

**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.....	6
2.1. Streszczenie ustaleń zawartych w Prognozie	6
2.2. Sposób uwzględnienia w Planie ustaleń zawartych w Prognozie.....	18
3. Informacje o przebiegu konsultacji społecznych przeprowadzonych w ramach strategicznej oceny oddziaływania na środowisko	20
3.1. Opinie właściwych organów, o których mowa w art. 57 i 58 Ustawy OOS	22
3.2. Zgłoszone uwagi i wnioski w ramach postępowania z udziałem społeczeństwa	26
4. Wyniki postępowania dotyczącego transgranicznego oddziaływania na środowisko, jeżeli zostało przeprowadzone.....	29
5. Propozycje dotyczące metod i częstotliwości przeprowadzania monitoringu skutków realizacji postanowień dokumentu	31
6. Załączniki	33

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 OOŚ).

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 OOŚ 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 OOŚ 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 DOOŚ-TSOOŚ.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 przezorności, zapobiegania i minimalizacji oddziaływań).

Należy pamiętać, iż niezależnie od obecnego postępowania w sprawie SOOS, 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 równoległe 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 OOŚ. 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 OOŚ. 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 OOOŚ, z uwzględnieniem wymogów co do jej zakresu i stopnia szczegółowości oraz części uwag i opinii przekazanych przez organy opiniujące. Uwzględniła 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 niezadowolenie 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 utechnicznienie 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 obarczone 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) zmniejszy 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 przełoży 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 przełoży 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 cieki 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, prowadził 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 wyznaczanych przez wymienione wyżej dokumenty strategiczne. Wyniki przeprowadzonej analizy wskazały newralgiczne miejsca w przestrzeni, a przypisując wagi

ryzyka konkretnym projektem 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 OOŚ. 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 OOŚ. Dla budowy linii kolejowych wchodzących w skład

infrastruktury transportu kolejowego transeuropejskiej sieci transportowej procedura oceny oddziaływania na środowisko jest obligatoryjna.

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 obligatoryjnym 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, rozważyć 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 najszerszego 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 obniżanie 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 (dostępna 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 ooś, 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.

Pełną 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 OOS

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 ooś 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 uzupełniającą 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 „baczność” 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 - Szamotoły – 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 powielala uwagi złożone przez Prezesa organizacji jako osobę prywatną. Konkretnych projektów tyczyły się zaledwie 3 uwagi wskazujące konieczność uwzględnienia dodatkowej ochrony akustycznej podczas realizacji projektów. Podobnie jak w poprzednim etapie, pozostała część uwag odnosila 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 podpisywane 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.



MINISTER INFRASTRUKTURY

Warszawa, dnia 08 kwietnia 2020 r.

Znak sprawy: DTK-5.4614.10.2020

Pan Ireneusz Merchel
Prezes Zarządu
PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Szanowny Panie Prezesie,

mając na uwadze:

- przygotowany przez Spółkę dokument pt. „PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. – zamierzenia inwestycyjne w perspektywie 2021-2027 z uwzględnieniem ram do roku 2030”,
- fakt rozpoczęcia zamówienia na przeprowadzenie strategicznej oceny oddziaływania na środowisko ww. opracowania oraz
- nawiązując do ustaleń podjętych dnia 06 marca br. podczas spotkania w Centrum Unijnych Projektów Transportowych dotyczącego kwestii związanych ze strategiczną oceną oddziaływania na środowisko dla projektów transportowych dokumentów strategicznych

potwierdzam oczekiwanie Ministra Infrastruktury co do przeprowadzenia przez Spółkę strategicznej oceny oddziaływania na środowisko dla dokumentu, obejmującego wszystkie inwestycje zamierzone do realizacji w ramach perspektywy finansowej UE, w tym w szczególności:

- poinformowanie społeczeństwa o przystąpieniu do prac nad opracowaniem w/w dokumentu oraz prognozy oddziaływania na środowisko,
- wykonanie prognozy oddziaływania na środowisko,
- dokonanie stosownych uzgodnień,
- przeprowadzenie procedury konsultacji społecznych po opracowaniu i odbiorze prognozy oddziaływania na środowisko, zgodnie z wymaganiami dotyczącymi postępowania z udziałem społeczeństwa określonymi w ustawie 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. 2020 poz. 283, z późn. zm.),
- finalne przyjęcie dokumentu przez Zarząd PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Zamiarem Ministra jest wykorzystanie strategicznej oceny wykonanej dla zakresu rzeczowego opracowania Spółki jako dokumentu, który będzie pełnić rolę strategicznej oceny oddziaływania na środowisko dla rządowego programu wieloletniego dotyczącego inwestycji w infrastrukturę kolejową w latach nadchodzącej perspektywy finansowej UE 2021-27.

Łączę wyrazy szacunku,

Dokument podpisany elektronicznie przez:

Z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Andrzej Bittel

Sekretarz Stanu



GENERALNY DYREKTOR OCHRONY ŚRODOWISKA

Andrzej Szweda-Lewandowski

Warszawa, 19-03-2020 r.

DOOŚ-TSOOŚ.411.6.2020.BW

**Pani
Ewa Makosz
Dyrektor
Biuro Ochrony Środowiska
PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
Centrala**

Szanowna Pani Dyrektor,

W związku pismem spółki PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Centrala (Biuro Ochrony Środowiska) z dnia 28 lutego 2020 r., znak: IOS1a-0701-01.6/20, w którym zwrócono się do Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w sprawie uzgodnienia zakresu i stopnia szczegółowości informacji wymaganych w prognozie oddziaływania na środowisko dla projektu dokumentu pn. „*PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE – zamierzenia inwestycyjne w perspektywie 2021-2027 z uwzględnieniem ram do roku 2030*”, dalej jako: *zamierzenia inwestycyjne PKP PLK S.A.*, na podstawie art. 53 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2020 r. poz. 283; dalej: ustawa ooś), dalej jako: ustawa ooś, przedstawiam następujące stanowisko.

Zgodnie z informacjami przedstawionymi w piśmie z dnia 28 lutego 2020 r., *zamierzenia inwestycyjne PKP PLK S.A.* zostały utworzone jako dokument mający na celu określenie projektów inwestycyjnych przewidzianych do realizacji przez PKP PLK S.A. w perspektywie lat 2021-2027. Projekty te uwzględniają zarówno przebudowę, rewitalizację istniejących linii kolejowych jak i budowę nowych linii kolejowych, z czego 105 projektów ma charakter ponadregionalny, 184 projektów ma charakter regionalny, 18 projektów związanych jest ze szprychami Centralnego Punktu Komunikacyjnego (dalej jako: CPK), zaś 18 projektów ma charakter multilokalizacyjny. Projekty zostały przedstawione graficznie na załączonej do dokumentu mapie.

Przygotowywana w ramach strategicznej oceny oddziaływania na środowisko prognoza oddziaływania na środowisko (dalej jako: prognoza ooś) dla *zamierzeń inwestycyjnych PKP PLK S.A.*, powinna w pełnym zakresie odpowiadać wymaganiom wynikającym z art. 51 ust. 2 ustawy ooś, według kolejności ustalonej w tym przepisie oraz

przy zachowaniu warunków, o których mowa w art. 52 ust. 1 i 2 ww. ustawy. Prognoza oos powinna odnosić się do pełnej wersji projektowanego dokumentu i obejmować wszystkie planowane działania mogące znacząco oddziaływać na środowisko, niezależnie od ich statusu formalnego np. prawdopodobieństwa uzyskania przez nie dofinansowania lub prawdopodobieństwa ich realizacji. W myśl art. 52 ust. 1 ustawy oos analiza zawarta w prognozie powinna zostać dostosowana stopniem szczegółowości do stopnia szczegółowości zapisów projektowanego dokumentu. W przypadku prognozy oos dla projektu *zamierzeń inwestycyjnych PKP PLK S.A.* należy zastosować wysoki poziom szczegółowości informacji, ze względu na duży poziom szczegółowości *zamierzeń* (wskazane lokalizacje i zakresy inwestycji). Zgodnie z art. 52 ust. 2 ustawy oos, w prognozie oos dla projektu *zamierzeń inwestycyjnych PKP PLK S.A.* zasadne jest odniesienie się do innych dokumentów o charakterze strategicznym z zakresu rozwoju infrastruktury kolejowej (lub ogólnie transportowej) oraz uwzględnienie informacji zawartych w sporządzonych dla nich prognozach oos, co ma szczególne znaczenie w analizach dotyczących potencjalnych interakcji oraz kumulacji oddziaływań projektów wymienionych w *zamierzeniach inwestycyjnych PKP PLK S.A.* z działaniami i przedsięwzięciami istniejącymi, realizowanymi bądź planowanymi do realizacji, które nie są ujęte w projektowanym dokumencie. Ponadto, jeżeli dla wymienionych w projekcie *zamierzeń inwestycyjnych PKP PLK S.A.* przedsięwzięć zostały opracowane raporty o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko lub wydane zostały decyzje o środowiskowych uwarunkowaniach, to w prognozie oos należy również uwzględnić informacje wynikające z tych dokumentów, w celu zapewnienia spójności pomiędzy nimi. Należy także uwzględnić wytyczne Komisji Europejskiej w zakresie uwzględniania problematyki zmian klimatu i różnorodności biologicznej w strategicznej ocenie oddziaływania na środowisko.

Jako że istnieje duże prawdopodobieństwo, że część przedsięwzięć objętych projektem *zamierzeń inwestycyjnych PKP PLK S.A.* będzie stanowiła znaczną ingerencję w środowisko naturalne (zwłaszcza projekty polegające na budowie nowych szlaków kolejowych), w prognozie oos należy dokonać opisu stanu środowiska w sposób umożliwiający określenie rodzajów i skali przewidywanych oddziaływań oraz określenie zmian spowodowanych realizacją *zamierzeń inwestycyjnych PKP PLK S.A.*, które mogą zaistnieć w przyszłości. Prognoza oos powinna umożliwić identyfikację na jak najwcześniejszym etapie potencjalnych kolizji z obszarami przyrodniczymi, kulturowymi oraz ewentualne konflikty społeczne.

Prognoza oos powinna określać także wpływ realizacji *zamierzeń inwestycyjnych PKP PLK S.A.* na stan i funkcjonowanie obszarów podlegających ochronie na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o *ochronie przyrody* (Dz. U. z 2020 r. poz. 55; dalej jako: ustawa o ochronie przyrody), a w szczególności na cele i przedmioty ochrony obszarów Natura 2000 oraz integralność tych obszarów. Wskazane jest utworzenie zestawienia wszystkich form ochrony przyrody wymienionych w art. 6 ust. 1 ustawy o ochronie przyrody, z którymi kolidują planowane przedsięwzięcia. Przy analizach dotyczących wpływu na środowisko, w tym na obszary Natura 2000, koniecznym jest także wskazanie nie tylko samego charakteru oddziaływań, ale również określenie czy są one znaczące. We wnikliwy sposób należy zbadać kwestię wpływu *zamierzeń inwestycyjnych PKP PLK S.A.* na obszary Natura 2000, w szczególności na siedliska przyrodnicze oraz gatunki roślin i zwierząt, będące przedmiotami ochrony w tych obszarach. Należy podkreślić, że analizy w powyższym zakresie powinny uwzględniać wszystkie obszary Natura 2000, na które może wpływać dana

inwestycja, niezależnie od tego, czy przedsięwzięcie realizowane jest w granicach obszaru, czy poza nim. Uwzględnienia wymaga także wpływ przedsięwzięć na powiązania między obszarami Natura 2000. W przypadku identyfikacji znaczącego negatywnego oddziaływania na obszary Natura 2000 w rozumieniu art. 3 ust. 1 pkt 17 ustawy ooś lub braku możliwości wykluczenia tego oddziaływania, należy podkreślić, że zgodnie z art. 55 ust. 2 ustawy ooś, projekt dokumentu nie może zostać przyjęty, jeżeli ze strategicznej oceny oddziaływania na środowisko wynika, że jego realizacja może znacząco negatywnie oddziaływać na obszary Natura 2000, a nie zostaną spełnione łącznie wszystkie przesłanki, o których mowa w art. 34 ustawy o ochronie przyrody. Zgodnie ze wspomnianym przepisem można zezwolić na realizację dokumentu mogącego znacząco negatywnie oddziaływać na obszary Natura 2000, jeśli przemawiają za tym niezbędne wymogi nadrzędnego interesu publicznego, w tym wymogi o charakterze społecznym lub gospodarczym. Powyższa przesłanka może zostać uznana tylko w przypadku braku rozwiązań alternatywnych oraz przy zapewnieniu wykonania kompensacji przyrodniczej niezbędnej do zagwarantowania spójności i właściwego funkcjonowania sieci obszarów Natura 2000. W przypadku gdy znaczące negatywne oddziaływanie dotyczy siedlisk i gatunków priorytetowych, nadrzędny interes publiczny odnosi się wyłącznie do: ochrony zdrowia i życia ludzi, zapewnienia bezpieczeństwa powszechnego i uzyskania korzystnych następstw o pierwszorzędym znaczeniu dla środowiska przyrodniczego. W sytuacji, gdy przyjęcie dokumentu, który może znacząco negatywnie oddziaływać na siedliska i gatunki priorytetowe, wynika z innych koniecznych wymogów nadrzędnego interesu publicznego, przed przyjęciem dokumentu, wymagane jest uzyskanie opinii Komisji Europejskiej. Mając na uwadze przytoczone przepisy, w przypadku stwierdzenia znaczącego negatywnego oddziaływania na obszary Natura 2000, należy w prognozie wyraźnie wykazać i uzasadnić istnienie wymienionych przesłanek.

Zgodnie z treścią art. 51 ust. 2 pkt 3 ustawy ooś, prognoza ooś powinna także w sposób uzasadniony i racjonalny przedstawić rozwiązania mające na celu zapobieganie, ograniczanie lub kompensację przyrodniczą negatywnych oddziaływań na środowisko, mogących być rezultatem realizacji projektowanego dokumentu. W przypadku konieczności zastosowania kompensacji przyrodniczej, musi ona dotyczyć tych działań, które wiążą się z naprawą negatywnego oddziaływania na środowisko, zwłaszcza na cele i przedmioty ochrony obszaru sieci Natura 2000. Stąd ważnym jest, aby wskazane zostało, których przedmiotów ochrony znaczące negatywne oddziaływanie może dotyczyć i zaproponować odpowiednie działania kompensujące. Niewłaściwe jest przeniesienie analizy w tym zakresie na etap wydawania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla konkretnych przedsięwzięć lub na procedurę oceny oddziaływania przedsięwzięcia na obszar Natura 2000. Warto zauważyć, że obowiązek odpowiedniej kompensacji szkód w środowisku nie dotyczy jedynie negatywnego oddziaływania na obszary Natura 2000. W odniesieniu do innych walorów przyrodniczych zastosowanie znajduje art. 75 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. *Prawo ochrony środowiska* (Dz. U. z 2019 r. poz. 1396). Należy także przeprowadzić dogłębną analizę rozwiązań alternatywnych dla planowanych inwestycji. W tym miejscu trzeba zauważyć, że tzw. wariant zerowy (nierealizowanie przedsięwzięcia) nie jest wariantem alternatywnym, gdyż w ogóle nie oddziałuje on na środowisko.

W związku z planowaną realizacją zadań o charakterze liniowym, dotyczących budowy i modernizacji linii kolejowych, oprócz analizy wpływu na różnorodność biologiczną, wskazane jest także wykonanie analizy w zakresie:

- potrzeby rozwoju korytarzy ekologicznych i sieci przejść dla zwierząt po to by uniknąć fragmentacji środowiska i zapewnienia ciągłości szlaków migracyjnych – tym celu należy dokładnie określić i przeanalizować położenie korytarzy ekologicznych, w tym tras migracji gatunków priorytetowych;
- skumulowanego wpływu oddziaływań realizacji *zamierzeń inwestycyjnych PKP PLK S.A.* z istniejącą infrastrukturą na funkcjonowanie obszarów chronionych, w tym obszarów Natura 2000 oraz na możliwości migracyjne zwierząt;
- oceny wpływu planowanych przedsięwzięć na cele środowiskowe jednolitych części wód powierzchniowych i podziemnych oraz ekosystemy zależne od wód.

Zaleca się potraktowanie ze szczególną uwagą analiz o charakterze przestrzennym oraz przedstawienie lokalizacji planowanych działań na tle innych form wykorzystywania przestrzeni (np. korytarzy ekologicznych czy obszarów chronionych) na mapach. Podobne zalecenie dotyczy wszelkich innych istotnych zjawisk o charakterze przestrzennym oraz interakcji tych zjawisk.

Propozycje w zakresie metod monitoringu skutków realizacji zadań wynikających z *zamierzeń inwestycyjnych PKP PLK 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.

Z poważaniem,

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



GŁÓWNY INSPEKTOR SANITARNY

HŚ.NS.530.14.2020

Warszawa, dnia 31 marca 2020

**Pani
Ewa Makosz
Dyrektor
Biuro Ochrony Środowiska
PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
Centrala**

Szanowna Pani Dyrektor,

nawiązując do wniosku z dnia 28 lutego 2020 r., znak: IOS1a-0701-01.7/20, w sprawie uzgodnienia zakresu i stopnia szczegółowości informacji wymaganych w prognozie oddziaływania na środowisko dla projektu dokumentu pn. *PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. – zamierzenia inwestycyjne w perspektywie 2021-2027 z uwzględnieniem ram do roku 2030, dalej: Zamierzenia*, w trybie art. 53 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2020 r. poz. 283) dalej: *ustawa ooś*, przedstawiam następujące stanowisko.

Zamierzenia są dokumentem opracowanym i przyjętym przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., przedstawiającym realną do osiągnięcia wizję stanu sieci kolejowej, określającą działania inwestycyjne prowadzące do uzyskania tego stanu, zróżnicowane pod względem zakresu rzeczowego i finansowego, możliwie najefektywniej dostosowane do potrzeb.

Głównym celem *Zamierzeń* jest wskazanie priorytetów rozwoju sieci kolejowej w warunkach prognozowanych dostępnych źródeł jej finansowania, poprzez identyfikację projektów inwestycyjnych, których realizacja przyczyni się do osiągnięcia celów wyznaczonych transportowi kolejowemu w dokumentach strategicznych.

niepodlega

POLSKA
STULECIE ODZYSKANIA
NIEPODLEGŁOŚCI

GŁÓWNY INSPEKTORAT SANITARNY
ul. Targowa 65 | 03-729 Warszawa
tel. +48 22 536 13 00 | fax +48 22 635 61 94
inspektorat@gis.gov.pl | www.gis.gov.pl

W ocenie projektodawcy, *Zamierzenia* są spójne w zakresie celów rozwoju sektora transportu kolejowego z istniejącymi dokumentami rządowymi w Polsce do 2030 roku. Ramy strategiczne określające niniejszy projekt *Zamierzeń* stanowią m.in. takie dokumenty rządowe jak: Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.), będąca kluczowym dokumentem w obszarze średnio i długofalowej polityki gospodarczej państwa, która w odniesieniu do sektora transportu wskazuje m.in. na działania zorientowane na modernizację sieci kolejowej (poprawa parametrów technicznych infrastruktury liniowej transportu kolejowego), oraz Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku, wyznaczająca najważniejsze kierunki rozwoju transportu w Polsce do 2030 roku, której głównym celem jest zwiększenie dostępności transportowej oraz poprawa bezpieczeństwa uczestników ruchu i efektywności sektora transportowego poprzez utworzenie spójnego, zrównoważonego, innowacyjnego i przyjaznego użytkownikowi systemu transportowego w wymiarze krajowym, europejskim i globalnym.

Opracowany projekt *Zamierzeń* obejmuje projekty o zróżnicowanym charakterze, uwzględniające budowę, modernizację i odnowienie infrastruktury kolejowej. Ze względu na potrzebę kompleksowej orientacji w zakresie potrzeb techniczno-eksploatacyjnych całej sieci przewidziano do realizacji przedsięwzięcia:

- odznaczające się kompleksowym podejściem do infrastruktury liniowej, obejmujące robotami całe ciągi komunikacyjne;
- dotyczące robót w poszczególnych branżach w zakresie odcinków infrastruktury liniowej;
- multilokalizacyjne dotyczące wielu lokalizacji na sieci o podobnej charakterystyce, których efekty można uwzględniać w kontekście poprawy efektywności i bezpieczeństwa całej sieci;
- punktowe mające na celu eliminację „wąskich gardeł” utrudniających prowadzenie ruchu pociągów (miejsca limitujące parametry szlaków kolejowych).

Celem strategicznej oceny oddziaływania na środowisko, w ramach której opracowuje się prognozę oddziaływania na środowisko, jest m.in. przeanalizowanie, w jaki sposób i w jakim stopniu realizacja ustaleń projektowanego dokumentu może powodować negatywne lub pozytywne skutki w środowisku. Chociaż działania przewidziane w projekcie *Zamierzeń*, polegające na rozbudowie i modernizacji istniejącej oraz budowie nowej infrastruktury transportu kolejowego, mają na celu

poprawę dostępu do infrastruktury kolejowej, mogą powodować oddziaływania niekorzystne dla środowiska, a także - pośrednio lub bezpośrednio - uciążliwe, bądź niekiedy nawet wpływać negatywnie na zdrowie ludzi.

W związku z powyższym, w opinii Głównego Inspektora Sanitarnego, prognoza oddziaływania na środowisko dla projektu *Zamierzeń*, powinna zostać sporządzona zgodnie z art. 51 ust. 2 oraz art. 52 ust. 1 i 2 *ustawy ooś*, oraz obejmować ocenę jakościową i ilościową wpływu realizacji ustaleń przedmiotowego dokumentu na poszczególne komponenty środowiska, a w zakresie kompetencji Głównego Inspektora Sanitarnego dać rzetelną ocenę oddziaływania na stan zdrowia oraz warunki i jakość życia ludzi (zwłaszcza zamieszkujących tereny w pobliżu planowanych inwestycji), w szczególności w aspekcie:

- narażenia na hałas, wibracje i zanieczyszczenia powietrza;
- zagrożeń dla ujęć i źródeł wody przeznaczonej do spożycia przez ludzi z uwzględnieniem obszarów stref ochronnych tych ujęć;
- zagrożeń dla wód podziemnych, w szczególności Głównych Zbiorników Wód Podziemnych zlokalizowanych na terenie kraju (należy uwzględnić nakazy, zakazy i ograniczenia związane z ochroną zasobów wody);
- zachowania dopuszczalnych poziomów hałasu na terenach chronionych akustycznie, zwłaszcza na terenach zabudowy mieszkaniowej/siedlisk ludzkich, zabudowy związanej ze stałym lub czasowym pobytem dzieci i młodzieży (jednostki oświatowe) oraz terenach rekreacyjno-wypoczynkowych;
- zapewnienia odpowiednich standardów jakości powietrza atmosferycznego.

Opracowana prognoza powinna odnosić się do pełnej wersji projektowanego dokumentu i obejmować wszystkie planowane działania mogące znacząco oddziaływać na środowisko, zarówno w fazie realizacji jak i eksploatacji. Jeżeli na dalszym etapie prac projekt dokumentu zostanie rozszerzony o dodatkowe zapisy, istotne z punktu widzenia adekwatności strategicznej oceny oddziaływania na środowisko, również powinny zostać uwzględnione w prognozie.

Dodatkowo, ze względu na charakter oraz zasięg planowanych przedsięwzięć, należy zwrócić szczególną uwagę, aby opracowana prognoza oddziaływania na środowisko dla przedmiotowego dokumentu zawierała rzetelnie sporządzone streszczenie w języku niespecjalistycznym, pozwalające wszystkim zainteresowanym, także tym nieposiadającym specjalistycznej wiedzy z zakresu

ochrony środowiska, zapoznać się z wynikami i wnioskami z oceny, a także uczestniczyć w dyskusji nad ustaleniami projektu i jego wpływem na zmiany stanu środowiska.

Ponadto, w przypadku zidentyfikowania ryzyka wystąpienia negatywnych oddziaływań na zdrowie i życie ludzi, związanych z realizacją planowanych działań, należy w prognozie oddziaływania na środowisko dla projektu *Zamierzeń* w sposób szczególny odnieść się do możliwych metod ich skutecznej eliminacji bądź maksymalnego ograniczenia.

Dodatkowo, należy mieć na uwadze, iż stosownie do brzmienia art. 3 ust. 2 *ustawy ooś*, ilekroć w ustawie jest mowa o oddziaływaniu na środowisko, rozumie się przez to również oddziaływanie na zdrowie ludzi.

Z poważaniem

z up. Głównego Inspektora Sanitarnego

\$Imię i Nazwisko

\$Stanowisko

/dokument podpisany elektronicznie/



**GENERALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA**

Andrzej Szweda-Lewandowski

Warszawa, 03-11-2020 r.

DOOŚ-TSOOŚ.410.10.2020.TW

Pani

Ewa Makosz

Dyrektor Biura Ochrony Środowiska

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

ul. Targowa 74, 03-734 Warszawa

W odpowiedzi na pismo z dnia 18 września 2020 r., znak: IOS1-0701-01.22/20, w sprawie zaopiniowania, w ramach strategicznej oceny oddziaływania na środowisko, projektu dokumentu pn. „PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. - zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku” (dalej jako ZIPLK) i prognozy oddziaływania na środowisko (dalej jako prognoza), w oparciu o art. 54 ust. 1 i art. 57 ust. 4 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2020 r., poz. 283 ze zm.; dalej jako ustawa ooś), przedstawiam stosowne informacje.

Celem dokumentu jest wskazanie projektów inwestycyjnych przewidzianych do realizacji przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w perspektywie do 2040 roku. Dokument wyznacza ramy dla realizacji przedsięwzięć, w większości zaliczanych do kategorii mogących znacząco oddziaływać na środowisko, ujętych w czterech grupach projektów: ponadregionalnych, związanych ze „szprychami” Centralnego Portu Komunikacyjnego, multilokalizacyjnych oraz regionalnych. Łącznie są to 343 projekty (brak pozycji nr 26 w liście projektów regionalnych) obejmujące głównie przebudowy, rozbudowy i budowy linii kolejowych. Jak wynika z analizy zestawienia stanowiącego załącznik nr 3 prognozy, łącznie

105 przedsięwzięć zakwalifikowano jako budowy obiektów, z których część dotyczy inwestycji w lokalizacjach, w których dotychczas linie kolejowe nie istniały lub ruch po nich został wstrzymany. Pozostałe inwestycje polegają głównie na rozbudowie i przebudowie istniejących linii kolejowych.

Transport kolejowy jest bardzo istotną i wymagającą wsparcia w rozwoju formą komunikacji. Nie zmienia to jednak faktu, że budowa infrastruktury kolejowej może w sposób znaczący wpływać na środowisko.

Przedłożona prognoza została wykonana z uwzględnieniem aspektów określonych w art. 51 ustawy ooś. Założone podstawy metodyczne do jej wykonania, czyli zamiar zastosowania metody mieszanej – obejmującej połączenie oceny każdego z przedsięwzięć oraz ogólnie określonego celu, którego realizacji ma służyć dokument - także wydaje się właściwy. Jednak przedstawiony zasób informacji dotyczący określenia wpływu na środowisko konkretnych inwestycji oraz przeciwdziałania ich niekorzystnym skutkom, wymaga uzupełnienia.

W prognozie przedstawiono ogólnie szereg oddziaływań specyficznych dla modernizacji, budowy i funkcjonowania linii kolejowych, dokonano także wielu oszacowań uwzględniających efekt realizacji całego projektu ZIPLK, jednak nie przedstawiono wszystkich istotnych informacji o poszczególnych projektach dostępnych na obecnym etapie projektowania. Braki te są zauważalne szczególnie w odniesieniu do wpływu na ludzi oraz elementy środowiska przyrodniczego.

W odniesieniu do obszarów objętych ochroną, podkreślenia wymaga, że odpowiednim poziomem szczegółowości w ocenie wpływu jest cel/przedmiot ochrony danego obszaru. W stanie obecnym tzw. kolizje planowanych przedsięwzięć z obszarami objętymi ochroną, sprowadzają się do wskazania formy ochrony przyrody, przez które przebiegnie przyszła inwestycja (tabela 1 załącznika 2), w przypadku obszarów Natura 2000 także ich nazwy i tzw. długości konfliktu (tab. 2 zał. 2) oraz przewidywanego prawdopodobieństwa wystąpienia oddziaływania na formę ochrony (zał. 3). Zatem, aby zapoznać się ze specyfiką konkretnego przedsięwzięcia należy sięgnąć do kilku części prognozy, a mimo tego nie uzyskuje się zadawalających informacji w zakresie wpływu danej inwestycji na przedmioty ochrony terenów chronionych oraz pozostałe elementy środowiska. Przykładowo, z powyższych tabel wynika, że trasę projektu "budowa nowej linii kolejowej Jasło - Dębica" określono w sposób przybliżony (zał. 3), a inwestycja ta będzie przebiegać przez 2 specjalne obszary ochrony siedlisk oraz rezerwat przyrody, park krajobrazowy i obszar chronionego krajobrazu (tab. 1 zał. 2). Obszarami specjalnej ochrony siedlisk, przez które przebiegnie planowa linia są „Wisłok z dopływami” i „Las nad Braciejową” (tab. 2 zał. 2) i według załącznika 3, wpływ projektu na

przedmioty ochrony tych obszarów oceniono jako średni. Nie wskazano przy tym, których przedmiotów ochrony oddziaływanie dotyczy i jaki będzie miało charakter. Nie wyjaśniono na czym polegać będzie "średnie" prawdopodobieństwo oddziaływania na rezerwat przyrody i którego obiektu będzie dotyczyć. Nieznane jest także przybliżony przebieg linii w odniesieniu m.in. do siedzib ludzkich, form użytkowania terenu itp. Nie wiadomo także, mimo przybliżonego ustalenia przebiegu projektu, m.in. części jakich ekosystemów zostaną wyeliminowane i poddane fragmentaryzacji, przez jakie miejscowości przebiegać będzie linia, na jaką zabudowę może oddziaływać. Należy także stwierdzić, że tabela 1 załącznika 2 nie zawiera istotnych informacji w zakresie oceny wpływu na środowisko, ponieważ zestawiona liczba form ochrony przyrody, przez które przebiega projekt, nie stanowi, pod względem poznawczym, dobrej miary wpływu danego projektu na przedmioty ochrony wskazanych obszarów chronionych.

Wobec powyższego należy zaznaczyć, że Autorzy prognozy dysponują wiedzą o przebiegu większej części inwestycji, a także opracowaniami dotyczącymi zasobów przyrodniczych i struktury terenu. Wynika to ze stwierdzenia o wykorzystywaniu informacji o stanowiskach gatunków i siedliskach będących przedmiotami ochrony obszarów Natura 2000, mieszczących się w buforze 150 m od osi linii kolejowych przebiegających przez obszary (str. 72) oraz, pośrednio, z przytoczenia istotnych sumarycznych informacji dotyczących zajęcia na potrzeby nowych inwestycji terenów różnych kategorii (str. 108). W przedłożonej wersji prognozy poziom szczegółowości pewnych jej części został niezasadnie uogólniony. Przykładowo na str. 43-76 przedstawiono opis różnorodności biologicznej, w tym obszary chronione, w którym zawarto informacje dotyczące całego kraju, mimo braku powiązań z inwestycjami przewidywanymi w ZIPLK. Odniesienia do inwestycji przewidzianych w ZIPLK polegają jedynie na przedstawieniu ich rozmieszczenia w skali całego kraju, względem obszarów cennych pod względem przyrodniczym. Takie rozwiązanie jest niewystarczające. Prognoza dla konkretnych zamierzeń inwestycyjnych lub ich grup wymaga przedstawienia odpowiednich analiz w zakresie oddziaływania na przedmioty ochrony obszarów Natura 2000, które znajdują się w granicach oddziaływania wykazanych przedsięwzięć. Muszą być one możliwe do zidentyfikowania na podstawie deklarowanej przez Autorów wiedzy (m.in. danych pozyskanych z regionalnych dyrekcji ochrony środowiska), adekwatnie do zawartości projektu dokumentu i strategicznego poziomu oceny. Analizy takie powinny zostać wykonane dla konkretnych etapów wystąpienia oddziaływania (realizacja, funkcjonowanie). Powinny również uwzględniać różnice w oddziaływaniach planowanych do realizacji nowych przedsięwzięć oraz tych przewidzianych do modernizacji. Na ich podstawie należy przedstawiać możliwe do zastosowania środki minimalizujące, a jeżeli zajdzie taka potrzeba również kompensujące.

Niewłaściwe jest zupełne przeniesienie analizy w zakresie oddziaływania na obszary Natura 2000 na etap postępowań administracyjnych dla przedsięwzięć. Przy analizach dotyczących obszarów Natura 2000, oprócz wskazania prawdopodobieństwa wystąpienia oddziaływań, niezbędne jest także wskazanie ich charakteru, lecz także określenie czy są one znaczące w rozumieniu art. 3 ust. 1 pkt 17 ustawy ooś. Bowiern przy braku możliwości wykluczenia negatywnego oddziaływania, zgodnie z art. 55 ust. 2 tej ustawy, w prognozie powinna zostać przeprowadzona analiza przesłanek, o których mowa w art. 34 *ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz.U. z 2020 r. poz. 55 ze zm.)*. W przypadku konieczności zastosowania ww. kompensacji winna ona dotyczyć wyłącznie działań, które wiążą się z naprawą szkodliwego wpływu na przedmioty i cele ochrony obszaru sieci Natura 2000, objęte znaczącym negatywnym oddziaływaniem. Należy mieć na uwadze, iż niepełne informacje o zakresie wpływu realizacji poszczególnych przedsięwzięć na obszary Natura 2000 przyczyniają się do braku możliwości wykluczenia znaczącego negatywnego oddziaływania na te obszary, co skutkuje niemożnością przyjęcia dokumentu, zgodnie z art. 55 ust. 2 ustawy ooś, szczególnie wobec braku analiz w zakresie przesłanek, o których mowa w art. 34 ustawy o ochronie przyrody. Podkreślenia wymaga, iż w przypadku gdy dokument może znacząco negatywnie oddziaływać na siedliska i gatunki priorytetowe, zaś jego przyjęcie wynika z innych koniecznych wymogów nadrzędnego interesu publicznego, przed przyjęciem dokumentu wymagane jest uzyskanie opinii Komisji Europejskiej.

Rozszerzając ocenę poszczególnych projektów lub ich grup (lub tylko samą prezentację dokonanej już oceny), należy mieć na względzie konieczność dokonania podziału przedsięwzięć co najmniej na dwie kategorie: nowobudowane linie kolejowe oraz przebudowy/rozbudowy wzdłuż linii istniejących. Tak ujęte typu przedsięwzięć różnią się pod względem skali i zakresu oddziaływań oraz z uwagi na możliwość lokalizacyjnego wariantowania inwestycji pierwszej z wymienionych grup. O ile przedsięwzięcia polegające na zmianach wzdłuż istniejących linii kolejowych nie posiadają możliwości zmiany przebiegu, to w przypadku przedsięwzięć nowobudowanych, taka szansa istnieje i powinna zostać wykorzystana właśnie już na etapie oceny strategicznej. Powyższe przesłanki należy wziąć pod uwagę przy podziale projektów, zastosowaniu różnych zasad opisu i oceny, oraz cząstkowych podsumowań. Co prawda taki podział projektów stosowano w prognozie, jednak różnice w zakresie oddziaływań prezentowano tylko na poziomie kategorii inwestycji, a nie w odniesieniu do konkretnych projektów, o znanych przebiegach. Należy mieć także na uwadze, możliwość różnicowania szczegółowości w opisie różnych oddziaływań. Przykładowo, o ile ocena wpływu funkcjonowania linii kolejowych na śmiertelność zwierząt jest trudna do przewidzenia, to nie można pomijać wymiernych oddziaływań, które będą skutkiem zajęcia

terenu celem budowy nowych obiektów i skutkują eliminacją określonych środowisk, siedlisk przyrodniczych czy siedlisk gatunków.

