

**PISEMNE PODSUMOWANIE
POSTĘPOWANIA W SPRAWIE STRATEGICZNEJ OCENY
ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO DOKUMENTU
„PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. – ZAMIERZENIA
INWESTYCYJNE NA LATA 2021 – 2030 Z PERSPEKTYWĄ
DO 2040 ROKU”**

Data: 04.06.2021

Status Etap IV

Wykonawca: Ekover Łukasz Szkudlarek
ul. Średzka 10/1B
54-017 Wrocław



PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

Opracowano na zlecenie PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

Spis treści

1. Wprowadzenie	3
2. Ustalenia zawarte w Prognozie oddziaływania na środowisko	5
2.1. Streszczenie ustaleń zawartych w Prognozie	5
2.2. Sposób uwzględnienia w Planie ustaleń zawartych w Prognozie	13
3. Informacje o przebiegu konsultacji społecznych przeprowadzonych w ramach strategicznej oceny oddziaływania na środowisko	14
3.1. Opinie właściwych organów, o których mowa w art. 57 i 58 Ustawy OOŚ	15
3.2. Zgłoszone uwagi i wnioski w ramach postępowania z udziałem społeczeństwa	18
4. Wyniki postępowania dotyczącego transgranicznego oddziaływania na środowisko, jeżeli zostało przeprowadzone	20
5. Propozycje dotyczące metod i częstotliwości przeprowadzania monitoringu skutków realizacji postanowień dokumentu	21
6. Załączniki	23

1. Wprowadzenie

Podstawę prawną do przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko stanowią:

- Dyrektywa 2001/42/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 27 czerwca 2001 r. w sprawie oceny wpływu niektórych planów i programów na środowisko,
- ustawa z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (t. j. Dz.U. 2021 poz. 247 z późn. zm.) (dalej Ustawa OOS).

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. zostało zobligowane przez Ministra Infrastruktury do przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko dla zamierzeń kolejowych przewidzianych do roku 2030 z perspektywą do roku 2040 – pismo Ministra Infrastruktury z dnia 8 kwietnia 2020 r., znak DTK-5.4614.10.2020 stanowi załącznik nr 1 do Pisemnego Podsumowania.

Przedmiotem strategicznej oceny oddziaływania na środowisko był dokument strategiczny pn. „PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. – ZAMIERZENIA INWESTYCYJNE NA LATA 2021 – 2030 Z PERSPEKTYWĄ DO 2040 ROKU” (dalej zwanym Planem). Głównym zadaniem Planu jest wskazanie kierunków rozwoju sieci kolejowej w warunkach przewidywanych/prognozowanych dostępnych źródeł jej finansowania, poprzez identyfikację projektów inwestycyjnych. Zatem Plan zgodnie z art. 46 ust. 1, pkt. 2 Ustawy OOS wymaga przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko.

Za postępowanie w sprawie strategicznej oceny oddziaływania na środowisko i przeprowadzenie konsultacji społecznych odpowiada organ opracowujący projekt dokumentu właściwy w zakresie polityki, strategii, planu i programu w dziedzinie transportu, wyznaczających ramy dla późniejszej realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko. Art. 56 Ustawy OOS dopuszcza jednak, by postępowanie realizowane było przez podmioty opracowujące projekt dokumentu niebędące organami administracji. W analizowanym przypadku podmiotem tym jest PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Na podstawie wystąpienia PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 28 lutego 2020 r., Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska (dalej GDOŚ) w dniu 19 marca 2020 r. (pismem znak DOOS-TSOOS.411.6.2020.BW), a następnie Główny Inspektor Sanitarny (dalej GIS) w dniu 31 marca 2020 r. (pismem znak HŚ.NS.530.14.2020) określili zakres i stopień szczegółowości prognozy oddziaływania na środowisko (dalej zwaną Prognozą). Stanowiska organów stanowią Załącznik nr 2 do Pisemnego Podsumowania.

Projekt Planu obejmuje 382 projekty na bardzo różnym etapie procesu inwestycyjnego, przewidujące przebudowę i rozbudowę istniejących, jak również budowę całkowicie nowych elementów infrastruktury kolejowej. Ponadto niektóre z projektów obejmują swoim zakresem oba typy przedsięwzięć jednocześnie, które w Prognozie nazwano mieszanymi. Wskazane typy przedsięwzięć w sposób zasadniczy różnią się charakterem, istotnością i zasięgiem możliwych oddziaływań.

O ile projekty obejmujące istniejącą infrastrukturę najczęściej mają wyznaczoną lokalizację, to większość projektów związana z budową nowych elementów wciąż opiera się jedynie o przebieg koncepcyjny lub wręcz w sposób intencyjny przybliżony jedynie do korytarza, w ramach którego przebieg może być zlokalizowany. Stąd, konieczne było uwzględnienie tej specyfiki w podejściu metodycznym, ponieważ zdeterminowała ona możliwy do zastosowania stopień szczegółowości i poziom ufności analiz.

Dlatego z uwagi na specyfikę Planu, w Prognozie przyjęto hybrydowy model oceny, w którym z jednej strony poddano ocenie wszystkie projekty, których ramy realizacji wyznacza Plan wzorowany na inwestycyjnej procedurze OOS polegającej na identyfikacji i kwantyfikacji ryzyka oddziaływania na poszczególne elementy środowiska w oparciu o analizy przestrzenne, z drugiej strony oceniając, czy na etapie diagnozy potrzeb i formułowania celów dokumentu uwzględniono zasady środowiskowe,

które następnie na etapie projektowania poszczególnych przedsięwzięć pozwolą na skuteczne wdrożenie zrównoważonego podejścia (w tym uwzględnienie zasady przeczności, zapobiegania i minimalizacji oddziaływań).

Należy pamiętać, iż niezależnie od obecnego postępowania w sprawie SOOŚ, każda z objętych Planem inwestycji została, bądź zostanie poddana weryfikacji pod kątem konieczności uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, a także pod kątem przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko na odpowiednim etapie przygotowania projektu. To na tym etapie będą mogły być oceniane faktyczne oddziaływania, a co za tym idzie – projektowane szczegółowe rozwiązania minimalizujące.

Proponowany model oceny konsultowano z GDOŚ w celu zachowania jego spójności z przedstawionymi w stanowisku co do zakresu Prognozy wymogami. Szczególną uwagę poświęcono również metodzie spójnej oceny ryzyka wystąpienia oddziaływań skumulowanych z innymi opracowywanymi równolegle dokumentami strategicznymi sektora transportu, przez konsultacje z wykonawcami prognoz oddziaływania na środowisko dla w/w dokumentów w ramach cyklu spotkań na poziomie Centrum Unijnych Projektów Transportowych.

Projekt Planu i opracowanej Prognozy zostały następnie przekazane do zaopiniowania właściwym organom oraz przeprowadzona została procedura z udziałem społeczeństwa na zasadach określonych w Ustawie OOS. GIS, pismem z dnia 9 października 2020 r., znak HŚ.NS.530.14.2020.KK, wydał opinię, nie zgłaszając uwag do przedłożonego projektu Planu oraz Prognozy. Natomiast GDOŚ w swojej opinii (pismo z dnia 3 listopada 2020 r., znak DOOŚ-TSOOŚ.410.10.2020.TW) wyraził szereg uwag do Prognozy. W toku prowadzonych w okresie od 16 października do 13 listopada 2020 r. konsultacji społecznych do przedłożonych dokumentów spłynęły 543 uwagi, z czego 531 dotyczyło Planu, a 12 Prognozy. Opinie organów oraz sposób odniesienia się do tych opinii stanowią Załącznik nr 3 do Pisemnego Podsumowania.

W wyniku zgłoszonych uwag wprowadzono szereg zmian do projektu Planu, w tym zmodyfikowano listę projektów, co spowodowało konieczność dokonania uzupełnień Prognozie. Ze względu na wprowadzone zmiany, zgodnie ze stanowiskiem GDOŚ z dnia 7 stycznia 2021 r. (znak: DOOŚ-TSOOŚ.400.36.2020.TW) konieczne było powtórzenie postępowania z udziałem społeczeństwa oraz opiniowania przez organy. Stanowisko GDOŚ stanowi Załącznik nr 4 do Pisemnego Podsumowania.

W związku z powyższym, dokonano aktualizacji Prognozy, przedkładając organom zaktualizowane dokumenty do ponownego zaopiniowania. Główny Inspektor Sanitarny ponownie zaopiniował je pozytywnie, nie wnosząc uwag (pismo z dnia 15 kwietnia 2021 r., znak HŚ.NS.530.14.2020.KK), natomiast Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska w opinii uzupełniającej przedłożył uwagi do Prognozy dotyczące jedynie wprowadzonych zmian (pismo z dnia 20 maja 2021 r., znak DOOŚ-TSOOŚ.410.10.2020.2.TW/KSZ). Stanowiska organów stanowią Załącznik nr 5 do Pisemnego Podsumowania.

W toku prowadzonych w okresie od 23 marca do 12 kwietnia 2021 r. ponownych konsultacji społecznych spłynęło 286 uwag, z czego 253 dotyczyło Planu, a 33 Prognozy.

W niniejszym podsumowaniu zostały przedstawione najważniejsze informacje wynikające z opisanego procesu strategicznej oceny oddziaływania na środowisko. Opracowano je zgodnie z art. 55 ust. 3 Ustawy OOS. Podsumowanie zawiera uzasadnienie wyboru 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 dla projektu dokumentu „PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. – zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku” (rozdział 2),
- opinie Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska oraz Głównego Inspektora Sanitarnego (rozdział 3.1),
- zgłoszone uwagi i wnioski w ramach postępowania z udziałem społeczeństwa (rozdział 3.2),
- wyniki postępowania dotyczącego transgranicznego oddziaływania na środowisko (rozdział 4),
- propozycje dotyczące metod i częstotliwości przeprowadzania monitoringu skutków realizacji postanowień Planu (rozdział 5).

Pogłębioną analizę uwag i wniosków zgłoszonych w ramach postępowania z udziałem społeczeństwa zawarto w Raporcie z pierwszego etapu konsultacji społecznych oraz Raporcie z drugiego etapu konsultacji społecznych. Raporty stanowią odpowiednio Załącznik nr 6 i 7 do Pisemnego Podsumowania.

