ozn. 25</p> <p>Autorzy dołożyli wszelkich starań, aby dotrzeć do wszystkich dostępnych danych.</p> <p>Wskazane braki w wiedzy są odzwierciedleniem braków rozpoznania przyrodniczego naszego kraju.</p> <p>uwaga ozn. 26, 27</p> <p>Odpowiedzi na tę uwagę udzielono w części odpowiedzi „Odnosnie do kwestii oceny oddziaływania na obszary Natura 2000”</p> <p>uwaga ozn. 28</p>
--	--	--

	<p>Dyrektywy 2001/42/WE i miała na względzie cele Dyrektywy 92/43/EWG. Nie sądzimy, by to oczekiwanie (wychodzące naprzeciw uwarunkowaniom prawa krajowego i wspólnotowego) było oczekiwaniem na wyrost.</p> <p>Podtrzymujemy uwagę, iż w „Prognozie” w sposób nieuzasadniony pominięto kolizję autostrady A2 z ostoją ptaków oznaczeniu międzynarodowym (IBA) „Stawy Jaktorów i Kraśnicza Wola” (Wilki in. 2010). Skorygowana granica ostoi (patrz niżej) przebiega po linii projektowanej autostrady i w zgodzie z literaturą przedmiotu cytowaną w odpowiedziach na nasze uwagi przez Autorów „Raportu” (np. Palomino a Carrascal 2007, Kuitunen et al. 2003; w razie potrzeby można przytoczyć kilkadziesiąt innych artykułów naukowych), oddziaływanie autostrady będzie sięgać przynajmniej kilkaset metrów w głąb tego obszaru, a może nawet i 3000 m („Raport z nieformalnych konsultacji.. .”, s. 80) w głąb obszaru. Ewidentny jest zatem potencjał konfliktu A2 z tą ostoją ptaków i nie ma uzasadnienia dla pomijania tego obszaru w „Prognozie”.</p> <p>uwaga ozn. 28</p> <p>W kontekście odpowiedzi str. 91-92 WWF wnosi o wpisanie do zaleceń Prognozy, wdrażanych na etapie projektów dotyczących działań na rzecz ochrony batrachofauny.</p> <p>uwaga ozn. 29</p> <p>Nasz uwaga jest jak najbardziej na temat co zresztą pośrednio przyznaje się w odpowiedzi. Pobór żwiru i pasku rzeczno, na potrzeby budowy drogi, implikuje istotne oddziaływania m.in. na ichbofaunę i jako taki powinien być adresowany w ocenie i odzwierciedlony w zaleceniach z niej płynących. Nasza uwaga przestanie być zasadne w momencie zaadresowania jej w Prognozie skutkujących w sposobie realizacji PBDK.</p> <p>Na marginesie informujemy, iż (co logiczne) piasek rzeczny to surowiec</p>	<p>Uwaga została uwzględniona.</p> <p>uwaga ozn. 29</p> <p>Autorzy bardzo przepraszają za niefortunne sformułowanie w odpowiedzi na tę uwagę.</p> <p>Intencją naszej odpowiedzi było wskazanie, że realizacji inwestycji drogowych nie wiąże się bezpośrednio z poborem piasku i żwiru rzeczno, zaś wniosek o znikomym oddziaływaniu uzasadniony jest faktem, że budowa przeprawy przez rzekę w ogóle nie musi i w miarę możliwości nie powinna być ingerencją w koryto rzeczne, przynajmniej w odniesieniu do niewielkich cieków.</p> <p>Jakkolwiek budowa dróg wymusza zużycie surowców naturalnych, zwracamy uwagę, że pobór surowców również uzależniony jest od pozyskania (odrębnych) decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Dokonanie wyboru źródła pozyskiwania surowców skalnych na potrzeby budowy dróg leży nie tylko poza kompetencjami Autorów Prognozy, ale byłoby również niezgodne z prawem,</p>
--	--	---

	<p>eksploatowany wyłącznie z koryt rzecznych.</p> <p>Podtrzymujemy nasze zdanie, iż wobec braku informacji na temat liczebności populacji, każdorazowe stwierdzenie, iż wpływ na populację jest „znikomy” jest pozbawione sensu, ponieważ tego wpływu nie można ocenić (reszta stwierdzeń odpowiedzi jest wyłącznie życzeniem).</p> <p>uwaga ozn. 30</p> <p>Skoro działania tego typu nie są możliwe, ocena strategiczna powinna zaproponować taką modyfikację PBDK, by oddziaływania wynikające z jego realizacji nie były znaczące, a nie cedować rozwiązanie problemu co do zasady na etap raportów o oddziaływaniu poszczególnych inwestycji na środowisko.</p> <p>uwaga ozn. 31</p> <p>WWF nie zna publikacji na temat skutecznych działań łagodzących presję na siedliska przyrodnicze. Twierdzenie, że nie ma merytorycznych podstaw do takiego stwierdzenia prosimy poprzeć stosownymi publikacjami lub usunąć z Prognozy stosowne sformułowania.</p> <p>uwaga ozn. 33</p> <p>WWF stoi na stanowisku, iż nadal Prognoza nie zawiera oceny oddziaływań skumulowanych.</p> <p>uwaga ozn. 34</p> <p>W kontekście odpowiedzi GDDKiA, nie pierwszej tego typu zresztą, co do braku danych, należy stwierdzić, iż oceniana Prognoza nie spełnia zakresu wymaganego Dyrektywą 2001/42/WE w wielu miejscach właśnie przez braki w wiedzy.</p> <p>uwaga ozn. 35</p> <p>Niezależnie od odpowiedzi GDDKiA, WWF stwierdza, iż nie jest możliwe ocenienie czy zidentyfikowane w procesie oceny strategicznej znaczące</p>	<p>przy założeniu, że żwirownie i piaskownie działają legalnie.</p> <p>uwaga ozn. 30, 31</p> <p>Odpowiedzi na tę uwagę udzielono w części odpowiedzi „Odnosnie do kwestii oceny oddziaływania na obszary Natura 2000”</p> <p>uwaga ozn. 33</p> <p>Odnosnie do możliwych oddziaływań skumulowanych wskazano wyraźnie odcinki, na jakich tego rodzaju oddziaływania występują, natomiast nie proponowano konkretnych rozwiązań (które będą ściśle związane z konkretną odległością pomiędzy ciągami infrastrukturalnymi – np. od tego zależeć będzie możliwość bądź brak możliwości realizacji wspólnych przejść dla zwierząt).</p> <p>Kwestia ta została bardziej szczegółowo opisana w tekście Prognozy.</p> <p>uwaga ozn. 34</p> <p>Autorzy dołożyli wszelkich starań, aby</p>
--	--	---

	<p>negatywne oddziaływania mogą być faktycznie zredukowane do poziomu nieistotnego. Nie pozwala to na właściwe wskazanie koniecznych modyfikacji PBDK.</p> <p>uwaga ozn. 36</p> <p>WWF podtrzymuje swoje zdanie na temat wypaczenia idei oceny strategicznej poprzez delegowanie rozwiązywania problemów zidentyfikowanych w skali makro na poziom poszczególnych przedsięwzięć. Rozwiązania alternatywne, o których mowa w Art. 5(1) dyrektywy 20014WWE potencjalnego wpływu na środowisko nie zostały przedstawione.</p> <p>uwaga ozn. 37</p> <p>Omówiono wcześniej.</p> <p>uwaga do rozdz. 7.2.3. Prognozy (2011-2015)</p> <p>Nie rozumiemy co wspólnego z „oceną oddziaływania na ptaki (rozdz. 7.2.3 Prognozy) ma osiem stron tekstu o charakterystykach występowania pospolitych ptaków, przepisanych z publikacji OTOP (z niewiadomego powodu błędnie cytowanych jako publikacja GIOŚ — pozycja 180 w spisie literatury)? Jednocześnie wpływ emisji hałasu na populacje ptaków został w tym rozdziale scharakteryzowany z użyciem trzech słów na s. 159 „Prognozy” („wzrastająca emisja hałasu”). Podobnie potraktowano zagadnienie kolizji ptaków z samochodami. Po uważnej lekturze „Raportu z nieformalnych konsultacji społecznych” (tom E opracowania) wiemy już, że „Prognoza” nie jest z pewnością żadnym „superdokumentem”, ale sądzimy, że kluczowe oddziaływania powinny być omówione w głównym dokumencie, w tak zatytułowanym rozdziale, z użyciem więcej niż kilku słów, o ile Autorzy nie chcą być posądzeni o brak kompetencji w przedmiocie opracowania. Lektura rozdziału o oddziaływaniach na ssaki</p>	<p>dotrzeć do wszystkich dostępnych danych.</p> <p>Wskazane braki w wiedzy są odzwierciedleniem braków rozpoznania przyrodniczego naszego kraju.</p> <p>uwaga ozn. 35, 36</p> <p>Odpowiedzi na tę uwagę udzielono w części odpowiedzi „Odnośnie do kwestii oceny oddziaływania na obszary Natura 2000”</p> <p>uwaga do rozdz. 7.2.3. Prognozy (2011-2015)</p> <p>Rozdział 7 Prognozy dotyczy opisu stanu istniejącego środowiska, stąd przytoczono w nim dostępne informacje o ptakach występujących w Polsce.</p>
--	--	--

		przekonuje nas, że takie zadanie może być odpowiednio i treściwie wykonane.	
6	Mieszkańcy osiedla przy ulicy Młynarskiej w Słupnie	<p>1. My właściciele nieruchomości położonych na osiedlu mieszkaniowym przy ul. Młynarskiej w Słupnie zwracamy się z prośbą o montaż ekranów dźwiękochłonnych oddzielających nasze osiedle od drogi krajowej nr 62.</p> <p>W uzasadnieniu informujemy, że nasze osiedle zlokalizowane jest wzdłuż drogi krajowej nr 62, przy czym występuje duża różnica poziomów (droga jest położona kilka metrów powyżej naszego osiedla). W ostatnich latach natężenie ruchu znacząco wzrosło, a co za tym idzie także emisja hałasu od przejeżdżających pojazdów (w szczególności „tirów”). W związku z tym, że droga jest położona powyżej osiedla, większa jest dokuczliwość hałasu dla mieszkańców naszego osiedla.</p> <p>Najwyższe natężenie hałasu występuje w godzinach popołudniowych od godziny 15-tej do późnych godzin wieczornych oraz wcześniej rano od godziny 4-tej. Dokładnie wtedy, kiedy powinniśmy odpoczywać.</p> <p>Obserwując zaangażowanie UG Słupno w dynamiczne zmiany w infrastrukturze gminy oraz dbałość o środowisko naturalne i bezpieczeństwo jej mieszkańców jesteśmy przekonani, że problem hałasu na naszym osiedlu zostanie w miarę szybko wyeliminowany poprzez montaż ekranów dźwiękochłonnych.</p> <p>Do wniosku załączono listę poparcia podpisana przez 24 mieszkańców osiedla przy ulicy Młynarskiej w Słupnie.</p>	1. Budowa ekranów akustycznych przy drodze krajowej nr 62 w miejscowości Słupno nie należy do inwestycji realizowanych w ramach Programu Budowy Dróg Krajowych 2011-2015, którego dotyczą niniejsze konsultacje. Wniosek przekazano do Oddziału GDDKiA w Warszawie, który jest organem właściwym do jego rozpatrzenia.
7	Paweł Mleczo	1. Generalna uwaga dotyczy ogłoszenia zamieszczonego na stronie internetowej GDDKiA odnośnie konsultacji społecznych Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2011-2015. Brak jest podstaw prawnych jak również merytorycznych do rozdzielania uwag na uwagi do dokumentu	1. Sposób i forma składania uwag do Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2011-2015 wraz z Prognozą oddziaływania na środowisko jest zgodny

	<p>oraz na uwagi do Prognozy i wskazywaniu dwóch odrębnych miejsc składania uwag. Strategicznej ocenie oddziaływania na środowisko poddawany jest w tym przypadku Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2011-2015 (PBDK). Została do niego sporządzona Prognoza oddziaływania na środowisko. Ustawa nie przewiduje odrębnego trybu składania uwag do Prognozy oddziaływania na środowisko, tylko do opracowywanego dokumentu. Strategicznej ocenie oddziaływania na środowisko poddawany jest projekt dokumentu wraz z prognozą oddziaływania na środowisko i z tego tytułu mogą również powstawać uwagi do prognozy, ale nie powinny być one odrębnie traktowane. Nie wyklucza to jednak, iż dana uwaga może dotyczyć jedynie prognozy oddziaływania na środowisko.</p> <p>2. Sporządzona do PBDK prognoza oddziaływania na środowisko z założenia jest opracowaniem wadliwym, ponieważ już w tytule wskazuje, iż jest to prognoza oddziaływania na środowisko skutków realizacji... Tym samym dokument nie wypełnia i wypełniać nie może wymogu zawartego w art. 51 ust. 2 pkt. 2 lit.a, przywołanej na wstępie ustawy, który brzmi: istniejący stan środowiska oraz potencjalne zmiany tego stanu w przypadku braku realizacji projektowanego dokumentu.</p> <p>Prognoza zawiera rozdział 7 o takim tytule, ale jego zawartość jest z nim niezgodna. Tym samym dokument nie spełnia zarówno wymogu ustawowego jak i uzgodnienia z właściwymi organami zakresu i stopnia szczegółowości informacji wymaganych w prognozie oddziaływania na środowisko.</p> <p>3. Wnoszę o wpisanie do PBDK na lata 2011-2015 jako zadania do realizacji do 2013 roku – dokończenia budowy odcinka trasy S7 – od ul. Christo Botewa do ul. Igołomskiej. Brak budowy tego odcinka nie został</p>	<p>z zapisami 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. Nr 199 poz. 1227). Rozdzielenie miejsc składania wniosków miało na celu uporządkowanie procesu konsultacji społecznych i ułatwienie właściwym organom odpowiedzi na uwagi.</p> <p>2. Rozdział 7 Prognozy odnosi się z właściwą dla tego typu dokumentu szczegółowością do istniejącego stanu środowiska oraz potencjalnych zmian tego stanu w przypadku braku realizacji projektowanego dokumentu. Przeanalizowano zarówno oddziaływanie na przyrodę ożywioną, jak i na wody powierzchniowe i podziemne, klimat akustyczny, zasoby naturalne, gleby, krajobraz i dobra materialne. Uzupełnieniem jest analiza zdrowia i warunków życia ludzi przeprowadzona na przykładzie najważniejszych relacji komunikacyjnych w kraju.</p> <p>3. Wniosek został przekazany do Ministra</p>
--	--	--

		oceniony w prognozie oddziaływania na środowisko. Przygotowania jego realizacji są znacznie zaawansowane, w tym wydana została decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach. Jej budowa pozwoli na zmniejszenie negatywnego oddziaływania aktualnego ruchu kołowego na obszar Natura 2000 „Łąki Nowohuckie” – PLH 120069.	Infrastruktury.
8	Marek Sołtysiak	<p>UWAGI DO ZAŁĄCZNIKA B19</p> <p><u>A. Uwagi ogólne</u></p> <p>1. Odnosząc się do raportów OOS dla omawianej w załączniku inwestycji, należy zauważyć, iż raporty te zawierały szczątkowe informacje o występowaniu batrachofauny.</p> <p>2. Raport OOS nie został prawidłowo zweryfikowany przez ówczesny organ ochrony przyrody, wydający decyzję środowiskową. O jakości pracy organu ochrony przyrody może świadczyć wypowiedź śląskiego konserwatora przyrody dostępna na stronie http://www.tvs.pl/informacje/2115,przyrodnicze_problemy.html, odnosząca się do nieprawidłowości stwierdzonych w rejonie węzła Bełk.</p> <p>3. Autorzy załącznika, dokonując przeglądu literatury zapomnieli o ekspertyzie dostarczonej w 2008 r. wykonawcom rozpatrywanych odcinków. Ekspertyza ta, pod nazwą „opinia dot. zagrożeń herpetofauny w zasięgu budowy autostrady A1 odcinka Sośnica (bez węzła) – Gorzyczki” (www.szukody.eco.pl/download/EKSPERTYZA_3_odcinki.pdf), charakteryzuje główne miejsca występowania batrachofauny kolidujące z przedmiotową inwestycją. Wspomniana ekspertyza, pomimo iż była wykonana przez niezależną NGO, (nie zaś przez inwestora ani podmiot przez niego wynajęty), z uwagi na zgłoszenie skargi do Komisji Europejskiej, była przełomowa dla wszystkich działań podejmowanych na</p>	<p>1. Ocena prowadzona w załączniku B19 nie miała za zadanie oceniać raportu o oddziaływaniu na środowisko sporządzonego na etapie sporządzania materiałów do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Raport oos był jedynie jednym ze źródeł informacji wykorzystywanym na potrzeby prognozy strategicznej.</p> <p>2. Ocena prowadzona w załączniku B19 nie miała za zadanie oceniać raportu o oddziaływaniu na środowisko sporządzonego na etapie sporządzania materiałów do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, ani przebiegu postępowania zmierzającego do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.</p> <p>3. Z tytułu ekspertyzy, na którą powołuje się wnoszący uwagi (Opinia dot. zagrożeń herpetofauny w zasięgu budowy autostrady A1 odcinka Sośnica (bez</p>

		<p>rzecz ochrony batrachofauny. Na podstawie wspomnianej opinii przygotowano również 3 wnioski zgłaszające wystąpienie szkód w środowisku (www.szkozy.eco.pl). Wojewoda śląski a następnie Ministerstwo Środowiska wnioski te odrzucili. W przeciwieństwie do organów krajowych inwestycją zainteresowała się Komisja Europejska. Moim zdaniem tym właśnie należy tłumaczyć dołączenie do dokumentu strategicznego dwóch szczegółowych załączników B18 i B19. Teza ta byłaby bezpodstawną w sytuacji, gdyby SOOS dla PBDK zawierała załączniki z zakresu ochrony batrachofauny dla wszystkich prowadzonych inwestycji, a przynajmniej dla losowo wybranych inwestycji jednak z różnych obszarów Polski.</p> <p>4. Załącznik zawiera informacje o zbiornikach w bliskim/bezpośrednim sąsiedztwie pasa drogowego. Brak w nim informacji o wpływach na populację płazów związanych ze zbiornikami położonymi w dalszej odległości od pasa drogowego.</p> <p>5. Należy zastrzec, iż poniżej przedstawione uwagi nie wyczerpują listy wszystkich udokumentowanych negatywnych wpływów inwestycji na batrachofaunę. Gdyby odnieść się do wszystkich kwestii, lista uwag wraz z dokumentacją fotograficzną miałaby objętość porównywalną z załącznikiem.</p> <p>6. Moje uwagi do załącznika B18 są zasadniczo zbieżne ze stanowiskiem Górnośląskiego Towarzystwa Przyrodniczego, zgłoszonym na etapie konsultacji nieformalnych.</p> <p><i>Stanowisko Górnośląskiego Towarzystwa Przyrodniczego zgłaszane na etapie konsultacji nieformalnych i sposób uwzględnienia uwag zamieszczono poniżej.</i></p>	<p>węzła) – Gorzyczki wykonana dla Fundacji Wspierania Inicjatyw Ekologicznych, dr inż. Marek Sołtysiak, Chorzów 30VII 2008r) wynika, że została ona przygotowana dla Fundacji Wspierania Inicjatyw Ekologicznych. Po zapoznaniu się z treścią ekspertyzy zamieszczonej pod adresem internetowym wskazanym w uwadze stwierdzono, że treść ekspertyzy w zakresie inwentaryzacji i środków minimalizujących oddziaływanie na batrachofaunę zasadniczo pokrywa się z treścią sporządzonej oceny przedstawionej w załączniku B19. Niemniej jednak zdecydowano się nieznacznie poszerzyć tekst załącznika B19 dodając dodatkowe odwołania w części dotyczącej inwentaryzacji do tekstu dr. Sołtysiaka i rozszerzając przywoływane listy gatunków w poszczególnych siedliskach o gatunki stwierdzone wyłącznie przez dr. Sołtysiaka. Drobne rozbieżności w składzie zinwentaryzowanych gatunków płazów nie zmieniają zakresu koniecznych do zastosowania środków minimalizujących oddziaływanie. Poniżej odniesiono się do sposobu uwzględnienia</p>
--	--	---	--

