

Załącznik nr 1 do:  
„Dokumentu Implementacyjnego  
do Strategii Rozwoju Transportu do 2020r.  
(z perspektywą do 2030 r.)



MINISTERSTWO  
INFRASTRUKTURY I ROZWOJU

---

**Podsumowanie strategicznej oceny  
oddziaływania na środowisko**  
**dla**  
Dokumentu Implementacyjnego  
do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r.  
(z perspektywą do 2030 r.)

Warszawa, sierpień 2014 r.

# Spis treści

1. Wstęp.....	3
1.1. Podstawa prawna.....	3
1.2. Przedmiot strategicznej oceny .....	3
Przedmiot oceny i uwarunkowania.....	3
2. Charakterystyka strategicznej oceny oddziaływania na środowisko.....	4
2.1. Uzgodnienie stopnia szczegółowości informacji zawartych w prognozie. ....	5
2.2. Prognoza oddziaływania dokumentu na środowisko .....	6
2.3. Opinie organów.....	7
2.4. Udział społeczeństwa.....	7
2.5. Analiza uwag i wniosków zgłoszonych podczas udziału społeczeństwa.....	9
3. Przebieg strategicznej oceny oddziaływania Dokumentu Implementacyjnego na środowisko .....	9
3.1. Uzasadnienie wyboru przyjętego dokumentu w odniesieniu do rozpatrywanych rozwiązań alternatywnych.....	9
3.2. Ustalenia prognozy i sposób uwzględnienia w dokumencie.....	10
3.3. Opinie właściwych organów i sposób uwzględnienia w dokumencie .....	10
3.4. Zgłoszone uwagi i wnioski i sposób uwzględnienia w dokumencie .....	10
3.5. Wyniki postępowania transgranicznego oddziaływania na środowisko i sposób uwzględnienia w dokumencie .....	21
3.6. Propozycje dotyczące metod i częstotliwości przeprowadzania monitoringu skutków realizacji postanowień dokumentu.....	22

## Załączniki

Załącznik 1. Raport z konsultacji z udziałem społeczeństwa

# 1. Wstęp

## 1.1. Podstawa prawna

Zgodnie z art. 55 ust. 3 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2013 r., poz. 1235 ze zm.), (dalej ustawa OOŚ) - do przyjętego dokumentu, załącza się pisemne podsumowanie zawierające m.in. informację, w jaki sposób zostały wzięte pod uwagę i w jakim zakresie zostały uwzględnione:

- 1) ustalenia zawarte w prognozie oddziaływania na środowisko;
- 2) opinie właściwych organów, o których mowa w art. 57 i 58 ustawy OOŚ, tj. Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska, Głównego Inspektora Sanitarnego oraz Dyrektorów Urzędów Morskich;
- 3) zgłoszone uwagi i wnioski;
- 4) wyniki postępowania transgranicznego oddziaływania na środowisko, jeżeli zostało przeprowadzone;
- 5) propozycje dotyczące metod i częstotliwości przeprowadzenia monitoringu skutków realizacji postanowień dokumentu.

Niniejszy załącznik stanowi podsumowanie przeprowadzonego zgodnie z wymogami ww. ustawy OOŚ postępowania strategicznej oceny oddziaływania na środowisko projektu Dokumentu Implementacyjnego do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku)- opracowane we wskazanym powyżej zakresie.

## 1.2. Przedmiot strategicznej oceny

### Przedmiot oceny i uwarunkowania

Ocenie poddany został **projekt Dokumentu Implementacyjnego do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.)** opracowany przez Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej<sup>1</sup> przekształcone w trakcie postępowania w Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju<sup>2</sup> następnie uaktualniony po konsultacjach społecznych z marca 2014.:

Dokument Implementacyjny do Strategii Rozwoju Transport do 2020 (z perspektywą do 2030 r.) (dalej DI) będąc uszczegółowieniem Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. określa cele operacyjne do realizacji w latach 2014 – 2020, w obszarze transportu drogowego, kolejowego, morskiego i wodnego śródlądowego, przy wykorzystaniu środków funduszy UE . Dokument ten jest wymagany przepisami wspólnotowymi określającymi warunki wstępne (ex ante) dla Umowy o Partnerstwie. Projekt DI jest bezpośrednio powiązany z Rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1303/2013. W rozporządzeniu tym określono cele tematyczne na jakie będą kierowane środki UE, w tym cele związane z infrastrukturą transportową (cel 7: "promowanie zrównoważonego transportu i usuwanie niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszej infrastruktury sieciowej"). Warunki dla otrzymania środków UE przez sektor transportu zostały określone w Załączniku XI pkt. 7 tego rozporządzenia.

---

<sup>1</sup> Utworzone na mocy rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 21 listopada 2011r. (Dz. U. z 2011r. Nr 250, poz. 1503)

<sup>2</sup> Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju powstało 27 listopada 2013 r. na mocy rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 27 listopada 2013 r. w sprawie utworzenia Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju oraz zniesienia Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej (Dz.U. 2013 poz. 1390)

W trakcie opracowywania Prognozy do DI powstały dwa powiązane dokumenty strategiczne Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko (POIiŚ 2014-2020) oraz tzw. Masterplany będące wynikiem realizacji Planu działań w zakresie planowania strategicznego w gospodarce wodnej<sup>3</sup>. POIiŚ 2014-2020 został przyjęty przez Radę Ministrów w dniu 8 stycznia 2014.

W prognozie szczególności przeanalizowano zgodność objętych DI projektów z wymaganiami Ramowej Dyrektywy Wodnej, oraz wynikających z niej dyrektyw „córek”, w szczególności Dyrektywy Powodziowej<sup>4</sup>.

Jest oczywiste, że wszystkie projekty muszą spełniać wymagania techniczne określone obowiązującymi przepisami, zarówno polskie, jak też wynikające z bezpośredniego stosowania rozporządzeń prawa unijnego (m in. dot. specyfikacji interoperacyjności we wszystkich komponentach)<sup>5</sup>.

Ze względu na zakres przedmiotowy DI nie znajdują zastosowania przepisy **Ramowej Dyrektywy Morskiej** i dyrektyw pochodnych gdyż inwestycje objęte DI (również tzw. „morskie”) są realizowane w granicach wód przejściowych i przybrzeżnych, dla których obowiązującym aktem prawnym jest Ramowa Dyrektywa Wodna.

## 2. Charakterystyka strategicznej oceny oddziaływania na środowisko

Ocenę strategiczną prowadzi organ administracji publicznej, który opracowuje strategię. Procedura oceny oddziaływania na środowisko projektu dokumentu jest określona ustawą ooś i składa się z następujących elementów:

---

<sup>3</sup> 2 lipca 2013 Rada Ministrów przyjęła „Plan działania w zakresie planowania strategicznego w gospodarce wodnej” nr 118/2013. Przyczyną stworzenia takiego planu było wskazanie przez KE konieczności podjęcia dodatkowych działań w procesie planowania strategicznego w gospodarowaniu wodami, wynikającej ze stwierdzonych przez KE niezgodności polskich planów gospodarowania wodami na obszarach dorzeczy w wymogami Ramowej Dyrektywy Wodnej oraz wątpliwości zgłaszanych w kontekście realizowanych i planowanych przedsięwzięć przeciwpowodziowych. KE oczekuje od Polski w szczególności opracowania przejściowych dokumentów strategicznych (tzw. Masterplanów) dla dorzeczy Odry i Wisły, które stanowiłyby uzupełnienie obowiązujących planów gospodarowania wodami do czasu ich aktualizacji w 2015 roku. i zapewniałyby zgodność projektów przeciwpowodziowych z prawodawstwem europejskim i ustawodawstwem krajowym. .

**Masterplany** dotyczą zasadniczo projektów przeciwpowodziowych, jednakże ze względu na charakter niektórych inwestycji śródlądowych realizujących zarówno cele przeciwpowodziowe jak i transportowe – są one objęte DI.

Od 4 kwietnia 2014 Masterplany są przedmiotem oceny strategicznej prowadzonej przez Prezesa Krajowego Zarządu Gospodarki Wodnej

<sup>4</sup> Dyrektywa 2007/60/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dn. 23 października 2007 r. w sprawie oceny ryzyka powodziowego i zarządzania nim,

<sup>5</sup> Jednym z wielu wymogów jest zgodność z Decyzją KE z dnia 25 stycznia 2012 r. w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności w zakresie podsystemów „Sterowanie” transeuropejskiego systemu kolei (notyfikowana jako dokument nr C(2012) 172) – zwana także European Deployment Plan. Określa zarówno kwestie techniczne jak i zasady wdrażania ERTMS (np. terminy wdrożenia na poszczególnych korytarzach czy

zasadę, że każdy projekt finansowany z UE ma mieć ERTMS). Narodowy Plan Wdrożenia ERTMS został przyjęty przez Radę Ministrów w marcu 2007

- opracowanie projektu dokumentu przez odpowiednią Instytucję Zarządzającą (w tym przypadku Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju),
- uzgodnienie zakresu i stopnia szczegółowości prognozy oddziaływania na środowisko z właściwymi organami określonymi w ustawie OOŚ,
- opracowanie projektu prognozy oddziaływania na środowisko dla projektu dokumentu (w tym przypadku projektu Dokumentu Implementacyjnego),
- opiniowanie projektu prognozy oddziaływania na środowisko przez właściwe organy,
- konsultacje społeczne projektu dokumentu oraz projektu prognozy oddziaływania na środowisko składające się z:
  - a) podania do publicznej wiadomości informacji o:
    - przystąpieniu do opracowania projektu dokumentu i jego przedmiocie,
    - możliwości 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,
  - b) przyjmowania uwag i wniosków,
  - c) rozpatrzenia uwag i wniosków,
- sporządzenie wersji końcowej prognozy, w tym uzasadnienia uwzględniającego uwagi zgłoszone w ramach uzgodnień z organami oraz w trakcie konsultacji społecznych,
- przyjęcie dokumentu,
- sporządzenie pisemnego podsumowania zgodnie z art. 55 ust. 3 ustawy ooś,
- przekazanie dokumentu i pisemnego podsumowania organom opiniującym,
- zamieszczenie danych o dokumencie i pisemnym podsumowaniu w publicznie dostępnym wykazie danych,
- prowadzenie monitoringu skutków realizacji postanowień przyjętego dokumentu w zakresie oddziaływania na środowisko.