2. Ustalenia zawarte w Prognozie oddziaływania na środowisko

2.1. Streszczenie ustaleń zawartych w Prognozie

Prognoza została wykonana dla projektu Planu, a następnie zaktualizowana w celu uwzględnienia wprowadzonych zmian na listach projektów, które wynikały z przeprowadzonych konsultacji społecznych. Prognoza ocenia potencjalny wpływ na środowisko skutków realizacji Planu. Jej ostateczna wersja obejmuje wszystkie elementy wymagane Ustawą OOŚ, z uwzględnieniem wymogów co do jej zakresu i stopnia szczegółowości oraz części uwag i opinii przekazanych przez organy opiniujące. Uwzględnia również uznane za zasadne uwagi i wnioski zgłoszone w trakcie konsultacji społecznych.

Ocena ryzyka wystąpienia konfliktów przestrzennych

Przeprowadzone w toku prac nad Prognozą analizy i oceny w przeważającej mierze oparto o dane przestrzenne, identyfikując ryzyko wystąpienia potencjalnych konfliktów tego typu w obrębie wszystkich komponentów środowiska. W przypadku inwestycji liniowych powstanie takich konfliktów jest nieuniknione, a najistotniejszy charakter mają one w przypadku budowy nowych odcinków linii kolejowych. Podkreślić tu jednak należy fakt, iż znaczna część objętych planem projektów zakwalifikowanych jako budowa, realizowana będzie w przebiegu, w którym infrastruktura kolejowa już kiedyś istniała lecz została zlikwidowana. Dlatego istotność oddziaływań związanych z konfliktami przestrzennymi dla tych przebiegów linii w skali interwencji przewidzianej w Planie będzie odpowiednio mniejsza.

Otrzymane wyniki wskazują, że realizacja analizowanych projektów może wiązać się z występowaniem konfliktów przestrzennych, ale poziom ufności analiz jest tu zróżnicowany. Co prawda inwestycje z zakresu rozbudowy i przebudowy infrastruktury mają już przebieg znany, jednak projekty dotyczące budowy nowych odcinków charakteryzują się z reguły jedynie przybliżonym przebiegiem. Ponieważ obecnie nie jest znany zakres prac, który realizowany będzie w ramach konkretnych przedsięwzięć, dokładne określenie istotności i zakresu konfliktów będzie możliwe dopiero na etapie powstawania dokumentacji przedprojektowej i projektowej dla poszczególnych przedsięwzięć. W związku z powyższym, w Prognozie skoncentrowano się na identyfikowaniu i ocenie prawdopodobieństwa wystąpienia konfliktów.

Potencjalne konflikty przestrzenne wystąpić mogą głównie w przypadku budowy i rozbudowy linii kolejowych. Inwestycje te charakteryzują się zajęciem dodatkowego terenu oraz mogą skutkować potencjalnymi konfliktami przestrzennymi nowych odcinków linii kolejowych z aktualnym użytkowaniem terenu. Jak wykazały przeprowadzone analizy, inwestycje te kolidować mogą z gruntami ornymi, terenami lasów, obszarami podmokłymi czy ciekami wodnymi, a w mniejszym stopniu –

z obszarami o innym sposobie zagospodarowania i istniejącą infrastrukturą – terenami zabudowy miejskiej oraz zabudową przemysłową, handlową i terenami komunikacyjnymi. Występowanie konfliktów przestrzennych może rzutować także na ludzi, ponieważ konfliktom tym towarzyszyć może niezadowolone społeczne. Poprzez włączenie społeczeństwa w procesy decyzyjne możliwa jest jednak redukcja tego wymiaru konfliktów przestrzennych.

Część projektów objętych planem nie posiada przypisanych lokalizacji (tzw. projekty multilokalizacyjne), trudno więc w ich przypadku jednoznacznie ocenić, czy mogą generować istotne konflikty przestrzenne. Są to jednak przede wszystkim interwencje punktowe poprawiające bezpieczeństwo oraz zwiększające multimodalność, co ogranicza potencjał ich oddziaływania na ten aspekt.

Ocena wpływu na przyrodę, różnorodność biologiczną oraz spójność i integralność sieci obszarów chronionych oraz korytarzy ekologicznych

Przewidywane w ramach ocenianego Planu działania mają charakter infrastrukturalny, zatem mogą potencjalnie generować negatywne oddziaływania na chronione gatunki i siedliska, a także korytarze ekologiczne oraz krajobraz. Głównymi potencjalnie negatywnymi oddziaływaniami, które mogą wystąpić w czasie realizacji niektórych projektów polegających na budowie nowych linii kolejowych, będą: fragmentacja siedlisk przyrodniczych, bezpośrednie zniszczenie siedlisk i stanowisk gatunków, ingerencja w obszary chronione i przedmioty ich ochrony, efekt bariery dla małych zwierząt (płazy, gady). Dla nowobudowanych linii kolejowych istotnym oddziaływaniem może być także fragmentacja oraz utecniczenie krajobrazu i przestrzeni. Zasadniczo należy założyć, że wszystkie inwestycje na etapie projektowania będą uwzględniały konieczność wdrażania wysokich standardów ochrony przyrody.

W przypadku budowy nowych inwestycji liniowych w postaci wygradzonych linii kolejowych istnieje ryzyko powstania barier dla funkcjonowania przyrody: zmniejszenia drożności korytarzy ekologicznych (lokalnych i ponadlokalnych) i tym samym utraty spójności sieci obszarów chronionych. Głównymi celami wyznaczania i ochrony korytarzy są: przeciwdziałanie izolacji obszarów przyrodniczo cennych i zapewnienie funkcjonalnych połączeń między poszczególnymi regionami kraju, zapewnienie możliwości funkcjonowania stabilnych populacji gatunków roślin i zwierząt, ochrona i odbudowa różnorodności biologicznej w kraju i w Europie, stworzenie spójnej sieci obszarów chronionych, które zapewnią optymalne warunki do życia możliwie dużej liczbie gatunków.

Projekty proponowane w ramach planu będą miały ograniczony wpływ na spójność obszarów chronionych. Nie będą stanowiły nieprzekraczalnej fizycznej bariery dla średnich i dużych zwierząt. W najgorszym wypadku będą tylko czasowo ograniczały migrację dużych i średnich zwierząt na etapie budowy. Jedynie w niektórych sytuacjach projekty mogą ograniczać migracje małych zwierząt, głównie płazów i gadów. Przy zastosowaniu odpowiednich działań minimalizujących (np. na etapie eksploatacji: dostosowanie przepustów do migracji małych zwierząt, czy projektowanie systemów odwodnienia w sposób umożliwiający wyjście drobnym zwierzętom), oddziaływanie to będzie nieistotne.

Analizowane projekty mogą potencjalnie wpłynąć na różnorodność biologiczną. Dotyczy to przede wszystkim projektów, dla których określono potencjalne wysokie ryzyko oddziaływania na komponenty środowiska przyrodniczego. Przy czym wykonane analizy przestrzenne i analiza literatury wskazują, że po zastosowaniu działań minimalizujących nie będą występowały niemożliwe do minimalizacji lub kompensacji oddziaływania istotnie negatywne.

Projekty z wysokim ryzykiem wystąpienia oddziaływań na różnorodność biologiczną to przede wszystkim te polegające na budowie nowych linii kolejowych. Charakteryzują się największą zajętością terenu i potencjalnie największym ryzykiem zniszczenia stanowisk gatunków i siedlisk przyrodniczych. Aby zminimalizować to oddziaływanie, lokalizacja nowych odcinków linii kolejowych powinna przebiegać

w sposób ograniczający fragmentację cennych struktur przyrodniczych, w tym obszarów objętych ochroną.

Ponadto, jako nowy element w środowisku, projekty polegające na budowie nowych linii kolejowych generują ryzyko powstania bariery migracyjnej dla małych zwierząt (w szczególności płazów i gadów). Dodatkowo, projekt polegający na modernizacji Centralnej Magistrali Kolejowej, w ramach której zostaną wybudowane ogrodzenia ochronne, może doprowadzić do zmniejszenia drożności korytarzy ekologicznych. Oddziaływanie to można zminimalizować przez dostosowanie istniejących obiektów inżynierskich (w kontekście migracji płazów głównie przepustów) do pełnienia funkcji przejść dla zwierząt. W przypadku ogrodzonych linii kolejowych przebiegających przez korytarze ekologiczne i braku odpowiednich obiektów inżynierskich mogących pełnić funkcje przejść dla dużych zwierząt, konieczne będzie wybudowanie przejść umożliwiających migrację dużym ssakom.

Projekty polegające na przebudowie lub rozbudowie obciążone są mniejszym prawdopodobieństwem wystąpienia oddziaływań negatywnych. Charakteryzują się mniejszą zajętością terenu, a ich realizacja wiąże się z dostosowaniem istniejących obiektów inżynierskich (mostów, wiaduktów, przepustów) do pełnienia funkcji przejść dla zwierząt oraz wymianą głębokich korytek odwodnieniowych na takie, które zapewnią swobodną migrację małym zwierzętom. W tym kontekście ich realizacja będzie miała pozytywny wpływ na różnorodność biologiczną.

W toku oceny, w oparciu o zebrane dane, wysokie prawdopodobieństwo oddziaływania na sieć korytarzy ekologicznych zidentyfikowano w przypadku 12 projektów (3,7% ogółu), w tym 8 związanych z budową nowych linii. Dla obszarów o wysokim reżimie ochronnym (obszary Natura 2000, parki narodowe i rezerваты) wysokie prawdopodobieństwo oddziaływania zidentyfikowano w przypadku 24 projektów (7% ogółu), w tym 9 związanych z budową nowych odcinków, 10 obejmujących istniejące linie a 5 o charakterze mieszanym. Dla obszarów o niskim reżimie ochronnym (parki krajobrazowe, obszary chronionego krajobrazu, zespoły przyrodniczo-krajobrazowe i użytki ekologiczne) wysokie prawdopodobieństwo zidentyfikowano w przypadku 6 projektów (2% ogółu), w tym 1 związany jest z budową nowej linii, 3 obejmują istniejące odcinki, natomiast 2 mają charakter mieszany.

Ponadto przeanalizowano wszystkie przypadki, dla których zidentyfikowano potencjalnie znaczące negatywne oddziaływanie na przedmioty ochrony obszarów Natura 2000 (ptaki, zwierzęta inne niż ptaki oraz siedliska) zdefiniowane jako możliwe zniszczenie powyżej 1% tych zasobów w danym obszarze. W przypadku ptaków ryzyko takie stwierdzono przy 10 projektach, natomiast dla pozostałych zwierząt były to jedynie 4 projekty. Analiza przeprowadzona dla siedlisk przyrodniczych stanowiących przedmioty ochrony obszarów Natura 2000 wykazała 16 takich projektów. Dla wszystkich projektów konfliktowych określono szereg działań minimalizujących koniecznych do uwzględnienia w celu uniknięcia wystąpienia znaczących negatywnych oddziaływań.

