



PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

Zarządca narodowej sieci linii kolejowych



**RAPORT II - podsumowanie
ponownych 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.	PRZYGOTOWANIE PONOWNYCH KONSULTACJI SPOŁECZNYCH	4
2.1	PROGNOZA ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO I OPINIE ORGANÓW	4
2.2	PONOWNE KONSULTACJE SPOŁECZNE	4
3.	PRZEBIEG PONOWNYCH KONSULTACJI SPOŁECZNYCH	6
4.	WYNIKI PONOWNYCH KONSULTACJI SPOŁECZNYCH	8
5.	ROZPATRZENIE UWAG I WNIOSKÓW	13
5.1	ROZPATRZENIE UWAG I WNIOSKÓW DOTYCZĄCYCH DOKUMENTU	13
5.2	ROZPATRZENIE UWAG I WNIOSKÓW DOTYCZĄCYCH PROGNOZY OOŚ	15
6.	WNIOSKI Z PONOWNYCH KONSULTACJI SPOŁECZNYCH I DALSZE DZIAŁANIA	26
6.1	WNIOSKI Z PONOWNYCH KONSULTACJI SPOŁECZNYCH	26
6.2	DALSZE DZIAŁANIA	26
7.	WYKAZ ZAŁĄCZNIKÓW	28

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.

W ramach konsultacji społecznych przeprowadzonych w dniach 16 października – 13 listopada 2020 r. zgłoszono 543 uwagi, z czego 531 dotyczyło dokumentu strategicznego, a jedynie 12 dotyczyło prognozy ooś. Część uwag uznano za zasadne i wymagające wprowadzenia zmian na listach projektów znajdujących się w dokumencie. W związku ze zmianą zakresu dokumentu, konieczna była aktualizacja prognozy oddziaływania na środowisko. Dodatkowo, w związku ze wskazaniem przez Ministerstwo Infrastruktury konieczności uwzględnienia w dokumencie strategicznym i prognozie oddziaływania na środowisko również projektów przewidzianych do finansowania ze środków krajowych, opracowano dodatkową listę projektów multilokalizacyjnych, w ramach których realizowane będą w przyszłości projekty ze środków krajowych. Zmiany na liście projektów polegające na dodaniu nowych, modyfikacji istniejących bądź usunięciu części projektów spowodowały konieczność wykonania na nowo wszystkich analiz w prognozie oddziaływania na środowisko oraz wystąpienia do organów ochrony środowiska o dane o środowisku.

W dniu 10 grudnia 2020 r. pismem znak: IOS1-0701-01.32/20 wystąpiono do Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska z prośbą o wyrażenie stanowiska odnośnie potrzeby powtórzenia konsultacji społecznych oraz opiniowania przez Organy. W dniu 7 stycznia 2021 r. Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska (dalej: GDOŚ) pismem znak DOOŚ-TSOOŚ.400.36.2020.TW (wskazał konieczność powtórnego wykonania w/w działań.

Niniejszy raport przedstawia podsumowanie przeprowadzonego postępowania z udziałem społeczeństwa (dalej: „ponownych konsultacji społecznych”).

2. PRZYGOTOWANIE PONOWNYCH KONSULTACJI SPOŁECZNYCH

2.1 PROGNOZA ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO I OPINIE ORGANÓW

W dniu 12 marca 2021 r. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. dokonały odbioru prognozy oddziaływania na środowisko w wyniku zmiany dokumentu opracowanej przez firmę Łukasz Szkudlarek ekover na podstawie umowy nr 60/018/0004/20/Z/O zawartej w dniu 21 kwietnia 2020 r. oraz aneksów z dnia 3 grudnia 2020 r. oraz 21 kwietnia 2021 r.

Zgodnie ze stanowiskiem GDOŚ w dniu 19 marca 2021 r. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. przekazały zaktualizowany dokument pn. „PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. – zamierzenia inwestycyjne na lata 2021 – 2030 z perspektywą do 2040 roku” wraz z prognozą oddziaływania na środowisko do ponownego zaopiniowania przez GDOŚ i Głównego Inspektora Sanitarnego (dalej: GIS).

