



**MINISTERSTWO TRANSPORTU, BUDOWNICTWA
I GOSPODARKI MORSKIEJ**

**Wnioski z konsultacji społecznych projektów:
Strategii Rozwoju Transportu do 2020 roku
(z perspektywą do 2030 roku)
i Prognozy oddziaływania na środowisko
dla projektu SRT**

1. Organizacja i przebieg konsultacji społecznych

1.1 Podstawa prawna

Konsultacje społeczne projektów *Strategii Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku)* – SRT - oraz *Prognozy oddziaływania na środowisko projektu Strategii Rozwoju Transportu* – POŚ - przeprowadzono na podstawie ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz.U. Nr 199, poz. 1227, z późn. zm.) oraz ustawy z dnia 6 grudnia 2006r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju (Dz. U. z 2009 r. Nr 84, poz. 712 i Nr 157, poz. 1241).

1.2 Podmioty odpowiedzialne za organizację oraz nadzór nad konsultacjami społecznymi

Organem odpowiedzialnym za przeprowadzenie postępowania administracyjnego w zakresie procedury strategicznej oceny oddziaływania na środowisko dla projektu SRT, zwanej dalej ŚOOŚ, w tym za przeprowadzenie konsultacji społecznych, jest organ opracowujący projekt *Strategii Rozwoju Transportu*, czyli Minister Infrastruktury (obecnie: Minister Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej).

Jednostką doradczą, wspierającą organ prowadzący procedurę ŚOOŚ, uczestniczącą w pracach nad dokumentem i oceną skutków środowiskowych jego wdrożenia oraz odpowiedzialną za środowiskowe aspekty merytoryczne procedury ŚOOŚ projektu SRT, w tym opracowanie projektu *Prognozy oddziaływania na środowisko projektu SRT*, była zewnętrzna firma konsultingowa.

1.3 Porządek oraz forma organizacji konsultacji społecznych

Zgodnie z art. 39 ustawy OOŚ Ministerstwo Infrastruktury - MI¹ podało do publicznej wiadomości, za pośrednictwem witryny internetowej, portalu BIP MI, urzędów wojewódzkich, a także w drodze publikacji prasowych, informację o:

- przystąpieniu do opracowywania projektu *Strategii Rozwoju Transportu* oraz o jej przedmiocie - ogłoszenie na witrynie internetowej MI z dnia **3 września 2010r.** wraz z publikacją dokumentu *Strategia Rozwoju Transportu - Założenia*.
- zapowiadaniem na początek maja 2011r. rozpoczęciu konsultacji społecznych projektów dokumentów: *Strategia Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku)* oraz *Prognoza oddziaływania na środowisko projektu Strategii Rozwoju Transportu* - ogłoszenie na witrynie internetowej MI z dnia **18 kwietnia 2011 r.**, wraz z publikacją projektów następujących tekstów: *Strategia Rozwoju Transportu*, *Diagnoza polskiego transportu (stan w 2009 roku)* - Załącznik nr 1 do SRT, *Słownik pojęć transportowych SRT* - Załącznik nr 2 do SRT, oraz Program konferencji regionalnych.

Ponadto w dniach **18-28 kwietnia 2011 r.** - Minister Infrastruktury i Podsekretarz Stanu właściwy do spraw polityki transportowej skierowali pisma do Wojewodów i Marszałków 16 regionów z informacją o prowadzonych pracach nad przygotowaniem projektu *Strategii Rozwoju Transportu*, planowanych spotkaniach konsultacyjnych i ich harmonogramie oraz terminie składania formularzy z uwagami. Pisma zawierały również zaproszenie do wzięcia udziału w konsultacjach społecznych i konferencjach regionalnych, wraz z prośbą o upowszechnienie informacji (zamieszczenie informacji na stronach internetowych - BIP).

- możliwościach zapoznania się z projektami opiniowanych dokumentów (SRT wraz z załącznikami, *Prognoza oddziaływania na środowisko projektu SRT*) oraz o miejscu, w którym są one wyłożone do wglądu - ogłoszenie na witrynie internetowej MI, z dnia **10 maja 2011 r.**;
- możliwości składania uwag i wniosków;
- sposobie, terminie oraz miejscu składania uwag i wniosków;
- organie właściwym do rozpatrzenia uwag i wniosków.

Równoległe z rozpoczęciem okresu formalnych konsultacji społecznych projektów dokumentów SRT i POŚ, przygotowano i rozesłano do mediów (prasa, radio, telewizja), w tym mediów lokalnych właściwych ze względu na miejsce

¹ Z uwagi na fakt, iż postępowanie opisane w niniejszym załączniku przeprowadziło Ministerstwo Infrastruktury (MI), przekształcone na mocy rozporządzenia RM z dnia 21 listopada 2011r. w Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej (MTBiGM), w odniesieniu do działań zrealizowanych przed dniem 21 listopada 2011r., w załączniku stosuje się nazwę „Ministerstwo Infrastruktury”.

organizacji spotkań konsultacyjnych, notatkę prasową dotyczącą rozpoczętych konsultacji społecznych, ich przedmiotu oraz planowanych spotkań. Notatkę przekazano również do Konwentów Starostów 16 województw oraz do wszystkich Regionalnych Dyrekcji Ochrony Środowiska.

