

Prognoza oddziaływania na środowisko Planu transportowego województwa wielkopolskiego

(okładka zostanie dostarczona przez Zamawiającego)

SUPLEMENT B – PODSUMOWANIE INDYWIDUALNYCH WYWIADÓW POGŁĘBIONYCH (IDI)

Data: 20.04.2016
Status: Suplement „B” do Prognozy
OOŚ
Opracowanie: ekovert Łukasz Szkudlarek
Kontakt: biuro@ekovert.pl



Podsumowanie indywidualnych wywiadów pogłębionych (IDI) oraz zogniskowanych wywiadów grupowych

Celem przeprowadzenia wywiadów było pozyskanie wszechstronnej eksperckiej wiedzy umożliwiającej odpowiedź na pytanie na ile analizowany dokument odpowiada faktycznym potrzebom w zakresie rozwoju transportu, a w następnej kolejności sformułowanie definicji rekomendowanych standardów projektowych, których zastosowanie pozwoliłoby zmniejszyć negatywne oddziaływanie infrastruktury transportowej na środowisko i ludzi.

Wywiady przeprowadzono z przedstawicielami jednostek i instytucji odpowiedzialnych za szeroko rozumiany rozwój sieci transportowej oraz ochronę środowiska. Do badania w uzgodnieniu z Zamawiającym wybrano:

- Wielkopolskie Biuro Planowania Przestrzennego,
- Departament Infrastruktury UMWW,
- Wielkopolski Zarząd Dróg Wojewódzkich,
- Departament Polityki Regionalnej UMWW,
- Departament Programów Rozwoju Obszarów Wiejskich UMWW,
- Departament Rolnictwa i Rozwoju Wsi UMWW,
- Departament Środowiska UMWW,
- Zespół Parków Krajobrazowych Województwa Wielkopolskiego,
- Departament Transportu UMWW,
- Departament Wdrażania Programu Regionalnego UMWW,
- Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej w Poznaniu,
- PKP Polskie Linie Kolejowe S.A, Zakład Linii Kolejowych w Poznaniu,
- PKP Polskie Linie Kolejowe S.A, Centrum Realizacji Inwestycji – Region Zachodni,
- Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad.

W przeprowadzanych wywiadach pogłębionych stosowano sformalizowaną strukturę pytań, jednak w zależności od jednostki dostosowywano je specyfiki problematyki, którą się ona zajmuje.

Pośród wskazanych instytucji w tworzeniu dokumentu na różnych etapach brały udział Wielkopolskie Biuro Planowania Przestrzennego, Departament Polityki Regionalnej UMWW, , Wielkopolski Zarząd Dróg Wojewódzkich.

Pozostałe podmioty nie miały z nim bezpośredniej styczności na etapie tworzenia, w większości miały wiedzę o jego istnieniu i ogólne pojęcie o zawartości.

Na pytanie czy dokument odpowiada faktycznym potrzebom w zakresie rozwoju transportu w większości odpowiadano że obejmuje on jedynie część potrzeb, ponieważ dotyczy wsparcia infrastruktury drogowej i kolejowej na poziomie możliwym do realizacji ze środków WRPO 2014+. Najczęściej wskazywano, że najistotniejszym problemem jest zły stan infrastruktury i brak obwodnic miejscowości utrudniający tranzyt i na te potrzeby program odpowiada. Duży nacisk położono również na kryteria premiujące spójność z projektami zrealizowanymi w poprzedniej perspektywie.

Kolejne elementy wywiadu skupiły się już na wiedzy ekspertów w zakresie identyfikacji oddziaływań projektów związanych z rozwojem i modernizacją infrastruktury transportowej oraz ich minimalizacji. Praktycznie wszyscy rozmówcy jako najistotniejsze oddziaływania związane z eksploatacją sieci



transportowej wskazywali generowany do środowiska hałas oraz odprowadzane z powierzchni szlaków transportowych wody. Z etapem realizacji wiąźali dodatkowo generowanie odpadów, zajęcie/utwardzenie terenu. Respondenci wskazywali własne doświadczenia w tym zakresie skupiając się jednak przede wszystkim na działaniach mających na celu minimalizację wskazywanych oddziaływań.

W zakresie ograniczania emisji hałasu najwięcej doświadczeń miały: Departament Środowiska UMWW, Wielkopolski Zarząd Dróg Wojewódzkich, PKP Polskie Linie Kolejowe S.A, Zakład Linii Kolejowych i Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, Departament Infrastruktury UMWW. Ich przedstawiciele wskazywali szeroki wachlarz działań, tak organizacyjnych jak i technicznych, możliwych do zastosowania w przypadku zakładanych inwestycji. Pośród działań organizacyjnych wskazywano możliwości sterowania strukturą ruchu, np. przez redukcję ilości pojazdów ciężkich na wybranych odcinkach dróg czy tworzenie stref uspokojonego ruchu lub sterowanie jego prędkością, poprzez egzekwowanie dopuszczalnych limitów prędkości lub budowę infrastruktury spowalniającej ruch. W zakresie typowych rozwiązań technicznych najczęściej pojawiały się działania remontowe eliminujące koleiny, ubytki, źle osadzone studzienki oraz generalne remonty nawierzchni. Natomiast w przypadku niewystarczalności powyższych wskazywano stosowanie „cichych” nawierzchni, ekrany akustyczne lub wały ziemne oraz tworzenie pasów zwartej zieleni ochronnej. Wskazywano też działania w zakresie właściwego kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu, np. przez odpowiednie zapisy w planach miejscowych wymuszające np. odsunięcie nowej zabudowy, czy stosowanie materiałów o wskazanych parametrach akustycznych w celu zabezpieczenia budynków przed hałasem. Osobno dyskutowanym zagadnieniem były wskazywane jako jedno ze stosowanych w ostateczności (gdy brak jest możliwości dotrzymania standardów za pomocą innych środków) również obszary ograniczonego użytkowania. W przypadku linii kolejowych poza adaptacją powyższym metod wymieniano możliwości szlifowania i smarowania szyn środkami, które pozwalają zredukować hałas przejeżdżających pociągów.

