

Lp.	Grupa docelowa	Nazwa organu	Znak pisma	Data wpływu	Treść opinii i uzasadnienie	Decyzja	Uzasadnienie decyzji
1	organ opiniujący	Główny Inspektor Sanitarny	HŚ.NS.530.14.2020.KK	09.10.2020	Brak uwag.	-	-
2	organ opiniujący	Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska	DOOŚ-TSOOŚ.410.10.2020.TW	03.11.2020	W prognozie przedstawiono ogólnie szereg oddziaływań specyficznych dla modernizacji, budowy i funkcjonowania linii kolejowych, dokonano także wielu oszacowań uwzględniających efekt realizacji całego projektu ZIPLK, jednak nie przedstawiono wszystkich istotnych informacji o poszczególnych projektach dostępnych na obecnym etapie projektowania. Braki te są zauważalne szczególnie w odniesieniu do wpływu na ludzi oraz elementy środowiska przyrodniczego.	Nieuwzględniona	<p>Jak wielokrotnie podkreślano w Prognozie, wiedza o projektach zgromadzonych na liście inwestycji przedstawionej w Planie, poza nielicznymi wyjątkami, opisanymi w rozdziale 1.3.2, ogranicza się jedynie do mniej lub bardziej zgeneralizowanego przebiegu linii w postaci obiektu (linii) w pliku *.shp, tytułu projektu i przyporządkowanej mu kategorii interwencji.</p> <p>Rodzaju interwencji (przybliżony zakres robót budowlanych) w żadnym wypadku nie można traktować stricte jako informacji z dokumentacji projektowych, tj. możliwych do skonfrontowania np. z danymi geodezyjnymi i wyciągania na ich podstawie wniosków o faktycznym oddziaływaniu konkretnych projektów na środowisko. Szczegółowe dane o projekcie, w tym granice obszaru potrzebnego do realizacji planowanego przedsięwzięcia ustalane są w projekcie budowlanym. Aktualnie inwestor nie posiada dla zdecydowanej większości ani dokumentacji technicznej (projekt budowlany) ani przedprojektowej – Studium Wykonalności, które właśnie określa w bardziej przybliżony sposób zakres projektu (rodzaj interwencji budowlanej).</p> <p>Należy zatem stwierdzić, że w prognozie przedstawiono wszystkie istotne informacje o projektach - <b>dostępne na obecnym etapie. Przy czym należy jednoznacznie podkreślić, że nie jest to etap projektowania.</b></p> <p>Mając to na uwadze, co również niejednokrotnie wskazywano w podejściu metodycznym, dostępne dane wykorzystano do oceny oddziaływania na środowisko efektów wdrożenia dokumentu jako całości.</p> <p>Do przeprowadzenia niezbędnych ocen i analiz w środowisku GIS wykorzystano <b>wszystkie posiadane i pozyskane na potrzeby realizacji Prognozy dane.</b></p>

3					<p>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 Jasto - 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.</p> <p>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 przewidzianymi 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.</p>	<p>Uwzględniona</p>	<p>Spełnienie wszystkich wymogów stawianych Prognozie przez ustawę OOS wymusiło zastosowanie podejścia metodycznego umożliwiającego przeprowadzenie oceny dokumentu definiującego ponad 300 przedsięwzięć liniowych obejmujących ponad 20 000 km linii kolejowych do zrealizowania na terenie całego kraju w perspektywie roku 2040, przy podkreślanej już niejednokrotnie bardzo ogólnej i w wielu wypadkach niepewnej wiedzy o samych przedsięwzięciach i ich lokalizacji. Wymusiło to konieczność zastosowania pewnych generalizacji i agregacji oraz strukturyzacji przygotowanego dokumentu Prognozy.