

**ZARZĄD WOJEWÓDZTWA WIELKOPOLSKIEGO**



# **PODSUMOWANIE**

**STRATEGICZNEJ OCENY ODDZIAŁYWANIA  
NA ŚRODOWISKO PROJEKTU AKTUALIZACJI  
„PLANU TRANSPORTOWEGO  
DLA WOJEWÓDZTWA WIELKOPOLSKIEGO  
W PERSPEKTYWIE 2020 ROKU”**

**POZNAŃ, 2018 r.**



## **PODSUMOWANIE**

STRATEGICZNEJ OCENY ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO PROJEKTU AKTUALIZACJI  
„PLANU TRANSPORTOWEGO DLA WOJEWÓDZTWA WIELKOPOLSKIEGO W PERSPEKTYWIE 2020 ROKU”

### **ORGAN OPRACOWUJĄCY**

Zarząd Województwa Wielkopolskiego

al. Niepodległości 34

61-714 Poznań

### **WYKONAWCA**

Wielkopolskie Biuro Planowania Przestrzennego w Poznaniu

al. Niepodległości 18

61-713 Poznań

DYREKTOR

Marek Bryl

ZESPÓŁ AUTORSKI

Grażyna Łyczkowska

Jarosław Kamiński

Patryk Stojanowicz



## SPIS TREŚCI

<b>1. WPROWADZENIE.....</b>	<b>4</b>
1.1. Cel i zakres opracowania podsumowania strategicznej oceny oddziaływania na środowisko .....	4
1.2. Przebieg strategicznej oceny oddziaływania na środowisko .....	4
<b>2. UZASADNIENIE WYBORU PRZYJĘTEGO DOKUMENTU W ODNIESIENIU DO ROZPATRYWANYCH ROZWIĄZAŃ ALTERNATYWNYCH .....</b>	<b>6</b>
<b>3. USTALENIA ZAWARTE W PROGNOZIE ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO - SPOSÓB WZIĘCIA POD UWAGĘ I ZAKRES UWZGLĘDNIENIA W AKTUALIZACJI PLANU TRANSPORTOWEGO .....</b>	<b>7</b>
<b>4. OPINIE WŁAŚCIWYCH ORGANÓW - SPOSÓB WZIĘCIA POD UWAGĘ I ZAKRES UWZGLĘDNIENIA W AKTUALIZACJI PLANU TRANSPORTOWEGO WRAZ Z PROGNOZĄ ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO.....</b>	<b>8</b>
<b>5. ZGŁOSZONE UWAGI I WNIOSKI - SPOSÓB WZIĘCIA POD UWAGĘ I ZAKRES UWZGLĘDNIENIA W AKTUALIZACJI PLANU TRANSPORTOWEGO.....</b>	<b>14</b>
<b>6. WYNIKI POSTĘPOWANIA DOTYCZĄCEGO TRANSGRANICZNEGO ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO - SPOSÓB WZIĘCIA POD UWAGĘ I ZAKRES UWZGLĘDNIENIA W AKTUALIZACJI PLANU TRANSPORTOWEGO .....</b>	<b>15</b>
<b>7. PROPOZYCJE DOTYCZĄCE METOD I CZĘSTOTLIWOŚCI PRZEPROWADZANIA MONITORINGU SKUTKÓW REALIZACJI POSTANOWIEŃ DOKUMENTU - SPOSÓB WZIĘCIA POD UWAGĘ I ZAKRES UWZGLĘDNIENIA W AKTUALIZACJI PLANU TRANSPORTOWEGO.....</b>	<b>16</b>

## WYKAZ STOSOWANYCH SKRÓTÓW

<b>SKRÓT</b>	<b>ROZWIĘCIE</b>
aktualizacja planu transportowego	Aktualizacja „Planu transportowego dla województwa wielkopolskiego w perspektywie 2020 roku”
aktualizacja planu	
przyjęty dokument	
organ opracowujący	Zarząd Województwa Wielkopolskiego
podsumowanie	Podsumowanie strategicznej oceny oddziaływania na środowisko projektu aktualizacji „Planu transportowego dla województwa wielkopolskiego w perspektywie 2020 roku”
podsumowanie strategicznej oceny oddziaływania na środowisko	
prognoza oddziaływania na środowisko	Prognoza oddziaływania na środowisko projektu aktualizacji „Planu transportowego dla województwa wielkopolskiego w perspektywie 2020 roku”
UMWW	Urząd Marszałkowski Województwa Wielkopolskiego w Poznaniu
ustawa ooś	Ustawa 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. z 2017 r. poz. 1405, z późn. zm.)
WBPP	Wielkopolskie Biuro Planowania Przestrzennego w Poznaniu
właściwe organy	Wielkopolski Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny i Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Poznaniu



## **PODSUMOWANIE**

STRATEGICZNEJ OCENY ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO PROJEKTU AKTUALIZACJI  
„PLANU TRANSPORTOWEGO DLA WOJEWÓDZTWA WIELKOPOLSKIEGO W PERSPEKTYWIE 2020 ROKU”

### **1. WPROWADZENIE**

#### **1.1. Cel i zakres opracowania podsumowania strategicznej oceny oddziaływania na środowisko**

Podsumowanie strategicznej oceny oddziaływania na środowisko prezentuje wpływ przeprowadzonej procedury na ostateczny kształt przyjętej aktualizacji „Planu transportowego dla województwa wielkopolskiego w perspektywie 2020 roku”. Podsumowanie opracowane zostało w celu realizacji wymogu wskazanego w:

- art. 55 ust. 3 ustawy ooś, stanowiącego o załączaniu pisemnego podsumowania do przyjętego dokumentu;
- art. 55 ust. 4 ustawy ooś, stanowiącego o przekazywaniu przyjętego dokumentu wraz z podsumowaniem właściwym organom;
- art. 43 ustawy ooś, stanowiącego o podawaniu do publicznej wiadomości informacji o przyjęciu dokumentu i o możliwościach zapoznania się z jego treścią oraz uzasadnieniem i podsumowaniem.

Merytoryczny zakres podsumowania wynika z art. 55 ust. 3 ustawy ooś. Niniejsze pisemne podsumowanie zawiera uzasadnienie wyboru przyjętego dokumentu w odniesieniu do rozpatrywanych rozwiązań alternatywnych, a także informację, w jaki sposób zostały wzięte pod uwagę i w jakim zakresie zostały uwzględnione:

- ustalenia zawarte w prognozie oddziaływania na środowisko;
- opinie właściwych organów;
- zgłoszone uwagi i wnioski;
- wyniki postępowania dotyczącego transgranicznego oddziaływania na środowisko (dla przyjętego dokumentu postępowanie takie nie zostało przeprowadzone, wobec niestwierdzenia możliwości znaczącego transgranicznego oddziaływania na środowisko);
- propozycje dotyczące metod i częstotliwości przeprowadzania monitoringu skutków realizacji postanowień dokumentu.

#### **1.2. Przebieg strategicznej oceny oddziaływania na środowisko**

W październiku 2017 r. rozpoczęto prace nad aktualizacją planu transportowego w zakresie listy przedsięwzięć na drogach wojewódzkich. Aktualizacja planu wywołana została postulatami kierowanymi przez społeczeństwo i samorządy terytorialne poszczególnych obszarów województwa pod adresem Zarządu Województwa Wielkopolskiego, stwierdzającymi konieczność realizacji przedsięwzięć na kolejnych odcinkach dróg wojewódzkich. Uwzględniając zasady wyboru przedsięwzięć dotyczących dróg wojewódzkich określone w przyjętym Planie transportowym, włączono do listy przedsięwzięć przewidywanych do realizacji na drogach wojewódzkich w perspektywie finansowej 2014-2020 kolejnych 12 odcinków takich dróg. Doprecyzowano także dane dotyczące długości i zakresów rzeczowych oraz kosztów zadań na niektórych odcinkach dróg znajdujących się od początku na liście przedsięwzięć.

