



GENERALNY DYREKTOR OCHRONY ŚRODOWISKA

Andrzej Szweda-Lewandowski

Warszawa, 31-03-2021 r.

DOOŚ-TSOOŚ.410.1.2021.BW

Pani

Małgorzata Jarosińska-Jedynak

**Sekretarz Stanu w Ministerstwie Funduszy
i Polityki Regionalnej**

Szanowna Pani Minister,

W związku z wnioskiem z dnia 26 lutego 2021 r. (brak znaku sprawy) o zaopiniowanie projektu programu Fundusze Europejskie dla Polski Wschodniej 2021-2027 (Program Polska Wschodnia +; dalej PPW+) wraz z prognozą oddziaływania na środowisko, zgodnie z art. 54 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o *udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko* (Dz. U. z 2021 r. poz. 247; dalej: ustawa ooś), przedstawiam następujące stanowisko.

Projekt PPW+ wyznacza ramy realizacji potencjalnych przedsięwzięć i inwestycji mających wpływ na obszar Polski Wschodniej (tj. województwa: lubelskie, podkarpackie, podlaskie, świętokrzyskie, warmińsko-mazurskie oraz region mazowiecki regionalny) i stanowi instrument realizacji *Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.)* oraz *Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego 2030*. Poziom szczegółowości projektu PPW+ jest niski, wyrażony przez priorytety i cele szczegółowe, brak sprecyzowanej listy przedsięwzięć. Zaplanowane działania o charakterze typowo infrastrukturalnym przewidziane przez PPW+ dotyczą dystrybucji energii (rozbudowa i przebudowa sieci elektroenergetycznej przesyłowej i dystrybucyjnej), rozbudowy infrastruktury drogowej (budowa i przebudowa dróg wojewódzkich, w tym budowa obwodnic) i kolejowej (przebudowa, modernizacja lub rewitalizacja wybranych odcinków sieci kolejowej w szczególności w ramach Wschodniej Magistrali Kolejowej). Planowane projekty dot. inwestycji drogowych wynikają z *Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 (z perspektywą do 2025 r.)* oraz z *Programu Budowy 100 Obwodnic na lata 2020-2030*. Natomiast inwestycje kolejowe wynikają z *Krajowego Programu Kolejowego do 2023 roku, PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. – zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku* oraz *Programu Uzupełniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej –*

Kolej +. Dla większości z ww. dokumentów została przeprowadzona strategiczna ocena oddziaływania na środowisko.

Sporządzona dla projektu PPW+ prognoza oddziaływania na środowisko, dalej: prognoza, zasadniczo zawiera wszystkie niezbędne elementy wymienione w art. 51 i 52 ustawy ooś oraz w uzgodnieniu Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska dot. zakresu i stopnia szczegółowości prognozy z dnia 2 marca 2020 r., znak: DOOŚ-TSOOŚ.411.1.2020.BW. Prognoza nie jest jednak pozbawiona pewnych braków i niespójności, które opisano poniżej. Analizy zawarte w prognozie zostały dostosowane stopniem szczegółowości do stopnia szczegółowości zapisów PPW+. Wobec ogólności zapisów projektowanego PPW+ nie jest możliwe precyzyjne określenie charakteru przewidywanych oddziaływań na środowisko, dlatego też w prognozie przytoczone zostały wnioski z prognoz dla istniejących dokumentów o charakterze typowo inwestycyjnym, komplementarnych do projektu PPW+ i będących na wyższym poziomie szczegółowości.

Zaleca się uwzględnienie w prognozie następujących uwag szczegółowych, zgodnie z poniższymi wskazaniem:

- **oddziaływanie na obszary chronione, w tym Natura 2000** – na str. 114 napisano „W większości przypadków planowane w Programie interwencje mają charakter mało inwazyjny lub wręcz pomijalny dla środowiska (typ A). Szczegółowo przeanalizowano przedsięwzięcia typu B i C”. Przez przedsięwzięcia z kategorii B i C, zgodnie z Tabelą 223 należy rozumieć typy projektów mogące dotyczyć przedsięwzięć w rozumieniu Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r. poz. 1839). W rozdziale 5.2. dotyczącym przewidywanych oddziaływań na obszary chronione, w tym obszary Natura 2000 analizom poddano jednak tylko wpływ inwestycji drogowych i kolejowych na te obszary, pomijając pozostałe typy projektów zaliczonych do kategorii B i C (np. rozwój infrastruktury elektroenergetycznej). Niezbędne jest uzupełnienie tych analiz.