GIS pismem z dnia 15 kwietnia 2021 r., znak: HŚ.NS.530.14.2020.KK wydał opinię, nie zgłaszając uwag do przedłożonego dokumentu oraz prognozy ooś. GDOŚ pismem z dnia 20 kwietnia 2021 r. znak: DOOŚ-TSOOŚ.400.36.2020.TW.2 wezwał do uzupełnienia dokumentacji o wykaz zmian wprowadzanych do projektu dokumentu i prognozy ooś. Pismem z dnia 22 kwietnia 2021 r., znak: IOS1.414.1.2021.PCh.6 uzupełniono przedłożoną dokumentację o projekt dokumentu, z oznaczeniem wprowadzonych zmian w trybie „śledź zmiany”. W dniu 20 maja 2021 r., pismem znak: DOOŚ-TSOOŚ.410.10.2020.2.TW/KSZ GDOŚ przedstawił swoją opinię.

GDOŚ wydał opinię po terminie określonym 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 (tekst jedn. Dz. U. 2021 poz. 247 z późn. zm.).

2.2 PONOWNE KONSULTACJE SPOŁECZNE

Obwieszczenie w sprawie ponownych konsultacji społecznych z dnia 22 marca 2021 r. (załącznik nr 1) wskazało możliwość zapoznania się z dostępną dokumentacją oraz składania przez społeczeństwo uwag i wniosków w terminie **od 23 marca do 12 kwietnia 2021 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,
- 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 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 22 marca 2021 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 22 marca – 16 kwietnia 2021 r.,
- w prasie o zasięgu ogólnokrajowym (adekwatnym do zakresu dokumentu), tj. w dzienniku Rzeczpospolita (Nr 67) (załącznik nr 1d).

W dniu 22 marca 2021 r. informacja o ponownych 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. (załączniki 1g i 1h). Na stronie internetowej Spółki zamieszczono także informację prasową nt. konsultacji społecznych (załączniki nr 1e i 1f).

Obwieszczenie zostało również wywieszone na tablicy ogłoszeń w Ministerstwie Infrastruktury (załącznik nr 1i).

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

- strona internetowa <https://www.rynek-kolejowy.pl/>
- strona internetowa <https://kurier-kolejowy.pl/>
- strona internetowa <https://raportkolejowy.pl/>
- strona internetowa <https://wroclife.pl>
- strona internetowa <https://mediagroupinfo.eu>
- strona internetowa <https://kociewie21.pl>
- strona internetowa <https://gdynia.pl>
- strona internetowa <https://hej.mielec.pl>
- strona internetowa Urzędu Miejskiego w Janowcu Wielkopolskim

3. PRZEBIEG PONOWNYCH 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:

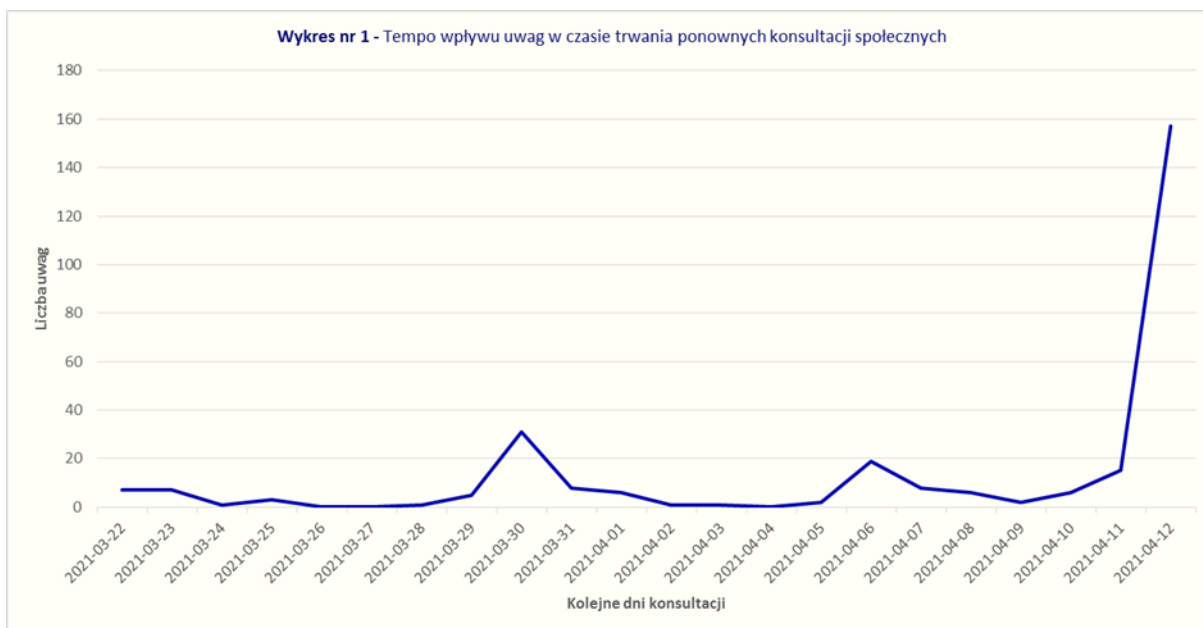
- opracowano i umieszczono na stronie internetowej Spółki pod adresem: <https://www.plk-sa.pl/planowane-inwestycje-plk-konsultacje-spoeczne/> dwa oddzielne elektroniczne formularze umożliwiające zgłaszanie uwag do dokumentu strategicznego i prognozy ooś,
- na bieżąco ewidencjonowano otrzymywane uwagi i wnioski, zarówno za pośrednictwem formularzy elektronicznych jak i korespondencji pisemnej,
- stworzono punkt przy kancelarii w siedzibie Spółki wyposażony w kanapę i stolik (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 2).

