

**Prognoza oddziaływania na środowisko**

**projektu**

**Programu Strategicznego Rozwoju Transportu**

**Województwa Podkarpackiego**

**do roku 2030**

## Podstawa prawna

Art. 46 pkt. 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 (Dz. U. z 2021 r. poz. 2373 ze zm.).

Projekt Programu wymaga przeprowadzenia procedury strategicznej oceny oddziaływania na środowisko w ramach, której sporządza się prognozę oddziaływania na środowisko.

## Zakres prognozy

Art. 51 ust. 2 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2021 r. poz. 2373 ze zm.).

**Uzgodnienie zakresu i stopnia szczegółowości Prognozy, zgodnie z art. 53 ww. ustawy, z:**

**Regionalnym Dyrektorem Ochrony Środowiska w Rzeszowie** (pismo z dnia 23.06.2021 r., znak: WOOŚ.411.2.2.2021.AP.2).

**Państwowym Wojewódzkim Inspektorem Sanitarnym w Rzeszowie** (pismo z dnia 15 czerwca 2021 r., znak: SZN.9020.2.12.2021.AL).

## Cel prognozy

Identyfikacja możliwych do określenia skutków środowiskowych (pozytywnych i negatywnych) realizacji kierunków rozwoju określonych w ramach celów podstawowych i horyzontalnych.

Ustalenie czy realizacja kierunków rozwoju określonych w ramach celów podstawowych i horyzontalnych sprzyja ochronie środowiska przyrodniczego i zrównoważonemu rozwojowi.

Wskazanie, jeżeli jest to zasadne, rozwiązań alternatywnych przyczyniających się do zmniejszenia obciążeń środowiska.

# Problemy ochrony środowiska istotne z punktu widzenia projektu Programu

Zajmowanie pod inwestycje drogowe nowych terenów, co powoduje systematyczne zmniejszanie powierzchni gruntów rolnych.

Możliwość powstawania kolizji przestrzennych pomiędzy trasami przebiegu sieci infrastrukturalnych, a siecią obszarów objętych ochroną na podstawie ustawy o ochronie przyrody.

Przebieg dróg o dużym natężeniu ruchu w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowy.

# Problemy ochrony środowiska istotne z punktu widzenia projektu Programu

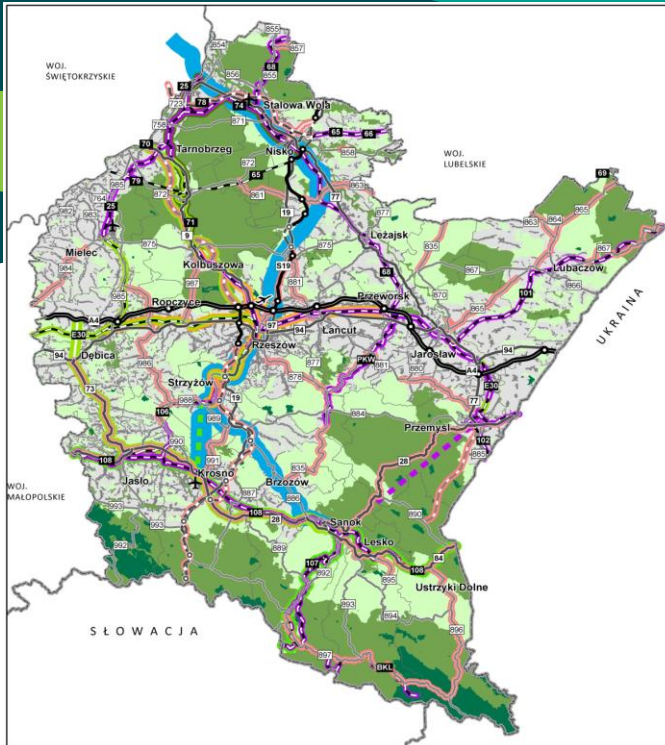
Negatywny wpływ wód opadowych z powierzchni dróg na jakość wód.

