

PODSUMOWANIE
DO „PROGRAMU ROZWOJU INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ
WOJEWÓDZTWA ŚWIĘTOKRZYSKIEGO
NA LATA 2014–2020”
przyjętego uchwałą Nr XVII/247/15 Sejmiku Województwa Świętokrzyskiego
z dnia 27 listopada 2015 r.
(Dz.Urz.Woj.Św. z dnia 11 grudnia 2015 r., poz. 3889)

Kielce, grudzień 2015

1. Podstawa prawna sporządzenia Podsumowania

Podstawę prawną opracowania *Podsumowania do „Programu rozwoju infrastruktury transportowej województwa świętokrzyskiego na lata 2014–2020”* stanowi art. 55 ust. 3 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 (t.j. Dz.U. 2013, poz. 1235 z późn. zm.). Zgodnie z nim do przyjętego dokumentu załącza się pisemne podsumowanie zawierające 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, o których mowa w art. 57 i 58;
- zgłoszone uwagi i wnioski;
- wyniki postępowania dotyczącego transgranicznego oddziaływania na środowisko, jeżeli zostało przeprowadzone;
- propozycje dotyczące metod i częstotliwości przeprowadzania monitoringu skutków realizacji postanowień dokumentu.

2. Uzasadnienie wyboru przyjętego dokumentu w odniesieniu do rozpatrywanych rozwiązań alternatywnych

Program rozwoju infrastruktury transportowej województwa świętokrzyskiego na lata 2014–2020 określa zadania i inwestycje służące realizacji misji, zaktualizowanej w lipcu 2013 roku *Strategii Rozwoju Województwa Świętokrzyskiego do roku 2020*, która została określona jako „*pragmatyczne dążenie do najpełniejszego i innowacyjnego wykorzystania przewag i szans, odwrócenia niekorzystnych tendencji demograficznych oraz podniesienia jakości życia mieszkańców przy jednoczesnej dbałości o stan środowiska*”. Jednym z celów strategicznych warunkujących realizację tej misji jest „*koncentracja na poprawie infrastruktury regionalnej*”. Inwestowanie w systemy infrastruktury technicznej uznano bowiem za zadanie niezbędne dla poprawy atrakcyjności województwa, co znalazło odbicie w określeniu jednego z celów operacyjnych, za który uznano „*poprawę infrastruktury transportowej i telekomunikacyjnej, czyli bliżej siebie i świata*”.

Celem *Programu rozwoju infrastruktury transportowej województwa świętokrzyskiego na lata 2014–2020*, tak jak w przypadku *Programu... na lata 2007–2013*, jest również zebranie w jednym dokumencie planowanych zadań inwestycyjnych na sieci transportowej województwa rozproszonych dotychczas w różnych dokumentach rządowych i samorządowych, w tym w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego gmin i planie zagospodarowania przestrzennego województwa. Służyć to będzie powstaniu kompleksowej wizji rozwoju sieci transportowej województwa, określającej zadania przewidziane do realizacji w okresie budżetowym UE 2014–2020 + 2 (okres niezbędny w celu zakończenia, odbioru i rozliczenia inwestycji) oraz wskazującej częściowo najważniejsze inwestycje na tej sieci w dalszej perspektywie. Przyjęcie „*Programu ...*” jest warunkiem wstępnym, którego spełnienie jest konieczne do otrzymania unijnego wsparcia finansowego inwestycji komunikacyjnych z Regionalnego Programu Operacyjnego. Jednocześnie nie wyklucza się realizacji innych, niewymienionych w niniejszym dokumencie inwestycji z zakresu infrastruktury transportowej, których potrzeba realizacji może wyniknąć w okresie programowania.

Niedobór środków finansowych na pełną realizację ujętych w niniejszym „*Programie ...*” inwestycji komunikacyjnych wymusza konieczność dochodzenia do rozwiązań docelowych działaniami etapowymi, dającymi największe efekty społeczno-gospodarcze w

możliwie najkrótszym okresie czasu. Dlatego też ważnym celem „Programu ...” było również określenie hierarchii realizacji ciągów drogowych, jak i zasad ich etapowania.

Cele założone w „Programie ...” obejmują zagadnienia związane z kształtowaniem spójnego wojewódzkiego systemu transportowego. Inwestycje w nim zawarte związane są przede wszystkim z: budową nowych odcinków dróg i kolei oraz remontem istniejących odcinków, a także rozbudową lotniska w Masłowie i budową Regionalnego Portu Lotniczego Kielce w Obicach.

Prognoza oddziaływania na środowisko sporządzona do projektu *Programu* rozważa w szczególności jako alternatywę brak takiego dokumentu bądź całkowite lub częściowe odstąpienie od realizacji jego założeń.

W sytuacji braku przyjęcia „Programu ...”, środki finansowe z funduszy UE przeznaczone na transport w latach 2014–2020 w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego nie będą mogły zostać uruchomione. Przyjęcie „Programu ...” jest bowiem warunkiem wstępnym, którego spełnienie jest konieczne do otrzymania unijnego wsparcia finansowego inwestycji komunikacyjnych z RPO. W przypadku braku przyjęcia tego dokumentu realizowane będą tylko nieliczne inwestycje, spośród wymienionych w „Programie ...”, te na które wystarczy środków własnych (wojewódzkich) oraz te, które są przewidziane w programach krajowych.

Nie zostanie ponadto osiągnięty cel związany ze stworzeniem spójnej sieci komunikacyjnej. Brak realizacji inwestycji oraz zakładanych prac modernizacyjnych przyczyni się do dalszej dewastacji istniejących dróg i kolei oraz spowoduje pogłębienie się strat materialnych na tych środkach trwałych. W konsekwencji za kilkanaście lat wymagane nakłady inwestycyjne mogą być znacznie większe niż planowane obecnie.

Niezrealizowanie inwestycji wskazanych w dokumencie w pełnym zakresie, spowoduje nieosiągnięcie założonych celów w Strategii Rozwoju Województwa. Świętokrzyskie nie wykorzysta szansy, aby stać się regionem konkurencyjnym względem innych województw. Dostępność transportowa regionu będzie w dalszym ciągu ograniczona i będzie ona stanowić skuteczną barierę rozwoju. Brak realizacji założonych zadań może spowodować m.in.: zahamowanie wzrostu zatrudnienia w transporcie i magazynowaniu, zatrzymanie inwestycji związanych z logistyką i produkcją przemysłową oraz ograniczenie napływu kapitału zagranicznego. Te uwarunkowania biznesowe spowodują ograniczenia w tworzeniu nowych miejsc pracy. Brak realizacji „Programu ...” nie przyniesie również zamierzonych w tym dokumencie efektów gospodarczych i społecznych. Nie nastąpi zwłaszcza:

- poprawa współpracy takich ośrodków jak Sandomierz i Tarnobrzeg, Staszów i Mielec oraz poprawa dostępności autostrady A-4 poprzez węzły zlokalizowane na przedłużeniu tych przepraw dzięki realizacji mostów na Wiśle;
- zwiększenie konkurencyjności przemysłu mineralnego poprzez zagęszczenie sieci dróg o lepszych parametrach na obszarach wydobywania i przetwórstwa materiałów budowlanych;
- lepsze wykorzystanie szansy rozwoju turystyki w województwie, jaką stwarza bogactwo przyrodnicze i kulturowe regionu;
- ożywienie życia gospodarczego i kulturalnego dzięki lepszym powiązaniom ośrodków gminnych ze sobą oraz z lepiej wyposażonymi ośrodkami powiatowymi.

Brak realizacji założeń projektowanego dokumentu będzie prowadzić do utrzymania obecnego stanu i utrwalenia się istniejących negatywnych tendencji. W dalszym ciągu będzie wzrastać chaotyczne zatłoczenie już niesprawnych układów transportowych. Płynność ruchu będzie coraz mniejsza, a „korki” coraz dłuższe i bardziej uciążliwe. Postępować będzie również wzrost emisji zanieczyszczeń komunikacyjnych. Transport zbiorowy oraz kolej coraz

bardziej będą tracić na znaczeniu w przewozach pasażerów i towarów. Pogłębiać się będzie degradacja infrastruktury: dróg, ulic i torowisk, a także taboru. Pogarszać się będzie zły stan techniczny szeregu odcinków dróg i kolei, co z kolei może powodować: zwiększenie zagrożenia dla środowiska naturalnego, większe zagrożenie hałasem dla ludzi, zwłaszcza dla mieszkańców terenów miejskich. Nieuchronny wzrost ilości pojazdów spowoduje lokalne zwiększenie natężenia ruchu, a tam gdzie nie będzie to możliwe „rozlanie się” ruchu na sąsiednie drogi, które mogą nie być do tego przystosowane.

Nie zostanie w sposób wystarczający osiągnięty efekt poprawy bezpieczeństwa na drogach, ze względu na niedostateczne odciążenie ich przez sieć dróg ekspresowych oraz brak realizacji obwodnic większych miejscowości. W dalszym ciągu miejscowości przez które przechodzą główne szlaki komunikacyjne będą nadmiernie obciążone ruchem tranzytowym. Nastąpi wzrost prawdopodobieństwa wystąpienia wypadków drogowych, co wiąże się ze zwiększeniem zagrożenia dla zdrowia i życia ludzi. Większe prawdopodobieństwo wypadku oznacza też zwiększenie zagrożenia dla środowiska spowodowanego zdarzeniami o znamionach poważnej awarii, na skutek uwolnienia do środowiska niebezpiecznych substancji w czasie ich transportu.

Budowa nowych dróg i obwodnic pozwala rozładować rosnące natężenie ruchu samochodowego, co wpływa również na rozłożenie zanieczyszczeń motoryzacyjnych. Dzięki temu obciążenie środowiska nie kumuluje się w jednym miejscu (zwłaszcza na terenach intensywnie zurbanizowanych). Z uwagi na narastający ruch samochodowy w miastach rozszerzy się zasięg terenów o przekroczonych dopuszczalnych poziomach hałasu, ponadnormatywnym zanieczyszczeniu powietrza oraz narażonych na wibracje wskutek ruchu pojazdów. Ilość osób narażonych na te niebezpieczeństwa wzrośnie. Nastąpi również wzrost poziomów emisji pyłu, tlenków węgla, azotu i siarki, co doprowadzi do pogorszenia jakości życia mieszkańców. Brak realizacji założeń „Programu ...”, wiąże się z utratą szansy na wyprowadzenie znacznej części ciężkiego ruchu samochodowego z miast i miejscowości. Nie zostanie osiągnięta poprawa jakości powietrza i klimatu akustycznego. Może to wywołać protesty mieszkańców w miastach nadmiernie obciążonych tranzytowym ruchem drogowym.