W dniu 31 października 2017 r. Wicemarszałek Województwa Wielkopolskiego Wojciech Jankowiak, działający z upoważnienia i w imieniu Marszałka Województwa Wielkopolskiego, zwrócił się do:

- Wielkopolskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego (pismo z dnia 31 października 2017 r., znak: DAP.443.195/2017);
- Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu (pismo z dnia 31 października 2017 r., znak: DAP.443.196/2017)

o opcjonalne uzgodnienie zakresu i stopnia szczegółowości informacji wymaganych w prognozie oddziaływania na środowisko (art. 53 ustawy ooś), lub ewentualne odstępianie od przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko dla projektu aktualizacji planu transportowego (art. 48 ustawy ooś).

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Poznaniu pismem z dnia 9 listopada 2017 r. (znak: WOO-III.410.946.2017.PW.1):

- poinformował, że projekt aktualizacji planu transportowego wymaga przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko;
- uzgodnił zakres i stopień szczegółowości informacji wymaganych w prognozie oddziaływania na środowisko.



W dniu 17 listopada 2017 r. wpłynęło pismo Wielkopolskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego (znak: DN-NS.9012.1711.2017), który uzgodnił pozytywnie możliwość odstąpienia od procedury przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko dla projektu aktualizacji planu transportowego.

Z uwagi na fakt, iż właściwe organy zajęły odmienne stanowisko, a jeden z nich wskazał potrzebę przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko, procedura została przeprowadzona. Prognozę oddziaływania na środowisko, którą wykonał zespół autorów pod kierownictwem dr Grażyny Łyczkowskiej z WBPP, sporządzono w pełnym zakresie, zgodnie z art. 51 ust. 2 i art. 52 ust. 1 i 2 ustawy ooś.

Zgodnie z art. 57 i 58 ustawy ooś projekt aktualizacji planu transportowego wraz z prognozą oddziaływania na środowisko został poddany opiniowaniu przez Wielkopolskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego i Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu. Wnioski o wydanie opinii wystosowano do właściwych organów pismami w dniu 18 grudnia 2017 r. (znak: DAP.42.66/2017).

Wielkopolski Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny pismem z dnia 5 stycznia 2018 r. (znak: DN-NS.9012.1.2018):

- zaopiniował pozytywnie projekt aktualizacji „Planu transportowego dla województwa wielkopolskiego w perspektywie 2020 roku” wraz z prognozą oddziaływania na środowisko, stwierdzając jednocześnie, iż przedmiotowa dokumentacja została wykonana zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa w zakresie ochrony zdrowia ludzi i środowiska naturalnego,
- nie wniósł uwag.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Poznaniu pismem z dnia 16 stycznia 2018 r. (znak: WOO-III.410.1079.2017.PW1):

- zaopiniował projekt aktualizacji „Planu transportowego dla województwa wielkopolskiego w perspektywie 2020 roku” wraz z prognozą oddziaływania na środowisko,
- nie wniósł uwag do projektu aktualizacji „Planu transportowego dla województwa wielkopolskiego w perspektywie 2020 roku”,
- wniósł 16 uwag do prognozy oddziaływania na środowisko projektu aktualizacji „Planu transportowego dla województwa wielkopolskiego w perspektywie 2020 roku”.

Treść 16 uwag zgłoszonych do prognozy oddziaływania na środowisko przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu oraz informację, w jaki sposób zostały one wzięte pod uwagę i w jakim zakresie zostały uwzględnione, zawarto w **rozdziale 4**.

Organ opracowujący projekt aktualizacji planu transportowego zapewnił możliwość udziału społeczeństwa w strategicznej ocenie oddziaływania na środowisko.

Obwieszenie Marszałka Województwa Wielkopolskiego o przystąpieniu do przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko dla projektu aktualizacji „Planu transportowego dla województwa wielkopolskiego w perspektywie 2020 roku” podane zostało do publicznej wiadomości:

- na stronie Biuletynu Informacji Publicznej UMWW;
- w sposób zwyczajowo przyjęty, na tablicy ogłoszeń w siedzibie UMWW (Poznań, al. Niepodległości 34) oraz w siedzibie WBPP (Poznań, al. Niepodległości 18);
- w dzienniku „Rzeczpospolita” w dniu 8 listopada 2017 r., w dziale „Komunikaty i ogłoszenia” (str. K2).

Uwagi i wnioski do dokumentów można było składać w terminie od 08.11.2017 r. do 06.12.2017 r. w następujących formach:

- pisemnej – na adres: Wielkopolskie Biuro Planowania Przestrzennego w Poznaniu, al. Niepodległości 18, 61-713 Poznań;
- za pomocą środków komunikacji elektronicznej bez konieczności opatrywania ich bezpiecznym podpisem elektronicznym – na adres e-mail: sekretariat@wbpp.poznan.pl;
- ustnie do protokołu w siedzibie WBPP.

We wskazanym terminie nie wpłynął żaden wniosek, ani uwaga.



## PODSUMOWANIE

### STRATEGICZNEJ OCENY ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO PROJEKTU AKTUALIZACJI „PLANU TRANSPORTOWEGO DLA WOJEWÓDZTWA WIELKOPOLSKIEGO W PERSPEKTYWIE 2020 ROKU”

Komunikat Marszałka Województwa Wielkopolskiego o możliwości zapoznania się z projektem aktualizacji planu transportowego wraz z prognozą oddziaływania na środowisko oraz m.in. o możliwości, sposobie i miejscu składania uwag i wniosków, podany został do publicznej wiadomości w terminie od 18.12.2017 r. do 12.01.2018 r.:

- na stronie Biuletynu Informacji Publicznej UMWW;
- w sposób zwyczajowo przyjęty, na tablicy ogłoszeń w siedzibie UMWW (Poznań, al. Niepodległości 34) i w siedzibie WBPP (Poznań, al. Niepodległości 18);

oraz w dniu 18 grudnia 2017 r. w dzienniku „Rzeczpospolita”, w dziale „Komunikaty i ogłoszenia” (str. C8).

Konsultacje społeczne projektu aktualizacji planu transportowego wraz z prognozą oddziaływania na środowisko odbyły się w terminie od 18.12.2017 r. do 12.01.2018 r. W tym czasie projekt aktualizacji planu transportowego wraz z prognozą oddziaływania na środowisko udostępniony został:

- w wersji elektronicznej - na stronie Biuletynu Informacji Publicznej UMWW;
- w wersji papierowej (wraz z dokumentacją) - w siedzibie WBPP w Poznaniu, przy al. Niepodległości 18 (pok. 205), w godzinach pracy biura (poniedziałek-piątek: 7.30 – 15.30).

Uwagi i wnioski do dokumentów można było wносить w formie wskazanej w art. 40 ustawy o oś.

Podczas trwania konsultacji wpłynął 1 wniosek. Treść wniosku, zgłoszonego do projektu aktualizacji planu transportowego oraz informację, w jaki sposób został on wzięty pod uwagę i w jakim zakresie został uwzględniony, zawarto w **rozdziale 5**.

Aktualizacja „Planu transportowego dla województwa wielkopolskiego w perspektywie 2020 roku” przyjęta została uchwałą nr 4892/2018 Zarządu Województwa Wielkopolskiego z dnia 8 lutego 2018 r.

## 2. UZASADNIENIE WYBORU PRZYJĘTEGO DOKUMENTU W ODNIESIENIU DO ROZPATRYWANYCH ROZWIĄZAŃ ALTERNATYWNYCH

Przyjęte w aktualizacji planu transportowego rozwiązania oceniono jako optymalne, realizujące zasadę zrównoważonego rozwoju. W związku z powyższym nie przewidziano rozwiązań alternatywnych do rozwiązań zawartych w aktualizacji planu transportowego. Ponadto zaznaczono, że postępowanie w sprawie strategicznej oceny oddziaływania na środowisko, w tym tworzona w trakcie tego postępowania prognoza oddziaływania na środowisko, miały na celu wyeliminowanie - na jak najwcześniejszym etapie - takich ustaleń aktualizacji planu transportowego, których realizacja mogłaby prowadzić do utraty wartości przyrodniczych, kulturowych, krajobrazowych, czy materialnych.

