



PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

Zarządca narodowej sieci linii kolejowych



**RAPORT I - podsumowanie
konsultacji społecznych
w ramach strategicznej oceny
oddziaływania na środowisko
dla dokumentu pn.**

**„PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.
- Zamierzenia inwestycyjne na lata
2021-2030 z perspektywą do 2040 roku”**

SPIS TREŚCI

1.	WPROWADZENIE	3
2.	PODSTAWA FORMALNO-PRAWNA	4
3.	PRZYGOTOWANIE KONSULTACJI SPOŁECZNYCH	5
3.1	INFORMACJA O PRZYSTĄPIENIU DO OPRACOWANIA PROJEKTU DOKUMENTU.....	5
3.2	PROGNOZA ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO I OPINIE ORGANÓW.....	5
3.3	KONSULTACJE SPOŁECZNE	5
4.	PRZEBIEG KONSULTACJI SPOŁECZNYCH	8
5.	WYNIKI KONSULTACJI SPOŁECZNYCH	11
6.	ROZPATRZENIE UWAG I WNIOSKÓW	15
6.1	ROZPATRZENIE UWAG I WNIOSKÓW DOTYCZĄCYCH DOKUMENTU	15
6.2	ROZPATRZENIE UWAG I WNIOSKÓW DOTYCZĄCYCH PROGNOZY OOS	19
7.	WNIOSKI Z KONSULTACJI SPOŁECZNYCH I DALSZE DZIAŁANIA	22
7.1	WNIOSKI Z KONSULTACJI SPOŁECZNYCH	22
7.2	DALSZE DZIAŁANIA.....	23
8.	WYKAZ ZAŁĄCZNIKÓW	24

1. WPROWADZENIE

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. zostało zobligowane przez Ministra Infrastruktury do opracowania dokumentu strategicznego wraz z prognozą oddziaływania na środowisko dla zamierzeń kolejowych przewidzianych do roku 2030 z perspektywą do roku 2040, przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko, a następnie do przyjęcia w/w dokumentów przez Zarząd PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Spółka opracowała projekt dokumentu pn. **„PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. - Zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040”** oraz zleciła, a następnie odebrała prognozę oddziaływania na środowisko dla w/w dokumentu.

Jednym z kluczowych elementów strategicznej oceny oddziaływania na środowisko jest przeprowadzenie postępowania z udziałem społeczeństwa (dalej: „konsultacji społecznych”), którego dotyczy niniejszy Raport.

2. PODSTAWA FORMALNO-PRAWNA

Podstawę dla działań podjętych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. stanowi pismo Ministerstwa Infrastruktury z dnia 8 kwietnia 2020 r., znak DTK-5.4614.10.2020. Pismo wyraża oczekiwanie Ministra m.in. w zakresie przeprowadzenia przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w ramach strategicznej oceny oddziaływania na środowisko procedury konsultacji społecznych zgodnie z wymaganiami dotyczącymi postępowania z udziałem społeczeństwa określonymi w ustawie 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* (dalej: ustawa ooś).

Co do zasady, za postępowanie w sprawie strategicznej oceny oddziaływania na środowisko i za przeprowadzenie konsultacji społecznych odpowiada organ opracowujący projekt dokumentu właściwy w zakresie polityki, strategii, planu i programu w dziedzinie transportu, wyznaczających ramy dla późniejszej realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko. Art. 56 ustawy ooś dopuszcza jednak, by postępowanie realizowane było przez podmioty opracowujące projekt dokumentu niebędące organami administracji.

Konieczność przeprowadzenia konsultacji społecznych dla dokumentu „PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. - Zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040” wynika bezpośrednio z art. 54 ust. 2 w/w ustawy: „*Organ opracowujący projekt zapewnia możliwość udziału społeczeństwa (...) w strategicznej ocenie oddziaływania na środowisko*”.

Zgodnie z art. 39 ustawy ooś, organ opracowujący dokument podaje do publicznej wiadomości informację o:

- przystąpieniu do opracowywania projektu dokumentu i o jego przedmiocie;
- możliwościach 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.

Zgodnie z art. 3 ust. 1 pkt 11 ustawy ooś, przez podanie informacji do publicznej wiadomości rozumie się:

- udostępnienie informacji na stronie Biuletynu Informacji Publicznej, organu właściwego w sprawie,
- ogłoszenie informacji, w sposób zwyczajowo przyjęty, w siedzibie organu właściwego w sprawie,
- ogłoszenie informacji przez obwieszczenie w sposób zwyczajowo przyjęty w miejscu planowanego przedsięwzięcia, a w przypadku projektu dokumentu wymagającego udziału społeczeństwa – w prasie o odpowiednim do rodzaju dokumentu zasięgu,
- w przypadku gdy siedziba organu właściwego w sprawie mieści się na terenie innej gminy niż gmina właściwa miejscowo ze względu na przedmiot postępowania – także przez ogłoszenie w prasie lub w sposób zwyczajowo przyjęty w miejscowości lub miejscowościach właściwych ze względu na przedmiot postępowania;

3. PRZYGOTOWANIE KONSULTACJI SPOŁECZNYCH

3.1 INFORMACJA O PRZYSTĄPIENIU DO OPRACOWANIA PROJEKTU DOKUMENTU

Zgodnie z art. 39 ust. 1 pkt 1) ustawy ooś, w dniu **30 czerwca 2020 r.** PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. podały do publicznej wiadomości informację o przystąpieniu do opracowywania projektu dokumentu i o jego przedmiocie. Obwieszczenie znak IOS1-0701-01.14/20 stanowi załącznik nr 1a do niniejszego Raportu. Realizując wymóg art. 3 ust. 1 pkt 11 ustawy ooś, w dniu 30 czerwca 2020 r. obwieszczenie umieszczono:

- na stronie Biuletynu Informacji Publicznej PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (załącznik nr 1b),
- w sposób zwyczajowo przyjęty, tj. na ogólnodostępnej tablicy ogłoszeń w siedzibie Spółki przy ul. Targowa 74, 03-734 w Warszawie (załącznik nr 1c); obwieszczenie wisiało na tablicy ogłoszeń w dniach 30 czerwca 2020 – 10 października 2020 r.,
- w prasie o zasięgu ogólnokrajowym (adekwatnym do zakresu dokumentu), tj. w dzienniku Rzeczpospolita (Nr 161) (załącznik nr 1d).

3.2 PROGNOZA ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO I OPINIE ORGANÓW.

Na podstawie wystąpienia PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 28 lutego 2020 r., Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska w dniu 19 marca 2020 r. (pismem znak DOOŚ-TSOOŚ.411.6.2020.BW), a następnie Główny Inspektor Sanitarny w dniu 31 marca 2020 r. (pismem znak HŚ.NS.530.14.2020) określili zakres prognozy oddziaływania na środowisko.

W dniu 18 września 2020 r. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. dokonało odbioru prognozy oddziaływania na środowisko opracowanej przez firmę Łukasz Szkudlarek ekovert na podstawie umowy nr 60/018/0004/20/Z/O zawartej w dniu 21 kwietnia 2020 r.

Tego samego dnia (tj. 18 września 2020 r.) PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. wystąpiło, zgodnie z art. 54 ust. 1 ustawy ooś, o opinię Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska oraz Głównego Inspektora Sanitarnego, przedstawiając dokument oraz prognozę ooś. Główny Inspektor Sanitarny w dniu 9 października 2020 r. pismem znak HŚ.NS.530.14.2020.KK wydał wnioskowaną opinię, nie zgłaszając uwag do przedłożonego dokumentu oraz prognozy ooś. W dniu 3 listopada 2020 r. pismem znak DOOŚ-TSOOŚ.410.10.2020.TW swoją opinię przedstawił również Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska.

3.3 KONSULTACJE SPOŁECZNE

W celu przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko i przyjęcia dokumentu wraz z prognozą jeszcze w 2020 roku, przyspieszono termin rozpoczęcia konsultacji społecznych w stosunku do zakładanego harmonogramu.

Obwieszczenie w sprawie konsultacji społecznych z dnia 15 października 2020 r. (załącznik nr 2a) wskazało możliwość zapoznania się z dostępną dokumentacją oraz składania przez społeczeństwo uwag i wniosków w terminie **od 16 października do 6 listopada 2020 r.**, zapewniając 21-dniowy czas przewidziany ustawą ooś. Realizując obowiązek ustawowy, w obwieszczeniu wskazano ponadto:

- dokumenty (dostępne w wersji elektronicznej i papierowej), które podlegały udostępnieniu, tj. dokument strategiczny, prognozę ooś, uzgodnienia zakresu prognozy przez GDOŚ i GIS oraz opinię GIS (dostępne od dnia 16 października 2020 r.) oraz opinię GDOŚ (dostępną od dnia 3 listopada 2020 r., tj. od dnia otrzymania opinii przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.),
- sposób, w jaki można składać uwagi i wnioski (poprzez formularz na stronie internetowej, pisemnie bądź ustnie lub pisemnie do protokołu),
- miejsce, w którym dostępne są dokumenty i w którym można składać uwagi i wnioski (strona internetowa oraz siedziba Spółki),
- właściwy organ, który będzie rozpatrywał uwagi i wnioski – PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.,

W obwieszczeniu poinformowano również o pozostawieniu bez rozpatrzenia uwag i wniosków, które zostaną złożone po przewidzianym w obwieszczeniu terminie.