Możliwy niekorzystny wpływ na walory krajobrazowe budowli komunikacyjnych (trakcje linii kolejowych, wiadukty, węzły autostradowe).

Niekorzystny wpływ ruchu samochodów ciężarowych w centrum miast na stan obiektów zabytkowych i zabudowę współczesną.

# Waloryzacja przyrodnicza

- Tereny o najwyższych walorach.
- Tereny o wysokich walorach.
- Tereny cenne pod względem przyrodniczym.
- Tereny o przeciętnych walorach przyrodniczych.
- Tereny silnie przekształcone.



## Legenda

- granica kraju
- granica województwa
- granica powiatu
- Lesko
- miasto powiatowe
- autostrada A4
- droga ekspresowa S19
- planowana droga ekspresowa
- droga krajowa
- droga wojewódzka
- planowana droga krajowa, wojewódzka
- +— linia kolejowa
- Przeworska Kolejka Wąskotorowa
- Bieszczadzka Kolejka Leśna
- port lotniczy
- Rzeszów - Jasionka
- lotnisko

## PRZEDSIĘWZIĘCIA DROGOWE

- przebudowa / rozbudowa / budowa drogi
- droga o parametrach drogi ekspresowej

## PRZEDSIĘWZIĘCIA KOLEJOWE

- modernizacja / rewitalizacja / elektryfikacja linii kolejowej
- orientacyjna trasa przebiegu linii kolejowej
- kolej aglomeracyjna
- szprycha 6
- kolej komunikująca północną część województwa
- karpacka kolej euroregionalna
- orientacyjna trasa przebiegu łącznika kolejowego Krosno - Strzyżów
- tereny o najwyższych walorach przyrodniczych
- tereny o wysokich walorach przyrodniczych
- tereny cenne pod względem przyrodniczym
- tereny o przeciętnych walorach przyrodniczych
- tereny silnie przekształcone