Zwrócono uwagę, że w przyszłości, w ramach procedury oceny oddziaływania na środowisko, należałoby rozważyć rozwiązania alternatywne w ramach przyjętego w aktualizacji planu transportowego wariantu przedsięwzięcia. Rozwiązania alternatywne powinny dotyczyć m.in.:

- alternatyw lokalizacyjnych przedsięwzięć w celu ochrony różnorodności biologicznej, flory, fauny oraz obszarów chronionych,
- alternatyw przebiegu przedsięwzięć w odniesieniu do celów ochrony obszarów Natura 2000, ich integralności oraz wkładu w ogólną spójność sieci,
- alternatyw technologicznych i organizacyjnych w zakresie obniżania emisji hałasu oraz zanieczyszczeń powietrza powodowanych ruchem na drogach,
- alternatyw technologicznych w stosunku do bezpośredniego odprowadzania wód do odbiornika umożliwiających ograniczanie przedostawania się zanieczyszczeń do wód,
- etc.



### **3. USTALENIA ZAWARTE W PROGNOZIE ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO - SPOSÓB WZIĘCIA POD UWAGĘ I ZAKRES UWZGLĘDNIENIA W AKTUALIZACJI PLANU TRANSPORTOWEGO**

Prognoza oddziaływania na środowisko opracowywana była równoległe z projektem aktualizacji planu transportowego. W prognozie określono przewidywane oddziaływanie ustaleń aktualizacji planu na poszczególne komponenty środowiska:

- na obszary prawnie chronione – niektóre z inwestycji, wymienionych w aktualizacji planu transportowego, przebiegać będą w granicach lub w sąsiedztwie obszarów Natura 2000 i pozostałych obszarów chronionych. Szczegółową analizę wpływu realizacji planowanych przedsięwzięć na środowisko przyrodnicze oraz na poszczególne przedmioty ochrony powinny zawierać w przyszłości „Raporty oddziaływania przedsięwzięć na środowisko przyrodnicze”. W tym przypadku konieczne jest także wykonanie inwentaryzacji przyrodniczej o szczególności wymaganej do uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz zastosowanie wszelkich możliwych rozwiązań minimalizujących,
- na różnorodność biologiczną, rośliny i zwierzęta – wśród głównych oddziaływań negatywnych związanych z realizacją inwestycji liniowych, potencjalnie zaobserwować będzie można m.in.: fragmentację siedlisk przyrodniczych, usunięcie drzew i krzewów oraz ich mechaniczne uszkodzenia, niszczenie siedlisk chronionych, niszczenie chronionych gatunków roślin, zwierząt i grzybów, efekt bariery (zaburzenia migracji), zmianę dostępności terenu, płoszenie ptaków, podwyższenie poziomu zanieczyszczeń powietrza, hałasu lub odwodnienia, śmiertelność zwierząt pod kołami pojazdów, synantropizację, etc. Większość inwestycji wymienionych w aktualizacji planu transportowego to istniejące obiekty liniowe, które nie będą jednak tworzyły nowej bariery na trasach migracji zwierząt. Przebudowa lub rozbudowa tych dróg może się przyczynić do wzrostu prędkości pojazdów oraz natężenia ruchu, co wiąże się z nasileniem negatywnych oddziaływań na funkcjonowanie korytarzy ekologicznych,
- na ludzi i dobra materialne – realizacja większości inwestycji ujętych w aktualizacji planu transportowego będzie wiązała się z pozytywnym oddziaływaniem na ludzi. Oddziaływania te wynikać będą z lepszej dostępności komunikacyjnej terenów, przez które przechodzą (lub będą przechodzić) inwestycje transportowe, jak i z poprawy bezpieczeństwa, a także – w przypadku modernizacji dróg – z poprawy ich stanu technicznego, a co za tym idzie z oczekiwanego zmniejszenia hałasu oraz mniejszej emisji zanieczyszczeń atmosferycznych,
- na wody – nie przewiduje się negatywnego znaczącego wpływu na wody. Zasadniczym pozytywnym oddziaływaniem realizacji planowanych inwestycji będzie poprawa jakości odprowadzanych z nich wód na skutek dostosowania infrastruktury odwodnienia do aktualnie obowiązujących standardów,
- na powietrze – rozbudowa i modernizacja infrastruktury drogowej pozwoli na upłynnienie ruchu, co w konsekwencji może przyczynić się do poprawy jakości powietrza atmosferycznego, łagodzenia wzrostu emisji zanieczyszczeń komunikacyjnych. Natomiast budowa nowych fragmentów dróg, będących najczęściej obwodnicami miejscowości, pozwoli wyprowadzić z ich centrów ruch tranzytowy, będący aktualnie przyczyną wzrostu stężeń zanieczyszczeń komunikacyjnych w obrębie najbardziej wrażliwych obszarów zabudowy mieszkaniowej,
- klimat akustyczny – przedsięwzięcia polegające na przebudowie, rozbudowie lub remoncie odcinków dróg mogą charakteryzować się krótkoterminowymi i chwilowymi negatywnymi akustycznymi oddziaływaniami lokalnymi związanymi z etapem ich realizacji. Dzięki zrealizowanym inwestycjom zostanie między innymi wymieniona ich nawierzchnia, wdrożone zostaną rozwiązania techniczne i organizacyjne w zakresie uspokajania i spowalniania ruchu, co w konsekwencji wpłynie pozytywnie na stan klimatu akustycznego,
- na powierzchnię ziemi – prognozowane oddziaływania związane będą przede wszystkim z trwałym zajmowaniem powierzchni ziemi, możliwym wyłączeniem gruntów z dotychczasowego użytkowania oraz z degradacją gleb na trasie budowy przez usunięcie wierzchnich poziomów próchnicznych i trwałym przykryciu sztuczną nawierzchnią. Dochodzić może również do przekształceń powierzchni ziemi w wyniku prowadzonych niwelacji terenu, formowania nasypów itp.,
- na krajobraz – zagrożenie dla walorów krajobrazowych przewiduje się podczas realizacji nowych przedsięwzięć, związane to jest z możliwą wycinką drzew przydrożnych oraz terenów leśnych,



## PODSUMOWANIE

STRATEGICZNEJ OCENY ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO PROJEKTU AKTUALIZACJI  
„PLANU TRANSPORTOWEGO DLA WOJEWÓDZTWA WIELKOPOLSKIEGO W PERSPEKTYWIE 2020 ROKU”

- na zabytki i dobra materialne – budowa obwodnic powinna mieć pozytywny wpływ na stan zabytków i dóbr materialnych w centrach miejscowości. Oddalenie części ruchu tranzytowego od centrum miast, wiąże się z ograniczeniem szkodliwej emisji zanieczyszczeń i drgań na obszary o intensywnej zabudowie i historycznej wartości. Na negatywne oddziaływania przy realizacji inwestycjach drogowych narażone są stanowiska archeologiczne.

W prognozie oddziaływania na środowisko zaproponowano, by w celu minimalizowania oddziaływania przedsięwzięć na środowisko stosować odpowiednie standardy projektowe, które dotyczą m.in. wariantowania lokalizacji dróg z uwzględnieniem aspektu środowiskowego i społecznego, zagospodarowania wód opadowych, unikania usuwania drzew, czy uwzględnianie budowy przejść dla zwierząt. Przedstawiony w prognozie zestaw wymagań (standardów projektowych) powinien zapewnić minimalizowanie oddziaływań negatywnych przy budowie dróg oraz zwiększenie oddziaływania pozytywnego, przez zmniejszanie istniejących oddziaływań, w przypadku modernizacji i przebudowy.