Zgodnie z obowiązkami wynikającymi z zapisów ustawy OOS, MI, jako organ opracowujący projekt *SRT*:

- rozpatrzyło uwagi i wnioski zgłoszone w trakcie procesu konsultacji społecznych;
- przygotowało sprawozdanie z przebiegu i wyników przedmiotowych konsultacji społecznych („*Sprawozdanie Ministerstwa Infrastruktury z przebiegu i wyników konsultacji społecznych projektu Strategii Rozwoju Transportu i Prognozy oddziaływania na środowisko projektu Strategii*”).

Forma zgłaszania oraz zbierania uwag

W ramach konsultacji społecznych wyznaczono 23-dniowy termin składania uwag (od 10 maja do 1 czerwca 2011r.), o czym poinformowano w drodze ogłoszenia opublikowanego na witrynie internetowej MI, w dniu 10 maja 2011 r.

W trakcie konsultacji społecznych zapewniono wszystkim zainteresowanym bezpośredni dostęp do treści projektów *SRT* oraz *Prognozy* (w wersji wydrukowanej) w siedzibie MI (dokumenty wyłożone w Głównej Bibliotece Komunikacyjnej MI) oraz do wersji elektronicznej dokumentów w drodze ich publikacji na stronie internetowej MI.

Konsultacje miały charakter otwarty. Każda instytucja, organizacja czy obywatel zainteresowany problematyką rozwoju infrastruktury oraz systemów transportowych i oddziaływania tego typu przedsięwzięć na środowisko naturalne miał prawo do wyrażenia swojej opinii oraz składania uwag i postulatów, wybierając jedną z poniższych form:

- pisemnie, na miejscu w siedzibie MI;
- drogą elektroniczną, na formularzach konsultacji, przesyłanych na adres e-mail - konsultacje-SRT@cdm.home.pl;
- ustnie podczas regionalnych spotkań konsultacyjnych lub pisemnie na wzorze formularza lub w drodze osobnego stanowiska, składanych podczas zorganizowanych w ramach konsultacji społecznych spotkań regionalnych, bądź przesyłanych pocztą na adres MI lub pocztą elektroniczną na dedykowaną skrzynkę.

Wszystkie otrzymane uwagi, po zakończeniu okresu konsultacji społecznych poddano szczegółowej analizie, pod kątem możliwości ich wykorzystania w opiniowanych dokumentach.

Harmonogram spotkań konsultacyjnych

W drugiej połowie maja zainicjowano cykl spotkań informacyjnych w wybranych, reprezentacyjnych regionach Polski., tj. w Krakowie (16 maja 2011r.), Szczecinie (24 maja 2011r.), Lublinie (27 maja 2011r.) i Warszawie (1 czerwca 2011r.).

Na każdej z konferencji regiony reprezentowane były przez marszałka lub wicemarszałka, wojewodów, ich zastępców lub członków Zarządu Województwa. W konferencjach brały udział delegacje z MI, na których czele stał przedstawiciel kierownictwa resortu, w randze Podsekretarza Stanu. W konferencjach regionalnych udział brały również lokalne media. W czasie konferencji członkowie kierownictwa MI brali udział w indywidualnych wywiadach, w trakcie których przekazywali informacje na temat konsultowanego dokumentu oraz odpowiadali na pytania dziennikarzy..

Przebieg spotkań konsultacyjnych

Spotkania konsultacyjne składały się z 2 części:

I część spotkań obejmowała prezentacje dokumentów będących przedmiotem konsultacji, tj. • najważniejszych zapisów projektu *Strategii Rozwoju Transportu*, • uszczegółowionych zagadnień przedstawionych w projekcie *SRT*, dotyczących konkretnych podsektorów (Kraków - transport lądowy, Szczecin - transport wodny, Lublin - transport lotniczy, Warszawa - podsumowanie konferencji), • głównych zapisów i wniosków płynących z projektu *Prognozy oddziaływania na środowisko projektu SRT*. Treść wszystkich wygłaszanych na spotkaniach prezentacji była sukcesywnie publikowana przez cały okres konsultacji na witrynie internetowej MI.

II część spotkań przeznaczona była na debatę publiczną umożliwiającą uczestnikom wygłoszenie opinii nt. prezentowanych dokumentów oraz wysłuchanie wyjaśnień i/lub komentarzy przedstawicieli MI i konsultanta odpowiedzialnego za zagadnienia środowiskowe.

Uwagi można było również zgłosić pisemnie na formularzach udostępnianych w trakcie konferencji. Przeprowadzone spotkania cieszyły się umiarkowanym zainteresowaniem. Łącznie w 4 regionalnych konferencjach udział wzięło 152 reprezentantów organizacji, stowarzyszeń, osób prywatnych oraz przedstawicieli jednostek administracji publicznej. Swoje stanowiska i opinie nt. konsultowanych dokumentów zgłosiło w trakcie debat publicznych 31 uczestników.

2 Podsumowanie konsultacji społecznych, wnioski i najważniejsze zagadnienia poruszone w uwagach

2.1 Podsumowanie konsultacji społecznych

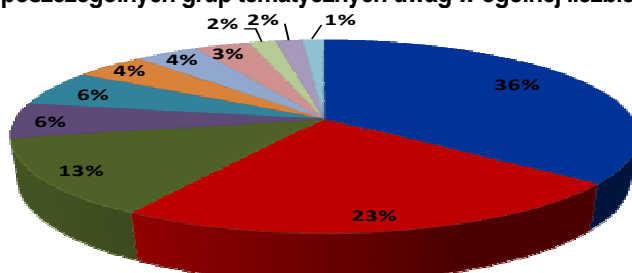
Łącznie przez cały okres trwania konsultacji wpłynęło 75 wniosków (formularze, uwagi ustne składane podczas spotkań konsultacyjnych, uwagi przesłane bezpośrednio na adres MI oraz przesłane na elektroniczną skrzynkę pocztową) wystosowanych przez przedstawicieli organizacji, stowarzyszeń, działających zarówno na poziomie lokalnym, jak i krajowym, reprezentantów jednostek administracji państwowej wszystkich szczebli oraz osoby prywatne. W trakcie konsultacji do opiniowanych dokumentów *Strategii* i *Prognozy* zgłoszono łącznie ponad 750 uwag, z których większość odnosiła się do projektu *Strategii* (ok. 91% wszystkich uwag). Uwagi do treści projektu *Prognozy* stanowiły nieco ponad 8% wszystkich zgłoszonych uwag.