W przypadku inwestycji drogowych przytoczono wnioski z prognoz dla *Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 (z perspektywą do 2025 r.)* oraz *Programu Budowy 100 Obwodnic na lata 2020-2030*, na podstawie których stwierdzono, że realizacja założeń PPW+ nie spowoduje znaczącego negatywnego oddziaływania na obszary Natura 2000. Przedstawiony wniosek należy zweryfikować, ponieważ do ww. dokumentów niedawno wydane zostały opinie GDOŚ (pismo z dnia 27 października 2020 r., znak: DOOŚ-TSOOŚ.410.7.2020.TW/KSz oraz pismo z dnia 3 listopada 2020 r., znak: DOOŚ-TSOOŚ.410.10.2020.TW), w których zakwestionowano brak możliwości wystąpienia znaczącego negatywnego oddziaływania na obszary Natura 2000 w wyniku realizacji postanowień tych dokumentów. Dodatkowo na str. 123 i 124 prognozy wskazano, że w wyniku realizacji założeń ww. dokumentów „nie można uniknąć pewnych kolizji konkretnych inwestycji” z obszarami Natura 2000. Żeby zlikwidować wynikające z powyższego nieścisłości należy sporządzić i zamieścić w prognozie zestawienie wszystkich obszarów Natura 2000, z którymi może wystąpić kolizja z wyniku realizacji założeń PPW+.

W przypadku inwestycji kolejowych, jako że PPW+ nie przewiduje budowy nowych linii kolejowych, tylko ich przebudowę i modernizację, na str. 125 prognozy sformułowano następujący wniosek „przyjmuje się, że ich realizacja nie będzie generowała istotnych,

negatywnych zmian w środowisku przyrodniczym, w tym nie będzie istotnie negatywnie oddziaływać na obszary prawnie chronione” (str. 125). Należy wyjaśnić na jakiej podstawie wyciągnięto taki wniosek (należy przytoczyć odpowiednie zapisy z prognoz dla istniejących dokumentów z zakresu rozwoju infrastruktury kolejowej lub dokonać analizy oddziaływania tego typu inwestycji na poszczególne elementy środowiska przyrodniczego). Podsumowując, należy zweryfikować główny wniosek przedstawiony w rozdziale 5.2., zgodnie z którym nie zidentyfikowano możliwości wystąpienia znaczących negatywnych oddziaływań na obszary chronione, w tym obszary Natura 2000 w wyniku realizacji postanowień PPW+;