Na wskazanym podziale powinny opierać się kolejne części prognozy: opisy środowiska w zasięgu oddziaływania inwestycji, analiza oddziaływań oraz propozycje rozwiązań zmniejszających niekorzystny wpływ na środowisko. W odniesieniu do projektów polegających na budowie linii kolejowej o nowym lub wznawianym przebiegu należy stosować najbardziej zaawansowany sposób oceny, pozwalający określić oddziaływania bezpośrednio wynikające z przeznaczenia terenów na potrzeby inwestycji oraz funkcjonowania linii kolejowej w obszarach dotąd pozbawionych takich funkcji.

Różnice w poziomie szczegółowości i określeniu prawdopodobieństwa wystąpienia pewnych oddziaływań wynikają także z różnego stopnia zaawansowania inwestycji. Należy wziąć pod uwagę, że część z inwestycji posiada dokumentację środowiskową, a także decyzje o środowiskowych uwarunkowaniach. W związku z powyższym, w prognozie powinny zostać przedstawione analizy dla każdej inwestycji z osobna, zaś dla tych, które posiadają dokumentację środowiskową, jej ustalenia powinny zostać uwzględnione.

Warto zauważyć, że w prognozie nie znalazły się szersze informacje dotyczące odwodnień, wykonywanych podczas prac przy budowie/przebudowie/modernizacji linii kolejowych. Jak wskazano na str. 91 prognozy „aspekt przekształceń, w szczególności hydromorfologicznych, którym poddawane są cieki w fazie inwestycyjnej na skutek budowy lub przebudowy infrastruktury kolejowej oraz związana z tym również zmiana zagospodarowania terenu implikująca często zmianę stosunków wodnych mogącą z kolei mieć wpływ na ich reżim oraz powiązania z wodami podziemnymi”. W związku z powyższym, powinna zostać przeprowadzona analiza wpływu odwodnień na środowisko przyrodnicze, w szczególności na organizmy i siedliska od wód zależne. Ponadto w prognozie powinny zostać wskazane jakich rozwiązań nie należy stosować, jak np. prefabrykowane korytka betonowe (tzw. „korytka krakowskie”) używane przy umocnieniach rowów i skarp, które stanowią barierę dla przemieszczania się płazów, gadów i niektórych małych ssaków, a następnie powinny zostać wskazane rozwiązania przyjazne dla zwierząt, zgodne z powszechnie dostępnymi publikacjami opisującymi dobre praktyk.

W prognozie (str. 93) stwierdzono, że „w przypadku nowych linii kolejowych przecinających szerokie cieki, konieczne może okazać się wykonanie podpór pośrednich w korycie cieku oraz odpowiednie ubezpieczenie brzegów i dna, co może wiązać się z oddziaływaniem na elementy oceny stanu hydromorfologicznego cieku”. W nawiązaniu do powyższego, należy w ramach analizy oddziaływania zidentyfikować możliwy wpływ planowanych prac w obrębie przekraczanych cieków na środowisko przyrodnicze,

uwzględniając również obszary chronione, a następnie zaproponować adekwatne działania minimalizujące.

Autorzy prognozy (str. 75) słusznie zauważają, że „dla przedsięwzięć polegających na budowie nowych linii kolejowych, priorytetem powinna być szczegółowa analiza wariantów lokalizacji przedsięwzięć”, jednak zagadnienia tego nie podejmują, mimo że rozwiązania takie służą osiągnięciu celu stojącego przed strategiczną oceną oddziaływania na środowisko, którym jest zwiększenie poziomu ochrony środowiska. W ramach strategicznej oceny oddziaływania na środowisko projektowanego dokumentu, mając na uwadze wiedzę o planowanych inwestycjach, jaką dysponują Autorzy, istnieje możliwość zaprezentowania różnych pod względem presji na środowisko wariantów korytarzy możliwego przebiegu inwestycji lub konkretnych tras. Zawarte w prognozie ogólne sformułowania, takie jak „trasa dla nowych linii kolejowych powinna w miarę możliwości omijać obszary chronione, cenne siedliska przyrodnicze, stanowiska chronionych gatunków roślin, grzybów i zwierząt oraz inne cenne elementy przyrody” (str. 75 prognozy) nie są wystarczające.

W prognozie, dla kategorii przedsięwzięć wchodzących w skład ZIPLK, należy także przedstawić założenia dotyczące kompensacji, które będą następnie wdrażane. Aspekt ten posiada bardzo istotne znaczenie z uwagi na fakt, że w prognozie przedstawiono oszacowania wskazujące na konieczność zajęcia na potrzeby inwestycji powierzchni około 270 km² (str. 108), wśród których tereny nie objęte przez zabudowę miejską i przemysłową stanowią około 25%.

Równie istotnym zagadnieniem jest stworzenie adekwatnego systemu monitorowania skutków realizacji postanowień dokumentu. Zaproponowane rozwiązanie polegające na sporządzaniu zestawień m.in. na temat liczby decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, o różnej specyfice, wydanych dla przedsięwzięć przewidzianych w ZIPLK (str. 182), nie niesie informacji pozwalających na zbadanie rzeczywistych skutków środowiskowych realizacji postanowień tego dokumentu. Niemniej próba połączenia monitoringu skutków ZIPLK z dokumentacją tworzoną dla konkretnych inwestycji jest słuszna. Optymalnym rozwiązaniem jest stworzenie katalogu działań monitoringowych, które inwestor będzie następnie wdrażał w ramach realizacji poszczególnych przedsięwzięć. Uporządkowane w skali kraju działanie ma szansę dostarczyć metodycznie poprawnych wyników i może zapobiec nakładaniu różnorodnych jakościowo propozycji monitorowania przedsięwzięć w ramach wydawania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Ponadto:

- niezbędne jest wyjaśnienie stwierdzenia, że w przypadku Centralnej Magistrali Kolejowej „może dojść do ograniczenia migracji zwierząt na etapie eksploatacji, poprzez zastosowanie wygrodzeń na niektórych odcinkach linii” (str. 64), ponieważ w prognozie brak informacji o przyczynach częściowego wygrodzenia linii i opisu wpływu tego wygrodzenia na możliwości migracyjne zwierząt;

- warto rozważyć podjęcie przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. współpracy z innymi instytucjami działającymi w ramach resortu infrastruktury celem ograniczenia niekorzystnych oddziaływań na środowisko wynikających z jednoczesnego, w przyszłości, funkcjonowania różnych obiektów infrastruktury transportowej; współpraca taka, już na etapie planowania strategicznego, powinna dotyczyć niwelacji oddziaływań pochodzących z przedsięwzięć opisanych w rozdziale „5.12 Analiza i ocena możliwości kumulowania się oddziaływań” (str. 154-170 prognozy) oraz zidentyfikowanych w trakcie oceny kolejnych, przygotowywanych, projektów dokumentów z zakresu infrastruktury transportowej.

MAREK KAJS
Zastępca Generalnego Dyrektora
Zastępca Generalnego Dyrektora Ochrony
Środowiska
/ – podpisany cyfrowo/

Lp.	Nazwa organu	Data wpływu	Treść opinii i uzasadnienie	Decyzja	Uzasadnienie decyzji
1	Główny Inspektor Sanitarny	09.10.2020	Brak uwag.	-	-
2	Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska	03.11.2020	W prognozie przedstawiono ogólnie szereg oddziaływań specyficznych dla modernizacji, budowy i funkcjonowania linii kolejowych, dokonano także wielu oszacowań uwzględniających efekt realizacji całego projektu ZIPLK, jednak nie przedstawiono wszystkich istotnych informacji o poszczególnych projektach dostępnych na obecnym etapie projektowania. Braki te są zauważalne szczególnie w odniesieniu do wpływu na ludzi oraz elementy środowiska przyrodniczego.	Nieuwzględniona	<p>Jak wielokrotnie podkreślano w Prognozie, wiedza o projektach zgromadzonych na liście inwestycji przedstawionej w Planie, poza nielicznymi wyjątkami, opisanymi w rozdziale 1.3.2, ogranicza się jedynie do mniej lub bardziej zgeneralizowanego przebiegu linii w postaci obiektu (linii) w pliku *.shp, tytułu projektu i przyporządkowanej mu kategorii interwencji. Rodzaju interwencji (przybliżony zakres robót budowlanych) w żadnym wypadku nie można traktować stricte jako informacji z dokumentacji projektowych, tj. możliwych do skonfrontowania np. z danymi geodezyjnymi i wyciągania na ich podstawie wniosków o faktycznym oddziaływaniu konkretnych projektów na środowisko. Szczegółowe dane o projekcie, w tym granice obszaru potrzebnego do realizacji planowanego przedsięwzięcia ustalane są w projekcie budowlanym. Aktualnie inwestor nie posiada dla zdecydowanej większości ani dokumentacji technicznej (projekt budowlany) ani przedprojektowej – Studium Wykonalności, które właśnie określa w bardziej przybliżony sposób zakres projektu (rodzaj interwencji budowlanej). Należy zatem stwierdzić, że w prognozie przedstawiono wszystkie istotne informacje o projektach - dostępne na obecnym etapie. Przy czym należy jednoznacznie podkreślić, że nie jest to etap projektowania.</p> <p>Mając to na uwadze, co również niejednokrotnie wskazywano w podejściu metodycznym, dostępne dane wykorzystano do oceny oddziaływania na środowisko efektów wdrożenia dokumentu jako całości.</p>

Lp.	Nazwa organu	Data wpływu	Treść opinii i uzasadnienie	Decyzja	Uzasadnienie decyzji
					Do przeprowadzenia niezbędnych ocen i analiz w środowisku GIS wykorzystano wszystkie posiadane i pozyskane na potrzeby realizacji Prognozy dane.

W odniesieniu do obszarów objętych ochroną, podkreślenia wymaga, że odpowiednim poziomem szczegółowości w ocenie wpływu jest cel/przedmiot ochrony danego obszaru. W stanie obecnym tzw. kolizje planowanych przedsięwzięć z obszarami objętymi ochroną, sprowadzają się do wskazania formy ochrony przyrody, przez które przebiegnie przyszła inwestycja (tabela 1 załącznika 2), w przypadku obszarów Natura 2000 także ich nazwy i tzw. długości konfliktu (tab. 2 zał. 2) oraz przewidywanego prawdopodobieństwa wystąpienia oddziaływania na formę ochrony (zał. 3). Zatem, aby zapoznać się ze specyfiką konkretnego przedsięwzięcia należy sięgnąć do kilku części prognozy, a mimo tego nie uzyskuje się zadawalających informacji w zakresie wpływu danej inwestycji na przedmioty ochrony terenów chronionych oraz pozostałe elementy środowiska. Przykładowo, z powyższych tabel

Uwzględniona

Spełnienie wszystkich wymogów stawianych Prognozie przez ustawę OOS wymusiło zastosowanie podejścia metodycznego umożliwiającego przeprowadzenie oceny dokumentu definiującego ponad 300 przedsięwzięć liniowych obejmujących ponad 20 000 km linii kolejowych do zrealizowania na terenie całego kraju w perspektywie roku 2040, przy podkreślonej już niejednokrotnie bardzo ogólnej i w wielu wypadkach niepewnej wiedzy o samych przedsięwzięciach i ich lokalizacji. Wymusiło to konieczność zastosowania pewnych generalizacji i agregacji oraz strukturyzacji przygotowanego dokumentu Prognozy.

Kryteria przyjęte do oceny ryzyka wystąpienia oddziaływań na każdy z komponentów zostały szczegółowo opisane w odpowiednich rozdziałach Prognozy. Podkreślić należy, że ocena wpływu na przedmioty ochrony obszarów Natura 2000 która była jedynym z elementów oceny, podlegała agregacji i kwantyfikacji z innymi elementami w ocenie ryzyka.

W celu uzupełnienia informacji w sposób wskazany przez organ przygotowano zestawianie i uszczegółowioną ocenę potencjalnych oddziaływań Planu na przedmioty ochrony obszarów Natura 2000. Analizy szczegółowe uwzględniono w rozdziale 5.1 Prognozy.

Analiza polegała na identyfikacji płatów siedlisk i stanowisk gatunków w strefie oddziaływania inwestycji o znanym przebiegu. Z uwagi na brak szczegółowych danych projektowych przyjęto bufor na poziomie 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

wynika, że trasę projektu "budowa nowej linii kolejowej Jasło - Dębica" określono w sposób przybliżony (zał. 3), a inwestycja ta będzie przebiegać przez 2 specjalne obszary ochrony siedlisk oraz rezerwat przyrody, park krajobrazowy i obszar chronionego krajobrazu (tab. 1 zał. 2). Obszarami specjalnej ochrony siedlisk, przez które przebiegnie planowa linia są „Wisłok z dopływami” i „Las nad Braciejową” (tab. 2 zał. 2) i według załącznika 3, wpływ projektu na przedmioty ochrony tych obszarów oceniono jako średni. Nie wskazano przy tym, których przedmiotów ochrony oddziaływanie dotyczy i jaki będzie miało charakter. Nie wyjaśniono na czym polegać będzie "średnie" prawdopodobieństwo oddziaływania na rezerwat przyrody i którego obiektu będzie dotyczyć. Nieznane jest także przybliżony przebieg linii w odniesieniu m.in. do siedzib ludzkich, form użytkowania terenu itp. Nie wiadomo także,

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 identyfikację ryzyka wystąpienia takiego oddziaływania konieczną do zweryfikowania na etapie dokumentacji projektowej.

mimo przybliżonego ustalenia przebiegu projektu, m.in. części jakich ekosystemów zostaną wyeliminowane i poddane fragmentaryzacji, przez jakie miejscowości przebiegać będzie linia, na jaką zabudowę może oddziaływać. Należy także stwierdzić, że tabela 1 załącznika 2 nie zawiera istotnych informacji w zakresie oceny wpływu na środowisko, ponieważ zestawiona liczba form ochrony przyrody, przez które przebiega projekt, nie stanowi, pod względem poznawczym, dobrej miary wpływu danego projektu na przedmioty ochrony wskazanych obszarów chronionych.

Wobec powyższego należy zaznaczyć, że Autorzy prognozy dysponują wiedzą o przebiegu większej części inwestycji, a także opracowaniami dotyczącymi zasobów przyrodniczych i struktury terenu. Wynika to ze stwierdzenia o wykorzystywaniu informacji o stanowiskach gatunków i

siedliskach będących przedmiotami ochrony obszarów Natura 2000, mieszczących się w buforze 150 m od osi linii kolejowych przebiegających przez obszary (str. 72) oraz, pośrednio, z przytoczenia istotnych sumarycznych informacji dotyczących zajęcia na potrzeby nowych inwestycji terenów różnych kategorii (str. 108). W przedłożonej wersji prognozy poziom szczegółowości pewnych jej części został niezasadnie uogólniony. Przykładowo na str. 43-76 przedstawiono opis różnorodności biologicznej, w tym obszary chronione, w którym zawarto informacje dotyczące całego kraju, mimo braku powiązań z inwestycjami przewidywanymi w ZIPLK. Odniesienia do inwestycji przewidzianych w ZIPLK polegają jedynie na przedstawieniu ich rozmieszczenia w skali całego kraju, względem obszarów cennych pod względem przyrodniczym. Takie rozwiązanie jest niewystarczające. Prognoza dla

		<p>konkretnych zamierzeń inwestycyjnych lub ich grup wymaga przedstawienia odpowiednich analiz w zakresie oddziaływania na przedmioty ochrony obszarów Natura 2000, które znajdują się w granicach oddziaływania wykazanych przedsięwzięć. Muszą być one możliwe do zidentyfikowania na podstawie deklarowanej przez Autorów wiedzy (m.in. danych pozyskanych z regionalnych dyrekcji ochrony środowiska), adekwatnie do zawartości projektu dokumentu i strategicznego poziomu oceny. Analizy takie powinny zostać wykonane dla konkretnych etapów wystąpienia oddziaływania (realizacja, funkcjonowanie). Powinny również uwzględniać różnice w oddziaływaniach planowanych do realizacji nowych przedsięwzięć oraz tych przewidzianych do modernizacji. Na ich podstawie należy przedstawiać możliwe do zastosowania środki</p>		
--	--	--	--	--

			minimalizujące, a jeżeli zajdzie taka potrzeba również kompensujące.		
--	--	--	---	--	--

Lp.	Nazwa organu	Data wpływu	Treść opinii i uzasadnienie	Decyzja	Uzasadnienie decyzji
4			<p>Niewłaściwe jest zupełne przeniesienie analizy w zakresie oddziaływania na obszary Natura 2000 na etap postępowań administracyjnych dla przedsięwzięć. Przy analizach dotyczących obszarów Natura 2000, oprócz wskazania prawdopodobieństwa wystąpienia oddziaływań, niezbędne jest także wskazanie ich charakteru, lecz także określenie czy są one znaczące w rozumieniu art. 3 ust. 1 pkt 17 ustawy ooś. Bowiern przy braku możliwości wykluczenia negatywnego oddziaływania, zgodnie z art. 55 ust. 2 tej ustawy, w prognozie powinna zostać przeprowadzona analiza przesłanek, o których mowa w art. 34 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz.U. z 2020 r. poz. 55 ze zm.). W przypadku konieczności zastosowania ww. kompensacji winna ona dotyczyć wyłącznie</p>	<p>Uwzględniona</p>	<p>Jak już wskazano, ocena oddziaływania na przedmioty ochrony obszarów Natura 2000 była przedmiotem oceny, jednak podlegała kwantyfikacji jako jeden z elementów oceny ryzyka.</p> <p>Wyniki uszczegółowienia analizy oddziaływań Planu na przedmioty ochrony obszarów Natura 2000, o którą uzupełniono Prognozę w wyniku uwag organu, z zastrzeżeniem wskazanym w poprzednim punkcie, pozwalają wykluczyć przesłankę znaczącego negatywnego oddziaływania dokumentu jako całości na sieć Obszarów N2000.</p> <p>Tym samym nie zmieniają one generalnych wniosków opisanych w prognozie i pozwalają wykluczyć znacząco negatywne oddziaływanie wdrożenia zamierzeń Planu na obszary N2000.</p>

Lp.	Nazwa organu	Data wpływu	Treść opinii i uzasadnienie	Decyzja	Uzasadnienie decyzji
			<p>działań, które wiążą się z naprawą szkodliwego wpływu na przedmioty i cele ochrony obszaru sieci Natura 2000, objęte znaczącym negatywnym oddziaływaniem. Należy mieć na uwadze, iż niepełne informacje o zakresie wpływu realizacji poszczególnych przedsięwzięć na obszary Natura 2000 przyczyniają się do braku możliwości wykluczenia znaczącego negatywnego oddziaływania na te obszary, co skutkuje niemożnością przyjęcia dokumentu, zgodnie z art. 55 ust. 2 ustawy ooś, szczególnie wobec braku analiz w zakresie przesłanek, o których mowa w art. 34 ustawy o ochronie przyrody. Podkreślenia wymaga, iż w przypadku gdy dokument może znacząco negatywnie oddziaływać na siedliska i gatunki priorytetowe, zaś jego przyjęcie wynika z innych koniecznych wymogów nadrzędnego interesu publicznego,</p>		

Lp.	Nazwa organu	Data wpływu	Treść opinii i uzasadnienie	Decyzja	Uzasadnienie decyzji
			przed przyjęciem dokumentu wymagane jest uzyskanie opinii Komisji Europejskiej.		

Rozszerzając ocenę poszczególnych projektów lub ich grup (lub tylko samą prezentację dokonanej już oceny), należy mieć na względzie konieczność dokonania podziału przedsięwzięć co najmniej na dwie kategorie: nowobudowane linie kolejowe oraz przebudowy/rozbudowy wzdłuż linii istniejących. Tak ujęte typy przedsięwzięć różnią się pod względem skali i zakresu oddziaływań oraz z uwagi na możliwość lokalizacyjnego wariantowania inwestycji pierwszej z wymienionych grup. O ile przedsięwzięcia polegające na zmianach wzdłuż istniejących linii kolejowych nie posiadają możliwości zmiany przebiegu, to w przypadku przedsięwzięć nowobudowanych, taka szansa istnieje i powinna zostać wykorzystana właśnie już na etapie oceny strategicznej. Powyższe przesłanki należy wziąć pod uwagę przy podziale projektów, zastosowaniu różnych zasad opisu

Uwzględniona częściowo

Uwaga uznana jedynie częściowo za zasadną, ponieważ przyjęta już na wstępie prac nad Prognozą kategoryzacja interwencji zdefiniowała przedsięwzięcia polegające na budowie oraz rozbudowie i przebudowie elementów infrastruktury.

Jak wskazano w uwadze taki podział projektów stosowano w prognozie i stanowił on podstawę do oceny oddziaływania przedsięwzięć na poszczególne komponenty środowiska.

Podkreślić jednak ponownie należy, iż na etapie sporządzania Prognozy nie ma precyzyjnych informacji o planowanych wariantach lokalizacyjnych nowych linii, a do ocen przyjęto jedynie ich przebieg orientacyjny przyjmujący postać linii wykreślonych na mapie. Dokumentacja określająca przebieg wariantów nie jest podstawą Prognozy oddziaływania na środowisko i nie jest dostępna na tym etapie.

Zadaniem Prognozy jest ocena całości dokumentu, a nie uszczegółowianie informacji w nim zawartych np. przez trasowanie przebiegu nowych linii.

Z tego względu, w naszej ocenie, pogłębienie opisu o ocenę oddziaływania na przedmioty ochrony obszarów N2000 i propozycje działań minimalizujących, o które rozszerzono Prognozę, wyczerpuje temat uwagi.

		<p>i oceny, oraz częściowych podsumowań. Co prawda taki podział projektów stosowano w prognozie, jednak różnice w zakresie oddziaływań prezentowano tylko na poziomie kategorii inwestycji, a nie w odniesieniu do konkretnych projektów, o znanych przebiegach. Należy mieć także na uwadze, możliwość różnicowania szczegółowości w opisie różnych oddziaływań. Przykładowo, o ile ocena wpływu funkcjonowania linii kolejowych na śmiertelność zwierząt jest trudna do przewidzenia, to nie można pomijać wymiernych oddziaływań, które będą skutkiem zajęcia terenu celem budowy nowych obiektów i skutkują eliminacją określonych środowisk, siedlisk przyrodniczych czy siedlisk gatunków.</p> <p>Na wskazanym podziale powinny opierać się kolejne części prognozy: opisy środowiska w zasięgu oddziaływania inwestycji, analiza oddziaływań oraz</p>		
--	--	--	--	--

		<p>propozycje rozwiązań zmniejszających niekorzystny wpływ na środowisko. W odniesieniu do projektów polegających na budowie linii kolejowej o nowym lub wznawianym przebiegu należy stosować najbardziej zaawansowany sposób oceny, pozwalający określić oddziaływania bezpośrednie wynikające z przeznaczenia terenów na potrzeby inwestycji oraz funkcjonowania linii kolejowej w obszarach dotąd pozbawionych takich funkcji.</p>		
--	--	---	--	--

Lp.	Nazwa organu	Data wpływu	Treść opinii i uzasadnienie	Decyzja	Uzasadnienie decyzji
6			<p>Różnice w poziomie szczegółowości i określeniu prawdopodobieństwa wystąpienia pewnych oddziaływań wynikają także z różnego stopnia zaawansowania inwestycji. Należy wziąć pod uwagę, że część z inwestycji posiada dokumentację środowiskową, a także decyzje o środowiskowych uwarunkowaniach. W związku z powyższym, w prognozie powinny zostać przedstawione analizy dla każdej inwestycji z osobną, zaś dla tych, które posiadają dokumentację środowiskową, jej ustalenia powinny zostać uwzględnione.</p>	<p>Nieuwzględniona</p>	<p>Uwaga uznana za niezasadną. Dokument Planu wskazuje projekty, a nie przedsięwzięcia. Przedsięwzięcia wchodzące w ramy danego projektu będą definiowane na późniejszym etapie.</p> <p>Nie znając zakresu przedsięwzięcia, nie ma możliwości ocenić, czy posiadana dokumentacja środowiskowa jest wystarczająca, czy też będzie potrzebna wykonania jej na nowo. Organa, wydając decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach, nie poprzestają na informacjach, które dostępne są dla projektów na etapie sooś (tj. nazwa, przybliżona lokalizacja oraz wskazanie dominującego charakteru: budowa/rozbudowa/ przebudowa). Dlatego też nie można stwierdzić, że opracowana jest dokumentacja środowiskowa (KIP, Raport ooś) dla projektu, nie wiedząc, jakie przedsięwzięcie i o jakim zakresie będzie w ramach projektu realizowane.</p> <p>Posiadana dokumentacja środowiskowa, którą można uwzględnić dla projektów o znanej lokalizacji, dotyczy jedynie rozpoznania środowiska przyrodniczego (aczkolwiek również w ograniczonym zakresie, gdyż środowisko przyrodnicze podlega dynamicznym zmianom). Została ona uwzględniona w analizie oddziaływań na przedmioty i cele obszarów Natura 2000, o którą uzupełniono Prognozę ooś na życzenie GDOŚ.</p> <p>W celu wypełnienia warunków określonych w piśmie uzgadniającym GDOŚ DOOŚ-TSOOŚ.411.6.2020.BW z dnia 19.03.2020, w Prognozie uszczegółowiono zapisy dla 4 projektów, dla których istnieje największe prawdopodobieństwo, że przedsięwzięcia będą realizowane w oparciu o posiadaną dokumentację środowiskową.</p>

Lp.	Nazwa organu	Data wpływu	Treść opinii i uzasadnienie	Decyzja	Uzasadnienie decyzji
7			<p>Warto zauważyć, że w prognozie nie znalazły się szersze informacje dotyczące odwodnień, wykonywanych podczas prac przy budowie/przebudowie/modernizacji linii kolejowych. Jak wskazano na str. 91 prognozy „aspekt przekształceń, w szczególności hydromorfologicznych, którym poddawane są cieki w fazie inwestycyjnej na skutek budowy lub przebudowy infrastruktury kolejowej oraz związana z tym również zmiana zagospodarowania terenu implikująca często zmianę stosunków wodnych mogącą z kolei mieć wpływ na ich reżim oraz powiązania z wodami podziemnymi”. W związku z powyższym, powinna zostać przeprowadzona analiza wpływu odwodnień na środowisko przyrodnicze, w szczególności na organizmy i siedliska od wód zależne. Ponadto w prognozie powinno zostać wskazane jakich</p>	<p>Uwzględniona częściowo</p>	<p>Przywołany cytat został wyrwany z kontekstu. Cały opis odnosi się do ogólnych czynników oddziaływania sektora transportu kolejowego na możliwość osiągnięcia celów środowiskowych JCWP. Wskazany czynnik w dalszej części został szczegółowo przeanalizowany z odwołaniem do przeglądu inwestycji kolejowych w latach 2014–2020, który dla niemal 200 przeanalizowanych przedsięwzięć praktycznie wkluczył ryzyko wpływu na osiągnięcie celów środowiskowych JCWP w obrębie których były realizowane.</p> <p>Podobną analizę przestrzenną przeprowadzono dla projektów objętych ocenianym dokumentem. Podkreślić należy, że we wszystkich obecnie obowiązujących aPGW brak jest wskazań, by linie kolejowe negatywnie wpływały na cele środowiskowe RDW. Pozwoliło to wykluczyć ryzyko wystąpienia znaczącego negatywnego oddziaływania ocenianego dokumentu na ten aspekt.</p> <p>Zgodnie ze wskazaniem organu, uszczegółowiono Prognozę w zakresie propozycji rozwiązań, jakich nie należy stosować w przypadku odwodnień przy realizowanych przedsięwzięciach. Ponadto jedną z rekomendacji płynących z Prognozy jest obligowanie wszystkich wykonawców dokumentacji projektowych dla przedsięwzięć objętych Planem do wykorzystania opracowanych przez PKP PLK wytycznych dotyczącej sposobu realizacji zaleceń RDW w projektach kolejowych, które zawierają katalog tzw. dobrych praktyk, uwzględniających również aspekt barier migracyjnych.</p>

Lp.	Nazwa organu	Data wpływu	Treść opinii i uzasadnienie	Decyzja	Uzasadnienie decyzji
			<p>rozwiązań nie należy stosować, jak np. prefabrykowane korytka betonowe (tzw. „korytka krakowskie”) używane przy umocnieniach rowów i skarp, które stanowią barierę dla przemieszczania się płazów, gadów i niektórych małych ssaków, a następnie powinny zostać wskazane rozwiązania przyjazne dla zwierząt, zgodne z powszechnie dostępnymi publikacjami opisującymi dobre praktyk.</p>		
8			<p>W prognozie (str. 93) stwierdzono, że „w przypadku nowych linii kolejowych przecinających szerokie cieki, konieczne może okazać się wykonanie podpór pośrednich w korycie cieku oraz odpowiednie ubezpieczenie brzegów i dna, co może wiązać się z oddziaływaniem na elementy oceny stanu hydromorfologicznego cieku”. W nawiązaniu do powyższego, należy</p>	<p>Nieuwzględniona</p>	<p>Takiej analizy przestrzennej na podstawie danych aPGW dokonano w Prognozie, jako jedno z kryteriów przyjmując przebieg projektów w obrębie zlewni stanowiących JCWP o zagrożonych celach środowiskowych i zidentyfikowanej presji hydromorfologicznej. W jej wyniku oddziaływanie tego aspektu uznano za punktowe (ograniczone do krótkich odcinków cieków), a więc potencjalne szacowane zmiany stanu hydromorfologicznego w relacji do długości JCWP były nieznaczące.</p> <p>Podkreślenia wymaga też fakt, iż w rozdziale 5.3.14 jako jedno z działań minimalizujących określono wykorzystanie do umacniania brzegów koryt cieków / rowów materiałów naturalnych. Ponadto wskazano, iż obszerny katalog działań minimalizujących wpływ inwestycji kolejowych na wody</p>

Lp.	Nazwa organu	Data wpływu	Treść opinii i uzasadnienie	Decyzja	Uzasadnienie decyzji
			<p>w ramach analizy oddziaływania zidentyfikować możliwy wpływ planowanych prac w obrębie przekraczanych cieków na środowisko przyrodnicze, uwzględniając również obszary chronione, a następnie zaproponować adekwatne działania minimalizujące.</p>		<p>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 dokumentacji środowiskowej dla przedsięwzięć, której wykorzystania wymaga PKP PLK S.A. od wszystkich swoich wykonawców. Ponadto jedną z rekomendacji płynących z Prognozy jest wyartykułowanie konieczności uwzględnienia tych wytycznych w treści ocenianego Planu dla wszystkich projektów nim objętych, co zapewnia ochronę środowiska wodnego w tym aspekcie.</p>
9			<p>Autorzy prognozy (str. 75) słusznie zauważają, że „dla przedsięwzięć polegających na budowie nowych linii kolejowych, priorytetem powinna być szczegółowa analiza wariantów lokalizacji przedsięwzięć”, jednak zagadnienia tego nie podejmują, mimo że rozwiązania takie służą osiągnięciu celu stojącego przed strategiczną oceną oddziaływania na środowisko, którym jest zwiększenie poziomu ochrony środowiska. W ramach strategicznej oceny oddziaływania na środowisko projektowanego</p>	<p>Nieuwzględniona</p>	<p>Autorzy celowo nie podejmują próby tyczenia alternatywnych przebiegów tras kolejowych, z powodów opisanych już przy analizie uwagi nr 5. Nie jest to rolą Prognozy oddziaływania na środowisko. Trasowanie wariantów lokalizacyjnych przedsięwzięć dokonywane jest na etapie Studium Wykonalności.</p> <p>Ponadto, każdorazowa propozycja alternatywnego przebiegu trasy linii kolejowej nie jest jedynie kwestią wytyczenia nowej prostej na mapie. Propozycje dokładnych przebiegów wymagają przeprowadzenia kosztownych i zakrojonych na szeroką skalę badań oraz konsultacji i analizy terenowo – studialnej. Wprowadzenie tego typu propozycji na podstawie ograniczonych i niepełnych danych, dostępnych na etapie sporządzania Prognozy, byłoby co najmniej nieodpowiedzialne i nieprofesjonalne.</p> <p>Dlatego Prognoza na poziomie strategicznym identyfikuje projekty, w przypadku których należy tego typu pogłębionych analiz dokonać na etapie przygotowania danego przedsięwzięcia, wskazując aspekty wymagające szczególnej uwagi.</p>

Lp.	Nazwa organu	Data wpływu	Treść opinii i uzasadnienie	Decyzja	Uzasadnienie decyzji
			dokumentu, mając na uwadze wiedzę o planowanych inwestycjach, jaką dysponują Autorzy, istnieje możliwość zaprezentowania różnych pod względem presji na środowisko wariantów korytarzy możliwego przebiegu inwestycji lub konkretnych tras. Zawarte w prognozie ogólne sformułowania, takie jak „trasa dla nowych linii kolejowych powinna w miarę możliwości omijać obszary chronione, cenne siedliska przyrodnicze, stanowiska chronionych gatunków roślin, grzybów i zwierząt oraz inne cenne elementy przyrody” (str. 75 prognozy) nie są wystarczające.		
10			W prognozie, dla kategorii przedsięwzięć wchodzących w skład ZIPLK, należy także przedstawić założenia dotyczące kompensacji, które będą następnie wdrażane. Aspekt ten posiada	Uwzględniona	Ogólne założenia dotyczące możliwych kompensacji uwzględniono w tabeli nr 11 w rozdziale 5.1.8 wskazującego Propozycje minimalizacji dla oddziaływań negatywnych. Sam fakt konieczności zajęcia na potrzeby inwestycji znaczącej powierzchni (łącznie) terenów nie objętych zabudową miejską i przemysłową nie stanowi przesłanki do zastosowania kompensacji. W

Lp.	Nazwa organu	Data wpływu	Treść opinii i uzasadnienie	Decyzja	Uzasadnienie decyzji
			bardzo istotne znaczenie z uwagi na fakt, że w prognozie przedstawiono oszacowania wskazujące na konieczność zajęcia na potrzeby inwestycji powierzchni około 270 km ² (str. 108), wśród których tereny nie objęte przez zabudowę miejską i przemysłową stanowią około 25%.		tym zakresie znaczenie ma wartość przyrodnicza danego terenu oraz położenie inwestycji względem cennych elementów środowiska. W Prognozie przeanalizowano rozmieszczenie ww. elementów (tab. 6 – 9) oraz możliwe zagrożenia i na tej podstawie uwzględniono możliwe działania minimalizujące w tym kompensacje.