Podsumowując, przy zastosowaniu odpowiednich działań minimalizujących, proponowane w ramach Planu projekty nie wpłyną na spójność i integralność sieci obszarów chronionych, w tym obszarów Natura 2000 oraz korytarzy ekologicznych. Nie zidentyfikowano również ryzyka istotnie negatywnego wpływu na różnorodność biologiczną w skali kraju, a przy uwzględnieniu zaproponowanych rozwiązań projektowych i minimalizujących – również w skali lokalnej. Nie zachodzi więc konieczność analizy przesłanek, o których mowa w art. 34 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (tekst jedn. Dz.U. z 2020 r., poz. 55 ze zm.).

Ocena wpływu na zdrowie i życie ludzi

Realizacja zapisów Planu cechować będzie się pozytywnym oddziaływaniem na zdrowie ludzi na dwóch poziomach. Po pierwsze poprawa stanu infrastruktury kolejowej (wraz z infrastrukturą towarzyszącą) zmniejszyć może ryzyko narażenia zdrowia zarówno użytkowników kolei, jak i społeczeństwa korzystającego z innych środków transportu poprzez poprawę stanu bezpieczeństwa na liniach

kolejowych i ograniczenie ruchu drogowego. Infrastruktura kolejowa o wyższych parametrach bezpieczeństwa przełożyć się może na redukcję liczby wypadków w wyniku ograniczenia ruchu drogowego i przejścia transportu przez kolej. Po drugie, poprawa jakości infrastruktury kolejowej korzystnie przełożyć się może na stan warunków środowiskowych wpływających na zdrowie ludności. Elektryfikacja linii kolejowych oraz poprawa płynności ruchu kolejowego bezpośrednio przełożą się na mniejsze emisje zanieczyszczeń do powietrza i zmniejszenie hałasu, a poprawa komfortu podróżowania dodatkowo przełożyć się może na wzrost konkurencyjności transportu kolejowego, co potencjalnie może zmniejszyć udział innych środków transportu cechujących się większą emisją zanieczyszczeń powietrza. W powiązaniu z redukcją hałasu wynikającą z poprawy stanu technicznego linii kolejowych, poprawa stanu komponentów środowiska takich jak powietrze oraz klimat akustyczny, korzystnie może wpływać na stan zdrowia ludności w zakresie schorzeń powiązanych z czynnikami środowiskowymi.

Ocena wpływu na wody i możliwość osiągnięcia przypisanym ich celów środowiskowych

Przeprowadzone w ramach prac nad Prognozą analizy i oceny wskazują, że w aspekcie oddziaływania na wody najistotniejszym prawdopodobieństwem wystąpienia oddziaływania negatywnego charakteryzują się projekty polegające na budowie nowych odcinków infrastruktury kolejowej (o ile przecinają ciekę lub strefy ochronne ujęć wód), mniejszym natomiast projekty związane z rozbudową odcinków, polegającą najczęściej na podniesieniu parametrów linii i wymagającą przez to zajęcia dodatkowego terenu. Najmniejszym oddziaływaniem charakteryzują się natomiast projekty modernizacyjne, polegające jedynie na przebudowie elementów infrastruktury.

Wyniki analiz przestrzennych i ocen eksperckich wskazały projekty o podwyższonym prawdopodobieństwie wystąpienia oddziaływań na wody. Ryzyko takie zidentyfikowano w przypadku 27 projektów, stanowiących ok. 7% ogółu ocenianych. Dla projektów mogących znacząco oddziaływać na środowisko doprecyzowanie stopnia oddziaływania powinno zostać dokonane w dokumentacji środowiskowej sporządzanej na potrzeby uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, gdyż przeprowadzona identyfikacja nie przesądza o faktycznym wystąpieniu tzw. znaczących oddziaływań negatywnych na wody w wyniku realizacji tych projektów.

Jak już wcześniej podkreślano, takie oddziaływania mogą być i najczęściej są skutecznie minimalizowane. Dlatego brak jest podstaw do wskazania, iż realizacja projektów spowoduje ryzyko nieosiągnięcia celów środowiskowych którejkolwiek z jednolitych części wód w obrębie, których są zlokalizowane.

Obszerny katalog działań minimalizujących wpływ inwestycji kolejowych na wody opracowany został na zlecenie PKP PLK S.A. w roku 2017 w ramach Ekspertyzy dotyczącej sposobu realizacji zaleceń RDW w projektach kolejowych. Elementem opracowania są również wytyczne do sporządzenia raportów o oddziaływaniu na środowisko uwzględniające specyficzny aspekt przedsięwzięć kolejowych.

W ocenie nie można pominąć również pozytywnego aspektu realizacji projektów określonych w Planie, która w przypadku rozbudowy i przebudowy oznacza najczęściej dostosowanie elementów infrastruktury do aktualnych standardów w zakresie bezpieczeństwa ruchu, co wiąże się z minimalizacją zagrożenia awarii i wypadków, które mogą mieć szczególnie negatywne skutki dla wód.

Ocena wpływu na jakość powietrza

Przeprowadzone w toku prac nad Prognozą analizy wskazują, że ładunki zanieczyszczeń wprowadzane przez transport kolejowy bezpośrednio do powietrza stanowią wartości pomijalne w ogólnym bilansie krajowych emisji, natomiast Plan, przewidując elektryfikację kolejnych linii kolejowych, prowadzi będzie do dalszego zmniejszenia ich udziału, co należy uznać za efekt zdecydowanie pozytywny.

Ponadto, projekty ujęte w ocenianym Planie inwestycyjnym, poprawiając stan infrastruktury zasilającej sieć trakcyjną oraz ogólną płynność ruchu kolejowego, wpłyną na poprawę szeroko pojętej efektywności

energetycznej sektora kolejowego, minimalizując wzrost zapotrzebowania na energię wynikający z prognozowanego zwiększenia natężenia ruchu. W perspektywie horyzontu czasowego ujętego w Planie, jakim jest rok 2040, można przyjąć, że istotnym czynnikiem dodatkowo zmniejszającym zapotrzebowanie energetyczne, będzie również postęp technologiczny w zakresie napędzania wykorzystywanego taboru kolejowego.

Stąd, wspomniane pośrednie i bezpośrednie oddziaływania na jakość powietrza związane z wdrażaniem projektów ujętych w Planie, należy ocenić jednoznacznie pozytywnie.

Ocena wpływu na zasoby naturalne i ich racjonalnego wykorzystywania

Projekty obejmujące elektryfikację części linii kolejowych wpłyną na zmniejszenie zużycia paliw zasilających silniki lokomotyw spalinowych. Jednakże, do czasu aż bilans pozyskania energii z OZE nie zwiększy się znacząco, redukując zapotrzebowanie na węgiel kamienny/węgiel brunatny w sektorze energetycznym, spadek zużycia paliw przełoży się na zwiększenie zapotrzebowanie na energię pochodzącą z węgla. Biorąc jednak pod uwagę inwestycje mające na celu poprawę infrastruktury zasilającej, w ogólnym bilansie powinno się to przysłużyć mniejszej elektrochłonności, a przez to zasobochłonności sektora kolejowego.

Zwiększenie długości linii kolejowych wraz z przebudową i rozbudową linii istniejących, poprzez skrócenie czasu dotarcia do celu oraz wzrost liczby możliwych destynacji, może przełożyć się na zwiększenie konkurencyjności transportu kolejowego względem transportu autobusowego, krajowego transportu lotniczego i indywidualnych środków transportu, co wpłynie na redukcję ilości paliw wykorzystywanych w transporcie oraz zwiększy efektywne wykorzystanie transportu kolejowego.

Biorąc pod uwagę powyższe, można założyć, że w perspektywie funkcjonowania Planu, projekty w nim ujęte przyczynią się do efektywnego wykorzystania zasobów naturalnych, w tym przede wszystkim surowców energetycznych.

Ocena wpływu na klimat i jego zmiany oraz adaptacje do nich

Przy założeniu, że realizacja nowych odcinków sieci kolejowej oraz modernizacja istniejących doprowadzi do zwiększenia udziału tej gałęzi transportu w przewozach osób i towarów, realizacja Planu będzie miała pośredni pozytywny wpływ poprzez redukcję udziału gałęzi o wysokiej emisyjności. Pośredni wpływ pozytywny nastąpi również w wyniku elektryfikacji linii kolejowych, co ograniczy wykorzystanie lokomotyw spalinowych charakteryzujących się lokalnie większą emisyjnością niż trakcja elektryczna. Realizacja projektów objętych Planem zakładających modernizację i budowę nowych odcinków opartą o maksymalizację odporności na negatywne skutki zmian klimatu, będzie miała również pozytywny wpływ w kontekście adaptacji do zmian klimatycznych.

Pośredni potencjalnie negatywny wpływ na klimat będzie przede wszystkim związany ze wzrostem zapotrzebowania na energię elektryczną w wyniku prognozowanego wzrostu natężeń i rozwoju sieci kolejowej, która w Polsce w znacznej części wciąż zaspokajana jest w oparciu o paliwa kopalne, co wiąże się z emisjami w miejscu jej produkcji. Jest to jednak element szerszego kontekstu transformacji sektora energetycznego w Polsce, nie będącego przedmiotem Prognozy.

Ocena wpływu na elementy środowiska kulturowego

Przy założeniu uwzględniania dbałości o zasoby środowiska kulturowego na etapie projektowania, realizacji oraz eksploatacji, proponowane w ramach Planu projekty wpłyną pozytywnie lub neutralnie na zasoby kulturowe. Wykorzystywanie zapisów Prognozy na etapie wdrażania Planu pozwoli na niedopuszczenie do pogorszenia stanu środowiska kulturowego oraz zwiększenie dostępności do obiektów kulturowych.