Jeśli chodzi o ograniczanie oddziaływań na wody, podobnie jak w przypadku hałasu najistotniejsze uwagi wskazali przedstawiciele wymienionych już podmiotów. Wymieniano przede wszystkim rozwiązania projektowe, np. zabezpieczenie rowów odwadniających w postaci geowłókniny filtracyjnej, przegrody w rowach umożliwiające opóźnienie dopływu, zbiorniki retencyjne i retencyjno – infiltracyjne lub odparowujące pozwalające wstępnie podczyścić wody przed dalszym odprowadzeniem. W podobnym zakresie również pasaże roślinne, czy osadniki do podczyszczania wód deszczowych oraz separatory produktów ropopochodnych. Podkreślano konieczność właściwego projektowania odwodnienia dróg, by uniknąć niewydolności odbiorników, powodowanej najczęściej złym stanem infrastruktury melioracyjnej.

W zakresie pozostałych oddziaływań np. generowanych odpadów zwracano uwagę na właściwe ich zagospodarowanie, a w przypadku nowych odcinków dróg lokalne pozyskanie kruszywa w celu uniknięcia jego dalekiego transportu. Podkreślano konieczność prowadzenia szeroko zakrojonego dialogu i konsultacji z lokalnymi społecznościami w celu ograniczenia ryzyka wystąpienia sytuacji konfliktowych. Relatywnie niewiele spostrzeżeń dotyczyło możliwości ograniczania oddziaływania na powietrze atmosferyczne.

Na pytanie dotyczące zagadnienia, które z wymienionych rozwiązań powinny stać się dobrymi standardami projektowymi, przedstawiciele Wielkopolskiego Zarządu Dróg Wojewódzkich wskazali, iż już swego rodzaju standardy przy realizacji inwestycji stosują. Na modernizowanych odcinkach dróg stosowane są nawierzchnie typu SMA charakteryzujące się obniżoną emisją hałasu. W zakresie odwodnienia standardem są odpowiednio zaprojektowane rowy umożliwiające podczyszczanie odprowadzanych wód z zawiesin mineralnych. W tym celu na wylotach kanalizacji deszczowej instalowane są też osadniki zawiesin. Rzadszą koniecznością jest stosowanie separatorów, dlatego



instalowane powinny być w indywidualnych przypadkach na wrażliwych terenach. Według respondentów dobrą praktyką natomiast powinno być stosowanie przyjaznych środowisku rozwiązań w przypadku remontów czy budowy infrastruktury mostowej, np. przy umocnieniach brzegów cieków. Generalnym wskazaniem respondentów było szczegółowe i rzetelne przygotowanie dokumentacji środowiskowej poszczególnych przedsięwzięć, która najczęściej pomaga w uniknięciu konfliktów przyrodniczych lub społecznych oraz właściwe zaplanowanie działań w zakresie minimalizacji możliwych zagrożeń i właściwego zabezpieczenie interesu środowiska. Z doświadczeń rozmówców wynikało również, iż najwięcej konfliktów powodują inwestycje zakładające poszerzenie istniejącego pasa drogowego, dlatego jeśli nie jest to podyktowane koniecznością techniczną należy starać się „zmieścić” w istniejącym pasie drogowym.

Przedstawiciele Zespołu Parków Krajobrazowych Województwa Wielkopolskiego, Departamentu Transportu UMWW, Wojewódzkiego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej w Poznaniu, Departamentu Programów Rozwoju Obszarów Wiejskich UMWW, Departamentu Rolnictwa i Rozwoju Wsi UMWW szczególną uwagę zwracali na wpływ infrastruktury drogowej na bioróżnorodność oraz obszary chronione. Zwracali uwagę, iż zadrzewienia przydrożne są ważnym elementem korytarzy ekologicznych a także siedliskiem życia zwierząt. Ich wypowiedzi wyraźnie wskazywały na konieczność unikania wycinki drzew, nie poszerzać dróg na przebiegających przez obszary objęte ochroną (stosując rozwiązania organizacyjne polegające na ograniczeniu prędkości na tych odcinkach).

W zasadzie wszyscy rozmówcy zauważali problem z niską akceptacją ekranów akustycznych przy drogach, jako elementach zaburzających krajobraz. Zwracano uwagę, że w przypadku linii kolejowych zalecane w decyzjach środowiskowych ekrany akustyczne są nieakceptowane przez mieszkańców.

Respondenci zawodowo zajmujący się ochroną gleb zalecali aby przy drogach stosować pasy buforowe (składające się z zadrzewień oraz krzewów) tak, aby zanieczyszczenia nie dostawały się do gleb.

Z wywiadów wynikało wyraźnie, że bardzo istotne jest odpowiednie lokalizowanie, projektowanie, budowa i eksploatacja infrastruktury transportowej.