„Program ...” może mieć pozytywny wpływ na jakość powietrza, zwłaszcza w miejscowościach nadmiernie obciążonych ruchem samochodowym. Ograniczanie emisji zanieczyszczeń motoryzacyjnych może nastąpić np.: poprzez poprawę płynności ruchu w wyniku remontów nawierzchni oraz wyprowadzenie uciążliwego ruchu drogowego poza tereny miejskie w wyniku realizacji obwodnic. Jednocześnie uciążliwości związane z emisją hałasu i zanieczyszczeń do powietrza mogą się pojawiać w nowych miejscach w wyniku realizacji nowych odcinków dróg.

Zaniechanie realizacji projektów polegających na modernizacji linii kolejowych skutkować może większym zapotrzebowaniem na energię elektryczną, ze względu na częste zmiany prędkości wymuszane ograniczeniami wynikającymi z niedostatków infrastruktury. Zwiększenie zużycia energii skutkuje wzrostem emisji CO₂ z elektrowni. W związku z powyższym brak realizacji założeń „Programu ...” w tym zakresie może przyczynić się pośrednio do zwiększenia emisji gazów cieplarnianych.

Brak realizacji założeń „Programu ...” będzie prowadzić do stopniowego obniżania jakości życia mieszkańców województwa świętokrzyskiego. Obserwowana jest bowiem postępująca dekapitalizacja taboru transportu, a standard usług przewozowych, w tym przystanków i dworców, nie jest wystarczający. Z kolei projektowany dokument ma na celu wyeliminowanie, czy też ograniczenie tych niekorzystnych trendów, zwłaszcza poprzez: wymianę taboru, poprawę standardu usług przewozowych, w tym dla osób niepełnosprawnych, remonty i modernizacje infrastruktury drogowej i kolejowej.

Brak linii kolejowych (nowych i zmodernizowanych) nie pozwoli na przeniesienie transportu towarów z sieci drogowej. Brak inwestycji na szlakach kolejowych spowoduje, iż

szlaki te w dalszym ciągu nie będą spełniały wymogów nowoczesnego transportu. W przypadku pogarszania się stanu technicznego linii kolejowych w dalszym ciągu będzie wzrastać przewaga transportu samochodowego. Nie będzie możliwości przejścia części ładunków z transportu drogowego. Możliwe wydłużenie czasu przejazdu i niepewność połączeń ze względu na obniżenie stanu technicznego spowodują obniżenie konkurencyjności transportu kolejowego względem transportu drogowego. Ponadto pogarszający się stan techniczny szlaków kolejowych w najgorszym scenariuszu może doprowadzić do wyłączenia niektórych odcinków z użytkowania lub zmniejszanie prędkości przejazdowych.

Korzystnym aspektem zaniechania działań w zakresie rozbudowy systemów transportowych będzie niewielka liczba wyłączanych z użytkowania gruntów rolnych i leśnych, co mogłoby wiązać się z fizyczną ingerencją w obszary cenne przyrodniczo, ich fragmentacją oraz zaburzeniem łączności ekologicznej. Należy jednak pamiętać, że rosnące przeciążenie niewydolnych tras komunikacyjnych spowoduje spowolnienie i postępującą utratę płynności ruchu, a w ślad za tym zwiększoną emisję zanieczyszczeń i hałasu. Rozszerzać się będzie oddziaływanie na ekosystemy w sąsiedztwie tras i węzłów komunikacyjnych, prowadzące do degradacji gleb i zasobów biotycznych.

Podsumowując należy stwierdzić, że brak realizacji „Programu ...” może prowadzić do utrzymania się istniejących zagrożeń oraz zachodzących obecnie negatywnych trendów, zwłaszcza dotyczących: zagrożenia zdrowia ludzi hałasem komunikacyjnym i emisjami do powietrza, zagrożenia życia ludzi w wyniku wypadków komunikacyjnych, zagrożenia związanego z awariami (wypadkami) w czasie przewożenia towarów niebezpiecznych oraz nieodpowiednich warunków życia mieszkańców w związku z niedostatecznie rozwiniętym systemem transportowym.

3. Ustalenia zawarte w Prognozie oddziaływania na środowisko i sposób ich uwzględnienia w Programie

Obowiązek sporządzenia prognozy dla projektu *Program rozwoju infrastruktury transportowej województwa świętokrzyskiego na lata 2014–2020* wynika z art. 46, ust. 2 ww. ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, który stanowi, że przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko wymagają projekty: polityk, strategii, planów lub **programów** w dziedzinie przemysłu, energetyki, **transportu**, telekomunikacji, gospodarki wodnej, gospodarki odpadami, leśnictwa, rolnictwa, rybołówstwa, turystyki i wykorzystania terenu, opracowywanych lub przyjmowanych przez organy administracji, wyznaczających ramy dla późniejszej realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko. Obowiązek ten wynika również z art. 50, który mówi, że przeprowadzenie strategicznej oceny oddziaływania na środowisko jest również wymagane w przypadku wprowadzania zmian do już przyjętych dokumentów, o których mowa powyżej.

Zgodnie z art. 3, ust. 14 ww. ustawy przez strategiczną ocenę oddziaływania na środowisko rozumie się postępowanie w sprawie oceny oddziaływania na środowisko skutków realizacji polityki, strategii, planu lub programu obejmujące w szczególności:

- uzgodnienie stopnia szczegółowości informacji zawartych w prognozie oddziaływania na środowisko;
- sporządzenie prognozy oddziaływania na środowisko;
- uzyskanie wymaganych ustawą opinii;
- zapewnienie możliwości udziału społeczeństwa w postępowaniu.

Zakres merytoryczny prognozy oddziaływania na środowisko projektu „Programu ...” został uzgodniony z Regionalnym Dyrektorem Ochrony Środowiska w Kielcach (pismo znak:

WPN-II.411.11.2015.DZ, z dnia 27.03.2015 r.) oraz z Państwowym Wojewódzkim Inspektorem Sanitarnym w Kielcach (pismo znak: SEV.9022.21.2015, z dnia 25.03.2015 r.).

Najważniejsze ustalenia Prognozy oddziaływania na środowisko:

- 1) W wyniku przeprowadzenia analizy porównawczej, mającej na celu sprawdzenie stopnia uwzględniania, w tym analizowanym dokumencie celów ochrony środowiska ustanowionych na szczeblu międzynarodowym, wspólnotowym i krajowym stwierdzono, że: aspekt środowiskowy w przyjętych w *Programie* celach został uwzględniony. Cel główny omawianego dokumentu (*poprawa infrastruktury transportowej regionu z zachowaniem spójności przyrodniczo-kulturowej służącej realizacji konstytucyjnej zasady zrównoważonego rozwoju*) posiada przede wszystkim wymiar infrastrukturalny i odnosi się do kształtowania systemów transportowych w województwie. Zostało w nim jednak zaakcentowane dbanie o zachowanie spójności przyrodniczo-kulturowej regionu oraz przestrzeganie konstytucyjnej zasady zrównoważonego rozwoju.

Zgodnie z zapisami „Programu ...” w realizowanej obecnie polityce transportowej głównym celem będzie stworzenie spójnego systemu transportowego, który zbliży Polskę (i województwo) do rozwiązań przyjętych w krajach Unii Europejskiej. Działaniom tym towarzyszyć winno dostosowywanie przewozów do spodziewanego ruchu drogowego, a także uniwersalnych potrzeb i aspiracji rozwojowych społeczeństwa. W praktyce oznaczać to będzie kreowanie zrównoważonego systemu transportowego, w którym:

- kolej odgrywa znacznie większą rolę i konkuruje z transportem drogowym w przewozach pasażerskich oraz w przewozach towarowych, zwłaszcza tranzytowych;
- transport drogowy koncentruje ruch na sieci autostrad i dróg ekspresowych, odgrywając decydującą rolę dla odległości nie przekraczających 300–500 km;
- transport lotniczy łączy siecią lotnisk regionalnych lotniska międzynarodowe;
- transport pasażerski w dużych i średnich miastach preferuje rozwiązania oparte na transporcie zbiorowym;
- logistyka transportowa integruje przepływ zasobów i informacji i tworzy system centrów usług logistycznych, oferujących podstawowy pakiet usług w zakresie transportu, składowania, serwisu, oraz informacji i rozliczeń finansowych.

Zapisy te są zgodne z dokumentem przyjętym przez Radę Ministrów i zamieszczonym na stronie internetowej Ministerstwa Środowiska pt. „Wytyczne dotyczące zasad i zakresu uwzględniania zagadnień ochrony środowiska w programach sektorowych”.

- 2) W Prognozie przeanalizowano wpływ planowanych w *Programie* inwestycji komunikacyjnych na komponenty środowiska naturalnego (wody powierzchniowe i podziemne, powietrze atmosferyczne i klimat, zasoby gleb, powierzchnię ziemi i krajobraz, różnorodność biologiczną), zdrowie i jakość życia ludzi oraz zabytki i dobra materialne. Analizie poddano również zagadnienia związane z powstawaniem hałasu, pól elektromagnetycznych oraz ryzykiem wystąpienia poważnych awarii.

Negatywne oddziaływanie inwestycji drogowych na środowisko przyrodnicze będzie związane przede wszystkim z: emisją hałasu, wzrostem emisji zanieczyszczeń do powietrza, możliwością zanieczyszczenia środowiska gruntowo-wodnego przez ścieki spływające z pasa drogowego i tworzeniem barier ekologicznych. Transport kolejowy jest zdecydowanie mniej uciążliwy dla środowiska niż drogowy. Jego negatywne oddziaływania ograniczają się głównie do powstawania hałasu w pobliżu linii kolejowych oraz naruszania ciągłości układów przyrodniczych i tworzenia barier ekologicznych.