## 4. OPINIE WŁAŚCIWYCH ORGANÓW - SPOSÓB WZIĘCIA POD UWAGĘ I ZAKRES UWZGLĘDNIENIA W AKTUALIZACJI PLANU TRANSPORTOWEGO WRAZ Z PROGNOZĄ ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Poznaniu wniósł 16 uwag do prognozy oddziaływania na środowisko projektu aktualizacji „Planu transportowego dla województwa wielkopolskiego w perspektywie 2020 roku”, o następującej treści:

- **uwaga nr 1:** „W rozdziale V prognozy w podsumowaniu do tabeli 2 zawartej na str. 65-66 zawierającej ocenę przewidywanego oddziaływania na poszczególne komponenty środowiska napisano, że „wiele inwestycji wymienionych w projekcie aktualizacji Planu transportowego przebiegać będzie w granicach lub w sąsiedztwie obszarów Natura 2000 i pozostałych obszarów chronionych. Szczegółową analizę wpływu realizacji planowanych przedsięwzięć na środowisko przyrodnicze oraz na poszczególne przedmioty ochrony powinny zawierać w przyszłości raporty oddziaływania przedsięwzięć na środowisko przyrodnicze. W tym przypadku konieczne jest także wykonanie inwentaryzacji przyrodniczej o szczegółowości wymaganej do uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz zastosowanie wszelkich możliwych rozwiązań minimalizujących. Dopuszczenie do realizacji inwestycji liniowych na terenach chronionych może odbywać się po uzgodnieniach z Regionalnym Dyrektorem Ochrony Środowiska”. W załączniku nr 21 do prognozy odnosząc się do poszczególnych przedsięwzięć zawarto m.in. krótką „charakterystykę otoczenia przedsięwzięcia” oraz wskazano ich „lokalizację (...) w odniesieniu do obszarów chronionych”. Następnie w załączniku nr 22 zatytułowanym „Ocena potencjalnych skutków dla środowiska w wyniku realizacji planowanych przedsięwzięć” zawarto uzasadnienie „oceny potencjalnych skutków dla środowiska”. Z informacji zawartych w ww. tabelach wynika, że pięć z planowanych przedsięwzięć przebiegać będzie przez obszary Natura 2000. W tabeli 2 na str. 65-66 prognozy wszystkie przedsięwzięcia zlokalizowane na obszarach Natura 2000 oceniono jako te, które mogą wywołać „oddziaływanie negatywne, które ma istotną skalę oddziaływań i które wymaga podjęcia odpowiednich działań na etapie projektowania, realizacji lub eksploatacji przedsięwzięcia”. Ponadto, jedno z tych przedsięwzięć dodatkowo oceniono jako takie, które może wywołać „oddziaływanie negatywne związane z bezpowrotnym negatywnym skutkiem, którego nie da się zlikwidować lub zminimalizować na etapie projektowania i które wymaga podjęcia działań kompensacyjnych” na pozostałe obszary chronione. Ponadto, do wszystkich obszarów Natura 2000 zawarto jednakowe uzasadnienie oceny potencjalnych skutków oddziaływania planowanych przedsięwzięć. Napisano jedynie, że „realizacja inwestycji może wiązać się z negatywnymi oddziaływaniami bezpośrednimi (tj. np. mechaniczne zniszczenie siedlisk, stworzenie efektu bariery dla przemieszczania się małych zwierząt) lub pośrednimi (tj. np. oddziaływania związane ze zmianą stosunków gruntowo-wodnych czy emisją zanieczyszczeń do powietrza). Konieczne jest wykonanie inwentaryzacji przyrodniczej o szczegółowości wymaganej do uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz zastosowanie rozwiązań minimalizujących”. Informuję, iż mimo tego, że przedmiotowy projekt aktualizacji Planu jest dokumentem o dużym stopniu ogólności, to dla części z planowanych przedsięwzięć związanych z przebudową lub rozbudową istniejących dróg, znana jest dokładna ich lokalizacja. Zatem już na tym etapie można w prognozie zawrzeć bardziej szczegółową ocenę przewidywanego





oddziaływania na obszary Natura 2000. Ponadto informuję, że każdy z obszarów ma inne cele ochrony oraz charakteryzuje się inną specyfiką występujących na nim siedlisk przyrodniczych, czy też gatunków stanowiących przedmioty ochrony tych obszarów. Ponadto, dla obszarów Natura 2000: Dolina Noteci PLH300004, Puszcza Notecka PLB300015, Nadnoteckie Łęgi PLB300003, Dolina Środkowej Noteci i Kanału Bydgoskiego PLB300001 obowiązują plany zadań ochronnych. Zatem dla tych obszarów przed ustanowieniem planów zadań ochronnych sporządzone zostały dokumentacje zawierające informacje na temat występowania oraz rozmieszczenia przedmiotów ochrony tych obszarów. Ponadto, dla obszarów Natura 2000 Ostoja Wielkopolska PLH300010 oraz Ostoja Rogalińska PLB300017 nie ustanowiono jeszcze planów zadań ochronnych, natomiast została już opracowana dokumentacja do tych planów. Biorąc powyższe pod uwagę, w prognozie proszę ponownie określić, przeanalizować i ocenić przewidywane oddziaływanie planowanych w ramach projektu aktualizacji Planu przedsięwzięć na cele i przedmioty ochrony obszarów Natura 2000, ich integralność i spójność sieci, w oparciu o informacje wynikające z dokumentacji do planów zadań ochronnych, jak również o zagrożenia wskazane w standardowych formularzach danych dla poszczególnych obszarów oraz w planach zadań ochronnych dla części z nich.”

- **uwaga nr 2:** „W rozdziale III.2. na str. 29 prognozy zatytułowanym „Różnorodność biologiczna, flora i fauna, korytarze ekologiczne” zawarto niespójne informacje na temat fauny. W odniesieniu do występujących na terenie Wielkopolski ptaków napisano, że „w Wielkopolsce spotkać można wiele gatunków ptaków, począwszy od najpospolitszych, takich jak szpaki, wróble, pustułki, (...)”. Jednakże następnie w tym samym akapicie stwierdzono, że „do pospolitych ptaków drapieżnych Wielkopolski należą myszołów zwyczajny, jastrząb, krogulec; do rzadkich – pustułka, kobuz oraz kania czarna i rdzawa”. Proszę zweryfikować powyższe zapisy prognozy.”
- **uwaga nr 3:** „W rozdziale III.3. na str. 30 prognozy zatytułowanym „Formy ochrony przyrody, w tym obszary Natura 2000” wymieniono formy ochrony przyrody w granicach województwa wielkopolskiego. Wskazano m.in. że na terenie województwa znajdują się 33 obszary chronionego krajobrazu. Ponadto napisano: „Centralny Rejestr Form Ochrony Przyrody, poza wymienionymi obszarami chronionego krajobrazu, wskazuje także obszar chronionego krajobrazu Dolina rzeki Wirynki. Jednakże uchwała XXXVII/264/98 Rady Gminy Komorniki z dnia 1 czerwca 1998 r. powołująca ten obszar nie została ogłoszona w wojewódzkim dzienniku urzędowym. Fakt ten, w powiązaniu z treścią § 9 tej uchwały, przesądza o tym, że uchwała nie weszła w życie, a tym samym nie zaistniała w obrocie prawnym”. Informuję, że dla ww. obszaru chronionego krajobrazu Rada Gminy Komorniki przyjęła uchwałę Nr XXXVI/234/01 z 13 listopada 2001 r. w sprawie zmiany granic „Obszaru Chronionego Krajobrazu terenów Doliny Rzeki Wirynki”, która została opublikowana w Dzienniku Urzędowym Województwa Wielkopolskiego (Dz. U. Woj. Wielkopolskiego Nr 146, poz. 3005). W związku z powyższym, przedmiotowy obszar istnieje, gdyż uchwała zmieniająca nie została uchylona przez sąd. Proszę zweryfikować powyższy zapis prognozy.”
- **uwaga nr 4:** „Z analizy ryc. 2 zawartej w rozdziale III.12. na str. 55 prognozy zatytułowanej „Inwestycje na tle obszarów chronionych” wynika, że droga oznaczona w projekcie aktualizacji Planu numerem 67 – „droga 449 Brzeziny – Palaty” przebiegać będzie przez rezerwat przyrody „Brzeziny”. Biorąc pod uwagę skalę i dokładność mapy można wywnioskować, że ww. inwestycję zaplanowano w sąsiedztwie rezerwatu przyrody. Jednakże w uzasadnieniu oceny przewidywanego oddziaływania zawartej w załączniku 21 na str. 157 prognozy nie odniesiono się do oddziaływania tego przedsięwzięcia na rezerwat przyrody. W związku z tym prognozę proszę uzupełnić o jednoznaczne wskazanie lokalizacji planowanej inwestycji względem rezerwatu przyrody „Brzeziny” oraz o ocenę przewidywanego oddziaływania na ww. rezerwat.”
- **uwaga nr 5:** „Z analizy rycin zawartych w prognozie, na których oznaczono lokalizację zaplanowanych przedsięwzięć wynika, że część z nich zlokalizowana będzie w sąsiedztwie stref ochrony ostoi, miejsc rozrodu i regularnego przebywania ptaków:
  - droga oznaczona w projekcie aktualizacji Planu nr 22 – „droga 241 m. Rogoźno” – bezpośrednie położenie przy strefach kani rudej i bielika w obrębie Laskowo,
  - droga oznaczona w projekcie aktualizacji Planu nr 24 – „droga 241 m. Wągrowiec” – sąsiedztwo strefy kani rudej w obrębie Dębina Orla,



## PODSUMOWANIE

### STRATEGICZNEJ OCENY ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO PROJEKTU AKTUALIZACJI „PLANU TRANSPORTOWEGO DLA WOJEWÓDZTWA WIELKOPOLSKIEGO W PERSPEKTYWIE 2020 ROKU”

- droga oznaczona w projekcie aktualizacji Planu nr 59 – „droga nr 443 Tuliszków – Gizałki wraz z m. Gizałki most” – sąsiedztwo stref bociana czarnego w obrębach Orlina Duża i Łągiewniki oraz bielika w obrębie Grzymiszew.