Uwagi ogólne do konsultowanych dokumentów (stanowiące 45,42% otrzymanych uwag) odnosiły się najczęściej do ich konstrukcji, zakresu tematycznego, stopnia szczegółowości, przyjętych założeń i rozwiązań metodycznych oraz wniosków. Istotną część uwag do projektu *Strategii* dotyczyła obszaru finansowania, monitorowania skutków realizacji jej zapisów, spójności wewnętrznej oraz zewnętrznej dokumentu, zasadności i/lub kompleksowości przyjętych celów oraz kierunków działań. Uwagi szczegółowe (54,58%) miały w głównej mierze charakter redakcyjny lub porządkujący. Wnioskowano o doprecyzowanie niektórych zagadnień, aktualizację danych statystycznych. Znaczną część uwag szczegółowych stanowiły również postulaty w zakresie uzupełnienia listy wskazanych w SRT priorytetowych projektów inwestycyjnych.

Rysunek 1 Wykaz tematyczny uwag zgłoszonych do tekstu projektu *Strategii* - statystyka

| Zagadnienie | Udział % w ogólnej liczbie zgłoszonych uwag |
|---|---|
| inne (uwagi szczegółowe, również redakcyjne odnoszące się bezpośrednio do zapisów projektu SRT) | 36 |
| infrastruktura | 23 |
| spójność z innymi dokumentami | 13 |
| finansowanie | 6 |
| rynki transportowe/przewoźnicy | 6 |
| monitoring | 4 |
| sieć TEN-T | 4 |
| środowisko | 3 |
| bezpieczeństwo | 2 |
| transport intermodalny i logistyka | 2 |
| innowacje/nowoczesne rozwiązania technologiczne | 1 |

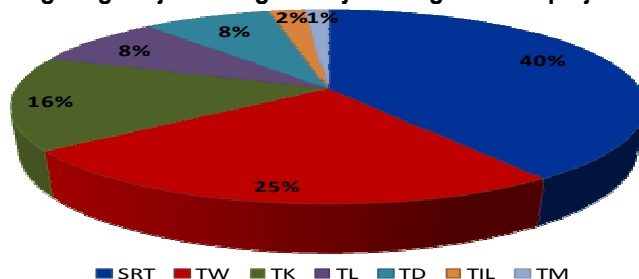
Rysunek 2 Udział % poszczególnych grup tematycznych uwag w ogólnej liczbie zgłoszonych uwag do SRT



■ IN ■ INF ■ FP ■ F ■ RT ■ M ■ TEN ■ SR ■ BZ ■ TIL ■ INN

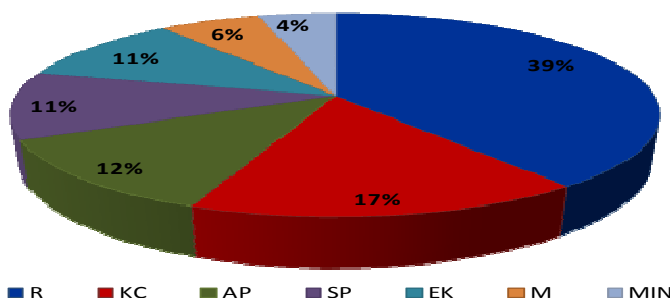
IN - inne, INF - infrastruktura, FP - spójność z innymi dokumentami, F - finansowanie, RT - rynki transportowe/przewoźnicy, M - monitoring, TEN - sieć TEN-T, SR - środowisko, BZ - bezpieczeństwo, TIL - transport intermodalny i logistyka, INN - innowacje/nowoczesne rozwiązania technologiczne

Rysunek 3 Udział % uwag w ogólnej liczbie zgłoszonych uwag do tekstu projektu Strategii - wg sektora



SRT – projekt *Strategii Rozwoju Transportu* jako całość, TW - transport wodny śródlądowy oraz morski, TK - transport kolejowy, TL- transport lotniczy, TD - transport drogowy, TIL - transport intermodalny i logistyka, TM - transport miejski

Rysunek 4 Udział % poszczególnych grup tematycznych uwag w ogólnej liczbie zgłoszonych uwag do tekstu projektu Prognozy



R - Uwagi redakcyjne/porządkujące, KC - Uwagi kierunkowe/rzeczowe, AP - Analizy przyrodnicze, SP - Analizy spójności, EK - Uwagi aksjologiczne, M - Metodyka oraz wnioski, MIN - Rekomendacje

Otrzymane wnioski i uwagi uzasadnione merytorycznie, zostały uwzględnione w *Strategii i Prognozie*. Część otrzymanych wniosków i uwag należała do grupy zagadnień szczegółowych, znacznie wykraczających poza przyjęty w SRT poziom szczegółowości planowania, bardziej adekwatny i możliwy do uwzględnienia na etapie opracowywania programów wykonawczych do *Strategii* oraz na poziomie raportów oddziaływania na środowisko pojedynczych przedsięwzięć. Takie wnioski i postulaty nie mogły zostać przyjęte na obecnym etapie planowania. Odpowiedni czas na ich rozpatrzenie stanowił będzie etap konsultacji dokumentów wykonawczych formułowanych dla potrzeb realizacji nowej *Strategii Rozwoju Transportu* po jej przyjęciu przez Radę Ministrów.

