

**Podsumowanie obejmujące ocenę oddziaływania na środowisko  
Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego  
do roku 2023**

**I. Wprowadzenie**

Niniejsze podsumowanie oparte jest na przepisach art. 55 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 (tekst jedn. Dz.U. z 2016 r., poz. 353 ze zm.) i odnosi się do *Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2023 (PSRT WP)* oraz *Prognozy oddziaływania na środowisko PSRT WP*.

Dokument prezentuje przebieg i wyniki przeprowadzonego postępowania, którego rezultatem jest strategiczna ocena oddziaływania na środowisko. Objęło ono:

- ustalenia zawarte w *Prognozie*,
- opinie właściwych organów,
- przebieg i rezultat konsultacji społecznych,
- propozycje dotyczące metodologii i częstotliwości przeprowadzania monitoringu skutków realizacji postanowień *PSRT WP*.

*Prognoza oddziaływania na środowisko PSRT WP* została sporządzona przez zespół pracowników Podkarpackiego Biura Planowania Przestrzennego w Rzeszowie. Prace nad dokumentem *Prognozy* zostały zakończone w październiku 2015 r. i posłużyły one ocenie potencjalnych i rzeczywistych skutków realizacji *PSRT WP* dla środowiska.

**II. Ustalenia zawarte w Prognozie**

1. *Prognoza* oddziaływania na środowisko jest dokumentem wspierającym proces decyzyjny i procedurę konsultacji społecznych projektu *PSRT WP*.
2. *Prognoza* oddziaływania na środowisko opracowywana dla dokumentów, które są niezbędne do ubiegania się o dofinansowanie realizacji przedsięwzięcia ze

środków unijnych, nie wskazuje szczegółowych oddziaływań na środowisko poszczególnych przedsięwzięć, niemniej jednak wskazuje na prawdopodobne oddziaływanie oraz konflikty wynikające z realizacji projektu *PSRT WP*, a celami ochrony środowiska, w szczególności ochrony przyrody.

3. Ocena potencjalnych oddziaływań ma charakter hipotetyczny, ze względu na bardzo ogólny charakter analizowanego dokumentu.

4. Analizy przeprowadzone w *Prognozie* wskazują na możliwe potencjalnie negatywne skutki realizacji projektu *PSRT WP*, przy czym zostały przedstawione sposoby przeciwdziałania ewentualnym niekorzystnym oddziaływaniom oraz przykładowe środki minimalizujące potencjalny negatywny wpływ na zasoby przyrodnicze.

5. Szczegółowe skutki oddziaływania poszczególnych przedsięwzięć wyszczególnionych w projekcie *PSRT WP*, będą poddawane procedurze oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko oraz muszą uzyskać decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia.

6. Przewiduje się, iż brak realizacji *PSRT WP*, przyniesie negatywne zmiany w odniesieniu do aktualnego stanu środowiska.

7. W projekcie *PSRT WP* aspekty środowiskowe zostały uwzględnione w ogólnym założeniu. Przyjęte kierunki oraz zrealizowane kluczowe przedsięwzięcia, będą w przeważającej większości miały pozytywny wpływ na środowisko.

8. Rozwiązania w zakresie zapobiegania, ograniczania i kompensacji przyrodniczej przewidywanych potencjalnych negatywnych oddziaływań na środowisko, zwłaszcza w obszarach konfliktowych, nie są możliwe do określenia ponieważ: dokument ma charakter deklaracyjny, nie ma dokładnych wskazań lokalizacyjnych nowych przedsięwzięć liniowych, każde z realizowanych w przyszłości przedsięwzięć będzie poddane procedurze oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko oraz będzie musiało uzyskać decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia (na etapie wydawania dokumentów decyzyjnych). Na etapie projektu *PSRT WP* można jedynie wskazać potrzebę stosowania rozwiązań alternatywnych i wybierania do realizacji takiego wariantu, którego realizacja w sposób maksymalny będzie chronić zasoby przyrodnicze, zarówno rośliny, zwierzęta, ich siedliska, jak i miejsca przemieszczania (korytarze ekologiczne).