Przewidziane do realizacji w projekcie „Programu ...” inwestycje komunikacyjne związane z budową dróg ekspresowych będą należały do I grupy przedsięwzięć mogących zawsze znacząco oddziaływać na środowisko. Podobna sytuacja ma miejsce w przypadku dróg krajowych realizowanych w parametrach dróg dwujezdniowych. Pozostałe inwestycje drogowe będą należały do II grupy przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko. Również planowane w *Programie* inwestycje kolejowe będą należały do II grupy.

W chwili obecnej nie są znane szczegóły dotyczące modernizacji dworców i przystanków kolejowych oraz budowy nowych przystanków kolejowych. Podobna sytuacja ma miejsce z zadaniami związanymi z realizacją zintegrowanych węzłów przesiadkowych kolejowo-drogowych. W założeniu będą to miejsca integrujące ze sobą transport drogowy i kolejowy. Mają one zapewnić możliwość dogodnej przesiadki z jednego środka transportu na drugi i zwiększyć jakość i wygodę podróżowania. Nie wiadomo jednak gdzie one będą zlokalizowane i jakie konkretne zadania inwestycyjne miałyby zostać wykonane. Można jedynie przypuszczać, że będą to zadania związane z: realizacją przystanków i wiat, przebudową ciągów komunikacyjnych, budową parkingów, realizacją miejsc obsługi podróżnych itp. Inwestycje te należy traktować bardziej jako proponowane kierunki działań niż konkretne zamierzenia inwestycyjne. Z ww. powodów nie można jednoznacznie stwierdzić na tym etapie czy będą to inwestycje znacząco oddziałujące na środowisko.

Część działań przewidzianych w „Programie ...” będzie związana z zakupem nowego taboru kolejowego oraz zakupem automatów biletowych. Planowana jest również realizacja Świętokrzyskiego Systemu Informacji Pasażerskiej, który z założenia ma stanowić kompleksową płaszczyznę informacyjną dla pasażerów. Inwestycje te nie będą znacząco oddziaływać na środowisko.

Przewidziana w „Programie ...” modernizacja lotniska w Masłowie zaplanowana jest na istniejącym obiekcie i polegać będzie na wyposażeniu lotniska w nowoczesny system oświetleniowy oraz systemy nawigacyjne. Inwestycja ta nie będzie znacząco oddziaływać na środowisko.

Budowa Regionalnego Portu Lotniczego Kielce przewidziana jest w miejscowości Obice na granicy gmin Morawica i Chmielnik. Inwestycja ta będzie należała do I grupy przedsięwzięć mogących zawsze znacząco oddziaływać na środowisko. Zgodnie z planami będzie ona realizowana etapowo i ma ona obejmować m.in.: budowę terminala, budowę ścieżek przylotów i odlotów, pasa startowego, utworzenie biur dla operatorów lotniska, urzędów, biur linii lotniczych i innych, budowę płyty postojowej lotniska, parkingu, hangaru dla lotnictwa cywilnego, wydzielenie stanowiska do odladania samolotów, budowę wewnętrznej sieci drogowej i połączenie z istniejącą zewnętrzną infrastrukturą, budowę infrastruktury drogi kołowania, stacji straży pożarnej, oczyszczalni ścieków, stacji transformatorowych, stacji uzdatniania wody i innych urządzeń i instalacji towarzyszących jak kotłownia i baza paliw.

Budowa nowego lotniska wiąże się ze znacznymi zmianami w dotychczasowym sposobie użytkowania terenu. Powstanie lotniska powoduje również zwiększony ruch samochodowy i konieczność przebudowy lokalnego systemu transportowego, a tym samym powoduje zwiększenie uciążliwości związanych z transportem. Głównym zagrożeniem jest jednak emisja hałasu, zwłaszcza w najbliższym otoczeniu lotniska oraz w pasach nalotów. Ponadto ścieki spływające z pasa startowego i strefy technicznej mogą spowodować zanieczyszczenie środowiska gruntowo-wodnego. Spalanie paliwa lotniczego i emisja zanieczyszczeń do atmosfery przyczynia się do globalnych zmian klimatycznych (powstawania efektu cieplarnianego i zanikania ochronnej powłoki ozonowej) oraz powstawania kwaśnych deszczy. Dla planowanej inwestycji sporządzono

szereg opracowań dotyczących jej wpływu na środowisko przyrodnicze. W marcu 2012 r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Kielcach wydał decyzję środowiskową dla tej inwestycji. Decyzja ta została jednak uchylona w lipcu 2013 r. przez Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska i przekazana do ponownego rozpatrzenia organowi I instancji. W sierpniu 2013 r. Spółka PLK SA wniosła skargę na decyzję Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie. W chwili obecnej dokumentacja środowiskowa dotycząca Regionalnego Portu Lotniczego Kielce jest w trakcie uzupełniania.

- 3) W prognozie przeanalizowano również potencjalne konflikty przestrzenne planowanych inwestycji komunikacyjnych z obszarami europejskiej sieci ekologicznej Natura 2000 położonymi w województwie świętokrzyskim i w jego bezpośrednim sąsiedztwie oraz pozostałymi obszarami prawnie chronionymi i korytarzami ekologicznymi.

Na podstawie analizy kartograficznej wykonanej przy użyciu programów gisowych zidentyfikowano miejsca potencjalnych konfliktów planowanych w „Programie ...” inwestycji z przedmiotami ochrony obszarów Natura 2000. Wyniki analizy zostały zaprezentowane w formie tabeli i mapek poglądowych. W miejscach potencjalnych konfliktów istnieje możliwość wystąpienia znaczących negatywnych oddziaływań na obszary Natura 2000, co nie oznacza, że oddziaływania te wystąpią w rzeczywistości. Szczegółowa ocena powinna być przeprowadzona na etapie strategicznych ocen wykonywanych dla studiów uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gmin i miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego oraz przede wszystkim na etapie ocen środowiskowych przeprowadzanych dla konkretnych przedsięwzięć.

W przypadku realizacji inwestycji komunikacyjnych (drogi i koleje) zdecydowana ich większość będzie realizowana na obiektach już istniejących. W związku z powyższym nie ma możliwości przedstawienia alternatywnych lokalizacji dla tych projektów. Przy zastosowaniu odpowiednich zabezpieczeń środowiskowych nie pogorszą one stanu siedlisk i chronionych gatunków w obszarach Natura 2000. W przypadku nowych obiektów (obwodnice i lokalne przełożenia tras), część z nich posiada już wydane decyzje środowiskowe, w których ich oddziaływanie na obszary Natura 2000 zostało przeanalizowane i wybrano wariant najmniej kolizyjny środowiskowo, część jest dopiero w trakcie opracowywania dokumentacji niezbędnej do uzyskania decyzji środowiskowej. Niektóre przedsięwzięcia mają charakter „konceptyjny”, gdyż są dopiero na etapie wstępnych prac projektowych i ich przebieg (w tym warianty przebiegu) nie zostały jeszcze określone. Przy ustalaniu ich ostatecznego przebiegu należy unikać przechodzenia przez najcenniejsze przyrodniczo obszary (w tym obszary Natura 2000). Trzeba jednak dodać, że możliwości zmian przebiegu planowanych tras są bardzo ograniczone. Jest to podyktowane stopniem zurbanizowania przestrzeni województwa i koniecznością obsłużenia komunikacyjnego tych terenów oraz znacznym stopniem rozbudowania systemu obszarów chronionych, w tym obszarów Natura 2000.

- 4) Ze względu na fakt, że ponad 60% obszaru województwa świętokrzyskiego objętych jest prawną ochroną przyrody, szereg inwestycji przewidzianych do realizacji w projekcie „Programu ...” zlokalizowanych jest na różnych formach ochrony przyrody. Planowane w projekcie „Programu ...” inwestycje komunikacyjne są zlokalizowane poza obszarem Świętokrzyskiego Parku Narodowego i poza utworzonymi w województwie świętokrzyskim rezerwatami przyrody.

W parkach krajobrazowych i na obszarach chronionego krajobrazu planowana jest realizacja szeregu inwestycji drogowych i kolejowych. Przy zastosowaniu odpowiednich

środków minimalizujących negatywne oddziaływania na środowisko, przedsięwzięcia te nie powinny znacząco negatywnie oddziaływać na walory przyrodnicze PK i OChK. Znaczna część z nich będzie realizowana na istniejących obiektach, w wyniku czego ich negatywne oddziaływanie na środowisko naturalne może się znacząco zmniejszyć (remonty i modernizacje istniejących odcinków dróg i kolei).

Inwestycje realizowane na lotnisku w Masłowie (wyposażenie w systemy oświetleniowe i nawigacyjne) nie będą miały negatywnego wpływu na walory przyrodnicze Podkieleckiego OChK. Ponadto w obrębie Chmielnicko-Szydłowskiego OChK będzie realizowany Regionalny Port Lotniczy Kielce w Obicach. Inwestycja ta może negatywnie oddziaływać na walory przyrodnicze OChK. Budowa nowego lotniska wiąże się bowiem z dużymi zmianami w dotychczasowym sposobie użytkowania terenu. Spowoduje również zwiększony ruch samochodowy i konieczność przebudowy lokalnego systemu transportowego, a tym samym powoduje zwiększenie uciążliwości związanych z transportem. Głównym zagrożeniem jest emisja hałasu, ścieki spływające z pasa startowego i strefy technicznej oraz emisja zanieczyszczeń do atmosfery.

Należy dodać, że zakazy obowiązujące w parkach krajobrazowych i obszarach chronionego krajobrazu nie dotyczą realizacji inwestycji celu publicznego, a przedmiotowe inwestycje komunikacyjne będą do takich należały.