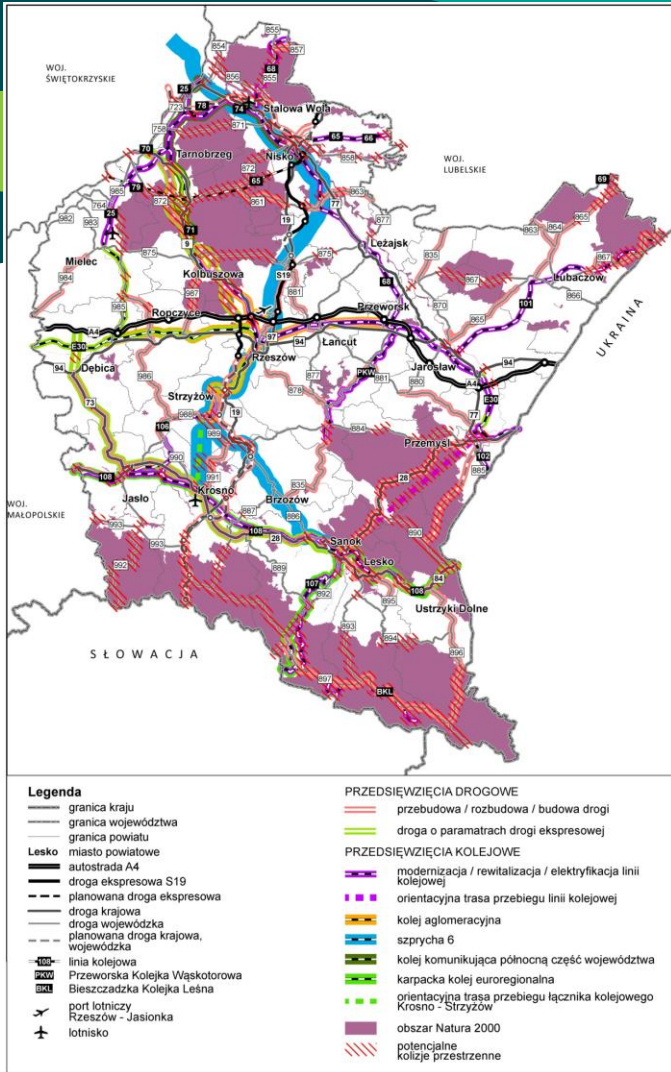
# Analiza oddziaływań na środowisko

## Potencjalne oddziaływanie na elementy środowiska:

Kierunki-rozwoju <sup>α</sup>	Powietrze <sup>α</sup>	Wody <sup>α</sup>	Klimat i akustyczny <sup>α</sup>	Powierzchnia ziemi - łącznie z głębią i grunty - Lasy <sup>α</sup>	Surowce mineralne <sup>α</sup>	Krajobraz <sup>α</sup>	Obszary chronione w tym Natura 2000 <sup>α</sup>	Korytarze ekologiczne <sup>α</sup>	Rosliny <sup>α</sup>	Zwierzęta <sup>α</sup>	Zabytki i dobra kultury współczesne <sup>α</sup>	Ludzie <sup>α</sup>	Charakterystyka możliwych oddziaływań <sup>α</sup>
<b>Transport-drogowy<sup>α</sup></b>													
<b>Cel podstawowy 1. Dostępność zewnętrzna<sup>¶</sup></b> <b>Zwiększenie dostępności zewnętrznej regionu (krajowej i zagranicznej) wynikającej z peryferyjnego położenia województwa<sup>α</sup></b>													
Rozwój drogowej sieci transportowej w wymiarze krajowym i międzynarodowym w ramach sieci TEN-T (autostrady i drogi ekspresowe). <sup>α</sup>	PN <sup>α</sup>	PN <sup>α</sup>	PN <sup>α</sup>	PN <sup>α</sup>	PN/0 <sup>α</sup>	PN/0 <sup>α</sup>	PN <sup>α</sup>	PN <sup>α</sup>	PN <sup>α</sup>	PN <sup>α</sup>	PN/0 <sup>α</sup>	PN/0 <sup>α</sup>	Oddziaływanie o różnym zasięgu i intensywności, o różnej skali czasowej, odwracalne, możliwe oddziaływania skumulowane. <sup>α</sup>
Rozwój dróg krajowych w tym 9, 73 i 28 (o parametrach dróg ekspresowych). <sup>α</sup>	PN <sup>α</sup>	PN <sup>α</sup>	PN <sup>α</sup>	PN <sup>α</sup>	PN/0 <sup>α</sup>	PN/0 <sup>α</sup>	PN <sup>α</sup>	PN <sup>α</sup>	PN <sup>α</sup>	PN <sup>α</sup>	PN/0 <sup>α</sup>	M <sup>α</sup>	Oddziaływanie o różnym zasięgu i intensywności, o różnej skali czasowej, odwracalne, możliwe oddziaływania skumulowane. <sup>α</sup>