</p> <p>Kryteria przyjęte do oceny ryzyka wystąpienia oddziaływań na każdy z komponentów zostały szczegółowo opisane w odpowiednich rozdziałach Prognozy. Podkreślić należy, że ocena wpływu na przedmioty ochrony obszarów Natura 2000 która była jednym z elementów oceny, podlegała agregacji i kwantyfikacji z innymi elementami w ocenie ryzyka.</p> <p><b>W celu uzupełnienia informacji w sposób wskazany przez organ przygotowano zestawianie i uszczegółowioną ocenę potencjalnych oddziaływań Planu na przedmioty ochrony obszarów Natura 2000. Analizy szczegółowe uwzględniono w rozdziale 5.1 Prognozy.</b></p> <p>Analiza polegała na identyfikacji płatów siedlisk i stanowisk gatunków w strefie oddziaływania inwestycji o znanym przebiegu. Z uwagi na brak szczegółowych danych projektowych przyjęto bufor na poziomie 25 m (dla projektów polegających na budowie i rozbudowie) oraz 10 m (dla projektów polegających na przebudowie) od osi linii w każdą stronę. Następnie zestawiono powierzchnię siedlisk i liczebność gatunków w buforach z powierzchnią siedlisk i liczebnością gatunków w poszczególnych obszarach Natura 2000. W ten sposób uzyskano miarodajny wynik w postaci udziału procentowego powierzchni poszczególnych typów siedlisk i stanowisk gatunków narażonych na zniszczenie w stosunku do ich powierzchni lub liczebności w danym obszarze N2000. Podkreślić jednak należy fakt, iż nie można wyników wykonanej analizy traktować jako jednoznacznych wskazań o faktycznym zniszczeniu siedlisk w danym buforze przesądzającym o znaczącym negatywnym oddziaływaniu, a jedynie identyfikację ryzyka wystąpienia takiego oddziaływania konieczną do zweryfikowania na etapie dokumentacji projektowej.</p>
---	--	--	--	--	--	---------------------	--

Lp.	Grupa docelowa	Nazwa organu	Znak pisma	Data wpływu	Treść opinii i uzasadnienie	Decyzja	Uzasadnienie decyzji
4					<p>Niewłaściwe jest zupełne przeniesienie analizy w zakresie oddziaływania na obszary Natura 2000 na etap postępowań administracyjnych dla przedsięwzięć. Przy analizach dotyczących obszarów Natura 2000, oprócz wskazania prawdopodobieństwa wystąpienia oddziaływań, niezbędne jest także wskazanie ich charakteru, lecz także określenie czy są one znaczące w rozumieniu art. 3 ust. 1 pkt 17 ustawy ooś. 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.</p>	Uwzględniona	<p>Jak już wskazano, ocena oddziaływania na przedmioty ochrony obszarów Natura 2000 była przedmiotem oceny, jednak podlegała kwantyfikacji jako jeden z elementów oceny ryzyka.</p> <p><b>Wyniki uszczegółowienia analizy oddziaływań Planu na przedmioty ochrony obszarów Natura 2000, o którą uzupełniono Prognozę w wyniku uwag organu, z zastrzeżeniem wskazanym w poprzednim punkcie, pozwalają wykluczyć przesłankę znaczącego negatywnego oddziaływania dokumentu jako całości na sieć Obszarów N2000.</b></p> <p>Tym samym nie zmieniają one generalnych wniosków opisanych w prognozie i pozwalają wykluczyć znacząco negatywne oddziaływanie wdrożenia zamierzeń Planu na obszary N2000.</p>

5					<p>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 cząstkowych podsumowań. Co prawda taki podział projektów stosowano w prognozie, jednak różnice w zakresie oddziaływań prezentowano tylko na poziomie kategorii inwestycji, a nie w odniesieniu do konkretnych projektów, o znanych przebiegach. Należy mieć także na uwadze, możliwość różnicowania szczegółowości w opisie różnych oddziaływań. Przykładowo, o ile ocena wpływu funkcjonowania linii kolejowych na śmiertelność zwierząt jest trudna do przewidzenia, to nie można pomijać wymiernych oddziaływań, które będą skutkiem zajęcia terenu celem budowy nowych obiektów i skutkują eliminacją określonych środowisk, siedlisk przyrodniczych czy siedlisk gatunków.