



GENERALNY DYREKTOR OCHRONY ŚRODOWISKA

Andrzej Szweda-Lewandowski

Warszawa, 20-05-2021 r.

DOOŚ-TSOOŚ.410.10.2020.2.TW/KSZ

Pani

Ewa Makosz

Dyrektor Biura Ochrony Środowiska

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

ul. Targowa 74, 03-734 Warszawa

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Ponadto, przy analizach dotyczących obszarów Natura 2000, nie określono czy wskazane potencjalne negatywne oddziaływanie na przedmioty ochrony poszczególnych obszarów Natura 2000 mają charakter znaczący, w rozumieniu art. 3 ust. 1 pkt 17 ustawy ooś. Należy zauważyć, że przy braku możliwości wykluczenia potencjalnego negatywnego oddziaływania m.in. ze względu na brak danych dotyczących dokładnej lokalizacji siedlisk, zgodnie z art. 55 ust. 2 ustawy ooś w prognozie powinna zostać przeprowadzona analiza przesłanek, o których mowa w art. 34 *ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz.U. z 2020 r., poz. 55 ze zm.)*. Podkreślenia wymaga, iż w przypadku gdy dokument może

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

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

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

Niniejsza, uzupełniająca opinia dotyczy przedsięwzięć nie objętych poprzednią, podstawową opinią GDOŚ (pismo z dnia 3 listopada 2020 r., znak: DOOŚ-TSOOŚ.410.10.2020.TW) wydaną w ramach strategicznej oceny oddziaływania na środowisko. Opinia ta nie jest korektą uprzednio przekazanego stanowiska, nie została sporządzona na podstawie analizy sposobu uwzględnienia uwag i zastrzeżeń przekazanych w opinii podstawowej, ani nie stanowi wyrazu akceptacji GDOŚ dla modyfikacji wprowadzonych w prognozie, jako odpowiedzi na wcześniej sformułowane uwagi i zastrzeżenia.

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