Prognozę proszę uzupełnić o analizę i ocenę przewidywanego oddziaływania na ww. gatunki ptaków objęte ochroną strefową.”

- **uwaga nr 6:** „W załączniku 21 na str. 120 prognozy odnosząc się do przedsięwzięcia „droga nr 430 Poznań-Mosina – rozbudowa drogi (...)” napisano: „Na terenie Poznania droga biegnie w sąsiedztwie terenów zabudowanych oraz Łęgów Dębińskich. W pozostałych gminach inwestycja wiedzie głównie przez obszary zabudowy oraz przez lasy”. Natomiast na str. 121 prognozy odnosząc się do przedsięwzięcia „droga nr 443 odc. Tuliszków-Gizałki wraz z m. Gizałki most – rozbudowa drogi na odc. od granicy gmin Gizałki/Grodziec do DK nr 25 w m. Rychwał oraz rozbudowa drogi na odcinku od drogi krajowej nr 25 w m. Rychwał do drogi krajowej nr 72 w m. Tuliszków (...)” napisano: „Inwestycja rozpoczyna się na granicy gmin Gizałki i Grodziec. Na początku biegnie przez kompleks leśny, dalej przecina rzekę Czarną Strugę, tereny rolne i zabudowę wiejską, aż do drogi krajowej nr 25 w Rychwale. Dalej inwestycja wiedzie przez tereny rolne, przecina rzekę Powę i poprzez obszar rolno-leśny kończy się w Tuliszkowie, na drodze krajowej nr 72”. W związku z tym, określając, analizując i oceniając przewidywane oddziaływanie ww. przedsięwzięć na ludzi i klimat akustyczny, w załączniku 22 na str. 140-141 i na str. 151-152 prognozy proszę uwzględnić ich lokalizację w sąsiedztwie terenów zabudowanych, w tym podlegających ochronie akustycznej.”
- **uwaga nr 7:** „W rozdziale VI.1. prognozy proszę przedstawić rozwiązania mające na celu zapobieganie lub ograniczanie negatywnych oddziaływań na środowisko zaplanowanych przedsięwzięć w zakresie emisji hałasu i substancji do powietrza.”
- **uwaga nr 8:** „Nawiązując do informacji zawartych w rozdziale III.4. prognozy oraz w tabelach w załączniku 22 prognozy proszę jednoznacznie wskazać cele środowiskowe ustanowione dla poszczególnych jednolitych części wód, na których położone są inwestycje drogowe wskazane w projekcie aktualizacji Planu oraz określić stan. Jednocześnie informuję, iż na stronie internetowej Wojewódzkiego Inspektoratu Ochrony Środowiska w Poznaniu dostępna jest „Ocena jakości wód podziemnych w punktach pomiarowych sieci krajowej w ramach monitoringu diagnostycznego stanu chemicznego wód podziemnych w roku 2016 /wg badań PIG/”. Ponadto dane dotyczące stanu chemicznego i stanu ilościowego według nowego podziału na JCWPd dostępne są w „Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry” przyjętym rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 18 października 2016 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry (Dz. U. z 2016 r. poz. 1967). W prognozie proszę zawrzeć aktualne dane z tego zakresu.”
- **uwaga nr 9:** „Określając, analizując i oceniając istniejący stan klimatu akustycznego, w prognozie proszę odnieść się do stanu klimatu akustycznego na terenach, na których realizowane będą inwestycje drogowe, wyznaczone w projekcie aktualizacji Planu oraz w ich sąsiedztwie.”
- **uwaga nr 10:** „Zgodnie z art. 51 ust. 2 pkt 1 lit. a ustawy ooś w prognozie proszę zawrzeć informacje o zawartości projektu aktualizacji Planu.”
- **uwaga nr 11:** „Zgodnie z art. 51 ust. 2 pkt 2 lit. c ustawy ooś w prognozie proszę określić, przeanalizować i ocenić istniejące problemy ochrony środowiska istotne z punktu widzenia realizacji projektu aktualizacji Planu, w szczególności dotyczące obszarów podlegających ochronie na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody.”
- **uwaga nr 12:** „Proszę zweryfikować opisy w tabeli w załączniku 1 do prognozy, tak by było możliwe jednoznacznie powiązanie ujętych w przedmiotowej tabeli inwestycji, z tymi wskazanymi w tabeli 1 w rozdziale I na str. 7-9 prognozy. Ponadto proszę w tabeli 1 zastosować takie opisy lub oznaczenia, które umożliwią jednoznaczne powiązanie zaplanowanych inwestycji, ze zróżnicowanymi kolorystycznie oznaczeniami na rycinie 1 na str. 10 prognozy.”
- **uwaga nr 13:** „Nawiązując do informacji zawartych w rozdziale II.5. na str. 19-20 prognozy zatytułowanym „Powiązania projektu aktualizacji Planu transportowego z innymi dokumentami” proszę zawrzeć informacje o powiązaniach projektu aktualizacji Planu z obowiązującymi programami ochrony powietrza (POP) oraz programami ochrony środowiska przed hałasem (POH) obowiązującymi w województwie wielkopolskim.”
- **uwaga nr 14:** „Zgodnie z art. 51 ust. 2 pkt 2 lit. d ustawy ooś w prognozie proszę określić, przeanalizować i ocenić sposoby w jakich cele ochrony środowiska ustanowione na szczeblu międzynarodowym, wspólnotowym i krajowym,



*istotne z punktu widzenia projektowanego dokumentu, wymienione w rozdziale II.7. na str. 22-23 prognozy i inne problemy środowiska zostały uwzględnione podczas opracowywania projektu aktualizacji Planu.”*

- **uwaga nr 15:** „Zgodnie z art. 51 ust. 2 pkt 1 lit. e ustawy o oś prognoza zawiera streszczenie sporządzone w języku niespecjalistycznym. W związku z tym proszę rozwinąć zapisy rozdziału zatytułowanego „Streszczenie sporządzone w języku niespecjalistycznym” na str. 77-78 prognozy w taki sposób, aby zawierał najistotniejsze informacje zawarte w poszczególnych rozdziałach prognozy.”
- **uwaga nr 16:** „W prognozie proszę podać aktualny dziennik ustaw, w którym została opublikowana ustawa o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym.”

Uwagi zgłoszone przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu do prognozy oddziaływania na środowisko projektu aktualizacji „Planu transportowego dla województwa wielkopolskiego w perspektywie 2020 roku” zostały wnikliwie przeanalizowane i:

1. w odniesieniu do **uwagi nr 1**

- wzięte pod uwagę w następujący sposób:

Zawarto w prognozie bardziej szczegółową ocenę przewidywanego oddziaływania na obszary Natura 2000: PLH300004 Dolina Noteci, PLH300010 Ostoja Wielkopolska, PLH300040 Dolina Łobżonki, PLB300003 Nadnoteckie Łęgi, PLB300015 Puszcza Notecka, PLB300017 Ostoja Rogalińska.

- uwzględnione w zakresie dostosowanym do zawartości i stopnia szczegółowości projektu dokumentu oraz stanu współczesnej wiedzy i metod oceny, a także dostępności danych,

2. w odniesieniu do **uwagi nr 2**

- wzięte pod uwagę w następujący sposób:

Skorygowano w prognozie oddziaływania na środowisko niespójne informacje na temat występowania pustułki. Zaliczono ten gatunek do grupy rzadkich ptaków drapieżnych na terenie Wielkopolski.