9. Funkcjonowanie zrealizowanych już działań będzie korzystnie wpływać na stan środowiska i zdrowie ludzi, zwłaszcza, gdy stosowane będą najnowsze technologie oraz „dobre praktyki” (np. ciche nawierzchnie, przeźroczyste ekrany, wyprowadzenie ciężkiego transportu z centrum miast, prowadzenie szlaków komunikacyjnych, zwłaszcza tych o potencjalnie dużym nałężeniu ruchu, poza terenami zwartej zabudowy), niemniej jednak pozytywnych efektów należy spodziewać się w dłuższej perspektywie czasowej.
10. Skala przedsięwzięć wyszczególnionych w projekcie *PSRT W/P* ma przede wszystkim charakter regionalny, a ewentualne, prognozowane oddziaływanie powodowane ich realizacją, będzie miało przeważnie zasięg lokalny.
11. Realizacja przedsięwzięć ujętych w *PSRT W/P* będzie oddziaływać na jakość wód powierzchniowych i podziemnych oraz na osiągnięcie przez nich celów środowiskowych głównie w sposób pośredni, pozytywny, negatywny, krótkotwały, potencjalny.
12. Zwiększenie poziomu ochrony wód nastąpi po zrealizowaniu inwestycji związanych z rozwojem transportu kolejowego, likwidacją kongestii, wzmocnieniem roli transportu publicznego w miejskich ośrodkach funkcjonalnych, budową obwodnic miast i infrastruktury ociążającej ruch komunikacyjny w obszarach zurbanizowanych.
13. Poziom ochrony wód może być osłabiony w czasie prowadzenia prac budowlanych przedsięwzięć transportowych (szczególnie drogi) oraz funkcjonowania szlaków transportowych, przede wszystkim dróg o dużym nałężeniu ruchu komunikacyjnego.
14. Rozwiązania alternatywne mogą stanowić: wariantowe przebiegi tras komunikacyjnych (drogowych i kolejowych), różne rozwiązania konstrukcyjne dla przedsięwzięć modernizowanych, rozbudowywanych, remontowanych, stosowanie różnych sposobów realizacji przedsięwzięć (np. metody budowy przedsięwzięć, metody transportu ludzi i towarów – komunikacja drogowa czy kolejowa), wariantowe lokalizacje przedsięwzięć.
15. Zamierzenia wyszczególnione w projekcie *PSRT W/P* powinny być realizowane z zapewnieniem minimalnej ingerencji w tereny o dużym potencjale przyrodniczym i krajobrazowym.
16. Stopień ogólności *PSRT W/P*, brak sprecyzowanych informacji o lokalizacji kluczowych przedsięwzięć oraz brak wiedzy o stanie, funkcji i strukturze

lokalnych wartości przyrodniczych, utrudnia wypracowanie szczegółowych ocen oddziaływania na środowisko, w tym na obszary Natura 2000.