Na potrzeby oceny strategicznej do projektu Dokumentu Implementacyjnego przewidziano dodatkowo tzw. konsultacje nieformalne, które nie są uregulowane ustawą OOŚ. Zostały one przeprowadzone na początkowym etapie przygotowywania oceny strategicznej; miały one na celu przekazanie społeczeństwu jak najwcześniej informacji o procesie i projektowanym dokumencie oraz zebranie na ten temat opinii i uwag od wszystkich zainteresowanych osób i instytucji.

## **2.1. Uzgodnienie stopnia szczegółowości informacji zawartych w prognozie.**

Zgodnie z art. 53 ustawy ooś (Dz.U. z 24 października 2013 r. Poz. 1235 z późn. zmianami) 24 października 2013 r., organ opracowujący projekt dokumentu, uzgadnia z właściwymi organami, o których mowa w art. 57 i 58 tejże ustawy, zakres i stopień szczegółowości informacji wymaganych w prognozie oddziaływania na środowisko.

W przypadku DI organem właściwym w sprawach opiniowania i uzgadniania w ramach strategicznych ocen oddziaływania na środowisko jest:

- 1) Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska Przebieg strategicznej oceny oddziaływania Dokumentu Implementacyjnego na środowisko,
- 2) Główny Inspektor Sanitarny,
- 3) Ponieważ planowana realizacja DI dotyczy również obszarów morskich, organem właściwym w sprawach opiniowania i uzgadniania w ramach strategicznych ocen oddziaływania na środowisko są także Dyrektor Urzędu Morskiego Gdyni, Dyrektor Urzędu Morskiego w Szczecinie o Dyrektor Urzędu Morskiego w Słupsku.

Odpowiadając na pismo z dnia 23 grudnia 2013 r. [znak: DF4mkr-0831-2b(35)/13], w którym zwrócono się do Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska z prośbą o uzgodnienie zakresu i stopnia szczegółowości informacji wymaganych w prognozie oddziaływania na środowisko dla zaktualizowanego projektu *Dokumentu Implementacyjnego dla Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.)* 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 2008 r. Nr 199 poz. 1227 ze zm. dalej: *ustawa ooś*), Dyrektor GDOŚ uzgodnił zakres Prognozy pismem DOOŚsoos.411.19.2013.JP-1 z dnia 27 stycznia 2014 (Zał. 1.1.).

Odpowiadając na pismo z dnia 23.12.2013 r., znak: DF4mkr-0831-2b(36)/13, 146814/13 w sprawie zakresu i stopnia szczegółowości informacji wymaganych w prognozie oddziaływania na środowisko dla projektu *Dokumentu Implementacyjnego dla Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.)*, na podstawie 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 2013 r. poz. 1235 j.t.), Główny Inspektor Sanitarny uzgodnił zakres prognozy pismem GIS-HS-NS-073-125/EN/13 z dnia 31.12.2013 (Zał. 1.2.).

Odpowiadając na pismo z dnia 23.12.2013 r., pismo znak DF4mkr-0831-2b(37)/13 z 23.12.2013r. (data wpływu 02.01.2014r.), Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni uzgodnił zakres prognozy pismem INZ/ZP-8316/149/13 z dnia 13.01.2014r. (Zał. 1.3).

W odpowiedzi na wystąpienie z dnia 23 grudnia 2013 r. (pismo znak: DF4mkr-0831-2b(34)/13, 146830/13), Dyrektor Urzędu Morskiego w Szczecinie uzgodnił zakres prognozy pismem znak: OW –IV-072/001/04/14z dnia 13 stycznia 2014. (Zał. 1.4).

W odpowiedzi na pismo z dnia 23 grudnia 2013 r. (pismo o sygn.: FD4mkr-0831-2b(33)/13, 146817/13), Dyrektor Urzędu Morskiego w Słupsku uzgodnił zakres i stopień szczegółowości prognozy pismem OW-B5-074/01/14. (Zał. 1.5).

## **2.2. Prognoza oddziaływania dokumentu na środowisko**

Minister Rozwoju i Infrastruktury w wyniku przetargu publicznego dokonał wyboru i konsorcjum firm WS Atkins - Polska sp z o.o. i FPP Consulting sp z o.o. jako wykonawcę prognozy i zawarł z nim umowę w dniu 7.10.2013 Zgodnie z warunkami SIWZ a następnie umowy Konsorcjum opracowało projekt prognozy oddziaływania na środowisko dla projektu Dokumentu Implementacyjnego.

### 2.3. Opinie organów

Zgodnie z Art. 54. 1. ustawy ooś organ opracowujący projekt dokumentu, który podlega ocenie strategicznej, poddaje projekt, wraz z prognozą oddziaływania na środowisko, opiniowaniu przez właściwe organy.

Organami właściwymi do opiniowania i uwzględniania w ramach strategicznej oceny oddziaływania na środowisko były (zgodnie z art 57 i 58 ustawy ooś):

- Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska
- Główny Inspektor Sanitarny
- oraz Dyrektorzy Urzędów Morskich w Gdyni, Szczecinie i Słupsku

W dniu 18 czerwca 2014 r. pismem (znak DPI-V-82106-11-NZ/14) . Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju przekazało projekty DI oraz Prognozy do GDOŚ do zaopiniowania w trybie art. 54 ust. 1 ustawy ooś) projektu *Dokumentu Implementacyjnego do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.)*, dalej: *DI*, wraz ze sporządzoną do niego prognozą oddziaływania na środowisko, w wersji uaktualnionej po przeprowadzeniu konsultacji społecznych w celu wydania opinii, stosownie do wymagań art. 54 ust. 1 ustawy OOŚ.(zał. 3a)

W odpowiedzi na pismo MiR z dnia 27 marca 2014 (znak: DPI-V-82106-9-NZ/14 83770/14), Główny Inspektor Sanitarny poinformował pismem GIŚ-HŚ-NS-073-31/EN/14 z dnia 23 kwietnia 2014 – że nie wnosi uwag (Zał. 3b)

W odpowiedzi na pismo MIR nr DPI-V-82106 – 10 – NZ/14. 83456/14 z dnia 17 marca 2014 Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni poinformował pismem IOŚ – WW 780/74/14 z dnia 16 kwietnia 2014 – że nie wnosi uwag

W odpowiedzi na pismo MiR z dnia 27 marca 2014 (znak: DPI-V-82106-9-NZ/14 83770/14) Dyrektor Urzędu Morskiego w Szczecinie, pismem (znak OW-IV-070/02/02/14) z dnia 14 kwietnia 2014 zaopiniował pozytywnie przedłożony projekt dokumentu wraz z prognozą oddziaływania na środowisko

W odpowiedzi na pismo MiR z dnia 27 marca 2014 (znak: DPI-V-82106-8-NZ/14 83463/14) Dyrektor Urzędu Morskiego w Słupsku, pismem (znak OW-B5-074/02-4/14) z dnia 15 kwietnia 2014 zaopiniował pozytywnie przedłożony projekt dokumentu wraz z prognozą oddziaływania na środowisko

Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska swoje stanowisko przedstawił w piśmie z dnia 11 lipca 2014 roku (DOOŚsoos.410.9.2014.JP). W swoim piśmie zgłosił potrzebę dokonania pewnych korekt w prognozie co zostało w pełni uwzględnione. Szczegółowa informacja w tym zakresie znajduje się w poniższej w rozdziale 3.3 niniejszego dokumentu.

### 2.4. Udział społeczeństwa

Zgodnie z art 54.2. ustawy ooś, organ opracowujący projekt dokumentu zapewne możliwość udziału społeczeństwa w strategicznej ocenie oddziaływania na środowisko.

Konsultacje społeczne w ramach procesu strategicznej oceny oddziaływania na środowisko przedmiotowego dokumentu podzielono na dwa etapy.

**Pierwszy etap, zakończony w dniu 5 lutego 2014 roku**, dotyczył możliwości wyrażenia opinii nt. projektu *Dokumentu Implementacyjnego do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.)* oraz możliwości zgłoszenia wszelkich innych uwag i wniosków w tym wskazania obszarów, które powinny zostać objęte analizami w przedmiotowej strategicznej ocenie oddziaływania na środowisko.

W drugim etapie, zakończonym w dniu 18 kwietnia 2014 roku zaprezentowana została m.in. prognoza wpływu ww. dokumentu na środowisko i zapewnienie udziału społeczeństwa w procesie strategicznej oceny oddziaływania na środowisko, zgodnie z przepisami działu III rozdział 1 i 3 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko oraz odbyły się jednodniowe konferencje w wybranych ośrodkach miejskich w kraju.