Lp.	Nazwa organu	Data wpływu	Treść opinii i uzasadnienie	Decyzja	Uzasadnienie decyzji
11			<p>Równie istotnym zagadnieniem jest stworzenie adekwatnego systemu monitorowania skutków realizacji postanowień dokumentu. Zaproponowane rozwiązanie polegające na sporządzaniu zestawień m.in. na temat liczby decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, o różnej specyfice, wydanych dla przedsięwzięć przewidzianych w ZIPLK (str. 182), nie niesie informacji pozwalających na zbadanie rzeczywistych skutków środowiskowych realizacji postanowień tego dokumentu. Niemniej próba połączenia monitoringu skutków ZIPLK z dokumentacją tworzoną dla konkretnych inwestycji jest słuszna. Optymalnym rozwiązaniem jest stworzenie katalogu działań monitoringowych, które inwestor będzie następnie wdrażał w ramach realizacji poszczególnych przedsięwzięć. Uporządkowane w</p>	<p>Uwzględniona częściowo</p>	<p>Wskazana w prognozie metoda jest jedynym możliwym i realnym do wdrożenia przez Spółkę sposobem monitorowania skutków realizacji postanowień dokumentu.</p> <p>Listę monitorowanych wskaźników rozszerzono o wskaźnik charakteryzujący uzyskane decyzje o środowiskowych uwarunkowaniach nakładające obowiązek prowadzenia monitoringu przyrodniczego, ze wskazaniem jego zakresu. Ponadto, przygotowano narzędzie informatyczne do zbierania i analizy zbieranych danych.</p> <p>Podkreślić należy też fakt, że to organ wydający decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach określa sposób monitorowania dostosowany do specyfiki projektu, zatem określenie docelowego katalogu dla poszczególnych projektów na tym etapie nie jest właściwe.</p>

Lp.	Nazwa organu	Data wpływu	Treść opinii i uzasadnienie	Decyzja	Uzasadnienie decyzji
			<p>skali kraju działanie ma szansę dostarczyć metodycznie poprawnych wyników i może zapobiec nakładaniu różnorodnych jakościowo propozycji monitorowania przedsięwzięć w ramach wydawania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.</p>		
12			<p>Niezbędne jest wyjaśnienie stwierdzenia, że w przypadku Centralnej Magistrali Kolejowej „może dojść do ograniczenia migracji zwierząt na etapie eksploatacji, poprzez zastosowanie wygradzeń na niektórych odcinkach linii” (str. 64), ponieważ w</p>	<p>Uwzględniona</p>	<p>Rozwinięto i wyjaśniono opis dot. projektu CMK w rozdziale 5.1.5 Prognozy.</p>

Lp.	Nazwa organu	Data wpływu	Treść opinii i uzasadnienie	Decyzja	Uzasadnienie decyzji
			<p>prognozie brak informacji o przyczynach częściowego wygradzenia linii i opisu wpływu tego wygradzenia na możliwości migracyjne zwierząt;</p>		
13			<p>Warto rozważyć podjęcie przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. współpracy z innymi instytucjami działającymi w ramach resortu infrastruktury celem ograniczenia niekorzystnych oddziaływań na środowisko wynikających z jednoczesnego, w przyszłości, funkcjonowania różnych obiektów infrastruktury transportowej; współpraca taka, już na etapie planowania strategicznego, powinna dotyczyć niwelacji oddziaływań pochodzących z przedsięwzięć opisanych w rozdziale „5.12 Analiza i ocena możliwości kumulowania się oddziaływań” (str. 154-170 prognozy) oraz zidentyfikowanych w trakcie oceny kolejnych,</p>	<p>Uwzględniona</p>	<p>Jest to wskazanie zbieżne z wnioskami płynącymi z Prognozy, w szczególności rekomendacji nr 5.</p>

Lp.	Nazwa organu	Data wpływu	Treść opinii i uzasadnienie	Decyzja	Uzasadnienie decyzji
			przygotowywanych projektów dokumentów z zakresu infrastruktury transportowej.		



GŁÓWNY INSPEKTOR SANITARNY

HŚ.NS.530.14.2020.KK

Warszawa, dnia 09 października 2020

**Pani
Ewa Makosz
Dyrektor
Biura Ochrony Środowiska
PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.**

Szanowna Pani Dyrektor,

w odpowiedzi na pismo z dnia 18 września 2020 r. znak IOS1-0701-01.23/20 w sprawie zaopiniowania projektu „*PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. - zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku*” wraz z prognozą oddziaływania na środowisko, na podstawie art. 54 ust. 1 w związku z art. 58 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 środowisko¹, uprzejmie informuję, że nie wnoszę uwag do przedłożonych dokumentów.

Z poważaniem

z up. Głównego Inspektora Sanitarnego
Krzysztof Saczka
Zastępca Głównego Inspektora Sanitarnego

/dokument podpisany elektronicznie/

¹ Dz. U. z 2020 r. poz. 283, z późn. zm.



**GENERALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA**

Andrzej Szweda-Lewandowski

Warszawa, 07-01-2021 r.

DOOŚ-TSOOŚ.400.36.2020.TW

Pani

Ewa Makosz

Biuro Ochrony Środowiska

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

ul. Targowa 74, 03-734 Warszawa

Odpowiadając na pytania przedstawione w piśmie z dnia 10 grudnia 2020 r., znak: IOS1-0701-01.32/20, dotyczące sposobu postępowania w przypadku zamiaru wprowadzenia zmian do projektu dokumentu w trakcie strategicznej oceny oddziaływania na środowisko, przekazuję stanowisko w sprawie.

Odnosnie pytań 1 i 2, związanych z koniecznością ponownego poddania opiniowaniu przez właściwe organy projektu wraz z prognozą oddziaływania na środowisko oraz zapewnienia możliwości udziału społeczeństwa w strategicznej ocenie oddziaływania na środowisko, informuję że rozważenie zasadności powtórzenia wymienionych czynności powinno mieć miejsce każdorazowo wobec zamiaru modyfikacji projektu dokumentu i/lub prognozy. Przesłanka, którą przede wszystkim powinien uwzględnić organ opracowujący projekt, to zawartość planowanych modyfikacji, nie zaś specyfika podmiotu postulującego ich wprowadzenie. Ryzyko ewentualnego przedłużenia procesu opracowywania dokumentu z powodu dokonanych w nim zmian nie stanowi argumentu możliwego do uwzględnienia przy ocenie prawidłowości przeprowadzenia procedury oceny strategicznej. Co istotne, należy także pamiętać, że celem tej oceny jest nie tylko zapewnienie wysokiego poziomu ochrony środowiska, ale także komunikacja ze społeczeństwem.

Zatem w przypadku, kiedy planowane modyfikacje projektu będą się wiązać ze zmianami oddziaływania na środowisko – nie tylko w sensie rodzaju, ale też skali i natężenia oddziaływań – w zakresie znaczącym, organ opracowujący projekt powinien ponownie podjąć wskazane czynności, które, oprócz opracowania prognozy oddziaływania na środowisko, stanowią zasadnicze elementy oceny strategicznej. Należy przy tym podkreślić, że przesłanką do przeprowadzenia oceny, zgodnie z zasadą przezorności, jest ryzyko wystąpienia oddziaływania. Pewność można uzyskać dopiero w toku oceny. W przedmiotowym przypadku, jak wskazano w piśmie oraz, co wynika z przekazanych wraz z nim załączników, modyfikacja dokonana w roku oceny polega na dodaniu około 1150 km nie uwzględnionych wcześniej odcinków inwestycji, z których część będzie realizowana w obszarach Natura 2000. Zmiana będzie wymagała dokonania uzupełnień w prognozie oddziaływania na środowisko. Istnieje zatem wyżej wspomniana przesłanka do powtórzenia postępowania z udziałem społeczeństwa oraz opiniowania przez organy. W celu ułatwienia konsultacji i opiniowania poprzez ich zogniskowanie na zmianach, dokonanych w projekcie dokumentu i prognozie oddziaływania na środowisko, zalecane jest wyróżnienie tych zmian w przedkładanej dokumentacji oraz uzupełnienie tej dokumentacji o ich opis, jeżeli to zasadne, wraz z podaniem przyczyny dokonania danej zmiany. Podkreślenia wymaga, że w przypadku organów administracji opinia, po uprzedniej analizie przedłożonej dokumentacji, dotyczyć będzie wprowadzonych i wyróżnionych zmian, ewentualnie, jeżeli będzie to zasadne, ich interakcji z elementami uprzednio objętymi dokumentacją, np. o charakterze kumulacji.

Odnosząc się do stanowiska wyrażonego w ww. piśmie w brzmieniu *„wg przepisów prawa ponowne poddanie projektu dokumentu oraz prognozy opiniowaniu i konsultacjom społecznym nie jest wymagane, bowiem dokument aktualnie nadal znajduje się w fazie projektu. Wprawdzie zgodnie z art. 46 ust. 2 ustawy o oś „przeprowadzenie strategicznej oceny oddziaływania na środowisko jest też wymagane w przypadku projektu zmiany dokumentu (...), niemniej jednak powyższy przepis ma zastosowanie dla dokumentu wcześniej przyjętego, który następnie podlegałby zmianie”* informuję, że słusznie zaznaczono, że projekt dokumentu nie został przyjęty i bezzasadne byłoby stosowanie regulacji dotyczących jego zmiany na podstawie art. 46 ust. 2 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2020 r., poz. 283, ze zm.). Należy jednak podkreślić, że wykluczenie potrzeby ponawiania wskazanych elementów strategicznej oceny oddziaływania na środowisko w przypadku znaczących zmian, dokonanych w dokumentacji w trakcie tej oceny oznaczałoby dopuszczenie przyjmowania dokumentów o zawartości diametralnie innej, niż wersja poddana

zasadniczym czynnościom w ramach tej procedury. Mogłoby to stanowić poważny zarzut co do prawidłowości przeprowadzenia oceny w stosunku do danego dokumentu, rzutując na jego realizację, ale także zarzut systemowy, dotyczący prawidłowości prowadzenia strategicznych ocen oddziaływania na środowisko w Polsce. Należy tu także ponownie zwrócić uwagę na istotność w ocenie aspektu komunikacji ze społeczeństwem.

Odpowiadając na pytanie 3, związane z ponownym uzgodnieniem zakresu i stopnia szczegółowości prognozy oddziaływania na środowisko, informuję, że i w tym przypadku niezbędne jest rozważenie indywidualne. W piśmie z dnia 10 grudnia 2020 r. oraz w załącznikach do niego wskazano jedynie lokalizacje dodanych odcinków inwestycji nie opisując ich charakteru. W sytuacji, kiedy w zakresie modyfikacji projektu znajdują się przedsięwzięcia o tym samym charakterze, co przedsięwzięcia ujęte w pierwotnej wersji projektu – w stosunku do którego uzgodniono zawartości prognozy oddziaływania na środowisko – nie będzie istniała potrzeba powtórnego ustalania zakresu i stopnia szczegółowości prognozy.

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



**GENERALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA**

Andrzej Szweda-Lewandowski

Warszawa, 20-05-2021 r.

DOOŚ-TSOOŚ.410.10.2020.2.TW/KSZ

Pani

Ewa Makosz

Dyrektor Biura Ochrony Środowiska

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

ul. Targowa 74, 03-734 Warszawa

Nawiązując do pisma za dnia 22 kwietnia 2021 r., znak: IOS1.414.1.2021.PCh.6, określającego zakres zmian projektu dokumentu pn. „PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. - zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku” (dalej jako ZIPLK), biorąc pod uwagę zawartość zmodyfikowanej prognozy oddziaływania na środowiska przekazanej przy piśmie z dnia 19 marca 2021 r., znak: IOS1.414.1.2021.PCh.4, poniżej przedstawiam opinię uzupełniającą wydaną w ramach strategicznej oceny oddziaływania na środowisko.

W oparciu o art. 54 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2021 r., poz. 247; dalej ustawa ooś), organ opracowujący projekt, o którym mowa w art. 46 lub art. 47 ust. 1 tej ustawy, poddaje projekt, wraz z prognozą oddziaływania na środowisko, opiniowaniu przez właściwe organy.

W przypadku ZIPLK wniosek o wydanie stosownej opinii skierowano do Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska (dalej GDOŚ) pismem z dnia 18 września 2020 r., znak: IOS1-0701-01.22/20. GDOŚ w piśmie z dnia 3 listopada 2020 r., znak: DOOŚ-TSOOŚ.410.10.2020.TW, przedstawił opinię.

W związku z modyfikacjami projektu ZIPLK, podmiot opracowujący dokument zwrócił się do GDOŚ, ww. pismem z dnia 19 marca 2021 r., z wnioskiem o ponowną opinię, która miałaby objąć całość dokumentacji. GDOŚ wyjaśnił – pismo z dnia 20 kwietnia 2021 r., znak: DOOŚ-TSOOŚ.400.36.2020.TW.2 – że dodatkowa opinia może objąć jedynie nowe elementy projektu dokumentu oraz wynikające z nich zmiany prognozy oddziaływania na środowisko (dalej jako prognoza), których nie uwzględniała podstawowa, wcześniej wydana, opinia. Ponadto GDOŚ wniósł o uzupełnienie dokumentacji, które przedstawiono w ww. piśmie z dnia 22 kwietnia 2021 r.

Zgodnie z wyjaśnieniami podmiotu opracowującego ZIPLK, modyfikacje projektu dokumentu, które nie zostały objęte poprzednią opinią sporządzoną w ramach strategicznej oceny oddziaływania na środowisko, polegają na włączeniu następujących inwestycji:

- 1) w ramach „Projektów ponadregionalnych” (tab. 1) uwzględniono – poz. 121 - Prace na linii 208 na odcinku Brodnica – Działdowo; 122 - Prace na ciągu Zebrzydowa – Żagań; 123 - Prace na ciągu Gorzów Wlkp. - Szczecin obejmującym linii 415, 422 i 411; 124 - Prace na liniach 363 i 364 na ciągu Międzychód - Wierzbnio - Skwierzyna/Międzyrzecz; 125 - Prace na linii kolejowej nr 281 na odcinku Gniezno – Chojnice; 126 - Prace na linii 286 na odcinku Wałbrzych Główny - Kłodzko Główny;
- 2) w ramach „Projektów związanych ze szprychami CPK” (tab. 2, w projekcie błędnie oznaczonej nr 1) uwzględniono – poz. 19 - Prace na linii 32 na odcinku Białystok – Lewki;
- 3) w ramach „Projektów multilokalizacyjnych” (tab. 3, w projekcie błędnie oznaczonej nr 2) uwzględniono – poz. 20 - Zwiększenie kolejowej dostępności regionów atrakcyjnych turystycznie; 21 - Poprawa stanu technicznego infrastruktury kolejowej w rejonach przygranicznych; 22 - Dostosowanie wybranych stacji do obsługi pociągów o długości 750 m; 23 - Udrożnienie podstawowych ciągów wywozowych z Górnego Śląska; 24 - Udrożnienie podstawowych ciągów wywozowych z Dolnego Śląska; 25 - Poprawa dostępu kolejowego do istotnych generatorów ruchu kolejowego w tym terminali; 26 - Poprawa warunków ruchu towarowego poprzez umożliwienie separacji ruchu pasażerskiego; 27 - Wybrane prace w obszarze Węzła Warszawskiego; 28 - Wybrane prace w obszarze Węzła Poznańskiego; 29 - Wybrane prace w obszarze Węzła

Wrocławskiego; 30 - Wybrane prace w obszarze Węzła Krakowskiego; 31 - Wybrane prace w obszarze Węzła Trójmiejskiego; 32 - Wybrane prace w obszarze Węzła Szczecińskiego; 33 - Wybrane prace w obszarze Węzła Łódzko-Koluszkowskiego; 34 - Wybrane prace w obszarze Węzła GOP; 35 - Prace w zakresie zdalnego sterowania i centralizacji obsługi; 36 - Wybrane prace w zakresie digitalizacji infrastruktury kolejowej; 37 - Poprawa stanu technicznego urządzeń sieci trakcyjnej; 38 - Prace na wybranych liniach związanych z koncepcją budowy CPK; 39 - Digitalizacja infrastruktury kolejowej poprzez zabudowę nowoczesnych urządzeń i systemów;

- 4) w ramach „Projektów regionalnych” (tab. 4) uwzględniono – poz. 188 - Prace na linii nr 275 na odcinku Żagań - Bieniów – Lubsko; 189 - Prace na linii 303 na odcinku Rokitki – Duninów; 190 - Prace na linii 291 na odcinku Boguszów Gorce Wschód - Mieroszów - granica państwa; 191 - Prace na linii 298 i 299 na odcinku Sędziszów - Kamienna Góra - Lubawka - granica państwa; 192 - Dostosowanie Wrocławskiego Węzła Kolejowego dla potrzeb kolei miejskiej, aglomeracyjnej i regionalnej; 193 - Poprawę funkcjonalności układów torowych i urządzeń sterowania ruchem kolejowym na stacjach kolejowych; 194 - Modernizacja z elektryfikacją linii kolejowej nr 24 Piotrków Tryb – Bełchatów z wydłużeniem do Bogumiłowa; 195 - Budowa linii kolejowej Warszawa – Grójec; 196 - Budowa linii kolejowej Zegrze – Przasnysz; 197 - Budowa nowej linii kolejowej Sokołów Podlaski -Węgrów – Mrozy; 198 - Budowa linii kolejowej Kozenice – Warka; 199 - Prace na linii 142 Tychy - Katowice Murcki - Katowice Ligota; 200 - Prace na ciągu Gliwice - Ruda Kochłowice – Katowice.

Zmiany w ZIPLK objęły także usunięcie z grupy projektów regionalnych inwestycji pn. „Odbudowa połączenia Dzierżoniów - Pieszyce – Bielawa”.

Odnosząc się do zawartości prognozy w kontekście ww. zmian ZIPLK, należy zauważyć, że zaprezentowana analiza oddziaływania przedsięwzięć w fazie realizacji i eksploatacji jest zbyt ogólna. Położenie wskazanych inwestycji zostało przedstawione na mapach, zatem znana jest ich lokalizacja (przebudowy) lub przybliżony przebieg (budowy). W związku z powyższym, w prognozie powinny zostać przedstawione analizy dla każdej inwestycji z osobna, zaś dla tych, które posiadają dokumentację środowiskową, uwzględnione powinny zostać jej zapisy. Prognoza zawiera liczne ogólne sformułowania odnoszące się do wszystkich inwestycji, jednak brak analiz dotyczących poszczególnych inwestycji, w tym w zakresie możliwych do zastosowania środków minimalizujących, czy kompensujących.

Ponadto zestawienia informacji budzą zastrzeżenia w zakresie podstawowym, dotyczącym ich spójności. W prognozie (str. 77) wskazano, że działania minimalizujące dla obszarów Natura 2000 zostały ujęte w tabeli 3 załącznika 2, jednak przywołane zestawienie dotyczy „Pozostałych form ochrony przyrody” i zawiera podstawowe informacje na ich temat. Dodatkowo należy zaznaczyć, że w odniesieniu do projektu „Budowa linii kolejowej Kozienice – Warka”, wskazywane są rozbieżne informacje dotyczące „kolizji” z obszarami Natura 2000:

- w prognozie – wskazano dwa konfliktowe obszary: Dolina Pilicy (str. 77) oraz Łękawica (str. 86); ponadto w prognozie (tab. 9) projekt ten określony jest jako Chinów-Warka;
- w tabeli 1 załącznika 2 – mowa jest o przebiegu linii przez 2 obszary specjalnej ochrony ptaków i 3 specjalne obszary ochrony siedlisk;
- w tabeli 2 załącznika 2 – wskazuje się na kolizję z obszarem Łękawica.

W przypadku projektu „Prace na linii 208 na odcinku Brodnica – Działdowo” także przedstawiono nieujednoczone informacje: wg tabeli 1 załącznika 2 – linia przecina 3 obszary Natura 2000, natomiast wg tabeli 2 tego załącznika – tylko 2. Dodatkowo należy podkreślić, że inwestycja na tym odcinku koliduje z rezerwatem przyrody, trzema parkami krajobrazowymi oraz dwoma obszarami chronionego krajobrazu, jednakże w prognozie nie został przeanalizowany możliwy negatywny wpływ na żadną z form ochrony przyrody. Brak odpowiedniej analizy uniemożliwia wykluczenie negatywnego wpływu na obszary objęte ochroną, w tym na Natura 2000, szczególnie z uwagi na fakt, że m.in. przedsięwzięcie to, na długości około 8 km przechodzi przez środkową część obszaru Natura 2000.

Należy także podkreślić, że niewłaściwe jest relatywizowanie zidentyfikowanego możliwego negatywnego wpływu na przedmioty ochrony Natura 2000 (str. 77 prognozy: „Mając na uwadze powyższe, nie przewiduje się znaczących negatywnych oddziaływań na przedmioty ochrony Obszarów Specjalnej Ochrony Ptaków w skali kraju”), bowiem każdy z obszarów powoływany jest w celu niezależnej, prawnej ochrony konkretnych zasobów. Należy tu ponadto podkreślić brak podsumowania, opartego o analizy z poszczególnych obszarów sieci Natura 2000, wpływu ZIPLK na poszczególne gatunki i siedliska stanowiące przedmiot ochrony obszarów Natura 2000.

Ponadto, 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 ooś. Należy zauważyć, że przy braku możliwości wykluczenia potencjalnego negatywnego oddziaływania m.in. ze względu na brak danych dotyczących dokładnej lokalizacji siedlisk, zgodnie z art. 55 ust. 2 ustawy ooś w prognozie powinna zostać przeprowadzona analiza przesłanek, o których mowa w art. 34 *ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz.U. z 2020 r., poz. 55 ze zm.)*. Podkreślenia wymaga, iż w przypadku gdy dokument może

znacząco negatywnie oddziaływać na siedliska i gatunki priorytetowe, zaś jego przyjęcie wynika z innych koniecznych wymogów nadrzędnego interesu publicznego, przed przyjęciem dokumentu wymagane jest uzyskanie opinii Komisji Europejskiej.

W związku z tym, że prognoza przedstawia niepełne informacje dotyczące wpływu realizacji poszczególnych przedsięwzięć na obszary Natura 2000, nie można wykluczyć znaczącego negatywnego oddziaływania na te obszary. Posiada to istotne znaczenie w kontekście art. 55 ust. 2 ustawy o oś, zgodnie z którym projekt nie może zostać przyjęty, o ile nie zachodzą przesłanki, o których mowa w art. 34 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody, jeżeli ze strategicznej oceny oddziaływania na środowisko wynika, że może on znacząco negatywnie oddziaływać na obszar Natura 2000.

Podkreślenia wymaga, że nie przeanalizowano także potencjalnego wpływu przedsięwzięć na przedmioty ochrony innych form ochrony przyrody oraz nie przedstawiono adekwatnych dla danej formy działań minimalizujących i kompensujących, pomimo że obszary chronione zostały licznie wymienione w tabeli 3 załącznika 2. Przykładowo, przywołana wyżej przebudowa linii 208 na odcinku Brodnica-Działdowo przecina rzekę Drwęcę, która objęta jest ochroną jako rezerwat przyrody oraz park krajobrazowy.

Niniejsza, uzupełniająca opinia dotyczy przedsięwzięć nie objętych poprzednią, podstawową opinią GDOŚ (pismo z dnia 3 listopada 2020 r., znak: DOOŚ-TSOOŚ.410.10.2020.TW) wydaną w ramach strategicznej oceny oddziaływania na środowisko. Opinia ta nie jest korektą uprzednio przekazanego stanowiska, 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 i zastrzeżenia.

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

Lp	Nazwa organu	Znak pisma	Data wpływu	Treść opinii i uzasadnienie	Decyzja	Uzasadnienie decyzji
1	Główny Inspektor Sanitarny	HŚ.NS.530.14.2020.KK	15.04.2021	Brak uwag.	-	-
2a	Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska	DOOŚ-TSOOŚ.410.10.2020.2.TW/KSZ	20.05.2021	<p>Odnosząc się do zawartości prognozy w kontekście ww. zmian ZIPLK, należy zauważyć, że zaprezentowana analiza oddziaływania przedsięwzięć w fazie realizacji i eksploatacji jest zbyt ogólna. Położenie wskazanych inwestycji zostało przedstawione na mapach, zatem znana jest ich lokalizacja (przebudowy) lub przybliżony przebieg (budowy).</p>	Nie uwzględniono	<p>Każdy projekt ujęty w prognozie został poddany osobnej analizie przestrzennej. W opracowaniu wszystkie projekty oceniono pod kątem oddziaływania w fazie realizacji i eksploatacji w zależności od typu danej inwestycji (nowa, istniejąca, mieszana), przebiegu przez obszary chronione (liczba kolizji i długość przecięcia z obszarami chronionymi) oraz pod kątem kolizji ze stanowiskami gatunków i siedlisk będących przedmiotem ochrony Obszarów Natura 2000 i Parków Narodowych. Zgodnie ze schematem:</p>

Lp	Nazwa organu	Znak pisma	Data wpływu	Treść opinii i uzasadnienie	Decyzja	Uzasadnienie decyzji
				<p>W związku z powyższym, w prognozie powinny zostać przedstawione analizy dla każdej inwestycji z osobna, zaś dla tych, które posiadają dokumentację środowiskową, uwzględnione powinny zostać jej zapisy. Prognoza zawiera liczne ogólne sformułowania odnoszące się do wszystkich inwestycji, jednak brak analiz dotyczących poszczególnych inwestycji, w tym w</p>		<p>Wszystkie oceniane projekty podzielono na linie istniejące oraz linie projektowane. Każdej kategorii przypisano inny bufor (odzwierciedlający maksymalną zajętość terenu podczas prowadzenia</p>

Lp	Nazwa organu	Znak pisma	Data wpływu	Treść opinii i uzasadnienie	Decyzja	Uzasadnienie decyzji
				zakresie możliwych do zastosowania środków minimalizujących, czy kompensujących.		<p>prac). Dla linii istniejących przyjęto bufor 20m, a dla projektowanych - 50m. W przypadku gdy dany projekt obejmował odcinki istniejące i projektowane, każdemu odcinkowi przypisano inny bufor, zgodnie z przyjętym założeniem. Jeżeli oceny dla każdego odcinka były różne, końcowa ocena całego projektu była determinowana przez ocenę wyznaczoną przez najbardziej negatywne oddziaływanie z punktu widzenia ochrony przyrody.</p> <p>W wyznaczonych buforach przeanalizowano liczbę stanowisk gatunków oraz powierzchnię siedlisk będących przedmiotami ochrony obszarów Natura 2000 i Parków Narodowych przecinanych przez każdy z projektów. W analizie uwzględniono obszary N2000, które posiadają PZO i dla których pozyskano dane przestrzenne z rozmieszczeniem siedlisk chronionych oraz stanowisk gatunków będących przedmiotami ochrony w obszarach. Każdemu projektowi nadano oceny względem liczby konfliktów ze stanowiskami gatunków i powierzchnią siedlisk w oparciu o podział naturalny (o zbliżonych do siebie wartościach). Otrzymane oceny sumowano i nadano wagi względem rodzaju projektu (linia nowa lub istniejąca). Otrzymany wynik klasyfikowano ponownie z wykorzystaniem podziału naturalnego w trzech klasach, otrzymując identyfikację prawdopodobieństwa wystąpienia oddziaływań.</p>

Lp	Nazwa organu	Znak pisma	Data wpływu	Treść opinii i uzasadnienie	Decyzja	Uzasadnienie decyzji
						<p>Wynik analizy wskazuje projekty, dla których zidentyfikowano ryzyko potencjalnie negatywnego oddziaływania na obszary Natura 2000 i Parki Narodowe, wyrażone liczbą stanowisk gatunków oraz liczbą i powierzchnią siedlisk występujących w obrębie tych obszarów mieszczących się w buforze 10 i 25 m na każdą stronę od poszczególnych odcinków linii kolejowych.</p> <p>Projekty, dla których zidentyfikowano prawdopodobieństwo 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. opracowania. W tabelach tych zawarto także możliwe do zastosowania środki minimalizujące, które zapewnią, że wdrożenie dokumentu w zakładanym kształcie nie będzie wiązało się z istotnym negatywnym oddziaływaniem na obszary Natura 2000, cele oraz przedmioty ochrony tych obszarów oraz na integralność i spójność sieci Natura 2000.</p>
2b				<p>Ponadto zestawienia informacji budzą zastrzeżenia w zakresie podstawowym,</p>	<p>Uwzględniono</p>	<p>W tekście jest nieprecyzyjny zapis. Działania minimalizujące zostały przeniesione z tabeli 3 załącznika 2 do tekstu Prognozy i są zawarte w tabelach 6, 7, 8 i 9.</p> <p>W prognozie usunięto na str. 77 odwołanie do tabeli 3 załącznika 2.</p>

Lp	Nazwa organu	Znak pisma	Data wpływu	Treść opinii i uzasadnienie	Decyzja	Uzasadnienie decyzji
				dotyczącym ich spójności. W prognozie (str. 77) wskazano, że działania minimalizujące dla obszarów Natura 2000 zostały ujęte w tabeli 3 załącznika 2, jednak przywołane zestawienie dotyczy „Pozostałych form ochrony przyrody” i zawiera podstawowe informacje na ich temat.		
2c				Dodatkowo należy zaznaczyć, że w odniesieniu do projektu „Budowa linii kolejowej Kozienice – Warka”, wskazywane są rozbieżne informacje	Uwzględniono	W prognozie na str. 75 w tabeli 6 i na str. 83 w tabeli 9 podano tylko te obszary N2000, dla których odnotowano prawdopodobieństwo wystąpienia istotnie negatywnego oddziaływania na przedmioty ochrony obszarów Natura 2000 tj. takich obszarów dla których zidentyfikowano możliwość zniszczenia >1% stanowisk gatunków lub siedlisk.

Lp	Nazwa organu	Znak pisma	Data wpływu	Treść opinii i uzasadnienie	Decyzja	Uzasadnienie decyzji
				<p>dotyczące „kolizji” z obszarami Natura 2000:</p> <ul style="list-style-type: none"> - w prognozie – wskazano dwa konfliktowe obszary: Dolina Pilicy (str. 77) oraz Łękawica (str. 86); ponadto w prognozie (tab. 9) projekt ten określony jest jako Chinów-Warka; - w tabeli 1 załącznika 2 – mowa jest o przebiegu linii przez 2 obszary specjalnej ochrony ptaków i 3 specjalne obszary ochrony siedlisk; - w tabeli 2 załącznika 2 – wskazuje się na 		<p>Projekt 186 RPO „Budowa linii kolejowej Kozienice – Warka” przecina 2 obszary specjalnej ochrony ptaków i 3 specjalne obszary ochrony siedlisk tak jak to podano w tabeli 1 załącznika 2.</p> <p>Tabela 2 z załącznika 2 faktycznie zawierała nieścisłości, które poprawiono.</p>

Lp	Nazwa organu	Znak pisma	Data wpływu	Treść opinii i uzasadnienie	Decyzja	Uzasadnienie decyzji
				kolizję z obszarem Łękawica.		
2d				<p>W przypadku projektu „Prace na linii 208 na odcinku Brodnica – Działdowo” także przedstawiono nieujednolicone informacje: wg tabeli 1 załącznika 2 – linia przecina 3 obszary Natura 2000, natomiast wg tabeli 2 tego załącznika – tylko 2. Dodatkowo należy podkreślić, że inwestycja na tym odcinku koliduje z rezerwatem przyrody, trzema parkami krajobrazowymi oraz</p>	Uwzględniono	<p>Oddziaływanie projektu „Prace na linii 208 na odcinku Brodnica – Działdowo” zostało przeanalizowane i ocenione pod kątem oddziaływania na wszystkie z wymienionych form ochrony przyrody i przedmioty ochrony zgodnie z przyjętą i opisana w rozdziale 5.1 metodyką. Jeżeli dany projekt nie jest szerzej opisany oznacza to, że nie zidentyfikowano w jego przypadku ryzyka wystąpienia istotnych negatywnych oddziaływań.</p>

Lp	Nazwa organu	Znak pisma	Data wpływu	Treść opinii i uzasadnienie	Decyzja	Uzasadnienie decyzji
				<p>dwoma obszarami chronionego krajobrazu, jednakże w prognozie nie został przeanalizowany możliwy negatywny wpływ na żadną z form ochrony przyrody. Brak odpowiedniej analizy uniemożliwia wykluczenie negatywnego wpływu na obszary objęte ochroną, w tym na Natura 2000, szczególnie z uwagi na fakt, że m.in. przedsięwzięcie to, na długości około 8 km przechodzi przez</p>		

Lp	Nazwa organu	Znak pisma	Data wpływu	Treść opinii i uzasadnienie	Decyzja	Uzasadnienie decyzji
				środkową część obszaru Natura 2000.		
2e				Należy także podkreślić, że niewłaściwe jest relatywizowanie zidentyfikowanego możliwego negatywnego wpływu na przedmioty ochrony Natura 2000 (str. 77 prognozy: „Mając na uwadze powyższe, nie przewiduje się znaczących negatywnych oddziaływań na przedmioty ochrony Obszarów Specjalnej Ochrony Ptaków w skali kraju”), bowiem	Uwzględniono	Zmieniono zapis zgodnie z sugestią, tj. wskazano, w których przypadkach zidentyfikowano potencjalny znaczący wpływ negatywny i jakie działania konieczne są do jego uniknięcia.