		<p>„Górnośląskie Towarzystwo Przyrodnicze, po zapoznaniu się z dokumentem „Ocena oddziaływania na środowisko autostrady A1, odcinka Pyrzowice - Sośnica, na batrachofaunę”, stanowiącego załącznik do strategicznej oceny oddziaływania dróg na środowisko dla Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2010 - 2015, zgłasza w drodze konsultacji następujące uwagi:</p> <p>1. Zgodnie z ustawą o dostępie do informacji o środowisku, jego ochronie oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, zwyczajowo najpierw określa się podmiot, na który inwestycja będzie oddziaływać, następnie określa się zakres oddziaływań, by następnie zaproponować metody minimalizujące i kompensujące oddziaływania. W przypadku inwestycji rozpatrywanej w niniejszym dokumencie kolejność działań była inna. Informacje jakie zebrano na etapie przygotowawczym dla wspomnianych inwestycji były niewystarczające i niekompletne. Uszczegółowiono je w fazie realizacji inwestycji. Przykładowo, nie uwzględniono faktu występowania cennego stanowiska płazów w rejonie doliny Brynicy, przez co nie wariantowano w tym miejscu sposobu realizacji inwestycji (nasyp – estakada); prowadząc tam autostradę na estakadzie można było ograniczyć negatywne oddziaływania na tamtejsze populacje płazów.</p> <p>2. Szczegółowa opinia dot. jakości raportów środowiskowych dla odcinka Maciejów - Pyrzowice została przedstawiona właściwym służbom ochrony przyrody (RDOŚ w Katowicach), które w typowy dla siebie sposób informacje te zignorowały. O brakach w raportach był też na odpowiednio wczesnym etapie informowany Oddział GDDKiA w Katowicach. Informacje o niekompletnych raportach również zostały zignorowane. Najdobitniejszym w zestawieniu z treścią decyzji</p>	<p>środków minimalizujących postulowanych w opinii dr Sołtysiaka:</p> <p>Ad. postulatu doprojektowania i wykonania przejść dla płazów w celu umożliwienia płazom przekroczenia autostrady w rejonie stawu Papierok – W rejonie stawu Papierok zlokalizowano dwa obiekty, które potencjalnie mogą pełnić funkcję przejść dla płazów: km 545+945 (przepust hydrologiczny z półką) oraz w km 546+269,44 (obiekt MA 510). W załączniku B19 dodano zapisy wskazujące, że również obiekt MA 510 będzie pełnić funkcję przejścia (półka zlokalizowana w obiekcie zostanie połączona z przyległym terenem w sposób zapewniający swobodny dostęp płazów).</p> <p>Ad. postulatu zabezpieczenia młak nad stawem Papierok przed zniszczeniem - celem ograniczenia wpływu realizowanej autostrady na przedmiotowe młaki skrócono długość drogi technicznej w stosunku do pierwotnego projektu.</p> <p>Ad. postulatu ewentualnego doprojektowania przejść dla płazów w rejonie rzeki Ruda (po wcześniejszym rozpoznaniu szlaków migracji) – w rejonie</p>
--	--	--	---

		<p>środowiskowej dowodem braku rozpoznania terenowego w zakresie występowania batrachofauny jest sytuacja opisana w dzienniku Zachodnim z dn. 14.10.2009 r. http://www.dziennikzachodni.pl/slask/173222,zaby-i-nietoperze-na-drozdze-autostrady,id,t.html (artykuł K. Nylec, B. Wnuk).</p> <p>3. W przypadku całości inwestycji (od Sośnicy do Pyrzowic), Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Katowicach, P. Jolanta Prażuch, zapewniała, iż w trakcie prowadzonej dla inwestycji procedury „wnikliwie przeanalizowano wszystkie uwagi i wnioski, rozpatrzono rozwiązania dotyczące realizacji przedsięwzięcia zaproponowane m.in. przez WROP oraz przedstawione w przedłożonych raportach, a określając warunki realizacji autostrady A1 uwzględniono działania minimalizujące negatywne oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko”. W tym samym piśmie Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska podał, iż Minister Środowiska zezwolił wykonawcy na zniszczenie siedliska ciemnicy zielonej na terenie oddziału 45a obręb Wieszowa, nadleśnictwo Brynek na działce 23/4. Pismo zawierało informację, iż GDDKiA Oddział Katowice wystąpił do Ministra Środowiska o zezwolenie na przeniesienie płazów zagrożonych zniszczeniem w wyniku budowy jedynie z odcinka Pyrzowice – Maciejów. Artykuł z dnia 14.10.2009 r. jednoznacznie w tym kontekście wskazuje, iż wniosek ten nie mógł zawierać pełnej informacji o występowaniu na tym odcinku batrachofauny. Inwestor nie dysponował wiedzą o występowaniu w pasie inwestycji batrachofauny, przez co złożony wniosek był niekompletny lub ogólnikowy. Dodatkowo należy zauważyć, iż zgodnie z informacjami uzyskanymi od GDDKiA Oddział Katowice, odcinek na którym znalazło się opisane w artykule</p>	<p>rzeki Ruda funkcję przejść dla zwierząt pełnić będą obiekty: 10E, 11E, 11a i MA502. Biorąc pod uwagę, że w dolinie Rudy zostanie umiejscowiony duży zbiornik rozrodczy zakres zastosowanych środków minimalizujących jest wystarczający .</p> <p>Ad. postulatu umożliwienia płazom dojścia do stawu Moczury poprzez: udroźnienie dla zwierząt zjazdu z autostrady, wykonanie alternatywnego miejsca rozrodu płazów po wschodniej stronie autostrady na wysokości składowiska odpadów górniczych w Knurowie (~km 525+500) oraz zrekompensowanie utraty podmokłości na wysokości km 532 poprzez budowę alternatywnego miejsca rozrodu –</p> <p>W rejonie łącznicy w. Knurów zlokalizowano zastępcze zbiorniki dla płazów co umożliwi zachowanie populacji na terenie odciętej od stawu Moczary.</p> <p>Ad. postulatu ułatwienia dostępu płazom do zbiornika rozrodczego w Czerwionce – Leszczynach w rej. ul. Grabowej (w związku ze wskazywaną informacją, że jeden przepust podautostradowy może</p>
--	--	--	---

		<p>stanowisko występowania płazów był pod nadzorem przyrodniczym, który nie wykazał obecności płazów w przedmiotowym miejscu.</p> <p>4. Górnośląskie Towarzystwo Przyrodnicze pragnie zauważyć, iż w przywołanym piśmie dyrektora RDOŚ, pominięto aspekt ochrony płazów na odcinku Sośnica – Maciejów, odzwierciedlając przez to merytoryczny poziom raportu środowiskowego dla tego odcinka.</p> <p>5. Biorąc pod uwagę powyższe, należy stwierdzić, iż „ocena oddziaływania na środowisko autostrady A1, odcinka Pyrzowice - Sośnica, na batrachofaune” jest dokumentem spóźnionym, zaś szereg informacji przedstawionych w raporcie uzyskano na etapie prowadzenia prac budowlanych, stąd też GTP w ogólnej ocenie stwierdza, iż dokument ten ma na celu stworzenie wizerunku inwestora od początku kładącego „nacisk na ochronę walorów przyrodniczych znajdujących się w otoczeniu autostrady” (str. 17). Kolejne stwierdzenie, iż „decyzje środowiskowe zawierają zapisy mające na celu zapewnienie odpowiedniej ochrony batrachofauny na etapie realizacji i eksploatacji inwestycji” (str.17) można zakwestionować z uwagi na ogólnikowe i nieprecyzyjne brzmienie tych zapisów – przykładowo, decyzje środowiskowe nie precyzowały lokalizacji zbiorników rozrodczych dla płazów (w nomenklaturze RDOŚ i GDDKiA „łęgowych”).</p> <p>6. Niezrozumiałe jest, iż do chwili obecnej, mimo ponad rocznego okresu prac ziemnych nie wykonano zbiorników zastępczych.</p> <p>7. Sposób realizacji zadań z zakresu nadzoru przyrodniczego na odcinku Sośnica - Maciejów jest dyskusyjny – w rejonie przyszłego węzła A1 – DTŚ pas budowy przy tamtejszym stanowisku płazów ogrodzono jedynie jednostronnie (stan lipiec 2010), zaś w rejonie ul. Karpackiej,</p>	<p>okazać się niewystarczający) – Wykonany przepust hydrologiczny pod autostradą, nieposiadający suchych półek. Obiekt z uwagi uwarunkowania terenowe, w tym połączenie z siecią rowów odwodnieniowych nie jest odpowiedni do przystosowania do funkcji przejścia dla płazów (może taką funkcję wypełniać jedynie sporadycznie) i nie znosi izolacji zbiornika w rej. ul. Grabowej od populacji płazów pozostającej po drugiej stronie drogi. Dlatego uznano konieczność budowy dodatkowego zbiornika po przeciwnej stronie drogi do zbiornika istniejącego. Zbiornik o pow. ok. 300 m², planuje się zlokalizować w rejonie km 529+ 000 – 529+500. O odpowiednie zapisy uzupełniono załącznik B19 Prognozy.</p> <p>Ad. postulatu wykonania, w ramach rekompensaty za zasypanie stawy w Bełku, nowych zbiorników w dolinie Bierawki, na północ od zjazdu z autostrady, optymalnie po dwóch jej stronach, w pewnym oddaleniu od pasa drogowego – W sąsiedztwie potoku Bierawki wykonano zbiornik zastępczy</p>
--	--	---	---

		<p>gdzie wcześniej stwierdzono płazy - nie wprowadzono jakichkolwiek działań (stan lipiec 2010). W rejonie piaskowni w Maciejowie, w sąsiedztwie miejsca rozrodu płazów zorganizowano zwałowisko mas ziemnych.</p> <p>8. „Monitoring stanu zerowego” powinien być oparty na całorocznych badaniach przyrodniczych, więc wykonany przed rozpoczęciem prac budowlanych, nie zaś na początku etapu realizacji inwestycji. Biorąc pod uwagę ewidentne braki w raportach OOŚ, można założyć, iż danych zerowych nie można było zgromadzić (vide stanowisko opisane w Dzienniku Zachodnim, „znalezione” w październiku, pod koniec okresu aktywności płazów, podczas zaawansowanych już prac ziemnych, czyli zapewne także podczas funkcjonowania nadzoru przyrodniczego lub co gorsza prowadzenia prac bez nadzoru przyrodniczego).</p> <p>9. Prowadzenie badań przyrodniczych w warunkach ruchu budowy, po jej rozpoczęciu nie gwarantuje skutecznej ochrony batrachofauny – trudno jest bowiem:</p> <ul style="list-style-type: none"> - dobierać właściwe środki ochronne bez znajomości stanu początkowego, - środki techniczne dopasowywać do istniejącego i realizowanego już projektu budowlanego. <p>10. Rozdział 3.5 wspomina o wygrodzeniu siatką o oczkach 0,5 x 0,5 cm – nie precyzuje jaka to będzie siatka – doświadczenia z odcinka Bełk – Sośnica, a także niezależne źródła informacji wskazują, iż siatka plastikowa nie powinna być rekomendowana z uwagi na nietrwałość.</p> <p>11. GTP ma duże zastrzeżenia co do sposobu funkcjonowania nadzoru na węzle Sośnica (długotrwały brak siatek od strony starorzeczy Kłodnicy</p>	<p>umożliwiający rozród płazów, równocześnie zlokalizowany w rejonie obiektu mostowy MA488 nad ciekim umożliwia swobodną migrację płazów pomiędzy przeciwległymi stronami autostrady.</p> <p>Ad. postulatu zabezpieczenia drogi nr 925 przed wtargnięciem na nią płazów – postulat ten wydaje się słuszny co do zasady. Zakres zabezpieczeń zaproponowanych do zastosowania na drodze A1 oraz łącznicy drogi do drogi nr 925 umożliwi skuteczne zabezpieczenie drogi nr 925 w przypadku podjęcia przez jej zarządcę działań w celu jej zabezpieczenia przed wtargnięciem płazów. W ocenie dodano zapis wskazujący na zasadność wprowadzenia wygrodzeń przez zarządcę drogi nr 925. Dodane zalecenia nie zmieniają zakresu zabezpieczeń stosowanych na drodze A1.</p> <p>Ad. postulatu przebadania czy stawów przy potoku spod Stanowic nie należy udostępnić płazom od strony wschodniej dodatkowymi przepustami – Ze względu na powstałe</p> <p>w wyniku realizacji inwestycji utrudnienia</p>
--	--	---	---

	<p>w 2010 r.) – co prawda nie stanowi to przedmiotu opracowania, jednak rzutuje na wiarygodność omawianego raportu.</p> <p>12. W kontekście braku zbiorników kompensacyjnych GTP zwraca się z zapytaniem, jakie były kryteria wyboru lokalizacji miejsc, w których wypuszczano odłowione płazy. Przykładowo 1391 ropuch szarych odłowionych w zlikwidowanym stawie Lenart może rzutować na populację związaną z miejscem, w którym odłowione zwierzęta zostały uwolnione (przypuszczalnie Las Chropaczowski). Wobec braku wcześniejszego rozpoznania decyzje o uwolnieniu zwierząt w przypadkowym miejscu mogą skutkować nieznanymi konsekwencjami w obrębie miejscowych populacji.”</p> <p>7. Odnosząc się dodatkowo do załącznika B18 wyrażam głębokie zaniepokojenie, iż w ciągu roku od dokonania uzgodnień, do chwili obecnej nie wykonano uzgodnionych zbiorników. Ponadto uważam, iż zbiorniki takie powinny powstać przed rozpoczęciem zasadniczych prac budowlanych, poza bezpośrednim sąsiedztwem pasa drogowego. Zdania tego jednak nie podzielił organ ochrony przyrody.</p> <p>8. Mimo przedstawionych poniżej licznych uwag krytycznych mam świadomość, iż zakres herpetologicznych prac interwencyjnych, odbiega znacząco od innych, tradycyjnie (z)realizowanych inwestycji drogowych w pozostałych regionach Polski (poza nielicznymi wyjątkami). Należy dążyć by interwencyjne, rzetelnie prowadzone prace herpetologiczne stanowiły standardowe procedury towarzyszące inwestycjom drogowym.</p> <p>9. W celach edukacyjnych autorzy załącznika powinni opisać w dodatkowym rozdziale z jakimi trudnościami musi zmierzyć się inwestor, który musi skonsumować zapisy niekompletnych raportów OOS.</p>	<p>w migracji płazów w kierunku stawów spod Stanowicami, w trakcie realizowanej inwestycji wykonano zastępcze siedlisko (zbiornik) dla płazów w km ok. 534+800.</p> <p>Ad postulatu przywrócenia w Świerklanach (~km 551+200) do użytkowania dotychczasowego miejsca rozrodu sąsiadującego z pasem drogowym oraz zapewnienia możliwości przejścia pod korpusem drogi poprzez ukierunkowanie kierunku migracji w stronę mostu nad Szotkówką (w tym wykonania przepustów dla płazów w tym rejonie oraz wykonania po przeciwnej stronie autostrady alternatywnego zbiornika) –</p> <p>Projekt budowy A1 przewiduje regulację cieku Szotkówka w km 551+100 - 551+300.</p> <p>Po regulacji miejsce zostanie zrewitalizowane przez nasadzenie właściwej roślinności zlikwidowanej w trakcie prac budowlanych. Z uwagi na lokalizację obiektu mostowego MA524 zapewniona zostanie migracja płazów w poprzek autostrady. Ewentualne</p>
--	---	---

	<p>Skutki pomijających kwestie przyrodnicze raportów przekładają się bowiem na konieczności modyfikacji projektu budowlanego, konieczność uzyskania dodatkowych pozwoleń, konieczność wykonania dodatkowych uzgodnień, konieczność poniesienia niezaplanowanych wcześniej wydatków. W skrajnym wypadku możliwa jest utrata dofinansowania ze strony KE, która wykazuje zainteresowanie sposobem realizacji inwestycji.</p> <p><u>B. Uwagi szczegółowe</u></p> <p>10. Wszystkie działania związane z ochroną batrachofauny prowadzone na odcinku Sośnica – Bełk były działaniami spóźnionymi. Podobnie było w przypadku działań na pozostałych odcinkach.</p> <p>11. Na jakiej podstawie stwierdzono wzrost liczebności płazów? (str. 7.). Zasadniczo bowiem przyjmuje się, iż liczebność płazów oraz liczba ich siedlisk ulega obniżeniu.</p> <p>12. Uwaga do str. 14: zalewisko w km 525+400 – 525+500 istniało jeszcze przed budową autostrady, trudno więc uznać iż zalewisko na nią wkroczyło. Posiadam dokumentację obrazującą, iż w obrębie zasypywanego składowiska podczas trwania prac znajdowały się płazy, stąd też mam powody twierdzić, iż jest iż były one zasypywane wraz z zalewiskiem. Warto zauważyć, iż autorzy załącznika, w przeciwieństwie do dalszej jego treści, nie zamieścili zdjęć obrazujących odłowy płazów podczas likwidacji zbiornika. Należy także zauważyć, iż w tym kilometrażu autostrada odcięła płazom dostęp do pozostałości miejsca rozrodu, zaś zlokalizowane w sąsiedztwie przepusty mają przekrój okrągły, niezalecany w budowie przejść dla zwierząt.</p> <p>13. Uwaga do str. 14: fakt, że dopiero na wniosek nadzoru inwestorskiego zmieniono przebieg drogi dojazdowej Dd14 w celu ominięcia zbiornika w</p>	<p>zwiększenie liczby zbiorników zastępczych będzie uzależnione od wskazań nadzoru przyrodniczego i wyników prowadzonych przez w/w nadzór obserwacji.</p> <p>Ad. postulatu rewitalizacji naruszonych robotami ziemnymi miejsc rozrodu i umożliwienia zwierzętom przejścia pod autostradą w Skrzyszowie w celu ocalenia populacji kumaka</p> <p>w Skrzyszowie (względnie odłowienia osobników – także pozostałych gatunków – i ich przesiedlenia) - Dwukrotnie w tym miejscu dokonywano odłowienia płazów. W razie wskazań nadzoru przyrodniczego mogą zostać wprowadzone dodatkowe środki minimalizujące.</p> <p>Ad. postulatu drobnych prac rewitalizacyjnych zbiornika po północnej stronie drogi w Krostoszowicach w rejonie kaskady stawów, przy hałdzie na skraju lasu istnieje, w celu umożliwienia egzystencji płazów, a także postulatu rozpatrzenia możliwości pozostawienia części jednego ze stawów tworzących ww. kaskadę, a przeznaczonego do likwidacji - Dwa z czterech stawów należą do</p>
--	---	---