- 21 marca w Rzeszowie w gmachu Podkarpackiego Urzędu Wojewódzkiego,
- 25 marca w Katowicach w gmachu Uniwersytetu Śląskiego, Wydziału Prawa i Administracji,
- 1 kwietnia w Szczecinie w gmachu Zachodniopomorskiego Urzędu Wojewódzkiego,
- 4 kwietnia w Warszawie w gmachu Mazowieckiego Urzędu Wojewódzkiego.

Etap I (informowanie i wymiana opinii) miał charakter nieformalny z punktu widzenia wymogów dotyczących procedury strategicznej oceny oddziaływania. Etap ten był realizowany równolegle z konsultacjami społecznymi Dokumentu Implementacyjnego, które wynikają z ustawy z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju (Dz. U.2006 nr 227, poz. 1658). Na tym etapie zainteresowani w okresie 35 dni czyli od 2 stycznia do 5 lutego 2014 r. mógł zapoznać się z projektem Dokumentu Implementacyjnego, mieli możliwość wniesienia uwag i wniosków dotyczących treści projektu DI oraz kwestii ochrony środowiska. Celem tego etapu konsultacji było również zebranie informacji dotyczących kwestii problemowych z zakresu środowiska.

Minister Infrastruktury i Rozwoju ogłoszeniem z dnia 19 grudnia 2013 roku (sygn. DF4mkr-0831-2b(30) /13) dokonał zawiadomienia o możliwości zapoznania się z niezbędną dokumentacją sprawy oraz wskazał terminy i miejsca składania uwag i wniosków. Społeczeństwo otrzymało zawiadomienie za pośrednictwem informacji prasowych, tablic ogłoszeniowych urzędów oraz przez strony internetowe Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju, inwestorów i urzędów administracji rządowej i samorządowej.

Etap II miał charakter konsultacji formalnych trwających 28 dni zgodnie z ustawą OoŚ. Został zrealizowany w okresie od 21 marca do 18 kwietnia 2014 r. na podstawie art. 3 ust. 1 pkt. 11 oraz art. 39 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 2013 r., poz. 1235 j.t.).

Minister Infrastruktury i Rozwoju ogłoszeniem z dnia z dnia 12 marca 2014 roku (sygn. DPI-V-82106-2-MKR/14) dokonał zawiadomienia o możliwości zapoznania się z niezbędną dokumentacją sprawy oraz wskazał terminy i miejsca składania uwag i wniosków. Społeczeństwo otrzymało zawiadomienie za pośrednictwem informacji prasowych, tablic ogłoszeniowych urzędów oraz przez strony internetowe Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju, inwestorów i urzędów administracji rządowej i samorządowej.



## **2.5. Analiza uwag i wniosków zgłoszonych podczas udziału społeczeństwa**

Wnioski, w ramach konsultacji społecznych, były zgłaszane zarówno osobiście w czasie zorganizowanych spotkań jak też przesłane w postaci pisma lub też drogą elektroniczną na dedykowany adres mailowy lub za pośrednictwem dedykowanej strony WWW w wersji wypełnianej on-line ankiety elektronicznej. Zgłoszone wnioski były katalogowane i jeśli dotyczyły dokumentu programowego - przekazywane do zespołu programującego, a jeśli dotyczyły prognozy - zespołowi ekspertów opracowujących prognozę. Część wniosków uwzględniono w wersji poprawionej prognozy, a na wszystkie udzielono odpowiedzi lub zajęto odpowiednie stanowisko w poruszanej sprawie.

Szczegółowa informacja dotycząca konsultacji społecznych w ramach niniejszej oceny oraz sposobu uwzględnienia wniosków i uwag wraz z wyjaśnieniem przyczyn dla, których części uwag nie uwzględniono znajduje się w załączniku numer 1 do niniejszego dokumentu.

## **3. Przebieg strategicznej oceny oddziaływania Dokumentu Implementacyjnego na środowisko**

### **3.1. Uzasadnienie wyboru przyjętego dokumentu w odniesieniu do rozpatrywanych rozwiązań alternatywnych**

Projekt Dokumentu Implementacyjnego do Strategii Rozwoju Transport do 2020 (z perspektywą do 2030 r.) (DI) będąc uszczegółowieniem Strategii Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku) w oparciu o określone cele operacyjne do realizacji w latach 2014 – 2020 w obszarze transportu drogowego, kolejowego, morskiego i wodnego śródlądowego przy wykorzystaniu środków funduszy UE i opracowanego zestawu kryteriów wyboru projektów tworzy ranking inwestycji drogowych, kolejowych, morskich i wodnych śródlądowych do dofinansowania ze środków funduszy UE, w tym środków Funduszu Spójności (FS), środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego (EFRR) oraz środków instrumentu „Łącząc Europę” (CEF). Na podstawie przygotowanego rankingu ustalona zostanie ostateczna lista inwestycji, które mogą otrzymać dofinansowanie w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2014-2020 (POIiŚ 2014-2020) oraz w ramach Programu Operacyjnego Polska Wschodnia na lata 2014-2020 (POPW 2014-2020). W konsekwencji dokument rozstrzyga co do priorytetów realizacji w poszczególnych gałęziach transportu.

DI jest dokumentem wdrażającym założenia i cele SRT. DI określa sposób realizacji szczegółowych celów wynikających ze SRT priorytetyzuje też listę inwestycji, które planuje się realizować z wykorzystaniem środków UE na lata 2014 - 2020. Istotą DI nie jest określanie nowych kierunków działań, ale wskazanie w hierarchizacji konkretnych zamierzeń inwestycyjnych mających przyczynić się do spełnienia celów określonych w dokumencie nadrzędnym, czyli SRT. Decyzje warunkujące SRT oraz przyjęte programy strategiczne zasadniczo kierunkują, a zarazem ograniczają DI jeśli chodzi o dowolność w formowaniu działań w poszczególnych gałęziach zawężając jego rolę do wskazania w kontekście planowanego budżetu prac, które z zadań należy podjąć najpilniej i które najszybciej przyniosą najwięcej efektów z punktu widzenia wyżej przyjętych strategii, programów i założeń. Faktycznie proces ten był wykonywany według wcześniej wytyczonej ścieżki i nie mógł od niej odbiegać, aby nie prowadzić do niezgodności z głównymi zamierzeniami w

zakresie budowy, rozbudowy, modernizacji istniejącej infrastruktury poszczególnych gałęzi transportu, wynikającymi z dotychczas przyjętych i znajdujących się w trakcie realizacji sektorowych planów oraz programów rozwoju, szczebla krajowego i regionalnego.

W wyniku wykonanej oceny przeanalizowano wpływ realizacji dokumentu jako całości na środowisko. Udało się też zidentyfikować te zadania dokumentu, które mogą mieć większe znaczenia negatywne dla środowiska. Z tego względu zaleceniem wynikającym z oceny jest uwzględnienie tego aspektu w priorytetyzacji listy przedsięwzięć śródlądowych. Ponadto w DI uwzględnia się kryterium preferencji projektów, które zostały zbadane pod kątem wpływu na środowisko i dopuszczone do realizacji decyzją o środowiskowych uwarunkowaniach.

Uwzględnienie wyników oceny w rankingu de facto sprowadziło się do otrzymania alternatywnej wobec pierwotnej listy inwestycji priorytetowych.

### 3.2. Ustalenia prognozy i sposób uwzględnienia w dokumencie

W DI kryterium ochrony środowiska pośrednio uwzględniono poprzez preferowanie projektów które zostały zbadane pod kątem wpływu na środowisko i dopuszczone do realizacji decyzją o środowiskowych uwarunkowaniach.

W prognozie zaproponowano uwzględnienie kryteriów środowiskowych w ostatecznej wersji Dokumentu Implementacyjnego. Jako spełnienie tego wymogu proponuje się uwzględnić w punktacji przedsięwzięć ujemny punkt w przypadku gdy istnieje duże prawdopodobieństwo znaczącego negatywnego oddziaływania na obszary Natura 2000. Taka zmiana punktacji odzwierciedla fakt że:

- realizacja projektu wiąże się z poważnym problemem środowiskowym,
- zgoda na realizację przedsięwzięcia może być uwarunkowana wykonaniem skutecznej kompensacji.