Lp	Nazwa organu	Znak pisma	Data wpływu	Treść opinii i uzasadnienie	Decyzja	Uzasadnienie decyzji
				każdy z obszarów powoływany jest w celu niezależnej, prawnej ochrony konkretnych zasobów.		
2f				Należy tu ponadto podkreślić brak podsumowania, opartego o analizy z poszczególnych obszarów sieci Natura 2000, wpływu ZIPLK na poszczególne gatunki i siedliska stanowiące przedmiot ochrony obszarów Natura 2000.	Nie uwzględniono	Zdecydowanie nie można zgodzić się z zarzutem o braku w Prognozie podsumowania, opartego o analizy dla poszczególnych obszarów sieci Natura 2000, wpływu Planu na poszczególne gatunki i siedliska stanowiące przedmiot ochrony obszarów Natura 2000. Cały rozdział 5.1 Prognozy, a w szczególności rozdziały 5.1.4 – 5.1.7 są podsumowaniem wykonanych na ogromnym zbiorze danych przyrodniczych analiz przestrzennych i ocen identyfikujących ryzyko oddziaływania.
2g				Ponadto, przy analizach dotyczących obszarów Natura 2000, nie określono czy wskazane potencjalne	Nie uwzględniono	Wszystkie obszary, dla których zidentyfikowano możliwość wystąpienia potencjalnie negatywnego oddziaływania na przedmioty ich ochrony zostały zestawione w tabelach 6, 7, 8, i 9. W tabelach tych opisano każdy przedmiot ochrony dla którego określono takie oddziaływanie wraz z podaniem zaleceń minimalizujących. W oparciu

Lp	Nazwa organu	Znak pisma	Data wpływu	Treść opinii i uzasadnienie	Decyzja	Uzasadnienie decyzji
				<p>negatywne oddziaływanie na przedmioty ochrony poszczególnych obszarów Natura 2000 mają charakter znaczący, w rozumieniu art. 3 ust. 1 pkt 17 ustawy ooś. Należy zauważyć, że przy braku możliwości wykluczenia potencjalnego negatywnego oddziaływania m.in. ze względu na brak danych dotyczących dokładnej lokalizacji siedlisk, zgodnie z art. 55 ust. 2 ustawy ooś w prognozie powinna</p>		<p>o to możliwe było wykluczenie znaczącego negatywnego oddziaływania dokumentu, o czym wyraźnie napisano we wnioskach z analiz. Dlatego nie stwierdzono potrzeby odnoszenia się do przesłanek, o których mowa w art. 34 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody.</p>

Lp	Nazwa organu	Znak pisma	Data wpływu	Treść opinii i uzasadnienie	Decyzja	Uzasadnienie decyzji
				<p>zostać przeprowadzona analiza przesłanek, o których mowa w art. 34 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz.U. z 2020 r., poz. 55 ze zm.).</p> <p>Podkreślenia wymaga, iż w przypadku gdy dokument może znacząco negatywnie oddziaływać na siedliska i gatunki priorytetowe, zaś jego przyjęcie wynika z innych koniecznych wymogów nadrzędnego interesu publicznego, przed przyjęciem dokumentu wymagane</p>		

Lp	Nazwa organu	Znak pisma	Data wpływu	Treść opinii i uzasadnienie	Decyzja	Uzasadnienie decyzji
				jest uzyskanie opinii Komisji Europejskiej.		
2h				<p>W związku z tym, że prognoza przedstawia niepełne informacje dotyczące wpływu realizacji poszczególnych przedsięwzięć na obszary Natura 2000, nie można wykluczyć znaczącego negatywnego oddziaływania na te obszary. Posiada to istotne znaczenie w kontekście art. 55 ust. 2 ustawy ooś, zgodnie z którym projekt nie może zostać przyjęty, o ile nie zachodzą</p>	<p>Nie uwzględniono</p>	<p>Jak już wyjaśniono wcześniej, nie można zgodzić się z zarzutem, iż Prognoza przedstawia niepełne informacje dotyczące wpływu realizacji poszczególnych przedsięwzięć na obszary Natura 2000.</p> <p>Ocen ryzyka oddziaływania projektów dokonano na najwyższym możliwym poziomie szczegółowości, w oparciu o posiadane informacje, , wykorzystując wszelkie dostępne na tym etapie dane.</p> <p>Przy czym pamiętać należy, że dokument dotyczy poziomu krajowego. Dlatego w Prognozie jednoznacznie określono stopień szczegółowości analiz oraz poziom ufności, na jakim było możliwe ich przeprowadzenie.</p> <p>W oparciu o w/w analizy możliwe było wykluczenie ryzyka wystąpienia znaczącego negatywnego oddziaływania dokumentu, co wyraźnie podkreślono we wnioskach z analiz. Dlatego nie stwierdzono potrzeby odnoszenia się do przesłanek, o których mowa w art. 34 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody.</p>

Lp .	Nazwa organu	Znak pisma	Data wpływu	Treść opinii i uzasadnienie	Decyzja	Uzasadnienie decyzji
				<p>przesłanki, o których mowa w art. 34 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody, jeżeli ze strategicznej oceny oddziaływania na środowisko wynika, że może on znacząco negatywnie oddziaływać na obszar Natura 2000.</p>		

Lp	Nazwa organu	Znak pisma	Data wpływu	Treść opinii i uzasadnienie	Decyzja	Uzasadnienie decyzji
2i				<p>Podkreślenia wymaga, że nie przeanalizowano także potencjalnego wpływu przedsięwzięć na przedmioty ochrony innych form ochrony przyrody oraz nie przedstawiono adekwatnych dla danej formy działań minimalizujących i kompensujących, pomimo że obszary chronione zostały licznie wymienione w tabeli 3 załącznika 2. Przykładowo, przywołana wyżej przebudowa linii 208 na odcinku Brodnica-Działdowo przecina</p>	<p>Nie uwzględniono</p>	<p>Przeprowadzono analizę potencjalnego wpływu projektów na przedmioty ochrony Obszarów Natura 2000 i Parków Narodowych, czyli dla obszarów, dla których uzyskano dane przestrzenne od poszczególnych jednostek RDOŚ. Oddziaływanie na pozostałe obszary poddano analizie eksperckiej i przestrzennej uwzględniającej rodzaj projektu oraz liczbę i długość przecięć z poszczególnymi projektami ujętymi w Planie.</p> <p>W przypadku przywołanego projektu (121 FS) wszystkie konflikty zostały wykazane w tab. 1 załącznika 2, długość konfliktu w obrębie rezerwatu to zaledwie 213m (tab. 3 zał. 2), a przejście nad rzeką Drwęcą realizowane jest istniejącym mostem kolejowym. Podkreślić należy, że rezerwat obejmuje rzekę na odcinku ponad 130 km i w jego otoczeniu nie jest możliwa realizacja żadnej inwestycji liniowej całkowicie wykluczającej konflikt z nim. Na chwilę obecną nie jest znany zakres prac, jaki realizowany będzie w ramach tego projektu, dlatego oceny prowadzono przy założeniach opisanych w metodyce dla istniejącej linii podlegającej przebudowie. Stąd w załączniku 3 zidentyfikowano podwyższone ryzyko oddziaływania tego projektu na korytarze ekologiczne, rezerваты i parki krajobrazowe. Po zastosowaniu działań minimalizujących wskazanych w rozdziale 5.14</p>

Lp .	Nazwa organu	Znak pisma	Data wpływu	Treść opinii i uzasadnienie	Decyzja	Uzasadnienie decyzji
				<p>rzekę Drwęcę, która objęta jest ochroną jako rezerwat przyrody oraz park krajobrazowy.</p>		<p>Prognozy, należy wykluczyć negatywne oddziaływanie projektu na obszary chronione i ich przedmioty ochrony.</p>



GŁÓWNY INSPEKTOR SANITARNY

HŚ.NS.530.14.2020.KK

Warszawa, dnia 15 kwietnia 2021 r.

**Pani
Ewa Makosz
Dyrektor Biura Ochrony Środowiska
PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.**

Szanowna Pani Dyrektor,

w odpowiedzi na pismo z dnia 19 marca 2021 r. znak IOS1.414.1.2021.PCh.5 w sprawie zaopiniowania na podstawie art. 54 ust. 1 w związku z art. 58 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 środowisko¹ zaktualizowanego projektu dokumentu pn. „PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. - zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku” wraz z prognozą oddziaływania na środowisko uprzejmie proszę o przyjęcie poniższych informacji.

Na wstępie należy wskazać, że przedmiotowe opracowanie wraz z prognozą oddziaływania na środowisko, przed aktualizacją, zostało zaopiniowane w odpowiedzi na pismo z dnia 18 września 2020 r. znak IOS1-0701-01.23/20 (pismo Głównego Inspektora Sanitarnego z dnia 9 października 2020 znak HŚ.NS.530.14.2020.KK). Jednocześnie należy zauważyć, że aktualizacja ww. dokumentu nie wprowadza istotnych zmian w stosunku do poprzednio przedłożonej wersji.

Celem „PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. – zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku” jest określenie projektów inwestycyjnych przewidzianych do realizacji przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. W przedmiotowym dokumencie została przedstawiona lista projektów inwestycyjnych proponowanych do realizacji wraz ze wskazaniem priorytetów rozwoju sieci kolejowej zdefiniowanych w oparciu o kierunki

¹ Dz. U. z 2021 r. poz. 247

rozwoju określone w najważniejszych dokumentach strategicznych dla transportu kolejowego w zakresie budowy, modernizacji i odnowienia infrastruktury kolejowej. Zadania zawarte w ww. dokumencie są zróżnicowane ze względu na potrzeby techniczno-eksploatacyjne dla całej sieci kolejowej:

- odznaczające się kompleksowym podejściem do infrastruktury liniowej, obejmujące robotami całe ciągi komunikacyjne,
- dotyczące robót w poszczególnych branżach na odcinkach infrastruktury liniowej,
- multilokalizacyjne - dotyczące wielu lokalizacji na sieci o podobnej charakterystyce, których efekty wpływają na poprawę efektywności i bezpieczeństwa całej sieci,
- punktowe - mające na celu eliminację „wąskich gardeł” utrudniających prowadzenie ruchu pociągów (przebudowa miejsc limitujących parametry szlaków kolejowych).

Ponadto prace objęte opracowaniem dotyczą w znacznej mierze już istniejących odcinków linii kolejowych. Dokument uwzględnia również projekty inwestycyjne, w których zakresie przewidziana jest budowa podstacji trakcyjnych oraz linii zasilających podstacje trakcyjne, wymienione przedsięwzięcia dotyczące infrastruktury elektroenergetycznej stanowią element strategicznej oceny oddziaływania na środowisko.

Projekt pn. „PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. – zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku” zawiera 382 przedsięwzięcia na bardzo różnym etapie procesu inwestycyjnego, przewidujące przebudowę i rozbudowę istniejących linii kolejowych, jak również budowę elementów infrastruktury kolejowej. Propozycje projektów zawartych w przedmiotowym dokumencie zostały podzielone na 4 grupy w związku ze zróżnicowaną charakterystyką tych przedsięwzięć:

- projekty ponadregionalne – projekty, które z uwagi na zakres działań proponowane są do realizacji w ramach ogólnokrajowych programów,
- projekty związane ze szprychami CPK – projekty, których zakres i realizacja związana jest z koncepcją budowy Centralnego Portu Komunikacyjnego,
- projekty multilokalizacyjne – projekty, których celem jest horyzontalne podejście do problemów występujących na polskiej sieci kolejowej, z uwagi na to projekty te będą miały charakter zbiorczych inwestycji w wielu punktach i odcinkach na całej sieci kolejowej w Polsce,
- projekty regionalne – projekty, które z uwagi na zakres działań proponowane są do realizacji w ramach programów regionalnych.

Poszczególnym propozycjom przyporządkowano kategorię interwencji budowlanej w zależności od dominującego charakteru prac lub najbardziej oddziałujących prac w ramach tego zadania:

- budowa - budowa nowych linii kolejowych / odcinków linii kolejowych lub innych elementów infrastruktury w nowym lub historycznym śladzie,
- rozbudowa - inwestycje na istniejących liniach kolejowych związane z zajęciem dodatkowego terenu, np. w wyniku budowy dodatkowego toru, prostowania łuku itp.,
- przebudowa - inwestycje na istniejących liniach kolejowych bez potrzeby zajęcia na stałe dodatkowego terenu, a polegające na podniesieniu parametrów eksploatacyjnych.

Należy zaznaczyć, że załączona prognoza oddziaływania na środowisko zawiera szereg wskazań mających na celu przeciwdziałanie potencjalnym negatywnym oddziaływaniom, wynikającym z ustaleń opracowania „PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. – zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku” na poszczególne elementy środowiska przyrodniczego, w tym ludzi. Zgodnie z ustaleniami prognozy oddziaływania na środowisko, każda z objętych ww. planem inwestycja 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. Informacje zawarte w przedmiotowym dokumencie, nie dają podstaw do wnioskowania o faktycznych oddziaływaniach poszczególnych przedsięwzięć na komponenty środowiska, co winno być przedmiotem analiz na etapie przygotowania poszczególnych przedsięwzięć, w tym - w przypadku przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, na etapie uzyskiwania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Jednocześnie należy zauważyć, iż zgodnie z prognozą oddziaływania na środowisko dla przedmiotowego dokumentu realizacja zapisów planu będzie miała pozytywny wpływ na zdrowie i życie ludzi. Będzie to związane z poprawą stanu infrastruktury kolejowej (wraz z infrastrukturą towarzyszącą), która zmniejszy ryzyko narażenia zdrowia zarówno użytkowników kolei, jak i społeczeństwa korzystającego z innych środków transportu poprzez poprawę stanu bezpieczeństwa na liniach kolejowych. Poprawa jakości infrastruktury kolejowej korzystnie wpłynie również 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 wpłynie na wzrost konkurencyjności transportu kolejowego. W powiązaniu z redukcją hałasu wynikającą z poprawy stanu technicznego linii kolejowych, poprawa stanu komponentów środowiska takich jak powietrze oraz klimat akustyczny, korzystnie wpłynie na stan zdrowia ludności w zakresie schorzeń powiązanych z czynnikami środowiskowymi.

W ocenie Głównego Inspektora Sanitarnego przedłożona prognoza oddziaływania na środowisko dla projektu „PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. - zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku” odnosi się do wszystkich wskazanych w piśmie z dnia 31 marca 2020 r. znak HŚ.NS.530.14.2020² komponentów, w szczególności w aspekcie:

- narażenia na hałas, wibracje i zanieczyszczenia powietrza,
- zagrożeń dla ujęć i źródeł wody przeznaczonej do spożycia przez ludzi z uwzględnieniem obszarów stref ochronnych tych ujęć,
- zagrożeń dla wód podziemnych, w szczególności Głównych Zbiorników Wód Podziemnych (należy uwzględnić nakazy, zakazy i ograniczenia związane z ochroną zasobów wody),
- zachowania dopuszczalnych poziomów hałasu na terenach chronionych akustycznie, zwłaszcza na terenach zabudowy mieszkaniowej/siedlisk ludzkich, zabudowy związanej ze stałym lub czasowym pobytem dzieci i młodzieży (jednostki oświatowe) oraz terenach rekreacyjnowypoczynkowych,
- zapewnienia odpowiednich standardów jakości powietrza atmosferycznego.

Należy również zaznaczyć, że w załączonej prognozie oddziaływania na środowisko zawarto informacje o wskazaniach mających na celu przeciwdziałanie potencjalnym negatywnym oddziaływaniom, wynikającym z ustaleń opracowania „PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. – zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku” na poszczególne elementy środowiska przyrodniczego, w tym ludzi. Do tego typu działań zaliczono m.in.:

- przeprowadzenie, w trakcie planowania nowych odcinków linii kolejowych, transparentnego procesu konsultacji z lokalnymi społecznościami, zapewniającego możliwość ich realnego wpływu na wybór optymalnego wariantu realizacji inwestycji,

² Pismo GIS w sprawie uzgodnienia zakresu i stopnia szczegółowości informacji wymaganych w prognozie oddziaływania na środowisko dla przedłożonego przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. projektu dokumentu

- uwzględnienie w procesie projektowania przebiegu linii czynników takich jak strefy ochronne ujęć wód, zbiorniki wód podziemnych, oceny stanu elementów hydromorfologicznych cieków, w obrębie których budowane będą przeprawy,
- wykorzystanie do umacniania brzegów koryt cieków/rowów materiałów naturalnych,
- właściwa organizacja placu i zaplecza budowy oraz prowadzenie prac ziemnych za pomocą sprawnego sprzętu, wykluczające uwolnienie zanieczyszczeń do wód,
- w przypadku wystąpienia ryzyka przekroczenia standardów akustycznych w obrębie chronionej zabudowy, stosowanie w pierwszej kolejności aktywnych środków technicznych minimalizujących hałas u źródła, tj. w obrębie samej linii kolejowej, takie jak: absorbery (amortyzatory) przyszynowe oraz smarownice (modyfikatory tarcia), w szczególności na łukach.; stosowanie ekranów akustycznych w ostateczności, w sytuacji gdy sama modernizacja nawierzchni linii kolejowej i środki minimalizujące hałas u źródła mogą okazać się nieskuteczne.

Mając powyższe na uwadze uprzejmie informuję, że nie wnoszę uwag do przedłożonych dokumentów.

Z poważaniem

Główny Inspektor Sanitarny
wz. Krzysztof Saczka
Zastępca Głównego Inspektora Sanitarnego

/dokument podpisany elektronicznie/

**RAPORT I - podsumowanie konsultacji społecznych
w ramach strategicznej oceny oddziaływania na środowisko
dla dokumentu pn.**

***„PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.
- Zamierzenia inwestycyjne na lata
2021-2030 z perspektywą do 2040 roku”***

Warszawa, grudzień 2020 r.

SPIS TREŚCI

1.	WPROWADZENIE	3
2.	PODSTAWA FORMALNO-PRAWNA	4
3.	PRZYGOTOWANIE KONSULTACJI SPOŁECZNYCH	6
3.1	INFORMACJA O PRZYSTĄPIENIU DO OPRACOWANIA PROJEKTU DOKUMENTU	6
3.2	PROGNOZA ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO I OPINIE ORGANÓW.	6
3.3	KONSULTACJE SPOŁECZNE	7
4.	PRZEBIEG KONSULTACJI SPOŁECZNYCH	10
5.	WYNIKI KONSULTACJI SPOŁECZNYCH	14
6.	ROZPATRZENIE UWAG I WNIOSKÓW	19
6.1	ROZPATRZENIE UWAG I WNIOSKÓW DOTYCZĄCYCH DOKUMENTU	19
6.2	ROZPATRZENIE UWAG I WNIOSKÓW DOTYCZĄCYCH PROGNOZY OOS	27
7.	WNIOSKI Z KONSULTACJI SPOŁECZNYCH I DALSZE DZIAŁANIA	33
7.1	WNIOSKI Z KONSULTACJI SPOŁECZNYCH.....	33
7.2	DALSZE DZIAŁANIA	35
8.	WYKAZ ZAŁĄCZNIKÓW	37

1. WPROWADZENIE

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. zostało zobligowane przez Ministra Infrastruktury do opracowania dokumentu strategicznego wraz z prognozą oddziaływania na środowisko dla zamierzeń kolejowych przewidzianych do roku 2030 z perspektywą do roku 2040, przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko, a następnie do przyjęcia w/w dokumentów przez Zarząd PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Spółka opracowała projekt dokumentu pn. „**PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. - Zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040**” oraz zleciła, a następnie odebrała prognozę oddziaływania na środowisko dla w/w dokumentu.

Jednym z kluczowych elementów strategicznej oceny oddziaływania na środowisko jest przeprowadzenie postępowania z udziałem społeczeństwa (dalej: „konsultacji społecznych”), którego dotyczy niniejszy Raport.

2. PODSTAWA FORMALNO-PRAWNA

Podstawę dla działań podjętych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. stanowi pismo Ministerstwa Infrastruktury z dnia 8 kwietnia 2020 r., znak DTK-5.4614.10.2020. Pismo wyraża oczekiwanie Ministra m.in. w zakresie przeprowadzenia przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w ramach strategicznej oceny oddziaływania na środowisko procedury konsultacji społecznych zgodnie z wymaganiami dotyczącymi postępowania z udziałem społeczeństwa określonymi w ustawie 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* (dalej: ustawa ooś).

Co do zasady, za postępowanie w sprawie strategicznej oceny oddziaływania na środowisko i za 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 ooś dopuszcza jednak, by postępowanie realizowane było przez podmioty opracowujące projekt dokumentu niebędące organami administracji.

Konieczność przeprowadzenia konsultacji społecznych dla dokumentu „PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. - Zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040” wynika bezpośrednio z art. 54 ust. 2 w/w ustawy: *„Organ opracowujący projekt zapewnia możliwość udziału społeczeństwa (...) w strategicznej ocenie oddziaływania na środowisko”*.

Zgodnie z art. 39 ustawy ooś, organ opracowujący dokument podaje do publicznej wiadomości informację o:

- przystąpieniu do opracowywania projektu dokumentu i o jego przedmiocie;
- możliwościach zapoznania się z niezbędną dokumentacją sprawy oraz o miejscu, w którym jest ona wyłożona do wglądu;
- możliwości składania uwag i wniosków;
- sposobie i miejscu składania uwag i wniosków, wskazując jednocześnie co najmniej 21-dniowy termin ich składania;
- organie właściwym do rozpatrzenia uwag i wniosków;
- postępowaniu w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko, jeżeli jest prowadzone.

Zgodnie z art. 3 ust. 1 pkt 11 ustawy ooś, przez podanie informacji do publicznej wiadomości rozumie się:

- udostępnienie informacji na stronie Biuletynu Informacji Publicznej, organu właściwego w sprawie,
- ogłoszenie informacji, w sposób zwyczajowo przyjęty, w siedzibie organu właściwego w sprawie,
- ogłoszenie informacji przez obwieszczenie w sposób zwyczajowo przyjęty w miejscu planowanego przedsięwzięcia, a w przypadku projektu dokumentu wymagającego udziału społeczeństwa – w prasie o odpowiednim do rodzaju dokumentu zasięgu,
- w przypadku gdy siedziba organu właściwego w sprawie mieści się na terenie innej gminy niż gmina właściwa miejscowo ze względu na przedmiot postępowania – także przez ogłoszenie w prasie lub w sposób zwyczajowo przyjęty w miejscowości lub miejscowościach właściwych ze względu na przedmiot postępowania;

3. PRZYGOTOWANIE KONSULTACJI SPOŁECZNYCH

3.1 INFORMACJA O PRZYSTĄPIENIU DO OPRACOWANIA PROJEKTU DOKUMENTU

Zgodnie z art. 39 ust. 1 pkt 1) ustawy ooś, w dniu **30 czerwca 2020 r.** PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. podały do publicznej wiadomości informację o przystąpieniu do opracowywania projektu dokumentu i o jego przedmiocie. Obwieszczenie znak IOS1-0701-01.14/20 stanowi załącznik nr 1a do niniejszego Raportu. Realizując wymóg art. 3 ust. 1 pkt 11 ustawy ooś, w dniu 30 czerwca 2020 r. obwieszczenie umieszczono:

- na stronie Biuletynu Informacji Publicznej PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (załącznik nr 1b),
- w sposób zwyczajowo przyjęty, tj. na ogólnodostępnej tablicy ogłoszeń w siedzibie Spółki przy ul. Targowa 74, 03-734 w Warszawie (załącznik nr 1c); obwieszczenie wisiało na tablicy ogłoszeń w dniach 30 czerwca 2020 – 10 października 2020 r.,
- w prasie o zasięgu ogólnokrajowym (adekwatnym do zakresu dokumentu), tj. w dzienniku Rzeczpospolita (Nr 161) (załącznik nr 1d).

3.2 PROGNOZA ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO I OPINIE ORGANÓW.

Na podstawie wystąpienia PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 28 lutego 2020 r., Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska w dniu 19 marca 2020 r. (pismem znak DOOŚ-TSOOŚ.411.6.2020.BW), a następnie Główny Inspektor Sanitarny w dniu 31 marca 2020 r. (pismem znak HŚ.NS.530.14.2020) określili zakres prognozy oddziaływania na środowisko.

W dniu 18 września 2020 r. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. dokonało odbioru prognozy oddziaływania na środowisko opracowanej przez firmę Łukasz Szkudlarek ekover na podstawie umowy nr 60/018/0004/20/Z/O zawartej w dniu 21 kwietnia 2020 r.

Tego samego dnia (tj. 18 września 2020 r.) PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. wystąpiło, zgodnie z art. 54 ust. 1 ustawy ooś, o opinię Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska oraz Głównego Inspektora Sanitarnego, przedkładając dokument oraz prognozę ooś. Główny Inspektor Sanitarny w dniu 9 października 2020 r. pismem znak HŚ.NS.530.14.2020.KK wydał wnioskowaną opinię, nie zgłaszając uwag do przedłożonego dokumentu oraz prognozy ooś.

W dniu 3 listopada 2020 r. pismem znak DOOŚ-TSOOŚ.410.10.2020.TW swoją opinię przedstawił również Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska.

3.3 KONSULTACJE SPOŁECZNE

W celu przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko i przyjęcia dokumentu wraz z prognozą jeszcze w 2020 roku, przyspieszono termin rozpoczęcia konsultacji społecznych w stosunku do zakładanego harmonogramu.

Obwieszczenie w sprawie konsultacji społecznych z dnia 15 października 2020 r. (załącznik nr 2a) 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 ooś. Realizując obowiązek ustawowy, w obwieszczeniu wskazano ponadto:

- dokumenty (dostępne w wersji elektronicznej i papierowej), które podlegały udostępnieniu, tj. dokument strategiczny, prognozę ooś, uzgodnienia zakresu prognozy przez GDOŚ i GIS oraz opinię GIS (dostępne od dnia 16 października 2020 r.) oraz opinię GDOŚ (dostępna 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 są dokumenty i w którym można składać uwagi i wnioski (strona internetowa oraz siedziba Spółki),
- właściwy organ, który będzie 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.

Nie poinformowano o postępowaniu w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko, gdyż nie było ono prowadzone (przez autorów prognozy ooś oraz przez organy opiniujące obowiązek taki nie został stwierdzony).

W celu zapewnienia możliwości zapoznania się z dokumentem strategicznym, prognozą ooś oraz treścią obwieszczeń przez osoby niepełnosprawne (niedowidzące), wszystkie dokumenty

zostały opracowane i umieszczone w Internecie również w wersji zgodnej ze standardami WCAG (*Web Content Accessibility Guidelines*).

Realizując wymóg art. 3 ust. 1 pkt 11 ustawy ooś, w dniu 15 października 2020 r. obwieszczenie umieszczono:

- na stronie Biuletynu Informacji Publicznej PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (załącznik nr 2b),
- w sposób zwyczajowo przyjęty, tj. na ogólnodostępnej tablicy ogłoszeń w siedzibie Spółki przy ul. Targowa 74, 03-734 w Warszawie (załącznik nr 2c); obwieszczenie wisiało na tablicy ogłoszeń w dniach 15 października – 16 listopada 2020 r.,
- w prasie o zasięgu ogólnokrajowym (adekwatnym do zakresu dokumentu), tj. w dzienniku Rzeczpospolita (Nr 242) (załącznik nr 2d).

W dniu 15 października 2020 r. informacja o konsultacjach społecznych znalazła się również na stronie internetowej Spółki 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 (załączniki nr 2e-2j).

Dodatkowo, w dniu 16 października 2020 r. obwieszczenie zostało wywieszane na tablicy ogłoszeń w Ministerstwie Infrastruktury (załącznik nr 2k).

Stosowne informacje pojawiły się także na portalach społecznościowych (www.facebook.pl) PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. oraz Ministerstwa Infrastruktury (załączniki nr 2l-2m).

W wyniku powyższych działań społeczeństwo zostało właściwie i skutecznie poinformowane o konsultacjach społecznych, czego dowodem mogą być m.in. następujące informacje, które ukazały się w prasie i Internecie:

- dwutygodnik Krajowej Sekcji Kolejarzy NSZZ Solidarność (Nr 22 (811) z dnia 30.10.2020)
- strona internetowa <https://metropoliabydgoska.pl>
- strona internetowa <https://soleckujawski.naszemiasto.pl>
- strona internetowa <https://nasielsk.pl/>
- strona internetowa <https://www.portalsamorzadowy.pl/>
- strona internetowa <http://www.radioglos.pl/>
- strona internetowa <http://www.nbi.com.pl/>
- strona internetowa <https://www.rynek-kolejowy.pl/>
- strona internetowa <https://kurier-kolejowy.pl/>
- strona internetowa <http://silesiainfotransport.pl/>
- strona internetowa <http://m.inforail.pl/>

- strona internetowa <https://kpinfo.pl>
- strona internetowa <https://raportkolejowy.pl/>
- strona internetowa <https://www.nakolei.pl/>
- strona internetowa <https://kolumna24.pl>
- portal społecznościowy Polskiego Centrum Kolejowego
- portal społecznościowy Szybkiej Kolei Miejskiej

4. PRZEBIEG KONSULTACJI SPOŁECZNYCH

W celu zapewnienia społeczeństwu możliwości zgłaszania uwag i wniosków w każdej z form przewidzianych ustawą ooś, a także mając na względzie usprawnienie procesu zbierania i analizowania zgłoszonych w ramach konsultacji społecznych uwag i wniosków, podjęto następujące działania:

- 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 dokumentu strategicznego i prognozy ooś,
- utworzono dwa dedykowane adresy e-mail, na które trafiały uwagi i wnioski przekazywane za pomocą elektronicznych formularzy do dokumentu strategicznego: Dokument@plk-sa.pl oraz do prognozy ooś: Prognoza@plk-sa.pl,
- na bieżąco ewidencjonowano otrzymywane uwagi i wnioski, zarówno za pośrednictwem formularzy elektronicznych jak i korespondencji pisemnej,
- stworzono punkt przy kancelarii w siedzibie Spółki wyposażony w kanapę i stół (od strony wejścia przy ul. Targowej), 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 (zdjęcie – załącznik nr 5a).

Spośród wszystkich zgłoszonych uwag tylko jedna dotyczyła kwestii technicznych przeprowadzenia konsultacji, co dowodzi prawidłowości przyjętych rozwiązań. Uwaga krytyczna dotyczyła zbyt małej liczby znaków w formularzu przewidzianych na uwagi i ich uzasadnienie (na obie czynności przewidziano po 1000 znaków). 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.

Główną formą zgłaszania uwag, którą społeczeństwo wybierało najczęściej jako najbardziej dogodną, były właśnie przygotowane formularze elektroniczne. Aż 99% zgłoszonych uwag dotarło do PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. drogą elektroniczną. Jedynie 7 uwag zgłoszonych zostało wyłącznie pisemnie. Pisemnie wpłynęły uwagi od następujących podmiotów:

- Poseł na Sejm pani Marta Kubiak
- Biuro Poselskie Posła pana Jakuba Rutnickiego
- Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A.
- Koleje Śląskie Sp. z o.o.

- Koleje Mazowieckie Sp. z o.o.
- Stowarzyszenie ekspertów i menedżerów transportu szynowego kolej - tramwaj - metro
- Izba Gospodarcza Transportu Lądowego

Niektóre podmioty przekazały tożsame uwagi zarówno za pośrednictwem formularzy elektronicznych jak również drogą pisemną. Były to:

- Urząd Miasta Łódź
- Urząd Miasta Gorzów Wielkopolski
- Urząd Marszałkowski Województwa Warmińsko-Mazurskiego
- Starostwo Powiatowe w Międzychodzie
- PKP InterCity S.A.
- Fundacja ProKolej
- Stowarzyszenie Kocham Radom

W trakcie trwania konsultacji nie zdarzył się ani jeden przypadek, by ktoś wyraził chęć bezpośredniego zapoznania się z dokumentem lub prognozą ooś, korzystając z trzeciej formy przewidzianej ustawą ooś i zagwarantowanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Wpływ na to miał prawdopodobnie stan panującej w 2020 r. pandemii spowodowanej wirusem SARS-COV-2.

W celu umożliwienia wypowiedzenia się wszystkim osobom i podmiotom zainteresowanym zamierzeniami inwestycyjnymi Spółki 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 (załącznik nr 3b). Obwieszczenie zostało przygotowane również w wersji zgodnej ze standardami WCAG i umieszczone:

- na stronie Biuletynu Informacji Publicznej PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (załącznik nr 3c),
- w sposób zwyczajowo przyjęty, tj. na ogólnodostępnej tablicy ogłoszeń w siedzibie Spółki przy ul. Targowa 74, 03-734 w Warszawie (załącznik nr 3d); obwieszczenie wisiało na tablicy ogłoszeń w dniach 4 listopada – 16 listopada 2020 r.,

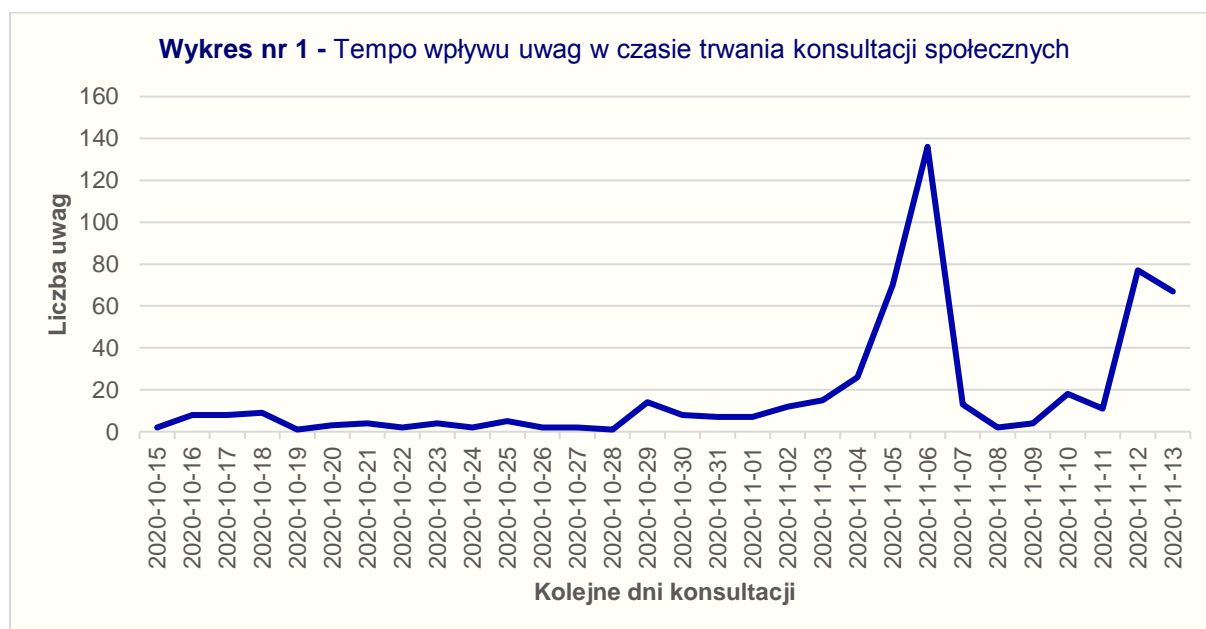
Obwieszczenie zawierało wszystkie wymagane prawem informacje, analogicznie jak obwieszczenie z dnia 15 października 2020 r.

Stosowna informacja o przedłużeniu konsultacji społecznych pojawiła się również na stronie internetowej: <https://www.plk-sa.pl/planowane-inwestycje-plk-konsultacje-spooleczne/> (załącznik nr 3e).

O skutecznym poinformowaniu społeczeństwa o przedłużeniu konsultacji świadczy fakt, że 192 uwagi i wnioski (tj. 36% wszystkich) zostało zgłoszonych po dniu 6 listopada 2020 r.

Po zakończeniu konsultacji, tj. po dniu 13 listopada 2020 r., wpłynęło drogą elektroniczną 13 uwag, w tym jedna pisemna (w dniach 14-19 listopada 2020 r.). Uwagi te, zgodnie z informacją umieszczoną w obwieszczeniach oraz zgodnie z art. 41 ustawy ooś, nie zostały uwzględnione w ramach strategicznej oceny oddziaływania na środowisko. Nie zostały również uwzględnione w dalszych analizach niniejszego Raportu.

Poniższy wykres przedstawia tempo wpływu uwag i wniosków w poszczególnych dniach trwania konsultacji społecznych.



Zaobserwować można wyraźną tendencję wzrostu liczby zgłaszanych uwag i wniosków wraz ze zbliżaniem się końca konsultacji społecznych. W jedynie czterech dniach (tj. 4, 5, 12, 13 listopada) wpłynęło 65%, tj. blisko 2/3, wszystkich uwag. Wystąpienie tego zjawiska tuż przed zakończeniem pierwszej fazy konsultacji (gdy społeczeństwo nie miało jeszcze informacji, że konsultacje ulegną przedłużeniu), jak również powtórnie – tuż przed zakończeniem drugiej fazy konsultacji – świadczy

o tym, że dla zgłaszających uwagi i wnioski głównym czynnikiem mobilizującym był zbliżający się termin zakończenia konsultacji. Informacja o konsultacjach dotarła do zainteresowanych we właściwym terminie, o czym świadczy pojawianie się uwag od początku trwania konsultacji, a nawet w dniu wywieszenia obwieszczenia i uruchomienia formularzy konsultacyjnych, czyli

de facto na dzień przed formalnym rozpoczęciem konsultacji społecznych. Obie uwagi, które wpłynęły w dniu 15 października 2020 r., zostały rozpatrzone.

5. WYNIKI KONSULTACJI SPOŁECZNYCH

W trakcie trwania konsultacji społecznych, w dniach 15 października – 13 listopada 2020 r., zgłoszone zostały **543** uwagi i opinie do dokumentu „PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. - Zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040” oraz do prognozy oddziaływania na środowisko.