</p> <p>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 wznowianym przebiegu należy stosować najbardziej zawansowany sposób oceny, pozwalający określić oddziaływanie bezpośrednie wynikające z przeznaczenia terenów na potrzeby inwestycji oraz funkcjonowania linii kolejowej w obszarach dotąd pozbawionych takich funkcji.</p>	<p><b>Uwzględniona częściowo</b></p>	<p>Uwaga uznana jedynie częściowo za zasadną, ponieważ przyjęta już na wstępie prac nad Prognozą kategoryzacja interwencji zdefiniowała przedsięwzięcia polegające na budowie oraz rozbudowie i przebudowie elementów infrastruktury.</p> <p>Jak wskazano w uwadze taki podział projektów stosowano w prognozie i stanowił on podstawę do oceny oddziaływania przedsięwzięć na poszczególne komponenty środowiska.</p> <p>Podkreślić jednak ponownie należy, iż na etapie sporządzania Prognozy nie ma precyzyjnych informacji o planowanych wariantach lokalizacyjnych nowych linii, a do ocen przyjęto jedynie ich przebieg orientacyjny przyjmujący postać linii wykreślonych na mapie. Dokumentacja określająca przebieg wariantów nie jest podstawą Prognozy oddziaływania na środowisko i nie jest dostępna na tym etapie.</p> <p>Zadaniem Prognozy jest ocena całości dokumentu, a nie uszczegóławianie informacji w nim zawartych np. przez trasowanie przebiegu nowych linii.</p> <p><b>Z tego względu, w naszej ocenie, pogłębienie opisu o ocenę oddziaływania na przedmioty ochrony obszarów N2000 i propozycje działań minimalizujących, o które rozszerzono Prognozę, wyczerpuje temat uwagi.</b></p>
---	--	--	--	--	---	--------------------------------------	---

Lp.	Grupa docelowa	Nazwa organu	Znak pisma	Data wpływu	Treść opinii i uzasadnienie	Decyzja	Uzasadnienie decyzji
6					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.	Nieuwzględniona	<p>Uwaga uznana za niezasadną. Dokument Planu wskazuje projekty, a nie przedsięwzięcia. Przedsięwzięcia wchodzące w ramy danego projektu będą definiowane na późniejszym etapie.</p> <p>Nie znając zakresu przedsięwzięcia, nie ma możliwości ocenić, czy posiadana dokumentacja środowiskowa jest wystarczająca, czy też będzie potrzebna wykonania jej na nowo. Organa, wydając decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach, nie poprzestają na informacjach, które dostępne są dla projektów na etapie ooś (tj. nazwa, przybliżona lokalizacja oraz wskazanie dominującego charakteru: budowa/rozbudowa/ przebudowa). Dlatego też nie można stwierdzić, że opracowana jest dokumentacja środowiskowa (KIP, Raport ooś) dla projektu, nie wiedząc, jakie przedsięwzięcie i o jakim zakresie będzie w ramach projektu realizowane.</p> <p>Posiadana dokumentacja środowiskowa, którą można uwzględniać dla projektów o znanej lokalizacji, dotyczy jedynie rozpoznania środowiska przyrodniczego (aczkolwiek również w ograniczonym zakresie, gdyż środowisko przyrodnicze podlega dynamicznym zmianom). Została ona uwzględniona w analizie oddziaływań na przedmioty i cele obszarów Natura 2000, o którą uzupełniono Prognozę ooś na życzenie GDOŚ.</p> <p>W celu wypełnienia warunków określonych w piśmie uzgadniającym GDOŚ DOOŚ-TSOOŚ.411.6.2020.BW z dnia 19.03.2020, w Prognozie uszczegółowiono zapisy dla 4 projektów, dla których istnieje największe prawdopodobieństwo, że przedsięwzięcia będą realizowane w oparciu o posiadaną dokumentację środowiskową.</p>