### 3.3. Opinie właściwych organów i sposób uwzględnienia w dokumencie

Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska w swoim stanowisku z dnia 11 lipca 2014 roku (DOOŚsoos.410.9.2014.JP) zgłosił potrzebę dokonania pewnych korekt w prognozie co zostało w pełni uwzględnione. Szczegółowa informacja w tym zakresie znajduje się w tabeli poniżej:

L.p.	Uwaga GDOŚ	Sposób korekty/komentarz
	Uwaga ogólna:	
1	Odnosząc się do treści rozdziału 11 Propozycje dotyczące przewidywanych metod analizy skutków realizacji projektowanego dokumentu (str. 404) proponuje się dodanie nowego wskaźnika, który określałby liczbę inwestycji, w przypadku, których stwierdzono znaczący negatywny wpływ na obszary Natura 2000. Wprawdzie w odniesieniu do obszarów Natura 2000 w rozdziale 12.4 zaproponowano uwzględnienie „monitorowania zmian stopnia ochrony obszarów Natura 2000, które potencjalnie mogą znaleźć się w zasięgu prawdopodobnych znaczących oddziaływań (Grupa I i II)” wykonywane w ramach monitoringu określonego w planie zadań ochronnych dla	Zgodnie z uzgodnieniami z MIR zdecydowano o usunięciu z raportu wskaźnika „monitorowanie zmian stopnia ochrony obszarów Natura 2000, które potencjalnie mogą znaleźć się w zasięgu prawdopodobnych znaczących oddziaływań (Grupa I i II) realizowanych przez RDOŚ w ramach monitoringu określonego w planach ochrony dla danego obszaru”. Zamiast niego uwzględniono wskaźnik zaproponowany w piśmie z uwagami tj: „Monitorowanie liczby inwestycji, w przypadku, których stwierdzono znaczący negatywny wpływ na obszary Natura 2000”. Monitoring ten będzie prowadzony przez MIR w ramach monitorowania

L.p.	Uwaga GDOŚ	Sposób korekty/komentarz
	danego obszaru, jednak zalecane byłoby ponowne przeanalizowanie zasadności uwzględnienia tego parametru. Należy bowiem wskazać, że „zmiany stopnia ochrony” mogą być spowodowane nie tylko realizacją inwestycji wymienionych w projektowanym DI, ale również innych przedsięwzięć, a także wystąpieniem czynników naturalnych.	wdrożenia i realizacji DI i będzie on sukcesywnie uzupełniany w oparciu o wykonywane szczegółowe oceny oddziaływania na środowisko. Jednocześnie pozwoli on na weryfikację potencjalnych oddziaływań na obszary N2000 opisanych w prognozie oddziaływania na środowisko.
Uwagi szczegółowe do prognozy oddziaływania na środowisko		
2	Na stronie 15 w drugim akapicie przywołano nieaktualną wersję <i>ustawy ooś</i> . Powinno być: „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 2013 r., poz. 1235 z późn. zm.)	Dokonano zmiany zgodnie z uwagą.
3	W rozdziałach 2.3.1 oraz 2.3.2 (str. 46-51) odniesiono się jedynie do Ramowej Dyrektywy Wodnej 2000/60/WE oraz ustawy Prawo Wodne, a pominięto Dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/56/WE z dnia 17 czerwca 2008 r. ustanawiającą ramy działań Wspólnoty w dziedzinie polityki środowiska morskiego (dyrektywa ramowa w sprawie strategii morskiej) oraz Dyrektywę 2006/118/We Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 12 grudnia 2006 r. w sprawie ochrony wód podziemnych przed zanieczyszczeniem i pogorszeniem ich stanu.	<p>Analizy przedstawione w dokumencie odnoszą się do wszystkich wymienionych dyrektyw z naciskiem na Ramową Dyrektywę Wodną. Analiza wpływu na wody powierzchniowe uwzględniała Dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/56/WE z dnia 17 czerwca 2008 r. ustanawiającą ramy działań Wspólnoty w dziedzinie polityki środowiska morskiego (dyrektywa ramowa w sprawie strategii morskiej). W wyniku analiz stwierdzono jednak, że założenia dyrektywy nie obejmują swoim zakresem projektów analizowanych w Prognozie. W przypadku dyrektywy 2006/118/We Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 12 grudnia 2006 r. w sprawie ochrony wód podziemnych przed zanieczyszczeniem i pogorszeniem ich stanu podstawowe założenia dyrektywy wynikają z zapisów dyrektywy wodnej, co wynika już z preambuły dyrektywy 2006/118/We:</p> <p><i>„Ochrona części wód podziemnych, które wykorzystuje się lub które zamierza się wykorzystywać w przyszłości do pozyskiwania wody pitnej, musi być realizowana w taki sposób, aby unikać pogorszenia, jakości takich zasobów wodnych w celu zredukowania poziomu uzdatniania wody pitnej, zgodnie z art. 7 ust. 2 i 3 dyrektywy 2000/60/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2000 r. ustanawiającej ramy wspólnotowego działania w dziedzinie polityki wodnej”</i></p> <p>Ponadto należy podkreślić, że wymogi RDW są znacznie szersze i jako dyrektywy nadrzędnej mogą być postrzegane, jako bardziej restrykcyjne. W prognozie zmodyfikowano zapisy w metodyce w punktach 2.3.1 i 2.3.2 wskazując na obie ww. dyrektywy.</p>

L.p.	Uwaga GDOŚ	Sposób korekty/komentarz
4	<p>W rozdziale 2.3.6. (str. 53), opisującym metodykę oceny wpływu inwestycji na krajobraz „<i>Nie uwzględniono inwestycji śródlądowych oraz morskich, gdyż są to inwestycje o charakterze głównie punktowym, (...)</i>”. Stwierdzenie to budzi zastrzeżenia, gdyż punktowy charakter tych inwestycji nie wyklucza ich wpływu na krajobraz. Inwestycje śródlądowe, polegające na regulacji koryt rzecznych oraz zmianie stosunków wodnych mogą mieć istotny wpływ na otaczający krajobraz, natomiast obiekty budowlane, zarówno w inwestycjach śródlądowych (budowa stopnia wodnego, odbudowa budowli regulacyjnych), jak i morskich (np. budowa nabrzeża, stworzenie stanowisk statkowych, infrastruktura portowa i komunikacyjna) stanowią zwykle nowe elementy w lokalnym krajobrazie. Biorąc pod uwagę powyższe, prognoza powinna uwzględniać te aspekty, również z uwagi na fakt, iż na stronie 335 stwierdzono, iż „<i>budowa stopnia wodnego na Wiśle poniżej Włocławka (inwestycja śródlądowa nr 14) zlokalizowana jest w zasięgu Obszaru Chronionego Krajobrazu Niziny Ciechocińskiej</i>”, natomiast na stronie 344 wykazano iż 6 planowanych inwestycji morskich może mieć potencjalny wpływ na obszar chronionego krajobrazu.</p>	<p>Zmieniono zapisy rozdziału 2.3.6. W analizach brano pod uwagę wpływ wszystkich rodzajów inwestycji na krajobraz jednakże w wyniku analiz uznano, że oddziaływania inwestycji śródlądowych oraz morskich są bardzo niewielkie z tego powodu zmodyfikowano nieprecyzyjne zapisy w metodyce i w pkt. 5.3.6 dodano następujący tekst:</p> <p><i>Jako punkt wyjścia do analiz założono, że wpływ inwestycji śródlądowych oraz morskich na krajobraz będzie niewielki, gdyż są to inwestycje o charakterze głównie modernizacyjnym i punktowym, podobne założenie przyjęto dla modernizacji oraz rehabilitacji linii kolejowych, gdyż są to prace planowane na istniejących liniach kolejowych. Rozpatrywano jednak specyfikę danego projektu i w przypadku inwestycji, które mogą stać się dominantą krajobrazową analizowano oddziaływania na krajobraz w sposób bardziej szczegółowy. Dotyczy w szczególności zapor wodnych i/lub innych inwestycji zlokalizowanych na obszarach cennych krajobrazowo. Ponadto w przypadku modernizacji lub remontu istniejącej infrastruktury śródlądowej lub morskiej z dużym prawdopodobieństwem można stwierdzić, że inwestycje te przyczynią się do poprawy aspektów krajobrazowych i pozytywnego wpływu inwestycji na krajobraz.</i></p> <p>W kilku przypadkach stwierdzono potencjalny wpływ na krajobraz tych typów inwestycji, co zostało słusznie przywołane w uwadze i co ma swoje odzwierciedlenie w dokumencie m.in. w podsumowaniach oddziaływań na krajobraz. W celu doprecyzowania w dokumencie po podsumowaniu, w którym wspomniano o 6 inwestycjach morskich dodano następujący tekst: <i>Zgodnie z założeniami metodycznymi inwestycje śródlądowe, morskie, punktowe a także rehabilitacje i modernizacje linii kolejowych nie będą miały wpływu na krajobraz lub będzie on niewielki lub nawet pozytywny. Z wymienionych powyżej inwestycji jedynie 1 inwestycja może powodować ewentualne oddziaływanie na krajobraz w postaci ustanowienia dominanty krajobrazowej i jest to Budowa stopnia wodnego na Wiśle poniżej Włocławka, element śluza – nr DI 14. Z uwagi na przekształcenia krajobrazu spowodowane już istniejącą zaporą w rejonie Włocławka oraz możliwość odpowiedniego wkomponowania inwestycji w otaczający krajobraz na etapie projektu budowlanego oddziaływanie to nie powinno być ono znaczące.</i></p>