W analizach przedstawionych w niniejszym Raporcie uwzględniono jedynie **540** uwag i wniosków, gdyż trzy uwagi były niezrozumiałe, tj. nie precyzowały, której lokalizacji dotyczą ani jakiego zagadnienia.

Nie uwzględniono również dodatkowych 13 uwag, które zostały zgłoszone po wyznaczonym terminie.

Zdecydowana większość (95%) zgłoszonych uwag i wniosków było konkretnych, jedynie 5% miało charakter ogólnych opinii. Opinie miały najczęściej wydźwięk pozytywny w stosunku do planowanych zamierzeń. Na potrzeby analizy wszystkie 540 uwag i wniosków przypisano do 3 grup:

- uwagi o wydźwięku pozytywnym (wprost popierające realizację zamierzeń)
- uwagi obojętne (bez „zabarwienia emocjonalnego”)
- uwagi o wydźwięku negatywnym (krytykujące dane zamierzenie bądź cały dokument)

416 (tj. 77%) uwag i wniosków posiadało charakter obojętny. 31 uwag (tj. 6%) było zdecydowanie pozytywnych, a 93 uwagi (17%) – negatywne. Warto jednak zauważyć, że spośród 93 uwag negatywnych aż 95% pochodziło od przeciwników budowy północnej obwodnicy Białegostoku, dotyczyło więc de facto jednego projektu.

Powyższa statystyka wyglądałaby odmiennie bez uwzględnienia uwag dotyczących północnej obwodnicy Białegostoku: 92% uwag obojętnych, 7% uwag i opinii pozytywnych i tylko 1% uwag negatywnych.

Powyższe dobitnie świadczy o tym, że zamierzenia inwestycyjne planowane przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (za wyjątkiem jednego newralgicznego projektu) odbierane są generalnie pozytywnie przez otoczenie.

Należy przy tym zaznaczyć, że powyższa analiza jest subiektywna, gdyż opiera się jedynie na interpretacji emocjonalnego wydźwięku danej uwagi przez autora Raportu.

Uwagi i wnioski przeanalizowano również pod kątem rodzaju podmiotów zgłaszających uwagę/wniosek. Wyodrębniono następujące grupy podmiotów:

- osoba prywatna

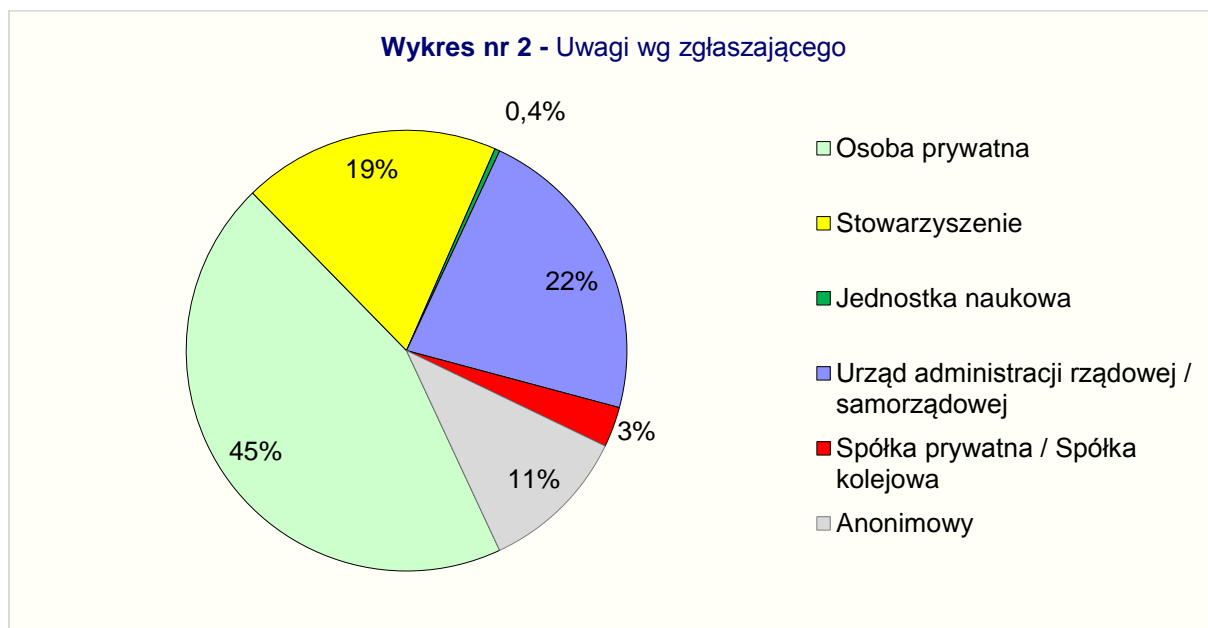
- stowarzyszenie
- jednostka naukowa
- urząd administracji rządowej / samorządowej
- spółka prywatna (w tym spółki kolejowe)

Ponieważ w ramach konsultacji społecznych nie gromadzono danych osobowych, uwagi i wnioski, których na podstawie wskazanego przez autora identyfikatora nie udało się przypisać do jednej

z powyższych grup, na potrzeby niniejszej analizy określano jako „autor anonimowy”. Takich uwag

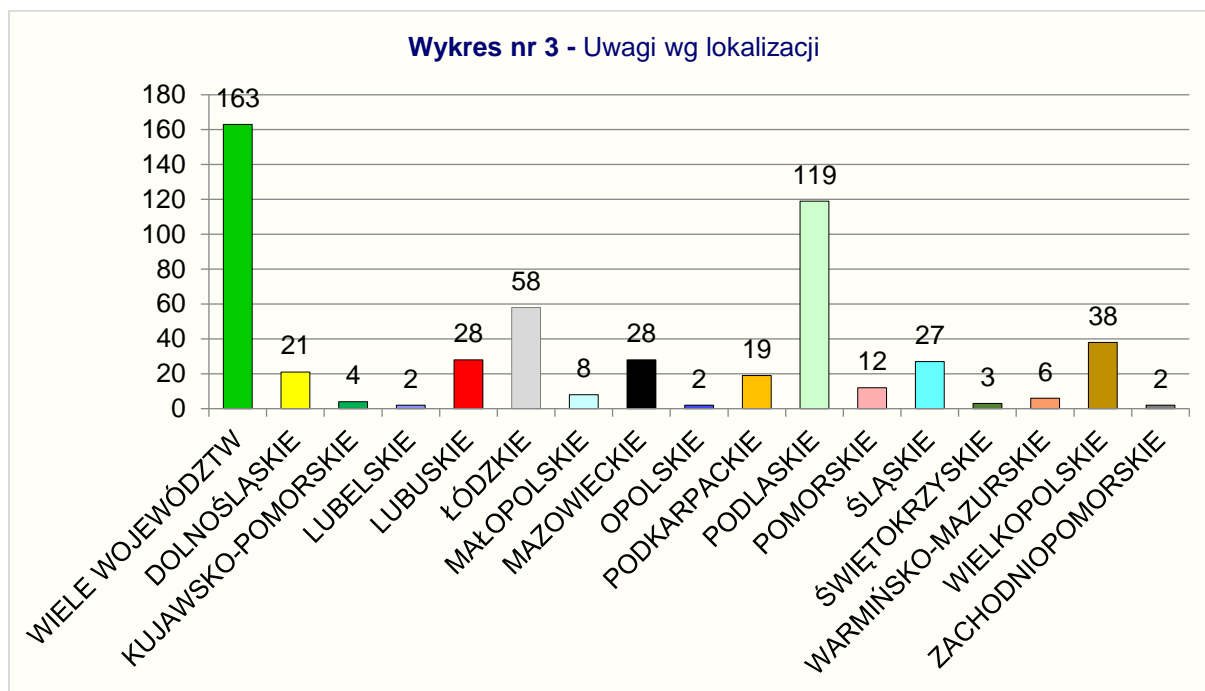
i wniosków było jedynie 59 (tj. 11%).

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%), jednak należy zauważyć, że były to najczęściej uwagi wyrażone drogą pisemną. Każde pismo na potrzeby analizy potraktowane zostało jako jedna oddzielna uwaga. Pisma zawierały jednak wiele cennych i konkretnych uwag i wniosków. Udział poszczególnych podmiotów w zgłaszanych uwagach prezentuje poniższy wykres.



Każdą uwagę przeanalizowano pod kątem obszaru Polski i linii kolejowej, której uwaga dotyczyła. Na tej podstawie przypisano uwagi do poszczególnych województw. W przypadku, gdy uwaga dotyczyła zakresu terytorialnego wychodzącego poza granice jednego województwa, oznaczano ją jako dotyczącą wielu województw. Takich „multilokalizacyjnych” uwag pojawiło się 163, tj. 30%. Ponad 1/5 uwag dotyczyła linii kolejowych w województwie podlaskim, a co dziesiąta uwaga dotyczyła województwa łódzkiego. Wynika to z dużego

zainteresowania społeczeństwa projektem północnej obwodnicy Białegostoku i budową multimodalnego przystanku w Zgierzu (o czym poniżej). Tych dwóch województw dotyczyło łącznie ok. 33% wszystkich uwag. Ponadto, relatywnie wysoka liczba uwag odnosiła się do planowanych inwestycji w granicach województw: wielkopolskiego (7%), mazowieckiego (5%), śląskiego (5%), lubuskiego (5%), dolnośląskiego (4%). Szczegółową charakterystykę zgłoszonych uwag i wniosków pod kątem lokalizacji prezentuje poniższy wykres.



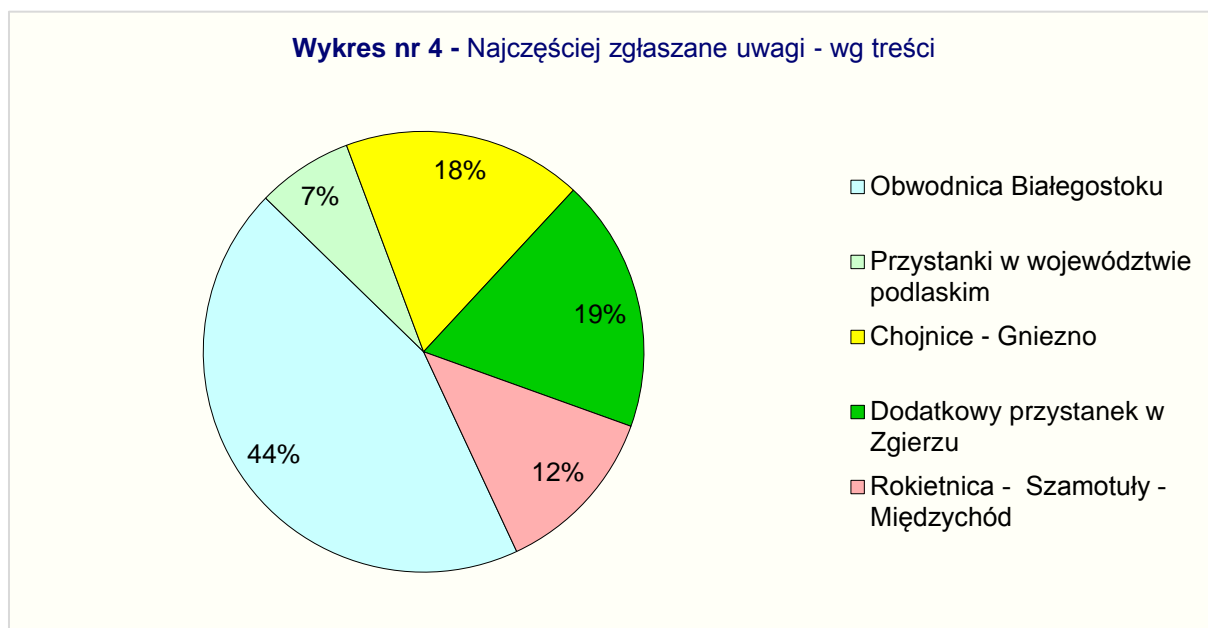
Spośród 540 uwag i wniosków aż 528 dotyczyło dokumentu strategicznego, a jedynie 12 (tj. 2%)

– prognozy ooś. Niektórzy autorzy uwag zaznaczali, że dotyczą one prognozy, jednakże treść uwagi odnosiła się ewidentnie do treści samego dokumentu. Tę grupę uwag i wniosków zaliczono na poczet uwag zgłoszonych do dokumentu. Zainteresowanie zgłaszających uwagi skupiało się zatem bardziej na planach inwestycyjnych Spółki niż na zagadnieniach ochrony środowiska.

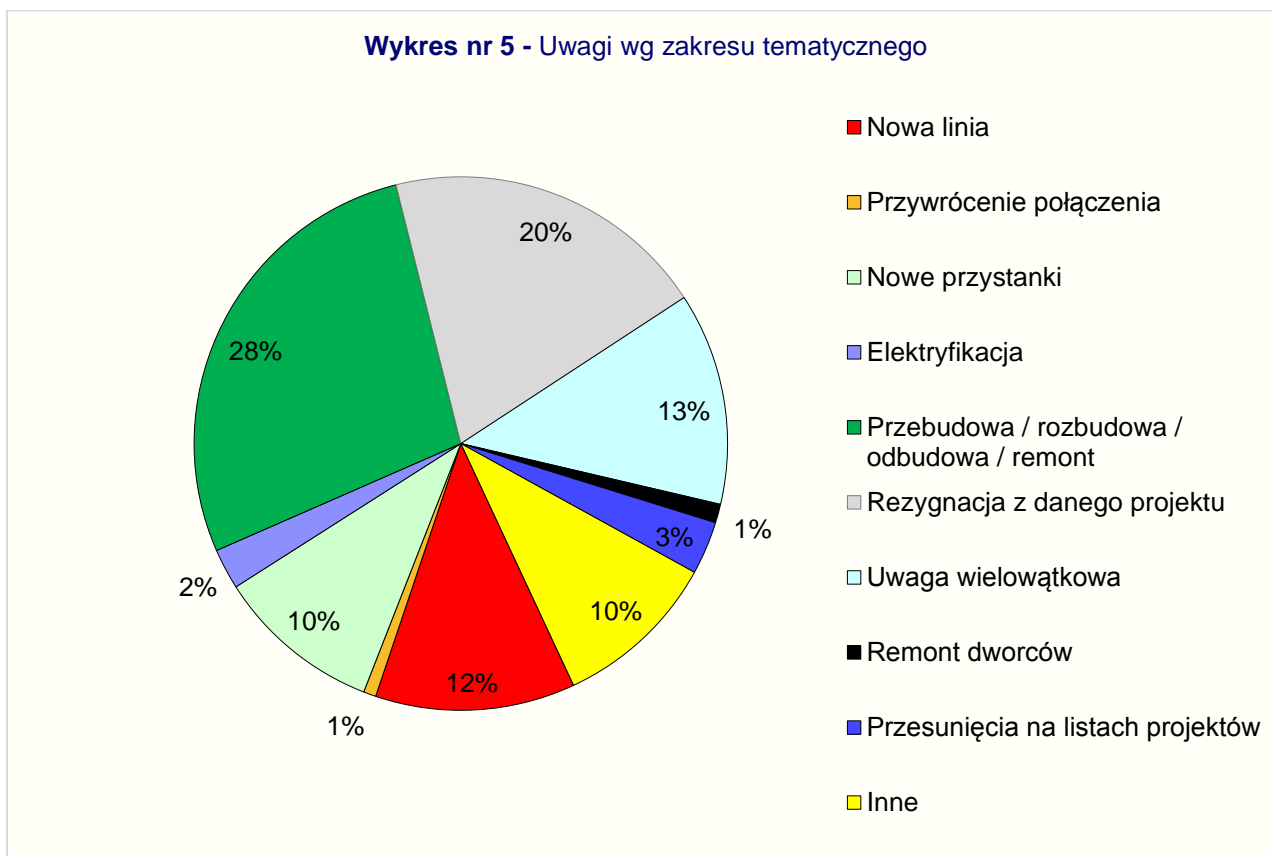
Aż 199 uwag (tj. 33% wszystkich) dotyczyło następujących pięciu postulatów:

- odstąpienie od budowy północnej obwodnicy Białegostoku
- budowa dodatkowego przystanku multimodalnego w Zgierzu
- dodanie projektu polegającego na przebudowie linii kolejowych na odcinku Chojnice - Gniezno
- poparcie dla odbudowy linii kolejowych na odcinku Rokietnica - Szamotuły - Międzychód
- budowa nowych przystanków w województwie podlaskim

Rozkład procentowy w/w uwag w grupie 199 uwag prezentuje poniższy wykres.



Jeśli chodzi o merytorykę poruszanych uwag dotyczących dokumentu, najwięcej, bo aż 146 (28%) uwag, dotyczyło przebudowy, rozbudowy, odbudowy, bądź remontu istniejących linii kolejowych. Niewiele mniej, bo 104 (20%) uwagi sugerowały odstępianie od realizacji danego zamierzenia inwestycyjnego (z czego blisko 85% dotyczyło północnej obwodnicy Białegostoku). Uwagi odnoszące się stricte do budowy nowych odcinków linii kolejowych stanowiły 12% uwag do dokumentu (64 uwagi). Szczegółową charakterystykę uwag do dokumentu strategicznego pod kątem zakresu tematycznego prezentuje wykres.



Uwagi dotyczące prognozy oddziaływania na środowisko dotyczyły następujących zagadnień merytorycznych:

- przyroda
- hałas
- klimat
- oddziaływania skumulowane
- szkody górnicze

Prawie połowa spośród 12 uwag i wniosków (5) dotyczyła środowiska przyrodniczego, a 25% (3 uwagi) – hałasu.

Zakres tematyczny zgłoszonych uwag jest zbieżny z najczęstszymi typami zaobserwowanych oddziaływań linii kolejowych na środowisko (hałas, przyroda).

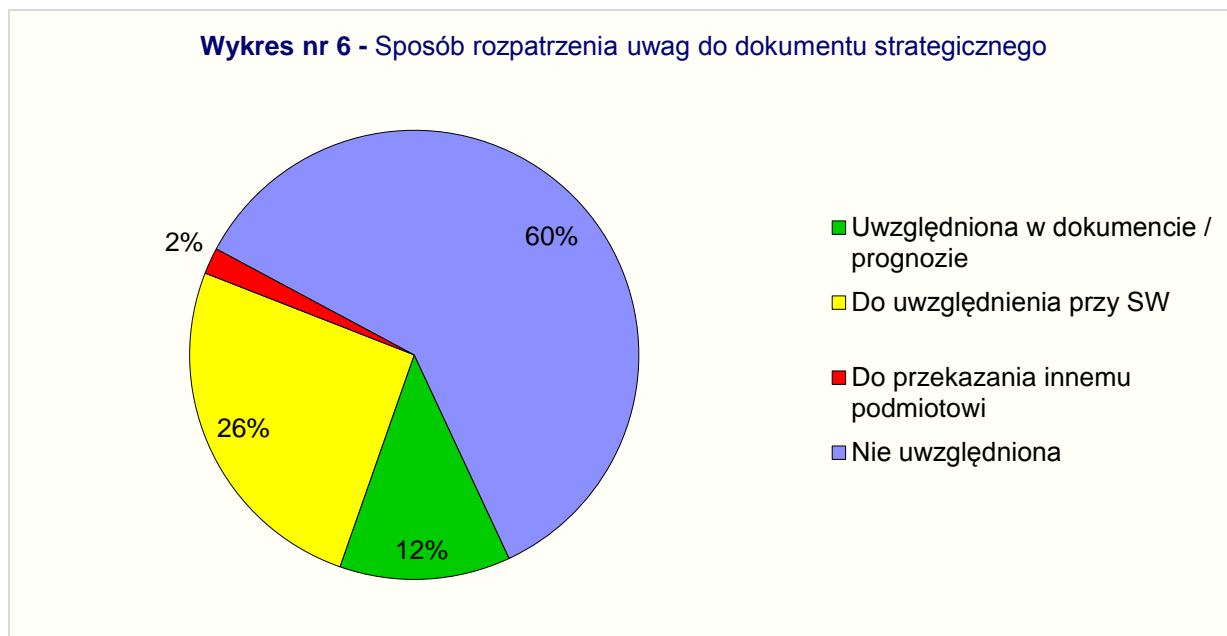
Tabelaryczne zestawienie wszystkich uwag wraz z ich kategoryzacją (zbiór danych wsadowych do niniejszej analizy) stanowi załącznik nr 6 do Raportu.

6. ROZPATRZENIE UWAG I WNIOSKÓW

6.1 ROZPATRZENIE UWAG I WNIOSKÓW DOTYCZĄCYCH DOKUMENTU

Na podstawie przeprowadzonej analizy PKP Polskie Linie Kolejowe S.A stwierdziły, że na uwzględnienie zasługuje 210 zgłoszonych uwag (tj. 40%). Pozostałe 318 uwag (60%) zostało odrzuconych. Spośród uwag, które rozpatrzono pozytywnie jedynie 65, tj. 12%, zostało uwzględnionych w dokumencie (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 dokumentu strategicznego.

Powyższe dane zostały zobrazowane na wykresie.



Uznano, że jedynie 44 uwagi (tj. 8% wszystkich uwag zgłoszonych do dokumentu) wymaga uwzględnienia poprzez dokonanie zmian w dokumencie. Zmiany dotyczą list projektów i polegać będą na wprowadzeniu nowych projektów, modyfikacji bądź usunięciu niektórych istniejących.

Szczegółowe informacje o modyfikacjach w dokumencie wynikających z przeprowadzonych konsultacji społecznych prezentuje poniższe zestawienie.

Tabela nr 1 - Zmiany w dokumencie strategicznym w wyniku konsultacji społecznych

<i>Lp.</i>	<i>Zgłaszający uwagę</i>	<i>Streszczenie uwagi</i>	<i>Zmiana w dokumencie</i>
1.	Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego	Proponuje się uzupełnienie nazwy projektu: "Utworzenie ciągu Lwówek Śl. - Legnica. Prace na linii nr 284 na odcinku Jerzmanice-Zdrój - Złotoryja - Legnica"	Skrócenie projektu regionalnego do odcinka linii 283 Jerzmanice-Zdrój - Legnica
2.	Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego	Wnioskuje się o rozszerzenie zakresu projektu "Prace na odcinku linii kolejowej nr 283 Lwówek Śląski - Zebrzydowa" o odcinek linii Zebrzydowa - Świętoszów - Żagań lub jako odrębny projekt	Wprowadzenie nowego projektu na listę ponadregionalną, Linia 283 odc. Zebrzydowa - Żagań
3.	Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego	Projekt "Odbudowa połączenia Dzierżoniów - Pieszycy - Bielawa", dla realizacji którego zgłaszający nie znajduje uzasadnienia wobec udostępnienia do eksploatacji w grudniu 2019 linii Dzierżoniów - Bielawa (zarządzanej przez Dolnośląską Służbę Dróg i Kolej)	Usunięcie z listy projektu regionalnego dotyczącego odbudowy ciągu Dzierżoniów - Pieszycy - Bielawa
4.	Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego	Wniosek o uzupełnienie listy projektów regionalnych o "Prace na linii 291 na odcinku Boguszów Gorce Wschód - Mieroszów - granica państwa"	Wprowadzenie nowego projektu na listę ponadregionalną, Linia 283 odc. Zebrzydowa - Żagań

<i>Lp.</i>	<i>Zgłaszający uwagę</i>	<i>Streszczenie uwagi</i>	<i>Zmiana w dokumencie</i>
5.	Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego	Wniosek o uzupełnienie wykazu projektów regionalnych o "Prace na linii 298 i 299 na odcinku Sędziszów - Kamienna Góra - Lubawka - granica państwa"	Wprowadzenie nowego projektu regionalnego Prace na linii 298 i 299 na odcinku Sędziszów - Kamienna Góra - Lubawka - granica państwa
6.	Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego	Wniosek o uzupełnienie wykazu projektów regionalnych o "Prace na linii 286 na odcinku Wałbrzych Główny - Kłodzko Główny"	Wprowadzenie nowego projektu ponadregionalnego Prace na linii 286 na odcinku Wałbrzych Główny - Kłodzko Główny
7.	Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego	Uzupełnienie listy projektów regionalnych o "Dostosowanie Wrocławskiego Węzła Kolejowego do potrzeb funkcjonalno-ruchowych związanych z uruchomieniem Wrocławskiej Kolei Metropolitalnej"	Wprowadzenie nowego projektu regionalnego "Dostosowanie Wrocławskiego Węzła Kolejowego dla potrzeb kolei miejskiej, aglomeracyjnej i regionalnej"
8.	Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego	Uzupełnienie listy projektów regionalnych o "Poprawę funkcjonalności układów torowych i urządzeń sterowania ruchem kolejowym na stacjach kolejowych"	Wprowadzenie nowego projektu regionalnego zgodnie z uwagą
9.	Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego	Uzupełnienie listy projektów regionalnych o "Prace na linii 303 na odcinku Rokitki - Duninów"	Wprowadzenie nowego projektu regionalnego "Prace na linii 303 na odcinku Rokitki - Duninów"
10.	Urząd Marszałkowski	Dodanie nowego projektu regionalnego „Budowa	Dokonanie zmiany nazwy istniejącego projektu

<i>Lp.</i>	<i>Zgłaszający uwagę</i>	<i>Streszczenie uwagi</i>	<i>Zmiana w dokumencie</i>
	Województwa Łódzkiego	nowych i modernizacja istniejących przystanków kolejowych na obszarze województwa Łódzkiego”	przystankowego na „Budowa nowych i modernizacja istniejących przystanków kolejowych na obszarze województwa Łódzkiego”
11.	Urząd Marszałkowski Województwa Łódzkiego	Poz. 50 Projekt „Budowa linii Bełchatów – Chorzew Siemkowice/Rusiec” proponujemy zmienić nazwę projektu na „Budowa linii łączącej Bełchatów z linią nr 131”	Dokonanie zmiany nazwy wraz ze zmianą przebiegu na mapie
12.	Urząd Marszałkowski Województwa Łódzkiego	Poz. 54 Projekt „Budowa połączenia Łódź – Piotrków Tryb./Bełchatów” proponujemy zmianę nazwy Projektu „Budowa linii Łódź – Bełchatów”	Dokonanie zmiany nazwy wraz ze zmianą przebiegu na mapie
13.	Urząd Marszałkowski Województwa Łódzkiego	Dodanie nowego projektu regionalnego „Modernizacja z elektryfikacją linii kolejowej nr 24 Piotrków Tryb – Bełchatów z wydłużeniem do Bogumiłowa”	Dodanie nowego projektu regionalnego „Modernizacja z elektryfikacją linii kolejowej nr 24 Piotrków Tryb – Bełchatów z wydłużeniem do Bogumiłowa”
14.	Urząd Marszałkowski Województwa Łódzkiego	Poz. 52 Projekt „Budowa linii Chorzew Siemkowice/Rusiec – Wieluń” – proponujemy zmianę nazwy Projektu na „Budowa linii łączącej linię kolejową nr 131 Chorzew Siemkowice z linią kolejową nr 181 Wieluń	Dokonanie zmiany nazwy wraz ze zmianą przebiegu na mapie

<i>Lp.</i>	<i>Zgłaszający uwagę</i>	<i>Streszczenie uwagi</i>	<i>Zmiana w dokumencie</i>
15.	Urząd Miasta Gorzowa Wielkopolskiego Kazimierz Łatwiński radny Sejmiku Województwa Lubuskiego osoby prywatne	Wniosek o poprawę parametrów technicznych i eksploatacyjnych na liniach nr 367, 363 i 364	Dodanie projektu ponadregionalnego "Prace na liniach 363 i 364 na ciągu Międzychów - Wierzbno - Skwierzyna/Międzyrzecz"
16.	Starostwo Powiatowe w Międzychodzie	Postuluje się analizę możliwości odtworzenia połączenia kolejowego Szczecin – Gryfino – Myślibórz	Wprowadzenie projektu ponadregionalnego „Prace na ciągu Gorzów Wlkp. - Szczecin obejmujący linii 415, 422 i 411”
17.	Urząd Miasta Gorzowa Wielkopolskiego Kazimierz Łatwiński radny Sejmiku Województwa Lubuskiego	Wniosek o rozszerzenie projektu "Odtworzenie połączenia Stargard - Myślibórz", tj. wydłużenie do Gorzowa Wlkp.	Wprowadzenie projektu ponadregionalnego „Prace na ciągu Gorzów Wlkp. - Szczecin obejmujący linii 415, 422 i 411”
18.	Kazimierz Łatwiński radny Sejmiku Województwa Lubuskiego	Wniosek o dodanie do listy projektów ponadregionalnych inwestycji na liniach nr 415, 422 i 411 w celu odtworzenia ciągu komunikacyjnego Gorzów Wlkp. - Szczecin	Wprowadzenie projektu ponadregionalnego „Prace na ciągu Gorzów Wlkp. - Szczecin obejmujący linii 415, 422 i 411”
19.	Gmina Kozienice ul. Parkowa 5 26-900 Kozienice	Wniosek o ujęcie budowy nowej linii kolejowej Kozienice - Warszawa z włączeniem do istniejącej linii nr 8	Wprowadzenie projektu regionalnego Kozienice - Warka

Lp.	Zgłaszający uwagę	Streszczenie uwagi	Zmiana w dokumencie
20.	osoby prywatne	Wniosek o rewitalizację linii kolejowej nr 281 na odcinku Chojnice – Gniezno (31 uwag)	Uzupełnienie listy ponadregionalnej o projekt „Prace na linii kolejowej nr 281 na odcinku Chojnice – Gniezno”
21.	Stowarzyszenie Wspierające Rozwój Lidzbarka Wrota Mazur	Dodanie do listy projektów „Rewitalizacji linii kolejowej Działdowo – Brodnica”	Uzupełnienie listy ponadregionalnej o projekt „Prace na linii 208 kolejowej Działdowo – Brodnica”
22.	H+H Polska Zakład Produkcyjny Lidzbark Welsk	Wniosek o modernizację linii kolejowej nr 208 na odcinku Działdowo - Lidzbark	Uzupełnienie listy ponadregionalnej o projekt „Prace na linii 208 kolejowej Działdowo – Brodnica”
23.	Warmińsko-Mazurskie Towarzystwo Miłośników Kolei	Zakres modernizacji/rewitalizacji linii kolejowej nr 208 proponuje się rozszerzyć o odcinek Działdowo – Brodnica	Uzupełnienie listy ponadregionalnej o projekt „Prace na linii 208 kolejowej Działdowo – Brodnica”
24.	Stowarzyszenie Zielone Mazowsze	Dodać projekty zgłoszone do Kolej+	Trwa analiza, które projekty z Kolej+ uwzględnić w dokumencie strategicznym

Ponieważ co trzecia uwaga społeczeństwa dotyczyła jednego z pięciu zagadnień wymienionych

w rozdziale 5, za zasadne uznano przedstawienie w niniejszym raporcie, w jaki sposób PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. odniosły się do uwag i wniosków zgłoszonych do tych pięciu grup uwag:

- **GRUPA 1** - odstąpienie od budowy północnej obwodnicy Białegostoku

Odpowiedź:

„Projekt jest na etapie prac studialnych, w ramach których analizowane są różne warianty przebiegu budowy nowego odcinka sieci kolejowej i w ramach którego prowadzone są konsultacje społeczne poszczególnych wariantów.”

Sposób uwzględnienia:

Przekazanie uwag do Centrum Realizacji Inwestycji w celu rozpatrzenia uwagi na etapie Studium Wykonalności.

Czy uwaga wymaga zmiany dokumentu i prognozy:

NIE

- **GRUPA 2** - budowa dodatkowego przystanku multimodalnego w Zgierzu

Odpowiedź:

„Proponowany przystanek jako projekt punktowy może być realizowany w ramach proponowanych projektów multilokalizacyjnych, proponowanego projektu liniowego dotyczącego połączenia Łódź - Kutno lub z innych działań m.in. planowanego Programu budowy/ modernizacji przystanków kolejowych na lata 2020 - 2025.”

Sposób uwzględnienia:

Brak uwzględnienia uwagi w treści dokumentu strategicznego.

Czy uwaga wymaga zmiany dokumentu i prognozy:

NIE

- **GRUPA 3** - dodanie projektu: Przebudowie linii kolejowych na odcinku Chojnice – Gniezno

Odpowiedź:

„Uwaga uwzględniona. Uzupełniono listę projektów ponadregionalnych.”

Sposób uwzględnienia:

Uzupełnienie listy ponadregionalnej o projekt „Prace na linii kolejowej nr 281 na odcinku Chojnice – Gniezno”.

Czy uwaga wymaga zmiany dokumentu i prognozy:

TAK

- **GRUPA 4** - odbudowa linii kolejowych na odcinku Rokietnica - Szamotuły – Międzychód

Odpowiedź:

„Propozycja przedmiotowych prac została wskazana jako projekt o charakterze regionalnym z uwagi na przewagę potencjalnego ruchu po ewentualnych prac inwestycyjnych. Realizacja projektu w przyszłej perspektywie i w dalszych latach będzie uwarunkowana dostępnością środków z regionalnych programów operacyjnych oraz decyzją ich dysponenta (Urząd Marszałkowski).”

Sposób uwzględnienia:

Brak potrzeby. Projekt uwzględniony w projektach regionalnych pod poz. 163.

Czy uwaga wymaga zmiany dokumentu i prognozy:

NIE

▪ **GRUPA 5** - budowa nowych przystanków w województwie podlaskim

Odpowiedź:

„Proponowane zakresy jako projekty punktowe mogą być realizowane w ramach proponowanych projektów multilokalizacyjnych, projektu liniowego lub z innych działań m.in. planowanego Programu budowy/modernizacji przystanków kolejowych na lata 2020 - 2025.”

Sposób uwzględnienia:

Brak uwzględnienia uwagi w treści dokumentu strategicznego.

Czy uwaga wymaga zmiany dokumentu i prognozy:

NIE

6.2 ROZPATRZENIE UWAG I WNIOSKÓW DOTYCZĄCYCH PROGNOZY OOŚ

Na podstawie przeprowadzonej analizy stwierdzono, że spośród 12 uwag zgłoszonych do treści prognozy ooś na uwzględnienie zasługuje dokładnie połowa (6 uwag). Cztery spośród uwzględnionych uwag będą 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. Prognoza oddziaływania na środowisko nie wiąże się ze szczegółowym modelowaniem akustycznym, nie bazuje na prognozach natężenia ruchu opracowywanych dla poszczególnych projektów, wobec czego na jej etapie niezasadnym byłoby wskazywanie rozwiązań minimalizujących oddziaływanie w konkretnych lokalizacjach.

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. W ocenie wykonawcy prognozy ooś zagadnienia powyższe zostały w prognozie ooś opisane w sposób wystarczający.

W poniższej tabeli przedstawiono uwagi zgłoszone do prognozy ooś przez społeczeństwo oraz wskazano sposób uwzględnienia uwag, bądź uzasadnienie w przypadku braku ich uwzględnienia.