Nie poinformowano o postępowaniu w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko, gdyż nie było ono prowadzone (przez autorów prognozy ooś oraz przez organy opiniujące obowiązek taki nie został stwierdzony).

W celu zapewnienia możliwości zapoznania się z dokumentem strategicznym, prognozą ooś oraz treścią obwieszczeń przez osoby niepełnosprawne (nie dowidzące), wszystkie dokumenty zostały opracowane i umieszczone w Internecie również w wersji zgodnej ze standardami WCAG (*Web Content Accessibility Guidelines*).

Realizując wymóg art. 3 ust. 1 pkt 11 ustawy ooś, w dniu 15 października 2020 r. obwieszczenie umieszczono:

- na stronie Biuletynu Informacji Publicznej PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (załącznik nr 2b),
- w sposób zwyczajowo przyjęty, tj. na ogólnodostępnej tablicy ogłoszeń w siedzibie Spółki przy ul. Targowa 74, 03-734 w Warszawie (załącznik nr 2c); obwieszczenie wisiało na tablicy ogłoszeń w dniach 15 października – 16 listopada 2020 r.,
- w prasie o zasięgu ogólnokrajowym (adekwatnym do zakresu dokumentu), tj. w dzienniku Rzeczpospolita (Nr 242) (załącznik nr 2d).

W dniu 15 października 2020 r. informacja o konsultacjach społecznych znalazła się również na stronie internetowej Spółki PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., wraz z formularzami elektronicznymi, za pomocą których społeczeństwo mogło zgłaszać uwagi i wnioski. Na stronie internetowej Spółki zamieszczono także informację prasową nt. konsultacji społecznych (załączniki nr 2e-2j).

Dodatkowo, w dniu 16 października 2020 r. obwieszczenie zostało wywieszone na tablicy ogłoszeń w Ministerstwie Infrastruktury (załącznik nr 2k).

Stosowne informacje pojawiły się także na portalach społecznościowych (www.facebook.pl) PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. oraz Ministerstwa Infrastruktury (załączniki nr 2l-2m).

W wyniku powyższych działań społeczeństwo zostało właściwie i skutecznie poinformowane o konsultacjach społecznych, czego dowodem mogą być m.in. następujące informacje, które ukazały się w prasie i Internecie:

- dwutygodnik Krajowej Sekcji Kolejarzy NSZZ Solidarność (Nr 22 (811) z dnia 30.10.2020)
- strona internetowa <https://metropoliabydgoska.pl>
- strona internetowa <https://soleckujawski.naszemiasto.pl>
- strona internetowa <https://nasielsk.pl/>
- strona internetowa <https://www.portalsamorzadowy.pl/>
- strona internetowa <http://www.radioglos.pl/>
- strona internetowa <http://www.nbi.com.pl/>

- strona internetowa <https://www.rynek-kolejowy.pl/>
- strona internetowa <https://kurier-kolejowy.pl/>
- strona internetowa <http://silesiainfotransport.pl/>
- strona internetowa <http://m.inforail.pl/>
- strona internetowa <https://kpinfo.pl>
- strona internetowa <https://raportkolejowy.pl/>
- strona internetowa <https://www.nakolei.pl/>
- strona internetowa <https://kolumna24.pl>
- portal społecznościowy Polskiego Centrum Kolejowego
- portal społecznościowy Szybkiej Kolei Miejskiej

4. PRZEBIEG KONSULTACJI SPOŁECZNYCH

W celu zapewnienia społeczeństwu możliwości zgłaszania uwag i wniosków w każdej z form przewidzianych ustawą ooś, a także mając na względzie usprawnienie procesu zbierania i analizowania zgłoszonych w ramach konsultacji społecznych uwag i wniosków, podjęto następujące działania:

- opracowano i umieszczono na stronie internetowej Spółki pod adresem: <https://www.plk-sa.pl/planowane-inwestycje-plk-konsultacje-spoeczne/> dwa oddzielne elektroniczne formularze umożliwiające zgłaszanie uwag do dokumentu strategicznego i prognozy ooś,
- utworzono dwa dedykowane adresy e-mail, na które trafiały uwagi i wnioski przekazywane za pomocą elektronicznych formularzy do dokumentu strategicznego: Dokument@plk-sa.pl oraz do prognozy ooś: Prognoza@plk-sa.pl,
- na bieżąco ewidencjonowano otrzymywane uwagi i wnioski, zarówno za pośrednictwem formularzy elektronicznych jak i korespondencji pisemnej,
- stworzono punkt przy kancelarii w siedzibie Spółki wyposażony w kanapę i stół (od strony wejścia przy ul. Targowej), w którym zainteresowane osoby mogły (po uprzednim umówieniu spotkania) bezpośrednio zapoznać się z treścią zgromadzonej dokumentacji, złożyć uwagi i wnioski oraz uzyskać odpowiedzi na ewentualne pytania (zdjęcie – załącznik nr 3a).

Spośród wszystkich zgłoszonych uwag tylko jedna dotyczyła kwestii technicznych przeprowadzenia konsultacji, co dowodzi prawidłowości przyjętych rozwiązań. Uwaga krytyczna dotyczyła zbyt małej liczby znaków w formularzu przewidzianych na uwagi i ich uzasadnienie (na obie czynności przewidziano po 1000 znaków). Należy zaznaczyć, że przyjęty limit znaków nie wpłynął negatywnie na jakość i treść otrzymywanych uwag, gdyż w przypadku potrzeby zgłoszenia większej liczby uwag, poszczególne uwagi od danej osoby / podmiotu zgłaszane były oddzielnie za pomocą powtórnego wypełnienia formularza.

Główną formą zgłaszania uwag, którą społeczeństwo wybierało najczęściej jako najbardziej dogodną, były właśnie przygotowane formularze elektroniczne. Aż 99% zgłoszonych uwag dotarło do PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. drogą elektroniczną. Jedynie 7 uwag zgłoszonych zostało wyłącznie pisemnie. Pisemnie wpłynęły uwagi od następujących podmiotów:

- Poseł na Sejm pani Marta Kubiak
- Biuro Poselskie Posła pana Jakuba Rutnickiego
- Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A.
- Koleje Śląskie Sp. z o.o.
- Koleje Mazowieckie Sp. z o.o.
- Stowarzyszenie ekspertów i menedżerów transportu szynowego kolej - tramwaj - metro
- Izba Gospodarcza Transportu Lądowego

Niektóre podmioty przekazały tożsame uwagi zarówno za pośrednictwem formularzy elektronicznych jak również drogą pisemną. Były to:

- Urząd Miasta Łódź
- Urząd Miasta Gorzów Wielkopolski
- Urząd Marszałkowski Województwa Warmińsko-Mazurskiego
- Starostwo Powiatowe w Międzychodzie
- PKP InterCity S.A.
- Fundacja ProKolej
- Stowarzyszenie Kocham Radom

W trakcie trwania konsultacji nie zdarzył się ani jeden przypadek, by ktoś wyraził chęć bezpośredniego zapoznania się z dokumentem lub prognozą ooś, korzystając z trzeciej formy przewidzianej ustawą ooś i zagwarantowanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Wpływ na to miał prawdopodobnie stan panującej w 2020 r. pandemii spowodowanej wirusem SARS-COV-2.

W celu umożliwienia wypowiedzenia się wszystkim osobom i podmiotom zainteresowanym zamierzeniami inwestycyjnymi Spółki Polskie Linie Kolejowe S.A. i tym samym zagwarantowania, że przeprowadzone konsultacje będą skuteczne i umożliwią zebranie reprezentatywnych opinii i uwag społeczeństwa, w trzecim tygodniu trwania konsultacji podjęto decyzję o ich przedłużeniu o dodatkowy tydzień, ponad ramy czasowe wynikające z obowiązującego prawa.

W związku z powyższym, w dniu **4 listopada 2020 r.** ukazało się kolejne obwieszczenie informujące społeczeństwo, że czas na konsultacje został przedłużony do dnia **13 listopada 2020 r.** włącznie (załącznik nr 3b). Obwieszczenie zostało przygotowane również w wersji zgodnej ze standardami WCAG i umieszczone:

- na stronie Biuletynu Informacji Publicznej PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (załącznik nr 3c),
- w sposób zwyczajowo przyjęty, tj. na ogólnodostępnej tablicy ogłoszeń w siedzibie Spółki przy ul. Targowa 74, 03-734 w Warszawie (załącznik nr 3d); obwieszczenie wisiało na tablicy ogłoszeń w dniach 4 listopada – 16 listopada 2020 r.,

Obwieszczenie zawierało wszystkie wymagane prawem informacje, analogicznie jak obwieszczenie z dnia 15 października 2020 r.

Stosowna informacja o przedłużeniu konsultacji społecznych pojawiła się również na stronie internetowej: <https://www.plk-sa.pl/planowane-inwestycje-plk-konsultacje-spoeczne/> (załącznik nr 3e).

O skutecznym poinformowaniu społeczeństwa o przedłużeniu konsultacji świadczy fakt, że 192 uwagi i wnioski (tj. 36% wszystkich) zostało zgłoszonych po dniu 6 listopada 2020 r.

Po zakończeniu konsultacji, tj. po dniu 13 listopada 2020 r., wpłynęło drogą elektroniczną 13 uwag, w tym jedna pisemna (w dniach 14-19 listopada 2020 r.). Uwagi te, zgodnie z informacją umieszczoną w obwieszczeniach oraz zgodnie z art. 41 ustawy ooś, nie zostały uwzględnione w ramach strategicznej oceny oddziaływania na środowisko. Nie zostały również uwzględnione w dalszych analizach niniejszego Raportu.