L.p.	Uwaga GDOŚ	Sposób korekty/komentarz
	<p>Jednocześnie odnosząc się do zapisów zawartych w załączniku G <i>Rozwiązania mające na celu zapobieganie, ograniczanie lub kompensację przyrodniczą negatywnych oddziaływań na środowisko</i>, dotyczących działań mających na celu minimalizację negatywnego wpływu omawianych inwestycji na krajobraz „<i>Należy przewidzieć takie rozwiązania, które pozwolą na wkomponowanie nowej infrastruktury i obiektów towarzyszących w otaczający krajobraz</i>” (strona 520 Tomu II), należy stwierdzić iż z ww. powodów zalecenia, o których mowa w przytoczonym zapisie powinny mieć również zastosowanie do inwestycji śródlądowych oraz morskich.</p> <p>Ponadto należy zauważyć, że przedmiotowy dokument nie przewiduje żadnych rozwiązań minimalizujących negatywne oddziaływanie na cenne aleje przydrożne.</p>	<p>W załączniku G doprecyzowano przytoczone w uwadze zapisy na następujące:</p> <p><i>Należy przewidzieć takie rozwiązania, które pozwolą na wkomponowanie nowej infrastruktury i obiektów towarzyszących w otaczający krajobraz. Dotyczy wszystkich rodzajów projektów zarówno kolejowych i drogowych, ale i także śródlądowych i morskich. Szczególną uwagę należałoby jednak poświęcić odpowiedniemu dobraniu kolorystyki i stosowanych materiałów w zakresie ekranów akustycznych, przy inwestycjach liniowych (kolejowych i drogowych).</i></p> <p>W kwestii alei przydrożnych, w dokumencie nie podano działań minimalizujących gdyż problematyka ta dotyczy głównie dróg o niższym standardzie tj. dróg lokalnych, powiatowych natomiast DI uwzględnia projekty związane z budową lub przebudową dróg ekspresowych i autostrad. Ewentualne kolizje lub oddziaływania na aleje przydrożne mogą występować jedynie w przypadku przebudowy dróg lokalnych a na skutek realizacji projektów dróg ekspresowych i autostrad. Są to jednak pojedyncze przypadki, które powinny być rozpatrywane w ramach ocen oddziaływania dla tych projektów a nie na etapie oceny strategicznej.</p>
5	Dane przedstawione na stronie 56 dotyczące liczby obszarów mających znaczenie dla Wspólnoty oraz dane w tabeli 3 znajdującej się na stronie 57, należy zaktualizować.	Dane dotyczące liczby obszarów Natura 2000 zweryfikowano; w tabeli nr 3 poprawiono powierzchnię i udział % obszarów Natura 2000.
6	W legendach do diagramów, zaprezentowanych na stronach 62-63 zastosowano inne barwy, niż w diagramach, co zmniejsza ich czytelność.	Kolor użyty w legendzie został poprawiony.
7	W rozdziałach 3.1.4 – 3.1.10 (str. 66-79) omówiony został aktualny stan poszczególnych grup gatunków zwierząt oraz ich statusy ochronne wraz ze wskazaniem potencjalnych zagrożeń na ich populacje ze strony inwestycji kolejowych, drogowych, śródlądowych oraz morskich na te grupy zwierząt. Jednak w przypadku płazów i gadów (rozdział 3.1.7, str. 72-74) opisano jedynie ogólnie występujące i potencjalne zagrożenia dla tych grup zwierząt, jednak nie wskazano jaki wpływ mogą mieć na nie planowane w przedmiotowym dokumencie inwestycje, w związku z powyższym informacje te należy uzupełnić.	Uzupełniono o potencjalne zagrożenia inwestycji transportowych w odniesieniu do herpetofauny - rozdział 3.1.7. Płazy i gady.
8	Na stronie 66 stwierdzono, że „do krajowych ssaków należą także 3 gatunki fok (...) oraz 13 gatunków waleni, lecz z tej liczby tylko morświn częściej pojawia się u naszych wybrzeży”. Należałoby sprecyzować o jakie gatunki waleni	Zweryfikowano wskazany zapis, usunięto odniesienie do 13 gatunków waleni, pozostawiono odniesienie do morświna (rozdz. 3.1.4 Ssaki stan środowiska).

L.p.	Uwaga GDOŚ	Sposób korekty/komentarz
	<p>chodzi i z jakich źródeł pochodzą dane, bowiem gatunków które były na przestrzeni kilkudziesięciu lat sporadycznie notowane na terenie Morza Bałtyckiego (a akwen ten znajduje się poza ich naturalnym zasięgiem) nie można zaliczać do krajowej fauny. Ponadto należy sprecyzować, co oznacza stwierdzenie „morświn częściej pojawia się u naszych wybrzeży”. Morświn jest gatunkiem objętym ścisłą ochroną gatunkową oraz przedmiotem ochrony kilku obszarów Natura 2000 na obszarach morskich. Należałoby zatem potraktować go jako jedyne i głównego przedstawiciela waleni w rodzimej faunie Bałtyku i doprecyzować informacje na temat jego występowania u polskich wybrzeży.</p>	
9	<p>Zalecane byłoby wyjaśnienie na jakiej podstawie w macierzy Leopolda (Tabela 20, str. 158) Autorzy przyporządkowali oddziaływania do danych typów w odniesieniu do czasu ich trwania. Przykładowo nie jest jasne dlaczego hałas określono jako oddziaływanie długoterminowe i chwilowe, a kolizje jako oddziaływanie długoterminowe i stałe.</p>	<p>Jak wskazano w raporcie Ocena przedstawiona w macierzy Leopolda obejmują teoretyczną analizę możliwych oddziaływań typów projektów (budowa nowej drogi, modernizacja linii kolejowej), a nie analizę konkretnych inwestycji ujętych w DI (z ich lokalizacją, specyfiką itp.). Była ona punktem wyjścia do dalszych analiz dla konkretnych projektów z DI, które omówiono w dalszych rozdziałach. Została ona wykonana metodą ekspercką. Kwalifikacja oddziaływań i rozróżnienie długość ich trwania na długo, krótko i średnio terminowe, stałe, chwilowe została oparta o wymogi ustawy OOS oraz dobrą praktykę wykonywania podobnych opracowań. Kwalifikacja i określenie przyjętej długości trwania danych oddziaływań zawartych w macierzy dokonywane było metodą ekspercką i było wynikiem długotrwałych dyskusji. Należy jednak podkreślić, że mimo przyjęcia wspólnych założeń, eksperci podchodzili do oceny w sposób różnorodny. Należy podkreślić, że hałas na etapie budowy ma charakter tymczasowy, podczas gdy zaistnienie kolizji przestrzennej z innymi obiektami powoduje oddziaływania trwające przynajmniej w trakcie całego cyklu życia projektu, a w wielu wypadkach wręcz nieodwracalne.</p>
10	<p>Należy także wyjaśnić dlaczego w Tabeli 27 (str. 170) ilość kolizji inwestycji drogowych z rezerwatami przyrody wynosi 26, a inwestycji kolejowych 15, natomiast w Tabeli 28 (str. 178) ilość kolizji inwestycji drogowych z rezerwatami wynosi 13, a inwestycji kolejowych – 12, bądź dokonać korekty danych, jeżeli okaże się konieczna.</p>	<p>Informacje przedstawione w tabeli 27 są poprawne w odniesieniu do ilości kolizji inwestycji drogowych z rezerwatami przyrody, w związku, z czym dokonano korekty zapisu w tabeli 28 w rozdziale 7.2.1. Wpływ na różnorodność biologiczną.</p>
11	<p>Diagramy na stronach 173-176 są zbyt małe i słabo czytelne. Zaleca się przedstawienie jednego diagramu na stronie. Na stronie 173 legenda do pierwszego diagramu jest niepełna.</p>	<p>Uzupełniono legendę do pierwszego diagramu. Diagramy zgodnie z zaleceniem, przedstawiono oddzielnie na poszczególnych stronach.</p>

L.p.	Uwaga GDOŚ	Sposób korekty/komentarz
12	W rozdziale 7.2.1 Wpływ na różnorodność biologiczną, na stronie 177, należy uzupełnić zdanie o ust 4 art. 15 ustawy o ochronie przyrody, który dotyczy odstępstw od zakazów względem rezerwatów przyrody: „Przy planowaniu realizacji inwestycji, które przecinają tereny parków narodowych oraz rezerwatów przyrody, należy każdorazowo przeanalizować czy dana inwestycja narusza zakazy określone w art. 15 ustawy o ochronie przyrody oraz czy realizacja inwestycji może podlegać odstępstwom od zakazów określonych w ust. 3 oraz ust. 4 ww. przepisu.”	Uzupełniono o ww. zapis (rozdział 7.2.1 Wpływ na różnorodność biologiczną)
13	W Tabeli 31 (strony 185-188) Ocena oddziaływania inwestycji liniowych na spójność obszarów Natura 2000 względem ssaków w kolumnie Uzasadnienie oceny oddziaływania w niektórych przypadkach przy stwierdzeniu znaczącego oddziaływania wskazano konieczność zastosowania działań minimalizujących (np. w przypadku niedźwiedzia brunatnego - PLH180014 Ostoja Jaślicka), w innych podobnych przypadkach takich działań nie wskazano (np. w przypadku niedźwiedzia brunatnego - Główny korytarz ekologiczny Beskid Śląski - Beskid Żywiecki). Opisy tych uzasadnień wymagają uszczegółowienia i ujednoczenia.	W tabeli 31 Przeredagowano zapisy dotyczące konieczności zastosowania działań minimalizujących. Dla inwestycji drogowej DI 30 działania minimalizujące zostały już zaplanowane (stąd w prognozie dokonano zmiany zapisu). Obszar Natura 2000 Ostoja Jaślicka PLH180014 został wyróżniony, gdyż następuje tutaj przecięcie najważniejszego korytarza migracyjnego dużych drapieżników w Karpatach. W przypadku korytarza ekologicznego w Beskidzie Śląskim i Żywieckim oddziaływanie jest zaniedbywalne (zgodnie z przyjętą metodyką oraz skalą oddziaływania), gdyż np. niedźwiedź brunatny nie występuje w Beskidzie Śląskim. Ponadto w przypadku tego korytarza jest on tylko częściowo przecięty przez planowane inwestycje. W przypadku oddziaływań silnych (ocena 3) – dodano zapis o konieczności zastosowania działań minimalizujących.
14	Zapis na stronie 192 (pkt 3 informacji przedstawionych przez RZGW) „Badanie alternatyw oraz występowanie przesłanki nadrzędnego interesu publicznego w celu wykazania dopuszczalności wyrażenia zgody na realizację przedsięwzięcia w trybie przewidzianym artykułem 6.4. dyrektywy siedliskowej nie dotyczy celów transportowych” jest błędny. Nie ma podstaw prawnych do wykluczenia inwestycji transportowych z badania ww. przesłanek. Prawdopodobnie jest to błąd redakcyjny przy skracaniu wypowiedzi. Zapis należy usunąć, bądź przywołać jego prawidłową treść.	Przytoczony zapis dotyczy inwestycji typu śluza, co „w tym wypadku” nie dotyczy celów transportowych. Zmieniono zapisy tego fragmentu: „Badanie alternatyw oraz występowanie przesłanki nadrzędnego interesu publicznego w celu wykazania dopuszczalności wyrażenia zgody na realizację przedsięwzięcia w trybie przewidzianym artykułem 6.4. dyrektywy siedliskowej nie dotyczy w tym wypadku, celów transportowych, gdyż rozpatrywany jest element śluzy”
15	Na stronie 198, w rozdziale Wpływ na ssaki (bez nietoperzy) w rodzajach oddziaływań nie uwzględniono płoszenia i niepokojenia ssaków zarówno w trakcie realizacji inwestycji jak i w czasie eksploatacji drogi/kolei, natomiast oddziaływanie to zostało uwzględnione w przypadku ptaków. Informacje te wymagają uzupełnienia. Zdanie „Potencjalne oddziaływania skumulowane dotyczą jedynie nieco ponad połowy wszystkich projektów drogowych oraz około 2/3 projektów kolejowych liniowych” znajdujące się na tej samej stronie należy przeredagować, ponieważ	Rodzaje oddziaływań uzupełniono oraz zweryfikowano zapis w ww. zdaniu.