Tabela nr 2 - Sposób rozpatrzenia uwag zgłoszonych do prognozy w ramach konsultacji społecznych

<i>Lp.</i>	<i>Zgłaszający uwagę</i>	<i>Streszczenie uwagi</i>	<i>Odniesienie się do uwagi</i>
1.	Mieszkańcy dzielnicy Pogórze Dolne. Podmioty Gospodarcze	Zwracamy się jako mieszkańcy mieszkający ok. 150-200m od linii o zastosowanie ekranów akustycznych o odpowiedniej zdolności rozpraszania bądź tłumienia dźwięków	UWAGA UWZGLĘDNIONA Rekomendacja do uwzględnienia na etapie OOŚ projektu. Jednym z wniosków płynących z Prognozy (str. 140) jest konieczność zastosowania skutecznych metod ograniczenia hałasu na

Lp.	Zgłaszający uwagę	Streszczenie uwagi	Odniesienie się do uwagi
			terenach wrażliwych i podlegających ochronie akustycznej narażonych na ponadnormatywne oddziaływania w tym zakresie.
2.	Agnieszka Pstrągowska (radna dzielnicy Pogórze Gdynia)	Zwracamy się jako mieszkańcy mieszkający ok. 150-200m od linii o zastosowanie ekranów akustycznych o odpowiedniej zdolności rozpraszania bądź tłumienia dźwięków	UWAGA UWZGLĘDNIONA Rekomendacja do uwzględnienia na etapie OOS projektu. Jednym z wniosków płynących z Prognozy (str. 140) jest konieczność zastosowania skutecznych metod ograniczenia hałasu na terenach wrażliwych i podlegających ochronie akustycznej narażonych na ponadnormatywne oddziaływania w tym zakresie.
3.	PKP/PKOB/1	W analizie pominięto brak skumulowanych oddziaływań inwestycji na terenie gminy Dobrzyniewo Duże - budowa kolejowej północnej obwodnicy Białegostoku	UWAGA ODRZUCONA Gminy nie pominięto w analizie. W analizie oddziaływań skumulowanych agregowano wyniki do poziomu powiatu. Wskazane przedsięwzięcia uwzględniono w analizie dla powiatu białostockiego (zał. 3 poz. 243). Ryzyko kumulacji oddziaływań określono jako niskie.
4.	Marek Stolarski CEO NEEL	Wnioskuje o uzupełnienie fragmentu tekstu (czcionka pogrubiona): <i>„W związku z planowaną realizacją zadań o</i>	UWAGA ODRZUCONA Tematem opracowania jest określenie potencjalnego oddziaływania inwestycji na środowisko przyrodnicze.

Lp.	Zgłaszający uwagę	Streszczenie uwagi	Odniesienie się do uwagi
		<p><i>charakterze liniowym ... wskazane jest także wykonanie analizy w zakresie:</i></p> <p><i>- potrzeby rozwoju korytarzy ekologicznych i sieci przejść dla zwierząt oraz środków zapobiegających śmiertelności zwierząt po to by uniknąć fragmentacji środowiska i śmierci zwierząt w wyniku kolizji z pociągami i zapewnienia ciągłości szlaków migracyjnych ...</i></p>	<p>Temat potrzeby rozwoju korytarzy migracyjnych nie wchodzi w zakres opracowania. Problem fragmentacji siedlisk dotyczy jedynie linii wygradzanych i jedynie na takich liniach wymagane jest budowanie przejść. Temat ten został omówiony w opracowaniu w rozdziale 5.1.</p>
5.	Marek Stolarski CEO NEEL	Wniosuję o rozwinięcie tematu potencjalnej śmiertelności gatunków rzadkich w dokumencie	<p>UWAGA ODRZUCONA</p> <p>Stwierdzenie o nieistotności oddziaływania polegającego na powodowaniu śmiertelności zwierząt w wyniku kolizji z taborem kolejowym oparto na najnowszych dostępnych opracowaniach i ekspertyzach, z których wynika, że realizacja zamierzeń ujętych w Planie nie spowoduje wystąpienia istotnego negatywnego oddziaływania na populacje gatunków zwierząt narażonych na ryzyko kolizji z taborem kolejowym w skali kraju. Ponadto w tekście jest zawarta informacja o konieczności wykonania analiz</p>

<i>Lp.</i>	<i>Zgłaszający uwagę</i>	<i>Streszczenie uwagi</i>	<i>Odniesienie się do uwagi</i>
			bezpieczeństwa ruchu w związku ze zwiększoną śmiertelnością zwierząt w celu podjęcia decyzji o zastosowaniu urządzeń ochrony zwierząt lub pasywnych metod ochrony zwierząt w postaci ogrodzeń.
6.	Wojciech Dinges Stowarzyszenie Kolej na Śląsk	Brak uwzględnienia spodziewanych zmian w środowisku naturalnym terenu Polski wskutek postępujących zmian klimatycznych na świecie.	UWAGA UWZGLĘDNIONA Aspekt zmian klimatycznych przeanalizowano w rozdziale 5.7 Prognozy - jej zapisy zostaną w tym kontekście uszczegółowione.
7.	Wojciech Dinges Stowarzyszenie Kolej na Śląsk	Niewystarczająca ocena zjawisk ekstremalnych i ich wpływu na infrastrukturę i ruch kolejowy.	UWAGA UWZGLĘDNIONA Opis wpływu zjawisk ekstremalnych na infrastrukturę kolejową zostanie rozszerzony.
8.	Wojciech Dinges Stowarzyszenie Kolej na Śląsk	Oddziaływania długoterminowe chwilowe śmiertelność zwierząt w wyniku kolizji z pociągami wymagają pogłębienia analizy skutków dlatego nie powinno być określane jako oddziaływanie nieistotne.	UWAGA ODRZUCONA W tekście jest zawarta informacja o konieczności wykonania analiz bezpieczeństwa ruchu w związku ze zwiększoną śmiertelnością zwierząt w celu podjęcia decyzji o zastosowaniu urządzeń ochrony zwierząt lub pasywnych metod ochrony zwierząt w postaci ogrodzeń. Zalecenie to dotyczy projektów związanych z budową nowych linii kolejowych oraz projektów polegających na przebudowie lub rozbudowie istniejących linii

<i>Lp.</i>	<i>Zgłaszający uwagę</i>	<i>Streszczenie uwagi</i>	<i>Odniesienie się do uwagi</i>
			kolejowych prowadzących do zwiększenia natężenia ruchu pociągów, co zwiększa ryzyko wystąpienia kolizji.
9.	Wojciech Dinges Stowarzyszenie Kolej na Śląsk	Brak uwzględnienia w tym punkcie komponentu hałasu jakim są sygnały akustyczne o dużym natężeniu uruchamiane obligatoryjnie przez maszynistów w miejscach skrzyżowania linii kolejowej z drogą publiczną sygnał „bacznosc”. Czynnikiem ten wymaga pogłębionej analizy i oceny wpływu podobnej jak dla hałasu „dynamicznego”. Ujęte w p. 5.8. ale nie wystarczająco.	UWAGA ODRZUCONA Szersza analiza, w tym również wskazanego aspektu, znajduje się w rozdziale poświęconym hałasowi - 5.8, str. 129 – 140.
10.	Wojciech Dinges Stowarzyszenie Kolej na Śląsk	Brak analizy wpływu eksploatacji i szkód górniczych na planowane linie kolejowe zwłaszcza nowe np. komponenty CPK. Dotyczy to przede wszystkim ale nie wyłącznie terenu województwa śląskiego.	UWAGA UWZGLĘDNIONA Aspekt ten zostanie dodatkowo przeanalizowany w rozdziale 5.9.
11.	Piotr Kowal Instytut Nauk Leśnych SGGW w Warszawie	Wnioskuje o uwzględnienie w podpunkcie „oddziaływanie długoterminowe chwilowe” wystąpienie ryzyka rozprzestrzeniania się zoonoz chorób odzwierzęcych w wyniku	UWAGA UWZGLĘDNIONA Aspekt ten zostanie dodatkowo przeanalizowany w rozdziale 5.2.

Lp.	Zgłaszający uwagę	Streszczenie uwagi	Odniesienie się do uwagi
		kolizji z dzikimi zwierzętami.	
12.	prof. dr hab. Małgorzata Wierzbicka Wydział Biologii UW	Zgłaszam uwagi do fragmentu: <i>„W związku z planowaną realizacją zadań o charakterze liniowym.....wskazane jest wykonanie analiz w zakresie - potrzeby rozwoju korytarzy ekologicznych i sieci przejść dla zwierząt po to aby uniknąć fragmentacji środowiska i zapewnienia ciągłości szlaków migracyjnych”</i> Dokument w tym miejscu nie wspomina o problemie śmiertelności zwierząt na torach kolejowych a w dalszej części wskazuje że jest to problem nieistotny. Nie zgadzam się z takim podejściem	UWAGA ODRZUCONA Stwierdzenie o nieistotności oddziaływania polegającego na powodowaniu śmiertelności zwierząt w wyniku kolizji z taborem kolejowym oparto na najnowszych dostępnych opracowaniach i ekspertyzach, z których wynika, że realizacja zamierzeń ujętych w Planie nie spowoduje wystąpienia istotnego negatywnego oddziaływania na populacje gatunków zwierząt narażonych na ryzyko kolizji z taborem kolejowym w skali kraju. Ponadto w tekście jest zawarta informacja o konieczności wykonania analiz bezpieczeństwa ruchu w związku ze zwiększoną śmiertelnością zwierząt w celu podjęcia decyzji o zastosowaniu urządzeń ochrony zwierząt lub pasywnych metod ochrony zwierząt w postaci ogrodzeń.

Z pełną treścią wszystkich uwag i wniosków oraz udzielonymi odpowiedziami można zapoznać się w tabelarycznym zestawieniu wszystkich uwag stanowiącym załącznik nr 4 do Raportu.

7. WNIOSKI Z KONSULTACJI SPOŁECZNYCH I DALSZE DZIAŁANIA

7.1 WNIOSKI Z KONSULTACJI SPOŁECZNYCH

Na podstawie analiz i danych przedstawionych w poprzednich rozdziałach można wysnuć następujące wnioski płynące z przeprowadzonych konsultacji społecznych:

- 1) W ciągu 30 dni trwania konsultacji, tj. od 15 października do 13 listopada 2020 r., wpłynęło 543 uwagi, co może świadczyć o dużym zainteresowaniu społeczeństwa zamierzeniami inwestycyjnymi PKP Polskich Linii Kolejowych S.A., a jednocześnie potwierdza, że konsultacje zostały przeprowadzone w sposób należyty i społeczeństwo zostało skutecznie poinformowane.
- 2) Słuszną decyzją okazało się przedłużenie konsultacji o dodatkowych tygodni, gdyż ponad 1/3 uwag zgłoszonych w ramach konsultacji społecznych pojawiła się dopiero w czwartym tygodniu trwania konsultacji, tj. po dniu 6 listopada 2020 r.
- 3) Prawie wszystkie uwagi i wnioski (98%) dotyczyły treści samego dokumentu strategicznego (list projektów), a nie prognozy oddziaływania na środowisko. Jest to niestety zgodne z oczekiwaniami, gdyż większe zainteresowanie społeczne zawsze skupia się bardziej na polepszeniu standardu życia jednostki lub pewnej grupy społecznej niż na utrzymaniu dobrego stanu środowiska.
- 4) Zamierzenia inwestycyjne planowane przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (za wyjątkiem jednego newralgicznego projektu polegającego na budowie północnej obwodnicy Białegostoku) są generalnie pozytywnie odbierane przez społeczeństwo, stowarzyszenia, jednostki administracyjne oraz rynek.
- 5) Najwięcej uwag zgłoszonych do dokumentu dotyczyło zakresu przebudowy/rozbudowy istniejących linii kolejowych, budowy nowych odcinków linii kolejowych, nowych przystanków kolejowych oraz odstąpienia od realizacji danego projektu (budowa obwodnicy Białegostoku) – łącznie 70% uwag. Liczną grupę stanowiły również uwagi wielowątkowe.
- 6) Uwagi zgłoszone do prognozy oddziaływania na środowisko dotyczyły głównie dwóch zagadnień: przyroda oraz hałas (ponad 2/3 uwag zgłoszonych do prognozy).
- 7) Najczęstszą formą zgłaszania uwag (99%) była forma elektroniczna za pomocą przygotowanych formularzy umieszczonych na stronie internetowej Spółki. Jedną z przyczyn takiego stanu rzeczy może być panująca w obecnym roku pandemia wywołana wirusem SARS-COV-2.

- 8) Prawie połowa wszystkich uwag pochodziła od osób prywatnych. Jednostki administracyjne zgłosiły 22% wszystkich uwag, a stowarzyszenia - 19%.
- 9) Społeczeństwo przejawiało największe zainteresowanie inwestycjami w granicach województw podlaskiego i łódzkiego. Również dość wysokie zainteresowanie zamierzeniami inwestycyjnymi Spółki prezentowały województwa: wielkopolskie, śląskie, lubuskie, mazowieckie, podkarpackie oraz dolnośląskie.
- 10) Uznano, że 44 uwagi zgłoszone w ramach konsultacji społecznych są na tyle istotne, że wymagają uwzględnienia poprzez dokonanie zmian w dokumencie. Zmiany te dotyczą list projektów i polegać będą na wprowadzeniu nowych projektów, bądź modyfikacji lub usunięciu niektórych projektów uwzględnionych w wersji dokumentu poddanego konsultacjom.

7.2 DALSZE DZIAŁANIA

Zgodnie z ustawą ooś, kolejnymi etapami w ramach procedury strategicznej oceny oddziaływania na środowisko będą:

- aktualizacja dokumentu strategicznego i prognozy ooś oraz opracowanie uzasadnienia zawierającego informacje o udziale społeczeństwa w postępowaniu oraz o tym, w jaki sposób zostały wzięte pod uwagę i w jakim zakresie zostały uwzględnione uwagi i wnioski zgłoszone w związku z udziałem społeczeństwa (*art. 42 oraz art. 55 ust. 1 ustawy ooś*),
- opracowanie pisemnego podsumowania strategicznej oceny oddziaływania na środowisko (*art. 55 ust. 3 ustawy ooś*),
- przyjęcie przez organ opracowujący dokument (tj. przez Zarząd PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.) dokumentu strategicznego wraz z prognozą oddziaływania na środowisko,
- podanie do publicznej wiadomości informacji o przyjęciu dokumentu i o możliwościach zapoznania się z jego treścią oraz treści uzasadnienia i pisemnego podsumowania (*art. 43 ustawy ooś*),
- przekazanie przyjętego dokumentu wraz z podsumowaniem do Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska i Głównego Inspektora Sanitarnego (*art. 55 ust. 4 ustawy ooś*), a także przekazanie dokumentacji do Ministerstwa Infrastruktury jako organu, który delegował na Spółkę obowiązek przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko,
- prowadzenie monitoringu skutków realizacji postanowień przyjętego dokumentu w zakresie oddziaływania na środowisko, zgodnie z rekomendacjami prognozy oddziaływania na środowisko (*art. 55 ust. 5 ustawy ooś*).

W związku z uznaniem za zasadne dokonania istotnych zmian w treści dokumentu strategicznego (wprowadzenie nowych projektów, modyfikacja i usunięcie części z projektów już występujących), Spółka PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. podjęła decyzję o nieprzyjmowaniu dokumentu wraz z prognozą w obecnym kształcie, a dopiero po aktualizacji tych dokumentów. Wiąże się to z następującymi dalszymi koniecznymi działaniami:

- poinformowanie Ministerstwa Infrastruktury o wybranym scenariuszu dalszych działań,
- aktualizacja dokumentu strategicznego,

- podpisanie aneksu z firmą ekovert na aktualizację prognozy oddziaływania na środowisko (zmiany dokonane na listach projektów powodują konieczność przeprowadzenia na nowo wszystkich analiz wykonanych w ramach prognozy) – aneks do Umowy nr 60/018/0004/20/Z/O z dnia 21.04.2020 podpisano w dniu **3 grudnia 2020 r.**,
- przekazanie wykonawcy prognozy ooś niezbędnych danych, w tym zaktualizowanego dokumentu strategicznego,
- aktualizacja i odbiór prognozy ooś,
- po dokonaniu odbioru zaktualizowanej prognozy ooś, wykonanie w/w kroków przewidzianych prawem.

8. WYKAZ ZAŁĄCZNIKÓW

- ZAŁĄCZNIK NR 1a - obwieszczenie o przystąpieniu do opracowywania projektu dokumentu (treść)
- ZAŁĄCZNIK NR 1b - obwieszczenie o przystąpieniu – BIP Spółki
- ZAŁĄCZNIK NR 1c - obwieszczenie o przystąpieniu – tablica ogłoszeń Spółki
- ZAŁĄCZNIK NR 1d - obwieszczenie o przystąpieniu – Rzeczpospolita (Nr 161)
- ZAŁĄCZNIK NR 2a - obwieszczenie o konsultacjach społecznych (treść)
- ZAŁĄCZNIK NR 2b - obwieszczenie o konsultacjach społecznych – BIP Spółki
- ZAŁĄCZNIK NR 2c - obwieszczenie o konsultacjach społecznych – tablica ogłoszeń Spółki
- ZAŁĄCZNIK NR 2d - obwieszczenie o konsultacjach społecznych – Rzeczpospolita (Nr 242)
- ZAŁĄCZNIK NR 2e - informacja prasowa (odnośnik)
- ZAŁĄCZNIK NR 2f - informacja prasowa (treść)
- ZAŁĄCZNIK NR 2g - link na stronie głównej www.plk-sa.pl do informacji o konsultacjach
- ZAŁĄCZNIK NR 2h - informacja na www.plk-sa.pl/planowane-inwestycje-plk-konsultacje-spoeczne
- ZAŁĄCZNIK NR 2i - formularz elektroniczny do zgłaszania uwag do dokumentu
- ZAŁĄCZNIK NR 2j - formularz elektroniczny do zgłaszania uwag do prognozy ooś
- ZAŁĄCZNIK NR 2k - obwieszczenie o konsultacjach społecznych – tablica ogłoszeń MI
- ZAŁĄCZNIK NR 2l - informacja o konsultacjach na portalu facebook.pl Spółki
- ZAŁĄCZNIK NR 2m - informacja o konsultacjach na portalu facebook.pl MI
- ZAŁĄCZNIK NR 3a - punkt przy kancelarii w siedzibie Spółki wyposażony w kanapę i stół
- ZAŁĄCZNIK NR 3b - obwieszczenie o przedłużeniu konsultacji społecznych (treść)
- ZAŁĄCZNIK NR 3c - obwieszczenie o przedłużeniu konsultacji – BIP Spółki
- ZAŁĄCZNIK NR 3d - obwieszczenie o przedłużeniu konsultacji – tablica ogłoszeń Spółki

ZAŁĄCZNIK NR 3e - obwieszczenie o przedłużeniu konsultacji – strona internetowa Spółki

ZAŁĄCZNIK NR 4 - tabelaryczne zestawienie wszystkich uwag wraz z ich kategoryzacją

**RAPORT II - podsumowanie ponownych konsultacji społecznych w
ramach strategicznej oceny oddziaływania na środowisko
dla dokumentu pn.
„PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.
- Zamierzenia inwestycyjne na lata
2021-2030 z perspektywą do 2040 roku”**

SPIS TREŚCI

1.	WPROWADZENIE	3
2.	PRZYGOTOWANIE PONOWNYCH KONSULTACJI SPOŁECZNYCH	4
2.1	PROGNOZA ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO I OPINIE ORGANÓW	4
2.2	PONOWNE KONSULTACJE SPOŁECZNE	4
3.	PRZEBIEG PONOWNYCH KONSULTACJI SPOŁECZNYCH	6
4.	WYNIKI PONOWNYCH KONSULTACJI SPOŁECZNYCH	8
5.	ROZPATRZENIE UWAG I WNIOSKÓW	13
5.1	ROZPATRZENIE UWAG I WNIOSKÓW DOTYCZĄCYCH DOKUMENTU	13
5.2	ROZPATRZENIE UWAG I WNIOSKÓW DOTYCZĄCYCH PROGNOZY OOŚ	16
6.	WNIOSKI Z PONOWNYCH KONSULTACJI SPOŁECZNYCH I DALSZE DZIAŁANIA	40
6.1	WNIOSKI Z PONOWNYCH KONSULTACJI SPOŁECZNYCH	40
6.2	DALSZE DZIAŁANIA.....	41
7.	WYKAZ ZAŁĄCZNIKÓW	42

1. WPROWADZENIE

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. zostało zobligowane przez Ministra Infrastruktury do opracowania dokumentu strategicznego wraz z prognozą oddziaływania na środowisko dla zamierzeń kolejowych przewidzianych do roku 2030 z perspektywą do roku 2040, przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko, a następnie do przyjęcia w/w dokumentów przez Zarząd PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Spółka opracowała projekt dokumentu pn. „PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. - Zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040” oraz zleciła, a następnie odebrała prognozę oddziaływania na środowisko dla w/w dokumentu.

W ramach konsultacji społecznych przeprowadzonych w dniach 16 października – 13 listopada 2020 r. zgłoszono 543 uwagi, z czego 531 dotyczyło dokumentu strategicznego, a jedynie 12 dotyczyło prognozy ooś. Część uwag uznano za zasadne i wymagające wprowadzenia zmian na listach projektów znajdujących się w dokumencie. W związku ze zmianą zakresu dokumentu, konieczna była aktualizacja prognozy oddziaływania na środowisko. Dodatkowo, w związku ze wskazaniem przez Ministerstwo Infrastruktury konieczności uwzględnienia w dokumencie strategicznym i prognozie oddziaływania na środowisko również projektów przewidzianych do finansowania ze środków krajowych, opracowano dodatkową listę projektów multilokalizacyjnych, w ramach których realizowane będą w przyszłości projekty ze środków krajowych. Zmiany na liście projektów polegające na dodaniu nowych, modyfikacji istniejących bądź usunięciu części projektów spowodowały konieczność wykonania na nowo wszystkich analiz w prognozie oddziaływania na środowisko oraz wystąpienia do organów ochrony środowiska o dane o środowisku.

W dniu 10 grudnia 2020 r. pismem znak: IOS1-0701-01.32/20 wystąpiono do Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska z prośbą o wyrażenie stanowiska odnośnie potrzeby powtórzenia konsultacji społecznych oraz opiniowania przez Organy. W dniu 7 stycznia 2021 r. Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska (dalej: GDOŚ) pismem znak DOOŚ-TSOOŚ.400.36.2020.TW wskazał konieczność powtórnego wykonania w/w działań.

Niniejszy raport przedstawia podsumowanie przeprowadzonego postępowania z udziałem społeczeństwa (dalej: „ponownych konsultacji społecznych”).

2. PRZYGOTOWANIE PONOWNYCH KONSULTACJI SPOŁECZNYCH

2.1 PROGNOZA ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO I OPINIE ORGANÓW

W dniu 12 marca 2021 r. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. dokonały odbioru prognozy oddziaływania na środowisko w wyniku zmiany dokumentu opracowanej przez firmę Łukasz Szkudlarek ekover na podstawie umowy nr 60/018/0004/20/Z/O zawartej w dniu 21 kwietnia 2020 r. oraz aneksów z dnia 3 grudnia 2020 r. oraz 21 kwietnia 2021 r.

Zgodnie ze stanowiskiem GDOŚ w dniu 19 marca 2021 r. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. przekazały zaktualizowany dokument pn. „PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. – zamierzenia inwestycyjne na lata 2021 – 2030 z perspektywą do 2040 roku” wraz z prognozą oddziaływania na środowisko do ponownego zaopiniowania przez GDOŚ i Głównego Inspektora Sanitarnego (dalej: GIS).

GIS pismem z dnia 15 kwietnia 2021 r., znak: HŚ.NS.530.14.2020.KK wydał opinię, nie zgłaszając uwag do przedłożonego dokumentu oraz prognozy ooś. GDOŚ pismem z dnia 20 kwietnia 2021 r. znak: DOOŚ-TSOOŚ.400.36.2020.TW.2 wezwał do uzupełnienia dokumentacji o wykaz zmian wprowadzanych do projektu dokumentu i prognozy ooś. Pismem z dnia 22 kwietnia 2021 r., znak: IOS1.414.1.2021.PCh.6 uzupełniono przedłożoną dokumentację o projekt dokumentu, z oznaczeniem wprowadzonych zmian w trybie „śledź zmiany”. W dniu 20 maja 2021 r., pismem znak: DOOŚ-TSOOŚ.410.10.2020.2.TW/KSZ GDOŚ przedstawił swoją opinię.

GDOŚ wydał opinię po terminie określonym w ustawie 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 (tekst jedn. Dz. U. 2021 poz. 247 z późn. zm.).

2.2 PONOWNE KONSULTACJE SPOŁECZNE

Obwieszczenie w sprawie ponownych konsultacji społecznych z dnia 22 marca 2021 r. (załącznik nr 1a) wskazało możliwość zapoznania się z dostępną dokumentacją oraz składania przez społeczeństwo uwag i wniosków w terminie **od 23 marca do 12 kwietnia 2021 r.**, zapewniając 21-dniowy czas przewidziany ustawą ooś. Realizując obowiązek ustawowy, w obwieszczeniu wskazano ponadto:

- dokumenty (dostępne w wersji elektronicznej i papierowej), które podlegały udostępnieniu, tj. dokument strategiczny, prognozę ooś,

- sposób, w jaki można składać uwagi i wnioski (poprzez formularz na stronie internetowej, pisemnie bądź ustnie lub pisemnie do protokołu),
- miejsce, w którym dostępne są dokumenty i w którym można składać uwagi i wnioski (strona internetowa oraz siedziba Spółki),
- właściwy organ, który będzie 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.

Nie poinformowano o postępowaniu w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko, gdyż nie było ono prowadzone (przez autorów prognozy ooś obowiązek taki nie został stwierdzony).

W celu zapewnienia możliwości zapoznania się z dokumentem strategicznym, prognozą ooś oraz treścią obwieszczeń przez osoby niepełnosprawne (niedowidzące), wszystkie dokumenty zostały opracowane i umieszczone w Internecie również w wersji zgodnej ze standardami WCAG (*Web Content Accessibility Guidelines*).

Realizując wymóg art. 3 ust. 1 pkt 11 ustawy ooś, w dniu 22 marca 2021 r. obwieszczenie umieszczono:

- na stronie Biuletynu Informacji Publicznej PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (załącznik nr 1b),
- w sposób zwyczajowo przyjęty, tj. na ogólnodostępnej tablicy ogłoszeń w siedzibie Spółki przy ul. Targowa 74, 03-734 w Warszawie (załącznik nr 1c); obwieszczenie wisiało na tablicy ogłoszeń w dniach 22 marca – 16 kwietnia 2021 r.,
- w prasie o zasięgu ogólnokrajowym (adekwatnym do zakresu dokumentu), tj. w dzienniku Rzeczpospolita (Nr 67) (załącznik nr 1d).

W dniu 22 marca 2021 r. informacja o ponownych konsultacjach społecznych znalazła się również na stronie internetowej Spółki PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., wraz z formularzami elektronicznymi, za pomocą których społeczeństwo mogło zgłaszać uwagi i wnioski. (załączniki 1g i 1h). Na stronie internetowej Spółki zamieszczono także informację prasową nt. konsultacji społecznych (załączniki nr 1e i 1f).

Obwieszczenie zostało również wywieszane na tablicy ogłoszeń w Ministerstwie Infrastruktury (załącznik nr 2.2i).

W wyniku powyższych działań społeczeństwo zostało właściwie i skutecznie poinformowane o ponownych konsultacjach społecznych, czego dowodem mogą być m.in. następujące informacje, które ukazały się w Internecie:

- strona internetowa <https://www.rynek-kolejowy.pl/>
- strona internetowa <https://kurier-kolejowy.pl/>
- strona internetowa <https://raportkolejowy.pl/>
- strona internetowa <https://wroclife.pl>
- strona internetowa <https://mediagroupinfo.eu>
- strona internetowa <https://kociewie21.pl>
- strona internetowa <https://gdynia.pl>
- strona internetowa <https://hej.mielec.pl>
- strona internetowa Urzędu Miejskiego w Janowcu Wielkopolskim

3. PRZEBIEG PONOWNYCH KONSULTACJI SPOŁECZNYCH

W celu zapewnienia społeczeństwu możliwości zgłaszania uwag i wniosków w każdej z form przewidzianych ustawą ooś, a także mając na względzie usprawnienie procesu zbierania i analizowania zgłoszonych w ramach konsultacji społecznych uwag i wniosków, podjęto następujące działania:

- opracowano i umieszczono na stronie internetowej Spółki pod adresem: <https://www.plk-sa.pl/planowane-inwestycje-plk-konsultacje-spoleczne/> dwa oddzielne elektroniczne formularze umożliwiające zgłaszanie uwag do dokumentu strategicznego i prognozy ooś,
- na bieżąco ewidencjonowano otrzymane uwagi i wnioski, zarówno za pośrednictwem formularzy elektronicznych jak i korespondencji pisemnej,
- stworzono punkt przy kancelarii w siedzibie Spółki wyposażony w kanapę i stół (od strony wejścia przy ul. Targowej), 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 (zdjęcie – załącznik nr 2).

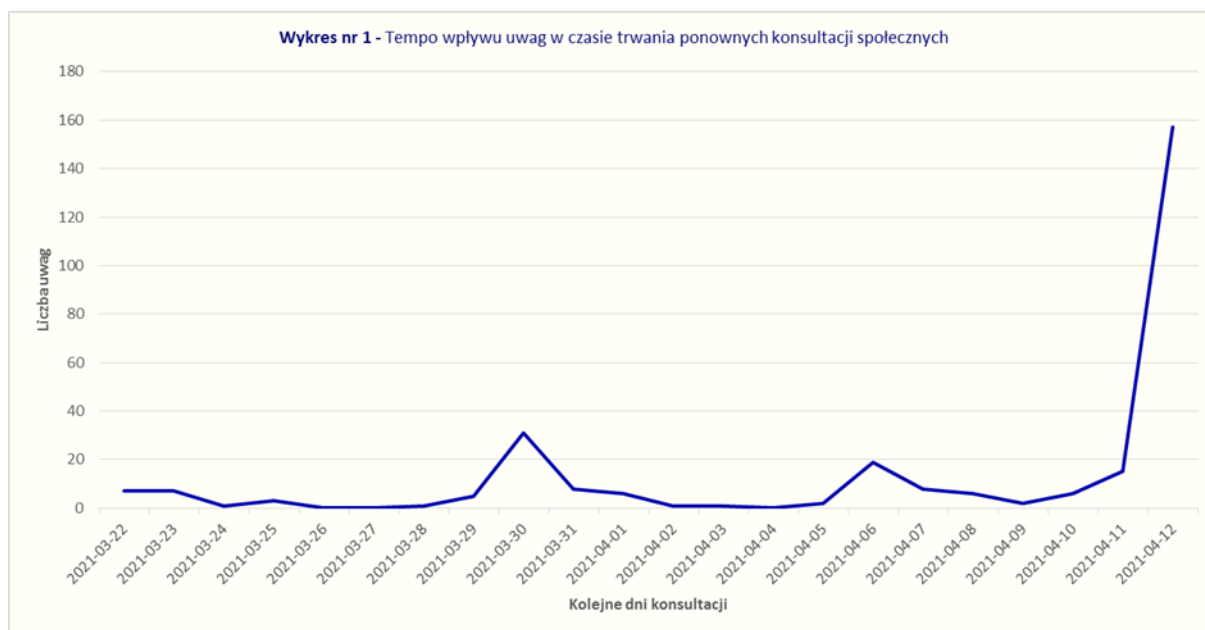
Spośród wszystkich zgłoszonych uwag jedynie dwie dotyczyły kwestii technicznych przeprowadzenia konsultacji, co dowodzi prawidłowości przyjętych rozwiązań. Negatywne uwagi dotyczyły zbyt małej liczby znaków w formularzu przewidzianych na uwagi i ich uzasadnienie (na obie czynności przewidziano po 1000 znaków), a także braku spotkania i konsultacji z mieszkańcami województw (brak spotkań wynikał przede wszystkim ze 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

powtórne wypełnienia formularza. Główną formą zgłaszania uwag, którą społeczeństwo wybierało najczęściej jako najbardziej dogodną, były właśnie przygotowane formularze elektroniczne. Aż 99% zgłoszonych uwag dotarło do PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. drogą elektroniczną.

Jedynie 1 uwaga została zgłoszona została wyłącznie pisemnie przez Stowarzyszenie Lokalna Organizacja Turystyczna "Szczyt Wieżyca". Niektóre podmioty przekazały tożsame uwagi zarówno za pośrednictwem formularzy elektronicznych jak również drogą pisemną. Były to: CPK Sp. z o.o. Stowarzyszenie Kocham Radom, Prezydent Miasta Zielona Góra. W trakcie trwania ponownych konsultacji nie zdarzył się ani jeden przypadek, by ktoś wyraził chęć bezpośredniego zapoznania się z dokumentem lub prognozą ooś, korzystając z trzeciej formy przewidzianej ustawą ooś i zagwarantowanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Wpływ na to miał prawdopodobnie stan panującej w 2021 r. pandemii spowodowanej wirusem SARS-COV-2.

Po zakończeniu konsultacji, tj. w dniu 13 kwietnia 2021 r., wpłynęły drogą elektroniczną 4 uwagi. Uwagi te, zgodnie z informacją umieszczoną w obwieszczeniu oraz zgodnie z art. 41 ustawy ooś, nie zostały uwzględnione w ramach strategicznej oceny oddziaływania na środowisko. Nie zostały również uwzględnione w dalszych analizach niniejszego Raportu.

Poniższy wykres przedstawia tempo wpływu uwag i wniosków w poszczególnych dniach trwania ponownych konsultacji społecznych.



W początkowej fazie ponownych konsultacji społecznych nie wpłynęła znaczna liczba uwag – w pierwszym tygodniu wpłynęło ich 19 (co stanowiło 7% wszystkich). Na początku drugiego tygodnia konsultacji można zauważyć wzrost liczby zgłaszanych uwag. W dniu 30 marca 2021

r. wpłynęło 31 uwag, co mogło oznaczać, że społeczeństwo przez pierwszy tydzień zapoznawało się z dokumentacją. W dalszym okresie ponownych konsultacji wpływała niewielka ilość uwag i wniosków – w dniu 6 kwietnia obserwowany jest wzrost, a później ponowny spadek. Najwięcej uwag wpłynęło ostatniego dnia ponownych konsultacji (12 kwietnia 2021 r.) – 157 uwag, co stanowiło 55% wszystkich. Wystąpienie tego zjawiska tuż przed zakończeniem konsultacji świadczy o tym, że dla zgłaszających uwagi i wnioski głównym czynnikiem mobilizującym był zbliżający się termin zakończenia konsultacji. Informacja o konsultacjach dotarła do zainteresowanych we właściwym terminie, o czym świadczy pojawianie się uwag od początku trwania konsultacji, a nawet w dniu wywieszenia obwieszczenia i uruchomienia formularzy konsultacyjnych, czyli de facto na dzień przed formalnym rozpoczęciem konsultacji społecznych. W dniu wywieszenia obwieszczenia (22 marca 2021 r.) wpłynęło 7 uwag, wszystkie zostały rozpatrzone.

4. WYNIKI PONOWNYCH KONSULTACJI SPOŁECZNYCH

W okresie trwania ponownych konsultacji społecznych, w dniach 23 marca – 12 kwietnia 2021 r., zgłoszonych zostało 286 uwag i opinii do dokumentu „PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. - Zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040” oraz do prognozy oddziaływania na środowisko. W analizach przedstawionych w niniejszym Raporcie uwzględniono jedynie 284 uwag i wniosków, gdyż dwie uwagi były niezrozumiałe, tj. nie precyzowały, której lokalizacji dotyczą ani jakiego zagadnienia. Nie uwzględniono również dodatkowych 4 uwag, które zostały zgłoszone po wyznaczonym terminie. Zdecydowana większość (98%) zgłoszonych uwag i wniosków było konkretnych, jedynie 2% miało charakter ogólnych opinii. Opinie miały najczęściej wydźwięk pozytywny w stosunku do planowanych zamierzeń. Na potrzeby analizy wszystkie 284 uwagi i wnioski przypisano do 3 grup:

- uwagi o wydźwięku pozytywnym (wprost popierające realizację zamierzeń),
- uwagi obojętne (bez „zabarwienia emocjonalnego”),
- uwagi o wydźwięku negatywnym (krytykujące dane zamierzenie bądź cały dokument).