Poniższy wykres przedstawia tempo wpływu uwag i wniosków w poszczególnych dniach trwania konsultacji społecznych.



Zaobserwować można wyraźną tendencję wzrostu liczby zgłaszanych uwag i wniosków wraz ze zbliżaniem się końca konsultacji społecznych. W jedynie czterech dniach (tj. 4, 5, 12, 13 listopada) wpłynęło 65%, tj. blisko 2/3, wszystkich uwag. Wystąpienie tego zjawiska tuż przed zakończeniem pierwszej fazy konsultacji (gdy społeczeństwo nie miało jeszcze informacji, że konsultacje ulegną przedłużeniu), jak również powtórnie – tuż przed zakończeniem drugiej fazy konsultacji – świadczy o tym, że dla zgłaszających uwagi i wnioski głównym czynnikiem mobilizującym był zbliżający się termin zakończenia konsultacji. Informacja o konsultacjach dotarła do zainteresowanych we właściwym terminie, o czym świadczy pojawianie się uwag od początku trwania konsultacji, a nawet w dniu wywieszenia obwieszczenia i uruchomienia formularzy konsultacyjnych, czyli de facto na dzień przed formalnym rozpoczęciem konsultacji społecznych. Obie uwagi, które wpłynęły w dniu 15 października 2020 r., zostały rozpatrzone.

5. WYNIKI KONSULTACJI SPOŁECZNYCH

W trakcie trwania konsultacji społecznych, w dniach 15 października – 13 listopada 2020 r., zgłoszone zostały **543** uwagi i opinie do dokumentu „PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. - Zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040” oraz do prognozy oddziaływania na środowisko. W analizach przedstawionych w niniejszym Raporcie uwzględniono jedynie **540** uwag i wniosków, gdyż trzy uwagi były niezrozumiałe, tj. nie precyzowały, której lokalizacji dotyczą ani jakiego zagadnienia.

Nie uwzględniono również dodatkowych 13 uwag, które zostały zgłoszone po wyznaczonym terminie.

Zdecydowana większość (95%) zgłoszonych uwag i wniosków było konkretnych, jedynie 5% miało charakter ogólnych opinii. Opinie miały najczęściej wydźwięk pozytywny w stosunku do planowanych zamierzeń. Na potrzeby analizy wszystkie 540 uwag i wniosków przypisano do 3 grup:

- uwagi o wydźwięku pozytywnym (wprost popierające realizację zamierzeń)
- uwagi obojętne (bez „zabarwienia emocjonalnego”)
- uwagi o wydźwięku negatywnym (krytykujące dane zamierzenie bądź cały dokument)

416 (tj. 77%) uwag i wniosków posiadało charakter obojętny. 31 uwag (tj. 6%) było zdecydowanie pozytywnych, a 93 uwagi (17%) – negatywne. Warto jednak zauważyć, że spośród 93 uwag negatywnych aż 95% pochodziło od przeciwników budowy północnej obwodnicy Białegostoku, dotyczyło więc de facto jednego projektu.

Powyższa statystyka wyglądałaby odmiennie bez uwzględnienia uwag dotyczących północnej obwodnicy Białegostoku: 92% uwag obojętnych, 7% uwag i opinii pozytywnych i tylko 1% uwag negatywnych.

Powyższe dobitnie świadczy o tym, że zamierzenia inwestycyjne planowane przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (za wyjątkiem jednego newralgicznego projektu) odbierane są generalnie pozytywnie przez otoczenie.

Należy przy tym zaznaczyć, że powyższa analiza jest subiektywna, gdyż opiera się jedynie na interpretacji emocjonalnego wydźwięku danej uwagi przez autora Raportu.

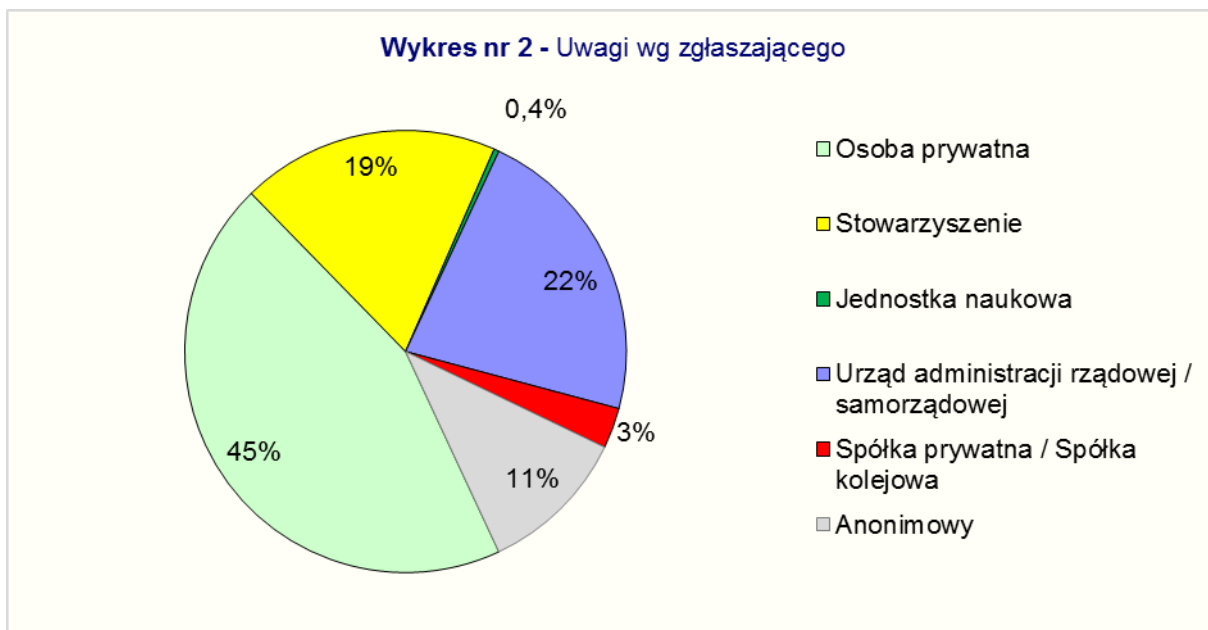
Uwagi i wnioski przeanalizowano również pod kątem rodzaju podmiotów zgłaszających uwagę/wniosek. Wyodrębniono następujące grupy podmiotów:

- osoba prywatna
- stowarzyszenie
- jednostka naukowa
- urząd administracji rządowej / samorządowej
- spółka prywatna (w tym spółki kolejowe)

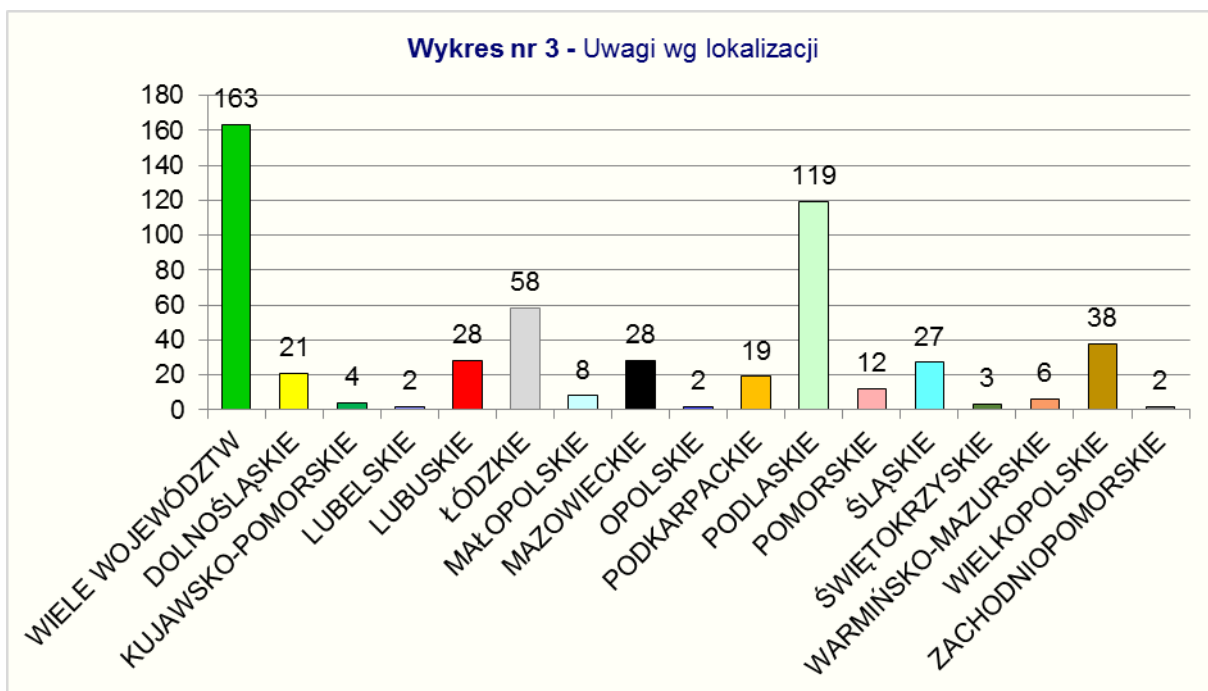
Ponieważ w ramach konsultacji społecznych nie gromadzono danych osobowych, uwagi i wnioski, których na podstawie wskazanego przez autora identyfikatora nie udało się przypisać do jednej z powyższych grup, na potrzeby niniejszej analizy określano jako „autor anonimowy”. Takich uwag i wniosków było jedynie 59 (tj. 11%).