Spśród wszystkich zgłoszonych uwag jedynie dwie dotyczyły kwestii technicznych przeprowadzenia konsultacji, co dowodzi prawidłowości przyjętych rozwiązań. Negatywne uwagi dotyczyły zbyt małej liczby znaków w formularzu przewidzianych na uwagi i ich uzasadnienie (na obie czynności przewidziano po 1000 znaków), a także braku spotkania i konsultacji z mieszkańcami województw (brak spotkań wynikał przede wszystkim ze wprowadzenia stanu epidemii obowiązującego w Polsce, w związku z wirusem SARS-COV2). 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 1 uwaga została zgłoszona została wyłącznie pisemnie przez Stowarzyszenie Lokalna Organizacja Turystyczna "Szczyt Wieżyca". Niektóre podmioty przekazały tożsame uwagi zarówno za pośrednictwem formularzy elektronicznych jak również drogą pisemną. Były to: CPK Sp. z o.o. Stowarzyszenie Kocham Radom, Prezydent Miasta Zielona Góra. W trakcie trwania ponownych 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 panujący w 2021 r. pandemii spowodowanej wirusem SARS-COV-2.

Po zakończeniu konsultacji, tj. w dniu 13 kwietnia 2021 r., wpłynęły drogą elektroniczną 4 uwagi. Uwagi te, zgodnie z informacją umieszczoną w obwieszczeniu 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 ponownych konsultacji społecznych.



W początkowej fazie ponownych konsultacji społecznych nie wpłynęła znaczna liczba uwag – w pierwszym tygodniu wpłynęło ich 19 (co stanowiło 7% wszystkich). Na początku drugiego tygodnia konsultacji można zauważyć wzrost liczby zgłaszanych uwag. W dniu 30 marca 2021 r. wpłynęło 31 uwag, co mogło oznaczać, że społeczeństwo przez pierwszy tydzień zapoznawało się z dokumentacją. W dalszym okresie ponownych konsultacji wpływała niewielka ilość uwag i wniosków – w dniu 6 kwietnia obserwowany jest wzrost, a później ponowny spadek. Najwięcej uwag wpłynęło ostatniego dnia ponownych konsultacji (12 kwietnia 2021 r.) – 157 uwag, co stanowiło 55% wszystkich. Wystąpienie tego zjawiska tuż przed zakończeniem 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. W dniu wywieszenia obwieszczenia (22 marca 2021 r.) wpłynęło 7 uwag, wszystkie zostały rozpatrzone.

4. WYNIKI PONOWNYCH KONSULTACJI SPOŁECZNYCH

W okresie trwania ponownych konsultacji społecznych, w dniach 23 marca – 12 kwietnia 2021 r., zgłoszonych zostało 286 uwag i opinii 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 284 uwagi i wniosków, gdyż dwie uwagi były niezrozumiałe, tj. nie precyzowały, której lokalizacji dotyczą ani jakiego zagadnienia. Nie uwzględniono również dodatkowych 4 uwag, które zostały zgłoszone po wyznaczonym terminie. Zdecydowana większość (98%) zgłoszonych uwag i wniosków było konkretnych, jedynie 2% miało charakter ogólnych opinii. Opinie miały najczęściej wydźwięk pozytywny w stosunku do planowanych zamierzeń. Na potrzeby analizy wszystkie 284 uwagi i wnioski 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).

Zdecydowana większość uwag - 276 (tj. 97%) uwag i wniosków posiadało charakter obojętny. 3 uwagi (tj. 1%) były zdecydowanie pozytywne, a jedynie 2% uwag – negatywne.