- uwzględnione w pełnym zakresie,

3. w odniesieniu do **uwagi nr 3**

- wzięte pod uwagę w następujący sposób:

Uwzględniono istniejący obszar chronionego krajobrazu Dolina rzeki Wirynki, dodając go do wykazu w tabeli w zał. 5 prognozy oraz wskazując w tekście prognozy obszary chronionego krajobrazu w województwie wielkopolskim w liczbie 34.

- uwzględnione w pełnym zakresie,

4. w odniesieniu do **uwagi nr 4**

- wzięte pod uwagę w następujący sposób:

Uzupełniono prognozę o wskazanie lokalizacji planowanej inwestycji (rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 449 na odcinku granica województwa – Brzeziny – Palaty) względem rezerwatu przyrody „Brzeziny” oraz o ocenę przewidywanego oddziaływania na ten rezerwat.

Uznano, że z uwagi na ok. 600 m odległość planowanej inwestycji od rezerwatu przyrody „Brzeziny” oraz występujące użytkowanie i zagospodarowanie sąsiadujących terenów, nie przewiduje się negatywnego oddziaływania na stanowiska długosza królewskiego i siedliska lasu bagiennego, stanowiące cel ochrony przyrody w rezerwacie.

- uwzględnione w zakresie dostosowanym do zawartości i stopnia szczegółowości projektu dokumentu,

5. w odniesieniu do **uwagi nr 5**

- wzięte pod uwagę w następujący sposób:

Uzupełniono prognozę o analizę i ocenę przewidywanego oddziaływania na gatunki ptaków objęte ochroną strefową.



## PODSUMOWANIE

STRATEGICZNEJ OCENY ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO PROJEKTU AKTUALIZACJI  
„PLANU TRANSPORTOWEGO DLA WOJEWÓDZTWA WIELKOPOLSKIEGO W PERSPEKTYWIE 2020 ROKU”

Uznano, że z uwagi na występujące użytkowanie i zagospodarowanie sąsiadujących terenów oraz:

- ok. 5,2 km odległość planowanej inwestycji (droga nr 241 Wągrowiec „Kalisko-Durowo” – budowa obwodnicy „V etap”) od strefy ochrony ostoi, miejsc rozrodu i regularnego przebywania kani rudej w obrębie Dębina Orla,

- ok. 2,7 km odległość planowanej inwestycji (droga nr 443 odc. Tuliszków-Gizałki wraz z m. Gizałki most – rozbudowa drogi na odc. od granicy gmin Gizałki/Grodziec do DK nr 25 w m. Rychwał) od strefy ochrony ostoi, miejsc rozrodu i regularnego przebywania bociana czarnego w obrębie Łagiewniki,

- ok. 12,3 km odległość planowanej inwestycji (droga nr 443 odc. Tuliszków-Gizałki wraz z m. Gizałki most – rozbudowa drogi na odc. od granicy gmin Gizałki/Grodziec do DK nr 25 w m. Rychwał) od strefy ochrony ostoi, miejsc rozrodu i regularnego przebywania bielika zwyczajnego w obrębie Grzymiszew,

- ok. 3,6 km odległość planowanej inwestycji (droga nr 443 odc. Tuliszków-Gizałki wraz z m. Gizałki most – rozbudowa drogi na odc. Gizałki – granica gmin Gizałki i Grodziec wraz z przebudową mostu w m. Gizałki) od strefy ochrony ostoi, miejsc rozrodu i regularnego przebywania bociana czarnego w obrębie Orlina Duża,

nie przewiduje się negatywnego oddziaływania na gatunki ptaków objęte ochroną strefową.

W przypadku planowanej inwestycji (droga nr 241 m. Rogoźno – budowa obwodnicy) aktualizacja planu transportowego zakłada zmianę długości drogi (z 5,00 km na 7,10 km) wynikającą z jej doprecyzowania na podstawie opracowanej koncepcji. Pozwoli to m.in. zachować większą odległość planowanej inwestycji od stref ochrony ostoi, miejsc rozrodu i regularnego przebywania kani rudej i bielika zwyczajnego w obrębie Laskowo (wg aktualnego zasięgu ustalonych stref). Ponadto warto zaznaczyć, że ustalanie stref ochrony ostoi, miejsc rozrodu i regularnego przebywania ptaków jest procesem dynamicznym, w związku ze zmieniającymi się miejscami gniazdowania ptaków. Dlatego też na etapie bieżącej procedury, z uwagi na naturalną barierę redukującą hałas (las) oraz odległość planowanej inwestycji (droga nr 241 m. Rogoźno – budowa obwodnicy) od stref ochrony ostoi, miejsc rozrodu i regularnego przebywania kani rudej i bielika zwyczajnego w obrębie Laskowo, w prognozie nie przewiduje się negatywnego oddziaływania na gatunki ptaków objęte ochroną strefową.

- uwzględnione w zakresie dostosowanym do zawartości i stopnia szczegółowości projektu dokumentu, oraz stanu współczesnej wiedzy i metod oceny, a także specyfiki analizowanych danych dot. stref ochrony ostoi, miejsc rozrodu i regularnego przebywania ptaków,

6. w odniesieniu do **uwagi nr 6**

- wzięte pod uwagę w następujący sposób:

W odniesieniu do dwóch przedsięwzięć (droga nr 430 Poznań-Mosina – rozbudowa drogi oraz droga nr 443 odc. Tuliszków-Gizałki wraz z m. Gizałki most – rozbudowa drogi na odc. od granicy gmin Gizałki/Grodziec do DK nr 25 w m. Rychwał), w związku z ich lokalizacją w sąsiedztwie terenów zabudowanych, w tym podlegających ochronie akustycznej, określono, przeanalizowano i oceniono przewidywane oddziaływanie tych przedsięwzięć na ludzi i klimat akustyczny.

- uwzględnione w zakresie dostosowanym do zawartości i stopnia szczegółowości projektu dokumentu,

7. w odniesieniu do **uwagi nr 7**

- wzięte pod uwagę w następujący sposób:

W celu zminimalizowania oddziaływania przedsięwzięć na stan klimatu akustycznego, w prognozie oddziaływania na środowisko zaproponowano stosowanie przez beneficjentów odpowiednich metod i środków związanych ze sposobem: projektowania dróg i doбором poszczególnych elementów drogi, z organizacją ruchu na drodze, czy z ograniczeniem hałasu za pomocą urządzeń zlokalizowanych na drodze fali dźwiękowej pomiędzy źródłem hałasu a odbiorcą (np. ekrany akustyczne, wały ziemne, pasy zieleni izolacyjnej, zabudowa niemieszkalna mająca na celu ochronę budynków mieszkalnych czy inne).



Z kolei w celu ograniczenia zanieczyszczenia powietrza atmosferycznego pochodzącego od środków transportu drogowego zaproponowano działania w zakresie przepisów ograniczających emisję i co z tym związane, dalsze doskonalenie konstrukcji silników pod kątem spalania lub też wprowadzanie silników o alternatywnych źródłach energii. Dla ochrony przed zanieczyszczeniami atmosferycznymi zaproponowano także m.in. stosowanie nasadzeń zieleni na skraju pasa drogowego, przy wykorzystaniu rodzimych gatunków drzew i krzewów odpornych na zanieczyszczenia spalinami.

- uwzględnione w zakresie dostosowanym do zawartości i stopnia szczegółowości projektu dokumentu,
8. w odniesieniu do **uwagi nr 8**
- wzięte pod uwagę w następujący sposób:

Uzupełniono prognozę o następujące informacje:

- w odniesieniu do JCWP rzecznych (w obrębie których zlewni planuje się przedsięwzięcia ocenione w zał. 22 pod kątem potencjalnych skutków dla środowiska) przypisano kody poszczególnych jednolitych części wód do wskazanych celów środowiskowych oraz określono stan JCWP rzecznych,

- w odniesieniu do JCWPd (w obrębie których planuje się przedsięwzięcia ocenione w zał. 22 pod kątem potencjalnych skutków dla środowiska) przypisano kody poszczególnych jednolitych części wód do wskazanych celów środowiskowych oraz określono stan ilościowy i chemiczny.