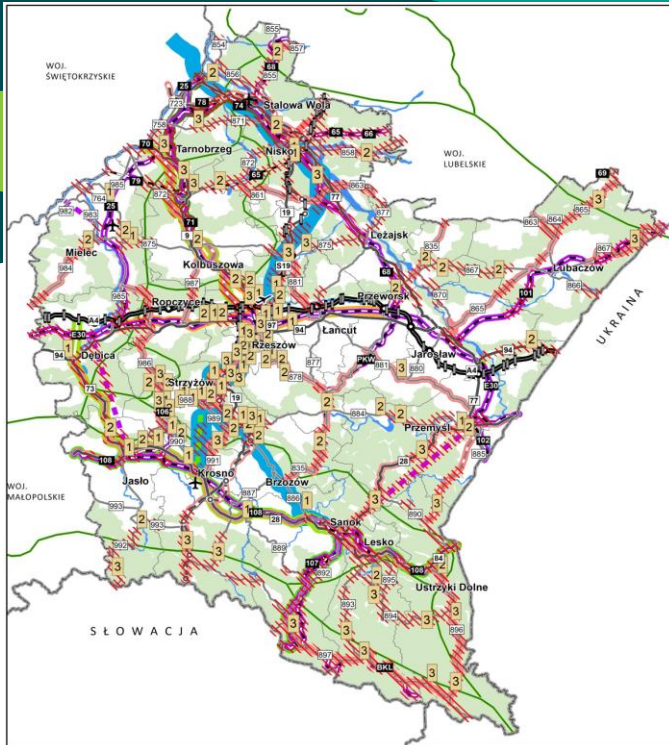


# Analiza oddziaływań na obszary Natura 2000



- Prawdopodobne oddziaływania:**
- Fragmentacja siedlisk przyrodniczych.
  - Zmniejszenie powierzchni siedlisk.
  - Powstawanie barier dla funkcjonowania układów przyrodniczych.
  - Płoszenie zwierząt i opuszczanie łęgówisk spowodowane nadmierną emisją hałasu.

# Analiza oddziaływań na korytarze ekologiczne



## Legenda

- granica kraju
- granica województwa
- granica powiatu
- Lesko
- miasto powiatowe
- autostrada A4
- droga ekspresowa S19
- planowana droga ekspresowa
- droga krajowa
- droga wojewódzka
- planowana droga krajowa, wojewódzka
- linia kolejowa
- Przeworska Kolejka Wąskotorowa
- Bieszczadzka Kolejka Leśna
- port lotniczy
- Rzeszów - Jasionka
- + lotnisko
- PRZEDSIĘWZIĘCIA DROGOWE
- przebudowa / rozbudowa / budowa drogi
- droga o parametrach drogi ekspresowej

## PRZEDSIĘWZIĘCIA KOLEJOWE

- modernizacja / rewitalizacja / elektryfikacja linii kolejowej
- orientacyjna trasa przebiegu linii kolejowej
- kolej aglomeracyjna
- szprycha 6
- kolej lasowiacka
- karpaska kolej euroregionalna
- orientacyjna trasa przebiegu łącznika kolejowego Krosno - Strzyżów
- prześcieca dolne i górne dla zwierząt dużych i średnich
- korytarze ekologiczne dolin rzecznych
- leśne korytarze ekologiczne
- główne korytarze leśne
- potencjalne kolizje przestrzenne i skala oddziaływania
- kolizje na drogach z udziałem zwierząt pod ochroną ścisłą
- kolizje na drogach z udziałem zwierząt pod ochroną częściową
- kolizje na drogach z udziałem zwierząt inne



## Prawdopodobne oddziaływania:

- Utrudnienie, a w skrajnych przypadkach uniemożliwienie, przemieszczenia się zwierząt.
- Wysoka śmiertelność zwierząt w wyniku kolizji.
- Znaczne przekształcenia terenu przyległego do sieci komunikacyjnej.
- Pogorszenie warunków dla bytowania zwierząt w zasięgu infrastruktury transportowej.

# Dotrzymanie norm akustycznych

## Pozytywny wpływ na dotrzymanie norm akustycznych:

- Integracja infrastruktury kolejowej, samochodowej i autobusowej, tworzenie węzłów przesiadkowych umożliwiające łączenie różnych środków transportu.
- Modernizacja nawierzchni istniejących dróg (wojewódzkich i powiatowych).
- Budowa nowych dróg przyczyni się do poprawy płynności ruchu.
- Budowa łączników autostradowych i obwodnic miast i miejscowości na ciągach dróg o dużym natężeniu ruchu, spowoduje zmniejszenie natężenia ruchu samochodowego na drogach w miastach.
- Uruchomienie nowych połączeń kolejowych przyczyni się do zmniejszenia hałasu komunikacyjnego.