L.p.	Uwaga GDOŚ	Sposób korekty/komentarz
	wobec podawanych wielkości zaskakujące jest użycie słowa „jedynie”.	
16	W prognozie nie uwzględniono wpływu linii elektroenergetycznych, które będą towarzyszyć nowym liniom kolejowym oraz infrastrukturze drogowej, na ptaki. Przykładowo, w Załączniku D.1.6 do prognozy, odnosząc się do inwestycji kolejowych stwierdzono, iż „Na potrzeby analiz wpływu brano pod uwagę przede wszystkim dwa aspekty: fizyczne zajęcie/degradacja siedlisk funkcjonalnych oraz przestrzenny wpływ hałasu w buforze oddziaływania” (str. 62 II tomu prognozy). Tymczasem linie trakcyjne mogą mieć potencjalny negatywny wpływ na awifaunę, porównywalny do zagrożenia jakie niosą ze sobą linie średniego napięcia (Wpływ napowietrznych sieci elektroenergetycznych średniego i wysokiego napięcia, w tym również kolejowych sieci trakcyjnych, na ptaki, Warszawa 2013), dlatego też powinny one zostać uwzględnione.	W analizach oddziaływania inwestycji na ptaki brano pod uwagę również oddziaływanie związane z realizacją kolejowych sieci trakcyjnych. W rozdziale 7.2.6. Wpływ na ptaki uzupełniono rodzaje oddziaływań, które zostały wzięte pod uwagę w analizach.
17	Użycie słowa „znaczące” na stronie 211, mimo cudzysłowu, może być mylące. Należy jednoznacznie zredagować drugi i trzeci akapit na tej stronie.	Zweryfikowano zapisy – zamieniono na oddziaływanie silne, zgodnie z przyjętą skalą oddziaływania w założeniach metodyki.
18	W rozdziale poświęconym oddziaływaniom transgranicznym, na stronie 388 należy usunąć lub przeredagować zdanie „przyjęto, co do zasady, że potencjalne okresowe zmiany w siedliskach przyrodniczych, w obszarach realizacji inwestycji i ich sąsiedztwie nie są źródłem trwałych oddziaływań transgranicznych” ponieważ sugeruje ono błędnie, że wyłącznie oddziaływania o charakterze trwałym mogą stanowić podstawę kwalifikacji projektu dokumentu do przeprowadzenia oceny transgranicznej.	Usunięto zapis.
19	W podsumowującej tabeli 75 Przedsięwzięcia spełniające kryterium ryzyka znaczącego oddziaływania na obszary Natura 2000 (str. 408) zaleca się usunięcie dwu ostatnich kolumn, ponieważ zagadnienia te zostały wyczerpująco opisane w treści prognozy, a ich złożoność uniemożliwia przedstawienie sytuacji w formie jednego słowa, bądź zdania. Zastosowane w tabeli uproszczenia są w konsekwencji niespójne z wynikami analiz.	Usunięto dwie ostatnie kolumny z tabeli 75 Przedsięwzięcia spełniające kryterium ryzyka znaczącego oddziaływania na obszary Natura 2000.
	Uwagi do załączników do prognozy oddziaływania na środowisko:	
20	W tabelach w części F.5.1 i F.5.2 (str. 421-426) brakuje informacji w większości wierszy w kolumnie „Uzasadnienie oceny oddziaływania”, nawet w przypadkach, w których stwierdzono oddziaływanie silne. Należy te braki uzupełnić lub	Przyporządkowania poszczególnych inwestycji liniowych - drogowych oraz kolejowych dokonano na podstawie median, uznając, iż lepiej niż średnia oddaje tendencję centralną wyników, gdyż nie jest zaburzana przez wyniki skrajne. Po podziale na



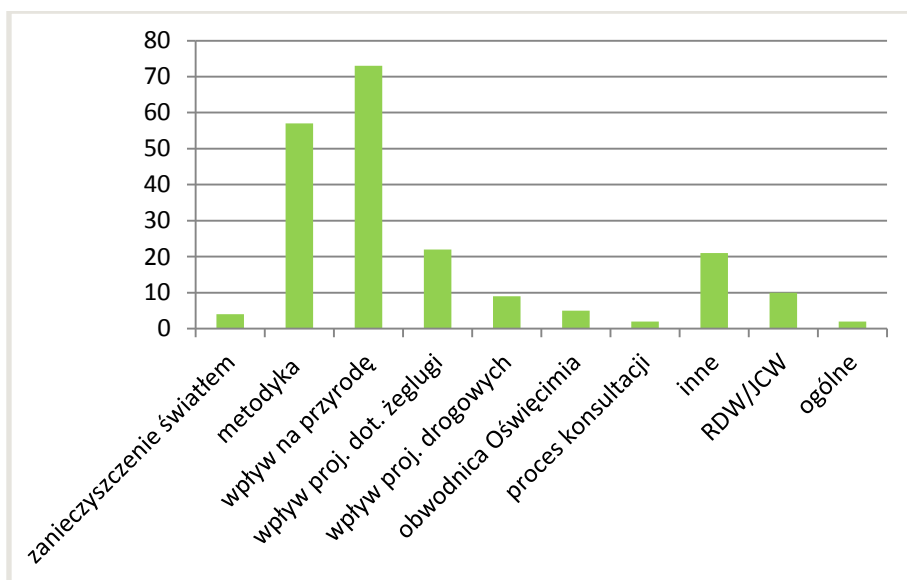
L.p.	Uwaga GDOŚ	Sposób korekty/komentarz
	wyjaśnić.	<p>cztery kategorie: 0 – brak oddziaływania, 1 – oddziaływanie słabe, 2 – oddziaływanie średnie i 3 – oddziaływanie silne, przeanalizowano dodatkowo inwestycje zakwalifikowane do grupy „0” (brak wpływu) w celu sprawdzenia ewentualnego konfliktu tych inwestycji z obszarami predyktywnymi dla wysokich zagęszczeń wybranych gatunków pospolitych wg waloryzacji ornitologicznej kraju) w tym: a) gatunków o wyraźnych trendach spadkowych, b) gatunków zagrożone obniżeniem oceny IUCN (lokalnie), c) gatunków charakteryzujących się niskim stopniem rozprzestrzenienia. Dodatkowo przeanalizowano przebieg inwestycji liniowych w odniesieniu do obszarów predyktywnych dla gąsiora <i>Lanius collurio</i>, gatunku wymienionego w załączniku I dyrektywy Ptasiej o skrajnie niskiej reprezentacji w istniejących formach ochrony przyrody. Dokonując wspomnianych wyżej analiz brano również pod uwagę możliwość izolacji obszarów wrażliwych, przecięcia potencjalnych korytarzy migracyjnych/łączników między populacjami zasiedlającymi obszary wrażliwe, wzmocnienie negatywnego efektu już istniejących barier liniowych znajdujących się poza obszarami wrażliwymi. W efekcie w kilku przypadkach dokonano zmiany ocen z „0” na „1” oraz „2”. Na zmiany te przede wszystkim miały wpływ obszary predyktywne dla pospolitych gatunków lęgowych, w mniejszym stopniu kwestia możliwej izolacji obszarów. W odniesieniu dla obszarów predyktywnych dla gąsiora analiza wykazała, iż zarówno inwestycje kolejowe jak i drogowe przecinające obszary o najwyższych predyktywnych zagęszczeniach tego gatunku uzyskały oceny „3”, zatem nie było konieczności zmian. W przypadku dokonywania zmian w ocenie – przedstawiano w tabelach (F.5.1 oraz F.5.2) uzasadnienie oceny. W przypadkach, kiedy ocena uzyskana na podstawie analiz zgodnie z przyjętą metodyką nie ulegała zmianom – nie przedstawiano uzasadnienia.</p>
21	W przypadku tabeli F.5.5. brak komentarza sprawia, że zestawienie jest niezrozumiałe. Należy je uzupełnić o konkretne, dodatkowe wyjaśnienia w kolumnie „Uzasadnienie oceny oddziaływania”.	W Zał. D.1.6 dodano akapit w zakresie metodyki analizy oddziaływania skumulowanego. W tabeli F.5.5. – dodano uzasadnienie oceny, które wynika z przyjętej metodyki.