- uwzględnione w pełnym zakresie,
9. w odniesieniu do **uwagi nr 9**
- wzięte pod uwagę w następujący sposób:

Zapisy prognozy poszerzono o wyniki okresowych pomiarów poziomów hałasu w otoczeniu dróg wojewódzkich na terenie Wielkopolski, uzyskane w roku 2016 przez Wielkopolski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Poznaniu.

- uwzględnione w zakresie dostosowanym do zawartości i stopnia szczegółowości projektu dokumentu,
10. w odniesieniu do **uwagi nr 10**
- wzięte pod uwagę w następujący sposób:

Poszerzono zapisy prognozy o informację o zawartości projektu aktualizacji planu, o następującej treści:  
*„Projekt aktualizacji Planu transportowego zawiera diagnozę województwa wielkopolskiego, opartą na szerokiej charakterystyce społeczno-gospodarczej oraz charakterystyce systemu transportowego regionu (drogowego, kolejowego, publicznego transportu zbiorowego, lotniczego, wodnego oraz transportu opartego na przewozie ładunków). Logika interwencji projektu aktualizacji Planu transportowego oparta jest na: uwarunkowaniach programowych dokumentu, wizji systemu transportowego, celach i kierunkach interwencji dokumentu, zasadach wyboru projektów oraz zamierzonych do osiągnięcia efektach realizacji dokumentu. Projekt aktualizowanego dokumentu zawiera także informacje niezbędne do jego wdrażania (w tym m.in. artykułuje sposoby zapewnienia zdolności instytucjonalnej do przygotowania i realizacji projektów, wskazuje ramy finansowe oraz harmonogram przygotowania i realizacji planowanych projektów transportowych, proponuje system monitorowania i oceny oraz aktualizacji dokumentu).”*

- uwzględnione w pełnym zakresie,
11. w odniesieniu do **uwagi nr 11**
- wzięte pod uwagę w następujący sposób:

Dodano do prognozy nowy rozdział pt. „Identyfikacja i analiza istniejących problemów ochrony środowiska istotnych z punktu widzenia realizacji projektu aktualizacji Planu transportowego. W rozdziale tym, do problemów ochrony środowiska zaliczono: niekorzystny klimat akustyczny, niezadawalającą jakość powietrza, fragmentację środowiska przyrodniczego, niezadawalającą jakość wód powierzchniowych i podziemnych oraz ryzyko wystąpienia poważnych awarii.

- uwzględnione w pełnym zakresie,



## PODSUMOWANIE

STRATEGICZNEJ OCENY ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO PROJEKTU AKTUALIZACJI „PLANU TRANSPORTOWEGO DLA WOJEWÓDZTWA WIELKOPOLSKIEGO W PERSPEKTYWIE 2020 ROKU”

### 12. w odniesieniu do **uwagi nr 12**

- wzięte pod uwagę w następujący sposób:

Wprowadzono w prognozie, w tabeli 1 oznaczenia kolorystyczne umożliwiające powiązanie wymienionych inwestycji z ich lokalizacją wskazaną na ryc. 1. Ponadto, w tabeli w załączniku 1, posortowano wykaz decyzji w kolejności zgodnej z numeracją na ryc. 1, a także wprowadzono oznaczenie kolorystyczne umożliwiające powiązanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wydanych dla poszczególnych inwestycji z inwestycjami wymienionymi w tabeli 1 i wskazanymi na ryc. 1.

- uwzględnione w pełnym zakresie,

### 13. w odniesieniu do **uwagi nr 13**

- wzięte pod uwagę w następujący sposób:

W prognozie oddziaływania na środowisko wymieniono obowiązujące w województwie wielkopolskim programy ochrony powietrza oraz programy ochrony środowiska przed hałasem.

- uwzględnione w pełnym zakresie,

### 14. w odniesieniu do **uwagi nr 14**

- wzięte pod uwagę w następujący sposób:

Uzupełniono w prognozie informacje o sposobie uwzględnienia celów ochrony środowiska ustanowionych na poszczególnych szczeblach. Podkreślono, że w przypadku planowanych inwestycji drogowych ujętych w projekcie aktualizacji Planu transportowego uwzględniono w sposób pośredni cele ochrony środowiska wskazane w różnych dokumentach. Dotyczą one przede wszystkim ochrony i zachowania wskazanych gatunków roślin, zwierząt oraz siedlisk. Istotne są też działania na rzecz ochrony krajobrazu, co związane jest z budową nowych obiektów kubaturowych (mosty, wiadukty) i wycinką drzew przy realizacji ustaleń projektu aktualizacji planu. Uwzględniono także cele ustanowione na szczeblu krajowym, zawarte w dokumentach strategicznych, które dotyczą m.in. ochrony i poprawy stanu środowiska, ograniczania negatywnego wpływu transportu na środowisko i rozwoju transportu w warunkach zmian klimatu.

- uwzględnione w zakresie dostosowanym do zawartości i stopnia szczegółowości projektu dokumentu,

### 15. w odniesieniu do **uwagi nr 15**

- wzięte pod uwagę w następujący sposób:

W rozdziale pt. „Streszczenie w języku niespecjalistycznym” uzupełniono najistotniejsze informacje zawarte we wszystkich rozdziałach.

- uwzględnione w pełnym zakresie,

### 16. w odniesieniu do **uwagi nr 16**

- wzięte pod uwagę w następujący sposób:

W prognozie podano aktualny dziennik ustaw, w którym została opublikowana ustawa o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym.

- uwzględnione w pełnym zakresie.

## 5. ZGŁOSZONE UWAGI I WNIOSKI - SPOSÓB WZIĘCIA POD UWAGĘ I ZAKRES UWZGLĘDNIENIA W AKTUALIZACJI PLANU TRANSPORTOWEGO

Burmistrz Gminy Czempień, z upoważnienia i w imieniu którego działał Zastępca Burmistrza Gminy Czempień Andrzej Socha, pismem z dnia 2 stycznia 2018 r. (znak: IS.7011.1.2018) zgłosił wniosek o uwzględnienie w przedmiotowym dokumencie przedsięwzięcia budowy obwodnicy Czempinia w przebiegu dróg wojewódzkich nr 310 i 311. We wniosku zawarto uzasadnienie o następującej treści:



*„W konsultowanym dokumencie nie uwzględniono bowiem tego ważnego dla układu komunikacyjnego regionu i strategicznego z punktu widzenia gminy Czempień przedsięwzięcia. Nasz wniosek podyktowany jest działaniami jakie gmina podjęła już w tym zakresie. Przede wszystkim wymienić tu trzeba opracowanie i uchwalenie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla obwodnicy miasta Czempinia, który został ostatecznie uchwalony przez Radę Miejską w Czempiniu uchwałą nr XLVII/355/17 z dnia 30 sierpnia 2017 roku (Dz. U. Woj. Wlkp. z 2017 r., poz. 5753). Rozpoczęliśmy również procedurę przejmowania nieruchomości niezbędnych do realizacji tego przedsięwzięcia.*

*Potrzeba budowy obwodnicy miasta Czempinia wynika przede wszystkim z rosnącego natężenia ruchu na głównym układzie komunikacyjnym miasta, tworzoną przez drogi wojewódzkie nr 310 i 311. Cały ruch tranzytowy odbywa się aktualnie przez historyczny i zabytkowy rynek (układ urbanistyczny wpisany do rejestru zabytków pod numerem 691/Wlkp/A) w bezpośrednim sąsiedztwie zabytkowego kościoła parafialnego p.w. św. Michała Archanioła (wpisanego do rejestru zabytków pod numerem 2624/A).*

*Ostatnie dostępne badania natężenia ruchu na drogach wojewódzkich wykonane w roku 2015 wykazały w punkcie na przejściu w Czempiniu wysoka wartość natężenia ruchu wynoszącą 8631 pojazdów na dobę. Wobec faktu budowy nowej drogi ekspresowej S-5 przewidujemy jeszcze większą intensyfikację ruchu tranzytowego przez Czempień w nieodległej już przyszłości. Powstanie węzła komunikacyjnego „Czempień” w przebiegu tej drogi ekspresowej, jak spodziewamy się, wygeneruje wzrost ruchu za pośrednictwem dróg wojewódzkich nr 310, 431 czy 434 z kierunku drogi ekspresowej S-11.*