Ocena ryzyka kumulowania się oddziaływań

Prawdopodobieństwo kumulowania się oddziaływań zostało przeanalizowane wielotorowo jako istotny aspekt ocenianego Planu. Wagę tego elementu podkreśla fakt jednoczesnego opracowywania szeregu dokumentów strategicznych w obrębie sektora infrastruktury transportowej, do których należą: Program Budowy Dróg Krajowych, Program Budowy 100 Obwodnic, Strategiczne Studium Lokalizacyjne Inwestycji Centralnego Portu Komunikacyjnego, Kierunki Rozwoju Transportu Intermodalnego, Polityka rozwoju lotnictwa cywilnego, Narodowy Program poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, dokumenty oraz projekty dokumentów z zakresu żeglugi śródlądowej i rozwoju transportu morskiego. Większość z tych dokumentów przewiduje realizację projektów infrastrukturalnych w podobnym horyzoncie czasowym, dlatego nie można wykluczyć ryzyka kumulowania się w czasie i przestrzeni oddziaływań przez nie generowanych z oddziaływaniami projektów wynikającymi z ocenianego Planu.

Wykorzystując istniejące dane, w oparciu o analizy przestrzenne, najpierw przeanalizowano ryzyko kumulowania się potencjalnych oddziaływań związanych z etapem realizacji projektów wyznaczonych przez wymienione wyżej dokumenty strategiczne. Wyniki przeprowadzonej analizy wskazały newralgiczne miejsca w przestrzeni, a przypisując wagi ryzyka konkretnym projektom wynikającym z Planu, zidentyfikowały te, w przypadku których może dochodzić do efektów oddziaływań skumulowanych na etapie ich realizacji.

Przyjęto, iż z uwagi na swoją skalę, projekty kwalifikują się one jako tzw. mogące znacząco oddziaływać na środowisko, więc doprecyzowanie stopnia oddziaływania powinno zostać dokonane w dokumentacji środowiskowej sporządzanej na potrzeby uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Dotyczy to w szczególności projektów o nieznanym dokładnym przebiegu, dla których poziom ufności otrzymanych wyników jest mniejszy. Wskazano, iż należy je poddać w tym aspekcie pogłębionej analizie w ramach postępowań środowiskowych, w oparciu o zapisy art. 62 ust. 1 i art. 66 ust. 7 Ustawy OOS, które wskazują na konieczność uwzględnienia wniosków płynących z Prognozy w opracowywanej dokumentacji środowiskowej.

Wyniki analiz wykorzystano również w ocenie dotyczącej oddziaływań skumulowanych w zakresie poszczególnych komponentów, w szczególności wpływu na elementy przyrodnicze i obszary chronione oraz ludzi w aspekcie narażenia na hałas.

Analizy aspektu związanego z ochroną przyrody wskazują, że do ryzyka kumulacji oddziaływań (tj. jednoczesnej realizacji projektów wynikających z analizowanych dokumentów) może dojść w przypadku ok. 58,8% korytarzy ekologicznych wchodzących w skład Polskiej sieci, przy czym potencjalnie istotny charakter wykazano jedynie dla jednego z nich (Puszcza Bydgoska), tj. niespełna 0,4%. W przypadku obszarowych form ochrony przyrody wysokie ryzyko kumulacji zidentyfikowano dla 10 obszarów (ok. 0,243% ze wszystkich w kraju), średnie dla 75 (ok. 2,26%), niskie dla 220 (ok. 6,63%), a brak ryzyka - dla 3013 obszarów (ok. 90,87%). Wśród obszarów o wysokim i średnim ryzyku kumulacji oddziaływań znajdują się parki krajobrazowe, obszary chronionego krajobrazu, obszary specjalnej ochrony ptaków, specjalne obszary ochrony siedlisk, w tym obszary mające znaczenie dla Wspólnoty wskazane na mapach w rozdziale 5.12 Prognozy. Sam fakt wystąpienia ryzyka kumulacji oddziaływań projektów realizowanych w ramach różnych dokumentów strategicznych nie przesądza jeszcze o ich istotnym negatywnym charakterze, ponieważ o tym decydować mogą rozwiązania projektowe, o których jeszcze nic nie wiadomo. Niemniej wykonane analizy pozwoliły zidentyfikować obszary ryzyka, które powinny zostać wzięte pod uwagę w przypadku ocen dokonywanych w ramach ocen strategicznych dla pozostałych dokumentów oraz, w przypadku przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, również w dokumentacji środowiskowej sporządzanej na potrzeby uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Wyniki analizy ryzyka kumulacji drogowych i kolejowych oddziaływań akustycznych już na etapie eksploatacji infrastruktury objętej Planem, wskazują, że największą powierzchnię potencjalnych

konfliktów i związane z nimi ryzyko wystąpienia kumulacji oddziaływań akustycznych zidentyfikowano w obrębie 4 projektów, w tym projektów aglomeracyjnych i niektórych ponadregionalnych.

Powyższe analizy pozwoliły uwzględnić aspekt możliwego kumulowania się oddziaływań w ogólnym zakresie, o którym mowa art. 51 ust. 2 pkt. 2e Ustawy OOS. W celu umożliwienia identyfikacji opisanego prawdopodobieństwa kumulacji w kontekście planowanych projektów, w załączeniu do Prognozy przygotowano tabelę zagregowaną do poziomu poszczególnych powiatów, wskazując w niej te projekty wynikające z ocenianego Planu, które mogą kumulować oddziaływania z projektami przewidywanymi w ramach pozostałych dokumentów, uzupełniając to uśrednioną dla danego powiatu oceną prawdopodobieństwa wystąpienia oddziaływań skumulowanych w przypadku ich realizacji. Dane te powinny zostać upublicznione w celu umożliwienia wykorzystania ich przez podmioty opracowujące dokumentację środowiskową projektów oraz organy terenowe wydające dla nich decyzje o środowiskowych uwarunkowaniach.

Analiza wariantowa oraz wnioski i rekomendacje

Projekty infrastrukturalne sektora transportu kolejowego realizowane są na całym świecie od stuleci. Dzięki temu wypracowano wiele praktyk działań i technik umożliwiających minimalizowanie ich oddziaływań na środowisko już na najwcześniejszym etapie koncepcyjnym, jak i późniejszych etapach realizacji oraz eksploatacji. Należy podkreślić, że badania i ekspertyzy dotyczące wpływu linii kolejowych na środowisko od wielu lat prowadzone są przez PKP PLK S.A. a publikacje z nimi związane są sukcesywnie publikowane na stronie internetowej: <https://www.plk-sa.pl/dla-klientow-i-kontrahentow/ochrona-srodowiska/>

Podkreślić również należy dokonujący się w tym czasie stały postęp w technologii wykonania i warunkach eksploatacji, jak i rozwój uwarunkowań formalno-prawnych związanych z bezpieczeństwem oraz normami środowiskowymi, skutkujący stale zmniejszającym się ryzykiem wystąpienia znaczących negatywnych oddziaływań na poszczególne komponenty środowiska.

Pomimo tego, pewnych oddziaływań bezpośrednich wynikających przede wszystkim z przekształcenia środowiska na etapie realizacji, nie da się uniknąć. Dlatego przedsięwzięcia w zakresie budowy, rozbudowy i przebudowy linii kolejowych wymagają w polskich warunkach uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Oznacza to, że przed jej wydaniem podlegają procesowi screeningu i w przypadku stwierdzenia przez właściwy organ takiej konieczności, procedurze OOS. Dla budowy linii kolejowych wchodzących w skład infrastruktury transportu kolejowego transeuropejskiej sieci transportowej procedura oceny oddziaływania na środowisko jest obowiązkowa.

To na tym etapie dla poszczególnych projektów uzgadniane są z właściwymi organami ochrony środowiska konieczne do zastosowania przez inwestora środki mające na celu wyeliminowanie, minimalizację bądź kompensację prognozowanych negatywnych oddziaływań na poszczególne komponenty środowiska. Ponadto, jak też już wspomniano w przypadku prowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, elementem obowiązkowym jest przeanalizowanie możliwych wariantów przedsięwzięcia.

Analizowanie wariantów lokalizacyjnych zasadne jest w przypadku nowoprojektowanych odcinków linii kolejowych, natomiast dla infrastruktury istniejącej, która podlega rozbudowie lub przebudowie, rozważać należy przede wszystkim warianty techniczne lub technologiczne. Wariantowanie lokalizacyjne powinno mieć na celu zoptymalizowanie przebiegów linii w przypadku linii nowoprojektowanych, uwzględniając również projekty wynikające z pozostałych dokumentów strategicznych dla sektora transportu, w kontekście zidentyfikowanego w Prognozie ryzyka kumulacji. Ważne jest to szczególnie w obrębie obszarów ochrony przyrody, korytarzy ekologicznych i obszarów zagrożonych hałasem, opisanych w Prognozie.

Natomiast optymalizowanie rozwiązań i parametrów technicznych dokonywane w przypadku linii przebudowywanych bądź rozbudowywanych winno mieć na celu ograniczenie prognozowanych oddziaływań na środowisko w zakresie przyrody i hałasu.

Dokładniejsze analizy w zakresie wariantowego przebiegu nowoprojektowanych linii powinny być wykonywane na etapie opracowywania dokumentacji przedprojektowej dla poszczególnych przedsięwzięć. Podkreślić jednocześnie należy, iż projekty ujęte w Planie są obecnie na zróżnicowanych etapach procesu planowania, jednak znaczna część jest jeszcze przed wykonaniem Studium Wykonalności.

To zawęża możliwość i sens wskazywania dodatkowych szczegółowych działań mitygujących konkretnym projektom na obecnym etapie. Możliwość uwzględnienia takich dodatkowych działań wynikających z Prognozy istnieje w przypadku projektów znajdujących się przed lub w trakcie procedur uzyskiwania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz zakwalifikowanych już do pełnej OOS, a wynika m. in. z treści art. 66 ust. 7 ustawy OOS, który mówi, iż raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko powinien uwzględniać informacje o środowisku wynikające ze strategicznej oceny oddziaływania na środowisko, istotne z punktu widzenia danego przedsięwzięcia. Temu też służyć mają wszystkie rekomendacje i wskazania w zakresie środków minimalizujących zgromadzone w Prognozie.

Natomiast odrębnym zagadnieniem w zakresie opracowania rekomendacji oraz wariantów alternatywnych na podstawie analiz wynikających z Prognozy dla PKP PLK S.A., są również:

- rekomendacje w zakresie modyfikacji zapisów samego tekstu Planu (warianty alternatywne zapisów) w celu jak najszerzego uwzględnienia w nim aspektów środowiskowych,
- rekomendacje w zakresie prowadzenia monitoringu wdrażania Planu i jego skutków środowiskowych.