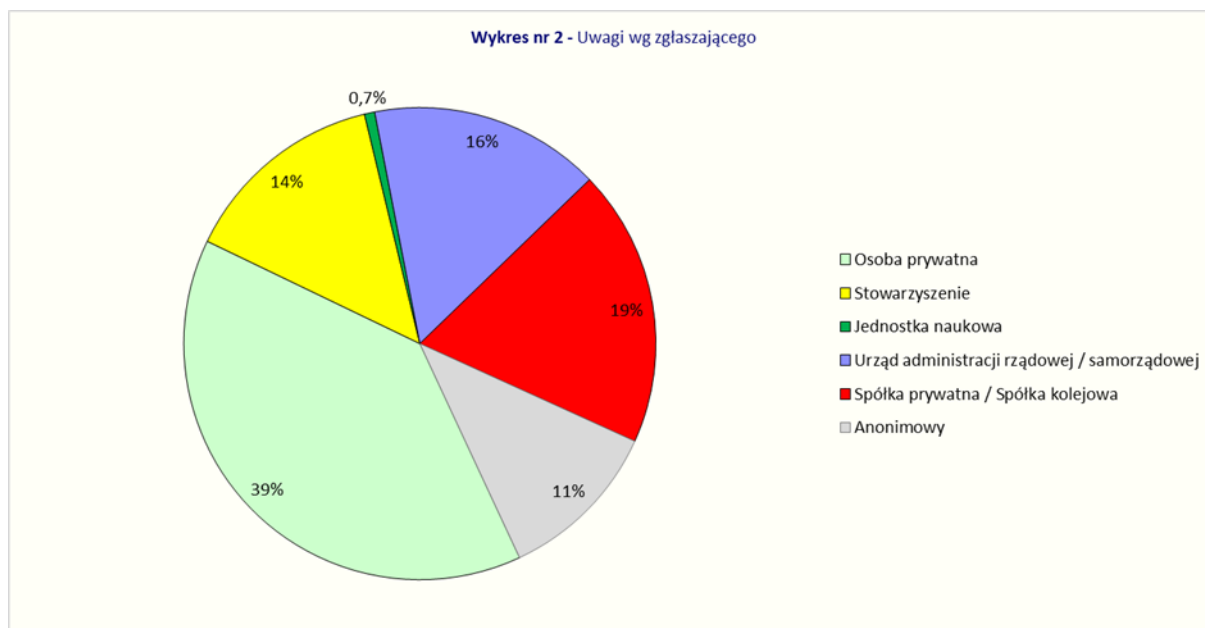
Należy przy tym zaznaczyć, że powyższa analiza jest subiektywna, gdyż opiera się jedynie na interpretacji emocjonalnego wydźwięku danej uwagi przez autora Raportu. Uwagi i wnioski przeanalizowano również pod kątem rodzaju podmiotów zgłaszających uwagę/wniosek.

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 32 (tj. 11%).

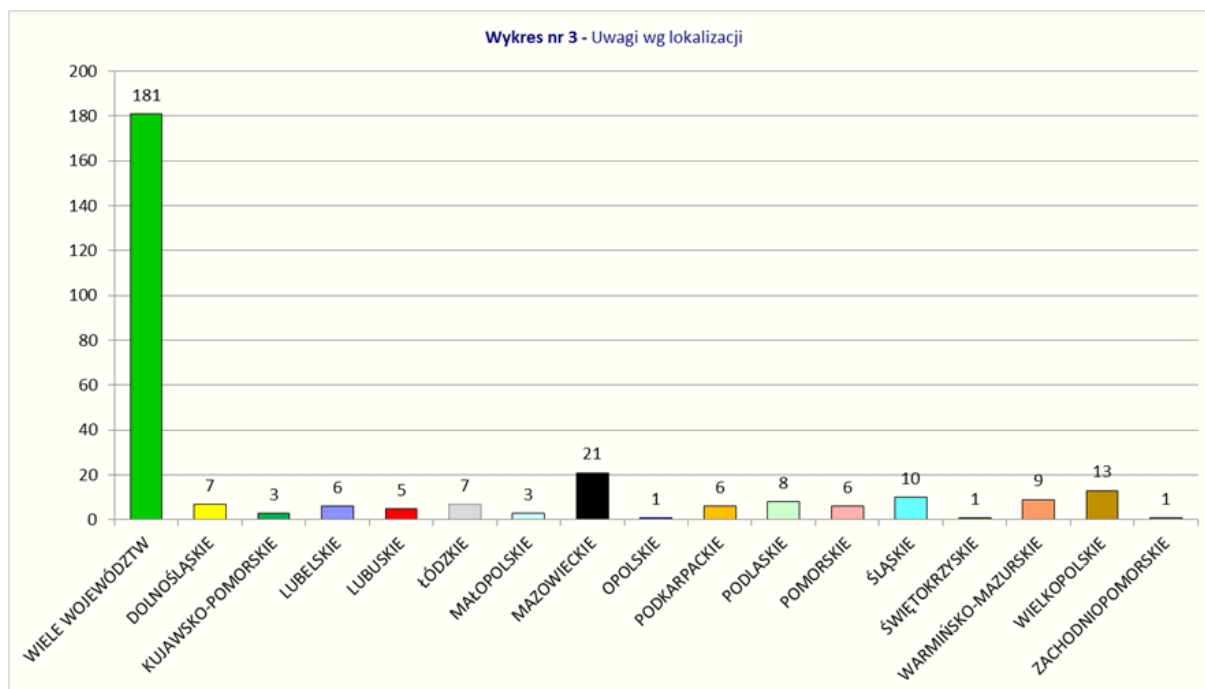
Najwięcej uwag pochodziło od osób prywatnych 111 (39%). Liczną grupę zainteresowanych stanowiły też urzędy administracji, które zgłosiły 45 uwag (16%), 40 uwag zostało zgłoszonych przez Stowarzyszenia (14%). Inne spółki kolejowe (CPK) zgłosiły 54 uwag (19%), a jednostki naukowe – 2 uwagi (0,7%).