- 5) „Program ...” planuje realizację szeregu inwestycji komunikacyjnych, które będą zlokalizowane w obrębie korytarzy ekologicznych. Zdecydowana ich większość dotyczy jednak już istniejących dróg i kolei, w związku z tym negatywne oddziaływanie na korytarze ekologiczne już istnieje (efekt barierowy już istnieje). Podwyższenie parametrów dróg i ich modernizacje połączone z równoległym wykonaniem urządzeń ułatwiających przemieszczanie się zwierząt w poprzek korytarzy transportowych może zmniejszyć ich negatywne oddziaływanie jako barier ekologicznych. Dzięki skupianiu liniowych elementów infrastruktury technicznej w korytarzach infrastrukturalnych oraz tworzeniu wzdłuż nich obudowy biologicznej można przeciwdziałać nadmiernemu mnożeniu barier ekologicznych. W przypadku inwestycji prowadzonych po nowym śladzie część z nich posiada już wydane decyzje środowiskowe, w związku z tym ich oddziaływanie na korytarze ekologiczne zostało przeanalizowane i wybrano wariant najmniej kolizyjny środowiskowo. Dla inwestycji, które nie mają jeszcze ustalonego przebiegu należy przy ustalaniu ich przebiegu wziąć pod uwagę oddziaływanie na korytarze ekologiczne i wybrać wariant najmniej kolizyjny. Należy jednak dodać, że nie zawsze da się uniknąć konfliktu planowanych inwestycji z elementami systemu przyrodniczego. W przypadku realizacji projektów przecinających ważne korytarze ekologiczne, w celu ograniczenia oddziaływań należy zastosować wszelkie działania minimalizujące np. w postaci budowy przejść górnych lub dolnych dla zwierząt.

W analizowanym dokumencie planowana jest również budowa obiektów mostowych na Wiśle i Nidzie. Ich negatywne oddziaływanie związane będzie z przegradzaniem i blokowaniem korytarzy migracji i przelotu ptactwa, śmiertelnością spowodowaną kolizjami z obiektami mostowymi oraz niekorzystnymi oddziaływaniami na etapie realizacji inwestycji. W celu minimalizacji niekorzystnych oddziaływań należy: zminimalizować ingerencję człowieka w strefie korytowej rzeki w czasie realizacji przedsięwzięcia, przeprowadzać prace poza okresem lęgowym i okresem migracji ptaków, stosować proekologiczne rozwiązania konstrukcji mostowej, światło mostu i zagospodarowanie w rejonie przyczółków powinno stwarzać warunki swobodnej migracji zwierząt wzdłuż korytarza ekologicznego.

Należy podkreślić fakt, że korytarze ekologiczne są strukturami liniowymi w związku z czym całkowite uniknięcie kolizji tras komunikacyjnych z nimi nie jest

możliwe. Z tego względu kolizja, czy nawet znaczące oddziaływanie na taki korytarz nie powinno być przesłanką do całkowitej rezygnacji z realizacji przedsięwzięcia. Decyzja o rezygnacji może być podjęta dopiero w sytuacji braku możliwości zastosowania skutecznych działań minimalizujących barierowe oddziaływania o charakterze znaczącym.

4. Zgłoszone uwagi i wnioski i sposób ich uwzględnienia w Programie

W marcu 2015 roku przekazano projekt *Programu* wraz z Prognozą do opiniowania do właściwych instytucji i organów, w tym do: Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, Świętokrzyskiego Zarządu Dróg Wojewódzkich, Portu Lotniczego Kielce SA, PKP PLK, Przewozów Regionalnych, PKP LHS Sp z o.o. oraz do Departamentu Polityki Regionalnej Świętokrzyskiego Urzędu Wojewódzkiego.

Projekt Programu został zaopiniowany pozytywnie przez wszystkie instytucje. Zgłoszono szereg uwag, głównie o charakterze redakcyjnym. Zdecydowana większość uwag została uwzględniona. Szczegółowy wykaz uwag oraz sposób ich rozpatrzenia zawiera poniższa tabela

**SPOSÓB ROZPATRZENIA UWAG ZGŁOSZONYCH NA ETAPIE OPINIOWANIA
PROJEKTU „PROGRAMU ROZWOJU INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ WOJEWÓDZTWA ŚWIĘTOKRZYSKIEGO
NA LATA 2014-2020”
WRAZ Z PROGNOZĄ ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO**

Lp.	Organ	Treść uwagi	Sposób rozpatrzenia	Uzasadnienie
1.	Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad o/Kielce	<p>W części tekstowej przeprowadzono analizę stanu realizacji dróg krajowych. W analizie tej wykazano, że znaczna część zadań nie została zrealizowana. Należy zauważyć, że przedmiotowa analiza dotyczy zadań wykazanych w poprzednim opracowaniu sporządzonym przez Świętokrzyskie Biuro Rozwoju Regionalnego w Kielcach pn. „<i>Program rozwoju infrastruktury transportowej woj. świętokrzyskiego na lata 2007-2013</i>”. Zdecydowana większość zadań wymienionych w w/w opracowaniu nigdy nie była ujęta w żadnym Programie Budowy Dróg Krajowych, zatem nigdy nie mogła być realizowana przez Generalną Dyrekcję Dróg Krajowych. Zestawienie stanu realizacji należy poprzedzić czytelnym wyjaśnieniem tej sytuacji gdyż obecny tekst prowadzi do mylnego wniosku, że ogromna liczba zadań nie została zrealizowana przez GDDKiA. Przy tak krótkim horyzoncie czasowym i występujących obecnie ograniczeniach finansowych rozbudowany program jest nierealny. Należy wyjaśnić czy przedstawiony program jest oparty na faktycznych możliwościach finansowych czy też jest wizją etapu realizacji układu komunikacyjnego woj. świętokrzyskiego.</p> <p>Pojawia się poważny dysonans między zakresem dróg niewątpliwie potrzebnych z punktu widzenia prawidłowości układu komunikacyjnego a możliwościami finansowymi i uwarunkowaniami formalno-prawnymi (Program Budowy Dróg Krajowych). Jeśli celem opracowania ma być program oparty na aktualnych danych o możliwościach finansowych musi on być ściśle dostosowany do tychże możliwości. Jeśli zaś celem opracowania jest ustalenie kierunków rozwoju sieci to prawdopodobnie horyzont czasowy jest zbyt krótki.</p> <p>W części rysunkowej, która jest niemal odzwierciedleniem stanu istniejącego - co wynika z krótkiego okresu „Programu...” - 5 lat - należy dokonać korekt rysunkowych w rejonach miejscowości:</p> <ul style="list-style-type: none"> • droga S7 na odcinkach wymienionych w Programie Budowy Dróg Krajowych, • Ostrowiec Świętokrzyski, • Opatów, • Wąchock, • obwodnica Morawicy DK 73, 	<p>uwzględniono</p> <p>uwzględniono</p> <p>nie uwzględniono</p>	<p>Przededagowano tekst analizy w zakresie stanu realizacji dróg krajowych, których realizacja została zapisana w Programie na lata 2007-2013, poprzez wskazanie zależności realizowanych inwestycji od umieszczenia ich w Programie Budowy Dróg Krajowych.</p> <p>Ponieważ perspektywa przedmiotowego Programu jest rzeczywiście krótka w inwestycjach wprowadzono wyraźne rozróżnienie na inwestycje które mają zostać zrealizowane do roku 2020</p> <p>Założeniem Programu jest wskazanie, w perspektywie lat 2014-2020, planowanych inwestycji na sieci transportowej województwa. Ich lokalizację określają właściwe dokumenty planistyczne: miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego oraz Plan Zagospodarowania Przestrzennego</p>

		<ul style="list-style-type: none"> most w Sandomierzu <p>Proponujemy odcinki wymienione w Programie Budowy Dróg Krajowych nanieść odrębnym kolorem. Należy także dokonać stosownych korekt w części tekstowej.</p>		Województwa Świętokrzyskiego.
		Należy zauważyć że nie są to „korytarze komunikacyjne ” a faktyczne przebiegi dróg. Proponujemy rozważenie naniesienia odrębną grafiką np. linią przerywaną przesądzonych zmian dróg krajowych (np. obwodnic) z podaniem w legendzie czytelnej informacji odnośnie potencjalnej realizacji (terminu) w/w fragmentów dróg .	uwzględniono częściowo	Wprowadzono rozróżnienie korytarzy na korytarze drogowe i korytarze kolejowe. Program nie wskazuje ich lokalizacji, jako termin realizacji określono rok 2020+2 .
		Występują pewne rozbieżności pomiędzy przedstawionym materiałem a zatwierdzonym Planem Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Świętokrzyskiego.	uwaga informacyjna	Rozbieżności wynikają z charakteru obu dokumentów. Program wskazuje tylko planowane inwestycje bez wskazania ich lokalizacji.
2.	Świętokrzyski Zarząd Dróg Wojewódzkich	W odpowiedzi na Państwa pismo Znak: ŚBRR.ZPP.0602.67.16.2014 z dnia 24.03.2015r. Świętokrzyski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Kielcach przesyła w załączeniu uaktualnioną tabelę z listą projektów planowanych do realizacji w województwie świętokrzyskim w ramach Programu Operacyjnego w perspektywie finansowej na lata 2014 - 2020, stanowiącą załącznik nr 1 do opracowywanego przez Państwo „Programu rozwoju infrastruktury transportowej województwa świętokrzyskiego na lata 2014 - 2020”.	uwzględniono	
		Jednocześnie zwracamy uwagę, że na podstawie tej tabeli należy uaktualnić dane w tekście na stronach 56 - 60 („Węzły regionalne”) oraz 83 (“Określenie korytarzy transportowych łączących węzły regionalne”).	uwzględniono	
3.	PKP Linia Hutnicza Szerokotorowa Sp. z o.o.	Akapit zaczynający się na stronie 11 i kontynuowany na stronie 12 projektu, który brzmi: „ <i>Na terenie województwa funkcjonuje także, wybudowana w latach 70-tych XX wieku niezelektryzowana Linia Hutnicza Szerokotorowa (LHS) z przeznaczeniem dla transportu rudy żelaza, siarki oraz węgla do ówczesnego ZSRR (początkowo nazywała się Linia Hutniczo-Siarkowa). Obecnie LHS - linia nr 65 Sławków Południowy - Hrubieszów Granica Państwa nadal obsługuje wyłącznie przewozy towarowe, głównie tranzytowe. W województwie świętokrzyskim LHS posiada stację wymiany podwozi wagonów w Sędziszowie oraz stacje: w Grzybowie, Staszowie, Sędziszowie, i Gołuchowie</i> ”, proponujemy zastąpić następującym zapisem: „ <i>Na terenie województwa funkcjonuje także, wybudowana w latach 70-tych XX wieku niezelektryzowana Linia Hutnicza Szerokotorowa (LHS) z przeznaczeniem dla transportu rudy żelaza, siarki oraz węgla do ówczesnego ZSRR (początkowo nazywała się Linia Hutnicze-Siarkowa). Obecnie LHS- linia nr 65 Sławków LHS - Hrubieszów Gr. nadal obsługuje wyłącznie przewozy towarowe. W województwie świętokrzyskim LHS posiada punkt przestawczy wagonów w Sędziszowie oraz stacje: w Grzybowie, Staszowie, Sędziszowie, i Gołuchowie</i> ”.	uwzględniono	