- **wpływ na klimat i adaptację do zmian klimatu** – należy doprecyzować co należy rozumieć przez wniosek „Założenia zawarte w PPW+ odnośnie nakreślonych w nim działań, wskazują, iż realizacja wspieranych przez Program projektów będzie miała pozytywny wpływ na zmiany klimatu” (str. 133 prognozy);
- **oddziaływania transgraniczne** – w rozdziale 6 prognozy wskazano, że „w przypadku analizowanego PPW+ brak jest podstaw do jednoznacznej identyfikacji ryzyka wystąpienia znaczących negatywnych oddziaływań na kraje sąsiednie, które implikowałyby konieczność przeprowadzania dla niego tzw. postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko” (str. 172 prognozy), zaś we wnioskach na str. 227 napisano, że „realizacja przedsięwzięć drogowych i kolejowych może powodować potencjalne lokalne oddziaływania transgraniczne na środowisko w związku z emisją hałasu, zanieczyszczeń powietrza, zanieczyszczeń wód powierzchniowych i podziemnych oraz gleb podczas prowadzenia prac na odcinkach przygranicznych (oddziaływania bezpośrednie) oraz w pobliżu odcinków kolidujących z korytarzami ekologicznymi o randze międzynarodowej (oddziaływania pośrednie)”. Należy uspoźnić wnioski w tym zakresie. Ponadto w opracowaniu kilkakrotnie pojawia się sformułowanie „oddziaływania transgraniczne”, które jest sformułowaniem błędnym;
- **rozwiązania zapobiegające, ograniczające lub kompensujące** – w prognozie wielokrotnie wskazano, że realizacja działań inwestycyjnych będzie wiązała się z wycinką drzew i krzewów, wobec tego na liście działań kompensacyjnych należy uwzględnić konieczność przeprowadzenia adekwatnych nasadzeń zastępczych;
- **monitoring** – zaplanowana metodyka monitoringu skutków realizacji postanowień PPW+ na środowisko przyrodnicze, która zakłada badanie tendencji zmian wskaźników ex ante (przed rozpoczęciem interwencji), on-going (realizowane na etapie wdrażania programu) oraz ex post (po zakończeniu realizacji PPW+) jest poprawna. Jednak zaproponowane w Tabeli 289 wskaźniki środowiskowe nie pozwolą na uzyskanie informacji o faktycznym wpływie realizacji postanowień PPW+ na środowisko przyrodnicze oraz na ocenę skuteczności zaproponowanych działań minimalizujących/kompensacyjnych, ponieważ nie mają one charakteru środowiskowego. Na str. 205 prognozy napisano „Wprowadzenie środków kompensacyjnych wymaga monitorowania ich skuteczności w trakcie i po wdrożeniu (...)”, jednak brak dedykowanego wskaźnika. Monitoring powinien umożliwić weryfikację wniosków, które przedstawiono w prognozie. Przykładowo, w prognozie wskazano, że działania przewidziane w PPW+ przyczynią się w perspektywie długoterminowej do poprawy jakości powietrza oraz pozytywnie wpłyną na zdrowie

mieszkańców poprzez zmniejszenie emisji dwutlenku węgla. Nie zaproponowano jednak wskaźnika, który umożliwiłby zbadanie i potwierdzenie tego wniosku. Wobec tego wskazane jest rozszerzenie listy wskaźników monitoringowych o typowo środowiskowe;

- **środowiskowe kryteria wyboru projektów** – jako jedno z kryteriów zaproponowano „wpływ projektu na obszary Natura 2000 oraz szlaki migracyjne zwierząt” – należy doprecyzować jaki rodzaj wpływu projektu na te obszary jest wymagany/rekomendowany;
- **załączniki** – tabelę stanowiącą zestawienie oddziaływań poszczególnych typów przedsięwzięć na poszczególne komponenty środowiska (załącznik 9) należy przedstawić w podziale na etap budowy i realizacji. Zastosowany w legendzie podział na oddziaływania dominujące pozytywne i negatywne jest niejasny. Nie wiadomo, czy słowo „dominujące” oznacza częstość występowania czy siłę oddziaływania (oddziaływanie znaczące) czy jeszcze jakąś inną jego charakterystykę. Metodyka podziału oddziaływań na kategorie powinna być precyzyjnie wyjaśniona. Przedstawienie oddziaływań w tabeli powinno być zgodne z tym opisem. Jeżeli możliwe jest wystąpienie oddziaływań znaczących, pozytywnych lub negatywnych, powinny one zostać wyróżnione w tabeli. Ponadto należy zapewnić odpowiednią czytelność tabeli, ponieważ część treści w chwili obecnej jest poucinana; wśród załączników mapowych brakuje mapy przedstawiającej lokalizację planowanych na terenie Polski Wschodniej obwodnic; na mapach przedstawiających przebieg linii kolejowych na tle obszarów Natura 2000 i korytarzy ekologicznych (załączniki mapowe nr 5 i 6) należy zaznaczyć odcinki istniejące, w realizacji, w przetargu lub inne kategorie w miarę posiadanych informacji (ze szczególnym uwzględnieniem Wschodniej Magistrali Kolejowej), podobnie jak to zrobiono w przypadku załączników mapowych nr 3 i 4, dotyczących infrastruktury drogowej.

Z poważaniem,

ANDRZEJ SZWEDA-LEWANDOWSKI
Generalny Dyrektor
Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska
/ – podpisany cyfrowo/