	<p>km 528+900 dobitnie świadczy o jakości raportu i jakości decyzji zezwalającej na realizację tej drogi. Wiosną 2009, na wysokości przedmiotowego zbiornika obserwowano płazy rozjeżdżane na oddanej do ruchu autostradzie. Autostrada w tym miejscu skutecznie odcina płazom dostęp do miejsca rozrodu, zaś jedyny znajdujący się w pobliżu przepust w sąsiedztwie zbiornika nie spełnia parametrów przejścia dla zwierząt. O jakości nadzoru świadczy udokumentowany fakt istnienia na etapie budowy licznych niezabezpieczonych pułapek w sąsiedztwie przedmiotowego zbiornika, w których masowo ginęły płazy. W mojej ocenie miejsce to w pełni kwalifikuje się do zgłoszenia szkody w środowisku. Działaniem naprawczym powinna być budowa lustrzanego względem pasa drogowego zbiornika kompensacyjnego.</p> <p>14. Uwaga do str.15. Załącznik B19 nie podaje jakichkolwiek informacji o odłowach płazów przed zasypaniem zbiorników w rejonie węzła Bełk i drogi 925.</p> <p>15. Mimo posiadania informacji o miejscu kolizji szlaków migracji płazów z drogą 925 w Bełku, podczas wynikającej z podniesienia niwelety, przebudowy przepustu pod tą drogą i obecności siedlisk podmokłych po obu jej stronach, nie przebudowano wspomnianego przepustu dla potrzeb migracji zwierząt. W ten sposób dwustronnie zablokowano dostęp płazów do miejsc rozrodu w km 534+400 – 534+650.</p> <p>16. Tymczasowe siatki, które zamontowano na etapie realizacji odcinka Sośnica - Bełk, były nieskuteczne z uwagi, iż nie wkopano ich w grunt. Jest to jeden z powodów dla którego negatywnie oceniam nadzór „przyrodniczy” na tym odcinku.</p> <p>17. Uwaga do str. 15 – powierzchnia 35 m² stawu mającego za zadanie</p>	<p>właściciela prywatnego (stawy hodowlane), natomiast dwa pozostałe stawiki były oczkami wodnymi które powstały w wyniku tworzenia hałdy z łupka skalnego wydobywanego w kopalni. Jeden ze stawów hodowlanych został wykupiony przez GDDKiA i zostanie przywrócony jego charakter umożliwiając w pełni wykorzystanie przez płazy. Drugi staw jest na terenie prywatnym - Inwestor nie ma wpływu na sposób jego zagospodarowania.</p> <p>Ad. postulatu rewitalizacji stawu położonego w pobliżu autostrady, przy zabudowaniach (w 2008 r. w stanie suchym) oraz ewentualnej budowy miejsca rozrodu po północnej stronie autostrady w Krostoszowicach, jako rekompensaty za zlikwidowany staw przy drodze do Skrzyszowa (~km 561+150) – w km 561+200 został wybudowany zastępczy zbiornik rozrodczy.</p> <p>Ad. postulatu zabezpieczenie płazom możliwości bezpiecznego pokonania pasa autostrady i ewentualnej budowy małego zbiornika po południowo – wschodniej stronie autostrady w Połomni - teren</p>
--	---	--

	<p>„czasowego przejścia części płazów migrujących w stronę stawu Moczury” jest niewystarczająca. Powinno się raczej pisać o „symbolicznym zbiorniczku”. Dopiero rok po oddaniu inwestycji drogowej do użytku planuje się wybudować zbiornik o powierzchni 500 m². Inicjatywa ta jest na pewno zasadna, jednak przynajmniej 3 lata spóźniona. Poza tym mam wątpliwości, czy zbiornik jedynie w tej lokalizacji będzie wystarczający, gdyż zjazd z autostrady praktycznie całkowicie odciął dostęp do zbiornika. Warto również zwrócić uwagę, iż „przejście dolne” nad stawem Moczury, zaznaczone na dołączonej mapie, jest w rzeczywistości estakadą nad otwartą tonią wodną, przez co jego znaczenie dla zwierząt lądowych jest ograniczone.</p> <p>18. Uwaga do str. 16: 60 i 130 m² to zbyt małe powierzchnie zbiorników kompensacyjnych.</p> <p>19. Uwaga do str. 23: autorzy pominęli zdjęcie stawu w rej km 561 położonego poza pasem inwestycji, który podczas jej realizacji został zasypany, pomimo iż mógł on pełnić rolę zbiornika kompensującego efekt barierowy.</p> <p>20. Uwaga do str. 24: Decyzja z dn. 14.12.2006 zawierała zapis „ należy podjąć działania w celu minimalizacji zniszczeń terenów cennych przyrodniczo „Dolina Potoku Kłokocinka”. Tymczasem w dolinie potoku Kłokocinka zasypano 1 ze zbiorników kolidujących z inwestycją, w sąsiedztwie kolejnego zlokalizowano olbrzymie składowisko mas ziemnych dewastując otoczenie zbiornika. W listopadzie 2010 stwierdzono przysypywanie kolejnych zbiorników. Sposób realizacji inwestycji w tym miejscu jest dyskusyjny również w stosunku do treści pozostałych przytoczonych cytatów decyzji środowiskowej.</p>	<p>budowy, w miejscach występowania płazów został zabezpieczony siatką tymczasową , jest monitorowany, a płazy są przenoszone.</p> <p>4. Najbardziej zagrożone w skutek realizowanej inwestycji są osobniki i populacje płazów zasiedlających zbiorniki w rejonie drogi. Przyjmując, że zastosowane środki są wystarczające do dostatecznego zminimalizowania drogi na populacje płazów żyjących w bezpośrednim sąsiedztwie drogi można założyć, że oddziaływanie to będzie również dostateczne dla minimalizacji oddziaływania na populacje żyjące z dala od drogi.</p> <p>5. Duży stopień ogólności uwagi uniemożliwia szczegółowe odniesienie się do niej. Sposób minimalizacji oddziaływania drogi na batrachofaunę wydaje się poprawny.</p> <p>6. Odpowiedź na uwagi jest zbieżna ze stanowiskiem wyrażonym na etapie konsultacji nieformalnych:</p> <p>„1-12. Opracowanie „Ocena</p>
--	---	--

	<p>21. Można organowi administracji pogratulować zapisu decyzji „należy zapewnić siatek dogęszczających o oczkach nie większych niż 1 cm średnicy i min 30 cm wysokości nad poziomem gruntu (...)”. Taki zapis gwarantuje w realiach rynkowych, iż siatka będzie nieskuteczna, zaś inwestor będzie narażony na roszczenia wzywające do wymiany siatki.</p> <p>22. Z satysfakcją oceniam zamiar wygradzenia większości odcinków Bełk - Świerklany - Gorzyczki. Należy jednak zauważyć, iż wysokość zastosowanej siatki powinna wynosić 50 cm nad gruntem, siatka powinna być zaopatrzona w skuteczną przewieszkę, powinna być trwale wkopana w grunt, zaś średnica oczek powinna wynosić ≤ 5 mm. Generalnie uważam, iż wykonywanie długich wygradzeń herpetologicznych jest zasadne.</p> <p>23. W przejściach dla zwierząt na odcinku Bełk – Świerklany suche półki zostały wykonane z gabionów, co jest błędem projektowym, gdyż gabiony z uwagi na swoją strukturę utrudniają a wręcz uniemożliwiają migracje zwierzętom. Co prawda obserwowałem także wyrównanie powierzchni gabionów i jej utwardzenie drobnym materiałem skalnym, jednak na chwilę obecną trudno ocenić skuteczność takiego rozwiązania.</p> <p>24. Uwaga do tab. na str.25/26: nie zaplanowano przepustów dla płazów w rejonie stawu Papierok.</p> <p>25. W 2009 r. do prokuratury w Żorach zgłoszono możliwość popełnienia czynu zabronionego podczas budowy autostrady w rejonie dol. Kłokocinki. Stwierdzono prace budowlane (wymiana gruntów) w miejscu gdzie udokumentowano obecność płazów. Nadzór przyrodniczy nie dokonał inspekcji miejsca prac ani w godzinach wieczornych ani porannych poprzedzających rozpoczęcie prac ziemnych, sprzęt budowlany rozpoczął prace w obszarze zalewisk, w których bezpośrednio przed podjęciem prac</p>	<p>oddziaływania na środowisko autostrady A1, odcinka Pyrzowice - Sośnica, na batrachofaunę” zostało wykonane w roku 2010, czyli po rozpoczęciu prac budowlanych na przedmiotowym odcinku autostrady. Jest to wyraźnie podane w opracowaniu.</p> <p>Lokalizacja zbiorników kompensacyjnych została na roboczo uzgodniona z GTP.</p> <p>Pozostałe zgłaszane uwagi nie dotyczą przedmiotowego opracowania, a procedur administracyjnych przeprowadzonych na etapie przygotowania inwestycji.”</p> <p>7. W rejonie autostrady siedliska płazów są dość liczne. W tym kontekście nie zakończenie budowy zbiorników kompensacyjnych przed rozpoczęciem zasadniczej fazy prac budowlanych wydaje się dopuszczalne. Lokalizacja zbiorników kompensacyjnych wydaje się poprawna.</p> <p>8. Uwaga nie odnosi się wykonanej prognozy.</p>
--	--	---

	<p>stwierdzono występowanie larw płazów. Obserwowano w 2009r. również płazy w likwidowanych stawach w Szczykovicach. Nie wchodząc w szczegóły w 2009 r. nadzór herpetologiczny na odcinku Bełk – Świerklany oceniam negatywnie, z uwagi na fakt iż był niewystarczający i nieskuteczny. Prawdopodobnie jego jakość znacząco poprawiła się dopiero w roku 2010, po wniesieniu przez jedną z regionalnych organizacji pozarządowych zawiadomienia o zniszczeniu prawnie chronionych gatunków. Warto zauważyć, iż w roku 2010 zamontowano dodatkowe bariery dla płazów (str.42) – w mojej ocenie świadczyć to może o poprawie jakości pracy nadzoru przyrodniczego i połączonego z nim lepszego rozpoznania przyrodniczego, pominiętego w raporcie OOS. Mimo to, w sposób niewystarczający zabezpieczono zbiornik w rej km. 544+200, zaś dewastację dolinki Kłokocinki można nazwać barbarzyństwem. W raporcie nie znaleziono informacji co do losów zbiornika wodnego w sąsiedztwie MOPa w rej. dol. rz. Ruda.</p> <p>26. Znaczące straty podczas prac budowlanych miały również miejsce w rejonie stawu Moczury. Ponadto na odcinku Sośnica – Bełk wielokrotnie obserwowano płazy uwięzione w studzienkach odwodnieniowych. Również na odcinkach wygrodzonych tymczasową, (jednak wiszącą na gruncie) siatką zabezpieczającą. Nadzór przyrodniczy nad tym odcinkiem oceniam negatywnie.</p> <p>27. Uwagi do tab. na str.31 – tabela sugeruje, iż na wysokości stawu Papierok znajdzie się jedynie przepust hydrologiczny z jednostronną półką (km 545+945). Najbliższe, przepusty również hydrologiczne znajdują się w km 545+433 oraz km 547+649. Czyli dostęp do Młak nad stawem Papierok oraz do samego stawu Papierok ma umożliwić jeden przepust hydrologiczny. W mojej ocenie, w świetle obserwacji z 2008 r. to zbyt</p>	<p>9. Celem prognozy jest ocena programu budowy dróg krajowych, a załącznika B19 – kluczowego elementu, jakim jest oddziaływanie odcinka drogi A1 na batrachofaunę.</p> <p>10. Działania prowadzone odcinku A1 Sośnica-Bełk wydają się poprawne z punktu widzenia celu ochrony batrachofauny jakiemu mają służyć. W załączniku B19 nie ocenia się działań na innych odcinkach A1, ani działań podejmowanych na odcinku Sośnica-Bełk z punktu widzenia ekonomiki podejmowanych działań.</p> <p>11. Wzrost liczebności płazów w województwie Śląskiem związany jest głównie z poprawą jakości wód w regionie (efekt zmniejszenia emisji przemysłowych zanieczyszczeń środowiska) oraz z powstającymi kolejnymi zapadliskami górnictwami). W załączniku B19 zostało to wyjaśnione.</p> <p>12. Ad. powiększenia się powierzchni zalewiska w km 525+400 – 525+500. W załączniku B19 wskazuje się, że zalewisko powiększyło się wkraczając na obszar pasa autostradowego. Niezależnie od</p>
--	--	--

	<p>mało.</p> <p>28. Uwaga do fot.15 – w stosunku do powierzchni stawu zajętego przez autostradę zbiornik jest zbyt mały.</p> <p>29. Uwaga do zbiorników w Szczekowicach – zgłaszam zastrzeżenia do umocnienia brzegów gabionami – rozwiązanie takie jest niekorzystne z uwagi na strukturę tak wykonanego podłoża, utrudniającą zwierzętom przemieszczanie się.</p> <p>30. Uwaga do str. 35 – wysokość siatki 30 cm jest zbyt niska. Należy zwrócić uwagę, iż zastosowana siatka plastikowa cechuje się niską wytrzymałością. Doświadczenia z obwodnicy Grodzca Śl. wskazują, iż w niedalekiej przyszłości będzie się trzeba liczyć z koniecznością wymiany siatki. Kolejna uwaga krytyczna dotyczy tego, iż siatka ta była montowana na znaczącej długości już po zamontowaniu ogrodzenia głównego, w fazie eksploatacji. Zasadą powinno być oddanie do ruchu odcinków z całkowicie wykończonymi zabezpieczeniami. Autostrada pod ruchem w praktyce uniemożliwia prowadzenie czynnej ochrony (na odcinku Sośnica – Bełk w mojej ocenie takiej ochrony nie prowadzono).</p> <p>31. Uwaga do str. 39 – siatki tymczasowe zamontowane na odcinku Bełk – Sośnica były nieskuteczne z uwagi na ich niestaranny i nieprzemysłany montaż.</p> <p>32. Uwaga do str. 40 – siatki tymczasowe zamontowane na odcinku Bełk – Świerklany nie posiadały/posiadają skutecznej przewieszki.</p> <p>33. Cztery miesiące po oddaniu odcinka autostrady Sośnica - Bełk do użytku, doszło na nim do masowego rozjeżdżania płazów (http://www.youtube.com/watch?v=nA9jY_mLs3w), co było efektem braków lub wadliwie zamontowanych zabezpieczeń mających niedopuścić</p>	<p>oceny faktu, czy zalewisko powiększyło swoją powierzchnię po rozpoczęciu robót, czy jeszcze przed rozpoczęciem należy zauważyć, że zbiornik był zbiornikiem antropogenicznym powstałym w skutek działalności kopalni Knurów i zgodnie z obowiązującym stanem prawnych traktować go należy jako szkodę górniczą, która powinna zostać zniwelowana. Równocześnie należy zauważyć że inwestycja spowodowała jedynie zmniejszenie powierzchni zbiornika w obrębie pasa drogowego w stopniu niezbędnym do prowadzenia dalszych prac. Działania związane ze zmniejszaniem powierzchni zbiornika na gruntach poza pasem drogowym były niezależne od Inwestora.</p> <p>Podczas realizacji przedmiotowego odcinka zasypywanie wszystkich zbiorników zajmowanych przez płazy było monitorowane przez Nadzór Środowiskowy który prowadził ewakuację płazów z zagrodzonych obszarów. Należy również zwrócić uwagę że na etapie realizacji inwestycji zarówno po lewej jak i prawej stronie autostrady istniały</p>
--	--	---

	<p>płazy do pasa drogowego. Zabezpieczenia te były poprawiane przez cały sezon w 2010 więc po oddaniu autostrady do użytku. Ponadto siatka zabezpieczająca była za niska w świetle wymagań stawianym zabezpieczeniom dla płazów (jednak jej wysokość zgodna była z decyzją środowiskową!). Także do jakości wykonawstwa można mieć wiele zastrzeżeń. Ponadto szereg nieszczelności stwierdziłem u podstaw ekranów akustycznych – ostatnią dokumentację obrazującą nieuszczelności posiadam z sierpnia 2010 r. – czyli z okresu 9 miesięcy po oddaniu autostrady do ruchu.</p> <p>34. Będąc w listopadzie br. w rejonie budowy fragmentu kolejnego odcinka (Bełk – Żory), nie znalazłem tam wykonanych zabezpieczeń przed dostępem płazów do pasa drogowego. Twierdzę, iż wbrew zapewnieniom inwestora, wobec panujących zimowych warunków pogodowych, prawdopodobieństwo niezabezpieczenia tego odcinka autostrady przed dostępem płazów przed rozpoczęciem migracji godowych jest bardzo wysokie.</p> <p>35. Uwaga do str. 43 – w trakcie sporadycznych kontroli w r. 2010 stwierdzano obecność niezabezpieczonych studzienek. Podobne zastrzeżenia wynikają z obserwacji prowadzonych w roku 2009.</p> <p>36. Uwaga do str. 43 – lokalizacja siatek na odcinku Świerklany – Gorzyczki miejscami nie była wolna od wad. W okresie kiedy prace na tym odcinku były wstrzymane, w wybranych, kontrolowanych miejscach stwierdzano obecność w pasie budowy niestarannie zabezpieczonych pułapek dla drobnych zwierząt. Generalnie z punktu widzenia ochrony zwierząt przerwanie prac umożliwiło płazom ekspansję na teren inwestycji, co należy ocenić jako zjawisko niekorzystne. Przerwa w pracach umożliwiła natomiast zdobycie informacji o występowaniu płazów (vide</p>	<p>zalewiska gwarantujące możliwość rozrodu batrachofauny.</p> <p>Ad. przepustów o przekroju okrągłym w rejonie ww. zbiornika – przepusty w rejonie zbiornika nie zostały ujęte w załączniku B19 jako przepusty umożliwiające migrację batrachofaunie, głównie z uwagi na otoczenie (skarpy, układ rowów), które nie odpowiada typowym wymogom przejść faunistycznych. Obiekty te z założenia nie są przystosowane do funkcji przejść dla płazów (z uwagi na uwarunkowania terenowe mogą pełnić taką funkcję tylko sporadycznie). Po stronie wschodniej (lewej) drogi w odległości ok. 250 m znajduje się duży zbiornik. Twierdzenie o odcięciu płazów od miejsc rozrodu wydaje się nieuprawnione.</p> <p>Jednocześnie odnosząc się do uwagi, że przepusty o przekroju okrągłym są niezalecane do budowy przejść dla zwierząt w załączniku B19 dodano zapis zalecający pokrycie dna przepustów suchych o przekroju okrągłym (tylko przepustów wyszczególnionych jako mogących pełnić funkcję przejść dla</p>
--	---	--