Tak rozumiane wariantowanie pozwala wykorzystać wnioski płynące z przeprowadzonych badań i analiz w ostatecznym kształcie ocenianego Planu, a przez to poprawić stopień uwzględnienia w nim zasad zrównoważonego rozwoju i ochrony środowiska. Propozycje autorów w tym zakresie obejmowały przede wszystkim następujące modyfikacje Planu:

1. Ujęcie w rozdziale IV, pkt 1 priorytetu środowiskowego:
9) dalsze obniżenie presji na środowisko sektora kolejowego związanej z transportem osób i towarów.
2. Modyfikacja w Rozdziale IV, pkt 1 priorytetu nr 8) w postaci:
8) zapewnienie obsługi potrzeb związanych z obronnością i bezpieczeństwem, w zakresie transportu wojsk w przypadku konfliktów zbrojnych lub walki ze skutkami katastrof naturalnych.
3. Dodanie w rozdziale IV, pkt 2 Planu zapisu wskazującego na konieczność wykorzystania opracowanych przez PKP PLK S.A. wytycznych w zakresie sporządzanej dokumentacji środowiskowej dla poszczególnych projektów oraz konieczność uwzględnienia wyników przeprowadzonych ekspertyz i analiz dotyczących oddziaływania linii kolejowych na środowisko.
4. Analizowany Plan w żadnym swoim elemencie nie porusza aspektu monitorowania jego wdrażania. Sugeruje się uwzględnienie w tym zakresie metody monitoringu jego wdrażania wskazanej w Prognozie.
5. W treści tzw. pisemnego podsumowania SOOŚ wskazać sposób dostępu do dokumentu zawierającego listę powiatów, w obrębie których może dochodzić do kumulowania się oddziaływań projektów wynikających z Planu z projektami przewidywanymi w ramach Programu Budowy Dróg Krajowych, Programu Budowy 100 Obwodnic na lata 2020-2030 i Strategicznego Studium Lokalizacyjnego Inwestycji Centralnego Portu Komunikacyjnego.
6. W dokumentacjach przetargowych na opracowanie dokumentacji projektowych (w tym zaprojektuj i wybuduj) dla poszczególnych odcinków linii kolejowych wynikających z Planu powinno się wskazywać konieczność uwzględnienia wyników Prognozy. W OPZ należy też

podkreślać wymagania wynikające z art. 66 ust. 7 ustawy OOS, wskazującego, iż raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko powinien uwzględniać informacje o środowisku wynikające ze strategicznej oceny oddziaływania na środowisko, istotne z punktu widzenia danego przedsięwzięcia, czyli zawarte w Prognozie do analizowanego Planu.

2.2. Sposób uwzględnienia w Planie ustaleń zawartych w Prognozie

Wymienione w Rozdziale 2.1 rekomendacje z Prognozy decyzją podmiotu opracowującego Plan zostały w całości wprowadzone do ostatecznej wersji Planu poprzez:

1. Dodanie priorytetu środowiskowego w punkcie IV.1 Planu postulującego dalsze obniżanie presji na środowisko sektora kolejowego związanego z transportem osób i towarów.
2. Modyfikację priorytetu dotyczącego obsługi potrzeb związanych z obronnością i bezpieczeństwem uwzględniającą skutki zmian klimatu.
3. Dodanie do Planu w punkcie IV.2 zapisu o konieczności wykorzystania na etapie opracowania dokumentacji środowiskowej dla poszczególnych przedsięwzięć realizowanych w ramach projektów określonych w Planie wytycznych PKP PLK S.A. w zakresie sporządzanej dokumentacji środowiskowej ekspertyz i analiz dotyczących oddziaływania linii kolejowych na środowisko zamieszczonych na stronie internetowej www.plk-sa.pl, gwarantujące zachowanie wysokiego standardu ich opracowania.
4. Dodanie do punktu IV.2 zapisów dotyczących założeń w zakresie monitorowania wdrażania ustaleń Planu.
5. Publikacji na stronie internetowej www.plk-sa.pl wyników analiz dotyczących ryzyka wystąpienia oddziaływań skumulowanych z projektami przewidywanymi do realizacji w ramach innych dokumentów dotyczących sektora transportu w celu umożliwienia łatwego dostępu do nich przez wykonawców dokumentacji środowiskowej.
6. Wprowadzenie do *Standardowych Wymagań dla Dokumentacji Środowiskowej* opracowanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. wymogu uwzględnienia wyników analiz oraz zaproponowanych działań minimalizujących zgromadzonych w Prognozie w przygotowywanej dokumentacji środowiskowej dla objętych Planem projektów. Ponadto każdorazowe wskazanie w dokumentacji przetargowej wymagania wynikającego z art. 66 ust. 7 ustawy OOS, wskazującego, iż raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko powinien uwzględniać informacje o środowisku wynikające ze strategicznej oceny oddziaływania na środowisko, istotne z punktu widzenia danego przedsięwzięcia, czyli między innymi zawarte w Prognozie do analizowanego Planu.

3. Informacje o przebiegu konsultacji społecznych przeprowadzonych w ramach strategicznej oceny oddziaływania na środowisko

Konsultacje społeczne projektu Planu prowadzono w oparciu o wymogi Ustawy OoŚ. Zgodnie z art. 39 ust. 1 pkt 1) w dniu 30 czerwca 2020 r. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. podały do publicznej wiadomości informację o przystąpieniu do opracowywania projektu Planu i o jego przedmiocie (Obwieszczenie znak IOS1-0701-01.14/20), umieszczając je na stronie Biuletynu Informacji Publicznej PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., w sposób zwyczajowo przyjęty, tj. na ogólnodostępnej tablicy ogłoszeń w siedzibie Spółki przy ul. Targowa 74, 03-734 w Warszawie oraz w prasie o zasięgu ogólnokrajowym tj. w dzienniku Rzeczpospolita (Nr 151).

Obwieszczenie w sprawie konsultacji społecznych z dnia 15 października 2020 r. wskazało możliwość zapoznania się z dostępną dokumentacją oraz składania przez społeczeństwo uwag i wniosków w terminie od 16 października do 6 listopada 2020 r., zapewniając 21-dniowy czas przewidziany ustawą o oś. W obwieszczeniu wskazano:

- dokumenty (dostępne w wersji elektronicznej i papierowej), które podlegały udostępnieniu, tj. projekt Planu, projekt Prognozy, uzgodnienia zakresu prognozy przez GDOŚ i GIS oraz opinię GIS (dostępne od dnia 16 października 2020 r.) oraz opinię GDOŚ (dostępną od dnia 3 listopada 2020 r., tj. od dnia otrzymania opinii przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.),
- sposób, w jaki można składać uwagi i wnioski (poprzez formularz na stronie internetowej, pisemnie bądź ustnie lub pisemnie do protokołu),
- miejsce, w którym dostępne były dokumenty i w którym można było składać uwagi i wnioski (strona internetowa oraz siedziba Spółki),
- właściwy organ, który rozpatrywał uwagi i wnioski – PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

W obwieszczeniu poinformowano również o pozostawieniu bez rozpatrzenia uwag i wniosków, które zostaną złożone po przewidzianym w obwieszczeniu terminie.

W celu zapewnienia możliwości zapoznania się z projektem Planu i Prognozą przez osoby niepełnosprawne (niedowidzące), wszystkie dokumenty zostały opracowane i umieszczone w Internecie również w wersji zgodnej ze standardami WCAG (Web Content Accessibility Guidelines).

Obwieszczenie w sprawie konsultacji podano do publicznej wiadomości w sposób analogiczny do opisanego wcześniej obwieszczenia o przystąpieniu do opracowywania projektu Planu, tj. przez BIP, tablicę ogłoszeń i prasę. W dniu 15 października 2020 r. informacja o konsultacjach społecznych znalazła się również na stronie internetowej PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. wraz z formularzami elektronicznymi, za pomocą których społeczeństwo mogło zgłaszać uwagi i wnioski. Na stronie internetowej Spółki zamieszczono także informację prasową nt. konsultacji społecznych. Dodatkowo w dniu 16 października 2020 r. obwieszczenie zostało wywieszane na tablicy ogłoszeń w Ministerstwie Infrastruktury. Stosowne informacje pojawiły się także na portalach społecznościowych (www.facebook.pl) PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. oraz Ministerstwa Infrastruktury.

W celu umożliwienia wypowiedzenia się wszystkim osobom i podmiotom zainteresowanym zamierzeniami inwestycyjnymi PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. i tym samym zagwarantowania, że przeprowadzone konsultacje będą skuteczne i umożliwią zebranie reprezentatywnych opinii i uwag społeczeństwa, w trzecim tygodniu trwania konsultacji podjęto decyzję o ich przedłużeniu o dodatkowy tydzień, ponad ramy czasowe wynikające z obowiązującego prawa.

W związku z powyższym, w dniu 4 listopada 2020 r. ukazało się kolejne obwieszczenie informujące społeczeństwo, że czas na konsultacje został przedłużony do dnia 13 listopada 2020 r. włącznie. Obwieszczenie zostało podane do publicznej wiadomości przez umieszczenie na stronie BIP oraz w sposób zwyczajowo przyjęty, tj. na ogólnodostępnej tablicy ogłoszeń w siedzibie Spółki. Stosowna

informacja o przedłużeniu konsultacji społecznych pojawiła się również na stronie internetowej: <https://www.plk-sa.pl/planowane-inwestycje-plk-konsultacje-spoeczne/>.

W wyniku zgłoszonych uwag wprowadzono szereg zmian do projektu Planu, w tym zmodyfikowano listę projektów, co wymagało dokonania uzupełnień w Prognozie i zgodnie ze stanowiskiem GDOŚ znak DOO-TSOOŚ.400.36.2020.TW z dnia 07.01.2021 r. wymagało również powtórzenia postępowania z udziałem społeczeństwa. W związku z powyższym, w okresie od 23 marca do 12 kwietnia 2021 r. przeprowadzono drugi etap konsultacji społecznych.

Obwieszczenie w sprawie ponownych konsultacji społecznych zostało opublikowane dnia 22 marca 2021 r. i podane do publicznej wiadomości w sposób analogiczny do tego z poprzedniego etapu, tj. na stronie Biuletynu Informacji Publicznej PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., na ogólnodostępnej tablicy ogłoszeń w siedzibie Spółki przy ul. Targowa 74, 03-734 w Warszawie oraz w prasie o zasięgu ogólnokrajowym - dzienniku Rzeczpospolita (Nr 67). W obwieszczeniu, podobnie jak w przypadku etapu pierwszego wskazano wszystkie wymagane ustawą elementy. W dniu 22 marca 2021 r. informacja o ponownych konsultacjach społecznych znalazła się również na stronie internetowej PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. wraz z formularzami elektronicznymi, za pomocą których społeczeństwo mogło zgłaszać uwagi i wnioski. Na stronie internetowej Spółki zamieszczono także informację prasową nt. konsultacji społecznych. Obwieszczenie zostało również wywieszane na tablicy ogłoszeń w Ministerstwie Infrastruktury.