Część uwag została zgłoszona poprzez formularz i pisemnie. Niektóre z uwag powtarzały się i były zgłoszone podczas konsultacji społecznych prowadzonych na przełomie października / listopada 2020 r., w szczególności wyróżnić tutaj można projekt polegający na rewitalizacji linii kolejowej nr 281 na odcinku Gniezno – Chojnice.

Udział poszczególnych podmiotów zgłaszających uwagi 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 181, tj. 63%. 21 (7%) uwag dotyczyło województwa mazowieckiego, 13 (5%) wielkopolskiego oraz 10 śląskiego (4%). Dla pozostałych województw liczba uwag nie przekraczała 10. W poprzednich konsultacjach społecznych, prowadzonych w okresie październik/listopad 2020 r. zdecydowana większość zgłaszanych uwag dotyczyła lokalizacji wielu województw. Zaobserwować można, że podobnie jak poprzednio wysoka liczba odnosiła się do planowanych inwestycji w granicach województw: wielkopolskiego, mazowieckiego czy śląskiego. Szczegółową charakterystykę zgłoszonych uwag i wniosków pod kątem lokalizacji prezentuje poniższy wykres.

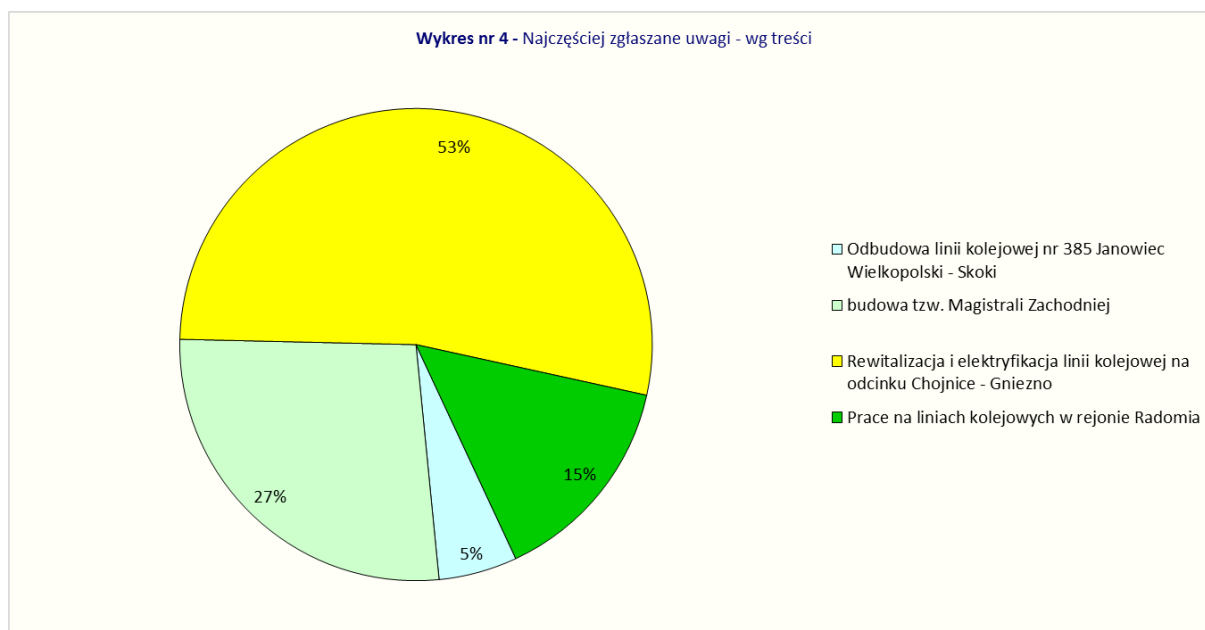


Spośród 284 uwag i wniosków aż 251 dotyczyło dokumentu strategicznego, a 33 (tj. 12%) – prognozy ooś. Niektórzy autorzy uwag zaznaczali, że dotyczą one prognozy, jednakże treść uwagi odnosiła się