2.2 Wnioski i najważniejsze zagadnienia poruszone w uwagach

Uwagi do projektu *Strategii Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku)*

Uwagi zebrane w trakcie konsultacji społecznych skierowane do projektu *Strategii* zebrano w 11 grup tematycznych:

1. Infrastruktura transportowa

Rozwój infrastruktury transportowej był przedmiotem dużego zainteresowania uczestników konsultacji. Wiele postulatów wносиło o uwzględnienie większej ilości inwestycji w określone gałęzie transportu, często kosztem innych rodzajów transportu. Zgłoszono liczne sugestie dotyczące wprowadzenia do tekstu *SRT* szczegółowych uzupełnień, które są niewykonalne w przyjętym horyzoncie czasowym pod względem finansowym i technicznym. Często też nie znajdują uzasadnienia w świetle prognozowanej wielkości i struktury zapotrzebowania na transport. W szczególności nie mogą zostać uwzględnione propozycje uzupełnienia dokumentu o dodatkowe priorytetowe szanse rozwoju niektórych sfer transportu motywowane wąskimi interesami gałęziowymi lub terytorialnymi.

Uczestnicy konsultacji społecznych odnosili się do konieczności uszczegółowienia w *SRT* zapisów odnoszących się do zasad i procedur współdziałania między jednostkami różnych szczebli administracji transportowej, które często stały w sprzeczności z wystarczająco jasnymi pryncypiami sprawdzonego w Unii Europejskiej systemu subsydiarności. Za określone zadania transportowe odpowiedzialność najskuteczniej ponoszą instytucje lokalne i regionalne (np. za zmniejszanie kongestii drogowej i ulicznej, za likwidację zagrożeń i uciążliwości środowiskowych, za usuwanie przyczyn

powtarzających się wypadków, za integrację intermodalną infrastruktury punktowej itp.). Liczne postulaty odnoszące się do uwzględnienia w SRT projektów inwestycyjnych, mających na celu rozwój poszczególnych gałęzi transportu nie mogły być włączone do dokumentu z uwagi na ich zbyt szczegółowy charakter.

W większości przypadków ww. uwagi nie zostały uwzględnione ze względu na charakter SRT, która z założenia nie stanowi planu inwestycyjnego w zakresie transportu. Wiele z postulatów albo już znajduje odzwierciedlenie w sektorowych programach wykonawczych, bądź będzie podlegała analizie co do możliwości ich uwzględnienia na etapie ich aktualizacji.

2. Spójność z innymi dokumentami

W wielu uwagach formułowano zarzut o niespójności projektu SRT z innymi dokumentami krajowymi i unijnymi, w szczególności z zapisami zawartymi w projekcie *Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju (KPZK)* i w *Białej Księdze - Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportowego*.

Autorzy projektu *Strategii* dołożyli starań, by dokument wpisywał się w obowiązujący porządek prawny, zarówno polski, jak i europejski. Dotyczy to również przyjętych wcześniej dokumentów programowych transportowych, o ile zapisy w nich zawarte były zgodne z postanowieniami projektu *SRT*. Tworząc *Strategię* przeanalizowano wszystkie istniejące dokumenty powiązane i uwzględniono zawarte w nich zapisy o charakterze bezwzględnie obowiązującym. Odmianą interpretację niektórych postanowień innych dokumentów zastosowano w przypadkach pojawienia się nowych faktów i czynników udokumentowanych statystycznie lub wprowadzonych w życie mocą obowiązujących aktów prawnych lub decyzji wykonawczych. Kryterium przesadzającym o stopniu spójności z innymi dokumentami jest zachowanie w *SRT* jednoznacznej wykonalności sformułowanego celu głównego, którego istota jest ściśle wpisana w strategię ogólną rozwoju kraju, w której system transportowy tworzy nowe impulsy rozwojowe, a nie jest czynnikiem hamującym lub deficytowym.

KPZK stanowi ramę dla innych dokumentów strategicznych. Wskazuje przesłanki i pożądane kierunki inwestycji dla podejmowanych decyzji w ramach dziewięciu strategii zintegrowanych oraz innych dokumentów strategicznych i operacyjnych, nie przesadzając o strukturze wydatków i nie określając nakładów finansowych, co pozostaje domeną dokumentów średniookresowych i operacyjnych, w tym *SRT*.

Kierunki rozbudowy infrastruktury nakreślone w *KPZK* są zatem wskazaniem pełnych potrzeb w zakresie dostępności transportowej regionów, które będą mogły być realizowane w przyszłości, w przypadku zaistnienia stosownych możliwości finansowych, organizacyjnych, formalnych itp. Zakres działań prorozwojowych w zakresie transportu, sformułowany w *SRT* został natomiast dostosowany do aktualnych możliwości finansowych państwa i opracowanych wstępnie priorytetów kolejnej perspektywy budżetowej Unii Europejskiej. Nie oznacza to jednak sprzeczności pomiędzy tymi dokumentami.