7					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 ciek i w fazie inwestycyjnej na skutek budowy lub przebudowy infrastruktury kolejowej oraz związana z tym również zmiana zagospodarowania terenu implikująca często zmianę stosunków wodnych mogąca z kolei mieć wpływ na ich reżim oraz powiązania z wodami podziemnymi”. W związku z powyższym, powinna zostać przeprowadzona analiza wpływu odwodnień na środowisko przyrodnicze, w szczególności na organizmy i siedliska od wód zależne. Ponadto w prognozie powinno zostać wskazane jakich 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.	Uwzględniona częściowo	<p>Przywołany cytat został wyrwany z kontekstu. Cały opis odnosi się do ogólnych czynników oddziaływania sektora transportu kolejowego na możliwość osiągnięcia celów środowiskowych JCWP. Wskazany czynnik w dalszej części został szczegółowo przeanalizowany z odwołaniem do przeglądu inwestycji kolejowych w latach 2014–2020, który dla niemal 200 przeanalizowanych przedsięwzięć praktycznie włączył ryzyko wpływu na osiągnięcie celów środowiskowych JCWP w obrębie których były realizowane.</p> <p>Podobną analizę przestrzenną przeprowadzono dla projektów objętych ocenianym dokumentem. Podkreślić należy, że we wszystkich obecnie obowiązujących aPGW brak jest wskazań, by linie kolejowe negatywnie wpływały na cele środowiskowe RDW. Pozwoliło</p>

Lp.	Grupa docelowa	Nazwa organu	Znak pisma	Data wpływu	Treść opinii i uzasadnienie	Decyzja	Uzasadnienie decyzji
							to wykluczyć ryzyko wystąpienia znaczącego negatywnego oddziaływania ocenianego dokumentu na ten aspekt.  Zgodnie ze wskazaniem organu, uszczegółowiono Prognozę w zakresie propozycji rozwiązań, jakich nie należy stosować w przypadku odwodnień przy realizowanych przedsięwzięciach. Ponadto jedną z rekomendacji płynących z Prognozy jest obligowanie wszystkich wykonawców dokumentacji projektowych dla przedsięwzięć objętych Planem do wykorzystania opracowanych przez PKP PLK wytycznych dotyczącej sposobu realizacji zaleceń RDW w projektach kolejowych, które zawierają katalog tzw. dobrych praktyk, uwzględniających również aspekt barier migracyjnych.
8					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.	Nieuwzględniona	Takiej analizy przestrzennej na podstawie danych aPGW dokonano w Prognozie, jako jedno z kryteriów przyjmując przebieg projektów w obrębie zlewni stanowiących JCWP o zagrożonych celach środowiskowych i zidentyfikowanej presji hydromorfologicznej. W jej wyniku oddziaływanie tego aspektu uznano za punktowe (ograniczone do krótkich odcinków cieków), a więc potencjalne szacowane zmiany stanu hydromorfologicznego w relacji do długości JCWP były nieznaczące.  Podkreślenia wymaga też fakt, iż w rozdziale 5.3.14 jako jedno z działań minimalizujących określono wykorzystanie do umacniania brzegów koryt cieków / rowów materiałów naturalnych. Ponadto wskazano, iż obszerny katalog działań minimalizujących wpływ inwestycji kolejowych na wody opracowany został na zlecenie PKP PLK S.A. w roku 2017, w ramach Ekspertyzy dotyczącej sposobu realizacji zaleceń RDW w projektach kolejowych. Elementem opracowania są również wytyczne do sporządzenia dokumentacji środowiskowej dla przedsięwzięć, której wykorzystania wymaga PKP PLK S.A. od wszystkich swoich wykonawców.  Ponadto jedną z rekomendacji płynących z Prognozy jest wyartykułowanie konieczności uwzględnienia tych wytycznych w treści ocenianego Planu dla wszystkich projektów nim objętych, co zapewnia ochronę środowiska wodnego w tym aspekcie.