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. 130 uwag (tj. 51% wszystkich) dotyczyło następujących czterech postulatów:

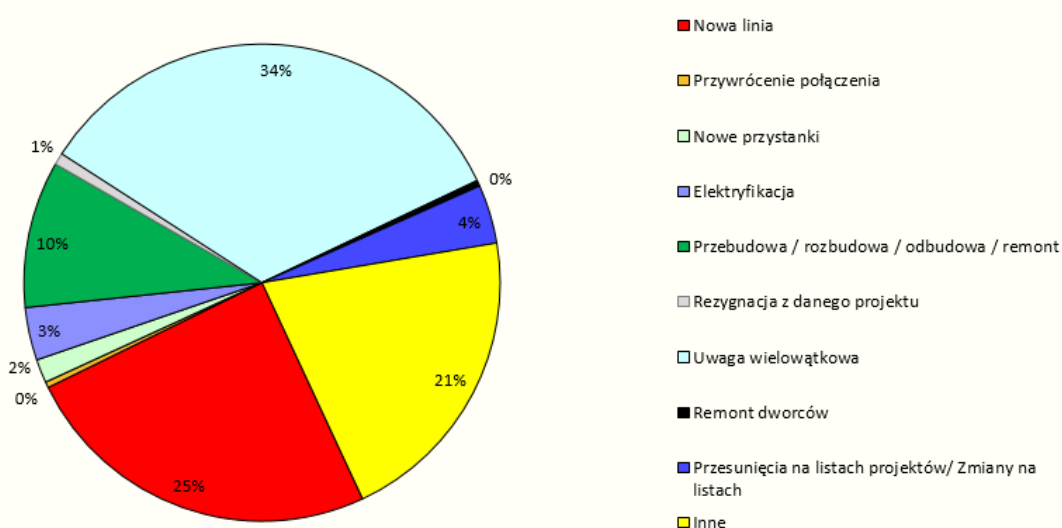
- dodanie projektu polegającego na rewitalizacji oraz elektryfikacji linii kolejowej na odcinku Chojnice – Gniezno,
- budowy tzw. Magistrali Zachodniej osi północ-południe łączącej Szczecin – Gorzów Wlkp. – Zieloną Górę – Wrocław,
- odbudowę linii kolejowej nr 385 Janowiec Wielkopolski – Skoki,
- prace na liniach kolejowych w rejonie Radomia.

Rozkład procentowy w/w uwag w grupie 130 uwag prezentuje poniższy wykres.



Jeśli chodzi o merytorykę poruszanych uwag dotyczących dokumentu, najwięcej, bo 85 (34%) stanowiły uwagi wielowątkowe, w których postulowano np. o rewitalizację i elektryfikację linii kolejowej, czy dobudowę drugiego toru. Niewiele mniej, bo 62 (25%) stanowiły uwagi odnoszące się ściśle do budowy nowych odcinków linii kolejowych, 25 uwag (10%) dotyczyło przebudowy, rozbudowy odbudowy linii kolejowych. Tylko 1% uwag dotyczył rezygnacji z danego projektu. Uwagi o charakterze technicznym odnoszącym się korekcji zastosowanych nazw i terminologii lub aktualizacji spisu tabel zaliczono na poczet innych – 52 uwagi (21%). Szczegółową charakterystykę uwag do dokumentu strategicznego pod kątem zakresu tematycznego prezentuje wykres.