### 3.4. Zgłoszone uwagi i wnioski i sposób uwzględnienia w dokumencie

Najczęściej zgłaszane uwagi dotyczyły kwestii metodycznych opracowania prognozy zarówno w zakresie analiz przyrodniczych jak i analiz dotyczących wpływu projektów dotyczących żeglugi śródlądowej. Ponadto respondenci podejmowali tematykę dotyczącą wpływu projektów związanych z torami wodnymi na jednolite części wód (JCW) i spełnienie warunków Ramowej Dyrektywy Wodnej (RDW). Wielu respondentów szczególnie reprezentujących beneficjentów (RZGW, KZGW, GDDKiA) oraz Stowarzyszenie Miłośników Ziemi Niepołomickiej wносиło uwagi dotyczące zmian w tekście prognozy.

Przedstawiciele społeczności lokalnej reprezentujący władze lokalne lub posłowie z terenu województwa śląskiego wnosili o uwzględnienie w prognozie inwestycji związanej z budową obwodnicy Oświęcimia. Należy jednak wskazać, że w analizach oddziaływania na środowisko inwestycja ta była ujęta natomiast w tekście zamieszczono niefortunne opisy, które mogły wskazywać, iż projekt ten nie był przedmiotem analiz.

Niektóre wnioski dotyczyły kilku aspektów łącznie. Poniżej przedstawiono statystyczne ujęcie tematyki wnoszonych uwag i wniosków.



Rysunek 1. Tematyka wniosków i uwag wniesionych w ramach Etapu II-go konsultacji

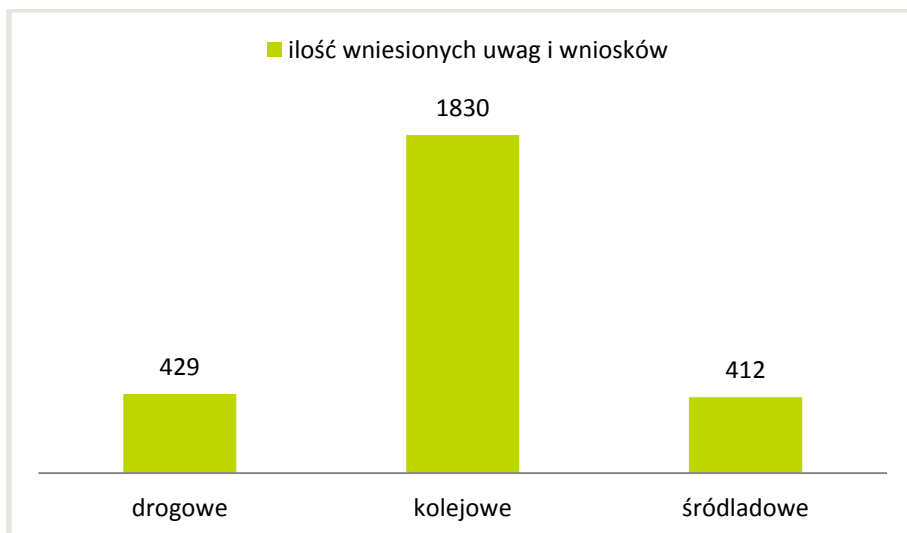
W konsultacjach wzięli udział przedstawiciele administracji terenowej, posłowie na Sejm, organizacje i stowarzyszenia branżowe, organizacje związane z ochroną środowiska oraz organizacje lokalne wspierające rozwój terenu, na którym działają.

Łącznie wniesiono ponad 3000 uwag i wniosków, w etapie pierwszym zgłoszono 2843 natomiast w etapie drugim 224 wnioski. Szczegółowe odniesienie do uwag zamieszczono odpowiednio w załączniku tabelarycznym.

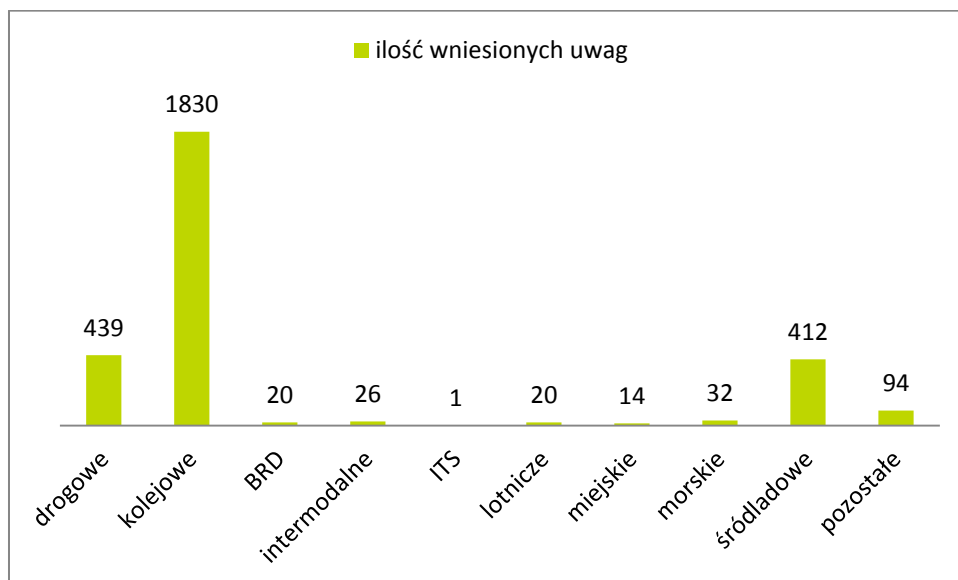
Najważniejsze zgłoszone uwagi w Etapie I obejmowały następujące zagadnienia:

- ✓ chęć wyrażenia poparcia dla realizacji inwestycji, które znalazły się w rankingu projektów Dokumentu Implementacyjnego;
- ✓ prośby o uzupełnienie rankingu projektów o dodatkowe inwestycje;

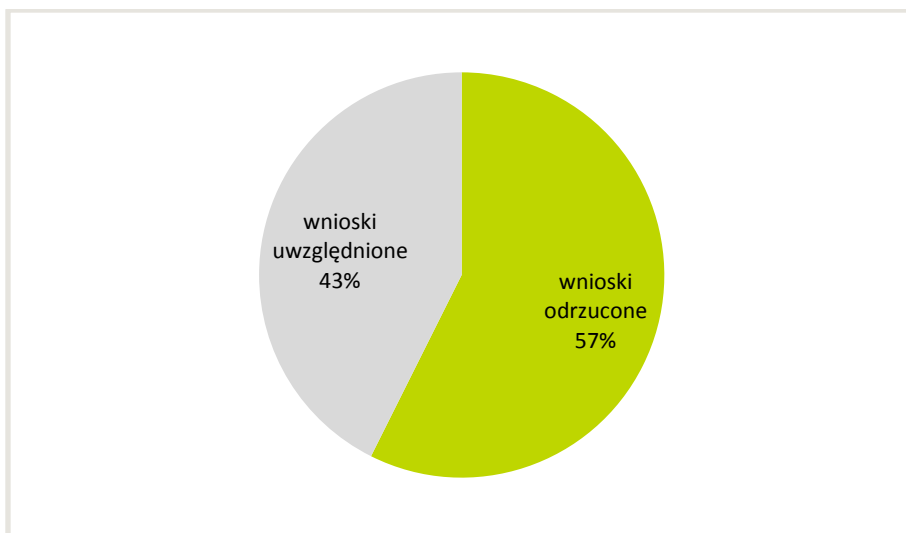
- ✓ modyfikacja treści Dokumentu Implementacyjnego w zakresie kolejności poszczególnych inwestycji w rankingu projektów;
- ✓ modyfikacja zakresu prac przewidzianych do realizacji w ramach poszczególnych inwestycji wymienionych w DI;
- ✓ inne (dotyczące usunięcia niektórych pozycji z rankingu inwestycji, doprecyzowania kryteriów wyboru projektów i in.).



Rysunek 2. Gałęzie transportu, których dotyczyła największa liczba wniesionych uwag i wniosków w Etapie I-szym.