	<p>str. 45-46), co z kolei należy ocenić pozytywnie (zgodnie z zasadą lepiej późno na etapie przerwy w realizacji niż wcale na etapie raportu OOS).</p> <p>37. Należy pozytywnie ocenić każdą inicjatywę budowy zbiornika (str.49).</p> <p>38. Należy zauważyć, iż po zlokalizowaniu składowiska mas ziemnych (km 540+400 – 540+600) zmieniły się warunki siedliskowe. Treść załącznika potwierdza, iż składowisko, zlokalizowane w obszarze płytkiego położenia zwierciadła wód (obszar doliny rzecznej) doprowadziło do zniszczenia atrakcyjnego siedliska płazów. Błędem było lokowanie mas ziemnych w zasięgu doliny rzecznej. Analogicznie jak w przypadku doliny Kłokocinki. Nie ma gwarancji, iż nawet w przypadku budowy zbiornika w rejonie km 540+400 – 540+600 warunki siedliskowe dla płazów będą równie atrakcyjne jak przed rozpoczęciem zasypywania doliny.</p> <p>39. Konieczne będzie skompensowanie szkód powstałych podczas niszczenia doliny Kłokocinki (rej. km 544 oraz 543). Jednak w rejonie km 543 proponowane powierzchnie zbiorników są symboliczne.</p> <p>40. Zmuszony jestem zakwestionować stwierdzenie, iż „nie ma potrzeby budowy dodatkowych zbiorników zastępczych” na odcinku Świerklany – Gorzyczki, tym bardziej że na stronie 55 autorzy załącznika podają informację „, ze względu na stwierdzenie w obrębie inwestycji licznych siedlisk herpetofauny, w tym rozproszonych stanowisk gatunków szczególnie cennych (...)”. Wybudowanie autostrady doprowadzi do powstania efektu barierowego, szczególnie dokuczliwego dla małomobilnych płazów.</p> <p>41. Uwaga do str. 56 – wyniki działań herpetologicznych na odcinku Bełk – Sośnica w świetle posiadanych materiałów są dla mnie niewiarygodne.</p>	<p>zwierząt, nie pełniących funkcji hydrotechnicznych), warstwą gruntu w celu wyrównania dostępnej dla migracji zwierząt.</p> <p>13. Zbiornik w rej. ul. Grabowej nie został zniszczony. Nie zakłada się, aby istniejący przepust miał pełnić rolę przejścia dla zwierząt (funkcja taka jest możliwa tylko sporadycznie, obiekt nie posiada półek, połączony jest z siecią rowów odwodnieniowych). W celu zapewnienia łączności populacji płazów pozostającej po zachodniej stronie drogi z terenami zdatnymi dla rozrodu zaproponowano doprojektowanie zbiornika o pow. ok. 300 m², w orientacyjnej lokalizacji: km 529+000 - 529+500. Zapisy załącznika B19 Prognozy zostały odpowiednio rozszerzone.</p> <p>14. Zał. B19 uzupełniono w rozdziale 5.1. o informacje dotyczące odłowu i przenoszenia płazów na odcinku Sośnica-Bełk w roku 2008.</p> <p>15. Wskazany przepust nie był zmieniany w trakcie inwestycji, sposób realizacji inwestycji nie wpłynął na wzrost stopnia izolacji pomiędzy siedliskami po</p>
--	---	---

		<p>Przykładowo we wrześniu 2009 kilkakrotnie stwierdzałem płazy uwięzione w studzienkach odwodnieniowych na wysokości zabezpieczonego siatką węzła Bełk. Warto zwrócić uwagę, iż na odcinku Sośnica – Bełk praktycznie nie ma dokumentacji z odławiania płazów.</p> <p>42. Monitoring powykonawczy jest istotnie pożądanym, jednak ocena wpływu inwestycji przy braku stanu zerowego (sprzed rozpoczęcia prac) będzie niemiernodajna.</p>	<p>przeciwnych stronach przepustu. Działania polegające na udrożnieniu przepustu w trakcie przebudowy fragmentu drogi wojewódzkiej 925 byłyby niezasadne, gdyż spowodowałyby zwiększenie dostępności obszaru wewnątrz węzła (pomiędzy drogą wojewódzką nr 925, a łącznicą drogi A1). Tym samym mogłoby dochodzić do przedostawania się zwierząt na jezdnię w obrębie „wnętrza” węzła. Dokładne zabezpieczenie „wnętrza” węzła nie jest możliwe (tereny nie przynależą do autostrady, należy się spodziewać ich sukcesywnego zagospodarowywania). Dla w omawianego przypadku przyjęto, że optymalnym rozwiązaniem jest zapewnienie zwierzętom możliwości wyjścia z obrębu węzła bez stymulowania napływu nowych osobników. Wyjście w terenów położonych w obrębie węzła zapewnione jest przez obiekt wyposażony w suche półki umiejscowione pod łącznicą drogi A1 z drogą wojewódzką obustronnie wygradzone. W sąsiedztwie ww. obiektu na łącznicy węzła nie projektuje się zbiorników rozrodczych mogących stymulować napływ płazów „do wnętrza</p>
--	--	---	---

			<p>węzła” od strony północnej.</p> <p>16. Uwaga nie dotyczy analizowanego stanu środowiska przyrodniczego ani obecnego oddziaływania drogi na batrachofaunę – nie jest możliwa do uwzględnienia w ramach załącznika B19.</p> <p>17. W środowisku można zauważyć pewne zróżnicowanie w preferencji między gatunkami płazów, stąd trudno określić jedną, odpowiednią dla wszystkich gatunków wielkość zbiornika. Jak jednoznacznie wynika z załącznika B19 w sąsiedztwie istniejącego zbiornika o pow. 35 m² planuje się budowę drugiego większego o powierzchni 500 m². Budowa tego zbiornika znosi efekt związany z odcięciem dostępu do Stawu Moczury przez zjazd a autostrady. Charakter estakady nad stawem Moczury nie wpłynie negatywnie na możliwość migracji płazów.</p> <p>18. W środowisku można zauważyć pewne zróżnicowanie w preferencji między gatunkami płazów, stąd trudno określić jedną, dobrą dla wszystkich gatunków wielkość zbiornika. Zbiorniki te będą zapewniały możliwość rozrodu i</p>
--	--	--	--

			<p>żerowania części gatunków batrachofauny. Ich wielkości wydają się odpowiednie.</p> <p>19. Zbiornik w km 561+100 był niewielkim oczkiem wodnym o powierzchni około 70 m², okresowo suchym, gdyż woda pochodziła wyłącznie z opadów. Podłoże oczka stanowiła skała płonna zawierająca znaczne stężenie soli stąd można wnioskować że nie stanowiło ono wysokiej wartości jako zbiornik rozrodczego dla batrachofauny. Likwidacja oczka została wykonana na wniosek właściciela bez akceptacji GDDKiA i Nadzoru Inwestorskiego. Niezależnie od tego, z uwagi na występujące w terenie płazy w odległości ok. 200 m dalej wykonano zbiornik zastępczy w Krostoszowicach.</p> <p>20. Jedynym zasypywanym na w rejonie Kłokocinki zbiornikiem był zbiornik przy MA 506. Został on najpierw osuszony pod Nadzorem Inwestorskim w październiku 2009 roku poprzez zlanie wody do przepływającej w sąsiedztwie rzeki Kłokocinki, umożliwiło to wydostanie się wszystkich płazów ze zbiornika. Na</p>
--	--	--	--

			<p>zasypanie zbiornika zezwolono po kilku dniach od jego osuszeni. Należy nadmienić, że pozostałe stawy, sąsiadujące z tym osuszonym pozostają w dobrej kondycji i nadal służyć mogą płazom, jako miejsce rozrodu. W listopadzie 2010 prowadzono prace zmierzające do odtworzenie stawów rybnych w rejonie MA 500 teren w obrębie prac był wygradzony, a wszystkie płazy ewakuowane przed rozpoczęciem prac po wcześniejszym obniżeniu zwierciadła wody. Prewencyjnie, pomimo wcześniejszego wyłapania płazów i wygradzenia terenu oraz zakończonego okresu migracji płazów, do połowy listopada prace związane z odtwarzaniem zbiorników prowadzone były pod nadzorem przyrodniczym. W trakcie tych prac nie stwierdzono obecności płazów.</p> <p>21. W praktyce na wygradzonych odcinkach zastosowano siatki o parametrach wyższych od opisanych w decyzji środowiskowej (co opisano w zał. B19).</p> <p>22. Parametry dodatkowych wygradzeń, opisanych w rozdziale 4.2 zgodne są z</p>
--	--	--	---

			<p>postulatami zawartymi w uwadze.</p> <p>23. Półki gabionowe zostaną przykryte warstwą betonu, na którym umocowane zostaną kamienie kładzone na płask lub warstwa żwiru otoczkowego. Rozwiązanie takie umożliwia powstanie równej, trwałej powierzchni odpowiedniej dla migracji drobnej zwierząt. Jest przy tym trwałe (np uniemożliwi kradzieże, tak jak ma to miejsce w przypadku podwieszanych półek metalowych).</p> <p>24. W rejonie stawu Papierok zlokalizowano dwa obiekty, które potencjalnie mogą pełnić funkcję przejścia dla płazów, tzn. przepust hydrologiczny z półką km 545+945 oraz obiekt MA510 w km 546+269,44. Zapisy załącznika B19 rozszerzono w rozdziale 3.3 wskazano obiekt MA510 jako mogący pełnić funkcję przejścia dla zwierząt (półka zlokalizowana w obiekcie zostanie połączona z przyległym terenem w sposób zapewniający swobodny dostęp płazów).</p> <p>25. Uwaga w większości nie odnosi się do oceny przeprowadzonej w Prognozie (w tym, w zał. B19).</p>
--	--	--	--

			<p>Ad. sygnalizowanego braku informacji co do losów zbiornika wodnego w sąsiedztwie MOPa w rej. dol. rz. Ruda – Zbiornik koło MOP-u przy dworku Bies został osuszony na jesieni 2008, przez poprzedniego właściciela, poprzez stopniowe spuszczenie wody. W październiku wykonując kontrolę zbiornika woda stwierdzono, że wysięki wodne znajdowały się tylko na dnie w jego środkowej części. W październiku i listopadzie prowadzono wycinkę krzewów, drzew i szuwarów na groblach stawu i w jego okolicy. Niecka po stawie została zasypywana zimą, więc na wiosnę nie stanowiła ona już miejsca atrakcyjnego dla płazów.</p> <p>26. Uwaga nie odnosi się do oceny przeprowadzonej w Prognozie (w tym, w zał. B19), nie możliwa do uwzględnienia.</p> <p>27. W rejonie km 546+100-546+400 zakłada się utworzenie siedliska zastępczego, które będzie stanowić alternatywne miejsce rozrodu płazów bytujących w rejonie stawu Papierok. Niezależnie od tego w rejonie stawu Papierok zlokalizowano dwa obiekty,</p>
--	--	--	---

			<p>które potencjalnie mogą pełnić funkcję przejścia dla płazów, tzn. przepust hydrologiczny z półką km 545+945 oraz obiekt MA510 w km 546+269,44 (pierwotnie nie wykazany w załączniku B19). Zapisy załącznika B19 rozszerzono w rozdziale 3.3 wskazano obiekt MA510 jako mogący pełnić funkcję przejścia dla zwierząt (półka zlokalizowana w obiekcie zostanie połączona z przyległym terenem w sposób zapewniający swobodny dostęp płazów).</p> <p>28. Zajęty zbiornik (w km 561+000) miał pow. ok. 70 m² zaś wybudowany ok. 100 m². Jego powierzchnia wydaje się wystarczająca.</p> <p>29. Zaprojektowane gabiony zostaną przykryte.</p> <p>30. W załączniku B19 dodano adnotację, że w przypadku kompleksowej wymiany i modernizacji siatek na dużych odcinkach (konieczność wymiany zniszczonych siatek) siatki należy wymieniać na wygradzenia o parametrach nie gorszych niż opisane w rozdziale 4.2.</p> <p>31. Uwaga nie możliwa do oceny i</p>
--	--	--	--

			<p>uwzględnienia w ramach zał. B19.</p> <p>32. Z uwagi na „tymczasowość” i stały nadzór przyrodniczy zastosowane rozwiązania wydają się poprawne.</p> <p>33. Uwaga nie odnosi się do Prognozy. Niemniej jednak należy podkreślić, że zgodnie z zapisami zawartymi w załączniku B19 w obrębie siedlisk w których stwierdzono liczne populacje płazów równoległe do ekranów akustycznych wstawiane będą wygradzenia batrachologiczne.</p> <p>34. Odcinek Bełk-Świerklany jest w trakcie budowy. Do czasu zamontowania stałych wygradzeń batrachologicznych utrzymywane i monitorowane będą płotki tymczasowe.</p> <p>35. Uwaga nie odnosi się do Prognozy. Niemniej jednak należy stwierdzić, że na oddanym do ruchu odc. Sośnica-Bełk zabezpieczone zostały wszystkie studzienki. Często jednak dochodzi do kradzieży. W razie stwierdzenia braku zabezpieczeń są one uzupełniane. Na trwających kontraktach stan zabezpieczenia studzienek kontrolowany</p>
--	--	--	---

			<p>jest przez nadzór środowiskowy oraz przyrodniczy.</p> <p>36. Uwaga nie odnosi się do Prognozy.</p> <p>37. Uwaga słuszna co do zasady w kontekście ochrony bartachofauny. Nie wprowadza konieczności dodatkowych poprawek Prognozie, w szczególności w zał. B19 .</p> <p>38. Z załącznika B19 wynika, że w dolinie rzeki Rudy oraz w dolinie Kłokocinki występują warunki dobre do stworzenia zbiorników rozrodczych. Zbiorniki planowane są w miejscu składowania nadkładu ziemi. Nie należy mówić „o zniszczeniu” siedliska w wyniku tego składowania. Lokalizacja zbiorników jest dobrana optymalnie. Siedlisko pierwotnie istniejące i tak zostałoby przekształcone w trakcie budowy zbiornika. Należałoby je tam zlokalizować nawet w razie składowania nadmiaru ziemi poza doliną. W tym kontekście przyjęty sposób postępowania był prawidłowy.</p> <p>39. Jak wykazano powyżej sugestia, że jakoby dokonywano „niszczenia” doliny Kłokocinki (w zakresie większym niż to</p>
--	--	--	--

			<p>wynika z trwałej terenu pod drogę) jest niezasadna. Ponadto należy zwrócić uwagę, że wielkość zbiorników planowanych w rejonie przejścia przez dolinę Kłokocinki jest większa od powierzchni zajętego stawu oraz, że w rejonie tym występują inne stawy będące dobrym siedliskiem dla płazów. W tym kontekście nie ma przesłanek do prowadzenia dodatkowych działań kompensacyjnych.</p> <p>40. Dla przedmiotowego odcinka zaproponowano zaadoptować, jako zbiornik rozrodowy dla płazów, zalewisko (powstałe częściowo w wyniku prac budowlanych) w Mszanie. Nie można również wykluczyć powstania dodatkowych zbiorników, jeżeli potrzeba taka zostałaby stwierdzona w wyniku prac nadzoru przyrodniczego. Należy zauważyć, że budowa zbiorników zastępczych zasadniczo nie znosi efektu barierowego (efekt ten – uniemożliwienie przekraczania drogi – będzie obserwowany niezależnie od tego czy dodatkowe zbiorniki zostaną wybudowane). Budowa zbiorników</p>
--	--	--	--

			<p>rozdrodzych ma uzasadnienie przede wszystkim, gdy w wyniku budowy drogi część populacji zostaje odcięta siedlisk odpowiednich dla rozrodu (w sytuacji gdy po jednej ze stron drogi występuje niedobór zbiorników wodnych odpowiednich dla rozrodu).</p> <p>41. Rozdział 5.1 uzupełniono o dane z monitoringu w roku 2008 na odcinku Sośnica-Bełk oraz Świerklany-Gorzyczki.</p> <p>42. Zakres i metodyka monitoringu porealizacyjnego umożliwi ocenę skuteczności wprowadzonych środków minimalizujących oddziaływanie na batrachofaunę. W tym kontekście wyniki monitoringu będą miarodajne.</p>
9	<p>Centrum Dziedzictwa Przyrody Górnego Śląska</p>	<p>W związku z prezentacją podczas X Ogólnopolskiej Konferencji Herpetologicznej części batrachologicznej Strategicznej Oceny Oddziaływania na Środowisko Programu Rozbudowy Dróg Centrum Dziedzictwa Przyrody Górnego Śląska wnosi następujące uwagi i zapytania:</p> <p>1. Treść analizowanych map (skala 1:50000) nie oddaje rzeczywistych warunków terenowych – stąd też uzyskane wyniki analizy zagrożonych potencjalnych siedlisk płazów obrazują jedynie w sposób przybliżony.</p> <p>2. Propozycję ochrony płazów podczas realizacji inwestycji drogowych, polegającą na budowie zbiorników kompensacyjnych, odsuniętych od linii</p>	<p>1. Wybór skali map poddanych analizie wynikał z rozmiaru zadania. Należy mieć świadomość, iż uzyskane rezultaty mają jedynie charakter orientacyjny, gdyż analizowane mapy nie zawierają informacji o wszystkich rzeczywistych, położonych w sąsiedztwie planowanych inwestycji potencjalnych miejscach rozrodu i występowania płazów. Ponadto analizowane treści map mogły od momentu ich wydania ulec</p>

	<p>rozgraniczających należy uznać za słuszną i zasadną. Słuszną jest także uzupełnianie roli zbiorników lokalizacją przepustów w strefach migracji płazów.</p> <p>3. Przygotowanie poradnika dobrych praktyk oraz katalogu rozwiązań projektowych jest inicjatywą niezwykle potrzebną.</p> <p>4. Propozycje kompensacji zbiorników niszczonych powinny zostać uzupełnione także dla inwestycji z grupy III.</p> <p>5. Opracowanie należałoby rozszerzyć o analizę wpływu obszaru zajętego przez planowane zjazdy autostradowe i inne obiekty towarzyszące.</p> <p>6. Jakie kroki podejmie GDDKiA w stosunku do inwestycji z grupy I oraz z grupy II?</p> <p>7. Czy i kiedy można się spodziewać zastosowania stawów kompensacyjnych na skalę określoną w załącznikach do strategicznej oceny oddziaływania na środowisko?</p> <p>8. Czy, i w jaki sposób GDDKiA będzie kontrolować stan zabezpieczeń uniemożliwiających dostęp płazów do pasów drogowych analizowanych w SOOS inwestycji?</p> <p>9. Czy GDDKiA planuje wprowadzić weryfikację zespołów pracujących w nadzorach przyrodniczych oraz zespołów wykonujących czynną ochronę?</p> <p>Korzystając z okazji uprzejmie prosimy o ustosunkowanie się także do uwag, jakie nasuwają się w związku z realizacją niektórych inwestycji drogowych na terenie województwa śląskiego:</p> <p>10. Dlaczego na trwającej od roku budowie odcinka Maciejów – Pyrzowice nie powstały do chwili obecnej zbiorniki kompensacyjne?</p>	<p>dezaktualizacji.</p> <p>2. Zalecenia dotyczące lokalizacji zbiorników kompensacyjnych oraz przepustów dla płazów znalazły się w konsultowanym dokumencie.</p> <p>3. W dokumencie wyraźnie stwierdzono, że „wysoko pożądanym jest przygotowanie takiego katalogu” (Rozdział 11.3).</p> <p>4. Inwestycje zaliczone do grupy III nie posiadają jeszcze decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, co wiąże się z brakiem wyznaczenia wariantów realizacyjnych. Z tego względu niemożliwe jest na tym etapie wyznaczenie propozycji kompensacji zbiorników, które mogą zostać zniszczone przy realizacji inwestycji.</p> <p>5. Ponieważ dla większości inwestycji na obecnym etapie nie jest znana dokładna lokalizacja węzłów i pozostałych obiektów towarzyszących, nie było możliwe ich ujęcie w niniejszym opracowaniu. Takie analizy zostaną wykonane w ramach raportów o oddziaływaniu na środowisko.</p>
--	--	---