*Ponadto w zatwierdzonym uchwałą Rady Miejskiej w Czempiniu „Programie Rewitalizacji miasta Czempinia na lata 2016-2023” przewidujemy realizację przedsięwzięcia rewitalizacji rynku. Jej celem ma być przywrócenie rynkowi roli wielofunkcyjnego centralnego placu w mieście, co wymaga wyeliminowania znacznej części ruchu samochodowego z tego miejsca i jego uspokojenia. Stąd też ważnym krokiem na tej drodze będzie wyprowadzenie ruchu tranzytowego z rynku na projektowaną obwodnicę miasta.*

*Wpisanie budowy obwodnicy miasta Czempinia do „Planu Transportowego dla Województwa Wielkopolskiego w perspektywie do 2020 roku” było by spójnym działaniem na tym polu, tworzącym realne perspektywy dla jej realizacji w perspektywie do roku 2020.*

*Pragnę jednocześnie zadeklarować daleko idącą współpracę i udział w tym przedsięwzięciu ze strony gminy Czempień, której celem będzie zapewnienie bezpiecznego, sprawnego i znacząco lepszego perspektywicznego układu dalszej ramy komunikacyjnej wokół aglomeracji miasta Poznania.”*

Wniosek zgłoszony przez Burmistrza Gminy Czempień, dotyczący budowy obwodnicy Czempinia, nie został uwzględniony w bieżącej aktualizacji „Planu transportowego dla województwa wielkopolskiego w perspektywie 2020 roku”. Wynika to z faktu, iż wprowadzenie do aktualizacji planu transportowego wnioskowanej obwodnicy należy rozpocząć od przeprowadzenia analizy określającej uwarunkowania realizacyjne, środowiskowe, społeczne oraz ekonomiczne dla poszczególnych jej wariantów oraz pozwalającej na wybranie wariantu najlepszego do realizacji. Taka analiza, poza uwarunkowaniami przestrzennymi, określi także możliwe ze względów terenowych rozwiązania geometryczne, sytuacyjne i techniczne. Ponadto analiza zawierać będzie prognozę ruchu dla dróg wojewódzkich, wskaże potencjalne miejsca kolizji z infrastrukturą techniczną oraz uwzględni opinie właściwych organów administracyjnych co do poszczególnych wariantów. Mając jednak na względzie fakt, iż realizacja obwodnicy Czempinia jest niezwykle istotna dla lokalnej społeczności, w aktualizacji planu zapisano, że zostanie ona wzięta pod uwagę przy kolejnej aktualizacji dokumentu.

## **6. WYNIKI POSTĘPOWANIA DOTYCZĄCEGO TRANSGRANICZNEGO ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO - SPOSÓB WZIĘCIA POD UWAGĘ I ZAKRES UWZGLĘDNIENIA W AKTUALIZACJI PLANU TRANSPORTOWEGO**

Województwo wielkopolskie nie sąsiaduje bezpośrednio z terytoriami innych państw, a skutki realizacji postanowień aktualizacji planu transportowego z zasady nie będą negatywnie oddziaływać na terytoria innych państw w rozumieniu obowiązujących przepisów.



## PODSUMOWANIE

STRATEGICZNEJ OCENY ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO PROJEKTU AKTUALIZACJI  
„PLANU TRANSPORTOWEGO DLA WOJEWÓDZTWA WIELKOPOLSKIEGO W PERSPEKTYWIE 2020 ROKU”

Również w zakresie przedsięwzięć wykazanych w aktualizacji planu transportowego nie zidentyfikowano żadnych oddziaływań, których skala i charakter mogą być na tyle duże/znaczące, aby oddziaływać na terytorium innych państw.

Wobec niestwierdzenia możliwości znaczącego transgranicznego oddziaływania na środowisko, nie zaistniała potrzeba przeprowadzenia dla przyjętego dokumentu postępowania dotyczącego transgranicznego oddziaływania na środowisko.

## 7. PROPOZYCJE DOTYCZĄCE METOD I CZĘSTOTLIWOŚCI PRZEPROWADZANIA MONITORINGU SKUTKÓW REALIZACJI POSTANOWIEŃ DOKUMENTU - SPOSÓB WZIĘCIA POD UWAGĘ I ZAKRES UWZGLĘDNIENIA W AKTUALIZACJI PLANU TRANSPORTOWEGO

Jak wskazano w aktualizacji planu transportowego, istotnym elementem realizacji tego dokumentu *„jest wysokiej jakości system monitorowania i oceny realizacji Planu, w tym podjętych i realizowanych projektów. Stanowi on element systemu monitorowania Strategii Rozwoju Województwa Wielkopolskiego. Tylko taki, widziany kompleksowo, system monitorowania polityk publicznych stanowić będzie punkt wyjścia dla skutecznej realizacji zapisów Planu. Przedmiotem monitorowania i oceny będzie także sam system transportowy województwa, szczególnie w zakresie kryteriów, jakie posłużyły ustaleniu listy inwestycji określonych w tym dokumencie.*

*Odpowiedzialność za monitorowanie oraz ocenę stopnia osiągnięcia celów Planu spoczywa na Zarządzie Województwa Wielkopolskiego, a w jego imieniu na Departamencie Polityki Regionalnej oraz na Wielkopolskim Biurze Planowania Przestrzennego w Poznaniu.*

*Poza bieżącym monitorowaniem Planu najważniejszymi elementami systemu są:*

- *Systemy informatyczne zbierające informacje o działaniach realizowanych w ramach perspektywy finansowej 2014-2020,*
- *Sprawozdania z realizacji WRPO 2014+, w tym sprawozdania roczne przekazywane do KE, w których zamieszczone będą informacje o działaniach podejmowanych w ramach Planu (publikowane na stronie internetowej programu regionalnego),*
- *Raport z realizacji Planu, sporządzany co roku, prezentowany Komitetowi Monitorującemu WRPO 2014+ oraz publikowany na stronie internetowej programu regionalnego,*
- *Badania ewaluacyjne w zakresie m.in. oceny stopnia realizacji celów SRWW, skuteczności i efektywności systemu realizacji Planu transportowego w kontekście realizacji WRPO 2014+ oraz oceny wpływu inwestycji transportowych na sytuację społeczno-gospodarczą regionu i mobilność jego mieszkańców,*
- *Raport końcowy z realizacji Planu.*

*Sprawozdania z realizacji WRPO 2014+ zawierać będą informacje wymagane prawem, natomiast raporty z realizacji zawierać będą m.in. następujące informacje: wykonanie finansowe i rzeczowe, ocenę stopnia realizacji wskaźników określonych w Planie, identyfikację pojawiającego się ryzyka przy realizacji projektów, wskazanie mechanizmów i sposobów jego eliminowania.*

*W przypadku planowanych ewaluacji sporządzone zostaną raporty, których wyniki, tak jak wyniki sprawozdań i raportów, mogą posłużyć do ewentualnych zmian WRPO 2014+, bądź systemu wdrażania. Dodatkowo obszar tematyczny objęty Planem ujęty zostanie w ewaluacji ex post WRPO 2014+.*

*Inwestycje podejmowane w ramach Planu monitorowane będą także (na potrzeby kontroli czy sprawozdawczości) „u źródła”, w ramach systemu wdrażania WRPO 2014+. Monitoring ten skupiać się będzie w szczególności na kontrolowaniu zakresu merytorycznego realizacji zaplanowanych działań i zadań, na harmonogramie wdrażania projektów (terminowego realizowania poszczególnych zadań), a także na osiągnięciu założonych rezultatów oraz realizacji poszczególnych celów szczegółowych projektów. Za ww. zakres monitorowania realizacji poszczególnych projektów odpowiedzialny jest Departament Wdrażania Programu Regionalnego.”*





Ponadto, w celu dokonania analizy trafności wyboru założonych kierunków i zasad zagospodarowania przestrzennego, wynikających z projektowanego dokumentu w prognozie oddziaływania na środowisko zaleca się prowadzenie monitoringu obejmującego obserwację zmian poszczególnych komponentów środowiska. Zaproponowano wykorzystanie systemu wskaźników rejestrujących w następujących zakresach:

- zmian w powierzchni zajętej przez przedsięwzięcia komunikacyjne proponowane w aktualizacji planu transportowego,
- działań z zakresu ochrony środowiska,
- zmian powierzchni obszarów chronionych na skutek realizacji przedsięwzięć zapisanych w aktualizacji planu transportowego.