Wiele zaleceń zawartych w *SRT* jest zbieżnych z postulatami *Białej Księgi*. Oba dokumenty mówią o potrzebie zapewnienia dostępności, realizacji unijnej swobody przepływu osób i rzeczy, konieczności rozwoju sieci TEN-T. Zatem projekt *SRT* akcentuje te elementy europejskiej polityki transportowej, które są najpilniejsze do realizacji, mając na uwadze potrzeby krajowe. Po zakończeniu konsultacji społecznych wprowadzono uzupełnienia dotyczące spójności projektu *SRT* z innymi dokumentami krajowymi i unijnymi; w tym m.in. zbieżności z celami *Białej Księgi*.

3. Finansowanie

Krytykowano zbytnią ogólność zapisów dotyczących źródeł finansowania realizacji postanowień projektu *Strategii*.

Mając na względzie aktualne możliwości finansowe państwa oraz oczekując na decyzje Komisji Europejskiej w zakresie priorytetów kolejnej perspektywy budżetowej Unii Europejskiej, finansowanie realizacji działań rozwojowych w dziedzinie transportu, zapisanych w *Strategii* będzie przedmiotem odrębnych studiów.

4. Rynki transportowe/przewoźnicy

Zarzucono zbyt ogólne ujęcie problematyki podmiotów działających w branży transportowej, w szczególności amatorów floty żeglugi śródlądowej. Poruszano też kwestie kreowania popytu na usługi transportowe nowej generacji (intermodalność, logistyka), nieuczciwej konkurencji na rynku, rosnących kosztów dostępu do infrastruktury, itd.

W *SRT*, dokonano modyfikacji m.in. kierunków interwencji w transporcie wodnym śródlądowym. Jednocześnie podjęto decyzję o uzupełnieniu projektu *Strategii* o zagadnienia związane z organizacją i zarządzaniem systemem transportowym.

5. Monitoring i wskaźniki

Przedstawiono uwagi odnoszące się do systemu wdrażania i monitoringu i wskaźników realizacji projektu *SRT*, wraz z propozycjami rozszerzenia zapisów oraz listy wskaźników. Postulowano o ulepszenie systemu zarządzania infrastrukturą transportową i usługami.

W części dotyczącej wdrażania projektu *SRT* podkreślono konieczność ewentualnej aktualizacji programów wdrożeniowych w zakresie transportu. Przedstawione uwagi znalazły odzwierciedlenie w *SRT*.

6. Sieć TEN-T

Uwagi w zakresie sieci Transeuropejskiej Sieci Transportowej wiązały się z postulatami włączenia do sieci nowych odcinków transportowych z poszczególnych gałęzi. Wskazywano również m.in. na potrzebę uzupełnienia zamieszczonych w tekście map.

W trybie procesu rewizji wytycznych UE w sprawie sieci TEN-T, przeprowadzonego w latach 2010–2012, Polska przekazała stanowisko wskazujące na konieczność rozszerzenia dotychczasowej sieci TEN-T. Aktywny udział Polski w ww. procesie zaowocował uwzględnieniem przez instytucje UE wielu korzystnych zapisów w projekcie rozporządzenia dotyczącego sieci TEN-T oraz jego załącznikach. Zakończenie procesu legislacyjnego odnośnie wytycznych dla sieci TEN-T planowane jest w 2013 roku. Nowe regulacje wejdą w życie wraz z początkiem kolejnej perspektywy finansowej UE (2014–2020).

7. Środowisko

Zwracano uwagę zarówno na potrzebę bardziej zdecydowanych działań ograniczających negatywny wpływ transportu na środowisko (również na promowanie proekologicznych gałęzi transportu), jak i na zagrożenia dla kondycji branży transportowej powodowane rosnącymi wymaganiami KE oraz środowisk ekologicznych (m.in. koszty zewnętrzne, alternatywne paliwa, itd.).

Uwagi te były przedmiotem analizy mającej na celu pogodzenie w *SRT* rozbieżnych stanowisk w kontekście problematyki ochrony środowiska. Uzupełniono *SRT* o rozdział pn. „*Ograniczenie negatywnego wpływu transportu na środowisko*”, w którym pełniej wyeksponowano działania niezbędne do podjęcia w powyższym zakresie.

8. Bezpieczeństwo

Postulowano m.in. doprecyzowanie i uzupełnienie tekstu *SRT* o istotne systemy i działania zwiększające bezpieczeństwo oraz korektę zamieszczonych statystyk. Zagadnienia te zostały rozwinięte w *Strategii*.

9. Transport intermodalny i logistyka

Wyrażano postulaty zwiększenia inwestycji w infrastrukturę łączącą poszczególne gałęzie transportu (w tym szerszego uwzględnienia żeglugi wodnej śródlądowej w transporcie intermodalnym) oraz przedstawiono potrzebę rozwiązań systemowych sprzyjających rozwojowi tej gałęzi transportu (zasady dostępu do infrastruktury, opłaty, inne)

Postulaty dotyczące uwzględnienia w *SRT* konkretnych projektów inwestycyjnych były trudne do spełnienia z uwagi na ogólny charakter dokumentu. Mogą one być wykorzystane w przyszłości, przy opracowaniu programowych dokumentów gałęziowych. Jednocześnie uwagi odnoszące się do konieczności większego podkreślenia roli transportu intermodalnego zostały uwzględnione w ostatecznej wersji *SRT*.