	<p>11. Czy zagwarantowano rzeczywistą czynną ochronę płazów na rozpoczętej właśnie budowie odcinka S69 Bielsko Biała – Żywiec?</p> <p>12. W związku z otrzymaniem dokumentacji o płazach ginących na drodze S-69 w rejonie Zwardonia proponujemy wprowadzenie tam zabezpieczeń zatrzymujących płazy przed wejściem na drogę.</p> <p>13. Konieczne jest uzupełnienie raportu OOS dla drogi DK 78 w aspekcie oddziaływania na płazy, gdyż raport złożony w RDOŚ w Katowicach nie zawierał inwentaryzacji miejsc występowania płazów.</p> <p>14. Należy dopilnować, aby – zgodnie z zaleceniami SOOS – raport OOS dla drogi S1 na odcinku Mysłowice – Bielsko zawierał pełną inwentaryzację herpetologiczną.</p>	<p>6. W Rozdziale 11.3 zostały opisane proponowane działania minimalizujące dla płazów, natomiast w Rozdziale 13.6 podano zalecenia w zakresie ochrony płazów do realizacji na etapie raportów o oddziaływaniu na środowisko. Dodatkowo w Załączniku B7 przedstawiono analizę szczegółową wpływu poszczególnych inwestycji na batrachofaunę.</p> <p>7. W Prognozie stwierdzono, że „z punktu widzenia ochrony płazów zasadne i konieczne jest budowanie takich zbiorników przed rozpoczęciem zasadniczych prac budowlanych.” Zaznaczyć należy, że charakterystyka oddziaływań na potencjalne siedliska płazów przedstawiona w załączniku B7 (wraz z liczbą kompensacji w odniesieniu do zbiorników wodnych) jest jedynie ogólną analizą szacunkową, której wyniki powinny zostać zweryfikowane w terenie podczas inwentaryzacji wykonywanej na potrzeby sporządzenia raportów o oddziaływaniu na środowisko. Dopiero na tej podstawie można mówić o wyznaczeniu dokładnej liczby zbiorników kompensacyjnych.</p>
--	---	--

			<p>8. Kontrola stanu technicznego urządzeń związanych z drogami krajowymi jest statutowym obowiązkiem GDDKiA jako zarządcy drogi.</p> <p>9. W Prognozie stwierdzono, że niezbędne jest wprowadzenie nadzoru przyrodniczego oraz zespołów wykonujących czynną ochronę składających się z osób kompetentnych oraz posiadających odpowiednią wiedzę do wykonywania tych zadań. Jednocześnie zasugerowano, aby nadzór przyrodniczy nie podlegał wykonawcy i inwestorowi, co zapewniłoby niezależność prowadzonych działań.</p> <p>Pozostałe pytania nie odnoszą się do zakresu oceny strategicznej, zostaną przez GDDKiA przeanalizowane odrębnie.</p>
10	<p>Radosław Ślusarczyk</p> <p>Stowarzyszenie Pracownia na rzecz Wszystkich Istot</p>	<p>W związku z trwającymi konsultacjami społecznymi projektu Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2011-2015, dla którego przeprowadza się procedurę strategicznej oceny oddziaływania na środowisko (dalej: SOOŚ) przedstawiam następujące uwagi i wnioski:</p> <p>1. Wbrew treści tomu E prognozy oddziaływania na środowisko („Raport z nieformalnych konsultacji społecznych”), większość wniosków Stowarzyszenia Pracownia na rzecz Wszystkich Istot została uwzględniona w sposób lakoniczny, zatem nie zgadzamy się z opatrzeniem ich formułą,</p>	<p>2. Autrzy przyjmują uwagę jako sugestie do wykorzystania w ramach tworzenia specyfikacji przetargowych.</p> <p>Zwracamy jednak uwagę, że Zamawiający nie może formułować wymagań ograniczających konkurencję.</p> <p>Zwracamy również uwagę, że opracowanie wzorcowego opisu</p>

	<p>„dokument został uzupełniony we wnioskowanym zakresie”.</p> <p>Uszczegółowienie tej kwestii znajduje się w kolejnych punktach niniejszego pisma (II-IV).</p> <p>2. Mając na względzie systemowe podejście do minimalizacji negatywnych oddziaływań przedsięwzięć wynikających z Programu Budowy Dróg Krajowych, wnioskowaliśmy o sformułowanie w ramach SOOŚ działań, minimalizujących polegających na wprowadzaniu do treści specyfikacji istotnych warunków zamówienia określonych (i do całości dokumentacji przetargowej) zapisów mających na celu wybór tych wykonawców zadań, którzy zapewnią jak najkorzystniejsze rozwiązania pro - środowiskowe. Zdaniem GDDKiA, zaproponowane przez nas przyznawanie dodatkowych punktów wskazanym wykonawcom robót byłoby sprzeczne z przepisami Prawa zamówień publicznych. W związku z powyższym, wnioskujemy o:</p> <ul style="list-style-type: none"> - formułowanie specyfikacji przetargowych w ten sposób, by przedmiotem zamówienia było wykonanie robót budowlanych z użyciem materiałów budowlanych, których wyprodukowanie uwzględniałoby odzysk odpadów (np. kruszywa powstałe w wyniku odzysku odpadów, ekrany akustyczne wytworzone z odpadowych tworzyw sztucznych, itp.) oraz sposób pozyskania produktu (np. użycie kruszyw wydobytych poza obszarami Natura 2000); - integrację Programu Budowy Dróg Krajowych (i jego SOOŚ) z Krajowym Planem Działań w zakresie zrównoważonych zamówień publicznych na lata 2010-2012 (Urząd Zamówień Publicznych, 2010 r.) oraz innymi dokumentami dotyczącymi tzw. „zielonych zamówień publicznych”; - formułowanie specyfikacji przetargowych w sposób preferujący 	<p>przedmiotu zamówienia wykracza poza zakres oceny strategicznej, w której sformułowano jedynie ogólne zalecenia w tym zakresie.</p> <p>3. W opinii Autorów kwestia działań kompensacyjnych za utraconą pojemność retencyjną powinna być potraktowana horyzontalnie. Nie jest możliwe stworzenie takiego programu jedynie w oparciu o dane dotyczące projektów drogowych, gdyż na takim szczeblu problemu nie da się rozwiązać.</p> <p>Budowa dróg, jakkolwiek przyczynia się do powstawania przedmiotowego zjawiska, nie jest jego główną przyczyną. Dlatego uważamy, że stosowne programy powinny być przygotowane w resorcie środowiska i uwzględniać wszystkie czynniki, które wpływają na utratę pojemności retencyjnej, w szczególności – odlesienia.</p> <p>4. W Prognozie wskazano te aspekty, które powinny być monitorowane w związku z wnioskami wynikającymi z analiz przeprowadzonych w ramach oceny strategicznej, natomiast nie wynikają</p>
--	--	--

	<p>wykonawców wpisanych do rejestru EMAS lub posiadających certyfikat ISO 14001. Proponowaliśmy również, by integralnym elementem SOOŚ były wytyczne co do formułowania zapisów dokumentacji przetargowych gwarantujących uzyskanie wysokiej jakości merytorycznej dokumentacji SOOŚ dla poszczególnych przedsięwzięć. Formalnie nasz wniosek został uwzględniony (rozdział 11.3, 13.2, 13.6), jednak zostało to wykonane w sposób lakoniczny. Wnioskujemy zatem, by w ramach SOOŚ opracować wzorcowy opis przedmiotu zamówienia pod kątem przygotowania i zawartości raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko.</p> <p>3. Pierwotnie wnioskowaliśmy o to, by katalog proponowanych działań minimalizujących poszerzyć o zapisy dotyczące działań kompensacyjnych w zakresie utraconej pojemności retencyjnej. Nasza uwaga została odrzucona z adnotacją, że „aspekt ten, w opinii Autorów, powinien być poruszony w dokumencie sektorowym środowisko”. Nie wytłumaczono przy tym, co konkretnie kryje się pod pojęciem „dokument sektorowy środowisko”. Nadal natomiast uważamy, że prognoza oddziaływania na środowisko opracowana w ramach SOOŚ powinna być uzupełniona o ten właśnie aspekt.</p> <p>4. Przedstawiona w prognozie oddziaływania na środowisko propozycja monitoringu realizacji Programu Budowy Dróg Krajowych oraz monitoringu poprawności wdrażania ustaleń SOOŚ skupia się wyłącznie na wybranych aspektach przyrodniczych (choć nie uwzględnia niektórych istotnych aspektów związanych np. ze skutecznością realizowanych kompensacji przyrodniczych). Nie odnosi się ona zupełnie do oddziaływań na ludzi — w tym m. in. do monitorowania emisji hałasu (np. w ramach aktualizacji map akustycznych), monitorowania wypadków drogowych (w tym: poważnych awarii i wypadków z udziałem zwierząt) i innych</p>	<p>z odrębnych przepisów prawnych.</p> <p>Zdaniem Autorów bezcelowe byłoby powielanie w Prognozie i wykazywanie jako zadań szczególnych tych działań, które są obowiązkowe niezależnie od wyników Prognozy.</p> <p>Zgadzamy się z wnioskiem o konieczności monitorowania jakości dokumentacji OOŚ, jak i sposobu wdrażania ustaleń wynikających z SOOŚ – stosowne zalecenie zostało wprowadzone w ostatecznej wersji Prognozy.</p> <p>Jednocześnie zapewniamy, że stosowne mechanizmy kontroli zostały w GDDKiA wdrożone.</p> <p>5. Dane dotyczące rozpoznania entomologicznego Polski nie są kompletne, zaś najlepszym stopniem rozpoznania charakteryzują się obszary Natura 2000. Jedynie dostępność danych decydowała o podejściu do analiz.</p> <p>Zwracamy uwagę, że niezależnie od powodów, granice obszaru Natura 2000 Lasy Skarżyskie nie obejmują wskazywane siedliska chronionych</p>
--	---	--

	<p>podobnych zagadnień.</p> <p>Ponadto, prognoza oddziaływania na środowisko nie formułuje zaleceń pod kątem monitorowania ustaleń wynikających z SOOŚ. Wnioskujemy, by monitorowana była zarówno jakość dokumentacji OOŚ, jak i sposób wdrażania ustaleń wynikających z SOOŚ — co wymaga opracowania odpowiednich mechanizmów systemowych.</p> <p>5. Przedstawiona w prognozie oddziaływania na środowisko ocena wpływu na owady została ograniczona jedynie do występowania entomofauny w obszarach Natura 2000.</p> <p>O tym, że jest to podejście nieprawidłowe i niewystarczające, świadczy chociażby przypadek drogi S7 na odcinku Radom — Kielce, gdzie na wysokości obwodnicy Skarżyska Kamiennej w dolinie rzeki Oleśnicy zlokalizowano węzeł drogowy w samym centrum zagęszczenia owadów podlegających prawnej ochronie, Jest on siedliskiem licznie występujących motyli gatunków przeplatka aurinia (<i>Euphychyas aurinio</i>), czerwończyk nieparek (<i>Lycaena dispar</i>), modraszek telejus (<i>Maculinea teleius</i>) (chronione Dyrektywą Siedliskowa) oraz modraszek alkon (<i>Maculinea alcon</i>). Dolina rzeki Oleśnicy pierwotnie była przewidziana do objęcia ochroną jako Obszar Specjalnej Ochrony siedlisk Natura 2000 „Łasy Skarżyskie”. Wycięcie doliny rzeki Oleśnicy z granic obszaru Natura 2000 zostało dokonane w sposób sztuczny, wbrew przesłankom przyrodniczym. Według „Standardowego Formularza Danych SOO „Łasy Skarżyskie”, celem ochrony tego obszaru są m.in. takie gatunki motyli, jak przeplatka aurinia, czerwończyk nieparek i modraszek alkon, które występują właśnie w dolinie rzeki Oleśnicy. Należy zatem uznać, że znaczące negatywne oddziaływanie wywierane na populacje motyli, ze względu na które wyznaczono obszar Natura 2000 „Łasy Skarżyskie”, jest równoznaczne</p>	<p>gatunków motyli. Ostateczne rozstrzygnięcie, czy zniszczenie siedliska gatunku poza obszarem Natura 2000 będzie miało wpływ na ten gatunek jako przedmiot ochrony obszaru, ze względu na konieczną szczegółowość analiz, nie jest możliwe na poziomie oceny strategicznej.</p> <p>Autorzy nie czują się kompetentni do przesądzania o rzeczywistym wpływie na tę populację, ze względu na brak weryfikacji terenowej prowadzonej w ramach oceny strategicznej (co jest spowodowane skalą oceny i jej strategicznym charakterem) i z tego względu ocenę opierają na ocenie dokonanej przez właściwy organ ochrony środowiska na etapie ponownej oceny oddziaływania na środowisko.</p> <p>W Prognozie sformułowano zalecenia odnośnie konieczności wykonywania szczegółowych analiz na etapie raportów o oddziaływaniu na środowisko.</p> <p>Metodologia oceny oddziaływania na entomofaunę została opisana</p>
--	---	---

	<p>oddziaływaniu na obszar Natura 2000, w związku z czym mają tu zastosowanie przepisy art. 6 Dyrektywy Siedliskowej.</p> <p>O wyżej wymienionym przypadku poinformowaliśmy Komisję Europejską, skierowaliśmy również do Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska wnioski o stwierdzenie nieważności decyzji środowiskowej i złożyliśmy odwołanie od zezwolenia na realizację inwestycji drogowej. Z powyższego wynikają dwa wnioski:.</p> <ul style="list-style-type: none"> - nie zgadzamy się z wynikami oceny oddziaływania na entomofaunę, w ramach której w ogóle nie zidentyfikowano problemu związanego z budową węzła drogowego w dolinie rzeki Oleśnicy w ciągu drogi S7, - wnioskujemy o przeprowadzenie analizy oddziaływania na owady występujące poza obszarami Natura 2000, <p>Ponadto:</p> <ul style="list-style-type: none"> - wnioskujemy o sformułowanie zaleceń odnośnie do przeprowadzenia analizy oddziaływania na owady w raportach o oddziaływaniu na środowisko indywidualnych przedsięwzięć, - wnioskujemy o wskazanie metodologii, jaką zastosował autor oceny entomologicznej przy kategoryzacji oddziaływań poszczególnych inwestycji wynikających z Programu Budowy Dróg Krajowych. <p>6. Przedstawiona w prognozie oddziaływania na środowisko analiza oddziaływań skumulowanych tylko częściowo uwzględnia inwestycje, które już są obecnie realizowane bądź też jedynie posiadają decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach. Priorytetową wagę w tej analizie nadano oddziaływaniom na obszary Natura 2000, natomiast w zasadzie całkowicie pominięto ocenę tych inwestycji pod kątem oddziaływania na pozostałe komponenty środowiska (w tym np. na poszczególne gatunki</p>	<p>w Załączniku Nr B11.</p> <p>6. W Prognozie szczegółowo przeanalizowano oddziaływanie skumulowane infrastruktury transportowej na korytarze ekologiczne zwierząt. Jak wyjaśniono w opracowaniu, w skali strategicznej nie analizuje się innych oddziaływań (np. utraty areałów osobniczych), gdyż tak szczegółowe analizy wymagają bardziej dokładnych danych o projektach niż skala strategiczna.</p> <p>Przeanalizowano również oddziaływanie na zdrowie ludzi, poprzez analizę oddziaływań na klimat akustyczny oraz emisję zanieczyszczeń do powietrza.</p> <p>Niemniej jednak w związku ze zgłoszonymi w tym zakresie uwagami, treść rozdziału 10.9 została przeredagowana i poszerzona.</p> <p>Odnosząc się do kwestii oddziaływania na batrachofaunę, odpowiedzi na postawione pytania znajdują się w rozdziale 4.3.</p>
--	---	---

		<p>zwierząt) i na zdrowie ludzkie.</p> <p>Powyższe uchybienie można zobrazować na przykładzie batrachofauny, gdzie w zasadzie nie ma odpowiedzi na tak kluczowe pytania, jak:</p> <ul style="list-style-type: none"> - dla których inwestycji z grupy I, II i III wykonano inwentaryzację batrachofauny w pasie 500 m od drogi? - jakie kroki zostaną podjęte wobec tych projektów, które posiadają decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach (bądź też trwa procedura jej wydawania albo i są one już realizowane), a nie zostały poprzedzone inwentaryzacją herpetologiczną i generują ryzyko wystąpienia znaczących negatywnych oddziaływań na płazy? - w jaki sposób weryfikuje się wpływ realizowanych inwestycji na batrachofaunę? (odpowiedź na to pytanie jest kluczowa dla uwiarygodnienia informacji przedstawionej w tomie E na str. 69: „tam gdzie to konieczne zostaną zrealizowane dodatkowe działania minimalizujące i kompensujące”). 	
11	Gabriel Tobor Burmistrz Miasta Radzionków	<p>1. W związku ze skierowaniem do konsultacji społecznych projektu Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2011-2015, Gmina Radzionków wnosi o uwzględnienie zmiany propozycji przebiegu drogi ekspresowej S11 na odcinku od węzła z drogą krajową nr 11 w Twarogu przez Tarnowskie Góry, Radzionków i Piekary Śląskie do węzła z autostradą A1 w Piekarach Śląskich, zgodnie z załączoną mapą.</p> <p>Przedmiotowy odcinek drogi S11 jest priorytetowy w powiązaniu z budową autostrady A1 na Górnym Śląsku, gdyż zapewnia odpowiednie połączenie Aglomeracji Górnośląskiej z Wielkopolską i Wybrzeżem, co ma znaczenie nie tylko dla gospodarki regionu, ale i gospodarki całej Polski.</p>	<p>1. Na obecnym etapie inwestycja jest we wczesnej fazie projektowej. Przebieg drogi zostanie określony dopiero w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wydanej na podstawie raportu o oddziaływaniu na środowisko. Zanim to nastąpi, zostaną przeprowadzone studia korytarzowe oraz analizy komunikacyjne, ekonomiczne i środowiskowe wszystkich możliwych do zrealizowania wariantów. Podczas procesu</p>

		<p>Stanowi także niezmiernie ważny i niezbędny element skomunikowania autostrady A1 z siecią dróg lokalnych, szczególnie Powiatu Tarnogórskiego i Piekar Śląskich.</p> <p>Za połączeniem S11 z węzłem autostrady w Piekarach Śląskich przemawia również planowane przez Miasto Chorzów i Miasto Bytom włączenie do tego węzła drogi krajowej nr 79 po jej przebudowie.</p> <p>W świetle wyżej przedstawionych okoliczności zmiana przebiegu drogi ekspresowej S11 i włączenie jej do węzła autostrady A1 w Piekarach Śląskich jest ze wszech miar uzasadnione.</p> <p>Trwające konsultacje społeczne w zakresie Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2011-2015, wydają się zasadnym momentem do przygotowania dokumentacji, która pozwoli na ostateczną akceptację i realizację budowy drogi S11 wg przedstawionego przez Gminę wariantu.</p> <p>Do wniosku załączono mapę z przebiegiem preferowanego wariantu.</p>	<p>wariantowania będą przeprowadzane konsultacje społeczne, na których będzie można zgłaszać wnioski dotyczące preferowanego przebiegu drogi ekspresowej S11.</p>
12	Jakub Kłoczko	<p>1. Nazywam się Jakub Kłoczko. Jestem mieszkańcem podwarszawskiej miejscowości Mroków, która leży przy drodze krajowej nr 7 (Warszawa - Kraków). Codziennie dojeżdżając do Warszawy przejeżdżam przez Raszyn. Nie wiem czy Państwo też wjeżdżają od tej strony do Warszawy? Jeżeli tak, to z pewnością zauważyli Państwo, że skrzyżowanie w Raszynie przy Kościele powoduje korek, który niejednokrotnie ciągnie się aż do Janek (w szczególności w godzinach szczytu). Nie prowadzę pomiarów natężenia ruchu ani i żadnych kosztownych badań, ale zauważyłem pewien niuans na tym odcinku drogi. Mianowicie aleja Krakowska od Janek w stronę Warszawy ma 3 pasy ruchu, kilkaset metrów przed skrzyżowaniem przy kościele w Raszynie kończy się prawy pas. Jest to dla mnie rzecz, co najmniej dziwna, bo w normalnych krajach Europejskich zawsze, ale to zawsze, jeżeli jest zwężenie drogi to kończy się pas lewy (poza krajami z</p>	<p>1. Zmiana organizacji ruchu na drodze krajowej nr 7 w miejscowości Raszyn nie należy do inwestycji realizowanych w ramach Programu Budowy Dróg Krajowych 2011-2015, którego dotyczą niniejsze konsultacje. Wniosek przekazano do Oddziału GDDKiA w Warszawie, który jest organem właściwym do jego rozpatrzenia.</p>