**Zmniejszenie ilości emitowanych do atmosfery szkodliwych substancji, w tym gazów cieplarnianych, nastąpi m.in. przez:**

- Multimodalność.
- Podwyższenie konkurencyjności publicznego transportu zbiorowego wobec indywidualnego transportu samochodowego.
- Promowanie ekologicznych środków transportu.
- Skrócenie czasu przejazdu.
- Ograniczenie ilości poruszających się pojazdów.

## Rozwiązania minimalizujące prognozowane oddziaływanie

Zachowanie ciągłości korytarzy ekologicznych poprzez opracowanie systemu przejść i przepustów dla zwierząt w miejscach ich migracji.

Wykorzystanie wszelkich możliwych rozwiązań technologicznych minimalizujących zmiany istniejących stosunków wodnych.

Stosowanie rozwiązań chroniących środowisko gruntowo-wodne przed zanieczyszczeniem.

## Rozwiązania minimalizujące prognozowane oddziaływanie

Unikanie kolizyjnych przebiegów inwestycji drogowych i kolejowych z obszarami cennymi przyrodniczo oraz zachowanie ciągłości powierzchni leśnych.

Nasadzenie zieleni towarzyszącej ciągom komunikacyjnych zgodnie z siedliskiem, z wykluczeniem gatunków obcych i inwazyjnych.

Stosowanie odpowiedniej szerokości, długości i wysokości mostów przy przejściach przez doliny rzeczne.

# Rozwiązania alternatywne

Brak alternatywy dla projektu Programu – w szczególności w kontekście ustaleń i postanowień wcześniej przyjętych dokumentów programowych szczebla krajowego, dotyczących dziedziny rozwoju transportu.

Lokalizacyjne rozwiązania alternatywne w kontekście łagodzenia potencjalnego negatywnego wpływu proponowanych przedsięwzięć kluczowych, winny być rozważone na etapie oceny oddziaływania przedsięwzięć na środowisko.

# Monitoring realizacji projektu Programu

## Wskaźniki monitorowania realizacji celów szczegółowych i horyzontalnych

Cel-szczegółowy <sup>▣</sup>	Wskaźnik <sup>▣</sup>	Źródło-danych <sup>▣</sup>
<b>Cel-szczegółowy-1.</b> <b>Dostępność-zewnętrzna</b> Zwiększenie dostępności zewnętrznej regionu (krajowej i zagranicznej) wynikającej z peryferyjnego położenia województwa.▣	Czas dojazdu do Warszawy, Krakowa, Lublina i Kielc w transporcie drogowym i kolejowym.▣  Wskaźnik dostępności potencjalowej (WMDTII, a w jego ramach WDDTII i WKDTII); wskaźniki obliczane w układzie europejskim, krajowym i regionalnym.▣	Wskaźniki dostępności potencjalowej i czasowej cyklicznie obliczane na potrzeby Ministerstwa Funduszy i Polityki Regionalnej w Instytucie Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania PAN; źródło: IGiPZ PAN lub MFiPR. Dane dotyczące czasu przejazdu w transporcie kolejowym – PKP-PLK, lub opcjonalnie rozkłady jazdy.▣

## Do monitorowania wykorzystywane będą bazy danych m.in.:

- Departamentu Dróg i Publicznego Transportu Zbiorowego UMWP.
- Pozostałych departamentów Urzędu.
- Jednostek organizacyjnych samorządu województwa.



## Wnioski

W odniesieniu do dokumentu o tak dużym stopniu ogólności utrudnione jest zaproponowanie rozwiązań mających na celu kompensację przyrodniczą potencjalnych negatywnych oddziaływań na środowisko.

Nie można w sposób jednoznaczny wykluczyć negatywnego wpływu realizacji niektórych przedsięwzięć kluczowych na obszary Natura 2000, ale wpływ negatywny nie oznacza wpływu znaczącego.

Zamierzenia inwestycyjne powinny być realizowane z zapewnieniem minimalnej ingerencji w tereny o dużym potencjale przyrodniczym i krajobrazowym.



**Dziękuję za uwagę**

**Podkarpackie Biuro Planowania Przestrzennego w Rzeszowie**