10. Innowacje/nowoczesne rozwiązania technologiczne

W uwagach wyrażano m.in. potrzebę uzupełnienia *SRT* o brakujące inteligentne systemy transportowe, zwiększenia inwestycji w rozwój nowych technologii w ścisłej współpracy z instytutami badawczymi i ośrodkami akademickimi. Pojawiły się też postulaty powiązania innowacyjnych systemów transportowych z systemami pobierania opłat z tytułu generowania tzw. kosztów zewnętrznych transportu.

Zapisy uściślające tematykę wdrażania nowych technologii w transporcie, w tym systemów zarządzania transportem zostały włączone do *SRT*.

11. Inne uwagi szczegółowe odnoszące się bezpośrednio do zapisów projektu *Strategii*

Uwagi „inne” stanowiły około 36% ogółu uwag przekazanych w ramach konsultacji społecznych projektu *Strategii*. Zostały one podzielone i usystematyzowane w następujący sposób:

- Uwagi do struktury projektu *Strategii*, sformułowanych w niej celów (celu głównego i celów szczegółowych). Sugestie dotyczące modyfikacji celu głównego oraz celów szczegółowych projektu *SRT* nie mogły być uwzględnione. Cel główny *SRT* jest ściśle powiązany ze strategią ogólną rozwoju kraju, w której system transportowy musi tworzyć nowe impulsy rozwojowe, a nie być czynnikiem hamującym lub deficytowym. Zaakceptowano postulaty lepszego wyeksponowania problematyki związanej z ograniczeniem negatywnego wpływu transportu na środowisko;
- Uwagi do stosowanej w *SRT* terminologii. Dokonano szeregu zmian redakcyjnych i uzupełnień m.in. w bibliografii *SRT*, *Słowniku Pojęć Transportowych*. W niektórych przypadkach doprecyzowano i uspojniono terminologię.
- Uwagi do danych statystycznych. Prezentowane w *SRT* dane statystyczne zostały zweryfikowane i zaktualizowane we wszystkich tych przypadkach, gdzie było możliwe ich pozyskanie;
- Uwagi dotyczące braku wskazania w projekcie *SRT* propozycji/rozwiązań/działań dotyczących zmiany organizacji i zarządzania systemem transportowym. Projekt *SRT* uzupełniono o rozdział pn.: „*Organizacja i zarządzanie systemem transportowym*”, który został opracowany na podstawie dodatkowych ekspertyz zleconych przez MI;
- Uwagi do metodologii opracowania prognozy zapotrzebowania na transport w Polsce, a także skonstruowania jej na podstawie dotychczasowych trendów rozwoju systemu transportowego. Uwagi nie zostały uwzględnione ze względu na brak ich zasadności. Metoda przyjęta dla sporządzenia przedmiotowej prognozy nie stanowi prostej ekstrapolacji trendów, ani nie jest prostą pochodną prognozowanej wielkości PKB. Wielkość zapotrzebowania na poszczególne rodzaje usług transportowych w różnych układach (gałęziowych, funkcjonalnych, przestrzennych) będzie zależała od całego kompleksu czynników makroekonomicznych, sektorowych, gałęziowych, technologicznych, organizacyjnych, środowiskowych i społecznych. Wielkość tego zapotrzebowania będzie wypadkową zmian w transportochłonności różnych sfer gospodarki, oddziaływania polityki, ekologicznej i innowacyjnej, zmian w koncepcjach logistycznych i stylu życia gospodarstw domowych. W ujęciu graficznym niektóre dotychczasowe trendy wzrostowe ulegną wygaśnięciu lub przejściu w fazę spadkową, powstaną nowe rodzaje usług transportowych nie mające w przeszłości odpowiednika (nie można ich ekstrapolować), inaczej będą kształtowały się trendy zapotrzebowania na transport w dekadzie 2010-2020, a inaczej w dekadzie 2020-2030 (w tej pierwszej będzie miało miejsce uzdrawianie struktury popytu na transport w świetle możliwości technicznych systemu transportowego, w drugiej dekadzie pojawi się nowa jakość w postaci, nowej zdolności transportowej lotnictwa, transportu intermodalnego i żeglugi śródlądowej). Podkreślenia wymaga fakt, że ustalenia prognostyczne co do zasady są wielkościami obiektywnymi i należy je zaakceptować niezależnie od tego, czy odpowiadają one określonym oczekiwaniom lub życzeniom (tak jest w przypadku zapotrzebowania na przejazdy transportem zbiorowym w miastach, które w prognozie mają tendencję spadkową, ale znacznie wolniejszą niż to się działo w minionej dekadzie, a wyhamowanie spadku wymaga stosowania skutecznych instrumentów zwiększania atrakcyjności i użyteczności autobusów czy tramwajów);
- Zarzuty nieuwzględnienia w *SRT* problemu kosztów zewnętrznych transportu, w szczególności transportu drogowego. Dotychczasowe ustalenia wielkości kosztów zewnętrznych oraz sposobów ich internalizacji znajdują zastosowanie zarówno w polityce transportowej państwa, jak i w projekcie *SRT*. Porównania poziomu kosztów zewnętrznych generowanych przez poszczególne gałęzie transportu nie mogą jednak być przesłanką do stosowania prostych ograniczeń funkcjonowania i rozwoju gałęzi oraz form transportu pod tym względem kosztownych. Problem tych kosztów może być rozwiązany nie za pomocą instrumentów administracyjnych, czy fiskalno-cenowych, lecz przy wykorzystaniu instrumentów technologicznych, innowacyjnych, organizacyjnych i pozwalających np. na radykalne zmniejszenie liczby nieszczęśliwych wypadków w transporcie;
- Uwagi zbyt szczegółowe, (np.: „*dopięcie obwodnicy Krakowa*”, „*zbyt mała częstotliwość ruchu pociągów (co 8 minut) na odcinku Podłęże-Piekietko*” lub „*problemy prawne, uniemożliwiające prowadzenie pociągu z prędkością powyżej 130 km/h przez jednego maszynistę*”). Tego typu postulaty mogą być rozpatrywane przy tworzeniu bardziej szczegółowych dokumentów planistycznych, wyposażonych w odpowiednie instrumenty realizacji.
- Uwagi nieprecyzyjne, bez podania konkretnych propozycji rozwiązań (np.: „*żegluga śródlądowa jako przedłużenie żeglugi morskiej*”), lub o charakterze dygresyjnym (np.: „*nie przewiduje podjęcia się rozwiązań prawnych umożliwiających realizację tej Strategii*”);
- Sugestie, których uwzględnienie mogłoby wypaczyć sens *Strategii* (np.: „*włączenie do *SRT* danych, które mogłyby być wykorzystane do opracowywania biznesplanów*” lub „*uwzględnić kompatybilność *SRT* z działaniami innych krajów*”); propozycje nielogiczne, np.: „*niezrozumiałe jest ujęcie w dokumencie turystyki w kontekście żeglugi*”);