		<p>ruchem lewostronnym, tam jest odwrotnie). Powoduje to, że ciężarówki i autobusy przeciskają się na pas środkowy. Kilkaset metrów za zężeniem, jest skrzyżowanie przy Kościele. Tam samochody skręcające w lewo blokują lewy pas. Więc ci, co chcą jechać prosto też uciekają na pas środkowy, bo lewy jest zablokowany przez tych, co chcą skręcić.</p> <p>Podsumowując z 3 pasów robią nam się 2 a tak naprawdę jeden, bo prawy się kończy a lewy jest bardzo często zablokowany przez samochody skręcające w lewo.</p> <p>Chciałbym Państwu zasugerować przedłużenie prawego pasa o te 400, 500 m i nie kończenie go. A pas lewy zakończenie skretem w lewo przy Kościele w Raszynie. W ten sposób zyskamy 2 drożne pasy (prawy i środkowy) w stronę Warszawy i ciężki transport nie będzie musiał się „przeciskać” z prawego na środkowy pas, ponieważ prawy się nie będzie już kończył. Lewy natomiast, wystarczy oznakować z odpowiednim wyprzedzeniem, że za 2 km czy 1 km zakończy się on skretem w lewo. Lewym pasem przemieszczają się praktycznie w 100% samochody osobowe, które są bardziej mobilne i zwrotne od ciężarowych i autobusów, więc dużo szybciej i sprawniej zmieniają pas (o ile zostaną odpowiednio wcześniej poinformowane o takiej konieczności przez odpowiednie oznakowanie).</p> <p>Mam nadzieję, że rozważą państwo moją propozycję, załączam zdjęcie skrzyżowania.</p> <p>Do wniosku załączono zdjęcie skrzyżowania w Raszynie wraz z naniesionymi proponowanymi zmianami.</p>	
13	Maciej Sulmicki Sekretarz Stowarzyszenia	Wnioski do Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2011-2015 W nawiązaniu do zamieszczonego na stronach Ministerstwa Infrastruktury ogłoszenia	1-2. Wniosek został przekazany do Ministerstwa Infrastruktury, które jest odpowiedzialne zarówno za zakres

<p>Zielone Mazowsze</p>	<p>o konsultacjach społecznych Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2011-2015,</p> <p>wnosimy o wprowadzenie następujących zmian w Programie:</p> <p>1. Ograniczenie zakresu rzeczowego Programu uwzględniające m.in. konieczność zwiększenia nakładów na bezpieczeństwo ruchu drogowego, zbilansowania utrzymania dróg oraz infrastrukturę kolejową.</p> <p>Popieramy urealnienie Programu pod kątem możliwości finansów publicznych. Jest to odważna i konieczna decyzja - inwestycje inlastrukturalne nie mogą odbywać się kosztem zadłużania przyszłych pokoleń.</p> <p>Uważamy jednak, że ze względu na spóźnione podjęcie tej decyzji ograniczenie zakresu rzeczowego Programu jest niewystarczające, gdyż nie uwzględnia konieczności:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Zwiększenia w Programie udziału środków przeznaczanych na bezpieczeństwo ruchu drogowego, które to środki są - jak wykazujemy dalej w punkcie 2 i 4 - niewystarczające. - Zbilansowania kosztów utrzymania sieci dróg z wpływami od ich użytkowników — docelowo sieć dróg powinna być samofinansująca, bez konieczności angażowania środków zewnętrznych czy zaciągania kredytów. - Zwiększenia inwestycji przez Polskę w infrastrukturę kolejową — w dotychczasowej polityce inwestycyjnej proporcje wydatków na infrastrukturę drogową i kolejową zachwiane były na niekorzyść kolei, sprzecznie z zasadami zrównoważonego rozwoju. Efektem tego jest postępująca degradacja sieci kolejowej i coraz wyższe obciążenia nakładane na przewoźników kolejowych. Należy odwrócić tę tendencję, co wymaga zwiększenia zaangażowania Państwa w inwestycje kolejowe, w tym np. zmiany proporcji podziału pomiędzy drogi i kolej środków 	<p>rzeczowy, jak i finansowanie PBDK na lata 2011-2015.</p> <p>3. Dla niektórych inwestycji realizowanych przez GDDKiA, zwłaszcza w terenie zabudowanym, uwzględnia się w projekcie budowlanym ścieżki rowerowe wytyczane zazwyczaj razem z chodnikami lub jako połączone ciągi pieszo-rowerowe. W wielu przypadkach wzdłuż nowych dróg projektuje się także drogi dla ruchu lokalnego, zazwyczaj o niskim natężeniu, którymi swobodnie mogą się poruszać rowerzyści. Niemniej, poza terenem zabudowanym realizacja ścieżek rowerowych i chodników jest często nieuzasadniona.</p> <p>4. Analiza kosztów utrzymania drogi uwzględnia także utrzymanie i konserwację wszystkich obiektów i urządzeń znajdujących się w pasie drogowym, w tym ścieżek rowerowych i chodników.</p> <p>5. Pytanie przekazane do Ministerstwa</p>
-------------------------	--	--

	<p>unijnych a także środków z akcyzy od paliw silnikowych (a w konsekwencji — zmniejszenia nakładów z tych źródeł na infrastrukturę drogową).</p> <p>2. Wprowadzenie do Programu wydzielonej pozycji „Budowa chodników i dróg rowerowych wzdłuż dróg krajowych” i zapewnienie dla niej finansowania w wysokości 600 mln zł rocznie w latach 2011-2015.</p> <p>Według programu Gambit Drogi Krajowe, oddzielenie ruchu pieszego i rowerowego od ruchu kołowego poprzez budowę chodników, dróg dla rowerów i ciągów pieszo-rowerowych na odcinkach dróg krajowych o łącznej długości 8250 km. Z tej długości 4500 km wskazano jako odcinki priorytetowe, na których budowa infrastruktury dla niezmotoryzowanych jest konieczna, aby spełnić zakładane cele w zakresie ograniczenia wypadkowości w okresie strategicznym do roku 2013.</p> <p>Łączna długość chodników i dróg dla rowerów do wybudowania jest większa, gdyż ze względu na klasy i natężenia ruchu na drogach krajowych, na przejściach przez miejscowości przynajmniej chodniki, a w miarę możliwości także drogi dla rowerów, powinny być budowane obustronnie, aby obsłużyć wszystkie działki i ograniczyć konieczność przekraczania jezdni drogi krajowej przez pieszych i rowerzystów (prawie 100 osób rocznie ginie przy próbie przejścia na drugą stronę drogi krajowej). Roboczo można oszacować tę długość na 6000 km.</p> <p>Oprócz tego należy uwzględnić konieczność budowy bardziej kosztownych obiektów: nowych kładek i tuneli pieszo-rowerowych, pozwalających na bezkolizyjne pokonanie wybranych dróg, a także dostosowania do ruchu pieszego i rowerowego istniejących mostów. Szacujemy, że w skali kraju potrzebne będzie ok. 250 takich obiektów.</p>	<p>Infrastruktury.</p> <p>6. Budowa komunikacji szynowej nie jest przedmiotem niniejszego opracowania. Wariantowanie lokalizacyjne dla inwestycji przeprowadzanych w ramach PBDK na lata 2011-2015 w aglomeracji warszawskiej została lub zostanie przeprowadzona z uwzględnieniem istniejącej i planowanej sieci kolejowej.</p>
--	--	--

		<p>Przyjmując średni koszt budowy ścieżki rowerowej na 500 tys. zł/km, a kładki pieszo-rowerowej na 4 mln zł/szt., oznacza to konieczność zarezerwowania w Programie Budowy Dróg Krajowych środków na budowę ścieżek rowerowych w wysokości ok. 4 mld zł.</p> <p>Tymczasem wprowadzając w załączniku nr 4, przedstawiającym działania na istniejącej sieci dróg krajowych, wymienione zostały działania z zakresu BRD, ale łączna kwota na nie przeznaczona w latach 2010-2015 wynosi zaledwie 1955 mln zł (wg tabeli) lub 1900 mln zł (wg tekstu). Jak można się domyślać, budowa chodników i dróg dla rowerów to tylko jeden z wielu elementów BRD, czyli realne nakłady na infrastrukturę dla niechronionych użytkowników drogi zamkną się zapewne w kilkuset milionach złotych w ciągu 6 lat. Do 2015 r. zrealizowane zostanie zatem zaledwie 10-15% tego, co powinno być zostało zrealizowane do 2013 r.</p> <p>Konfrontując wysokość środków przeznaczonych na BRD z Programem Gambit Drogi Krajowe, należy zatem uznać, że są one niewystarczające i nie pozwolą na spełnienie zakładanych celów w zakresie poprawy bezpieczeństwa ruchu, a tym samym także osiągnąć zakładanych w Programie zysków z tej poprawy. Program zakłada ograniczenie liczby ofiar śmiertelnych o 75%, podczas gdy 38% zabitych na drogach stanowią piesi i rowerzyści. Nie jest realistycznym zakładanie czterokrotnego spadku liczby ofiar, jeśli zrealizowane zostanie zaledwie 10-15% długość chodników i ścieżek rowerowych ocenianych jako priorytetowe.</p> <p>3. Wprowadzenie wobec wszystkich inwestycji finansowanych w ramach Programu wymogu segregacji ruchu pieszego i rowerowego poprzez uwzględnienie w projekcie dróg dla rowerów, ciągów pieszo-rowerowych lub dróg serwisowych dla ruchu lokalnego.</p> <p>Doświadczenia samorządów dużych miast wskazują, że koszty budowy</p>	
--	--	---	--

		<p>systemu dróg rowerowych można znacząco ograniczyć stosując wymóg uwzględniania potrzeb ruchu rowerowego we wszystkich projektach budowy i modernizacji dróg. Jednocześnie w praktyce GDDKiA nie widać czytelnego klucza podejmowania decyzji o lokalizacji lub nie w pasie drogowym drogi dla rowerów.</p> <p>Z naszych doświadczeń wynika, że kwestie infrastruktury rowerowej należą do najczęściej poruszanych podczas konsultacji społecznych projektów inwestycji. Jednak etap oficjalnych konsultacji społecznych okazuje się często zbyt późnym, aby wprowadzić optymalne rozwiązania. W efekcie na nowych i zmodernizowanych drogach również często dochodzi do wypadków z pieszymi i rowerzystami.</p> <p>Na problem ten zwraca także uwagę Program Gambit Drogi Krajowe, wskazując m.in. na nieuwzględnianie potrzeb ruchu pieszego i rowerowego przy projektowaniu dróg ekspresowych i autostrad w korytarzach istniejących dróg, w efekcie czego również na drogach najwyższych klas często dochodzi do wypadków z udziałem pieszych i rowerzystów.</p> <p>4. Uwzględnienie przy kalkulowaniu nakładów na bieżące utrzymanie i remonty także kosztów utrzymania infrastruktury pieszej i rowerowej w pasach dróg krajowych.</p> <p>Środki obecnie przeznaczane na utrzymanie istniejących dróg są niewystarczające. Doświadczenia użytkowników wskazują na to, że nawet relatywnie nowa infrastruktura dla niezmotoryzowanych w pasach dróg krajowych znajduje się w złym stanie - ze względu np. na nierówności, ubytki nawierzchni, wybrzuszenia, zaleganie piachu czy śmieci. W zimie większość chodników i ścieżek rowerowych jest nieodśnieżana, w efekcie czego piesi zmuszeni są korzystać z jezdni - dokładnie wtedy, kiedy na drogach panują trudne warunki i segregacja ruchu jest najbardziej</p>	
--	--	---	--

	<p>potrzebna!</p> <p>Brak jest systematycznego monitoringu stanu tej infrastruktury ze strony zarządcy drogi, a kierowane do niego uwagi użytkowników dotyczące koniecznych prac porządkowych w zdecydowanej większości przypadków zbywane są ogólnikowymi stwierdzeniami o braku środków.</p> <p>Dlatego konieczne jest oszacowanie nakładów potrzebnych na utrzymanie w dobrym stanie infrastruktury pieszej i rowerowej wzdłuż dróg krajowych, w tym na monitoring stanu technicznego i utrzymanie zimowe, oraz uwzględnienie ich w programie.</p> <p>5. Wskazanie w efektach realizacji Programu długości dróg krajowych, na których zapewnione zostaną bezpieczne warunki dla ruchu pieszego i rowerowego oraz przewidywanej redukcji liczby ofiar śmiertelnych wśród niechronionych użytkowników ruchu.</p> <p>W punkcie 3.4 Programu podawane są wskaźniki efektów — m.in. kilometry zrealizowanych autostrad, dróg ekspresowych, obwodnic, dróg wzmocnionych. W punkcie tym należy podać także łączną długość planowanych do realizacji:</p> <ul style="list-style-type: none"> • chodników, • ścieżek rowerowych, • dróg serwisowych. <p>Jest to niezmiernie istotne w kontekście cytowanego już wyżej program Gambit Drogi Krajowe, który jako pierwsze priorytetowe działanie strategiczne na drogach krajowych wskazuje oddzielenie ruchu pieszych i rowerzystów od ruchu samochodowego.</p> <p>W tym samym punkcie Programu podawane jest także przewidywane zmniejszenie liczby ofiar na sieci dróg krajowych: 25% w 2013 roku w stosunku do roku 2009. Ze względu na znaczny udział niechronionych</p>	
--	--	--

	<p>użytkowników w liczbie ofiar, wskazane jest wyróżnienie tej kategorii, tzn. podanie w Programie także przewidywanego zmniejszenia liczby ofiar wśród niechronionych uczestników ruchu, aby możliwa była ocena skuteczności inwestycji planowanych w ramach Programu.</p> <p>6. Przygotowanie projektów w obrębie aglomeracji warszawskiej uwzględniające potrzebę zrównoważonego rozwoju Warszawy jako węzła drogowego i kolejowego.</p> <p>Zakładane w Programie opóźnienie realizacji dróg ekspresowych w okolicach Warszawy może być korzystne, jeśli czas ten zostanie wykorzystany na lepsze przygotowanie projektów. Projekty te powinny uwzględniać wykorzystanie korytarzy tras drogowych do wspólnego prowadzenia dróg i komunikacji szynowej. Przykładowo warto rozważyć prowadzenie nowych linii kolejowych:</p> <ul style="list-style-type: none"> - w korytarzu północnego wylotu z Warszawy drogi S-7 — zarówno dla potrzeb ruchu aglomeracyjnego (Łomianki, Zakroczym) jak i jako alternatywny dla linii przez Legionowo i Nowy Dwór Mazowiecki wyjazd dla pociągów dalekobieżnych w kierunku Gdańska i Olsztyna; - w korytarzu trasy Salomea — Wolica — odgańlenie od linii WKD wspomagające obsługę południowej części aglomeracji warszawskiej (gminy Michałowice, Raszyn, Nadarzyn), intensywnie się rozwijającą, a obecnie pozbawioną komunikacji szynowej. <p>Zwracamy uwagę, że prowadzenie linii kolejowych i/lub metra w korytarzach dróg wyższych klas jest powszechną praktyką w krajach europejskich, zwłaszcza w obszarach aglomeracyjnych. Pozwala to ograniczyć sumaryczne koszty inwestycji infrastrukturalnych i uciążliwości związane z późniejszą eksploatacją. Dodatkową zaletą jest łatwość tworzenia zintegrowanych węzłów przesiadkowych. Przykłady to:</p> <ul style="list-style-type: none"> - linia kolejowa i linia metra z Aten na lotnisko w pasach dzielących dróg 	
--	---	--

		<p>krajowych nr 6 i 62;</p> <p>- linia kolejowa i linia metra W pasie dzielącym południowej obwodnicy Amsterdamu (A10) i dalej w kierunku lotniska Schiphol (A4).</p> <p>Dotychczas inwestycje drogowe realizowane były w oderwaniu od innych potrzeb komunikacyjnych, co być może jest korzystne z punktu widzenia inwestora ale na pewno niekorzystne z punktu widzenia podatnika czy użytkownika systemu transportowego.</p> <p>7. Uszczegółowienie informacji o źródłach finansowania Programu.</p> <p>Informacja o źródłach finansowania Programu jest nieczytelna — brak kluczowej z punktu widzenia finansów informacji, jaka część środków Krajowego Funduszu Drogowego pochodzi ze źródeł stabilnych (opłata paliwowa, w przyszłości także opłata elektroniczna), a jaka z okazjonalnych (kredyty, obligacje). W zasadzie wyróżnione są jedynie środki unijne. Można wnioskować pośrednio — w punkcie 3.6 Programu zawarte jest stwierdzenie, że wpływy ze źródeł para podatkowych stanowią zaledwie 10% wpływów za rok 2010. Jednocześnie z tabeli nr 2 i 3 wynika, że środki krajowe wpływające do KFD wyniosą 16 mld, czyli 54% środków KFD. Brak informacji co stanowi pozostałe 44% i jakie w dalszej perspektywie będą koszty obsługi i spłaty zaciągniętych kredytów i wyemitowanych obligacji.</p> <p>Wnioskujemy o wskazanie udziału poszczególnych źródeł wpływów opłaty paliwowej, opłaty elektronicznej, kredytów, obligacji.</p>	
14	Józef Chromik Federacja Obrony Podhala	<p>W odpowiedzi na apel z grudnia 2010 r. Federacja Obrony Podhala stoi na stanowisku:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Należy zakończyć drogę szybkiego ruchu na obwodnicy Nowego Targu. 2. Od Nowego Targu należy rozproszyć ruch samochodowy, który tutaj w sposób naturalny rozdziela się i zmniejsza, 	1-10. W ramach PBDK na lata 2011-2015 nie przewiduje się żadnych prac na drodze krajowej nr 47.