W celu zapewnienia możliwości zgłaszania uwag i wniosków w każdej z form przewidzianych ustawą o oś, a także mając na względzie usprawnienie procesu zbierania i analizowania spływających uwag i wniosków, podobnie jak w poprzednim etapie opracowano i umieszczono na stronie internetowej Spółki pod adresem: <https://www.plk-sa.pl/planowane-inwestycje-plk-konsultacje-spoeczne/> dwa oddzielne elektroniczne formularze umożliwiające zgłaszanie uwag do projektu Planu i Prognozy. Ponadto, na bieżąco zbierano i ewidencjonowano nadchodzącą korespondencję papierową i elektroniczną, jak również zorganizowano punkt przy kancelarii w siedzibie Spółki, w którym zainteresowane osoby mogły (po uprzednim umówieniu spotkania) bezpośrednio zapoznać się z treścią zgromadzonej dokumentacji, złożyć uwagi i wnioski oraz uzyskać odpowiedzi na ewentualne pytania.

Spośród wszystkich zgłoszonych uwag dwie dotyczyły kwestii technicznych przeprowadzenia konsultacji, co dowodzi prawidłowości przyjętych rozwiązań. Obie negatywne uwagi dotyczyły zbyt małej liczby znaków w formularzu przewidzianych na uwagi i ich uzasadnienie (na obie czynności przewidziano po 1000 znaków), a także braku spotkania i konsultacji z mieszkańcami województw (brak spotkań wynikał przede wszystkim z wprowadzenia stanu epidemii obowiązującego w Polsce, w związku z wirusem SARS-COV2). Należy zaznaczyć, że przyjęty limit znaków nie wpłynął negatywnie na jakość i treść otrzymywanych uwag, gdyż w przypadku potrzeby zgłoszenia większej liczby uwag, poszczególne uwagi od danej osoby / podmiotu zgłaszane były oddzielnie za pomocą powtórnego wypełnienia formularza.

Pełą dokumentację procesu Konsultacji społecznych zawierają Załączniki nr 6 i 7 do niniejszego Podsumowania.

3.1. Opinie właściwych organów, o których mowa w art. 57 i 58 Ustawy OOŚ

Projekt dokumentu „PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. – zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku” będący przedmiotem strategicznej oceny oddziaływania na środowisko był dwukrotnie opiniowany przez organy.

Pismem z dnia 18 września 2020 r. na podstawie art. 54 ust 1 ustawy o oś wystąpiono do organów z prośbą o zaopiniowanie projektu dokumentu oraz prognozy oddziaływania na środowisko. W jego wyniku uzyskano opinie właściwych organów, tj. GIS z dnia 9 października 2020 r. (pismo znak

HŚ.NS.530.14.2020.KK) oraz GDOŚ z dnia 3 listopada 2020 r. (pismem znak DOOŚ-TSOOŚ.410.10.2020.TW). Wymienione opinie zawarto w Załączniku nr 3 do Pisemnego Podsumowania.

GIS wydał wnioskowaną opinię, nie zgłaszając uwag do przedłożonych projektów. GDOŚ w swojej opinii wyraził szereg uwag.

Spośród 13 uwag wyrażonych przez GDOŚ 9 wymagało wprowadzenia zmian w tekście Prognozy i dodania do niej nowych elementów, natomiast 4 – jedynie wyjaśnienia. Pośród podniesionych wątpliwości najistotniejszy charakter miała uwaga odnośnie konieczności podniesienia poziomu szczegółowości w ocenie wpływu na cel/przedmiot ochrony danego obszaru przy analizie oddziaływania na sieć obszarów Natura 2000. O taką analizę uzupełniono rozdział 5.1 Prognozy. Polegała ona na identyfikacji płatów siedlisk i stanowisk gatunków w strefie oddziaływania inwestycji o znanym przebiegu. Z uwagi na brak szczegółowych danych projektowych, w oparciu o metodę ekspercką na podstawie doświadczeń nabytych przy realizacji dotychczasowych projektów, przyjęto bufor analizy o szerokości 25 m (dla projektów polegających na budowie i rozbudowie) oraz 10 m (dla projektów polegających na przebudowie) od osi linii w każdą stronę. Następnie zestawiono powierzchnię siedlisk i liczebność gatunków w buforach z powierzchnią siedlisk i liczebnością gatunków w poszczególnych obszarach Natura 2000. W ten sposób uzyskano miarodajny wynik w postaci udziału procentowego powierzchni poszczególnych typów siedlisk i stanowisk gatunków narażonych na zniszczenie w stosunku do ich powierzchni lub liczebności w danym obszarze N2000. Podkreślić jednak należy fakt, iż nie można wyników wykonanej analizy traktować jako jednoznacznych wskazań o faktycznym zniszczeniu siedlisk w danym buforze przesądzającym o znaczącym negatywnym oddziaływaniu, a jedynie jako identyfikację ryzyka wystąpienia takiego oddziaływania konieczną do zweryfikowania na etapie dokumentacji projektowej i środowiskowej. Projekty dla których zidentyfikowano ryzyko wystąpienia istotnych negatywnych oddziaływań tj.: ingerencji w >1% stanowisk lub w >1% powierzchni siedlisk będących przedmiotami ochrony poddano indywidualnej ocenie w tabelach 6, 7, 8 i 9 w rozdziale 5.1. Prognozy. W tabelach tych zawarto także środki minimalizujące niezbędne do zastosowania w celu wykluczenia zidentyfikowanego ryzyka znaczącego wpływu, co było przedmiotem jednej z uwag organu.

Kolejnym istotnym i uwzględnionym w zaktualizowanych analizach elementem wynikającym z uwag GDOŚ było przyjęcie w analizach zaproponowanego podziału na linie istniejące i nowobudowane, przy czym część projektów składała się z fragmentów obu typów, którym nadano kategorię mieszaną. Wyniki uszczegółowienia analizy oddziaływań Planu na przedmioty ochrony obszarów Natura 2000, o którą uzupełniono Prognozę w wyniku uwag organu, przy założeniu zastosowania wspomnianych działań minimalizujących pozwoliły wykluczyć przesłankę znaczącego negatywnego oddziaływania Planu jako całości na sieć obszarów N2000.

Istotnym elementem, który możliwy był jedynie do częściowego uwzględnienia w zaktualizowanej wersji Prognozy, była uwaga GDOŚ dotycząca sposobu monitorowania skutków realizacji postanowień Planu. Wskazano, że zaproponowane rozwiązanie polegające na sporządzaniu zestawień, m.in. na temat liczby decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, o różnej specyfice, wydanych dla przedsięwzięć realizowanych w ramach projektów przewidzianych w Planie nie niesie informacji pozwalających na zbadanie rzeczywistych skutków środowiskowych realizacji postanowień tego dokumentu. Zgodzono się jednak, iż próba połączenia monitoringu skutków realizacji Planu z dokumentacją tworzoną dla konkretnych inwestycji jest słuszna. Podkreślenia wymaga, że zaproponowana w Prognozie metoda jest jedynym możliwym i realnym do wdrożenia przez Spółkę sposobem monitorowania skutków realizacji postanowień Planu. Niemniej w celu uwzględnienia uwagi listę monitorowanych wskaźników rozszerzono o wskaźnik charakteryzujący uzyskane decyzje o środowiskowych uwarunkowaniach nakładające obowiązek prowadzenia monitoringu przyrodniczego, ze wskazaniem jego zakresu. Ponadto, przygotowano narzędzie do zbierania i analizy zbieranych danych. Podkreślić należy też fakt, że to organ wydający decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach określa sposób monitorowania dostosowany do specyfiki projektu, zatem określenie docelowego zakresu monitoringu dla poszczególnych projektów na tym etapie nie jest właściwe.

Szczegółową analizę wszystkich przedstawionych uwag z uzasadnieniem decyzji dotyczącej odrzucenia lub opisem sposobu uwzględnienia ich w ostatecznej wersji Prognozy zaprezentowano w Załączniku nr 3 do Podsumowania.

W wyniku przeprowadzonych konsultacji wprowadzono szereg zmian do projektu Planu, w tym zmodyfikowano listę projektów, co zgodnie ze stanowiskiem GDOŚ (znak DOO-TSOOŚ.400.36.2020.TW z dnia 07.01.2021) wymagało dokonania uzupełnień w Prognozie, powtórzenia postępowania z udziałem społeczeństwa oraz opiniowania przez organy. W okresie 07.01.2021 – 22.02.2021 zaktualizowano Prognozę, uwzględniając już w sposób opisany powyżej uwagi wyrażone przez GDOŚ. Następnie, w dniu 19 marca 2021 r. przedłożono organom zaktualizowane projekty Planu i Prognozy do ponownego zaopiniowania. GIS pismem z dnia 15.04.2021 znak HŚ.NS.530.14.2020.KK ponownie zaopiniował je pozytywnie, nie wnosząc uwag, natomiast GDOŚ pismem z dnia 20 kwietnia 2021 r. znak: DOOŚ-TSOOŚ.400.36.2020.TW.2 wezwał PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. do uzupełnienia dokumentacji o wykaz zmian wprowadzanych do projektu dokumentu.

Po uzupełnieniu dokumentacji o wspomniane elementy GDOŚ pismem z dnia 20.05.2021 r. znak DOOŚ-TSOOŚ.410.10.2020.2.TW/KSZ wydał opinię uzupełniającą, wyrażając w niej swoje uwagi do przedłożonych projektów. Przywołana opinia uzupełniająca zastrzega jednak, że dotyczy jedynie projektów nie objętych poprzednią, podstawową opinią oraz nie jest korektą uprzednio przekazanego stanowiska, jak również nie została sporządzona na podstawie analizy sposobu uwzględnienia uwag i zastrzeżeń przekazanych w opinii podstawowej, ani nie stanowi wyrazu akceptacji GDOŚ dla modyfikacji wprowadzonych w Prognozie jako odpowiedzi na wcześniej sformułowane uwagi zastrzeżenia.

GDOŚ sformułował 9 uwag. Za zasadne i wymagające wprowadzenia korekt w tekście Prognozy uznano jedynie 4 z nich. W przypadku pozostałych przedstawiono szczegółowe wyjaśnienia.