		<p>Fragment na stronie 35 o treści: „Program wskazuje również na coraz większe znaczenie w regionie Linii Hutniczej Szerokotorowej w relacji Sławków Południowy-Hrubieszów, która od kilku lat systematycznie zwiększa ilości przewożonych ładunków. Następstwem tego procesu jest rosnące, ze strony przedsiębiorców rozwijających swą działalność w najbliższym otoczeniu stacji przeładunkowych pełniących rolę centrów logistycznych, zapotrzebowanie na rozwój infrastruktury kolejowej i logistycznej LHS. Interwencja RPO WŚ 2014-2020 w tym kontekście dotyczyć będzie budowy i modernizacji infrastruktury, sprzyjającej tworzeniu stref aktywności gospodarczej oraz powinna być komplementarna w stosunku do inwestycji prowadzonych przez PKP LHS ze środków PO Infrastruktura i Środowisko 2014-20120”, proponujemy zastąpić zapisem „Program wskazuje również na coraz większe znaczenie w regionie Linii Hutniczej Szerokotorowej w relacji Sławków LHS - Hrubieszów Gr. która od kilku lat systematycznie zwiększa ilości przewożonych ładunków. Następstwem tego procesu jest rosnące, ze strony przedsiębiorców rozwijających swoją działalność w najbliższym otoczeniu stacji przeładunkowych pełniących rolę centrów logistycznych, zapotrzebowanie na rozwój infrastruktury kolejowej i logistycznej LHS. Interwencja RPO WŚ 2014-2020 w tym kontekście dotyczyć będzie budowy i modernizacji infrastruktury, sprzyjającej tworzeniu stref aktywności gospodarczej oraz powinna być komplementarna w stosunku do inwestycji prowadzonych przez PKP LHS, w tym ze środków pomocowych Unii Europejskiej.</p>	uwzględniono	
		<p>Fragment na stronie 77 o treści: „Linia Hutnicza Szerokotorowa (LHS) Hrubieszów-Huta „Katowice” przeznaczona obecnie do przewozów towarowych, posiadająca na terenie województwa świętokrzyskiego następujące stacje: Staszów LHS, Grzybów LHS, Gołuchów LHS i Sędziszów LHS ze stacją wymiany podwozi wagonów”, proponujemy zamienić zgodnie z poniższą propozycją: „Linia Hutnicza Szerokotorowa (LHS) Sławków LHS-Hrubieszów Gr. przeznaczona obecnie do przewozów towarowych, posiadająca na terenie województwa świętokrzyskiego następujące stacje: Staszów LHS, Grzybów LHS, Gołuchów LHS i Sędziszów LHS wraz z punktem przestawczym wagonów.</p>	uwzględniono	
4.	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.	<p>Spis treści (na stronie 3 dokumentu) nie ma numeracji stron - należy ją uzupełnić.</p>	uwzględniono	Numeracja stron przy spisie treści zostanie wprowadzona przy ostatecznej reakcji Programu
		<p>Uwarunkowania społeczno-gospodarcze - Ogólna charakterystyka województwa, str. 5, czwarty akapit od góry. Zdanie: „Poziom rozwoju gospodarczego województwa mierzony w PKB na mieszkańca wciąż pozostaje relatywnie niski na tle kraju i wynosi 29,5 tys. zł/os. (2011 r.) co stanowi 74,5% poziomu krajowego”. - zawiera dane nieaktualne, dlaczego są aż z tak odległego roku? Do analizy powinny być brane z okresu co najmniej na koniec 2013 r.</p>	uwzględniono	Wprowadzono najnowsze dane GUS

		<p>Uwarunkowania społeczno-gospodarcze - Uwarunkowania zewnętrzne, str. 8, drugi akapit od góry. W zdaniu, w którym jest mowa o przewidywanych inwestycjach na obszarze województwa Świętokrzyskiego, wymienione zostały m.in. następujące w zakresie kolei:</p> <ul style="list-style-type: none"> • modernizacja linii kolejowej nr 61 w celu dostosowania jej do prowadzenia ruchu pociągów z prędkościami do 120 km/h - informujemy jednak, że inwestycja w świętokrzyski odcinek tej linii: Kielce - Żeliszewice jest traktowana jako projekt rezerwowany do ewentualnej realizacji w latach 2014-2020 pod warunkiem dostępności środków finansowych; • modernizacja pozostałych linii kolejowych znaczenia państwowego nr 8, 25 i 64 w celu dostosowania ich do prowadzenia ruchu pociągów z prędkościami do 200 km/h - linia nr 8 i 25 modernizowana będzie do prędkości V=120 km/h, a nie do V=200 km/h, natomiast linia nr 64 została już zmodernizowana do V=160 km/h; • realizacja linii kolejowej Kielce-Tarnów - budowa połączenia w tej relacji nie jest aktualnie brana pod uwagę i nie ujęto jej w planach inwestycyjnych perspektywy 2014-2020. 	uwzględniono	
		<p>Uwarunkowania społeczno-gospodarcze - Zatrudnienie i dochody ludności, str. 9. W pierwszym akapicie rozpoczynającym ten rozdział również przytoczono dane z odległego już 2012 r. - do analizy powinny być brane z okresu co najmniej na koniec 2013 r. Analizy i wnioski wyprowadzone na bazie nieaktualnych danych mogą się okazać na dzień dzisiejszy nie miarodajne.</p>	uwzględniono	Wprowadzono najnowsze dane GUS
		<p>Ogólna charakterystyka sieci transportowej województwa - Transport kolejowy, str. 11. Wielkości liczbowe przedstawiające długości wybranych rodzajów linii kolejowych wymagają zweryfikowania, gdyż są niezgodne ze stanem faktycznym wynikającym z bazy danych zarządcy infrastruktury kolejowej. Wg stanu na dzień 31 grudnia 2014 r., na obszarze administracyjnym województwa Świętokrzyskiego ilość eksploatowanej infrastruktury liniowej zarządzanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. wynosiła 601,226 km linii, z czego 428,522 km stanowiły linie znaczenia państwowego, a 172,704 km - linie pozostałe. Długość linii zelektryfikowanych wynosiła 553,881 km. Wszystkie powyższe dane dotyczą infrastruktury eksploatowanej na koniec 2014 r. W tekście Programu zamieniono długości linii znaczenia państwowego z liniami pozostałymi.</p> <p>Należy zauważyć, że wielkości przedstawione w tekście Programu, odbiegają również od wielkości podanych w innym dokumencie programowym, opracowanym mniej więcej w tym samym czasie, co niniejszy Program przez Świętokrzyski Urząd Marszałkowski pn.: „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego Województwa Świętokrzyskiego”, uchwalony przez Sejmik Województwa w dniu 27 października 2014 r. Wg tego tzw. Planu Transportowego (patrz strona 37)</p>	uwzględniono	

	przez region przebiega 10 zelektryfikowanych linii o całkowitej długości 724,9 km, z czego 270 km to linie znaczenia państwowego, a 454,9 km to linie pozostałe.		
	CZĘŚĆ STRATEGICZNA - 1. Cel opracowania, str. 25. W ostatnim akapicie zdanie: „Powstała w ten sposób kompleksowa wizja rozwoju sieci dróg krajowych i wojewódzkich określająca zadania przewidziane do realizacji w okresie budżetowym UE 2014-2020 + 2 (okres niezbędny w celu zakończenia, odbioru i rozliczenia inwestycji) oraz wskazująca częściowo, oraz możliwie szeroko, najważniejsze inwestycje na tej sieci w dalszej perspektywie ”, należy uzupełnić dodając po wyrazach: „sieci dróg krajowych i wojewódzkich” następujące wyrazy: „oraz linii kolejowych”. Niniejszym bowiem Programem objęta została nie tylko infrastruktura drogowa, lecz także kolejowa.	uwzględniono	
	AD. 3. Analiza SWOT - Słabe strony, str. 28. W zdaniu „Małe wykorzystanie trakcji kolejowej do przewozów masowych” proponujemy zmienić zapis na: „Małe wykorzystanie transportu kolejowego do przewozów masowych	uwzględniono	
	AD. 3. Analiza SWOT - Szanse, str. 28. Zdanie: „Realizacja inwestycji w zakresie infrastruktury transportowej zgodnie z Dokumentem Implementacyjnym do Strategii Rozwoju Transportu, Programem Budowy Dróg Krajowych oraz Wieloletnim Programem Inwestycji Kolejowych” – należy przeredagować wprowadzając następujące brzmienie: „Realizacja inwestycji w zakresie infrastruktury transportowej zgodnie z Dokumentem Implementacyjnym do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.), Programem Budowy Dróg Krajowych, Wieloletnim Programem Inwestycji Kolejowych do roku 2015 (WPIK 2015) oraz Krajowym Programem Kolejowym 2014-2023 Infrastruktura kolejowa zarządzana przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (KPK)”. Informujemy, że dla projektów kolejowych rozpoczętych w perspektywie finansowej 2007-2013 (n+2) dokumentem programowym jest Wieloletni Program Inwestycji Kolejowych do roku 2015. Natomiast dla perspektywy 2014-2020 będzie nim Krajowy Program Kolejowy 2014-2023 Infrastruktura kolejowa zarządzana przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (KPK);	uwzględniono	
	Brak jest przywołania ważnego dla niniejszego Programu innego dokumentu programowego, jakim jest „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego Województwa Świętokrzyskiego”, uchwalony przez Sejmik Województwa w dniu 27 października 2014 r. Przedmiot obu dokumentów jest wspólny, dlatego wymagana jest spójność zawartych w nich danych, analiz i wniosków oraz komplementarność planowanych działań.	nie uwzględniono	„Plan transportowy nie odnosi się do zagadnień budowy czy modernizacji sieci dróg i szlaków kolejowych...”. „Plan transportowy zakłada wykorzystanie istniejącej już infrastruktury”. Źródło: Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego Woj. Świętokrzyskiego