śródlądowej”), lub motywowane partykularnym interesem (np.: „dobrze byłoby włączyć terminal w Nadstawnie” lub „Kiedy będzie pobudowana północna obwodnica Torunia”);

- Uwagi dotyczące braku map, uzupełnienia i/lub poprawienia informacji na mapach. W kilku przypadkach uwagi zostały uwzględnione. Ponadto SRT została uzupełniona o dodatkowe mapy, szczególnie w Diagnostyce.
- Sugestie dotyczące uzupełnienia Strategii o konkretne nowe inwestycje drogowe. SRT uwzględnia ograniczenia budżetowe oraz prognozy ruchu na poszczególnych odcinkach dróg. W SRT wskazano te odcinki, dla których prognozowany poziom ruchu uzasadnia budowę drogi w standardzie autostrady lub drogi ekspresowej.
- Uwagi redakcyjne. W większości przypadków uzupełniono i poprawiono tekst SRT zgodnie z sugestiami;
- Uwagi stylistyczne i interpunkcyjne w większości zostały uwzględnione. Wprowadzono też niewielkie autopoprawki i uzupełnienia.

Uwagi do projektu Prognozy oddziaływania na środowisko projektu Strategii

Po analizie treści uwag adresowanych do tekstu projektu Prognozy zagregowano je w 7 grup tematycznych:

- Uwagi redakcyjne/porządkujące - zwracające uwagę na konieczność uzupełnienia, dostosowania do stanu faktycznego lub doprecyzowania opisów/informacji graficznych prezentowanych w projekcie Prognozy;
- Uwagi kierunkowe/rzeczowe - mające głównie charakter postulatów zmiany (modyfikacji / uzupełnienia /przeredagowania) kierunków działań oraz celów również w zakresie realizacji przedsięwzięć inwestycyjnych;
- Analizy przyrodnicze - zastrzeżenia względem szczegółowości i kompleksowości analiz w zakresie oddziaływań na bioróżnorodność, obszary chronione, cel, przedmiot oraz integralność obszarów Natura 2000;
- Analizy spójności - stanowiące w głównej mierze postulaty w zakresie uzupełnienia listy dokumentów powiązanych z dokumentem Strategii, poddawanych w Prognozie analizie spójności;
- Uwagi aksjologiczne - zwracające uwagę na konieczność podkreślenia rangi i funkcji transportu wodnego śródlądowego oraz kolei, jako przyjaznych środowisku gałęzi transportu;
- Metodyka oraz wnioski - uwagi względem przyjętej metodyki oraz wniosków sformułowanych w projekcie POŚ;
- Rekomendacje - zalecenia względem uzupełnienia wskazanych w projekcie Prognozy działań zapobiegawczych, ograniczających, kompensacyjnych.

Uwagi redakcyjne/porządkujące

Ta najliczniejsza grupa uwag odnosi się do szczegółowych zapisów projektu POŚ. Najwięcej postulatów w zakresie aktualizacji informacji lub uzupełnienia danych odnosiło się do diagnozy stanu infrastruktury transportowej: śródlądowej, kolejowej, drogowej oraz lotniczej. Zwracano również uwagę na konieczność aktualizacji map obrazujących lokalizację istniejącej infrastruktury transportowej oraz przedsięwzięć, których realizacja została zaplanowana w uchwalonych do tej pory planach oraz programach wykonawczych. Postulowano aktualizację listy obszarów chronionych oraz weryfikację granic niektórych z nich. Uwagi dotyczyły obszarów chronionego krajobrazu oraz parków krajobrazowych. Większość uwag zebranych w tej grupie uznano za zasadne, końcowa wersja Prognozy zawiera stosowne zmiany.

Uwagi kierunkowe/rzeczowe

Postulaty zakwalifikowane do tej grupy uwag dotyczyły uzupełnienia lub modyfikacji kierunków działań wskazanych w samym projekcie SRT. Odnosiły się przede wszystkim do obszaru transportu wodnego śródlądowego, w tym zwłaszcza konieczności rozszerzenia przedsięwzięcia związanego z budową połączenia wodnego Dunaj-Odra-Łaba o odgałęzienie do górnej Wisły.