Główny zarzut podnosi, że zaprezentowana analiza oddziaływania przedsięwzięć w fazie realizacji i eksploatacji jest zbyt ogólna, gdyż położenie wskazanych inwestycji zostało przedstawione na mapach, zatem znana jest ich lokalizacja (przebudowy) lub przybliżony przebieg (budowy). Zawnioskowano więc, by zawarte w Prognozie analizy przedstawić dla każdej inwestycji z osobna. Pomijając już fakt, że podejście takie jedynie dla projektów objętych opinią uzupełniająca byłoby niezgodne z przyjętą wcześniej i konsultowaną już na samym początku z GDOŚ metodyką, to nie można się zgodzić z zarzutem, że nie dokonano analiz dla wszystkich projektów, szczególnie w świetle uzupełnionych w wyniku uwzględnienia uwag z pierwszej opinii analiz na przedmioty ochrony sieci obszarów Natura 2000, których analizowana opinia nie uwzględniła. Podkreślić należy fakt, że wszystkie projekty oceniono wieloaspektowo przy pomocy analiz przestrzennych w oparciu o przyjęte założenia metodyczne i wszelkie posiadane przez Spółkę i pozyskane dane. Szczegóły dotyczące ocen wszystkich projektów zawarto w załącznikach tabelarycznych do Prognozy, natomiast w jej tekście odnoszono się do tych, dla których stwierdzono wysokie prawdopodobieństwo wystąpienia oddziaływania. Prognoza opracowywana dla dokumentu poziomu krajowego nie może być zbiorem 382 indywidualnych ocen oddziaływania na środowisko odnoszących do poszczególnych przedsięwzięć (jak sugeruje GDOŚ), bo nie taka jest jej rola, o czym autorzy wielokrotnie w tekście Prognozy wspominali. Na etapie Planu dostępna jest ogólna wiedza o projektach, a nie o konkretnych przedsięwzięciach. Dla przedsięwzięć przepisy prawa przewidują inny etap dokonywania oceny oddziaływania na środowisko (nie jest to etap strategicznej oceny oddziaływania na środowisko).

W opinii zwrócono również uwagę na pewne nieścisłości w odwołaniach do tabel i załączników, będących efektem przenoszenia ocen z załączników do tekstu na etapie aktualizacji Prognozy. Wszystkie wskazane elementy zweryfikowano i poprawiono w finalnej wersji tekstu Prognozy.

Nie można też zgodzić się z zarzutem o braku podsumowania opartego o analizy z poszczególnych obszarów sieci Natura 2000, wpływu Planu na poszczególne gatunki i siedliska stanowiące przedmioty

ochrony obszarów Natura 2000. Cały rozdział 5.1 Prognozy, a w szczególności rozdziały 5.1.4 – 5.1.7, stanowią podsumowanie wykonanych na ogromnym zbiorze danych analiz przestrzennych i ocen potencjalnego oddziaływania. W opinii autorów również nie jest zasadnym wniosek, że przy analizach dotyczących obszarów Natura 2000 nie określono, czy wskazane potencjalne negatywne oddziaływanie na przedmioty ochrony poszczególnych obszarów Natura 2000 mają charakter znaczący w rozumieniu art. 3 ust. 1 pkt 17 ustawy, ponieważ takich ocen dokonano każdorazowo, definiując jako znaczącą ingerencję w >1% stanowisk lub w >1% powierzchni siedlisk będących przedmiotami ochrony danego obszaru. Dla tych przypadków określono zakres działań minimalizujących negatywne oddziaływanie, co pod warunkiem ich uwzględnienia pozwala wykluczyć znaczący negatywny wpływ na wskazane przedmioty ochrony.

Wymienione opinie oraz szczegółową analizę wszystkich przedstawionych uwag organu z uzasadnieniem decyzji dotyczącej odrzucenia lub opisem sposobu uwzględnienia ich w ostatecznej wersji umieszczono w Załączniku nr 5 do Podsumowania.

3.2. Zgłoszone uwagi i wnioski w ramach postępowania z udziałem społeczeństwa

Pierwszy etap postępowania z udziałem społeczeństwa przeprowadzony został w dniach 16.10.2020 – 13.11.2020 (29 dni).

W toku prowadzonych konsultacji społecznych spłynęły 543 uwagi, z czego do Prognozy OOŚ odnosiło się jedynie 12. Trzy z nich (25%) złożone zostało przez osoby prywatne, pięć (42%) przez stowarzyszenie, natomiast cztery (33%) przez jednostki naukowe oraz firmy prywatne. W przypadku projektu Planu najwięcej uwag pochodziło od osób prywatnych (241, tj. aż 45%). Liczną grupę zainteresowanych stanowiły też urzędy administracji, które zgłosiły 120 uwag (22%). Ponad 100 uwag i wniosków (19%) pochodziło od stowarzyszeń. Spółki prywatne (w tym głównie kolejowe) zgłosiły jedynie 16 uwag (3%).

Za zasadne i wymagające wprowadzenia zmian w Prognozie uznano 6 uwag (50% odnoszących się do Prognozy). Cztery spośród uwzględnionych uwag wiązały się z dokonaniem uzupełnienia zapisów w treści Prognozy (są to uwagi dotyczące klimatu, przyrody oraz osuwisk), a dwie pozostałe (dotyczące budowy ekranów akustycznych w Gdyni Pogórze) zostaną uwzględnione poprzez przekazanie do rozpatrzenia na etapie opracowywania dokumentacji przedprojektowej i uzyskiwania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Spośród sześciu nie uwzględnionych uwag, cztery dotyczyły zagadnień ochrony przyrody (pogłębienia opisu kwestii śmiertelności zwierząt na torach i związanego z tym zjawiskiem bezpieczeństwa ruchu), jedna – akustyki (pogłębienia analizy oddziaływania sygnałów akustycznych „bacność” nadawanych przez maszynistów) i jedna – braku uwzględnienia zjawisk skumulowanych przy analizie projektu polegającego na budowie północnej obwodnicy Białegostoku.

Uwagi, które dotyczyły Planu (łącznie 528, ponieważ 3 spośród zgłoszonych były niezrozumiałe i odstąpiono od ich analizy) odnosiły się głównie do: odstąpienia od budowy północnej obwodnicy Białegostoku, budowy dodatkowego przystanku multimodalnego w Zgierzu, dodania projektu polegającego na Przebudowie linii kolejowej na odcinku Chojnice – Gniezno, odbudowie linii kolejowych na odcinku Rokietnica - Szamotuły – Międzychód, budowy nowych przystanków w województwie podlaskim. Spośród zgłoszonych uwag uwzględniono 210 uwag (40%). Pozostałe 318 uwag (60%) zostało odrzuconych. Spośród uwag, które rozpatrzono pozytywnie, jedynie 65 (tj. 12%) zostało uwzględnionych w Planie (poprzez wprowadzenie zmiany w dokumencie, bądź konstatację, że uwaga / wniosek już została uwzględniona w pierwotnej wersji dokumentu). Aż 135 uwag (tj. 26%) uwzględnionych zostało w ten sposób, że uznano potrzebę ich przekazania do dalszego rozpatrzenia na etapie opracowania trwających bądź planowanych Studiów Wykonalności. 10 uwag i wniosków (2%) zostanie przekazanych do rozpatrzenia przez inne Spółki (w tym PKP S.A. i PKP Intercity S.A.), gdyż swoim zakresem nie dotyczyły one przedmiotowego Planu.

W wyniku zgłoszonych uwag wprowadzono szereg zmian do projektu Planu, w tym zmodyfikowano listę projektów, co wymagało dokonania uzupełnień w Prognozie i (zgodnie ze stanowiskiem GDOŚ znak DOO-TSOOŚ.400.36.2020.TW z dnia 07.01.2021) wymagało powtórzenia postępowania z udziałem społeczeństwa. W związku z powyższym, w okresie 07.01 – 22.02.2021 r. dokonano aktualizacji Prognozy.

Drugi etap postępowania z udziałem społeczeństwa prowadzony był w okresie od 23 marca do 12 kwietnia 2021 r. (zapewniając 21-dniowy czas przewidziany ustawą ooś) w sposób tożsamy jak opisany w etapie pierwszym – obwieszczenie z dnia 22 marca 2021 r.

Podczas tego etapu konsultacji spłynęło 286 uwag, z czego do Prognozy odnosiły się jedynie 33 uwagi. Część uwag złożono przez przygotowany formularz na stronie internetowej, natomiast część wpłynęła w formie pisemnej. Najwięcej, bo 16 (48%) zgłosiły osoby prywatne, 13 (39%) Spółka Skarbu Państwa – CPK Sp. z o.o., natomiast 4 (9%) przedstawiciele Lokalnej Organizacji Turystycznej Szczyt Wieżyca, przy czym zdecydowana większość tych uwag powieliła uwagi złożone przez Prezesa organizacji jako osobę prywatną. Konkretnych projektów dotyczyły się zaledwie 3 uwagi wskazujące konieczność uwzględnienia dodatkowej ochrony akustycznej podczas realizacji projektów. Podobnie jak w poprzednim etapie, pozostała część uwag odnosiła się merytorycznie do elementów zawartych w częściach dotyczących oceny oddziaływań na poszczególne komponenty środowiska jak klimat akustyczny, przyroda, działania minimalizujące czy dokumentacja środowiskowa. Za zasadne w całości lub części oraz wymagające wprowadzenia zmian w Prognozie uznano 19 uwag (58%).

Do projektu Planu zgłoszono łącznie 253 uwagi, przy czym najwięcej uwag pochodziło od osób prywatnych – 97 (tj. 39%). Liczną grupę zainteresowanych stanowiły też urzędy administracji, które zgłosiły 45 uwag (18%) oraz inne spółki kolejowe 41 uwag (16%). Zainteresowane konsultacjami społecznymi były również stowarzyszenia, od których wpłynęło 36 uwag (14%). Spośród uwag zgłoszonych do Planu 119 (47%) uwag nie zostało uwzględnionych. Część uwag zgłoszonych było ponownie i już zostały przyjęte lub uwagi dotyczyły zakresu konkretnych przedsięwzięć, wobec czego nie było konieczne wprowadzanie zmian w Planie. Zgłoszone uwagi dotyczyły głównie przebudowy linii kolejowej na odcinku Chojnice – Gniezno, budowy Magistrali Zachodniej łączącej Szczecin – Gorzów Wlkp. – Zieloną Górę – Wrocław, a także odbudowy linii kolejowej nr 385 Janowiec Wielkopolski – Skoki oraz Prac na liniach kolejowych w rejonie Radomia. Część uwag, szczególnie przesłanych przez Centralny Port Komunikacyjny, miała charakter techniczny odnoszący się korekty zastosowanych nazw i terminologii lub aktualizacji spisu tabel. Pozostałe uwagi dotyczyły stricte zakresu poszczególnych projektów, wnioskowano o dobudowę torów czy elektryfikację danego odcinka. Uwagi dotyczące zakresu poszczególnych projektów rozpatrywane będą na etapie opracowania trwających bądź planowanych Studiów Wykonalności.