Najwięcej uwag pochodziło od osób prywatnych (241, tj. aż 45%). Liczną grupę zainteresowanych stanowiły też urzędy administracji, które zgłosiły 120 uwag (22%). Ponad 100 uwag i wniosków (19%) pochodziło od stowarzyszeń. Spółki prywatne (w tym głównie kolejowe) zgłosiły jedynie 16 uwag (3%), jednak należy zauważyć, że były to najczęściej uwagi wyrażone drogą pisemną. Każde pismo na potrzeby analizy potraktowane zostało jako jedna oddzielna uwaga. Pisma zawierały jednak wiele

cennych i konkretnych uwag i wniosków. Udział poszczególnych podmiotów w zgłaszanych uwagach prezentuje poniższy wykres.



Każdą uwagę przeanalizowano pod kątem obszaru Polski i linii kolejowej, której uwaga dotyczyła. Na tej podstawie przypisano uwagi do poszczególnych województw. W przypadku, gdy uwaga dotyczyła zakresu terytorialnego wychodzącego poza granice jednego województwa, oznaczano ją jako dotyczącą wielu województw. Takich „multilokalizacyjnych” uwag pojawiło się 163, tj. 30%. Ponad 1/5 uwag dotyczyła linii kolejowych w województwie podlaskim, a co dziesiąta uwaga dotyczyła województwa łódzkiego. Wynika to z dużego zainteresowania społeczeństwa projektem północnej obwodnicy Białegostoku i budową multimodalnego przystanku w Zgierzu (o czym poniżej). Tych dwóch województw dotyczyło łącznie ok. 33% wszystkich uwag. Ponadto, relatywnie wysoka liczba uwag odnosiła się do planowanych inwestycji w granicach województw: wielkopolskiego (7%), mazowieckiego (5%), śląskiego (5%), lubuskiego (5%), dolnośląskiego (4%). Szczegółową charakterystykę zgłoszonych uwag i wniosków pod kątem lokalizacji prezentuje poniższy wykres.

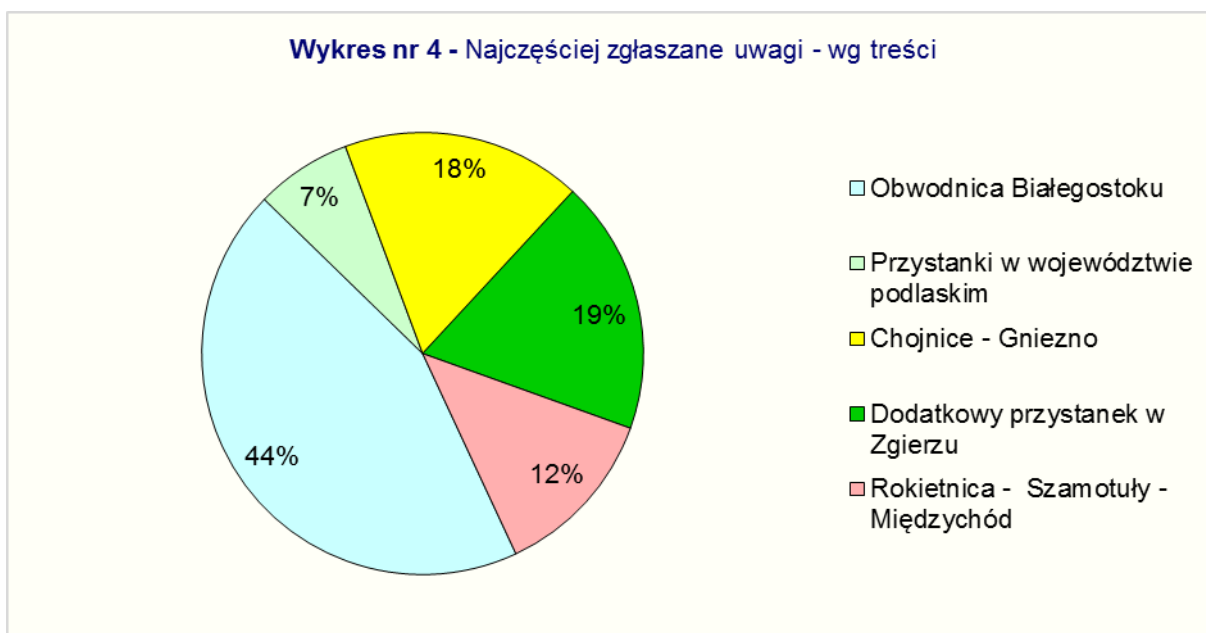


Spośród 540 uwag i wniosków aż 528 dotyczyło dokumentu strategicznego, a jedynie 12 (tj. 2%) – prognozy ooś. Niektórzy autorzy uwag zaznaczali, że dotyczą one prognozy, jednakże treść uwagi odnosiła się ewidentnie do treści samego dokumentu. Tę grupę uwag i wniosków zaliczono na poczet uwag zgłoszonych do dokumentu. Zainteresowanie zgłaszających uwagi skupiało się zatem bardziej na planach inwestycyjnych Spółki niż na zagadnieniach ochrony środowiska.

Aż 199 uwag (tj. 33% wszystkich) dotyczyło następujących pięciu postulatów:

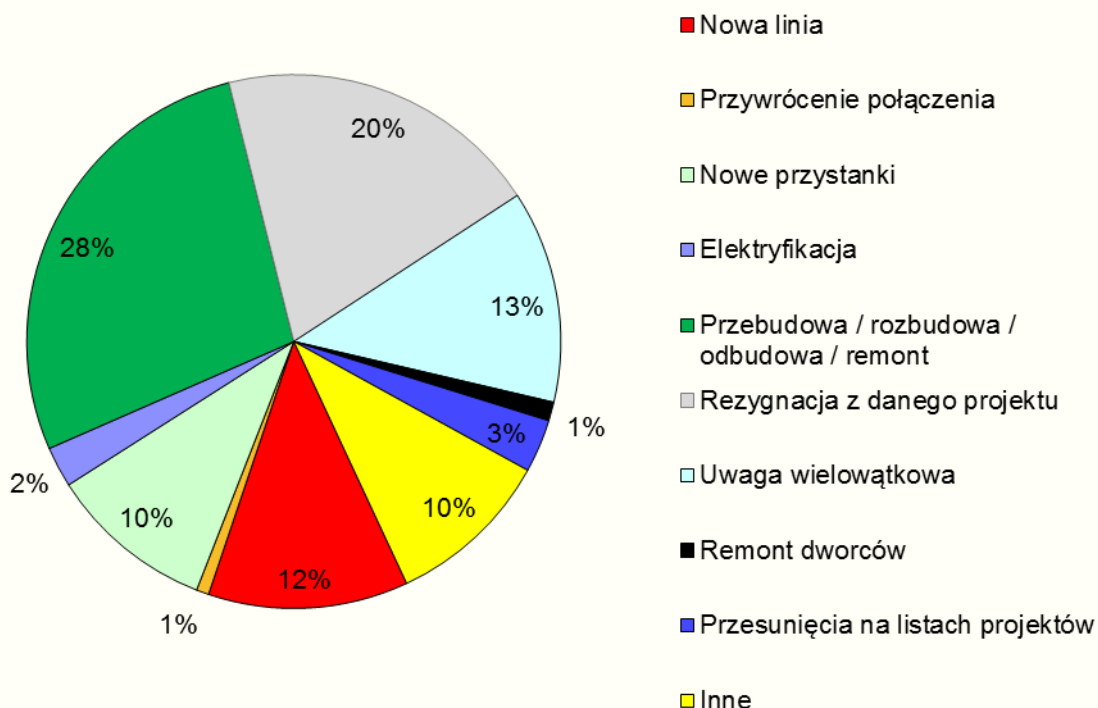
- odstąpienie od budowy północnej obwodnicy Białegostoku
- budowa dodatkowego przystanku multimodalnego w Zgierzu
- dodanie projektu polegającego na przebudowie linii kolejowych na odcinku Chojnice - Gniezno
- poparcie dla odbudowy linii kolejowych na odcinku Rokietnica - Szamotuły - Międzychód
- budowa nowych przystanków w województwie podlaskim

Rozkład procentowy w/w uwag w grupie 199 uwag prezentuje poniższy wykres.



Jeśli chodzi o merytorykę poruszanych uwag dotyczących dokumentu, najwięcej, bo aż 146 (28%) uwag, dotyczyło przebudowy, rozbudowy, odbudowy, bądź remontu istniejących linii kolejowych. Niewiele mniej, bo 104 (20%) uwagi sugerowały odstąpienie od realizacji danego zamierzenia inwestycyjnego (z czego blisko 85% dotyczyło północnej obwodnicy Białegostoku). Uwagi odnoszące się stricte do budowy nowych odcinków linii kolejowych stanowiły 12% uwag do dokumentu (64 uwagi). Szczegółową charakterystykę uwag do dokumentu strategicznego pod kątem zakresu tematycznego prezentuje wykres.