17. Nie można w sposób jednoznaczny wykluczyć negatywnego wpływu realizacji niektórych przedsięwzięć kluczowych na obszary Natura 2000, ale wpływ negatywny nie oznacza wpływu znaczącego. Należy zaznaczyć, że obowiązujące prawo wyklucza realizację przedsięwzięć mogących w sposób znaczący oddziaływać na obszary Natura 2000, ale dopuszcza odstępstwa od tej reguły (art. 34. ustawy o ochronie przyrody), a dla przedsięwzięć ustawodawca przewidział odpowiednie procedury ocen, które przeprowadza się na etapie realizacji.
18. Ocenia się, iż na etapie niniejszej, strategicznej oceny oddziaływania na środowisko projekt *PSRT W/P* nie wprowadza działań kierunkowych, ani przedsięwzięć kwalifikujących się do działań wymienionych w art. 33 ust. 1 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 o ochronie przyrody.
19. Potencjalne, negatywne oddziaływanie na środowisko, a w szczególności na obszary cenne przyrodniczo, w tym na obszary Natura 2000, mogą zostać istotnie zminimalizowane lub wyeliminowane poprzez zastosowanie odpowiednich procedur, technologii i rozwiązań projektowych na etapie opracowywania dokumentów wykonawczych.
20. W odniesieniu do dokumentu o tak dużym stopniu ogólności, jakim jest projekt *PSRT W/P*, utrudnione jest proponowanie rozwiązań mających na celu kompensację przyrodniczą potencjalnych negatywnych oddziaływań na środowisko. Taka możliwość i potrzeba może powstać jako wynik oceny oddziaływania na środowisko przedsięwzięcia, przy realizacji konkretnych zamierzeń inwestycyjnych, wynikających z wyboru konkretnego projektu. Będzie to miało miejsce na etapie procesów decyzyjnych (plany zagospodarowania przestrzennego, decyzje administracyjne).
21. Stormulowane w projekcie *PSRT W/P* cele szczegółowe i realizujące je kierunki są beزالternatywne, w szczególności w kontekście ustaleń i postanowień wcześniej przyjętych dokumentów programowych szczebla krajowego, dotyczących dziedziny rozwoju transportu.
22. Alternatywne rozwiązania lokalizacyjne w kontekście łagodzenia potencjalnego negatywnego wpływu proponowanych przedsięwzięć kluczowych na obszary

Natura 2000, winny być rozważone na etapie oceny oddziaływania konkretnych przedsięwzięć.

23. Realizując przedsięwzięcia wytypowane do wsparcia finansowego ze środków europejskich, wyszczególnione w projekcie *PSRT WP* należy przede wszystkim:

- zachować spójność i integralność obszarów Natura 2000 (wyznaczonych oraz ważnych dla Wspólnoty),
- unikać tworzenia barier dla przemieszczających się zwierząt,
- zapewniać prawidłowe funkcjonowanie układów przyrodniczych,
- ograniczać presję inwestycyjną na tereny najcenniejsze pod względem przyrodniczym,
- wykluczać, lub w uzasadnionych przypadkach ograniczać, fragmentację środowiska do niezbędnego minimum,
- zapewniać drożność korytarzy ekologicznych oraz szlaków migracyjnych zwierząt.

24. Prawdopodobne jest, iż realizacja części przedsięwzięć może spowodować długotrwale zmiany oraz przekształcenia środowiska w wymiarze lokalnym, ale efekt ekologiczny ich realizacji będzie pozytywny w dłuższym horyzoncie czasowym i w wymiarze ponadlokalnym.

25. Pomimo oddziaływania projektu *PSRT WP* w sensie transgranicznym, na obecnym etapie nie przewiduje się możliwości znaczącego transgranicznego oddziaływania na środowisko. Nie przewiduje się by oddziaływania poszczególnych odcinków tras komunikacyjnych, linii kolejowych powodowały znaczące oddziaływania na środowisko o zasięgu wykraczającym poza granice województwa, skutkujące uruchomieniem procedury oceny oddziaływania na środowisko w kontekście transgranicznym.

### III. Opinie właściwych organów

Przed przystąpieniem do prac nad *Prognozą*, Marszałek Województwa Podkarpackiego pismami z dnia 17 lipca 2015 r. wystąpił do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska (RDOŚ) i Podkarpackiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego (PPWIS) o określenie zakresu i stopnia szczególności informacji w niej wymaganych. Wskazania ww. organów zostały przekazane autorom *Prognozy*.

Projekt *PSRT WP* wraz z opracowaną do niego *Prognozą oddziaływania na środowisko*, Marszałek Województwa Podkarpackiego przesłał w dniu 29 października 2015 r. do zaopiniowania RDOŚ i PPWIS. W opinii przesłanej do Urzędu Marszałkowskiego w dniu 13 listopada 2015 r., Podkarpacki Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny zaopiniował pozytywnie projekt *Programu* w zakresie sanitarno-higienicznym. Z kolei Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska, w przesłanej w dniu 7 grudnia 2015 r. opinii do projektu *Programu* stwierdził, iż realizacja jego postanowień nie spowoduje znaczącego oddziaływania na środowisko, a tym samym zaopiniował projekt bez wnoszenia uwag.