	<ul style="list-style-type: none"> - rozproszona sieć dróg nie wymaga istotnego poszerzenia obecnych pasów drogowych, - regionalny system oznakowania drogowaskazowego powinien objąć wszystkie drogi prowadzące do celów turystycznych i ośrodków rekreacyjnych, - wielość dojazdów do Zakopanego pozwoli rozładować tworzące się na Zakopiance zatory, - zmodernizować istniejące mosty, wiadukty i skrzyżowania na bezkolizyjne, - eliminację estakad nad rzeką „Poroniec” w Poroninie ze względu na usytuowanie ich w terenie zalewowym oraz w terenie wpisanym do rejestru zabytków, - eliminacja estakad w Poroninie tj. w ciągu drogi łącznicy (KDG 2) do drogi nr 961 „UL. TATRZANSKA” i uwzględnienie rozwiązania saksofonowego według projektu IVV GmbH, - wykluczenie projektu GDDKiA tj. budowy autostrady, drogi klasy GP, czy G przez centrum miasta Zakopane zaplanowanej ulicą Kasprowicza, dalej projektowanej tzw. „północną obwodnicą,, tj. osiedlem Tatary, Kamieniec, ul. Szkolną z ekranami i całym wyposażeniem zgodnie z zasadami powołanymi w odrębnych ustawach, - zmienić od Nowego Targu przez Zakopane, Kościelisko, Witów klasę drogi z GP, czy G na L <p>3. Zaplanowanie budowy mostu w Białym Dunajcu po starym śladzie z uwzględnieniem trzeciego pasa szerokości 3,5 metra po terenie własności GDDKiA, zastosować obniżenie progu, co wyeliminuje w obrębie mostu wyburzenie około 20 siedlisk domostw.</p>	
--	--	--

	<p>4. Szybka kolej do Zakopanego na odcinku Kraków-Zakopane pozwoli wielu turystom, przyjechać do stolicy Tatr bez samochodu,</p> <ul style="list-style-type: none"> - szybka kolej umożliwi młodzieży z Podhala studiującej w Krakowie szybki dojazd do szkół i uczelni, - transport towarowy koleją odciaży DK 47 (tiry na tory), - końcowa stacja PKP zarówno dla przewozów pasażerskich jak i towarowych jest w Zakopanem i tak powinno pozostać. <p>5. Rozwiązaniem problemu skrzyżowań, zatorów w Poroninie i na Ustupie będzie wprowadzenie linii PKP do tunelu od Białego Dunajca, aż do Zakopanego.</p> <p>6. FOP podtrzymuje stanowisko, iż należy poszerzyć Zakopiankę na odcinku Nowy Targ - Zakopane jedynie o jeden pas ruchu wykorzystywany w miejscowościach do obsługi posesji i relacji skrajnych, a poza miejscowościami jako pas przeznaczony naprzemiennie do wyprzedzania.</p> <p>7. FOP podtrzymuje stanowisko, iż należy maksymalnie ograniczyć ruch samochodowy w Zakopanem, ponieważ miasto to jest położone w Kotlinie Zakopiańskiej słabo przewietrzanej, a gęstej zabudowy. Należy zaplanować tak wygodną sieć komunikacji miejskiej z ościennymi miejscowościami, aby miejscowa ludność nie musiała korzystać z samochodu osobowego.</p> <p>8. Należy uniknąć wyburzeń domów.</p> <p>9. Przeprowadzenie konsultacji z mieszkańcami Rdzawki w sprawie przebiegu DK 47 przez Rdzawkę, Lasek k/Nowego Targu.</p> <p>10. Nie zgadzamy się na włączenie rozwiązań GDDKiA, które są od wielu</p>	
--	---	--

		<p>lat oprotowane oraz uchylone przez Wojewódzki Sąd Administracyjny. Uwzględnić zaproponowane, przegłosowane przez burmistrzów i wójtów rozwiązania IVV GmbH Sp. z o.o Oddział w Polsce, tzn. jak wyżej wymieniono. Federacja Obrony Podhala w pełni odpowiedzialna za przyszłe losy tej Krainy apeluje o rozsądek i rozwagę przy podejmowaniu jakichkolwiek decyzji.</p>	
--	--	--	--

6. RAPORT Z KONSULTACJI SPOŁECZNYCH PROJEKTU PROGRAMU BUDOWY DRÓG KRAJOWYCH NA LATA 2011-2015

6.1. Zagadnienia ogólne

Projekt Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2011 – 2015 został poddany procesowi konsultacji społecznych, zgodnie z art. 54 ustawy z dnia 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. Nr 199, poz. 1227 z późn. zm.)*.

Projekt Programu został skierowany do konsultacji społecznych w dniu 6 grudnia 2010 r. Jednocześnie został on udostępniony w formie elektronicznej na stronie internetowej Ministerstwa Infrastruktury oraz Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad wraz z odpowiednimi linkami do stron dotyczących Prognozy oddziaływania na środowisko.

Proces konsultacji społecznych został podzielony na dwa etapy:

- a) etap I – tzw. konsultacje pisemne – w dniach 6 – 27 grudnia 2010 r. w ramach których wszystkie zainteresowane podmioty mogły zgłaszać swoje uwagi i opinie w formie pisemnej,
- b) etap II – spotkania konsultacyjne ze wszystkimi zainteresowanymi podmiotami w dniach 4 i 5 stycznia 2011 r. w siedzibie Ministerstwa Infrastruktury.

Zgodnie z przyjętymi założeniami, podjęto również kampanię informacyjną poprzez:

- a) opublikowanie ogłoszenia o rozpoczęciu konsultacji społecznych w prasie – dziennik „Gazeta Wyborcza” wydanie z dnia 16 grudnia 2010 r., z dnia 29 grudnia 2010 r. oraz w portalu ogłoszeniowym www.komunikaty.pl przez okres 28 dnia od 16 grudnia 2010 r.,
- b) zamieszczenie ogłoszeń i informacji na stronach internetowych Ministerstwa Infrastruktury, Generalnej Dyrekcji Dróg krajowych i Autostrad.

Informacja na temat prowadzonych działań konsultacyjnych była również przekazywana i propagowana na bieżąco w ramach prowadzonej polityki informacyjnej Ministerstwa Infrastruktury.

W dniu 6 grudnia 2010 r. projekt Programu skierowano również bezpośrednio do następujących partnerów społecznych:

- 1) Polski Kongres Drogowy,
- 2) Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych,
- 3) Sekretariat Transportowców NSZZ „Solidarność”,
- 4) Ogólnopolska Izba Gospodarcza Drogownictwa,
- 5) Polskie Linie Kolejowe S.A,

-
- 6) Polskie Koleje Państwowe S.A.,
 - 7) Polska Izba Paliw Płynnych,
 - 8) Polska Izba Gazu Płynnych,
 - 9) Stowarzyszenie Producentów Cementu,
 - 10) Polski Związek Pracodawców Producentów Kruszyw,
 - 11) Polska Konfederacja Pracodawców Prywatnych,
 - 12) Konfederacja Pracodawców Polskich,
 - 13) Związek Rzemiosła Polskiego,
 - 14) Business Center Club.

W procesie konsultacji społecznych zaplanowano i zorganizowano dwa całodzienne spotkania konsultacyjne w dniach 4 i 5 stycznia 2011 r. Informacja o spotkaniach została umieszczona w tych samych anonsach prasowych oraz na stronie Ministerstwa Infrastruktury.

W załączeniu treść anonisu prasowego informującego o konsultacjach społecznych oraz spotkaniach konsultacyjnych projektu Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2011-2015 (załącznik nr 1).

Konsultacje miały charakter otwarty. Każda instytucja, organizacja czy obywatel zainteresowany problematyką rozwoju infrastruktury drogowej oraz oddziaływania procesu budowy dróg na środowisko naturalne miał prawo do wyrażenia swojej opinii. Uwagi, w całym przedstawionym horyzoncie czasowym, były zgłaszane w formie oficjalnych pism przesyłanych na adresy obu podmiotów bądź wręczanych osobiście w trakcie spotkań konsultacyjnych, a także drogą elektroniczną na specjalnie wyznaczone do tego celu adresy poczty elektronicznej.

Prowadzone konsultacje miały na celu zebranie uwag, komentarzy i wniosków:

- przedstawicieli sektora budowlanego, produkcyjnego, materiałowego jako wykonawców zadań ujętych w projekcie Programu,
- przedstawicieli władz wojewódzkich, powiatowych i gminnych jako organów tworzących lokalne plany zagospodarowania przestrzennego oraz inwestorów na drogach publicznych niższych kategorii,
- przedstawicieli sektora transportu drogowego oraz indywidualnych uczestników ruchu, jako beneficjentów projektu Programu,
- przedstawicieli społeczności lokalnych na terenie, których przebiegać mają zadania drogowe ujęte w projekcie Programu,
- wszystkich indywidualnych przedstawicieli opinii społecznej.

Z uwagi na bardzo szerokie uświadomienie tematyki związanej z przygotowaniem i realizacją projektu Programu w mediach ogólnokrajowych i lokalnych konsultacje społeczne nabrały

niespotykanego wymiaru i przerodziły się w publiczną debatę na temat budowy dróg w Polsce. Posłużyło to zebraniu uwag, komentarzy i wniosków praktycznie od wszystkich zainteresowanych. Należy przy tym mieć na uwadze, że pomimo upływu terminu konsultacji społecznych oraz zorganizowania spotkań konsultacyjnych, uwagi, komentarze i wnioski do projektu Programu nadal napływają szerokim strumieniem.

W niniejszym dokumencie podsumowany został proces konsultacji społecznych:

- w formie spotkań konsultacyjnych zapewniających platformę do udzielenia natychmiastowej odpowiedzi na zgłaszane uwagi, komentarze i wnioski,
- w formie bezpośredniego przekazania projektu programu partnerom społecznym, w wyniku którego otrzymano ich pisemne stanowiska,
- w formie zabrania wszystkich uwag, komentarzy i wniosków, które napłynęły do resortu w formie pisemnej lub elektronicznej do dnia 5 stycznia 2010 r.

6.2. Wyniki spotkań konsultacyjnych

Spotkania konsultacyjne odbyły się w dniach 4 i 5 stycznia 2011 r. w Warszawie, w siedzibie Ministerstwa Infrastruktury. Informacja o spotkaniach została umieszczona w tych anonsach prasowych (załącznik nr 1) oraz na stronie internetowej Ministerstwa Infrastruktury.

Ze strony resortu infrastruktury w spotkaniach uczestniczyli przedstawiciele kierownictwa resortu, kierownictwa Departamentu Dróg i Autostrad, kierownictwa Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i autostrad oraz eksperci, którzy przygotowali projekt Programu oraz Prognozę oddziaływania na środowisko skutków realizacji Programu.

Spotkania konsultacyjne zaplanowane zostały na dwa dni (załącznik nr 2 - Program spotkań konsultacyjnych). Program każdego dnia rozpoczynał się od prezentacji projektu Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2011 – 2015 (załącznik nr 3) oraz prezentacji wyników Prognozy oddziaływania na środowisko skutków realizacji Programu (załącznik nr 4). W celu zapewnienia możliwości zapewnienia udziału w konsultacjach jak najszerszemu kręgowi osób zainteresowanych przyjęto formułę pracy jednocześnie w pięciu podgrupach roboczych:

- podgrupa środowiskowa,
- podgrupa obejmująca województwa: wielkopolskie, lubuskie, dolnośląskie, opolskie,
- podgrupa obejmująca województwa: śląskie, małopolskie, świętokrzyskie, podkarpackie,
- podgrupa obejmująca województwa: lubelskie, mazowieckie, łódzkie, podlaskie,
- podgrupa obejmująca województwa: zachodniopomorskie, pomorskie, kujawsko-pomorskie, warmińsko-mazurskie.

Przebieg dwudniowych spotkań został udokumentowany w postaci zapisu wideo oraz zapisu dźwiękowego.

Ponadto w dniu 4 stycznia 2011 r. o godzinie 17.00 zorganizowana została również ogólnodostępna konferencja. Konferencja rozpoczęła się od prezentacji ogólnych założeń projektu Programu. Następnie zaprezentowane zostały wyniki Prognozy oddziaływania na środowisko skutków realizacji Programu. Po części prezentacyjnej wywiązała się ożywiona dyskusja na temat ogólnych założeń projektu Programu, w szczególności z zakresu limitów finansowych oraz konkretnych odcinków dróg ujętych w ramach projektu Programu. Podczas spotkania szczegółowo omówiono dostępny poziom finansowania zadań drogowych w latach 2011-2013, dokumenty które ten poziom określiły oraz możliwości zmiany tych limitów. Wskazano kryteria, którymi kierował się resort infrastruktury przy ujmowaniu inwestycji w danych załącznikach. Kwestia ta budziła wiele kontrowersji, z uwagi na fakt iż obecne na spotkaniu podmioty postulowały o jak najszybszą realizację interesujących ich inwestycji.

Tematami, które były najdłużej i najżywiej dyskutowane były:

- a) budowa obwodnicy Suwałk, która została ujęta w ramach załącznika nr 2 do projektu Programu – wyjaśniono, iż głównym powodem ujęcia inwestycji w załączniku nr 2 do

projektu Programu był stan zaawansowania danego projektu, który nie gwarantuje rozpoczęcia realizacji zadania przed rokiem 2013 oraz brak możliwości sfinansowania zadania ze środków z budżetu UE,

- b) budowa drogi ekspresowej S-3 na odcinku Gorzów Wielkopolski – Międzyrzecz – powodem nieujęcia inwestycji do realizacji do 2013 roku jest wyczerpanie alokacji na projekty drogowe w ramach działania 6.1 Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko oraz niewystarczający limit finansowy na realizację zadań,
- c) budowa drogi ekspresowej S-8 Opacz – Paszków wraz z powiązaniem z drogą krajową nr 7 – w ramach tego projektu w wyniku wcześniej zgłaszanych postulatów rozstrzygnięto przetarg i następnie podpisano umowę z wykonawcą robót na pododcinek przebiegający w granicach miasta stołecznego Warszawy, pozostałe 2 pododcinki, których stan przygotowania jest niewystarczający pozostały w załączniku nr 1a jako zadania priorytetowe i możliwe do realizacji, ale jedynie w sytuacji przyznania dodatkowych środków,
- d) budowa drogi S-7 na całym odcinku od Warszawy do Krakowa - powodem nieujęcia inwestycji do realizacji do 2013 roku jest brak alokacji na to zadanie w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko oraz niewystarczający limit finansowy na realizację zadań.

Wszyscy zainteresowani zostali poinformowani, iż w wyniku szerokiego oddźwięku społecznego projektu Programu oraz kierując się troską o rozwój infrastruktury drogowej Minister Infrastruktury wystąpił z inicjatywą przeniesienia części alokacji kolejowej powstałej z oszczędności przetargowych na projekty drogowe. Pozytywna decyzja Komisji Europejskiej w tej sprawie da możliwość realizacji większej ilości inwestycji drogowych niż zostało to zaprezentowane w załączniku nr 1 projektu Programu.

Szczegółowy przebieg rozmów dotyczący konkretnych odcinków dróg odbywający się w podgrupach przedstawiony został jako załącznik nr 5 do przedmiotowego Podsumowania.

Lista podmiotów, które wzięły udział w spotkaniach konsultacyjnych stanowi załącznik nr 6 do Podsumowania.

6.3. Wyniki konsultacji pisemnych z partnerami społecznymi

Uwagi do Programu zgłosiło 7 organizacji, do których skierowano imienne zaproszenie do udziału (Polski Kongres Drogowy, Ogólnopolska Izba Gospodarcza Drogownictwa, Polskie Linie Kolejowe S.A., Polskie Koleje Państwowe S.A., Stowarzyszenie Producentów Cementu, Polski Związek Pracodawców Producentów Kruszyw, Business Center Club) oraz dwie dodatkowe organizacje (Stowarzyszenie Producentów Betonu Towarowego, NSZZ Solidarność Sekcja Drogownictwa).

Szczegółowe uwagi zgłaszane przez poszczególne podmioty zawiera poniższe zestawienie:

lp.	Nazwa organizacji	Uwagi dotyczyły
1	Polski Kongres Drogowy	<p>1. Powody zmiany (postulat dopisania "niewykonalności programu w jego dotychczasowej wersji"), 2. Zakres rzeczowy (brak równomierności regionalnej, brak uwzględnienia czynnika społeczno-gospodarczego i BRD) 3. Nieuwzględnienie wszystkich przygotowanych zadań (brak wskazań odnośnie ich losu w przyszłości) 4. Postulat przygotowania kolejnego programu dróg publicznych wszystkich kategorii, którego częścią winien być program rozwoju dróg krajowych (nie tylko tych ujętych w PBDK 2011-2015) 5. Postulat uszczegółowienia harmonogramów wykonania poszczególnych zadań, co ma pomóc w logistyce dostawcom materiałów (ryzyko braku asfaltu w 2012) 6. nieostre sformułowania -> brak jasności o powodach podjęcia lub niepodjęcia działania 7. Brak powiązania z listami indykatywnymi dla środków unijnych 8. krytyka tempa prac na ścianie wschodniej 9. wśród kryteriów do ustalania priorytetów z rozdziału 2.3 brak 3 ważnych czynników: BRD, wpływu na gospodarkę regionu, obciążenia dużych miast od tranzytu 10. uwagi do map z prognozą ruchu (nie wiadomo, czy uwzględniają odpłatność za część dróg krajowych). 11. Postulat zastąpienia perspektywy do 2012, perspektywą do 2015 (stan nawierzchni dróg) 12. Jaki będzie tryb realizacji S19, gdy nie zostanie powołana SSP 13. Krytyka nie uwzględnienia Warszawy jako przeciążonego węzła o znaczeniu ponadkrajowym i przesuwania zadań w Warszawie na po 2013 (postulat uwzględnienia min. wylotówek S2/A2, S7 na północ) 14. brak wystarczającej ekspozycji opłat z ETC 15. krytyka stwierdzenia o braku wpływu państwa na opłaty w systemie PPP 16. postulat uzupełnienia kryterium SDR z Załącznika 3 o przymiotnik "ciężarowy" 17. Krytyka pozostawienia 1/3 sieci dróg krajowych w stanie złym technicznym w 2013 18. Uwagi odnośnie sieci dróg krajowych 19. Postulat realizacji w pierwszej kolejności odcinków dróg ekspresowych stanowiących obejścia miast i miejscowości (największy wpływ na płynność ruchu, skracanie czasu i komfort przejazdu)</p>
2	Ogólnopolska Izba Gospodarcza Drogownictwa	<p>1. Program zbyt mało merytoryczny, zbyt mało wiarygodnych danych 2. Postulat aktualizacja obecnego PBDK do 2012 roku i próba oceny powodów niezrealizowania całego PBDK 2008-2012 3. Nierealne ramy czasowe dla realizacji całego PBDK 4. Brak przejrzystego systemu finansowania i brak planu finansowego dla zadań po 2012 roku</p>
3	Polskie Linie Kolejowe S.A	<p>1. Umieszczenie w PBDK zadania dot. poprawy bezpieczeństwa ruchu na jednopoziomowych skrzyżowaniach dróg z liniami kolejowymi (przejazdy) wraz ze środkami finansowymi na realizację 2. Postulat przyznania w kolejne perspektywie 60% na drogi i 40% środków na kolej 3. niewyjaśnione priorytety inwestycji drogowych 4. nieklarowna konstrukcja czasowa (2011-2015 zakres rzeczowy; 2011-2012 finansowanie; 2010-2018 potrzebne nakłady na realizację 5. nakładanie się na siebie perspektyw czasowych 3 i 5 letnich (brak jasności i przejrzystości) 6. Brak jednoznacznych danych finansowych za 2010 rok 7. S5, S7 i S3 - na etapie przetargu, a nie ma ich na mapie na koniec 2013 (?) 8. występują powtórzenia całych fragmentów tekstu (str. 4 i 25, 18 i 24, 18 i 25)</p>

4	Polskie Koleje Państwowe S.A.	1. Brak nawiązań do kierunków rozwoju innych gałęzi transportu i do integracji międzygałęziowej (występują przecież liczne obszary komplementarne dla dróg i kolei) 2. Brak parametrów makroekonomicznych (PKB) jakie chcemy osiągnąć realizując program
5	Stowarzyszenie Producentów Cementu	1. włączenie do procedury przygotowania inwestycji badań wpływu na środowisko dostępnych technologii budowlanych (asfaltowej i betonowej) 2. premiowanie efektywności ekonomicznej projektów inwestycyjnych powinno uwzględniać również środki potrzebne na późniejsze utrzymanie, remonty i naprawy (mniejsze środki potrzebne dla nawierzchni betonowych). Postulat analizy LCCA (Life Cycle Cost Analysis) 3. Możliwość użycia technologii Whitetoppingu przy wzmacnianiu dróg do nośności 11,5 ton/oś wyeliminuje konieczność ich przebudowy 4. zgłoszenie argumentów BRD za technologią betonowych nawierzchni dróg
6	Polski Związek Pracodawców Producentów Kruszyw	1. Uwaga wobec przekładania inwestycji po 2013 roku (ryzyko przeinwestowania przez branżę producentów kruszyw - duże ryzyko nadprodukcji)
7	Business Center Club	1. krytyka nakładania się czasowego PBDK 2008-2012 i 2011-2015 (trudności w rozliczeniu) 2. Postulat realizacji w ciągu 5 lat więcej niż 2 odcinków w systemie PPP 3. Postulat aby w PPP nie ograniczać się gwarancjami skarbu państwa, bowiem możliwe jest realizowanie dróg przez prywatnych partnerów bez takich gwarancji

6.4. Wyniki ogólnopolskich konsultacji społecznych

Uwagi do materiałów do konsultacji społecznych można było zgłaszać do Ministerstwa Infrastruktury oraz Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad począwszy od dnia 6 grudnia 2010 r. do 27 grudnia 2010 r.