Szczegółową analizę wszystkich przedstawionych uwag z uzasadnieniem decyzji dotyczącej odrzucenia lub opisem sposobu uwzględnienia ich w ostatecznych wersjach Prognozy i Planu zaprezentowano w Załączniku nr 6 i 7 do Podsumowania.

4. Wyniki postępowania dotyczącego transgranicznego oddziaływania na środowisko, jeżeli zostało przeprowadzone

Wszystkie przewidziane w planie projekty realizowane będą w obrębie granic Państwa, niemniej niektóre z nich realizowane będą w rejonach przygranicznych. W przypadku projektów obejmujących działania w zakresie infrastruktury granicznej każdorazowo i indywidualnie dla każdego projektu podpisane jest porozumienie z instytucją odpowiedzialną za zarządzanie infrastrukturą kolejową danego kraju, regulujące sposób i zakres jego prowadzenia.

W celu identyfikacji tych projektów dokonano analizy przestrzennej wskazującej projekty przewidujące działania na elementach infrastruktury kolejowej w odległości mniejszej niż 1 km od granicy Państwa. W ten sposób zidentyfikowano 33 projekty o potencjale oddziaływania transgranicznego. Zdecydowana większość z tych projektów posiada tylko jeden punkt styku z granicą Państwa i ich realizacja prowadzona będzie w oparciu o wspomniane już porozumienie z krajem sąsiednim. W przypadku takich projektów, biorąc pod uwagę typowy zakres i charakter oddziaływań, w zasadzie można wykluczyć ryzyko wystąpienia istotnych negatywnych skutków na terenie kraju sąsiedniego.

Projekty, które na pewnym odcinku zlokalizowane są równoległe do granicy, mają teoretycznie większy potencjał oddziaływania, jednak w tym przypadku należy zwrócić uwagę na kategorię interwencji. Jest nią przebudowa lub budowa, która jednak dotyczy prac na infrastrukturze istniejącej, co zdecydowanie ogranicza ryzyko wystąpienia istotnych oddziaływań negatywnych na komponenty środowiska.

Jedynie w przypadku dwóch projektów związanych z budową nowych odcinków linii kolejowych istnieje wyższy potencjał oddziaływania transgranicznego. Mowa tu o projektach 38 FS - Prace na linii kolejowej nr 139 na odcinku Czechowice Dziedzice - Bielsko Biała - Żywiec - Zwardoń (granica państwa) i 22 FS - Prace na linii kolejowej E 75 na odcinku Białystok – Suwałki – Trakiszki (granica państwa), Etap II odcinek Ełk – granica państwa. Podkreślić jednak należy, że są to przebiegi alternatywne (wariantowe) do już istniejących połączeń, których modernizację również zakłada oceniany Plan. Wciąż trwają prace studialne mające określić docelowy wariant realizacji tych projektów. Odnośnie pierwszego z nich, jak wynika z informacji Ministerstwa Infrastruktury (pismo znak DTK-7.4602.62.2020 z dnia 17 kwietnia 2020), w przypadku pozytywnego wyniku prac studialnych po stronie polskiej oraz ujęcia inwestycji w zakresie rzeczowym nowego rządowego programu wieloletniego dotyczącego realizacji inwestycji przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. po 2020 roku, Ministerstwo Infrastruktury RP zwróci się do swojego słowackiego odpowiednika z wnioskiem o odpowiednią koordynację prac inwestycyjnych, w tym realizację modernizacji linii kolejowej na odcinku granica państwa – Skalite – Cadca. Wskazuje to, iż już na najwcześniejszym etapie podejmowane będą działania mające na celu uniknięcie lub minimalizację ryzyka wystąpienia negatywnego lokalnego oddziaływania na kraje sąsiednie.

W związku z powyższym, w przypadku całości analizowanego Planu 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.

5. Propozycje dotyczące metod i częstotliwości przeprowadzania monitoringu skutków realizacji postanowień dokumentu

Podstawą wskazania w Prognozie zasad monitoringu skutków realizacji ocenianego Planu jest art. 51 ust. 2 pkt. 1c Ustawy OOS. Zawarte tam propozycje w myśl art. 55 ust. 5 Ustawy OOS obligują PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. do prowadzenia monitoringu skutków realizacji postanowień przyjętego dokumentu w zakresie oddziaływania na środowisko. Zakres monitoringu doprecyzowany został treścią uzgodnienia z GDOŚ:

„Propozycje w zakresie metod monitoringu skutków realizacji zadań wynikających z zamierzeń inwestycyjnych PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. powinny być opracowane tak, aby pozwoliły na zbadanie rzeczywistych skutków środowiskowych realizacji postanowień tego dokumentu, m.in. na określenie, czy właściwie oceniono skalę i zasięg oddziaływania na środowisko poszczególnych działań, w tym na przedmioty ochrony obszarów Natura 2000 oraz na ocenę skuteczności zaproponowanych działań minimalizujących”.

Powyższe zapisy wskazują na konieczność określenia skutecznego narzędzia monitorowania skutków realizacji rozpatrywanych projektów na środowisko w ujęciu łącznym oraz podmiotu za to odpowiedzialnego.

Podmiotem odpowiedzialnym za prowadzenie monitoringu będzie PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., w oparciu o posiadane narzędzia i zbierane dane.

Problemem w selektywnym monitorowaniu skutków środowiskowych projektów realizowanych na terenie całego kraju w jednej gałęzi sektora, w tym przypadku infrastruktury kolejowej, jest brak możliwości wykorzystania jedynie syntetycznych wskaźników jakości środowiska, które zbierane są przez odpowiedzialne za to podmioty, takie jak GIOŚ czy GDOŚ. Spowodowane jest to brakiem możliwości identyfikacji, czy zmiana danego wskaźnika (negatywna lub pozytywna) spowodowana jest właśnie przez wdrażane projekty, czy czynniki zupełnie od nich niezależne. Dlatego w świetle przytoczonego wymogu GDOŚ założono, iż monitorowanie stopnia wdrażania planu i skutków jego realizacji odbywać się będzie w oparciu o dane dotyczące procedur środowiskowych w toku realizacji Planu, w postaci następujących wskaźników:

- W1: liczba wszystkich uzyskanych decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach,
- W2: liczba przypadków, w których odmówiono wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach z powodu niemożliwych do minimalizacji lub kompensacji oddziaływań,
- W3: liczba uzyskanych decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, w których określono działania kompensujące,
- W4: liczba uzyskanych decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach uwzględniających ocenę transgraniczną,
- W5: liczba uzyskanych decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wskazujących konieczność ponownej OOS, ze wskazaniem jej zakresu,
- W6: liczba uzyskanych decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wskazujących konieczność wykonania analizy porealizacyjnej, ze wskazaniem jej zakresu,
- W7: liczba uzyskanych decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wskazujących konieczność prowadzenia monitoringu przyrodniczego, ze wskazaniem jego zakresu,
- W8: liczba uzyskanych decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach po przeprowadzonej ocenie oddziaływania na środowisko,
- W9: liczba zleconych opracowań środowiskowych niezbędnych do uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (inventaryzacja przyrodnicza, karta informacyjna przedsięwzięcia, raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko),
- W10: liczba projektów z rozpoczętą fazą realizacji*,

– W11: liczba projektów z zakończoną fazą realizacji*.

** - jako rozpoczęcie fazy realizacji przyjęto datę podpisania umowy na wykonanie prac budowlanych (w formie wybuduj), lub projektowych (w formie zaprojektuj i wybuduj). Jako koniec fazy realizacji przyjęto moment uzyskania pozwolenia na użytkowanie.*

Zakłada się zestawianie powyższych wskaźników w cyklu rocznym. Umożliwią one jasną i jednoznaczną informację o projektach, w przypadku których skutki środowiskowe były niemożliwe do minimalizacji lub kompensacji (W2) lub były możliwe i takich wymagały (W3), również w ujęciu transgranicznym (W4). Wskaźniki zidentyfikują również liczbę przypadków, dla których jednoznaczne wskazania w tym zakresie były niemożliwe (W5, W6, W7). Powyższe można analizować w kontekście wszystkich zakończonych postępowań w danym roku (W1, W8) oraz ogólnego postępu wdrażania Planu (W9, W10, W11).

Zaproponowane zestawienie stanowić więc będzie źródło danych, które pozwalają nie tylko na monitorowanie skutków i ewentualnych konfliktów środowiskowych podczas realizacji projektów, lecz również ryzyka ich kumulowania się w czasie i przestrzeni (W10, W11), pozwalając na adekwatne działania PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. w celu wyeliminowania lub ograniczenia tego ryzyka. Zestawienie stanowić również będzie wygodne narzędzie do prowadzenia monitoringu stopnia realizacji projektów ocenianego Planu.

6. Załączniki

Załącznik nr 1 – Pismo Ministra Infrastruktury obligujące PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. do przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko;

Załącznik nr 2 – Uzgodnienia organów określające zakres Prognozy;

Załącznik nr 3 – Uwagi organów opiniujących do projektu Prognozy wraz z analizą sposobu uwzględnienia uwag;

Załącznik nr 4 – Stanowisko GDOŚ w sprawie przeprowadzenia ponownego postępowania z udziałem społeczeństwa i ponownego zasięgnięcia opinii właściwych organów;

Załącznik nr 5 – Uwagi organów opiniujących do zaktualizowanego projektu Prognozy wraz z analizą sposobu uwzględnienia uwag;

Załącznik nr 6 – Raport z pierwszego etapu konsultacji społecznych wraz z analizą zgłoszonych uwag i wniosków do projektów Planu i Prognozy;

Załącznik nr 7 – Raport z drugiego etapu konsultacji społecznych wraz z analizą zgłoszonych uwag i wniosków do zaktualizowanych projektów Planu i Prognozy;