



GENERALNY DYREKTOR OCHRONY ŚRODOWISKA

Andrzej Szweda-Lewandowski

Warszawa, 03-11-2020 r.

DOOŚ-TSOOŚ.410.10.2020.TW

Pani

Ewa Makosz

Dyrektor Biura Ochrony Środowiska

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

ul. Targowa 74, 03-734 Warszawa

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Ponadto:

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

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

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