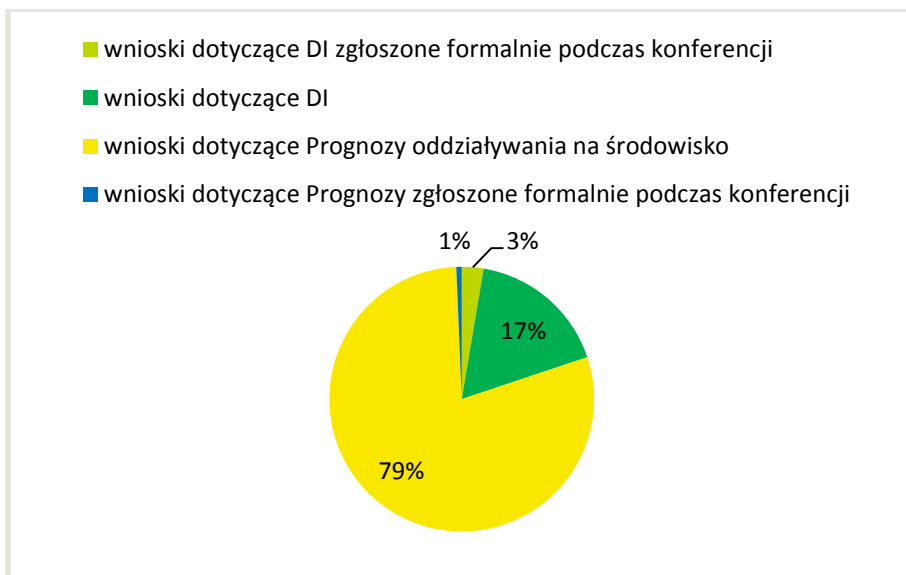
Rysunek 3. Pozostałe gałęzie transportu, które leżały w sferze zainteresowania respondentów w Etapie I.



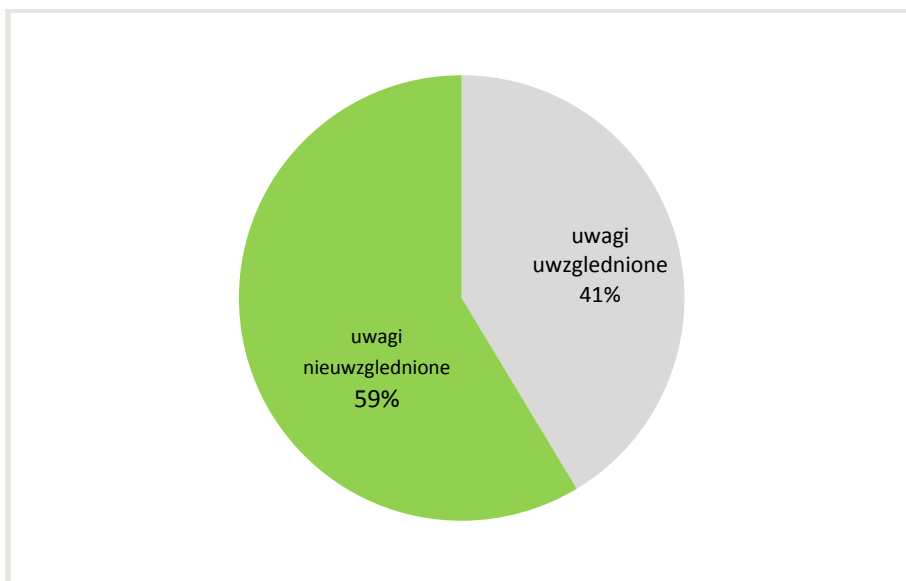
Rysunek 4. Rozkład procentowy wniosków Etapu I uwzględnionych i nieuwzględnionych w ostatecznej wersji DI.

Najważniejsze uwagi w etapie II obejmowały następujące zagadnienia

- Wpływ infrastruktury na obszary Natura 2000,
- Wpływ inwestycji śródlądowych na środowisko naturalne,
- Wpływ infrastruktury drogowej na płazy i gady,
- Uwagi dotyczące przyjętej metodyki analiz i przedstawiania danych



Rysunek 5. Procentowy rozkład wniosków i uwag zgłaszanych w Etapie II-gim konsultacji.



**Rysunek 6. Statystyka uwzględnionych i nieuwzględnionych uwag do prognozy zgłoszonych w Etapie II-gim konsultacji.**

Wniesione uwagi zostały szczegółowo rozpatrzone przez organ prowadzący strategiczną ocenę oddziaływania na środowisko- Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju z uwzględnieniem opinii ekspertów – przygotowujących prognozę oddziaływania dokumentu na środowisko.

Konsultacje społeczne zostały opisane i podsumowane w odrębnym opracowaniu *Raport z udziału społeczeństwa w procesie strategicznej oceny oddziaływania na środowisko Dokument Implementacyjny do Strategii Rozwoju Transport do 2020 (z perspektywą do 2030 r.), MIR, maj 2014*

### **3.5. Wyniki postępowania transgranicznego oddziaływania na środowisko i sposób uwzględnienia w dokumencie**

W ramach prac nad prognozą do projektu DI przeanalizowano możliwość wystąpienia oddziaływań na środowisko w aspekcie transgranicznym. Stwierdzono, że z uwagi na ograniczoną wiedzę w zakresie poszczególnych inwestycji trudno jest jednoznacznie określić potencjalny charakter i skalę oddziaływań, jakie mogą wystąpić poza terytorium RP. Dysponując jednak wiedzą własną i doświadczeniem ekspertów biorących udział w opracowaniu prognozy oceniono, że na obecnym etapie nie ma przesłanek do stwierdzenia znaczących, negatywnych oddziaływań o charakterze transgranicznym, w wyniku realizacji inwestycji ujętych w projekcie DI.

Na obecnym etapie analiz prowadzonych na poziomie strategicznym uznaje się za mało prawdopodobne wystąpienie znaczącego oddziaływania transgranicznego Dokumentu Implementacyjnego. W ramach przygotowania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji poszczególnych przedsięwzięć objętych DI należy, zgodnie z obowiązującymi przepisami polskiego prawa, rozpatrzyć możliwość transgranicznego oddziaływania na środowisko, uwzględniając informacje dostępne na tym etapie.

W związku z powyższym oraz z opinią GDOŚ potwierdzającą prawidłowość interpretacji i podejścia - w niniejszym postępowaniu nie przeprowadzono postępowania transgranicznego przewidzianego w dziale VI ustawy ooś. W konsekwencji na poziomie

strategicznym nie zostały stwierdzone uwarunkowania transgraniczne, które trzeba by uwzględnić w dokumencie DI.

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

W prognozie proponuje się śledzenie, w miarę postępu realizacji DI, danych pochodzących z istniejących systemów monitoringowych, w szczególności zaproponowano wykorzystanie wskaźników i metod monitorowania zestawionych w tabeli poniżej .:

**Tabela 1. Proponowane wskaźniki służące do monitorowania skutków realizacji DI – wraz z częstotliwością i metodyką.**

I.p.	Proponowany wskaźnik	Częstotliwość i metodyka
1	Jakość powietrza i poziom hałasu w aglomeracjach, w których lokalizowane będą inwestycje drogowe i gmin miejskich, których granice położone są w odległości do 5 km od nowych dróg (PM 10, PM 2,5, NO <sub>x</sub> , CH <sub>4</sub> O <sub>3</sub> ) – zgodnie z monitoringiem prowadzonym przez WIOŚ i raportami przesyłanymi do KE.	Zgodnie z dotychczas prowadzonym monitoringiem.
2	Emisja CO <sub>2</sub> z sektora transportu metodą i w trybie przewidzianym dla sprawozdań składanych do KE.(KASHUE) – zgodnie z danymi przesyłanymi do EUROSTAT.	Zgodnie z dotychczas prowadzonym monitoringiem.
3	Liczba ofiar wypadków drogowych zgodnie z danymi przesyłanymi do EUROSTAT (EURORAP)	Zgodnie z dotychczas prowadzonym monitoringiem.
4	Monitoring liczby inwestycji, w przypadku, których zastosowana została derogacja z art. 4(7) RDW	Częstotliwość: 1 razy do roku Metodyka: Zebranie danych od organów prowadzących procedury ocen oddziaływania na środowisko i/lub przegląd decyzji środowiskowych wydanych dla projektów DI.
5	Jakość wód powierzchniowych w odniesieniu do JCWP, powiązanych ze zlewniami na terenie, których zlokalizowane są inwestycje objęte DI - zgodnie z monitoringiem prowadzonym przez WIOŚ.	Zgodnie z dotychczas prowadzonym monitoringiem.
6	Powierzchnia zajęta przez infrastrukturę transportową (wskaźnik TERM 2002/GUS),	Zgodnie z dotychczas prowadzonym monitoringiem.
7	Monitorowanie liczby inwestycji, w przypadku, których stwierdzono znaczący negatywny wpływ na obszary Natura 2000". Monitoring ten będzie prowadzony przez MIR w ramach monitorowania wdrożenia i realizacji DI i będzie on sukcesywnie uzupełniany w oparciu o wykonywane szczegółowe oceny oddziaływania na środowisko. Jednocześnie pozwoli on na weryfikację potencjalnych oddziaływań na obszary N2000 opisanych w prognozie oddziaływania na środowisko.	Częstotliwość: 1 razy do roku Metodyka: Zebranie danych od organów prowadzących procedury ocen oddziaływania na środowisko i/lub przegląd decyzji środowiskowych wydanych dla projektów DI.
8	Monitorowanie powierzchni objętej ochroną środowiska (Wskaźnik IRENA 04, EUROSTAT).	Zgodnie z dotychczas prowadzonym monitoringiem.
9	Zmiana zużycia energii przez gałęzie transportu (w przeliczeniu na jednostkę paliwa, GWh – w przypadku kolei) – corocznie, wskaźnik GUS/EUROSTAT	Zgodnie z dotychczas prowadzonym monitoringiem.