Na etapie opracowania Prognozy, SRT nie zawierała informacji na temat planów budowy połączenia wodnego Dunaj-Odra-Łaba o odgałęzienie do górnej Wisły. W związku z powyższym projekt POŚ nie mógł odnosić się do konsekwencji przyrodniczych realizacji ww. przedsięwzięcia. Uwaga została zatem uznana za bezzasadną.

Analizy przyrodnicze

Zgłoszono zastrzeżenia do kompleksowości oraz szczegółowości przeprowadzonych analiz przyrodniczych. Zwrócono uwagę na brak uszczegółowionych analiz oraz wniosków w zakresie oddziaływania na bioróżnorodność, poszczególne gatunki zwierząt oraz siedliska roślin najbardziej narażone i mające znaczenie dla Wspólnoty oraz na integralność obszarów Natura 2000.

Biorąc pod uwagę ogólny charakter zapisów SRT (brak sformułowania kompletnej i zamkniętej listy przedsięwzięć inwestycyjnych) oraz jej strategiczny ogólnokrajowy charakter, przyjęto w POŚ pewne założenia metodyczne, zgodne z zapisami art. 52 ust. 1 i 2 ustawy OOS). W analizach oddziaływania na bioróżnorodność oraz obszary chronione przyjęto podstawowe założenie, że największy wpływ na ww. komponenty środowiska będzie miała realizacja oraz docelowa eksploatacja infrastruktury transportowej liniowej. Z tego też względu prezentowane w POŚ wnioski oparto w dużej mierze na wynikach i wnioskach z prognoz oddziaływania na środowisko *Programu Budowy Dróg Krajowych 2011-2015*, *Programu budowy i uruchomienia przewozów Kolejami Dużych Prędkości w Polsce* oraz *Master Planu dla Transportu Kolejowego w Polsce do 2030 roku*. Ponowna analiza oddziaływań przedsięwzięć przewidzianych w ww. dokumentach była nieuzasadniona i niemożliwa z uwagi na zakres przedmiotowy SRT, jej ogólnokrajowy charakter oraz ograniczenia metodyczne (konieczność przeanalizowania różnych wariantów realizacyjnych możliwa do przeprowadzenia na etapie wykonywania studium korytarzowego poprzedzającego uzyskanie decyzji środowiskowej dla konkretnego przedsięwzięcia inwestycyjnego). W związku z powyższym w części ocennej POŚ przytoczono wyniki badań i analiz przeprowadzonych i prezentowanych w innych opracowanych już prognozach. Niemniej jednak w celu doprecyzowania i skonkretyzowania zapisów w tym obszarze, rozszerzono część wnioskową projektu *Prognozy*, dodany został szerszy komentarz w zakresie wniosków płynących z analiz kolizji przyrodniczo-przestrzennych, wpływu na przedmiot i cel ochrony obszarów, mających znaczenie dla Wspólnoty oraz ich integralność.

Analizy spójności

Postulowano uzupełnienie listy dokumentów powiązanych z projektem SRT, które poddano w POŚ analizie spójności. Znaczną część uwag uznano za zasadną. Analizy spójności zostały rozszerzone o wskazane dokumenty.

Uwagi aksjologiczne

Zwracano uwagę na konieczność podniesienia rangi i nadania priorytetu realizacyjnym przedsięwzięciom z zakresu rozwoju infrastruktury wodnej śródlądowej oraz kolejowej. We wnioskach podkreślano proekologiczny charakter tych gałęzi transportu i ich rolę w rozwijaniu intermodalnych systemów transportu.

Postulaty te uznano za słuszne. W *Prognozie* wprowadzono stosowne zapisy podkreślające relatywnie niższą presję środowiskową wywieraną przez przedmiotowe gałęzie transportu, w porównaniu z infrastrukturą drogową. Pamiętać należy jednak, że środowiskowe aspekty nie są jedynym czynnikiem brany pod uwagę przy formułowaniu priorytetów realizacyjnych poszczególnym przedsięwzięć inwestycyjnych.

Metodyka oraz wnioski

Uwagi odnosiły się do części ocennej oraz wnioskowej projektu POŚ. Postulowano m.in. rozszerzenie typologii przedsięwzięć, konieczność uwzględnienia zależności pomiędzy rozwojem infrastruktury, a wzrostem popytu, konieczność pogłębienia analiz w kierunku prognozy emisji zanieczyszczeń.

Część ze zgłoszonych postulatów uznano za bezpodstawną lub niemożliwą do uwzględnienia przy obecnym stanie wiedzy, możliwą do rozważenia na etapie analizy i oceny zapisów programów wykonawczych do SRT.

Rekomendacje

Uwagi odnosiły się do proponowanych w projekcie POŚ działań minimalizujących, ograniczających lub kompensujących negatywne oddziaływania miały charakter szczegółowych zaleceń dotyczących realizacji konkretnych przedsięwzięć inwestycyjnych oraz konieczności rozwinięcia pojęcia oraz zasad prowadzenia kompensacji przyrodniczych.

Rekomendacje w zakresie realizacji inwestycji zostały już wcześniej uwzględnione w treści POŚ. Dokument uzupełniono o uszczegółowione zapisy dotyczące procedur kompensacji przyrodniczych oraz możliwe rozwiązania w zakresie ograniczania uciążliwości akustycznej portów lotniczych i wykonywanych na ich terenie operacji lotniczych.