Wykres nr 5 - Uwagi wg zakresu tematycznego



Uwagi dotyczące prognozy oddziaływania na środowisko dotyczyły następujących zagadnień merytorycznych:

- przyroda
- hałas
- klimat
- oddziaływania skumulowane
- szkody górnicze

Prawie połowa spośród 12 uwag i wniosków (5) dotyczyła środowiska przyrodniczego, a 25% (3 uwagi) – hałasu.

Zakres tematyczny zgłoszonych uwag jest zbieżny z najczęstszymi typami zaobserwowanych oddziaływań linii kolejowych na środowisko (hałas, przyroda).

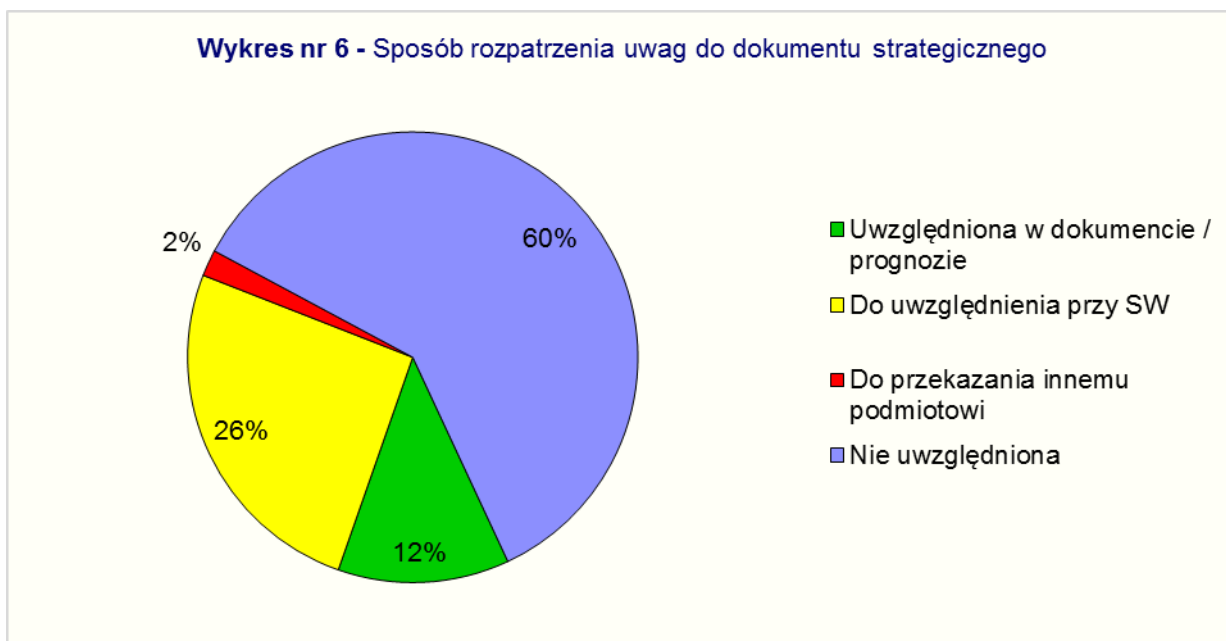
Tabelaryczne zestawienie wszystkich uwag wraz z ich kategoryzacją (zbiór danych wsadowych do niniejszej analizy) stanowi załącznik nr 4 do Raportu.

6. ROZPATRZENIE UWAG I WNIOSKÓW

6.1 ROZPATRZENIE UWAG I WNIOSKÓW DOTYCZĄCYCH DOKUMENTU

Na podstawie przeprowadzonej analizy PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. stwierdziły, że na uwzględnienie zasługuje 210 zgłoszonych uwag (tj. 40%). Pozostałe 318 uwag (60%) zostało odrzuconych. Spośród uwag, które rozpatrzone pozytywnie jedynie 65, tj. 12%, zostało uwzględnionych w dokumencie (poprzez wprowadzenie zmiany w dokumencie, bądź konstatację, że uwaga / wniosek już została uwzględniona w pierwotnej wersji dokumentu). Aż 135 uwag (tj. 26%) uwzględnionych zostało w ten sposób, że uznano potrzebę ich przekazania do dalszego rozpatrzenia na etapie opracowania trwających bądź planowanych Studiów Wykonalności. 10 uwag i wniosków (2%) zostanie przekazanych do rozpatrzenia przez inne Spółki (w tym PKP S.A. i PKP Intercity S.A.), gdyż swoim zakresem nie dotyczyły one przedmiotowego dokumentu strategicznego.

Powyższe dane zostały zobrazowane na wykresie.



Uznano, że jedynie 44 uwagi (tj. 8% wszystkich uwag zgłoszonych do dokumentu) wymaga uwzględnienia poprzez dokonanie zmian w dokumencie. Zmiany dotyczą list projektów i polegać będą na wprowadzeniu nowych projektów, modyfikacji bądź usunięciu niektórych istniejących.

Szczegółowe informacje o modyfikacjach w dokumencie wynikających z przeprowadzonych konsultacji społecznych prezentuje poniższe zestawienie.

Tabela nr 1 - Zmiany w dokumencie strategicznym w wyniku konsultacji społecznych

Lp.	Zgłaszający uwagę	Streszczenie uwagi	Zmiana w dokumencie
1.	Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego	Proponuje się uzupełnienie nazwy projektu: "Utworzenie ciągu Lwówek Śl. - Legnica. Prace na linii nr 284 na odcinku	Skrócenie projektu regionalnego do odcinka linii 283 Jerzmanice-Zdrój - Legnica

		Jerzmanice-Zdrój - Złotoryja - Legnica"	
2.	Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego	Wnioskuję się o rozszerzenie zakresu projektu "Prace na odcinku linii kolejowej nr 283 Lwówek Śląski - Zebrzydowa" o odcinek linii Zebrzydowa - Świętoszów - Żagań lub jako odrębny projekt	Wprowadzenie nowego projektu na listę ponadregionalną, Linia 283 odc. Zebrzydowa - Żagań
3.	Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego	Projekt "Odbudowa połączenia Dzierżoniów - Pieszyce - Bielawa", dla realizacji którego zgłaszający nie znajduje uzasadnienia wobec udostępnienia do eksploatacji w grudniu 2019 linii Dzierżoniów - Bielawa (zarządzanej przez Dolnośląską Służbę Dróg i Kolei)	Usunięcie z listy projektu regionalnego dotyczącego odbudowy ciągu Dzierżoniów - Pieszyce - Bielawa
4.	Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego	Wniosek o uzupełnienie listy projektów regionalnych o "Prace na linii 291 na odcinku Boguszów Gorce Wschód - Mieroszów - granica państwa"	Wprowadzenie nowego projektu na listę ponadregionalną, Linia 283 odc. Zebrzydowa - Żagań
5.	Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego	Wniosek o uzupełnienie wykazu projektów regionalnych o "Prace na linii 298 i 299 na odcinku Sędziszów - Kamienna Góra - Lubawka - granica państwa"	Wprowadzenie nowego projektu regionalnego Prace na linii 298 i 299 na odcinku Sędziszów - Kamienna Góra - Lubawka - granica państwa
6.	Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego	Wniosek o uzupełnienie wykazu projektów regionalnych o "Prace na linii 286 na odcinku Wałbrzych Główny - Kłodzko Główne"	Wprowadzenie nowego projektu ponadregionalnego Prace na linii 286 na odcinku Wałbrzych Główny - Kłodzko Główne
7.	Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego	Uzupełnienie listy projektów regionalnych o "Dostosowanie Wrocławskiego Węzła Kolejowego do potrzeb funkcjonalno-ruchowych związanych z uruchomieniem Wrocławskiej Kolei Metropolitalnej"	Wprowadzenie nowego projektu regionalnego "Dostosowanie Wrocławskiego Węzła Kolejowego dla potrzeb kolei miejskiej, aglomeracyjnej i regionalnej"
8.	Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego	Uzupełnienie listy projektów regionalnych o "Poprawę funkcjonalności układów torowych i urządzeń sterowania ruchem kolejowym na stacjach kolejowych"	Wprowadzenie nowego projektu regionalnego zgodnie z uwagą
9.	Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego	Uzupełnienie listy projektów regionalnych o "Prace na linii 303 na odcinku Rokitki - Duninów"	Wprowadzenie nowego projektu regionalnego "Prace na linii 303 na odcinku Rokitki - Duninów"
10.	Urząd Marszałkowski Województwa Łódzkiego	Dodanie nowego projektu regionalnego „Budowa nowych i modernizacja istniejących przystanków kolejowych na obszarze województwa Łódzkiego”	Dokonanie zmiany nazwy istniejącego projektu przystankowego na „Budowa nowych i modernizacja istniejących przystanków kolejowych na obszarze województwa Łódzkiego”
11.	Urząd Marszałkowski Województwa Łódzkiego	Poz. 50 Projekt „Budowa linii Bełchatów – Chorzew Siemkowice/Rusiec” proponujemy zmienić nazwę projektu na „Budowa linii łączącej Bełchatów z linią nr 131”	Dokonanie zmiany nazwy wraz ze zmianą przebiegu na mapie
12.	Urząd Marszałkowski Województwa Łódzkiego	Poz. 54 Projekt „Budowa połączenia Łódź – Piotrków Tryb./Bełchatów” proponujemy zmianę nazwy Projektu „Budowa linii Łódź – Bełchatów”	Dokonanie zmiany nazwy wraz ze zmianą przebiegu na mapie
13.	Urząd Marszałkowski Województwa Łódzkiego	Dodanie nowego projektu regionalnego „Modernizacja z elektryfikacją linii kolejowej nr 24 Piotrków Tryb – Bełchatów z wydłużeniem do Bogumiłowa”	Dodanie nowego projektu regionalnego „Modernizacja z elektryfikacją linii kolejowej nr 24 Piotrków Tryb – Bełchatów z wydłużeniem do Bogumiłowa”
14.	Urząd Marszałkowski Województwa Łódzkiego	Poz. 52 Projekt „Budowa linii Chorzew Siemkowice/Rusiec – Wieluń” – proponujemy zmianę nazwy Projektu na „Budowa linii łączącej linię kolejową nr 131 Chorzew Siemkowice z linią a kolejową nr 181 Wieluń	Dokonanie zmiany nazwy wraz ze zmianą przebiegu na mapie
15.	Urząd Miasta Gorzowa	Wniosek o poprawę parametrów	Dodanie projektu ponadregionalnego "Prace