Wykres nr 5 - Uwagi wg zakresu tematycznego

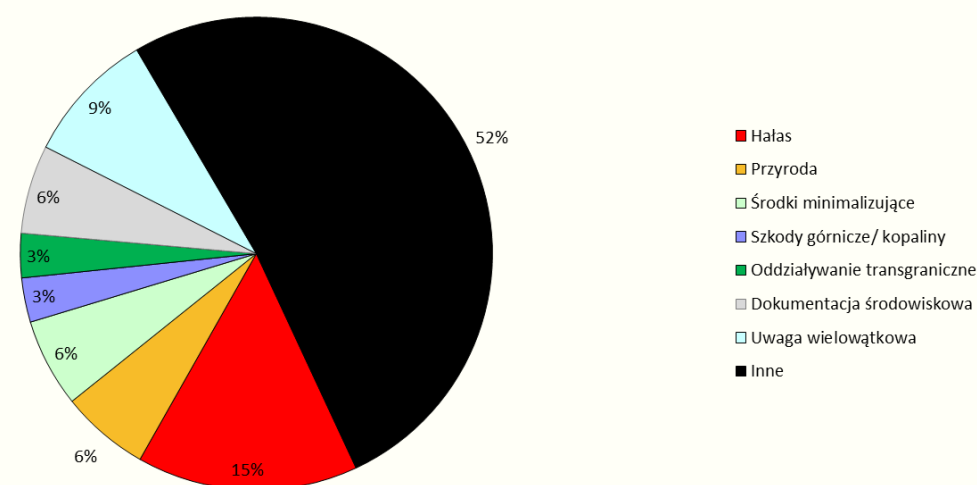


Uwagi dotyczące prognozy oddziaływania na środowisko dotyczyły następujących zagadnień merytorycznych:

- przyroda,
- hałas,
- metoda analizy oddziaływania transgranicznego,
- szkody górnicze/kopaliny,
- środki minimalizujące,
- dokumentacji środowiskowej.

Część uwag dotyczących charakteru technicznego prognozy odnoszących się do korekcji zastosowanych nazw i terminologii lub aktualizacji spisu tabel, zostało zaliczonych jako „inne” – takich uwag zgłoszonych było 17, co stanowiło 52%. 15% uwag (5) dotyczyło hałasu, a po 2 uwagi (6%) zgłoszono w następującym zakresie: środowisko przyrodnicze, dokumentacja środowiskowa, a także środki minimalizujące. Szczegółową charakterystykę uwag do prognozy ooś pod kątem zakresu tematycznego prezentuje wykres.

Wykres nr 6 - Uwagi do prognozy wg zakresu tematycznego

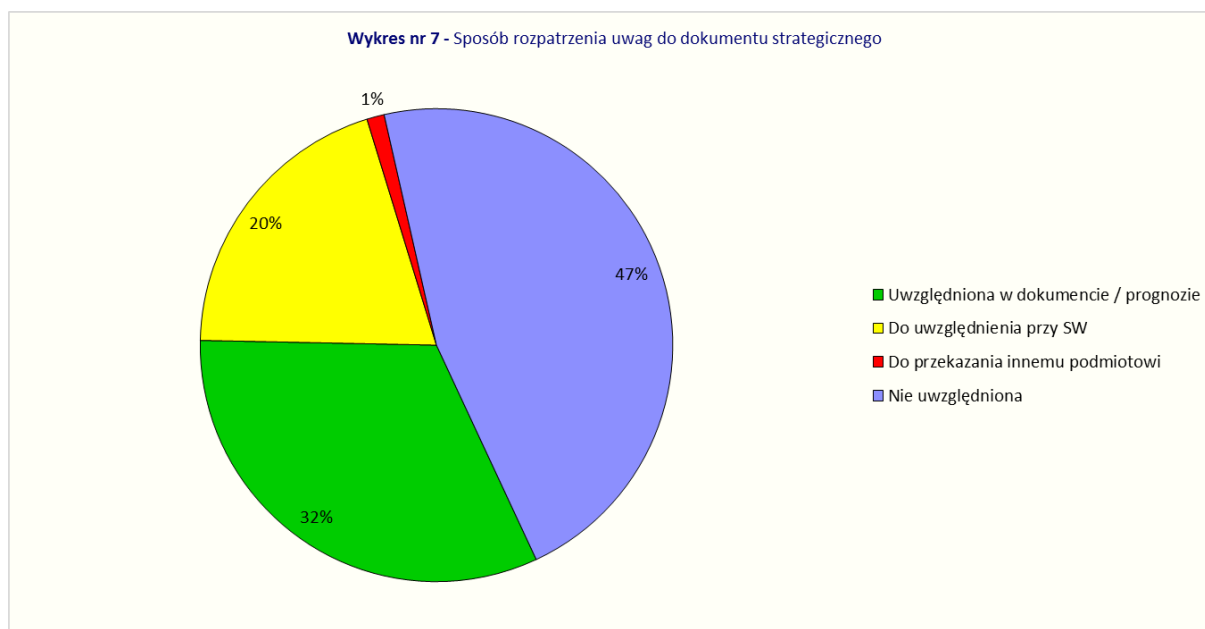


Zakres tematyczny zgłoszonych uwag jest zbieżny z najczęstszymi typami zaobserwowanych oddziaływań linii kolejowych na środowisko (hałas, przyroda). Tabelaryczne zestawienie wszystkich uwag wraz z ich kategoryzacją (zbiór danych wsadowych do niniejszej analizy) stanowi załącznik nr 3 do Raportu.