Późniejsze zmiany w *Programie*, wynikające z indywidualnego trybu konsultowania i dostosowywania dokumentu do zaleceń przekazywanych przez Komisję Europejską, nie spowodowały znaczącego oddziaływania na środowisko. Stanowisko takie zostało uznane w pismach przesłanych do Urzędu Marszałkowskiego Województwa Podkarpackiego w dniu 20 października 2016 r. przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska oraz w dniu 26 października 2016 r. przez Podkarpackiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego opiniujących pozytywnie zamiar odstąpienia od strategicznej oceny oddziaływania na środowisko *PSRT WP* wraz z *Prognozą oddziaływania na środowisko*.

### IV. Przebieg i wyniki konsultacji społecznych

W dniu 13 października 2015 r. Zarząd Województwa Podkarpackiego Uchwałą Nr 102/2255/15 przyjął projekt *Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2023*. Natomiast 27 października 2015 r. Zarząd Województwa Podkarpackiego Uchwałą Nr 108/2349/15 przyjął *Prognozę oddziaływania na środowisko projektu Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2023*.

Zgodnie z art. 11 i art. 41 ust. 1 ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie województwa (tekst jedn. Dz.U. z 2016 r., poz. 486), art. 19 ustawy z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju (tekst jedn. Dz.U. z 2016 r., poz. 383 ze zm.) oraz art. 54 ust. 2 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (tekst jedn. Dz.U. z 2016 r., poz. 353 ze zm.), realizując obowiązki zapewnienia udziału społeczeństwa w tworzeniu dokumentów strategicznych, projekt *PSRT WP* wraz

z *Prognozą oddziaływania na środowisko* został poddany konsultacjom społecznym w okresie od 30 października do 4 grudnia 2015 r. W dniu 29 października 2015 r. na stronie internetowej Samorządu Województwa Podkarpackiego <http://www.podkarpackie.pl> została umieszczona informacja - ogłoszenie nt. konsultacji społecznych projektu *Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2023* wraz z *Prognozą oddziaływania na środowisko* oraz formularz zgłaszania uwag. Do informacji dołączono w postaci plików pdf, teksty projektu *Programu* i *Prognozy oddziaływania na środowisko*. Przedstawiony został także harmonogram spotkań konsultacyjnych oraz informacja o możliwości zgłaszania uwag i wniosków do konsultowanych dokumentów:

- ustnie do protokołu w Oddziale programowania strategicznego Departamentu Rozwoju Regionalnego Urzędu Marszałkowskiego Województwa Podkarpackiego w Rzeszowie, przy al. Łukasza Cieplińskiego 4, pok. 344 (w godzinach 7.30 – 15.30),
- pisemnie na adres: Urząd Marszałkowski Województwa Podkarpackiego w Rzeszowie, Departament Rozwoju Regionalnego, al. Łukasza Cieplińskiego 4, 35-010 Rzeszów,
- pocztą elektroniczną na adres: [dir@podkarpackie.pl](mailto:dir@podkarpackie.pl).

Ogłoszenie prasowe o konsultacjach społecznych projektu *Programu z Prognozą oddziaływania na środowisko*, zostało opublikowane w dniu 30 października 2015 r. w gazecie codziennej o zasięgu regionalnym – *Super Nowości*. Poinformowano w nim m.in. o okresie trwania konsultacji społecznych oraz dostępności dokumentów w czasie ich trwania w wersji elektronicznej na stronie internetowej Urzędu Marszałkowskiego Województwa Podkarpackiego <http://www.podkarpackie.pl> oraz w formie drukowanej w Departamencie Rozwoju Regionalnego Urzędu Marszałkowskiego, w pok. 344. Ogłoszenie o konsultacjach społecznych ww. dokumentów wywieszono także na tablicy ogłoszeń w budynku Urzędu Marszałkowskiego przy al. Cieplińskiego 4 w Rzeszowie.