Zdecydowana większość uwag - 276 (tj. 97%) uwag i wniosków posiadało charakter obojętny. 3 uwagi (tj. 1%) były zdecydowanie pozytywne, a jedynie 2% uwag – negatywne.

Należy przy tym zaznaczyć, że powyższa analiza jest subiektywna, gdyż opiera się jedynie na interpretacji emocjonalnego wydźwięku danej uwagi przez autora Raportu. Uwagi i wnioski przeanalizowano również pod kątem rodzaju podmiotów zgłaszających uwagę/wniosek.

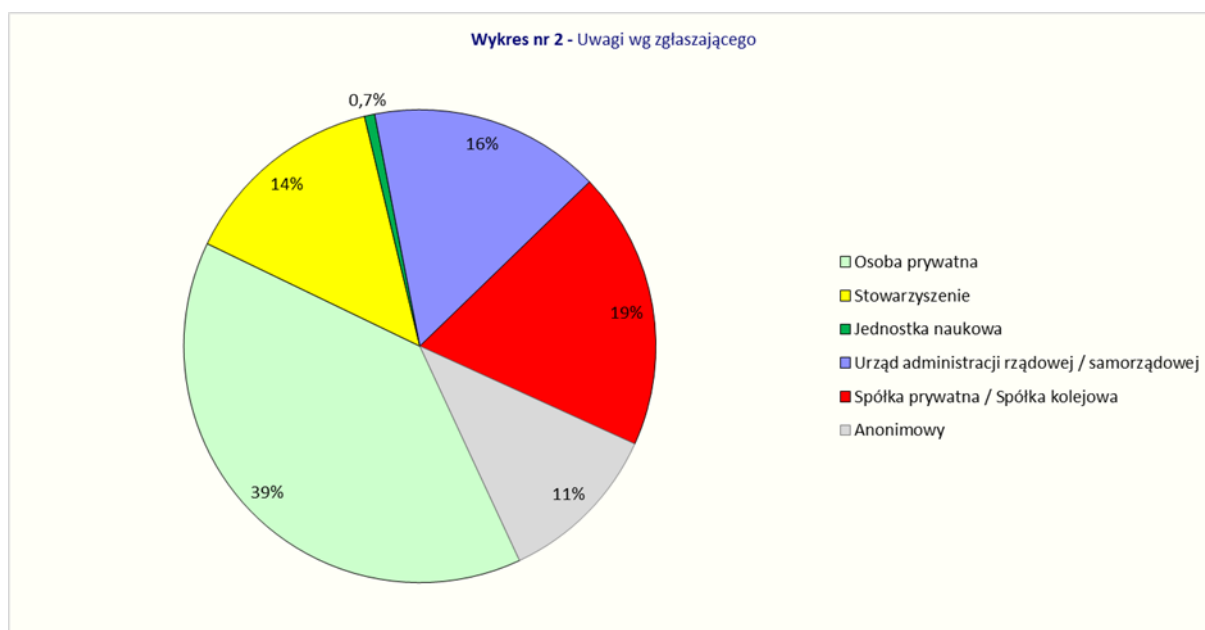
Wyodrębniono następujące grupy podmiotów: osoba prywatna, stowarzyszenie, jednostka naukowa, urząd administracji rządowej / samorządowej, spółka prywatna (w tym spółki kolejowe). Ponieważ w ramach konsultacji społecznych nie gromadzono danych osobowych,

uwagi i wnioski, których na podstawie wskazanego przez autora identyfikatora nie udało się przypisać do jednej z powyższych grup, na potrzeby niniejszej analizy określano jako „autor anonimowy”. Takich uwag i wniosków było jedynie 32 (tj. 11%).

Najwięcej uwag pochodziło od osób prywatnych 111 (39%). Liczną grupę zainteresowanych stanowiły też urzędy administracji, które zgłosiły 45 uwag (16%), 40 uwag zostało zgłoszonych przez Stowarzyszenia (14%). Inne spółki kolejowe (CPK) zgłosiły 54 uwag (19%), a jednostki naukowe – 2 uwagi (0,7%).

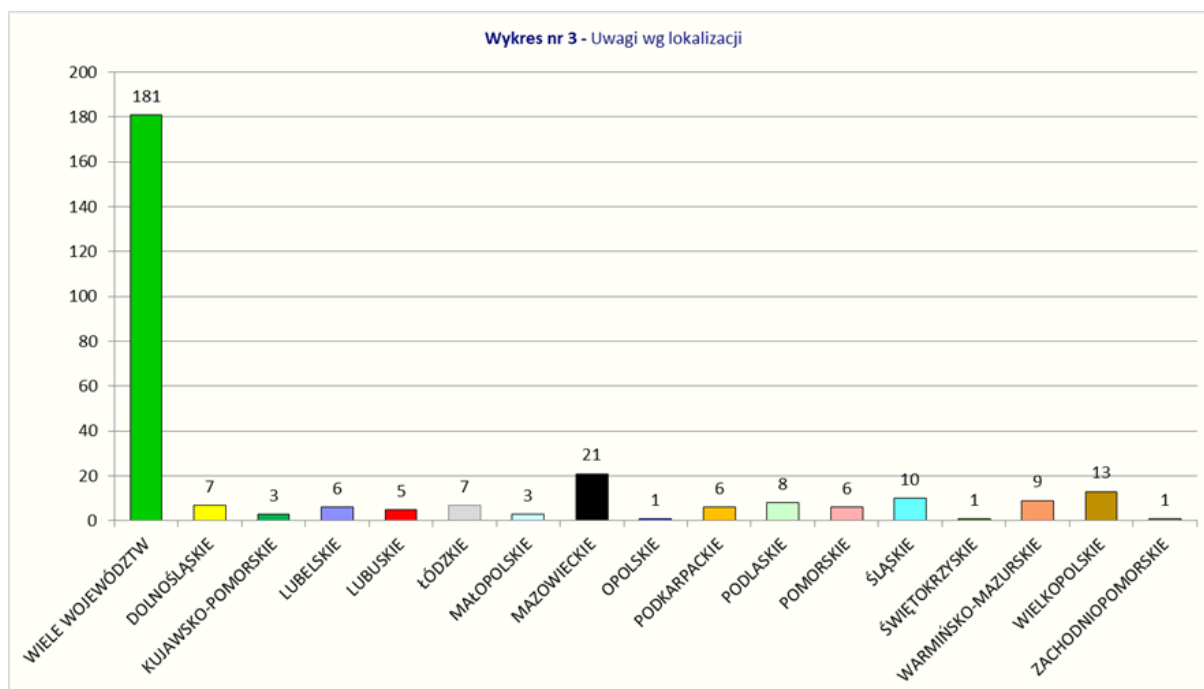
Część uwag została zgłoszona poprzez formularz i pisemnie. Niektóre z uwag powtarzały się i były zgłoszone podczas konsultacji społecznych prowadzonych na przełomie października / listopada 2020 r., w szczególności wyróżnić tutaj można projekt polegający na rewitalizacji linii kolejowej nr 281 na odcinku Gniezno – Chojnice.

Udział poszczególnych podmiotów zgłaszających uwagi prezentuje poniższy wykres.



Każdą uwagę przeanalizowano pod kątem obszaru Polski i linii kolejowej, której uwaga dotyczyła. Na tej podstawie przypisano uwagi do poszczególnych województw. W przypadku, gdy uwaga dotyczyła zakresu terytorialnego wychodzącego poza granice jednego województwa, oznaczano ją jako dotyczącą wielu województw. Takich „multilokalizacyjnych” uwag pojawiło się 181, tj. 63%. 21 (7%) uwag dotyczyło województwa mazowieckiego, 13 (5%) wielkopolskiego oraz 10 śląskiego (4%). Dla pozostałych województw liczba uwag nie przekraczała 10. W poprzednich konsultacjach społecznych, prowadzonych w okresie październik/listopad 2020 r. zdecydowana większość zgłaszanych uwag dotyczyła lokalizacji wielu województw. Zaobserwować można, że podobnie jak poprzednio wysoka liczba odnosiła się do planowanych inwestycji w granicach województw: wielkopolskiego, mazowieckiego czy

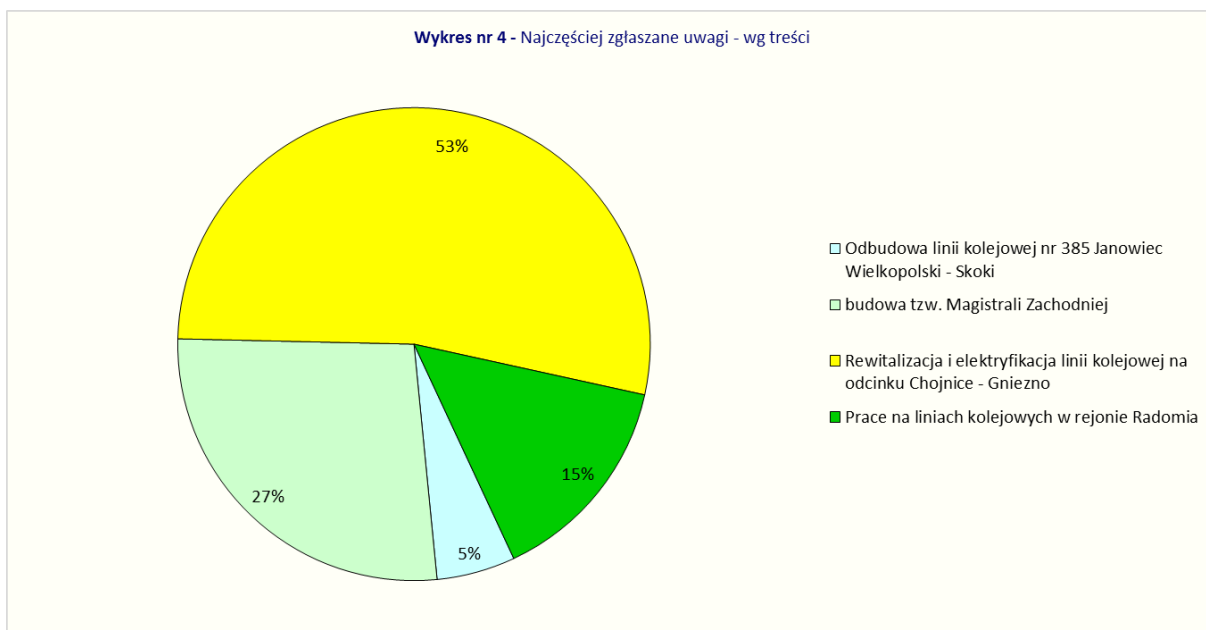
śląskiego. Szczegółową charakterystykę zgłoszonych uwag i wniosków pod kątem lokalizacji prezentuje poniższy wykres.



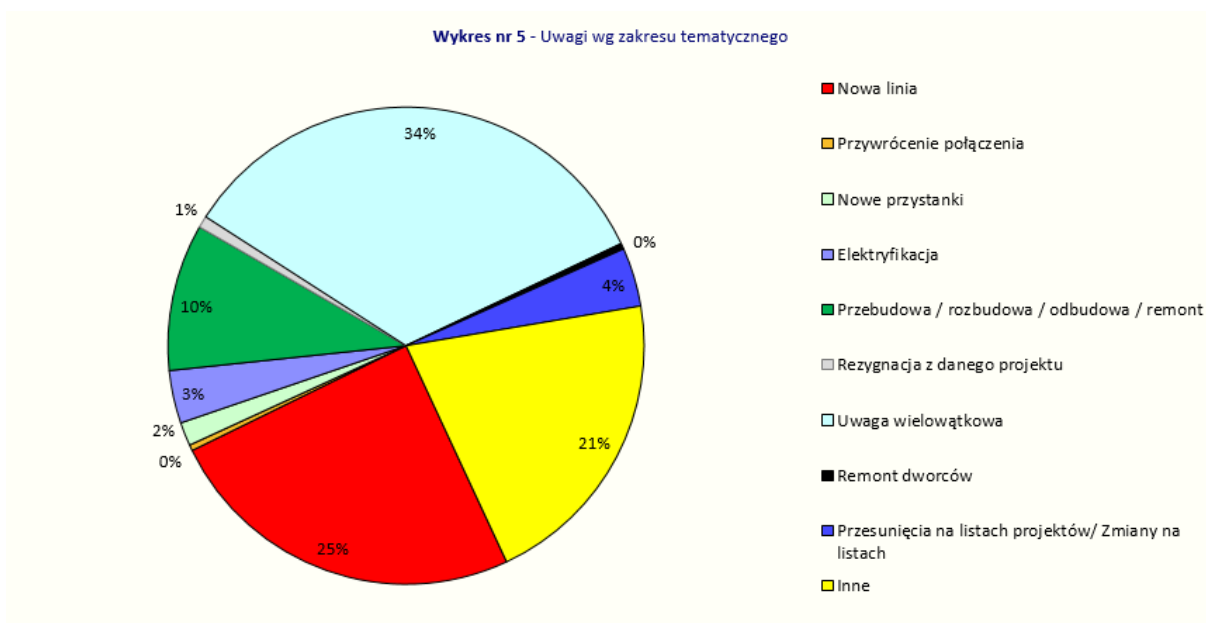
Spośród 284 uwag i wniosków aż 251 dotyczyło dokumentu strategicznego, a 33 (tj. 12%) – prognozy ooś. Niektórzy autorzy uwag zaznaczali, że dotyczą one prognozy, jednakże treść uwagi odnosiła się ewidentnie do treści samego dokumentu. Tę grupę uwag i wniosków zaliczono na poczet uwag zgłoszonych do dokumentu. Zainteresowanie zgłaszających uwagi skupiało się zatem bardziej na planach inwestycyjnych Spółki niż na zagadnieniach ochrony środowiska. 130 uwag (tj. 51% wszystkich) dotyczyło następujących czterech postulatów:

- dodanie projektu polegającego na rewitalizacji oraz elektryfikacji linii kolejowej na odcinku Chojnice – Gniezno,
- budowy tzw. Magistrali Zachodniej osi północ-południe łączącej Szczecin – Gorzów Wlkp. – Zieloną Górę – Wrocław,
- odbudowę linii kolejowej nr 385 Janowiec Wielkopolski – Skoki,
- prace na liniach kolejowych w rejonie Radomia.

Rozkład procentowy w/w uwag w grupie 130 uwag prezentuje poniższy wykres.



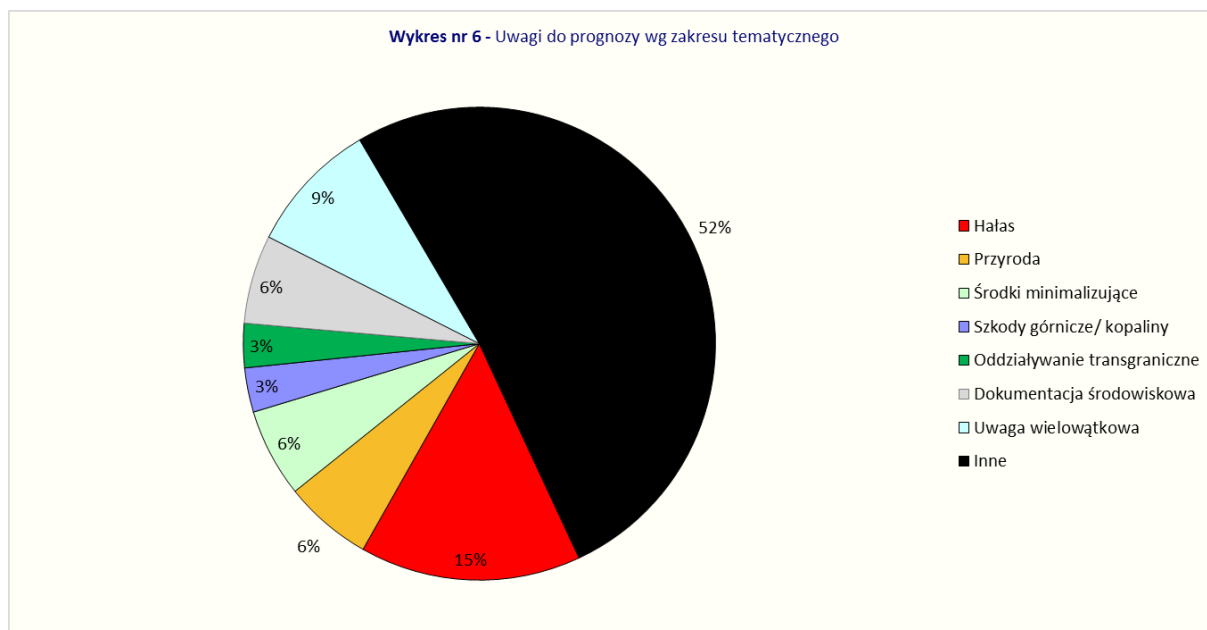
Jeśli chodzi o merytorykę poruszanych uwag dotyczących dokumentu, najwięcej, bo 85 (34%) stanowiły uwagi wielowątkowe, w których postulowano np. o rewitalizację i elektryfikację linii kolejowej, czy dobudowę drugiego toru. Niewiele mniej, bo 62 (25%) stanowiły uwagi odnoszące się stricte do budowy nowych odcinków linii kolejowych, 25 uwag (10%) dotyczyło przebudowy, rozbudowy odbudowy linii kolejowych. Tylko 1% uwag dotyczył rezygnacji z danego projektu. Uwagi o charakterze technicznym odnoszącym się korekcji zastosowanych nazw i terminologii lub aktualizacji spisu tabel zaliczono na poczet innych – 52 uwagi (21%). Szczegółową charakterystykę uwag do dokumentu strategicznego pod kątem zakresu tematycznego prezentuje wykres.



Uwagi dotyczące prognozy oddziaływania na środowisko dotyczyły następujących zagadnień merytorycznych:

- przyroda,
- hałas,
- metoda analizy oddziaływania transgranicznego,
- szkody górnicze/kopaliny,
- środki minimalizujące,
- dokumentacji środowiskowej.

Część uwag dotyczących charakteru technicznego prognozy odnoszących się do korekcy zastosowanych nazw i terminologii lub aktualizacji spisu tabel, zostało zaliczonych jako „inne” – takich uwag zgłoszonych było 17, co stanowiło 52%. 15% uwag (5) dotyczyło hałasu, a po 2 uwagi (6%) zgłoszono w następującym zakresie: środowisko przyrodnicze, dokumentacja środowiskowa, a także środki minimalizujące. Szczegółową charakterystykę uwag do prognozy ooś pod kątem zakresu tematycznego prezentuje wykres.

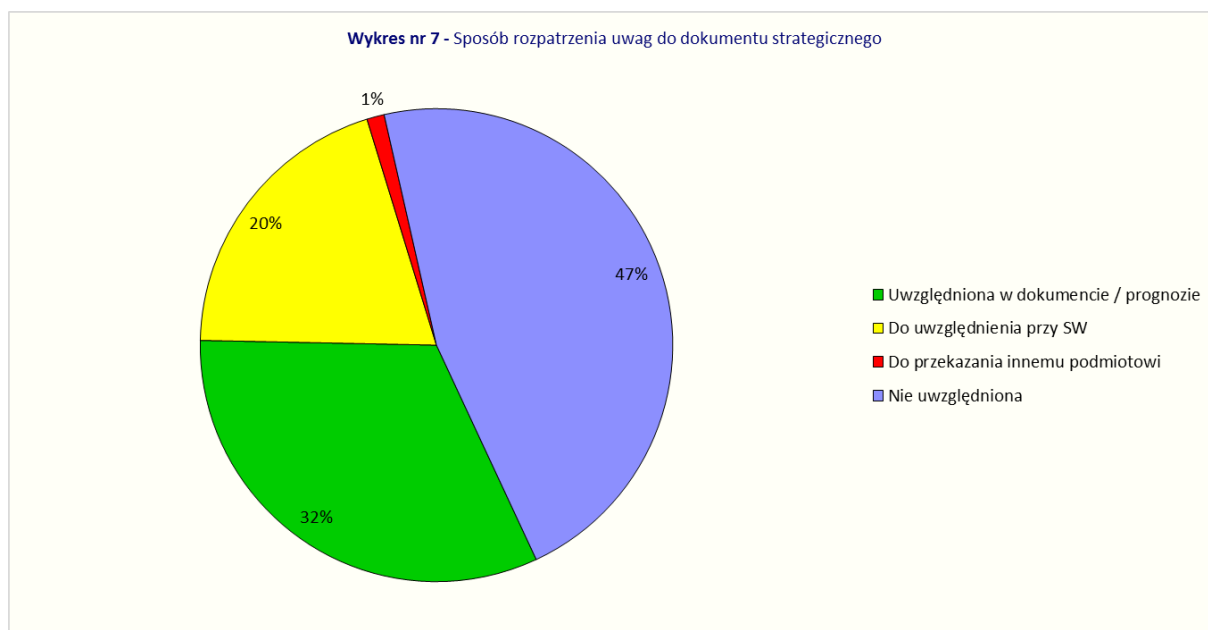


Zakres tematyczny zgłoszonych uwag jest zbieżny z najczęstszymi typami zaobserwowanych oddziaływań linii kolejowych na środowisko (hałas, przyroda). Tabełacyjne zestawienie wszystkich uwag wraz z ich kategoryzacją (zbiór danych wsadowych do niniejszej analizy) stanowi załącznik nr 4 do Raportu.

5. ROZPATRZENIE UWAG I WNIOSKÓW

5.1 ROZPATRZENIE UWAG I WNIOSKÓW DOTYCZĄCYCH DOKUMENTU

Na podstawie przeprowadzonej analizy stwierdzono, że na uwzględnienie/rozpatrzenie zasługuje 134 zgłoszonych uwag (tj. 53%). Pozostałe 119 uwag (47%) nie zostało uwzględnionych. Część uwag zgłoszonych było ponownie i już zostały przyjęte lub uwagi dotyczyły zakresu projektu, wobec czego nie było konieczne wprowadzanie zmian w dokumencie. Spośród uwag, które rozpatrzono pozytywnie 81, tj. 32%, zostało uwzględnionych, z czego 11 uwag wymagało uwzględnienia poprzez dokonanie zmian w dokumencie (poprzez wprowadzenie zmiany w treści dokumentu, nie bezpośrednio na listach projektów) dla pozostałych wskazywano, że uwaga / wniosek już została uwzględniona). 50 uwag (tj. 20%) uwzględnionych zostało w ten sposób, że uznano potrzebę ich przekazania do dalszego rozpatrzenia na etapie opracowania trwających bądź planowanych Studiów Wykonalności. 3 uwagi i wnioski (1%) zostanie przekazanych do rozpatrzenia przez inne Spółki, gdyż swoim zakresem nie dotyczyły one przedmiotowego dokumentu strategicznego. Powyższe dane zostały zobrazowane na wykresie.



51 % zgłoszonych uwag i wniosków dotyczyło jednego z czterech zagadnień wymienionych w rozdziale 4, za zasadne uznano przedstawienie w niniejszym Raporcie, w jaki sposób odniesiono się do uwag i wniosków zgłoszonych do tych czterech grup uwag:

- **GRUPA 1** - dodanie projektu polegającego na rewitalizacji oraz elektryfikacji linii kolejowej na odcinku Chojnice – Gniezno

Odpowiedź: „Projekt „Prace na linii kolejowej nr 281 na odcinku Gniezno - Chojnice” został uwzględniony w Zamierzeniach Inwestycyjnych poddanych ponownym konsultacjom.

Czy uwaga wymaga zmiany dokumentu i prognozy: NIE

- **GRUPA 2** - budowa tzw. Magistrali Zachodniej osi północ-południe łączącej Szczecin – Gorzów Wlkp. – Zieloną Górę – Wrocław

Odpowiedź: „Spółka uważa koncepcję utworzenia kolejowej Magistrali Zachodniej, łączącej Szczecin – Gorzów Wielkopolski – Zieloną Górę – Wrocław, za interesującą i zasługującą na poddanie pracom analitycznym. Brak ujęcia Magistrali Zachodniej w „Zamierzeniach Inwestycyjnych” nie wyklucza prowadzenia prac koncepcyjnych, studialnych i projektowych w przyszłej perspektywie, pod warunkiem m.in. zapewnienia niezbędnego finansowania. Niemniej na chwilę obecną dla Spółki wyższym priorytetem będzie realizacja prac inwestycyjnych na istniejących liniach kolejowych w celu poprawy parametrów oraz umożliwienia wykorzystania potencjału istniejących linii w tym regionie”.

Sposób uwzględnienia: Brak uwzględnienia uwagi w treści dokumentu strategicznego.

Czy uwaga wymaga zmiany dokumentu i prognozy: NIE

- **GRUPA 3** - odbudowa linii kolejowej nr 385 Janowiec Wielkopolski – Skoki

Odpowiedź: „Linie (odcinki) ujęte w „Zamierzeniach Inwestycyjnych” stanowią priorytety inwestycyjne Spółki oraz organizatorów publicznego transportu zbiorowego (w przypadku linii regionalnych - urzędów marszałkowskich województw). Brak ujęcia postulowanej linii (odcinka) w dokumencie nie wyklucza prowadzenia prac koncepcyjnych i studialnych, a nawet realizacji inwestycji w perspektywie do 2040 roku, pod warunkiem m.in. uzyskania pozytywnych wyników analiz (w tym analizy koszty – korzyści) oraz zapewnienia niezbędnego finansowania”.

Sposób uwzględnienia: Brak uwzględnienia uwagi w treści dokumentu strategicznego.

Czy uwaga wymaga zmiany dokumentu i prognozy: NIE

- **GRUPA 4** - prace na liniach kolejowych w rejonie Radomia.

Odpowiedź : „1. Spółka przychyliła się do postulatu dot. ewentualnej reaktywacji linii kolejowych nr 76 i 77. Zadanie obejmujące prace na tych liniach zostało uwzględnione w Zamierzeniach Inwestycyjnych. 2. Wskazane projekty są ujęte w inwestycji pn. „Prace na ciągu linii 22, 25 i 26 na odcinku Koluszki - Tomaszów Maz. - Radom - Łuków”, która na etapie realizacji będzie mogła zostać podzielona na oddzielne projekty lub etapy. „Zamierzenia Inwestycyjne” nie określają ścisłej listy inwestycji realizowanych z potencjalnych źródeł finansowania w

perspektywie 2021 - 2027. W przypadku ewentualnej realizacji tego projektu będzie on uwzględniał dotychczas wykonane prace i będzie wobec nich komplementarny (np. elektryfikacja). 3. Priorytetem najbliższych działań inwestycyjnych Spółki pozostaje zakończenie modernizacji linii nr 8 na odcinku Warszawa – Radom oraz rozpoczęcie modernizacji odcinka Skarżysko-Kamienna – Kielce – Kozłów, zaś w drugiej kolejności – zwiększenie przepustowości na odcinku Warszawa – Czachówek Południowy. W dalszej perspektywie czasowej Zamierzenia Inwestycyjne przewidują również realizację prac na odcinku Radom – Skarżysko-Kamienna. W ramach realizowanej strategii inwestycyjnej przyjmuje się, że linia nr 8 nie będzie docelowo podstawowym ciągiem komunikacyjnym w przewozach międzyaglomeracyjnych w relacji Warszawa – Kraków. Aktualnie nie zakłada się potrzeby zwiększenia prędkości na linii nr 8 powyżej 160 km/h i jest to zgodne z ustaleniami pomiędzy PKP PLK a CPK.

Sposób uwzględnienia: *Brak uwzględnienia uwagi w treści dokumentu strategicznego.*

Czy uwaga wymaga zmiany dokumentu i prognozy: NIE

5.2 ROZPATRZENIE UWAG I WNIOSKÓW DOTYCZĄCYCH PROGNOZY OOŚ

Na podstawie przeprowadzonej analizy stwierdzono, że spośród 33 uwag zgłoszonych do treści prognozy ooś na uwzględnienie zasługuje 19 (58%). Konkretnych projektów dotyczyły się zaledwie 3 uwagi wskazujące konieczność uwzględnienia dodatkowej ochrony akustycznej podczas ich realizacji. Uwagi te zostaną uwzględnione poprzez przekazanie do rozpatrzenia na etapie opracowywania dokumentacji przedprojektowej i uzyskiwania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Prognoza oddziaływania na środowisko nie wiąże się ze szczegółowym modelowaniem akustycznym, nie bazuje na prognozach natężenia ruchu opracowywanych dla poszczególnych projektów, wobec czego na jej etapie niezasadnym byłoby wskazywanie rozwiązań minimalizujących oddziaływanie w konkretnych lokalizacjach.

Duża część uwag miała charakter techniczny odnoszący się korekcy zastosowanych nazw i terminologii lub aktualizacji spisu tabel. 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, zasoby naturalne, elementy przyrodnicze, środki minimalizujące, a także oddziaływanie transgraniczne.

Dwie spośród uwzględnionych uwag wiązały się z dokonaniem uzupełnienia zapisów w treści prognozy, w szczególności problemu śmiertelności gatunków chronionych w szczególności bielika oraz śmiertelności zwierząt na torach w szczególności w obrębie korytarzy migracyjnych, w kwestii dotyczącej hałasu uzupełnione zostały rozróżnione dopuszczalne krótkookresowe i długookresowe dopuszczalne poziomy dźwięku, mające zastosowanie do prowadzenia długookresowej polityki w zakresie ochrony przed hałasem. Pozostałe zmiany mają charakter techniczny i nie wpływają merytorycznie na treść prognozy. Nie uwzględnione uwagi dotyczyły działań minimalizujących dla konkretnych przedsięwzięć, metodyki analizy oddziaływania transgranicznego.

Wiele uwag zgłoszonych przez osoby prywatne za pośrednictwem formularza oraz pisemnie jako Stowarzyszenie powtarzało się i dotyczyło w zasadzie jednego projektu „Prace na alternatywnym ciągu transportowym Bydgoszcz – Trójmiasto - etap II”. Strategiczna ocena oddziaływania na środowisko dotyczy całego dokumentu strategicznego. Analiza konkretnych projektów nie jest celem prognozy oddziaływania na środowisko. Służą temu postępowania na etapie uzyskiwania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. W ocenie wykonawcy prognozy ooś zagadnienia powyższe zostały w prognozie ooś opisane w sposób wystarczający.

W poniższej tabeli przedstawiono uwagi zgłoszone do prognozy oś przez społeczeństwo oraz wskazano sposób uwzględnienia uwag, bądź uzasadnienie w przypadku braku ich uwzględnienia.