	Wielkopolskiego Kazimierz Łatwiński radny Sejmiku Województwa Lubuskiego osoby prywatne	technicznych i eksploatacyjnych na liniach nr 367, 363 i 364	na liniach 363 i 364 na ciągu Międzychów - Wierzbn - Skwierzyna/Międzyrzecz"
16.	Starostwo Powiatowe w Międzychodzie	Postuluje się analizę możliwości odtworzenia połączenia kolejowego Szczecin – Gryfino – Myślibórz	Wprowadzenie projektu ponadregionalnego „Prace na ciągu Gorzów Wlkp. - Szczecin obejmujący linii 415, 422 i 411”
17.	Urząd Miasta Gorzowa Wielkopolskiego Kazimierz Łatwiński radny Sejmiku Województwa Lubuskiego	Wniosek o rozszerzenie projektu "Odtworzenie połączenia Stargard - Myślibórz", tj. wydłużenie do Gorzowa Wlkp.	Wprowadzenie projektu ponadregionalnego „Prace na ciągu Gorzów Wlkp. - Szczecin obejmujący linii 415, 422 i 411”
18.	Kazimierz Łatwiński radny Sejmiku Województwa Lubuskiego	Wniosek o dodanie do listy projektów ponadregionalnych inwestycji na liniach nr 415, 422 i 411 w celu odtworzenia ciągu komunikacyjnego Gorzów Wlkp. - Szczecin	Wprowadzenie projektu ponadregionalnego „Prace na ciągu Gorzów Wlkp. - Szczecin obejmujący linii 415, 422 i 411”
19.	Gmina Kozienice ul. Parkowa 5 26-900 Kozienice	Wniosek o ujęcie budowy nowej linii kolejowej Kozienice - Warszawa z włączeniem do istniejącej linii nr 8	Wprowadzenie projektu regionalnego Kozienice - Warka
20.	osoby prywatne	Wniosek o rewitalizację linii kolejowej nr 281 na odcinku Chojnice – Gniezno (31 uwag)	Uzupełnienie listy ponadregionalnej o projekt „Prace na linii kolejowej nr 281 na odcinku Chojnice – Gniezno”
21.	Stowarzyszenie Wspierające Rozwój Lidzbarka Wrota Mazur	Dodanie do listy projektów „Rewitalizacji linii kolejowej Działdowo – Brodnica”	Uzupełnienie listy ponadregionalnej o projekt „Prace na linii 208 kolejowej Działdowo – Brodnica”
22.	H+H Polska Zakład Produkcyjny Lidzbark Welsk	Wniosek o modernizację linii kolejowej nr 208 na odcinku Działdowo - Lidzbark	Uzupełnienie listy ponadregionalnej o projekt „Prace na linii 208 kolejowej Działdowo – Brodnica”
23.	Warmińsko-Mazurskie Towarzystwo Miłośników Kolei	Zakres modernizacji/rewitalizacji linii kolejowej nr 208 proponuje się rozszerzyć o odcinek Działdowo – Brodnica	Uzupełnienie listy ponadregionalnej o projekt „Prace na linii 208 kolejowej Działdowo – Brodnica”
24.	Stowarzyszenie Zielone Mazowsze	Dodać projekty zgłoszone do Kolej+	Trwa analiza, które projekty z Kolej+ uwzględnić w dokumencie strategicznym

Ponieważ co trzecia uwaga społeczeństwa dotyczyła jednego z pięciu zagadnień wymienionych w rozdziale 5, za zasadne uznano przedstawienie w niniejszym Raporcie, w jaki sposób PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. odniosły się do uwag i wniosków zgłoszonych do tych pięciu grup uwag:

■ **GRUPA 1** - odstępianie od budowy północnej obwodnicy Białegostoku

Odpowiedź:

„Projekt jest na etapie prac studialnych, w ramach których analizowane są różne warianty przebiegu budowy nowego odcinka sieci kolejowej i w ramach którego prowadzone są konsultacje społeczne poszczególnych wariantów.”

Sposób uwzględnienia:

Przekazanie uwag do Centrum Realizacji Inwestycji w celu rozpatrzenia uwagi na etapie Studium Wykonalności.

Czy uwaga wymaga zmiany dokumentu i prognozy:

NIE

■ **GRUPA 2** - budowa dodatkowego przystanku multimodalnego w Zgierzu

Odpowiedź:

„Proponowany przystanek jako projekt punktowy może być realizowany w ramach proponowanych projektów multilokalizacyjnych, proponowanego projektu liniowego dotyczącego

połączenia Łódź - Kutno lub z innych działań m.in. planowanego Programu budowy/modernizacji przystanków kolejowych na lata 2020 - 2025."

Sposób uwzględnienia:

Brak uwzględnienia uwagi w treści dokumentu strategicznego.

Czy uwaga wymaga zmiany dokumentu i prognozy:

NIE

- **GRUPA 3** - dodanie projektu: Przebudowie linii kolejowych na odcinku Chojnice – Gniezno

Odpowiedź:

„Uwaga uwzględniona. Uzupełniono listę projektów ponadregionalnych.”

Sposób uwzględnienia:

Uzupełnienie listy ponadregionalnej o projekt „Prace na linii kolejowej nr 281 na odcinku Chojnice – Gniezno”.

Czy uwaga wymaga zmiany dokumentu i prognozy:

TAK

- **GRUPA 4** - odbudowa linii kolejowych na odcinku Rokietnica - Szamotuły – Międzychód

Odpowiedź:

„Propozycja przedmiotowych prac została wskazana jako projekt o charakterze regionalnym z uwagi na przewagę potencjalnego ruchu po ewentualnych prac inwestycyjnych. Realizacja projektu w przyszłej perspektywie i w dalszych latach będzie uwarunkowana dostępnością środków z regionalnych programów operacyjnych oraz decyzją ich dysponenta (Urząd Marszałkowski).”

Sposób uwzględnienia:

Brak potrzeby. Projekt uwzględniony w projektach regionalnych pod poz. 163.

Czy uwaga wymaga zmiany dokumentu i prognozy:

NIE

- **GRUPA 5** - budowa nowych przystanków w województwie podlaskim

Odpowiedź:

„Proponowane zakresy jako projekty punktowe mogą być realizowane w ramach proponowanych projektów multilokalizacyjnych, projektu liniowego lub z innych działań m.in. planowanego Programu budowy/modernizacji przystanków kolejowych na lata 2020 - 2025.”

Sposób uwzględnienia:

Brak uwzględnienia uwagi w treści dokumentu strategicznego.

Czy uwaga wymaga zmiany dokumentu i prognozy:

NIE

6.2 ROZPATRZENIE UWAG I WNIOSKÓW DOTYCZĄCYCH PROGNOZY OOŚ

Na podstawie przeprowadzonej analizy stwierdzono, że spośród 12 uwag zgłoszonych do treści prognozy ooś na uwzględnienie zasługuje dokładnie połowa (6 uwag). Cztery spośród uwzględnionych uwag będą wiązały się z dokonaniem uzupełnienia zapisów w treści prognozy (są to uwagi dotyczące klimatu, przyrody oraz osuwisk), a dwie pozostałe (dotyczące budowy ekranów akustycznych w Gdyni Pogórze) zostaną uwzględnione poprzez przekazanie do rozpatrzenia na etapie opracowywania dokumentacji przedprojektowej i uzyskiwania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Prognoza oddziaływania na środowisko nie wiąże się ze szczegółowym modelowaniem akustycznym, nie bazuje na prognozach natężenia ruchu opracowywanych dla poszczególnych projektów, wobec czego na jej etapie niezasadnym byłoby wskazywanie rozwiązań minimalizujących oddziaływanie w konkretnych lokalizacjach.

Spółród sześciu nie uwzględnionych uwag cztery dotyczyły zagadnień ochrony przyrody (pogłębienia opisu kwestii śmiertelności zwierząt na torach i związanego z tym zjawiskiem bezpieczeństwa ruchu), jedna – akustyki (pogłębienia analizy oddziaływania sygnałów akustycznych „bacność” nadawanych przez maszynistów) i jedna – braku uwzględnienia zjawisk skumulowanych przy analizie projektu polegającego na budowie północnej obwodnicy Białegostoku. W ocenie wykonawcy prognozy ooś zagadnienia powyższe zostały w prognozie ooś opisane w sposób wystarczający.

W poniższej tabeli przedstawiono uwagi zgłoszone do prognozy ooś przez społeczeństwo oraz wskazano sposób uwzględnienia uwag, bądź uzasadnienie w przypadku braku ich uwzględnienia.