9					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,	Nieuwzględniona	Autorzy celowo nie podejmują próby tyczenia alternatywnych przebiegów tras kolejowych, z powodów opisanych już przy analizie uwagi nr 5. Nie jest to rolą Prognozy oddziaływania na

Lp.	Grupa docelowa	Nazwa organu	Znak pisma	Data wpływu	Treść opinii i uzasadnienie	Decyzja	Uzasadnienie decyzji
					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.		<p>środowisko. Trasowanie wariantów lokalizacyjnych przedsięwzięć dokonywane jest na etapie Studium Wykonalności.</p> <p>Ponadto, każdorazowa propozycja alternatywnego przebiegu trasy linii kolejowej nie jest jedynie kwestią wytyczenia nowej prostej na mapie. Propozycje dokładnych przebiegów wymagają przeprowadzenia kosztownych i zakrojonych na szeroką skalę badań oraz konsultacji i analizy terenowo – studialnej. Wprowadzenie tego typu propozycji na podstawie ograniczonych i niepełnych danych, dostępnych na etapie sporządzania Prognozy, byłoby co najmniej nieodpowiedzialne i nieprofesjonalne.</p> <p>Dlatego Prognoza na poziomie strategicznym identyfikuje projekty, w przypadku których należy tego typu pogłębionych analiz dokonać na etapie przygotowania danego przedsięwzięcia, wskazując aspekty wymagające szczególnej uwagi.</p>
10					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 stanowić będą około 25%.	Uwzględniona	<p>Ogólne założenia dotyczące możliwych kompensacji uwzględniono w tabeli nr 11 w rozdziale 5.1.8 wskazującego Propozycje minimalizacji dla oddziaływań negatywnych. Sam fakt konieczności zajęcia na potrzeby inwestycji znaczącej powierzchni (łącznie) terenów nie objętych zabudową miejską i przemysłową nie stanowi przesłanki do zastosowania kompensacji. W tym zakresie znaczenie ma wartość przyrodnicza danego terenu oraz położenie inwestycji względem cennych elementów środowiska. W Prognozie przeanalizowano rozmieszczenie ww. elementów (tab. 6 – 9) oraz możliwe zagrożenia i na tej podstawie uwzględniono możliwe działania minimalizujące w tym kompensacje.</p>

Lp.	Grupa docelowa	Nazwa organu	Znak pisma	Data wpływu	Treść opinii i uzasadnienie	Decyzja	Uzasadnienie decyzji
11					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.	Uwzględniona częściowo	Wskazana w prognozie metoda jest jedynym możliwym i realnym do wdrożenia przez Spółkę sposobem monitorowania skutków realizacji postanowień dokumentu.  <b>Listę monitorowanych wskaźników rozszerzono o wskaźnik charakteryzujący uzyskane decyzje o środowiskowych uwarunkowaniach nakładające obowiązek prowadzenia monitoringu przyrodniczego, ze wskazaniem jego zakresu. Ponadto, przygotowano narzędzie informatyczne do zbierania i analizy zbieranych danych.</b>  Podkreślić należy też fakt, że to organ wydający decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach określa sposób monitorowania dostosowany do specyfiki projektu, zatem określenie docelowego katalogu dla poszczególnych projektów na tym etapie nie jest właściwe.
12					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;	Uwzględniona	<b>Rozwinięto i wyjaśniono opis dot. projektu CMK w rozdziale 5.1.5 Prognozy.</b>
13					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.	Uwzględniona	<b>Jest to wskazanie zbieżne z wnioskami płynącymi z Prognozy, w szczególności rekomendacji nr 5.</b>