	<p>Po wymienionym dokumencie pn.: Strategia Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku) (SRT), proponuje się wprowadzić nazwę związanego z nim integralnie „Dokumentu Implementacyjnego do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.)” DI będąc uszczegółowieniem SRT określa cele operacyjne do realizacji w perspektywie 2014-2020 w obszarze transportu drogowego, kolejowego, morskiego i wodnego śródlądowego przy wykorzystaniu środków funduszy UE w ramach krajowych i ponadregionalnych programów operacyjnych. W ślad za celami operacyjnymi określony został w DI sposób realizacji celów szczegółowych SRT, przedstawione zostały podstawowe informacje o planowanych inwestycjach oraz oszacowane zostały ich wartości oraz określone zasadnicze etapy realizacji projektów. Są wśród nich projekty dotyczące również woj. świętokrzyskiego</p>	uwzględniono	
	<p>Proponujemy uwzględnić również odniesienie do Programu Operacyjnego Polska Wschodnia, w którym uczestniczy województwo świętokrzyskie w ramach ponadregionalnego projektu kolejowego pn.: „Magistrała Wschodnia”.</p>	uwzględniono	
	<p>Wydaje się zasadnym przywołanie w tym rozdziale również tzw. Kontraktu Terytorialnego dla Województwa Świętokrzyskiego, zawartego pomiędzy Ministrem Infrastruktury i Rozwoju a Województwem Świętokrzyskim. Dokument ten określa cele i przedsięwzięcia priorytetowe o istotnym znaczeniu dla rozwoju infrastruktury transportowej kraju i Województwa Świętokrzyskiego</p>	uwzględniono	
	<p>Wnioski, str. 37. W Środkowym akapicie wymaga modyfikacji zdanie: „W obszarze województwa główne działania rozwojowe winny zmierzać do zakończenia realizacji drogi S74, modernizacji linii kolejowych w celu dostosowania ich do prowadzenia ruchu z prędkościami do 200 km/h,...” Nie wszystkie linie będą po modernizacji dostosowane do V=200 km/h.</p>	uwzględniono	
	<p>Ocena potencjału infrastruktury kolejowej (str. 52) Ze względu na niezręczne i niewłaściwe technicznie uogólnienie w sformułowaniu dot. oceny stanu istniejącego sieci kolejowej, wyrażone w zdaniu: „Sieć ta, podobnie jak w całym kraju, jest zaniedbana i wskutek wieloletnich zaległości, niedoinwestowana.” proponuje się użyć nieco zmienionego brzmienia, a mianowicie: „Sieć ta, podobnie jak w całym kraju, jest niedoinwestowana wskutek wieloletnich zaległości.” Użycie terminu „zaniedbana” w odniesieniu do wszystkiej sieci kolejowej (w całym kraju i województwie) jest błędem uogólnienia i odbiega od stanu faktycznego. Wg stanu na dzień 31.12.2013 r. ocena stanu technicznego infrastruktury dróg kolejowych w skali kraju przedstawiała się następująco:</p> <ul style="list-style-type: none"> • ocena dobra: 47% - linie kolejowe eksploatowane z założonymi parametrami, wymagane są tylko roboty konserwacyjne; • ocena dostateczna: 27% - linie kolejowe o obniżonych parametrach 	uwzględniono	

		<p>eksploatacyjnych (obniżona maksymalna prędkość rozkładowa, lokalne ograniczenia prędkości); dla przywrócenia maksymalnych parametrów eksploatacyjnych, oprócz robót konserwacyjnych, wymagane jest wykonanie napraw bieżących polegających na wymianie uszkodzonych elementów torów;</p> <ul style="list-style-type: none"> ocena niezadawalająca: 26% - linie kolejowe o znacznie obniżonych parametrach eksploatacyjnych (małe prędkości rozkładowe, duża liczba lokalnych ograniczeń prędkości, obniżone dopuszczalne naciski), kwalifikujące tory linii do kompleksowej wymiany nawierzchni. <p>W skali województwa świętokrzyskiego natomiast stan tej infrastruktury był na koniec 2013 r. następujący: ocena dobra - 37,5%, ocena dostateczna - 42,5%, ocena niezadawalająca - 20%.</p>		
		<p>Określenie krajowych, regionalnych i lokalnych węzłów komunikacyjnych, Węzły regionalne, str. 57.</p> <p>Jedną z planowanych w dokumencie inwestycji w węzle Skarżysko Kamienna jest projekt pn.: „Budowa przejścia podziemnego w obrębie dworca kolejowego” - z obecnych ustaleń z Samorządem wynika, że projekt będzie obejmować szerszy zakres rzeczowy, niż samo tylko przejście, samo przejście pod torami ma być tylko jednym z jego elementów. Nadmieniamy, że pełna nazwa obecnie funkcjonującego tytułu projektu w dokumentach planistycznych PKP PLK S.A. brzmi: „Budowa zintegrowanego systemu komunikacyjnego wraz z przejściem pod torami w obrębie dworca kolejowego stacji Skarżysko Kamienna</p>	uwzględniono	
		<p>Określenie krajowych, regionalnych i lokalnych węzłów komunikacyjnych – Infrastruktura niezbędna do obsługi transportu pasażerskiego i towarowego w węzłach lokalnych (obiekty kubaturowe, logistyka, monitoring, bezpieczeństwo), str. 75.</p> <p>Punkt 3 w brzmieniu „Zapewnić odpowiedni poziom bezpieczeństwa w transporcie w aspekcie infrastruktury technicznej (niezbędne działania):” - proponujemy zastąpić zmienionym brzmieniem, z bardziej jednoznacznie sformułowanym opisem, a mianowicie: „Poprawić bezpieczeństwo ruchu kolejowego, podróży, przewożonych ładunków oraz ruchu drogowego na przejazdach kolejowych”.</p>	uwzględniono	
		<p>Główne korytarze transportowe o znaczeniu krajowym, str. 76.</p> <p>Informację, że „przebiegająca przez teren województwa linia kolejowa nr 4 – Centralna Magistrala Kolejowa (CMK) - łącząca Warszawę ze Śląskiem i Krakowem oraz południem Europy, przebudowywana w celu umożliwienia jazdy z prędkością ≥ 250 km/h”, będąca elementem korytarza europejskiego Bałtyk-Adriatyk, pragniemy uściślić że, według obecnie planowanych założeń, prędkość $V=250$ km/h na godzinę ma być prędkością maksymalną osiągalną na tej magistrali.</p>	uwzględniono	

		<p>Planowany rozwój sieci transportowej w latach 2014-2020, str. 93 Dot. zdania pierwszego na tej stronie: „Ponadto za niezbędne uznaje się następujące działania priorytetowe: + [ostatni punkt]... • znaczące usprawnienie parkowania na obrzeżach strefy centralnej Kielc”.</p> <p>Naszym zdaniem sformułowanie to budzi dużą wątpliwość w niniejszym dokumencie. Zasadniczym problemem związanym m.in. z Kielcami oraz z problemami parkingowymi, jest słaba oferta transportu zbiorowego. Zwracamy uwagę, że zarówno na terenie Kielc jak i województwa świętokrzyskiego nigdy w historii nie były wykonywane Kompleksowe Badania Ruchu. W związku z tym trudnym zadaniem jest nawet próba oszacowania aktualnego podziału zadań przewozowych na terenie województwa. Należy stwierdzić, że przy podejmowaniu decyzji o inwestycjach infrastrukturalnych niezbędna jest wiedza na temat stanu istniejącego zachowań transportowych mieszkańców województwa. Znajomość stanu istniejącego jest niezbędna przy kreowaniu pożądanych zachowań komunikacyjnych mieszkańców województwa.</p>	nie uwzględniono	<p>Występuje tu pewien rodzaj sprzężenia zwrotnego; poprawa możliwości parkowania na obrzeżach strefy centralnej Kielc bez jednoczesnej poprawy oferty transportu zbiorowego ma niewielką szansę przynieść spodziewane efekty w postaci mniejszego ruchu pojazdów indywidualnych w centrum Kielc. Podobnie w sytuacji odwrotnej: poprawie oferty transportu zbiorowego bez poprawy możliwości parkowania na obrzeżach strefy centralnej Kielc.</p>
		<p>W Programie nie ujęto informacji nt. wszystkich realizowanych przedsięwzięć w infrastrukturę kolejową, realizowanych na terenie województwa świętokrzyskiego zgodnie z Wieloletnim Programem Inwestycji Kolejowych do 2015 roku.</p>	uwzględniono	<p>W części ogólnej Programu dodano informację dotyczącą zrealizowanych na sieci kolejowej województwa zadań inwestycyjnych do 2015 roku</p>
		<p>Załącznik nr 2 do Programu rozwoju infrastruktury transportowej województwa świętokrzyskiego na lata 2014-2020 - założenia do nowej edycji zadań inwestycyjnych planowanych do realizacji na sieci kolejowej województwa świętokrzyskiego. Załącznik przedstawia listę przedsięwzięć kolejowych planowanych do realizacji w perspektywie 2014 - 2020. Podane informacje w zakresie lat realizacji oraz szacunkowych kosztów całkowitych przedsięwzięć nie są zgodne z Dokumentem Implementacyjnym do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.), opracowanym przez Ministra Infrastruktury i Rozwoju i przyjętym uchwałą nr 201/2014 Rady Ministrów z dnia 13 października 2014 r. Prosimy o weryfikację powyższego danych pod względem zgodności z w/w dokumentem DI.</p> <p>AD. zadanie nr 2 „Prace na linii kolejowej nr 8 na odc. Skarżysko-Kam. - Kielce - Kozłów”- informujemy, iż w Dokumencie Implementacyjnym do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.) wartość tej inwestycji została oszacowana na kwotę 400 mln zł;</p>	uwzględniono	
		<p>AD zadanie nr 6 Zadanie „Budowa przejścia podziemnego pod torami na stacji Skarżysko- Kamienna”- w nawiązaniu do uwagi dotyczącej strony 57 (AD. 6) Programu zwracamy uwagę, że w związku z planowanym rozszerzeniem zakresu zadania, beneficjentem projektu będą najprawdopodobniej jeszcze inne podmioty, tj. jednostki samorządu terytorialnego,</p>	uwzględniono	