Konsultacje miały charakter otwarty. Każda instytucja, organizacja czy obywatel zainteresowany problematyką rozwoju infrastruktury drogowej oraz oddziaływania procesu budowy dróg na środowisko naturalne miał prawo do wyrażenia swojej opinii. Uwagi, w całym przedstawionym horyzoncie czasowym, były zgłaszane w formie oficjalnych pism przesyłanych na adresy obu podmiotów, a także drogą elektroniczną na specjalnie wyznaczone do tego celu adresy poczty elektronicznej.

Do dnia 5 stycznia 2011 r. do Ministerstwa Infrastruktury wpłynęła następująca liczna wniosków i uwag (w podziale na poszczególne podmioty):

- 90 wystąpień parlamentarzystów w tym: 80 posłów i 10 senatorów,
- 226 stanowiska władz samorządowych wszystkich szczebli (w załączniku nr 7 przedstawiono szczegółowo opis najczęściej zgłaszanych uwag przez samorządy.),
- 13 stanowisko przedstawicieli przedsiębiorców i firm,
- 3151 stanowisk osób fizycznych (w załączniku nr 8 przedstawiono zestawienie najczęściej zgłaszanych uwag przez osoby fizyczne),
- 49 stanowisk innych organizacji.

W ramach konsultacji społecznych kierowane również były wystąpienia zbiorowe obejmujące listy poparcia i petycje w liczbie 3030, pod którymi swoje podpisy złożyło w sumie 56 576 osób fizycznych.

Wszystkie wystąpienia zostały szczegółowo przeanalizowane i na każde zostanie udzielona wyczerpująca odpowiedź.

6.4.1. Tematyka uwag i opinii zgłoszonych w ramach konsultacji

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

- uwagi dotyczące postanowień *Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2011 – 2015*
- uwagi dotyczące ustaleń *Prognozy Oddziaływania na Środowisko projektu Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2011 – 2015.*
- uwagi techniczne dotyczące błędów redakcyjnych znalezionych w dokumentach,
- uwagi inne, nie dające się zaklasyfikować do żadnej z powyższych grup.

6.4.2. Rodzaje zgłaszanych uwag i wniosków

1) Uwagi i opinie ogólne dotyczące rozwoju państwa i regionu

Podczas etapu konsultacji pisemnych (w dniach 6-27 grudnia 2010 r.) zwracano uwagę, iż rozwój infrastruktury drogowej jest jednym z podstawowych warunków rozwoju gospodarczego całego kraju, jak i poszczególnych jego regionów. Z tego też powodu postulowano o jak najszybszą realizację zadań ujętych w załącznikach nr 1a i nr 2.

2) Uwagi i opinie dotyczące statusu prawnego opracowania.

Należy zwrócić uwagę, iż pojawiały się pytania dotyczące spełniania przez opracowanie i prowadzone postępowania wymogów prawa, zarówno krajowego jak i wspólnotowego. W szczególności chodziło o zgodność formy i sposobu przeprowadzania konsultacji społecznych z wymogami prawa krajowego oraz dyrektyw unijnych. W udzielanych odpowiedziach i wyjaśnieniach, wskazywano, że tak samo opracowania jak i procedura w zakresie oceny oddziaływania na środowisko stosowane w procesie konsultacji społecznych czynią zadość wszelkim wymogom formalnym, tym wyrażonym przepisami prawa krajowego jak i wspólnotowego. Zwracano również uwagę na dynamiczny charakter Programu Budowy Dróg Krajowych, polegający na tym, że Program będzie podlegał aktualizacji w 2012 r.

3) Uwagi i opinie administracji samorządowej i organizacji gospodarczych.

W trakcie konsultacji społecznych wpłynęło wiele uwag i wniosków pochodzących od przedstawicieli samorządu terytorialnego. W swoich wnioskach i wypowiedziach akcentowali oni konieczność jak najszybszej realizacji zadań inwestycyjnych zlokalizowanych na danym obszarze. Wnioskowali przede wszystkim o przeniesienie zadań w ramach załączników do Programu w taki sposób aby dane zadanie zostało skierowane do jak najszybszej realizacji oraz o zapewnienie środków finansowych na przygotowanie i realizację poszczególnych projektów.

4) Uwagi i opinie dotyczące opracowania.

Często pojawiającą się opinią odnoszącą się bezpośrednio do treści i zakresu przedmiotowego opracowania był zarzut zbyt ogólnych zapisów zawartych w dokumencie. Zainteresowane podmioty zwracały uwagę, że Prognoza powinna w sposób bardziej szczegółowy zajmować się określonymi kategoriami zagadnień, w szczególności w zakresie analiz poszczególnych inwestycji. Poprzez zgłaszanie takich postulatów uwidoczniał się brak zrozumienia wśród podmiotów zainteresowanych dla strategicznego charakteru dokumentu, który determinował określony stopień ogólności tak zakresu jak i samej treści opracowania.

5) Uwagi i opinie emocjonalne.

Zgłaszane wnioski i uwagi, w szczególności przez osoby fizyczne (mieszkańców), miały bardzo często charakter emocjonalny. Uwidaczniało się to w szczególności w przesyłanej korespondencji mailowej. Jako niepokojący należy uznać fakt braku zaufania i wiary

społeczeństwa w uczciwość i dobrą wolę decydentów oraz ekspertów przygotowujących projekt opracowania.

Pojawiały się także opinie wyrażające brak wiary w sens przeprowadzania konsultacji społecznych oraz w fakt, że zgłoszone uwagi będą miały jakikolwiek wpływ na ostateczny kształt Prognozy i Programu.

6) Najczęściej pojawiające się tematy zgłaszane w konsultacjach prezentuje poniższe zestawienie:

problem	ilość wystąpień	ilość podpisów
S7 wraz z ob.. Krakowa	1 451	1 540
S7 w. Czosnów - Płońsk	5	5
S7 Warszawa-Czosnów	2	2
ob. Północna Krakowa	1	1
ob. Turku	1	3
ob. Wschowa	1	2
ob. Myslino	1	5
Nysa Niemodlin	6	13
ob. Wałbrzycha	2	3 304
dk 16 obwodnica Olsztyna	394	394
S-8 Salomea -Wolica i drogi wylotowe z Warszawy	2	23 888
obwodnica Świdnicy dk35	3	3 690
obwodnica m. Zator dk28	2	474
dk73 Kielce-Wola Morawicka	1	5 389
ob. Gostynia	4	444
Drogi na lubelszczyźnie (S12/17 oraz S19 i S74), szczególnie S17- włączenie do zał. Nr 1 Programu	861	3 450
Budowa drogi S8 na odcinku Radzymin -Marki - włączenie do zał. Nr 1 Programu	6	11 002
Drogi w woj.pomorskim,OPAT oraz S6 (Trasa Kaszubska) i włączenie do zał. Nr 1 Programu	8	19
Drogi w woj.zachodniopomorskim, szczególnie S-3, 6, 10 i 11 - przyspieszenie realizacji zadań	2	2
Droga ekspresowa S19 - pytania o sposób realizacji i S 74 przyspieszenie realizacji	4	4
budowa obwodnicy Jarocina	6	12
"Budowa DK 47 na odc. Rdzawka - Nowy Targ", Budowa obwodnicy Nowego Targu w ciągu DK 49 Nowy Targ - Jurgów - gr. państwa" oraz "Przebudowa drogi S7 Lubień - Rabka" do 2013	15	16
Budowa autostrady A2 Warszawa - wschodnia gr.państwa bez obwodnicy Mińska Mazowieckiego	4	898
cały odcinek S3	17	1 788
S5 Nowe Marzy - Mielno, Korzeńsko - Wrocław	33	33
S8 Wyszaków - Białystok, Wieluń, Bełchatów	118	118
S11 ob.. Poznań	21	21
S12 Sulejów - Radom - Puławy - Kurów	54	54
RAZEM	3 025	56 571

6.5. Wnioski wynikające z konsultacji społecznych

Podstawowym wnioskiem płynącym z przeprowadzonych konsultacji społecznych jest fakt zidentyfikowanej potrzeby udziału społeczeństwa w procesie decyzyjnym dotyczącym rozwoju infrastruktury transportowej kraju oraz konieczność rzetelnego informowania społeczeństwa o podejmowanych działaniach, a także umożliwienie wyrażenia swoich uwag i zaprezentowania opinii z jednoczesną ich analizą i ewentualnym uwzględnieniem jak najszerzy możliwy sposób.

Istnieje konieczność zapewnienia lepszego udziału społeczeństwa w podejmowaniu decyzji poprzez zastosowanie zasady subsydiarności, czyli rozwiązywania problemów na możliwie najniższym szczeblu oraz zasady partnerstwa, czyli jak najwcześniejszego podejmowania efektywnej współpracy na rzecz ochrony środowiska przez wszystkie zainteresowane podmioty (władze, przedsiębiorców, społeczeństwo). Przyczyni się to do zminimalizowania występowania ewentualnych konfliktów społecznych oraz do zwiększenia zaufania społeczeństwa do działań podejmowanych przez organy publiczne.

Bardzo ważnym elementem jest też odpowiednia, sprawna wymiana informacji i zagwarantowanie dostępu do niej.

Jednym z podstawowych wniosków wynikających z uwag dotyczących Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2011-2015 wynikającym z procesu konsultacji społecznych są potrzeby w zakresie rozwoju infrastruktury drogowej na terenie kraju, przekraczające w sposób znaczny obecne możliwości finansowe strony publicznej. Potwierdzone tym samym zostały po raz kolejny priorytety inwestycyjne w zakresie realizacji zadań na sieci dróg krajowych w szczególności w zakresie budowy autostrad, dróg ekspresowych i obejść miejscowości oraz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego.

6.6. Informacja o sposobie wykorzystania wniosków z konsultacji społecznych projektu Programu

Wnioski o uwzględnienie postulowanych inwestycji w Załączniku nr 1 do Programu, czyli o zapewnienie środków na realizację postulowanych zadań.

Zakres rzeczowy zawarty w Programie musiał zostać dostosowany do aktualnych możliwości finansowych państwa i opiera się na trzech dokumentach finansowych które wyznaczyły możliwe ramy działania Ministrowi Infrastruktury:

- 1) Wieloletnim Planie Finansowym Państwa na lata 2011-2013,
- 2) Ustawie budżetowej na rok 2011, która w załączniku nr 11 wskazuje limity wydatków zarówno budżetu państwa jak i Krajowego Funduszu Drogowego na zadania drogowe,
- 3) Uchwale Rady Ministrów z dnia 19 października w sprawie niektórych działań związanych z realizacją programu wieloletniego pod nazwą „Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2008-2012”.

W Załączniku nr 1 zostały ujęte zadania najbardziej priorytetowe spełniające trzy ustalone kryteria:

- zadania zapewniające realizację ciągów autostradowych,
- zadania zapewniające maksymalną i szybką absorpcję środków z budżetu Unii Europejskiej,
- zadania znajdujące się na etapie realizacji wynikające z zawartych umów.

Mając powyższe na uwadze, każde wprowadzenie nowego zadania do Załącznika nr 1 oznacza konieczność zatrzymania innego zadania lub zadań, z których większość znajduje się na etapie realizacji. Przeprowadzono ocenę wszystkich propozycji pod kątem ich uzasadnienia oraz możliwości realizacji do roku 2013.

W wyniku przeprowadzonej oceny Załącznik nr 1 został zmieniony poprzez wpisanie do załącznika zadania pod nazwą „Budowa drogi ekspresowej S-8 na odcinku Salomea – Wolica wraz z powiązaniem z dk 7, odcinek miejski”. Aby umożliwić realizację tego odcinka w ramach przyznanych limitów środków, wprowadzono dodatkowe zmiany w Załączniku nr 1 oraz w Załączniku nr 1a.

Ponadto, decyzją Rady Ministrów, limit finansowy przeznaczony na realizację Programu powiększono o 4,8 mld złotych z przeznaczeniem na realizację zadania pn. „Budowa drogi S-17 Kurów – Lublin – Piaski, odc. Kurów – w. Witosa” o dł. 53,7 km i części zadania „Budowa drogi S-3 Gorzów Wielkopolski – Nowa Sól” - odcinek Gorzów Wielkopolski – Międzyrzecz o dł. 37,6 km.

Wnioski o uwzględnienie postulowanych inwestycji w Załączniku nr 1a do Programu, czyli o zapewnienie możliwości przydzielenia środków na realizację postulowanych zadań do roku 2013.

W Załączniku nr 1a zostały ujęte zadania, których realizacja może zostać rozpoczęta do roku 2013. Środki na realizację tych zadań mogą być zapewnione poprzez wygenerowanie oszczędności w realizacji zadań ujętych w Załączniku nr 1 lub poprzez przyznanie przez Radę Ministrów nowego limitu finansowego. Zmiany takie nie będą wiązać się z koniecznością zmiany Programu.

Każde rozszerzenie Załącznika nr 1 powinno być poprzedzone analizą możliwości uzyskania wszystkich wymaganych prawem zezwoleń na realizację inwestycji. W wyniku przeprowadzonej analizy stwierdzono, że dla wskazanych niżej zadań umieszczonych w Załączniku nr 2 uzyskano już wszystkie wymagane prawem decyzje administracyjne umożliwiające ich szybką realizację.

Lista inwestycji z załącznika nr 2, które posiadają niezbędne decyzje realizacyjne

<i>w tys. złotych</i>				
Lp.	Nazwa	Oddział	dług. (km)	Prognoza wartości projektu
1	Budowa drogi S-1 Pyrzowice -Podwarpie (III etap z wyłączeniem odcinka I w. „Pyrzowice” – w. „Lotnisko”)	KA	9,6	279 002,4
2	Budowa drogi wspomagającej drogę ekspresową S-3 na odc. Święta-Lubczyzna	SZ	2,2	20 364,4
3	Budowa obwodnicy Bełchatowa na dr. Nr 8	ŁÓ	10,9	277 111,7
4	Budowa obwodnicy m. Wieluń na dr. Nr 8	ŁÓ	13,2	381 555,1
5	Budowa obwodnicy Bąkowa na dr. Nr 11	OP	3,8	79 592,6
6	Budowa obwodnicy Koźmina Wielkopolskiego w ciągu dk 15	PO	5,9	73 544,5
7	Budowa obwodnicy Brodnicy dr.nr 15	BY	1,7	95 513,7
8	Budowa obwodnicy m.Myślibórz w ciągu dr. kr. nr 26	SZ	3,4	55 775,0
9	Obwodnica m.Kargowa na dr. nr 32	ZG	7,5	167 035,1
10	Budowa obwodnicy Skawiny na dr. Nr 44	KR	4,5	256 000,0
11	Budowa obwodnicy m.Myślina na dr. Nr 46	OP	3,1	69 218,1
12	Budowa Obwodnicy Olsztyna na dr. Nr 16	OL	27,0	884 159,4
13	Przebudowa dk 2 na odc. Kościelec - Koło - Kłodawa	PO	35,0	142 330,6
14	Przebudowa drogi krajowej nr 8 Białystok-Augustów na odc. Przewalanka - Augustów, łącznie z obwodnicami: Suchowoli wraz z zespołem wsi, Sztabina i Białobrzeg	BI	61,3	1 371 290,1
15	Rozbudowa drogi krajowej nr 50 na odc. Płońsk - Wyszogród	WA	2,0	46 294,5
16	Rozbudowa drogi krajowej nr 62 przejście przez Wyszków	WA	1,1	33 580,0
17	Wzmocnienie dk 15 na odc. Gniezno - Września	PO	12,8	53 000,0
18	Wzmocnienie dk. 10 na odc. Dobrzejewice - Blinno (II Etap)	BY	36,4	18 651,0
	Razem		241,5	4 304 018,2

W wyniku decyzji Rady Ministrów Załącznik nr 1a rozszerzono o wskazane wyżej zadania.

Wnioski o rozszerzenie Programu poprzez ujęcie nowych zadań w zakresie Załącznika nr 1, 1a lub 2 innych niż zadania polegające na budowie obwodnic na drogach krajowych.

Ustosunkowanie się do powyższych postulatów musi być poprzedzone szczegółową analizą celowości oraz możliwości realizacji postulowanych zadań. W wyniku zgłoszonych uwag resort infrastruktury zobowiązał się przeprowadzić analizę wszystkich zadań na drogach krajowych, dla których mogą być prowadzone prace przygotowawcze. Zakresem analizy objęte zostaną zadania ujęte w Załącznikach nr 1a, 2 oraz w postulowanych zadaniach nieujętych dotąd w Programie. W wyniku przeprowadzonej analizy ustalone zostaną potrzeby związane z kontynuacją prac przygotowawczych dla zadań ujętych w Załącznikach nr 1a i 2 oraz wszczęciem prac przygotowawczych na postulowanych zadaniach (po ich weryfikacji

pod kątem celowości realizacji). Potrzeby te zostaną następnie skonfrontowane ze środkami przeznaczonymi na przygotowanie projektów zapewnionymi w Programie w ramach finansowania z budżetu państwa w latach 2011-13.

Efektym będzie dokument wewnętrzny resortu infrastruktury – plan prac przygotowawczych na lata 2011-13. Skutki realizacji planu prac przygotowawczych zostaną uwzględnione przy aktualizacji Programu, która zgodnie z zapisami Programu zostanie przeprowadzona w roku 2012.

Wnioski o rozszerzenie Programu poprzez ujęcie nowych zadań polegających na budowie obwodnic na drogach krajowych w zakresie Załącznika nr 1, 1a lub 2.

W Załączniku nr 3 do Programu wskazano kryteria kwalifikacji zadań polegających na budowie obwodnic na drogach krajowych do realizacji w kolejnych latach objętych programowaniem rzeczowym. W wyniku zgłaszanych postulatów, resort infrastruktury przygotowuje pilotaż kwalifikacji obwodnic do realizacji. Do pilotażu wykorzystane zostanie kilka obwodnic z zadań wnioskowanych w konsultacjach społecznych.

Efektym pilotażu będzie przygotowanie resortu oraz strony samorządowej do sprawnego przeprowadzenia kwalifikacji zadań obwodnicowych do realizacji. Zasadnicza kwalifikacja powinna zostać wszczęta na podstawie wyników pilotażu w drugiej połowie 2011 roku.

Indywidualne wnioski dotyczące szeregu aspektów planistycznych i realizacyjnych dla poszczególnych zadań ujętych w Programie oraz wykraczających poza jego zakres.

Wnioski tego rodzaju wymagają indywidualnego rozpatrzenia. Na każdy zarejestrowany wniosek odpowiedź na piśmie została już udzielona bądź stanie się to w najbliższym czasie.