Tabela nr 2 - Sposób rozpatrzenia uwag zgłoszonych do prognozy w ramach konsultacji społecznych

Lp.	Zgłaszający uwagę	Streszczenie uwagi	Odniesienie się do uwagi
1.	Mieszkańcy dzielnicy Pogórze Dolne. Podmioty Gospodarcze	Zwracamy się jako mieszkańcy mieszkający ok. 150-200m od linii o zastosowanie ekranów akustycznych o odpowiedniej zdolności rozpraszania bądź tłumienia dźwięków	UWAGA UWZGLĘDNIONA Rekomendacja do uwzględnienia na etapie OOŚ projektu. Jednym z wniosków płynących z Prognozy (str. 140) jest konieczność zastosowania skutecznych metod ograniczenia hałasu na terenach wrażliwych i podlegających ochronie akustycznej narażonych na ponadnormatywne oddziaływania w tym zakresie.
2.	Agnieszka Pstrągowska (radna dzielnicy Pogórze Gdynia)	Zwracamy się jako mieszkańcy mieszkający ok. 150-200m od linii o zastosowanie ekranów akustycznych o odpowiedniej zdolności rozpraszania bądź tłumienia dźwięków	UWAGA UWZGLĘDNIONA Rekomendacja do uwzględnienia na etapie OOŚ projektu. Jednym z wniosków płynących z Prognozy (str. 140) jest konieczność zastosowania skutecznych metod ograniczenia hałasu na terenach wrażliwych i podlegających ochronie akustycznej narażonych na ponadnormatywne oddziaływania w tym zakresie.
3.	PKP/PKOB/1	W analizie pominięto brak skumulowanych oddziaływań inwestycji na terenie gminy Dobrzyniewo Duże - budowa kolejowej północnej obwodnicy Białegostoku	UWAGA ODRZUCONA Gminy nie pominięto w analizie. W analizie oddziaływań skumulowanych agregowano wyniki do poziomu powiatu. Wskazane przedsięwzięcia uwzględniono w analizie dla powiatu białostockiego (zał. 3 poz. 243). Ryzyko kumulacji oddziaływań określono jako niskie.
4.	Marek Stolarski CEO NEEL	Wnioskuje o uzupełnienie fragmentu tekstu (czcionka pogrubiona):	UWAGA ODRZUCONA

		<p>„W związku z planowaną realizacją zadań o charakterze liniowym ... wskazane jest także wykonanie analizy w zakresie:</p> <p>- potrzeby rozwoju korytarzy ekologicznych i sieci przejść dla zwierząt oraz środków zapobiegających śmiertelności zwierząt po to by uniknąć fragmentacji środowiska i śmierci zwierząt w wyniku kolizji z pociągami i zapewnienia ciągłości szlaków migracyjnych ...”</p>	<p>Tematem opracowania jest określenie potencjalnego oddziaływania inwestycji na środowisko przyrodnicze. Temat potrzeby rozwoju korytarzy migracyjnych nie wchodzi w zakres opracowania. Problem fragmentacji siedlisk dotyczy jedynie linii wygradzanych i jedynie na takich liniach wymagane jest budowanie przejść. Temat ten został omówiony w opracowaniu w rozdziale 5.1.</p>
5.	Marek Stolarski CEO NEEL	Wnoszę o rozwinięcie tematu potencjalnej śmiertelności gatunków rzadkich w dokumencie	<p>UWAGA ODRZUCONA</p> <p>Stwierdzenie o nieistotności oddziaływania polegającego na powodowaniu śmiertelności zwierząt w wyniku kolizji z taborami kolejowym oparto na najnowszych dostępnych opracowaniach i ekspertyzach, z których wynika, że realizacja zamierzeń ujętych w Planie nie spowoduje wystąpienia istotnego negatywnego oddziaływania na populację gatunków zwierząt narażonych na ryzyko kolizji z taborami kolejowym w skali kraju. Ponadto w tekście jest zawarta informacja o konieczności wykonania analiz bezpieczeństwa ruchu w związku ze zwiększoną śmiertelnością zwierząt w celu podjęcia decyzji o zastosowaniu urządzeń ochrony zwierząt lub pasywnych metod ochrony zwierząt w postaci ogrodzeń.</p>
6.	Wojciech Dinges Stowarzyszenie Kolej na Śląsk	Brak uwzględnienia spodziewanych zmian w środowisku naturalnym terenu Polski wskutek postępujących zmian klimatycznych na świecie.	<p>UWAGA UWZGLĘDNIONA</p> <p>Aspekt zmian klimatycznych przeanalizowano w rozdziale 5.7 Prognozy - jej zapisy zostaną w tym kontekście uszczegółowione.</p>
7.	Wojciech Dinges Stowarzyszenie Kolej na Śląsk	Niewystarczająca ocena zjawisk ekstremalnych i ich wpływu na infrastrukturę i ruch kolejowy.	<p>UWAGA UWZGLĘDNIONA</p> <p>Opis wpływu zjawisk ekstremalnych na infrastrukturę kolejową zostanie rozszerzony.</p>
8.	Wojciech Dinges Stowarzyszenie Kolej na Śląsk	Oddziaływania długoterminowe chwilowe śmiertelność zwierząt w wyniku kolizji z pociągami wymagają pogłębienia analizy skutków dlatego nie powinno być określane jako oddziaływanie nieistotne.	<p>UWAGA ODRZUCONA</p> <p>W tekście jest zawarta informacja o konieczności wykonania analiz bezpieczeństwa ruchu w związku ze zwiększoną śmiertelnością zwierząt w celu podjęcia decyzji o zastosowaniu urządzeń ochrony zwierząt lub pasywnych metod ochrony zwierząt w postaci ogrodzeń. Zalecenie to dotyczy projektów związanych z budową nowych linii kolejowych oraz projektów polegających na przebudowie lub rozbudowie istniejących linii kolejowych prowadzących do zwiększenia natężenia ruchu pociągów, co zwiększa ryzyko wystąpienia kolizji.</p>
9.	Wojciech Dinges Stowarzyszenie Kolej na Śląsk	Brak uwzględnienia w tym punkcie komponentu hałasu jakim są sygnały akustyczne o dużym natężeniu uruchamiane obligatoryjnie przez maszynistów w miejscach skrzyżowania linii kolejowej z drogą publiczną sygnał „baczność”. Czynniki te wymagają pogłębionej analizy i oceny wpływu podobnej jak dla hałasu „dynamicznego”. Ujęte w p. 5.8. ale nie wystarczająco.	<p>UWAGA ODRZUCONA</p> <p>Szersza analiza, w tym również wskazanego aspektu, znajduje się w rozdziale poświęconym hałasowi - 5.8, str. 129 – 140.</p>
10.	Wojciech Dinges Stowarzyszenie Kolej na Śląsk	Brak analizy wpływu eksploatacji i szkód górniczych na planowane linie kolejowe zwłaszcza nowe np. komponenty CPK. Dotyczy to przede wszystkim ale nie wyłącznie terenu województwa	<p>UWAGA UWZGLĘDNIONA</p> <p>Aspekt ten zostanie dodatkowo przeanalizowany w rozdziale 5.9.</p>

		śląskiego.	
11.	Piotr Kowal Instytut Nauk Leśnych SGGW w Warszawie	Wnioskuje o uwzględnienie w podpunkcie „oddziaływanie długoterminowe chwilowe” wystąpienie ryzyka rozprzestrzeniania się zoonoz chorób odzwierzęcych w wyniku kolizji z dzikimi zwierzętami.	UWAGA UWZGLĘDNIONA Aspekt ten zostanie dodatkowo przeanalizowany w rozdziale 5.2.
12.	prof. dr hab. Małgorzata Wierzbicka Wydział Biologii UW	<p>Zgłaszam uwagi do fragmentu:</p> <p><i>„W związku z planowaną realizacją zadań o charakterze liniowym.....wskazane jest wykonanie analiz w zakresie</i></p> <p><i>- potrzeby rozwoju korytarzy ekologicznych i sieci przejść dla zwierząt po to aby uniknąć fragmentacji środowiska i zapewnienia ciągłości szlaków migracyjnych”</i></p> <p>Dokument w tym miejscu nie wspomina o problemie śmiertelności zwierząt na torach kolejowych a w dalszej części wskazuje że jest to problem nieistotny. Nie zgadzam się z takim podejściem</p>	<p>UWAGA ODRZUCONA</p> <p>Stwierdzenie o nieistotności oddziaływania polegającego na powodowaniu śmiertelności zwierząt w wyniku kolizji z taborami kolejowym oparto na najnowszych dostępnych opracowaniach i ekspertyzach, z których wynika, że realizacja zamierzeń ujętych w Planie nie spowoduje wystąpienia istotnego negatywnego oddziaływania na populacje gatunków zwierząt narażonych na ryzyko kolizji z taborami kolejowym w skali kraju. Ponadto w tekście jest zawarta informacja o konieczności wykonania analiz bezpieczeństwa ruchu w związku ze zwiększoną śmiertelnością zwierząt w celu podjęcia decyzji o zastosowaniu urządzeń ochrony zwierząt lub pasywnych metod ochrony zwierząt w postaci ogrodzeń.</p>

Z pełną treścią wszystkich uwag i wniosków oraz udzielonymi odpowiedziami można zapoznać się w tabelarycznym zestawieniu wszystkich uwag stanowiącym załącznik nr 4 do Raportu.