Tabela 1 Sposób rozpatrzenia uwag zgłoszonych do prognozy w ramach ponownych konsultacji społecznych

<i>L.p.</i>	<i>Zgłaszający uwagę</i>	<i>Streszczenie uwagi</i>	<i>Odniesienie się do uwagi</i>
1.	LC	W związku z planowaną rozbudową linii nr 12 wnioskuje o montaż paneli akustycznych oraz wykorzystanie technologii pozwalających zmniejszyć drgania na odcinku linii w miejscowości Warszówka kilometr 826 828 przy domostwach o numerach 22, 23, 24.	<p>UWAGA NIEUWZGLĘDNIONA</p> <p>W Prognozie nie wskazywano działań minimalizujących dla konkretnych przedsięwzięć. Przygotowano natomiast katalog działań minimalizujących, które powinny być brane pod uwagę przy sporządzeniu dokumentacji niezbędnej do wydania Decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Do takich działań należy właśnie zapewnienie ochrony akustycznej zaprojektowanej na podstawie analiz modelowych w toku procedury uzyskiwania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.</p>

2.	Krzysztof Pruski kpruski10@gmail.com	Rozbieżność w określeniu prawdopodobieństwa oddziaływania na dostęp do złóż kopalin dla inwestycji Budowa połączenia Płock - Raciąż - Ostrołęka -Etap II -budowa odcinka Raciąż -Ciechanów - Ostrołęka -prace przygotowawcze	<p>UWAGA UWZGLĘDNIONA</p> <p>Mapa przedstawiona w Raporcie nie uwzględniała wszystkich poprawek wprowadzonych na etapie analizy przestrzennej. W wersji ostatecznej Prognozy zaktualizowano mapę, na której projekt RPO 75 określony jest wysokim prawdopodobieństwem oddziaływania.</p> <p>Prawdopodobieństwo wystąpienia oddziaływań na dostęp do zasobów naturalnych wykonano w oparciu o następujące dane i kryteria:- sposób eksploatacji złoża, przy czym przyjęto, że większy wpływ będzie występował na złoża eksploatowane metodą odkrywkową,- rodzaj przedsięwzięcia, gdzie dla budowy nowych linii przyjęto wyższą istotność oddziaływań niż dla linii rozbudowywanych lub przebudowywanych.</p> <p>Projekt RPO 75 przewiduje budowę nowej linii kolejowej i przecina 4 złoża eksploatowane</p>
----	---	--	---

			odkrywkowo. Z tego względu wskazano na wysokie prawdopodobieństwo wystąpienia oddziaływań.
3.	Marek Stolarski	Stwierdzenie o nieistotności oddziaływania polegającego na powodowaniu śmiertelności zwierząt w wyniku kolizji jest nieprawdziwe w przypadku bielików które licznie ulegają wypadkom podczas odżywiania się padliną zwierząt zabitych w wyniku kolizji. Taka sytuacja występuje np. w leśnictwie Rulewo położonym we wschodniej części Borów Tucholskich. Wnioskuje o uwzględnienie w dokumencie problemu śmiertelności gatunków chronionych w szczególności bielika jako oddziaływania znaczącego.	UWAGA UWZGLĘDNIONA Dodano odpowiedni akapit w rozdziale 5.1 Prognozy.
4.	Marek Stolarski	Wnioskuje o uzupełnienie fragmentu: W związku z planowaną realizacją zadań o charakterze liniowym ... wskazane jest także wykonanie analizy w zakresie - potrzeby rozwoju korytarzy ekologicznych i sieci przejść dla zwierząt po to by uniknąć fragmentacji środowiska i zapewnienia ciągłości szlaków migracyjnych ... o konieczność uwzględnienia środków zapobiegających śmiertelności zwierząt na torach tj. potrzeby rozwoju korytarzy ekologicznych sieci przejść	UWAGA UWZGLĘDNIONA Dodano zapis: "- potrzeby uwzględnienia środków zapobiegających śmiertelności zwierząt na torach w szczególności w obrębie korytarzy migracyjnych przeciętych przez linie kolejowe po to, by uniknąć śmierci zwierząt w wyniku kolizji z pociągiem"

		<p>dla zwierząt oraz środków zapobiegających śmiertelności zwierząt po to by uniknąć fragmentacji środowiska śmierci zwierząt w wyniku kolizji i dla zapewnienia ciągłości szlaków migracyjnych</p> <p>..."Śmiertelność zwierząt w niektórych przypadkach jest znaczącym oddziaływaniem linii kolejowej na przyrodę. Jest tak np. w przypadku bielików które ulegają licznie wypadkom podczas odżywiania się padliną innych zwierząt zabitych w wyniku kolizji. Taka sytuacja występuje np. w leśnictwie Rulewo położonym we wschodniej części Borów Tucholskich.</p>	
5.	Mieszkanie c Pępowa	<p>Nie dokonano analizy rzeczywistych oddziaływań uruchomienia linii kolejowej 201 w miejscowości Pępowo. Po uruchomieniu zmodernizowanej linii planowane jest zwiększenie ruchu kolejowego w tym transportu towarowego. Linia kolejowa graniczy bezpośrednio z moją działką. Bez ekranów akustycznych nie wyobrażam sobie mieszkania i życia w bezpośrednim sąsiedztwie transportu towarowego. Bez ekranów akustycznych nie wyobrażam sobie mieszkania i życia w bezpośrednim sąsiedztwie transportu towarowego</p>	<p>UWAGA NIEUWZGLĘDNIONA</p> <p>W Prognozie nie wskazywano działań minimalizujących dla konkretnych przedsięwzięć. Przygotowano natomiast katalog działań minimalizujących, które powinny być brane pod uwagę przy sporządzeniu dokumentacji niezbędnej do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Do takich działań należy</p>

			właśnie zapewnienie ochrony akustycznej zaprojektowanej na podstawie analiz modelowych w toku procedury uzyskiwania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Takie działanie opisane jest w tab. Nr 31 w Prognozie.
6.	Lokalna Organizacja Turystyczna Szczyt Wieżycza	Według nas łamią Państwo prawo i zasady konsultacji społecznych ograniczając wypowiedzi tylko do 1000 znaków co pokazuje Państwa negatywny stosunek do tych konsultacji. Nasze uwagi prześlemy kurierem lub pocztą.	<p>UWAGA NIEUWZGLĘDNIONA</p> <p>Ograniczenie długości wypowiedzi w formularzu wynikała z uwarunkowań technicznych, nie była to jednak jedyna droga składania uwag i wniosków, zatem wymogi ustawowe względem prowadzenia konsultacji zostały w pełni zachowane. Ponadto, w przypadku dłuższych uwag, zawsze istniała możliwość wysłania formularza kilkakrotnie. Wszystkie uwagi, również te przesłane drogą pocztową, zostały przeanalizowane i rozpatrzone</p>
7.	CPK Sp. z o.o.	Zastąpienie określenia „szprychami CPK/tzw. szprychami CPK” określeniem „Inwestycjami	UWAGA UWZGLĘDNIONA

		Towarzyszącymi CPK” Określenie to będzie zgodne z nomenklaturą stosowaną w obowiązujących dokumentach ustawa z dnia 10 maja 2018 r. o Centralnym Porcie Komunikacyjnym Dz.U. 2018 poz. 1089 oraz rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 26 stycznia 2021 r. w sprawie wykazu Inwestycji Towarzyszących w zakresie Centralnego Portu Komunikacyjnego Dz.U. 2021 poz. 225.	Skorygowano zapisy w Prognozie we wskazanych miejscach
8.	CPK Sp. z o.o.	"...wykorzystano wyniki opracowanych dotychczas dokumentacji środowiskowych i / lub uzyskanych decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla LK nr 7 Warszawa – Lublin projekt nr 2 FS Prace na linii kolejowej nr 7 Warszawa Wschodnia Osobowa – Dorohusk na odcinku Warszawa – Otwock – Dęblin – Lublin etap II - faza II projekt nr 7 CPK Prace na linii 7 na odcinku Lublin – Dorohusk Wnioskujemy o usunięcie projektu CPK Prace na linii 7 na odcinku Lublin – Dorohusk "	UWAGA UWZGLĘDNIONA Wykreślono wskazany projekt
9.	CPK Sp. z o.o.	Koncepcja realizacji CPK Wnioskujemy o podanie pełnego, prawidłowego tytułu Koncepcja przygotowania i realizacji inwestycji Port Solidarność - Centralny Port Komunikacyjny dla Rzeczypospolitej Polskiej Przywołanie w pierwszym wystąpieniu pełnego tytułu	UWAGA UWZGLĘDNIONA Skorygowano zapis w rozdziale 2.1 Prognozy

		dokumentu.	
10.	CPK Sp. z o.o.	Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju Należy usunąć opis tego dokumentu już nie obowiązuje	UWAGA UWZGLĘDNIONA Usunięto fragment o powiązaniach z Koncepcją Przestrzennego Zagospodarowania Kraju w rozdziale 2.2
11	CPK Sp. z o.o.	322 projekty posiadają określoną lokalizację umożliwiającą ujęcie ich w analizach przestrzennych. Dla 39 projektów o charakterze multilokalizacyjnym nie wskazano konkretnej lokalizacji. Brakiem przypisanych lokalizacji z tych samych powodów charakteryzuje się również część projektów związanych z CPK. Wnioskujemy ostatecznego zdania („Brakiem [...] CPK.”) i uwzględnienie 19 projektów związanych z CPK w grupie „posiadają określoną lokalizację umożliwiającą ujęcie ich w analizach przestrzennych.	UWAGA NIEUWZGLĘDNIONA To, że projekty wskazano na mapie nie oznacza, że ich przebieg jest znany (określony). Projekty o kategorii "budowa", opierające się jedynie o przebieg wariantowy czy intencyjny tj. przybliżony jedynie do jakiegoś fragmentu lub korytarza klasyfikowano jako przedsięwzięcia o przebiegu przybliżonym uwzględniając ten fakt w analizach przestrzennych.
12.	CPK Sp. z o.o.	Projekty związane ze szprychami CPK – projekty których zakres i realizacja związana jest z koncepcją budowy Centralnego Portu Komunikacyjnego. Wstępnie proponowane źródło finansowania – FS. Wnioskujemy o zastąpienie przez: Projekty należące do Inwestycji Towarzyszących CPK – projekty,	UWAGA UWZGLĘDNIONA Skorygowano wskazane zapisy w Prognozie.

		których zakres i realizacja związana jest z koncepcją budowy Centralnego Portu Komunikacyjnego. Wstępnie proponowane źródło finansowania – FS (np. FEnIKS, CEF).	
13.	CPK Sp. z o.o.	Ważną grupą inwestycji PKP PLK S.A. są te związane z tzw. szprychami CPK. Koncepcja CPK jest obecnie przedmiotem debaty publicznej i licznych uwag w kontekście zrównoważonego rozwoju kraju Por. Stanowisko Komitetu Przestrzennego Zagospodarowania Kraju Polskiej Akademii Nauk w sprawie Strategicznego Studium Lokalizacyjnego CPK, 5 marca 2020, Warszawa. Wnioskujemy o usunięcie przypisu przywołującego stanowisko KPZK PAN	UWAGA UWZGLĘDNIONA Uzupełniono zapisy Prognozy.
14.	CPK Sp. z o.o.	W celu zwiększenia bezpieczeństwa ... rozważyć możliwość wykorzystania lokalnych centrów sterowania które ograniczają ryzyko błędu generowanego przez czynnik ludzki podczas zapewnienia bezpiecznego przejazdu przez linie kolejowe. Zastosowanie tego typu rozwiązań rozważyć należy w szczególności dla nowo planowanych linii kolejowych oraz tych gdzie nastąpił znaczący wzrost natężenia ruchu. Nieprawidłowy zapis dotyczący lokalnych centrów sterowania.	UWAGA UWZGLĘDNIONA Usunięto odniesienie do LCS-ów oraz przypis, które wynikały z pomyłki na etapie łączenia fragmentów przygotowanego opracowania. W uaktualnionej wersji pozostawiono odniesienie do nowych urządzeń sterowania ruchem.

15.	CPK Sp. z o.o.	<p>Analiza dokumentacji środowiskowej i uzyskanych dotąd decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla niektórych projektów wskazanych na listach Planu, np. w pozycji 13 FS (Prace w ciągu C–E 65 na odcinku Zduńska Wola - Inowrocław - Tczew LCS Zduńska Wola Karsznice) i 7 CPK (Prace na linii 7 na odcinku Lublin - Dorohusk) potwierdza powyższe założenia. Wnioskujemy o usunięcie ze zdania fragmentu „i 7 CPK (Prace na linii 7 na odcinku Lublin – Dorohusk</p>	<p>UWAGA UWZGLĘDNIONA</p> <p>Wykreślono wskazany projekt</p>
16.	CPK Sp. z o.o.	<p>Pod uwagę wzięto dokumenty wprost identyfikujące listy projektów inwestycyjnych (Ryc. 39):– Strategiczne Studium Lokalizacyjne Inwestycji Centralnego Portu Komunikacyjnego. Wykorzystano informacje przestrzenne o korytarzach planowanej nowej infrastruktury kolejowej i drogowej, przy czym projekty nr 12, 13, 18 CPK175 oraz 36, 49 i 65 FS176, które są niejako częścią wspólną obu dokumentów wykluczono z tego elementu analizy w celu uniknięcia dublowania oceny¹⁷⁵ Budowa linii: Kraśnik – Rzeszyca, Stary Garbów – Zbydniów i Szczecin Dąbie - Szczecin Port Centralny 176 Prace na ciągu E 20 na odcinku Poznań Główny - Kunowice (granica państwa), Prace na linii kolejowej nr 25 na odcinku Tomaszów Mazowiecki</p>	<p>UWAGA UWZGLĘDNIONA CZĘŚCIOWO</p> <p>Przeformułowano fragment dotyczący użycia określenia niejako. Natomiast pozostawiono resztę elementów. Przebiegi przytoczonych projektów 36, 49 i 65 FS wg. danych GIS odcinkowo pokrywają się z przedsięwzięciami definiowanymi przez SSL CPK.</p>

		- Skarżysko Kamienna i Zwiększenie przepustowości na odcinku Warszawa Wschodnia- Nasielsk (Kątne/Świercze)Usunięcie ze zdania w tekście dokumentu fragmentu, przypisu 176 oraz wyrazu „niejako”)	
17.	CPK Sp. z o.o.	"Identyfikacja projektów o potencjale oddziaływania transgranicznego – wśród wymienionych w rozdziale inwestycji nie zostały wymienione projekty które również obejmują odcinki w pobliżu granicy państwa 7 CPK Prace na linii 7 na odcinku Lublin – Dorohusk 8 CPK Prace na linii 69 na odcinku Krasnystaw - Wólka Orłowska oraz Bełżec - Hrebenne granica państwa. Przedmiotowe projekty obejmują odcinki w pobliżu granicy państwa."	UWAGA NIEUWZGLĘDNIONA Przy delimitacji projektów o potencjale oddziaływania transgranicznego posługiwano się kryterium 1 km odległości przebiegu od granicy. Przebiegi obu wskazanych projektów są poza tym buforem.
18.	Roman Synowski	Nie zgodne oznaczenie numery tabel w spisie z numerami tabel w treści Prognozy Na str. 219 Prognozy w tabeli 18 przedstawiono „Dopuszczalny długookresowy średni poziom dźwięku dla drogi lub linii kolejowej”. Natomiast na str. 327 Prognozy w spisie tabel informuje się że poziomy te przedstawia tabela 11.	UWAGA UWZGLĘDNIONA Zaktualizowano spis tabel w rozdziale 7.
19.	CPK Sp. z o.o.	Wnioskujemy o zastąpienie „FS” przez „FS np. FEnIKS CEF Linie przewidziane do budowy przez CPK są położone m.in. w obrębie korytarzy sieci bazowej TEN-T co kwalifikuje je	UWAGA UWZGLĘDNIONA Skorygowano zapis w streszczeniu.

		do finansowania z CEF	
20.	CPK Sp. z o.o.	Projekty związane ze szprychami CPK – projekty których zakres i realizacja związana jest z koncepcją budowy Centralnego Portu Komunikacyjnego. Wstępnie proponowane źródło finansowania – FS. Wnioskujemy o zastąpienie.	UWAGA UWZGLĘDNIONA Skorygowano zapis w streszczeniu.
21.	Roman Synowski	Niepoprawne oznaczenie numeru tabel w spisie i treści Prognozy. Na str. 327 Prognozy w spisie tabel informuje się że zadania inwestycyjne dla których zidentyfikowano wysokie ryzyko wystąpienia oddziaływań na klimat akustyczny przedstawia tabela 13 w treści Prognozy str. 229 jest to tabela 20.	UWAGA UWZGLĘDNIONA Zaktualizowano spis tabel w rozdziale 7
22.	Roman Synowski	Tabela nr 20 zawiera 3 projekty 35 RPO Lubelska Kolej Aglomeracyjna budowa 39 FS Dostosowanie wrocławskiego węzła kolejowego do parametrów sieci bazowej TEN-T budowa oraz 141 RPO Odbudowa połączenia kolejowego do Jastrzębia Zdroju – połączenie Żory – Orzesze - Katowice budowa. Pominięcie zadania inwestycyjnego wymienionego w Projekcie „Prace na alternatywnym ciągu transportowym Bydgoszcz – Trójmiasto - etap II”. Dla tego zadania wykonany był raport oddziaływania na środowisko oraz przeprowadzono szerokie konsultacje społeczne. Dodatkowo wykonane	UWAGA NIEUWZGLĘDNIONA Strategiczna ocena oddziaływania na środowisko dotyczy całego dokumentu strategicznego. Analiza konkretnych projektów nie jest celem prognozy oddziaływania na środowisko. Służą temu postępowania na etapie uzyskiwania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

		zostały specjalistyczne opinie z zakresu hałasu i wibracji gdzie wykazano poważne zagrożenie dla klimatu akustycznego oraz potencjalne możliwości negatywnego oddziaływania wibracji zarówno na etapie budowy jak i eksploatacji linii kolejowej.	
23.	Roman Synowski	W Prognozie wskazano że uwzględniono wyniki konsultacji społecznych oraz opinie różnych organów. W Prognozie brak wykazu przeprowadzonych konsultacji społecznych i uzyskanych opinii organów z przypisaniem do poszczególnych projektów. Nie uwzględniono licznych uwag przedstawionych w konsultacjach społecznych dla zadania inwestycyjnego.	<p>UWAGA</p> <p>NIEUWZGLĘDNIONA A</p> <p>Analizowany projekt dokumentu wraz z projektem prognozy OOŚ w okresie 16.10 do 13.11.2020 poddany został opiniowaniu organów i konsultacjom społecznym w trybie i zakresie określonym ustawie OOŚ. W wyniku wspomnianych konsultacji doszło do zmiany zapisów projektu dokumentu, których efektem była konieczność aktualizacji również projektu prognozy oraz powtórzenia procesu opiniowania i konsultacji społecznych zaktualizowanych projektów dokumentów. Strategiczna ocena oddziaływania na środowisko dotyczy całego dokumentu strategicznego. Analiza konkretnych projektów i prowadzonych</p>

			dla nich postępowań administracyjnych, w tym przywoływanie uzyskanych opinii organów i konsultacji społecznych na etapie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach - nie jest celem prognozy oddziaływania na środowisko. Służą temu postępowania na etapie uzyskiwania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.
24.	Roman Synowski	Nie może ona jednak zastąpić indywidualnych ocen i analiz którym będą podlegać poszczególne projekty na podstawie art. 71 ustawy OOŚ	<p>UWAGA NIEUWZGLĘDNIONA</p> <p>Uwaga nie precyzuje, o jakie zadanie inwestycyjne chodzi. Przywołany fragment Prognozy odnosi się do celu prowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko.</p>
25.	Roman Synowski	Jeżeli dla wymienionych w projekcie zamierzeń inwestycyjnych PKP PLK S.A. przedsięwzięć zostały opracowane raporty o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko lub wydane zostały decyzje o środowiskowych uwarunkowaniach to w prognozie OOŚ należy również uwzględnić informacje wynikające z tych dokumentów.	<p>UWAGA NIEUWZGLĘDNIONA</p> <p>Zgodnie z przyjętą metodyką przeprowadzona w Prognozie analiza studiów przypadków miała na celu identyfikację i określenie skali typowych</p>

			<p>oddziaływań związanych z inwestycjami kolejowymi do wykorzystania w dalszych analizach i oparta została na dokumentacji, do której autorzy uzyskali dostęp. Temu aspektowi służą indywidualne inwestycyjne oceny oddziaływania na środowisko prowadzone w toku procesu inwestycyjnego na znacznie wyższym poziomie szczegółowości w trybie określonym w Ustawie OoŚ.</p>
26.	Roman Synowski	<p>W Prognozie jako studia przypadków wykorzystano wyniki opracowanych dotychczas dokumentacji środowiskowych i / lub uzyskanych decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach</p>	<p>UWAGA NIEUWZGLĘDNIONA</p> <p>Zgodnie z założeniami metodycznymi w Prognozie nie analizowano wszystkich Raportów OoŚ i decyzji środowiskowych dla przedsięwzięć wskazanych w dokumencie, a jedynie studia przypadków wybranych projektów, które miały na celu jedynie zidentyfikowanie i określenie typowych oddziaływań poszczególnych kategorii interwencji, które były potem podstawą analiz przestrzennych</p>

			<p>przeprowadzonych dla wszystkich przedsięwzięć. Jako studia przypadków autorzy wykorzystali dokumentację, do której uzyskali dostęp.</p> <p>Strategiczna ocena oddziaływania na środowisko dotyczy całego dokumentu strategicznego. Analiza konkretnych projektów nie jest celem prognozy oddziaływania na środowisko. Służą temu postępowania na etapie uzyskiwania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.</p>
27.	Roman Synowski	<p>Wskazano propozycje minimalizacji negatywnych skutków oddziaływania środowisko. Wnioski zawarte w Prognozie są ogólnikowe i w żaden sposób nie przedstawiają istotnych informacji dla odbiorcy zainteresowanego konkretnym zadaniem inwestycyjnym. Działania minimalizujące powinny być określone już na etapie oceny oddziaływania na środowisko a nie na etapie eksploatacji</p>	<p>UWAGA NIEUWZGLĘDNIONA</p> <p>W Prognozie, z uwagi na skalę dokumentu i możliwy do uwzględnienia stopień szczegółowości ocen i analiz, nie wskazywano działań minimalizujących dla konkretnych przedsięwzięć. Zgodnie z przyjętą metodyką wskazano natomiast katalog działań minimalizujących, które powinny być brane pod uwagę przy sporządzeniu dokumentacji niezbędnej do</p>

			wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla tych przedsięwzięć
28.	Roman Synowski	Wskazano propozycje minimalizacji negatywnych skutków oddziaływania środowisko. Ocena oddziaływania inwestycji na społeczeństwo musi być zgodnie z prawem dokonana i zatwierdzona na etapie przed realizacyjnym. Jest to jedyna metoda która wyeliminuje negatywne oddziaływanie inwestycji na społeczeństwo i pozwoli inwestorowi na uniknięcie niepotrzebnych kosztów.	<p>UWAGA NIEUWZGLĘDNIONA</p> <p>I tak w myśl zapisów Ustawy OOŚ się dzieje. Nie można jednak mylić roli strategicznej oceny oddziaływania na środowisko prowadzonej na poziomie krajowym z inwestycyjną oceną oddziaływania na środowisko prowadzoną dla poszczególnych przedsięwzięć.</p>
29.	Roman Synowski	Wskazano propozycje minimalizacji negatywnych skutków oddziaływania środowisko. Odejmuwanie od 2 do 3 dB przy dziennych pomiarach hałasów przez niektórych projektantów i autorów reprezentujących PKP PLK S.A. podczas opracowywania Raportów Oceny Oddziaływania na Środowisko argumentując to błędem pomiaru jest niedopuszczalne i powinno stanowić podstawę dyskwalifikacji takiego projektanta i autora.	<p>UWAGA NIEUWZGLĘDNIONA</p> <p>Poprawki takie stosowane są zgodnie z metodyką określoną w obowiązującym prawie: Rozporządzenie 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</p>

			kolejową, linią tramwajową, lotniskiem lub portem.
30.	Roman Synowski	Brak wyraźnego rozróżnienia na poziom dopuszczalnych hałasów które stanowią wskaźniki dla ustalania i kontroli warunków korzystania ze środowiska w odniesieniu do jednej doby dla hałasu komunikacyjnego drogowy kolejowy oraz dopuszczalnych wskaźników dla oceny długookresowej	UWAGA UWZGLĘDNIONA Dodano akapit w rozdziale 5.8 oraz tabelę nr 19.
31.	Stowarzyszenie Lokalna Organizacja Turystyczna "Szczyt Wieżyca" ul. Szymbarskich Zakładników w 1, 83-315 Szymbark	Uwagi dotyczą linii kolejowej wymienionej w Projekcie (tabela 1, lp. 5) „Prace na alternatywnym ciągu transportowym Bydgoszcz – Trójmiasto - etap II”. Sumując pozycje w tabelach otrzymujemy łącznie 382 przedsięwzięcia. Nasuwa się pytanie czy 39 przedsięwzięć nie było analizowanych? Jeżeli tak, to jakie? Być może zostały one pogrupowane w celu analizy według przyjętego klucza, ale właśnie streszczenie w języku niespecjalistycznym powinno zawierać takie informacje. Następnym faktem wartym odnotowania jest opracowana w Prognozie tabela 20, na str. 229 zatytułowana „Projekty planu inwestycji kolejowych PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., dla których zidentyfikowano wysokie ryzyko wystąpienia oddziaływań na klimat akustyczny”. Pominięcie w tym	UWAGI UWZGLĘDNIONE CZĘŚCIOWO Uwagi powielają się z poprzednio wyrażonymi. Dodano informację o projektach do streszczenia, zaktualizowano spis tabel i dodano tabelę ze wskaźnikami hałasu

	<p>zestawie istotnego zadania inwestycyjnego wymienionego w Projekcie „Prace na alternatywnym ciągu transportowym Bydgoszcz – Trójmiasto - etap II” jest poważnym uchybieniem, Ponadto stwierdza się błędy w spisie tabel.</p> <p>Na str. 327 Prognozy w spisie tabel informuje się, że zadania inwestycyjne, dla których zidentyfikowano wysokie ryzyko wystąpienia oddziaływań na klimat akustyczny przedstawia tabela 13, w treści Prognozy (str. 229) jest to tabela 20. Autorzy Prognozy przedstawili w tabeli wartości dopuszczalne długookresowe średniego poziom dźwięku wyrażone wskaźnikami LDWN (poziom dziennie – wieczorowo – nocny) oraz LN (poziom nocny). Natomiast podczas pomiarów kontrolnych hałasu i opracowywania raportów oddziaływania na środowisko dla poszczególnych zadań inwestycyjnych, określane są wskaźniki mające zastosowanie do ustalania i kontroli warunków korzystania ze środowiska w odniesieniu do jednej doby. Te wskaźniki posiadają niższe wartości. Wydaje się, że w Prognozie wyraźnie należało podkreślić te różnice, ponieważ dla wielu zainteresowanych nie są one znane, a właśnie w raportach i pomiarach kontrolnych</p>	
--	---	--

		będzie prowadzona ocena akustyczna przy zastosowaniu wskaźników odniesionych do jednej doby o niższych wartościach dopuszczalnych	
32.	Stowarzyszenie Lokalna Organizacja Turystyczna "Szczyt Wieżyca" ul. Szymbarskich Zakładników w 1, 83-315 Szymbark	<p>Str. 8 Prognozy czytamy - „W projekcie Prognozy uwzględniono również zmiany wynikające z przeprowadzonych konsultacji społecznych i uzyskanych opinii organów do jej inicjalnej wersji”. W Prognozie brak wykazu przeprowadzonych konsultacji społecznych i uzyskanych opinii organów z przypisaniem do poszczególnych projektów.</p> <p>W prognozie str. 9 stwierdza się – „Nie może ona jednak zastąpić indywidualnych ocen i analiz, którym będą podlegać poszczególne projekty na podstawie art. 71 ustawy OOS”. Uwaga: Zapis zasadny, należało szeroko zapoznać się z już opracowanymi raportami i uwagami krytycznymi.</p> <p>Str. 15 Prognozy czytamy – „Należy też podkreślić, iż z uwagi na różny stopień szczegółowości danych o planowanych przedsięwzięciach, w Prognozie zastosowano różny poziom szczegółowości analiz dla poszczególnych działań... Uwaga: Mimo istniejącej dokumentacji środowiskowej oraz szeregu uwag i protestów społecznych,</p>	<p>UWAGI NIEUWZGLĘDNIONE</p> <p>Uwagi powielają się z poprzednimi.</p> <p>Uwaga dot. str. 8 – tożsama z uwagą nr 23, uwaga dot. str. 9 – tożsama z uwagą nr 24, uwaga dot. str. 15 – tożsama z uwagą nr 26, uwaga dot. str. 16 – tożsama z uwagą nr 25, uwaga dot. str. 152 – tożsama z uwagą nr 27, kolejna - tożsama z uwagą nr 27, kolejna - tożsama z uwagą nr 28, kolejna - tożsama z uwagą nr 29.</p>

		<p>opracowanych dodatkowych ekspertyz w zakresie akustyki i wibracji, istotne dla Stowarzyszenia zadanie inwestycyjne nie jest tu uwzględnione, mimo, że jest ono wymienione w Planie.</p> <p>Str. 16 czytamy – „Prognoza została wykonana zgodnie z zakresem wskazanym w artykule 51 ust. 2 ustawy OOS, przy zachowaniu warunków, o których mowa w art.52 ust. 1 i 2 ustawy”. Uwaga: Wszystkie wnioski Prognozy w cytowanym wyżej zakresie są ogólnikowe i nie stanowią istotnych informacji dla odbiorcy zainteresowanego konkretnym zadaniem inwestycyjnym</p> <p>Str. 152 czytamy: „Działaniem minimalizującym negatywne oddziaływanie na społeczeństwo (występujące na etapie eksploatacji wybudowanych i zmodernizowanych tras kolejowych) może być wykorzystanie technologii pozwalających zmniejszyć drgania oraz przyczyniających się do poprawy klimatu akustycznego. Podstawowym działaniem pozwalającym na obniżenie emitowanego hałasu jest poprawa stanu torowiska. Do redukcji hałasu i wibracji pochodzących z linii kolejowych przyczyniać się może zastosowanie m.in.: długich szyn bezстыkowych z przytwierdzeniem sprężystym do podkładu, podkładek</p>	
--	--	---	--

	<p>oraz mat wibroizolacyjnych, jak również okresowe szlifowanie szyn. Jako działanie minimalizujące stosuje się absorbery przyszynowe, a najbardziej wskazanymi działaniami w celu istotnego zmniejszenia hałasu i drgań wzdłuż linii kolejowej są dbałość o stan taboru, zastosowanie nakładek i mat antywibracyjnych oraz szlifowanie szyn. Dopiero po tych zabiegach wprowadzenie ekranów akustycznych na wytypowanych odcinkach umożliwi zachowanie dopuszczalnych poziomów dźwięku w środowisku”.</p> <p>Uwaga: Jest to przykład kolejnych ogólnikowych sformułowań mało istotnych dla osób zainteresowanych poszczególnymi projektami, których oddziaływanie na środowisko będzie bezpośrednio ich dotyczyło. Przede wszystkim działania minimalizujące powinny być określone już na etapie oceny oddziaływania na środowisko, a nie na etapie eksploatacji. Jak inwestor wyobraża sobie zastosowanie długich szyn bezстыkowych z przytwierdzeniem sprężystym, gdy dopiero podczas eksploatacji okaże się, że inwestycja negatywnie oddziałuje na społeczeństwo? Przecież to absurd. Wszystkie wymienione działania minimalizujące muszą być zaplanowane i zrealizowane przed oddaniem inwestycji do użytkowania,</p>	
--	---	--

		a podstawą tego planowania muszą być wytyczne z raportu ooś.	
33.	Stowarzyszenie Lokalna Organizacja Turystyczna "Szczyt Wieżyca" ul. Szymbarskich Zakładnikó w 1, 83-315 Szymbark	Analizowana Prognoza [2] oddziaływania na środowisko jest elementem postępowania w sprawie Strategicznej Oceny Oddziaływania na Środowisko. Określono w niej prawdopodobne skutki środowiskowe, jakie może wywołać realizacja zamierzeń inwestycyjnych całego Planu [1]. Z tego powodu posiada ona ogólnikowy charakter, uniemożliwiający uzyskanie bardziej szczegółowych informacji odnośnie poszczególnych zadań inwestycyjnych. Nie może ona zastąpić indywidualnych ocen i analiz, którym powinny podlegać poszczególne zadania inwestycyjne. Analiza dokumentu wykazała brak konsekwencji w realizacji założeń przyjętych przez autorów Prognozy, co opisano i wykazano wyżej. Próba odszukania odniesienia się w Prognozie do projektu bezpośrednio wpływającego w przyszłości na bliskie Stowarzyszeniu środowisko „Prace na alternatywnym ciągu transportowym Bydgoszcz – Trójmiasto - etap II” zakończyła się niepowodzeniem.	<p>UWAGA</p> <p>NIEUWZGLĘDNIONA</p> <p>Wyszukiwanie nazwy projektu w Prognozie nie mogło przynieść rezultatu ponieważ w jej tekście posługiwano się kodami projektów. Wskazany projekt otrzymał kod „5 FS” i pod nim występuje w Prognozie. Przykładowo można go znaleźć w rozdziale 5.1.6, gdzie zidentyfikowano wysokie prawdopodobieństwo jego oddziaływania na grupy form ochrony przyrody o niskim reżimie ochronnym, przez co konieczne jest w przypadku jego realizacji uwzględnienie działań, o których mowa w rozdziale 5.14, tab. 31.</p> <p>Ponadto nie można się zgodzić z uwagą o zbyt ogólnym charakterze Prognozy. Podkreślić należy, że wszystkie projekty oceniono wieloaspektowo przy pomocy analiz przestrzennych w oparciu o przyjęte założenia</p>

			<p>metodyczne. 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.</p> <p>Podkreślić należy, że Prognoza opracowywana dla dokumentu poziomu krajowego nie może być zbiorem 382 indywidualnych ocen oddziaływania na środowisko odnoszących do poszczególnych projektów, bo nie taka jest jej rola, o czym autorzy wielokrotnie w jej tekście wspominali.</p>
--	--	--	--

Z pełną treścią wszystkich uwag i wniosków oraz udzielonymi odpowiedziami można zapoznać się w tabelarycznym zestawieniu wszystkich uwag stanowiącym załącznik nr 3 do Raportu.

6. WNIOSKI Z PONOWNYCH KONSULTACJI SPOŁECZNYCH I DALSZE DZIAŁANIA

6.1 WNIOSKI Z PONOWNYCH KONSULTACJI SPOŁECZNYCH

Na podstawie analiz i danych przedstawionych w poprzednich rozdziałach można wysnuć następujące wnioski płynące z przeprowadzonych konsultacji społecznych:

- 1) W ciągu 21 dni trwania ponownych konsultacji, tj. od 23 marca do 12 kwietnia 2021 r., wpłynęło 286 uwag, co może świadczyć o dużym zainteresowaniu społeczeństwa zamierzeniami inwestycyjnymi PKP Polskich Linii Kolejowych S.A., a jednocześnie potwierdza, że konsultacje zostały przeprowadzone w sposób należyty i społeczeństwo zostało skutecznie poinformowane.
- 2) Zdecydowana większość uwag i wniosków (88%) dotyczyła treści samego dokumentu strategicznego (list projektów), a nie prognozy oddziaływania na środowisko. Jest to niestety zgodne z oczekiwaniami, gdyż większe zainteresowanie społeczne zawsze skupia się bardziej na polepszeniu standardu życia jednostki lub pewnej grupy społecznej niż na utrzymaniu dobrego stanu środowiska.
- 3) Zamierzenia inwestycyjne planowane przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. są generalnie pozytywnie odbierane przez społeczeństwo, stowarzyszenia, jednostki administracyjne.
- 4) Podczas trwania ponownych konsultacji tylko 2% stanowiły uwagi negatywne. Najwięcej uwag zgłoszonych do dokumentu to uwagi wielowątkowe, w których postulowano np. o rewitalizację i elektryfikację linii kolejowej, czy dobudowę drugiego toru. Niewiele mniej dotyczyło budowy nowych odcinków linii kolejowych. Liczną grupę stanowiły również uwagi o charakterze technicznym odnoszącym się korekcy zastosowanych nazw i terminologii.
- 5) Uwagi zgłoszone do prognozy oddziaływania na środowisko dotyczyły różnych zagadnień: przyrody, hałasu, środków minimalizujących oraz dokumentacji środowiskowej. Podobnie jak w dokumencie liczną grupę stanowiły również uwagi o charakterze technicznym odnoszącym się korekcy zastosowanych nazw i terminologii.
- 6) Najczęstszą formą zgłaszania uwag (99%) była forma elektroniczna za pomocą przygotowanych formularzy umieszczonych na stronie internetowej Spółki. Jedną z przyczyn takiego stanu rzeczy może być panująca w obecnym roku pandemia wywołana wirusem SARS-COV-2.
- 7) Prawie połowa wszystkich uwag pochodziła od osób prywatnych. Jednostki administracyjne zgłosiły 22% wszystkich uwag, a stowarzyszenia - 19%.

Społeczeństwo przejawiało największe zainteresowanie inwestycjami w granicach wielu województw, a także województwa mazowieckiego, wielkopolskiego oraz śląskiego. Stwierdzono, że na rozpatrzenie zasługuje 134 zgłoszonych uwag. Część uwag zgłoszonych było ponownie i już zostały przyjęte lub uwagi dotyczyły zakresu projektu, wobec czego nie było konieczne wprowadzanie zmian w dokumencie.

6.2 DALSZY DZIAŁANIA

Zgodnie z ustawą ooś, kolejnymi etapami w ramach procedury strategicznej oceny oddziaływania na środowisko będą:

- przyjęcie przez organ opracowujący dokument (tj. przez Zarząd PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.) dokumentu strategicznego wraz z prognozą oddziaływania na środowisko,
- podanie do publicznej wiadomości informacji o przyjęciu dokumentu i o możliwościach zapoznania się z jego treścią oraz treści uzasadnienia i pisemnego podsumowania (art. 43 ustawy ooś),
- przekazanie przyjętego dokumentu wraz z podsumowaniem do Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska i Głównego Inspektora Sanitarnego (art. 55 ust. 4 ustawy ooś), a także przekazanie dokumentacji do Ministerstwa Infrastruktury jako organu, który delegował na Spółkę obowiązek przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko,
- prowadzenie monitoringu skutków realizacji postanowień przyjętego dokumentu w zakresie oddziaływania na środowisko, zgodnie z rekomendacjami prognozy oddziaływania na środowisko (art. 55 ust. 5 ustawy ooś).

7. WYKAZ ZAŁĄCZNIKÓW

Załącznik nr 1a – Obwieszczenie o ponownych konsultacjach społecznych z dnia 22 marca 2021 r.

Załącznik nr 1b – Obwieszczenie o ponownych konsultacjach społecznych – BIP Spółki

Załącznik nr 1c – Obwieszczenie o konsultacjach społecznych – tablica ogłoszeń Spółki

Załącznik nr 1d – Obwieszczenie o konsultacjach społecznych – Rzeczpospolita (Nr 67)

Załącznik nr 1e – Informacja prasowa – link

Załącznik nr 1f – Informacja prasowa

Załącznik nr 1g – Formularz elektroniczny (dokument)

Załącznik nr 1h - Formularz elektroniczny (prognoza)

Załącznik nr 1i – Obwieszczenie o konsultacjach społecznych – Ministerstwo Infrastruktury

Załącznik nr 2 – Punkt przy kancelarii w siedzibie Spółki wyposażony w kanapę i stolik

Załącznik nr 3 – Tabelaryczne zestawienie uwag