Prognoza oddziaływania drogowego programu na środowisko

Utworzono: piątek, 07, styczeń 2011 08:31 Redakcja - edroga.pl



Wdrożenie Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2011–2015, zgodnie z ustawą o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, wymaga strategicznej oceny oddziaływania na środowisko skutków jego realizacji. Jednym z elementów składowych strategicznej oceny jest prognoza oddziaływania na środowisko. Procedury stąd wynikające zostały dopełnione, a ich efektem jest dokument wskazujący, że poszczególne zadania ujęte w Programie należy realizować w sposób jak najmniej szkodzący w środowisku. Sposób ten musi być wnikliwie przeanalizowany na etapie raportu o oddziaływaniu na środowisko.

Prognoza oddziaływania na środowisko Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2011-2015 została przygotowana przez Generalną Dyrekcję Dróg Krajowych i Autostrad we współpracy z ekspertami i przedstawicielami ekologicznych organizacji pozarządowych. Od sierpnia do końca września ubiegłego roku GDDKiA przeprowadziła konsultacje społeczne, które polegały na udostępnieniu dokumentu na jej stronie internetowej oraz na zorganizowaniu jednodniowych spotkań w podziale na poszczególne regiony kraju. Ostatnie formalne spotkanie konsultacyjne miało miejsce 4-5 stycznia br.

Zadania ujęte w Programie Budowy Dróg Krajowych na lata 2011-2015 zostały podzielone w opracowanej prognozie oddziaływania na trzy grupy w zależności od stopnia zaawansowania ich przygotowania i realizacji:

- GRUPA I – zadania realizowane,
- GRUPA II – zadania przygotowywane (posiadające decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach, ale nie posiadające zezwoleń na realizację inwestycji),
- GRUPA III – zadania na etapie studialnym (nie posiadające decyzji o

Phoca PDF

środowiskowych uwarunkowaniach).

Prognoza oddziaływania na środowisko jest dokumentem, w którym stosownie do stanu współczesnej wiedzy i z zastosowaniem odpowiednich metod oceny dokonane zostało rozpoznanie stanu środowiska na obszarze objętym Programem Budowy Dróg Krajowych na lata 2011–2015 oraz określono jego oddziaływania na te rozpoznane elementy środowiska. Jednocześnie dokument przedstawia rozwiązania, które mają na celu zapobieganie, ograniczanie lub kompensację przyrodniczą negatywnych oddziaływań Programu.

Zadaniem procedury oceny strategicznej i opracowania dokumentu prognozy była odpowiedź na pytania: Czy należy realizować Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2011-2015 (czy nie szkodzi on środowisku na tyle, że może być realizowany)? A jeśli tak, to w jaki sposób należy go realizować?

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, w którym 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 NOx,
- oddziaływania sieci drogowej na zakwaszenie środowiska glebowo-wodnego - poprzez analizę emisji tlenków azotu NOx, tlenków siarki SOx 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 „W jaki sposób realizować Program?” przeanalizowano proponowane przebiegi poszczególnych ciągów drogowych i wnioskowano o akceptację proponowanego wariantu lub też potrzebę jego zmiany (poszukiwania innych wariantów).

Szczegółowe analizy wykonano dla inwestycji, które posiadają wydaną decyzję o

środowiskowych uwarunkowaniach – tzw. II grupy. Dotyczyły one w przeważającej mierze aspektów oddziaływania na przyrodę ożywioną, a w szczególności na obszary Natura 2000, gdyż stwierdzenie znaczącego oddziaływania na taki obszar automatycznie przesądzało o odrzuceniu wariantu, chyba że udowodniono, że nie istnieją warianty nie oddziałujące znacząco.