7. WNIOSKI Z KONSULTACJI SPOŁECZNYCH I DALSZE DZIAŁANIA

7.1 WNIOSKI Z KONSULTACJI SPOŁECZNYCH

Na podstawie analiz i danych przedstawionych w poprzednich rozdziałach można wysnuć następujące wnioski płynące z przeprowadzonych konsultacji społecznych:

- 1) W ciągu 30 dni trwania konsultacji, tj. od 15 października do 13 listopada 2020 r., wpłynęło 543 uwagi, co może świadczyć o dużym zainteresowaniu społeczeństwa zamierzeniami inwestycyjnymi PKP Polskich Linii Kolejowych S.A., a jednocześnie potwierdza, że konsultacje zostały przeprowadzone w sposób należyty i społeczeństwo zostało skutecznie poinformowane.
- 2) Słuszną decyzją okazało się przedłużenie konsultacji o dodatkowych tygodni, gdyż ponad 1/3 uwag zgłoszonych w ramach konsultacji społecznych pojawiła się dopiero w czwartym tygodniu trwania konsultacji, tj. po dniu 6 listopada 2020 r.
- 3) Prawie wszystkie uwagi i wnioski (98%) dotyczyły treści samego dokumentu strategicznego (list projektów), a nie prognozy oddziaływania na środowisko. Jest to niestety zgodne z oczekiwaniami, gdyż większe zainteresowanie społeczne zawsze skupia się bardziej na polepszeniu standardu życia jednostki lub pewnej grupy społecznej niż na utrzymaniu dobrego stanu środowiska.
- 4) Zamierzenia inwestycyjne planowane przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (za wyjątkiem jednego newralgicznego projektu polegającego na budowie północnej obwodnicy Białegostoku) są generalnie pozytywnie odbierane przez społeczeństwo, stowarzyszenia, jednostki administracyjne oraz rynek.
- 5) Najwięcej uwag zgłoszonych do dokumentu dotyczyło zakresu przebudowy/rozbudowy istniejących linii kolejowych, budowy nowych odcinków linii kolejowych, nowych przystanków kolejowych oraz odstąpienia od realizacji danego projektu (budowa obwodnicy Białegostoku) – łącznie 70% uwag. Liczną grupę stanowiły również uwagi wielowątkowe.
- 6) Uwagi zgłoszone do prognozy oddziaływania na środowisko dotyczyły głównie dwóch zagadnień: przyroda oraz hałas (ponad 2/3 uwag zgłoszonych do prognozy).
- 7) Najczęstszą formą zgłaszania uwag (99%) była forma elektroniczna za pomocą przygotowanych formularzy umieszczonych na stronie internetowej Spółki. Jedną z przyczyn takiego stanu rzeczy może być panująca w obecnym roku pandemia wywołana wirusem SARS-COV-2.
- 8) Prawie połowa wszystkich uwag pochodziła od osób prywatnych. Jednostki administracyjne zgłosiły 22% wszystkich uwag, a stowarzyszenia - 19%.
- 9) Społeczeństwo przejawiało największe zainteresowanie inwestycjami w granicach województw podlaskiego i łódzkiego. Również dość wysokie zainteresowanie zamierzeniami inwestycyjnymi Spółki prezentowały województwa: wielkopolskie, śląskie, lubuskie, mazowieckie, podkarpackie oraz dolnośląskie.
- 10) Uznano, że 44 uwagi zgłoszone w ramach konsultacji społecznych są na tyle istotne, że wymagają uwzględnienia poprzez dokonanie zmian w dokumencie. Zmiany te dotyczą list projektów i polegać będą na wprowadzeniu nowych projektów, bądź modyfikacji lub usunięciu niektórych projektów uwzględnionych w wersji dokumentu poddanego konsultacjom.

7.2 DALSZE DZIAŁANIA

Zgodnie z ustawą ooś, kolejnymi etapami w ramach procedury strategicznej oceny oddziaływania na środowisko będą:

- aktualizacja dokumentu strategicznego i prognozy ooś oraz opracowanie uzasadnienia zawierającego informacje o udziale społeczeństwa w postępowaniu oraz o tym, w jaki sposób zostały wzięte pod uwagę i w jakim zakresie zostały uwzględnione uwagi i wnioski zgłoszone w związku z udziałem społeczeństwa (*art. 42 oraz art. 55 ust. 1 ustawy ooś*),
- opracowanie pisemnego podsumowania strategicznej oceny oddziaływania na środowisko (*art. 55 ust. 3 ustawy ooś*),
- przyjęcie przez organ opracowujący dokument (tj. przez Zarząd PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.) dokumentu strategicznego wraz z prognozą oddziaływania na środowisko,
- podanie do publicznej wiadomości informacji o przyjęciu dokumentu i o możliwościach zapoznania się z jego treścią oraz treści uzasadnienia i pisemnego podsumowania (*art. 43 ustawy ooś*),
- przekazanie przyjętego dokumentu wraz z podsumowaniem do Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska i Głównego Inspektora Sanitarnego (*art. 55 ust. 4 ustawy ooś*), a także przekazanie dokumentacji do Ministerstwa Infrastruktury jako organu, który delegował na Spółkę obowiązek przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko,
- prowadzenie monitoringu skutków realizacji postanowień przyjętego dokumentu w zakresie oddziaływania na środowisko, zgodnie z rekomendacjami prognozy oddziaływania na środowisko (*art. 55 ust. 5 ustawy ooś*).

W związku z uznaniem za zasadne dokonania istotnych zmian w treści dokumentu strategicznego (wprowadzenie nowych projektów, modyfikacja i usunięcie części z projektów już występujących), Spółka PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. podjęła decyzję o nieprzyjmowaniu dokumentu wraz z prognozą w obecnym kształcie, a dopiero po aktualizacji tych dokumentów. Wiąże się to z następującymi dalszymi koniecznymi działaniami:

- poinformowanie Ministerstwa Infrastruktury o wybranym scenariuszu dalszych działań,
- aktualizacja dokumentu strategicznego,
- podpisanie aneksu z firmą ekovera na aktualizację prognozy oddziaływania na środowisko (zmiany dokonane na listach projektów powodują konieczność przeprowadzenia na nowo wszystkich analiz wykonanych w ramach prognozy) – aneks do Umowy nr 60/018/0004/20/Z/O z dnia 21.04.2020 podpisano w dniu **3 grudnia 2020 r.**,
- przekazanie wykonawcy prognozy ooś niezbędnych danych, w tym zaktualizowanego dokumentu strategicznego,
- aktualizacja i odbiór prognozy ooś,
- po dokonaniu odbioru zaktualizowanej prognozy ooś, wykonanie w/w kroków przewidzianych prawem.

8. WYKAZ ZAŁĄCZNIKÓW

ZAŁĄCZNIK NR 1a	- obwieszczenie o przystąpieniu do opracowywania projektu dokumentu (treść)
ZAŁĄCZNIK NR 1b	- obwieszczenie o przystąpieniu – BIP Spółki
ZAŁĄCZNIK NR 1c	- obwieszczenie o przystąpieniu – tablica ogłoszeń Spółki
ZAŁĄCZNIK NR 1d	- obwieszczenie o przystąpieniu – Rzeczpospolita (Nr 161)
ZAŁĄCZNIK NR 2a	- obwieszczenie o konsultacjach społecznych (treść)
ZAŁĄCZNIK NR 2b	- obwieszczenie o konsultacjach społecznych – BIP Spółki
ZAŁĄCZNIK NR 2c	- obwieszczenie o konsultacjach społecznych – tablica ogłoszeń Spółki
ZAŁĄCZNIK NR 2d	- obwieszczenie o konsultacjach społecznych – Rzeczpospolita (Nr 242)
ZAŁĄCZNIK NR 2e	- informacja prasowa (odnośnik)
ZAŁĄCZNIK NR 2f	- informacja prasowa (treść)
ZAŁĄCZNIK NR 2g	- link na stronie głównej www.plk-sa.pl do informacji o konsultacjach
ZAŁĄCZNIK NR 2h	- informacja na www.plk-sa.pl/planowane-inwestycje-plk-konsultacje-spoeczne
ZAŁĄCZNIK NR 2i	- formularz elektroniczny do zgłaszania uwag do dokumentu
ZAŁĄCZNIK NR 2j	- formularz elektroniczny do zgłaszania uwag do prognozy ooś
ZAŁĄCZNIK NR 2k	- obwieszczenie o konsultacjach społecznych – tablica ogłoszeń MI
ZAŁĄCZNIK NR 2l	- informacja o konsultacjach na portalu facebook.pl Spółki
ZAŁĄCZNIK NR 2m	- informacja o konsultacjach na portalu facebook.pl MI
ZAŁĄCZNIK NR 3a	- punkt przy kancelarii w siedzibie Spółki wyposażony w kanapę i stół
ZAŁĄCZNIK NR 3b	- obwieszczenie o przedłużeniu konsultacji społecznych (treść)
ZAŁĄCZNIK NR 3c	- obwieszczenie o przedłużeniu konsultacji – BIP Spółki
ZAŁĄCZNIK NR 3d	- obwieszczenie o przedłużeniu konsultacji – tablica ogłoszeń Spółki
ZAŁĄCZNIK NR 3e	- obwieszczenie o przedłużeniu konsultacji – strona internetowa Spółki
ZAŁĄCZNIK NR 4	- tabelaryczne zestawienie wszystkich uwag wraz z ich kategoryzacją