Zaproszenia do udziału w konsultacjach społecznych, przesłano w formie pisemnej do: Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu Terytorialnego, starostów powiatowych, a także do prezydentów miast, burmistrzów i wójtów jednostek samorządu terytorialnego z terenu województwa podkarpackiego.

W ramach konsultacji zaplanowano i przeprowadzono jedno spotkanie konsultacyjne w Rzeszowie. Odkryto się ono w dniu 3 grudnia 2015 r. w sali audytorijnej Urzędu Marszałkowskiego Województwa Podkarpackiego przy al. Łukasza Cieplińskiego 4 w Rzeszowie. Zorganizowano je dla przedstawicieli JST

z regionu oraz innych zainteresowanych podmiotów. Zgodnie z przyjętym harmonogramem, wynikającym z obowiązujących przepisów prawa, konsultacje społeczne zakończyły się w dniu 4 grudnia 2015 r.

W trakcie trwania konsultacji do Urzędu Marszałkowskiego Województwa Podkarpackiego wpłynęło ogółem 129 uwag do projektu *Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2023* oraz 4 uwagi do *Prognozy oddziaływania na środowisko*.

W dniu 23 grudnia 2015 r., Zarząd Województwa Podkarpackiego uchwalił nr 127/2782/15 w sprawie rozpatrzenia uwag i wniosków zgłoszonych do projektu *Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2023* wraz z *Prognozą oddziaływania na środowisko*, zajął stanowisko w sprawie zgłoszonych uwag.

Z łącznej liczby 129 uwag zgłoszonych do projektu *Programu*: 74 uwagi zostały uwzględnione (co stanowi 57,4%) oraz 17 uwag zostało uwzględnionych w części (co stanowi 13,2%), natomiast 4 uwagi były zawarte w dotychczasowych zapisach (co stanowi 3,1%), 32 uwagi nie zostały uwzględnione (co stanowi 24,8%) oraz 2 uwagi nie odnosiły się do zapisów *Programu* (co stanowi 1,6%).

Do *Prognozy oddziaływania na środowisko* projektu *Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2023* wpłynęło ogółem 4 uwagi. Z tej liczby 2 uwagi zostały uwzględnione (co stanowi 50%), natomiast 2 uwagi nie zostały uwzględnione (co stanowi 50%).

#### V. Propozycje dotyczące metod i częstotliwości przeprowadzania monitoringu skutków realizacji postanowień PSRT Wp

Istotną składową realizacji programu jest ocena oraz weryfikacja zawartych w nim założeń. Służy temu monitoring i ewaluacja wdrażania PSRT Wp. Proces monitoringu i ewaluacji wdrażania będzie wykonywany za pomocą standardowych narzędzi badawczych. System monitorowania zbudowano w odniesieniu do wskazanych celów szczegółowych oraz kierunków rozwoju. Wskaźniki monitorowania zostały agregowane dla każdego z celów szczegółowych, w sposób umożliwiający mierzanie postępów w ich realizacji. Dla poszczególnych kategorii wskaźników zostały wskazane również źródła ich pozyskiwania.

Należy mieć na uwadze, że PSRT Wp jest ściśle powiązanym z podstawowymi dokumentami programowymi samorządu województwa (strategia,

program operacyjny), dlatego jego realizacja będzie wpływać na osiągnięcie wskaźników określonych w tych dokumentach. W związku z powyższym, mając na uwadze zapewnienie spójności planu transportowego z regionalnymi dokumentami wyższego rzędu, system monitorowania PSRT WP będzie opierał się na:

- systemie monitorowania Strategii rozwoju województwa – Podkarpackie 2020,
- systemie monitorowania Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Podkarpackiego na lata 2007-2013,
- systemie monitorowania Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Podkarpackiego na lata 2014-2020.

WICEMARSZAŁEK WOJEWÓDZTWA  
*Bogdan*  
Bogdan Romaniuk