Analizy oddziaływań wykonywano w dwóch zasadniczych aspektach, tj. wpływu na warunki życia człowieka oraz na przyrodę ożywioną, w tym obszary chronione. Oddziaływanie na warunki życia człowieka rozpatrywane były w odniesieniu do klimatu akustycznego, stanu jakości powietrza, wód powierzchniowych i podziemnych, gleby oraz wpływu na dobra materialne. Analizy oddziaływania na przyrodę ożywioną obejmowały: obszary chronione oraz zwierzęta (korytarze ekologiczne, ssaki, ptaki, płazy, ryby, owady, mięczaki), a także siedliska przyrodnicze, rośliny i różnorodność biologiczną. W badaniach oddziaływań na siedliska przyrodnicze szczególnie uwzględniono siedliska objęte ochroną w ramach sieci Natura 2000. Zidentyfikowano następujące rodzaje oddziaływań sieci drogowej na siedliska przyrodnicze:

- niszczenie płatów siedliska,
- zmiana jakości siedlisk,
- fragmentacja siedlisk,
- wpływ na integralność płatów i procesów je kształtujących,
- zmiana formy i intensywności użytkowania siedlisk,
- inne, np. eksploatacja kruszyw naturalnych.

***

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 tej chwili 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 zniwelowanie negatywnego oddziaływanie 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.

W ocenie ograniczono się do wskazania, czy występowanie znaczącego negatywnego oddziaływania jest możliwe, prawdopodobne, czy pewne (w przypadku braku zastosowania działań minimalizujących). Stwierdzenie pewności

Phoca PDF

wystąpienia oddziaływania na tym poziomie nie oznacza jednak, że oddziaływanie takie w rzeczywistości wystąpi – rozstrzygnie o tym postępowanie w sprawie oceny oddziaływania na środowisko, które uwzględni zastosowanie odpowiednich zabezpieczeń.

W odniesieniu do niektórych oddziaływań, takich jak np. emisja zanieczyszczeń w ściekach, odpowiednie działania zabezpieczające są w stanie zredukować zagrożenie do poziomu niemal zerowego. Dlatego w odniesieniu do wszystkich projektów, w związku z którymi stwierdzono pewność wystąpienia oddziaływań znaczących, konieczne jest szczegółowe przeanalizowanie wskazanych zagrożeń w ramach raportów o oddziaływaniu na środowisko.

Jednocześnie, biorąc pod uwagę, że znaczące oddziaływanie na obszary Natura 2000 jest wykluczające w przypadku istnienia wariantów alternatywnych (zgodnie z art. 6(4) Dyrektywy Siedliskowej), w ocenie dokonano weryfikacji inwestycji, które w momencie rozpoczęcia prac nad dokumentem prognozy posiadały decyzje o środowiskowych uwarunkowaniach.

W wyniku ww. analiz wskazano konieczność zmiany przebiegu jednej z inwestycji – drogi ekspresowej S17 w. Drewnica – w. Zakręt (tzw. Wschodniej Obwodnicy Warszawy) – która koliduje i znacząco oddziałuje na obszar Natura 2000 „Strzebla błotna w Zielonce”.

W stosunku do żadnej innej inwestycji posiadającej decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach nie stwierdzono potrzeby dokonywania zmian lokalizacji.

W odniesieniu do czterech projektów posiadających decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach potwierdzono występowanie znaczącego oddziaływania na obszary Natura 2000 – dotyczy to autostrady A8 (Autostradowej Obwodnicy Wrocławia) i drogi ekspresowej S3 Szczecin – Gorzów Wlkp. Są to inwestycje z grupy I (obecnie realizowane), a stosowna kompensacja przyrodnicza została lub jest obecnie wykonywana. Dla autostrady A18 Olszyna – Golnice i mostu przez Wisłę koło Kwidzyna w ciągu drogi krajowej nr 90 w ramach odrębnych postępowań administracyjnych uzyskano decyzje o środowiskowych uwarunkowaniach, potwierdzające: występowanie znaczącego oddziaływania na obszary Natura 2000, brak wariantów alternatywnych, nie oddziałujących znacząco na obszary Natura 2000 oraz występowanie nadrzędnego interesu publicznego.

Streszczenie prognozy oddziaływania na środowisko Programu Budowy Dróg Krakowych na lata 2011-2015 (PDF)

Phoca PDF