		PKP SA.;		
		AD. zadanie nr 8 Zadanie „Modernizacja dworców, budowa zintegrowanych węzłów przesiadkowych kolejowo-drogowych”- zwracamy uwagę, iż beneficjentem będzie również PKP SA. jako główny podmiot zarządzający dworcami kolejowymi;	uwzględniono	
		AD. zadanie nr 10 Zadanie „Zakup automatów biletowych stacjonarnych oraz mobilnych (ok. 20 szt.) informujemy, że PKP PLK SA. nie będzie beneficjentem dla tego zadania. Jako ewentualnych beneficjentów dla tego zadania należy uwzględnić kolejowych przewoźników pasażerskich;	uwzględniono	
		AD. uwaga ogólna do załącznika nr 2 Zwracamy uwagę, że nie wszystkie zadania ujęte w załączniku 2, dla których wskazano jako beneficjenta PKP PLK S.A. podlegały dotychczas poczynionym uzgodnieniom PKP PLK S.A. z Urzędem Marszałkowskim Województwa Świętokrzyskiego (np. Modernizacja istniejących i budowa nowych przystanków kolejowych - Metropolitalna Kolej Świętokrzyska, w tym m.in. zadania, utwardzone podłoże, podjazdy dla niepełnosprawnych lub windy, oznakowania krawędzi przystanków), Z uwagi na powyższe, nie możemy zweryfikować prawidłowości ich założeń.	uwaga informacyjna	
5.	Departament Polityki Regionalnej UMWS	Program powinien zawierać listy projektów transportowych planowanych do realizacji w latach 2014-2020, ze wskazaniem beneficjenta, kosztu całkowitego oraz planowanego źródła unijnego współfinansowania. Ponadto, w związku z wymogiem priorytetyzacji projektów, planowane przedsięwzięcia powinny być przedstawione wg. liczby punktów, które dany projekt uzyskał pod kątem spełniania następujących kryteriów: rejestrowane natężenie ruchu, funkcja drogi, kontynuacja ciągu oraz gotowość projektu do realizacji. Należy więc skorygować załącznik nr 1 do Programu, tak aby wypełniał ww. wymóg Komisji Europejskiej	uwzględniono	
		Zgodnie z zaleceniami Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju, przekazanymi w piśmie znak:DKS.II.860.2.2015.JW z dnia 10 marca 2015 r. Program może przewidywać realizację inwestycji zarówno w trybie pozakonkursowym jak i konkursowym. W związku z tym, koniecznym jest aby w przedmiotowym dokumencie znalazły się informacje dotyczące zasad/kryteriów w ramach konkursowego trybu wyboru oraz odpowiednie uzasadnienie wyboru inwestycji na listę projektów w przypadku pozakonkursowego trybu wyboru zadań.	uwzględniono	
		„Program ...” powinien również zawierać krótki opis planowanych przez beneficjentów działań mających na celu osiągnięcie przez nich zdolności do efektywnego przygotowania i realizacji zidentyfikowanych projektów transportowych. Mając na myśli zidentyfikowane projekty, mowa tu o inwestycjach planowanych do	uwzględniono	

	realizacji, w których zastosowanie będzie miał pozakonkursowy tryb wyboru projektów (PI 7.b i PI 7.d)		
	Ponadto w przypadku projektów zarządzanych przez podmioty krajowe (PKP PLK) w przedmiotowym dokumencie powinno znaleźć się odniesienie do działań z zakresu zwiększenia zdolności administracyjnych tych beneficjentów.	uwzględniono	
	Ponadto w I. Części Ogólnej, oprócz informacji na temat Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego, należy zamieścić odniesienie do Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych RPOWŚ, które będą realizowane przez jednostki samorządu terytorialnego należące do Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego, ponieważ wśród projektów jakie będą realizowane w formule ZIT zaplanowane są również inwestycje drogowe na terenie Miasta Kielce.	uwzględniono	
	Program będzie załącznikiem do <i>Regionalnego Programu Operacyjnego województwa Świętokrzyskiego na lata 2014-2020</i> . W związku z powyższym powinno się w nim znaleźć więcej informacji na temat współfinansowania części inwestycji zawartych w <i>Programie ze środków RPOWŚ 2014-2020</i> w sposób gwarantujący spójność dokumentu z zapisami RPOWŚ 2014-2020.	uwzględniono	
	Jak wynika z analizy treści <i>Programu</i> , w II. Części Strategicznej w odniesieniu do dokumentów strategicznych znalazło się jedynie nawiązanie do RPOWŚ 2014-2020, jednakże dotyczące wyłącznie diagnozy obecnego stanu infrastruktury transportowej w województwie. Należy zatem uzupełnić <i>Program</i> o informacje dotyczące działań przewidzianych w ramach następujących priorytetów inwestycyjnych, których realizację założono w RPOWŚ 2014-2020 w Osi 5. <i>Nowoczesna komunikacja</i> : <ul style="list-style-type: none"> • PI 7.b zwiększanie mobilności regionalnej poprzez łączenie węzłów drugorzędnych i trzeciorzędnych z infrastrukturą TEN-T, oraz • PI 7.d rozwój i rehabilitacja kompleksowego, nowoczesnego i interoperacyjnego systemu transportu kolejowego. 	uwzględniono	
	Ponadto uprzejmie informuję, iż w trakcie negocjacji RPOWŚ 2014-2020 z Komisją Europejską zrezygnowano z realizacji Priorytetu Inwestycyjnego 7.c <i>rozwój przyjaznych dla środowiska i niskoemisyjnych systemów transportu, włączając transport śródlądowy, morski, porty i połączenia multimodalne</i> . Dlatego też nawiązanie do ww. PI 7.c w kontekście RPOWŚ należy usunąć z <i>Programu</i> .	uwzględniono	
	Co więcej, z uwagi na fakt, iż w ramach części inwestycji zamieszczonych w <i>Programie</i> założono współfinansowanie ze środków Programu Operacyjnego Polska Wschodnia 2014-2020, w treści <i>Programu</i> powinny znaleźć się stosowne odniesienia względem wymienionego programu krajowego.	uwzględniono	

5. Opinie właściwych organów (art. 57 i 58) i sposób ich uwzględnienia w Programie

a) Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Kielcach

W dniu 31 lipca 2015 r. pismem znak: ŚBRR.ZPP.0602.67.20.2014 wystąpiono do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Kielcach z prośbą o zaopiniowanie „Programu rozwoju infrastruktury transportowej województwa świętokrzyskiego na lata 2014–2020” wraz ze sporządzoną dla tego dokumentu Prognozą oddziaływania na środowisko. Pismem z dnia 31 sierpnia 2015 r. znak WPN-II.410.94.2015.DZ Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska zaopiniował przedmiotową dokumentację wnosząc jednocześnie następujące uwagi:

Poniżej przedstawiam zgłoszone przez RDOŚ uwagi oraz sposób ich rozpatrzenia:

- 1) *W projekcie Programu w tabeli Założenia do nowej edycji zadań inwestycyjnych planowanych do realizacji na drogach wojewódzkich w latach 2014–2020, należy zweryfikować dane dotyczące terminu uzyskania decyzji środowiskowych — uwaga uwzględniona;*
- 2) *W Prognozie należy uaktualnić informację dotyczące inwestycji zrealizowanych i planowanych do realizacji (str. 22 i 67) ponieważ w przypadku inwestycji polegającej na rozbudowie DW nr 786 na odcinku Łopuszno — Kielce, odcinek został już zrealizowany — analiza porealizacyjna wpłynęła do tut. organu w dniu 27.05.2015 r. — uwaga uwzględniona;*
- 3) *Cel środowiskowy dla obszarów chronionych (Prognoza str. 59) zdefiniowany jest w art. 38f, ust. 1 ustawy z dnia 18 lipca 2001 r. Prawo wodne, tj.: „celem środowiskowym dla obszarów chronionych, o których mowa w art. 113, ust. 4, jest osiągnięcie norm i celów wynikających z przepisów szczegółowych, na podstawie których te obszary zostały utworzone, o ile nie zawierają one w tym zakresie odmiennych postanowień” — co należy uwzględnić — uwaga uwzględniona;*
- 4) *W tabeli nr 5 Inwestycje komunikacyjne wymienione w Programie (...) — Prognoza str. 68, w pozycji 51 i 53 należy uzupełnić informację podając nazwę miasta, gminy, na terenie których realizowane będzie przedsięwzięcie — uwaga uwzględniona;*
- 5) *Z uwagi na zapisy Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/52/UE z dnia 16 kwietnia 2014 r. zmieniające Dyrektywę 2011/52/UE w sprawie oceny wpływu wywieranego przez niektóre przedsięwzięcia publiczne i prywatne na środowisko, w Prognozie w pkt. 3.2. Powietrze atmosferyczne i klimat (str. 82–86) zasadnym jest uwzględnić adaptację oraz wpływ przedsięwzięć na zmianę klimatu, w tym elementy wpływające na łagodzenie tych zmian — uwaga uwzględniona;*
- 6) *Należy wskazać, które z załączonych tabel, rysunków itp. Zamieszczonych w projekcie Programu są załącznikami 1 i 2, o których mowa w Prognozie — uwaga uwzględniona;*
- 7) *Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz.U. z 2013, poz. 1232 ze zm.) nie jest obecnie podstawą formalno-prawną opracowywania prognoz oddziaływania na środowisko — jak wskazano w prognozie na str. 3, ponadto cel sporządzenia tego typu opracowań nie wynika bezpośrednio z art. 8 tej ustawy, jak wskazano na str. 4 Prognozy, nie mniej jednak w projekcie dokumentu w oparciu o tą podstawę prawną powinny znaleźć się zasady ochrony środowisk (adekwatnie do planowanych zamierzeń) — uwaga uwzględniona;*
- 8) *Projekt dokumentu winien uwzględniać działania zapobiegające i minimalizujące negatywne oddziaływania na środowisko — wskazane w Prognozie — uwaga uwzględniona;*
- 9) *Weryfikacji wymaga stwierdzenie na str. 91 Prognozy cyt. „(...) nie będzie sytuacji, w której masy ziemne lokalne będą zagospodarowane” — uwaga uwzględniona;*
- 10) *Na załącznikach graficznych do prognozy, gdzie przedstawiono zakładane inwestycje na tle parków krajobrazowych i obszarów chronionego krajobrazu, należy odnieść się*

stwierdzenia cyt. „potencjalne konflikty”, z uwagi na fakt, iż (jak wykazano w dokumentacji) planowane zainwestowanie będzie dotyczyć inwestycji celu publicznego, w odniesieniu do których zakazy w tych formach ochrony przyrody nie obowiązują — uwaga uwzględniona;

- 11) *Odnosnie stwierdzeń w Prognozie (str. 57) informuję, że w obecnym stanie prawnym w Dziale III ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska został uchylony art. 15 i 16 (dotyczący opracowania polityki ekologicznej państwa). Powyższe zastąpiono pojęciem „polityki ochrony środowiska”. Zgodnie ze zmianami ww. ustawy ustalenia przywołanej Polityki Ekologicznej Państwa są wiążące jedynie do uchwalonych już programów ochrony środowiska (nie dłużej niż do 31.12.2016 r.). — uwaga uwzględniona;*

b) Świętokrzyski Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny

W dniu 31 lipca 2015 r. pismem znak: ŚBRR.ZPP.0602.67.21.2014 wystąpiono do Świętokrzyskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Kielcach z prośbą o zaopiniowanie „Programu rozwoju infrastruktury transportowej województwa świętokrzyskiego na lata 2014–2020” wraz ze sporządzoną dla tego dokumentu Prognozą oddziaływania na środowisko.

Pismem z dnia 24 sierpnia 2015 r. (znak: SEV.9022.5.72.2015) Świętokrzyski Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny pozytywnie zaopiniował przedłożoną dokumentację.

6. Przebieg konsultacji społecznych

Projekt *Programu* uwzględniający uwagi wniesione na etapie opiniowania z właściwymi organami wraz z Prognozą został następnie poddany konsultacjom społecznym.

Informacja o terminie konsultacji społecznych i możliwościach zapoznania się z poddanymi im dokumentami ukazała się 14.10.2015 r. w prasie ogólnopolskiej („Gazeta Wyborcza”) oraz na stronie internetowej Urzędu Marszałkowskiego Województwa Świętokrzyskiego. Ponadto zostały wywieszane obwieszczenia informujące o konsultacjach na tablicach ogłoszeń w Urzędzie Marszałkowskim Województwa Świętokrzyskiego, Świętokrzyskim Urzędzie Wojewódzkim, w siedzibach wszystkich starostw powiatowych z terenu województwa świętokrzyskiego oraz w Świętokrzyskim Biurze Rozwoju Regionalnego (wykonawca *Programu*).

Wszyscy zainteresowani mogli zgłaszać uwagi i wnioski do projektu „*Programu rozwoju infrastruktury transportowej województwa świętokrzyskiego na lata 2014–2020*” wraz z Prognozą w terminie 21 dni od ukazania się w prasie ogłoszenia oraz wywieszenia obwieszczeń w siedzibach organów:

- w formie pisemnej na adres wykonawcy opracowania;
- ustnie do protokołu w siedzibie wykonawcy;
- za pomocą środków komunikacji elektronicznej na adres e-mail: maciej.kulinski@sbr.pl bez konieczności opatrywania ich bezpiecznym podpisem elektronicznym (o którym mowa w ustawie z dnia 18 września 2001 r. o podpisie elektronicznym).

Dokumenty poddane konsultacjom były dostępne na stronie internetowej Urzędu Marszałkowskiego Województwa Świętokrzyskiego w zakładce <https://bip.sejmik.kielce.pl/147-departament-infrastruktury/4582-projekt-programu-rozwoju-infrastruktury-transportowej-wojewodztwa-swietokrzyskiego-na-lata-2014-2020-wraz-z-prognoza-oddziaływania-na-srodowisko.html> oraz w godzinach od 7.30–15.30 w siedzibie Świętokrzyskiego Biura Rozwoju Regionalnego w Kielcach przy ul Targowej 18, pok. 307.

Do przedmiotowego dokumentu w czasie trwania konsultacji społecznych nie zgłoszono żadnych uwag i wniosków.

7. Wyniki postępowania dotyczącego transgranicznego oddziaływania na środowisko

Region świętokrzyski nie sąsiaduje bezpośrednio z terytoriami państw ościennych, a odległość granic województwa do granicy państwa, we wszystkich kierunkach przekracza 250 km. W związku z powyższym skutki realizacji *Programu* nie będą transgranicznie oddziaływać na środowisko w rozumieniu przepisów 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. nr 199, poz. 1227, z późn. zm.). Nie zaszła więc konieczność przeprowadzenia postępowania transgranicznego na środowisko.

8. Propozycje dotyczące metod i częstotliwości prowadzenia monitoringu skutków realizacji postanowień dokumentu

Każdy dokument podejmujący problematykę rozwoju infrastruktury, mimo że uwzględnia wymogi ochrony środowiska i zasady zrównoważonego rozwoju, może spowodować wystąpienie pewnych niekorzystnych zmian w środowisku naturalnym. Dlatego nie mniej ważnym zagadnieniem jest określenie metod analizy skutków jego realizacji.

Zgodnie z art. 55, ust 5 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, organ opracowujący projekt dokumentu jest zobowiązany prowadzić monitoring skutków realizacji postanowień przyjętego dokumentu w zakresie oddziaływania na środowisko. Monitoring ten będzie służył ocenie stopnia poprawności wykonania przyjętych projektów i założeń przedmiotowego dokumentu. Pozwala również zaobserwować, jak przebiega realizacja zamierzonych zadań inwestycyjnych oraz jaki jest ich efekt w danym momencie.

W przypadku projektu „*Programu rozwoju infrastruktury transportowej województwa świętokrzyskiego na lata 2014-2020*” obowiązek prowadzenia monitoringu skutków realizacji postanowień tego dokumentu spoczywa na Zarządzie Województwa Świętokrzyskiego. Przynajmniej raz w trakcie obowiązywania „*Programu ...*” należy przeprowadzić ocenę skutków realizacji planowanych inwestycji. Ocenę należy dokonać po ich realizacji, w celu zdiagnozowania rzeczywistych skutków realizacji założeń i osiągnięcia celów określonych w zakresie ochrony środowiska zakładanych w dokumentacji projektowej. Ocena taka winna wskazać, o ile to możliwe, działania możliwe do podjęcia w celu zniwelowania lub zminimalizowania zdiagnozowanych negatywnych skutków dla środowiska.

Obowiązek monitorowania stanu elementów środowiska spada również na zarządców dróg, linii kolejowych i lotnisk. Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 16 czerwca 2011 r. w sprawie wymagań w zakresie prowadzenia pomiarów poziomów substancji lub energii w środowisku przez zarządzającego drogą, linią kolejową, linią tramwajową, lotniskiem lub portem (Dz.U. 2011 nr 140 poz.824 z późn. zm.) są oni zobowiązani do okresowych lub ciągłych pomiarów poziomów w środowisku substancji lub energii wprowadzanych w związku z eksploatacją tych obiektów (monitoring emisji: hałasu, ścieków, zanieczyszczeń do powietrza).

Analiza skutków dla środowiska realizacji postanowień przedmiotowego dokumentu powinna być wykonana przy pomocy metody wskaźnikowej. Odpowiednio dobrane wskaźniki stanu środowiska i zmiany presji na to środowisko powinny się odnosić do sytuacji wyjściowej i określać zaobserwowane zmiany. Monitoring zmian tych wskaźników w czasie

powinien określić, jakie skutki w środowisku wywoła realizacja zapisów analizowanego dokumentu.

Zastosowane do monitorowania wskaźniki mogą mieć charakter ilościowy lub jakościowy. Obejmują one wskaźniki dotyczące: zmian w zagospodarowaniu przestrzeni, postępów w skuteczności działań z zakresu ochrony środowiska oraz stanu biotycznych komponentów środowiska, szczególnie na obszarach chronionych. Przy doborze wskaźników niezwykle istotne jest, żeby kierować się ich dostępnością i wiarygodnością oraz, żeby analizować zmiany danego wskaźnika uzyskane niezmiennie z tego samego źródła. Głównym źródłem danych w tym zakresie powinny być dane statystyczne oraz raporty Wojewódzkiego Inspektoratu Ochrony Środowiska. Można również wykorzystywać wyniki badań prowadzonych przez inne instytucje oraz wyniki opracowań i badań wykonywanych na potrzeby dokumentów planistycznych, odnoszące się do obszaru całego województwa.

Projekt „Programu rozwoju infrastruktury transportowej województwa świętokrzyskiego na lata 2014–2020” nie zawiera w swej treści listy wskaźników, których wartości byłyby okresowo analizowane i które służyłyby monitorowaniu jego realizacji. Z tego powodu w Prognozie przedstawiono propozycje najważniejszych wskaźników z zakresu ochrony środowiska, które mogą być wykorzystywane do prowadzenia przedmiotowego monitoringu. Lista ta posiada charakter otwarty i w miarę potrzeby może być uszczegółowiana i rozszerzana.

Do najważniejszych wskaźników, które należałoby okresowo kontrolować należą:

- długość zmodernizowanych odcinków dróg i kolei;
- ilość przejść dla zwierząt przy szlakach komunikacyjnych;
- długość odcinków nowo powstających obwodnic miast i miejscowości;
- liczba ofiar śmiertelnych wypadków drogowych;
- stopień zagrożenia hałasem komunikacyjnym (ilość mieszkańców narażonych na nadmierny hałas, określenie powierzchni terenu narażonego na nadmierną uciążliwość akustyczną, długość odcinków dróg i kolei o ponadnormatywnym hałasie i in.);
- stopień zagrożenia emisjami zanieczyszczeń powietrza, w miarę możliwości pochodzącymi z transportu (tlenek węgla, tlenki azotu, pył, tlenki siarki);
- stan wód powierzchniowych oraz wód podziemnych, zwłaszcza w rejonach w których zlokalizowane były inwestycje;
- stopień wyposażenia podstawowej sieci drogowej w urządzenia ochrony środowiska (np.: wyposażenie w urządzenia ograniczające hałas drogowy — długość odcinków dróg wyposażonych w ekrany akustyczne, wyposażenie w urządzenia podczyszczające wody opadowe z terenów komunikacyjnych i in.);
- zmiana wielkości przewozów pasażerskich i towarowych dla poszczególnych gałęzi transportu;
- długość zrealizowanych ścieżek rowerowych.