5. ROZPATRZENIE UWAG I WNIOSKÓW

5.1 ROZPATRZENIE UWAG I WNIOSKÓW DOTYCZĄCYCH DOKUMENTU

Na podstawie przeprowadzonej analizy stwierdzono, że na uwzględnienie/rozpatrzenie zasługuje 134 zgłoszonych uwag (tj. 53%). Pozostałe 119 uwag (47%) nie zostało uwzględnionych. Część uwag zgłoszonych było ponownie i już zostały przyjęte lub uwagi dotyczyły zakresu projektu, wobec czego nie było konieczne wprowadzanie zmian w dokumencie. Spośród uwag, które rozpatrzono pozytywnie 81, tj. 32%, zostało uwzględnionych, z czego 11 uwag wymagało uwzględnienia poprzez dokonanie zmian w dokumencie (poprzez wprowadzenie zmiany w treści dokumentu, nie bezpośrednio na listach projektów) dla pozostałych wskazywano, że uwaga / wniosek już została uwzględniona). 50 uwag (tj. 20%) uwzględnionych zostało w ten sposób, że uznano potrzebę ich przekazania do dalszego rozpatrzenia na etapie opracowania trwających bądź planowanych Studiów Wykonalności. 3 uwagi i wnioski (1%) zostanie przekazanych do rozpatrzenia przez inne Spółki, gdyż swoim zakresem nie dotyczyły one przedmiotowego dokumentu strategicznego. Powyższe dane zostały zobrazowane na wykresie.



51 % zgłoszonych uwag i wniosków dotyczyło jednego z czterech zagadnień wymienionych w rozdziale 4, za zasadne uznano przedstawienie w niniejszym Raporcie, w jaki sposób odniesiono się do uwag i wniosków zgłoszonych do tych czterech grup uwag:

- **GRUPA 1** - dodanie projektu polegającego na rewitalizacji oraz elektryfikacji linii kolejowej na odcinku Chojnice – Gniezno

Odpowiedź: „Projekt „Prace na linii kolejowej nr 281 na odcinku Gniezno - Chojnice” został uwzględniony w Zamierzeniach Inwestycyjnych poddanych ponownym konsultacjom.

Czy uwaga wymaga zmiany dokumentu i prognozy: NIE

- **GRUPA 2** - budowa tzw. Magistrali Zachodniej osi północ-południe łączącej Szczecin – Gorzów Wlkp. – Zieloną Górę – Wrocław

Odpowiedź: „Spółka uważa koncepcję utworzenia kolejowej Magistrali Zachodniej, łączącej Szczecin – Gorzów Wielkopolski – Zieloną Górę – Wrocław, za interesującą i zasługującą na poddanie pracom analitycznym. Brak ujęcia Magistrali Zachodniej w "Zamierzeniach Inwestycyjnych" nie wyklucza prowadzenia prac koncepcyjnych, studialnych i projektowych w przyszłej perspektywie, pod warunkiem m.in. zapewnienia niezbędnego finansowania. Niemniej na chwilę obecną dla Spółki wyższym priorytetem będzie realizacja prac inwestycyjnych na istniejących liniach kolejowych w celu poprawy parametrów oraz umożliwienia wykorzystania potencjału istniejących linii w tym regionie”.

Sposób uwzględnienia: Brak uwzględnienia uwagi w treści dokumentu strategicznego.

Czy uwaga wymaga zmiany dokumentu i prognozy: NIE

▪ **GRUPA 3** - odbudowa linii kolejowej nr 385 Janowiec Wielkopolski – Skoki

Odpowiedź: „Linie (odcinki) ujęte w "Zamierzeniach Inwestycyjnych" stanowią priorytety inwestycyjne Spółki oraz organizatorów publicznego transportu zbiorowego (w przypadku linii regionalnych - urzędów marszałkowskich województw). Brak ujęcia postulowanej linii (odcinka) w dokumencie nie wyklucza prowadzenia prac koncepcyjnych i studialnych, a nawet realizacji inwestycji w perspektywie do 2040 roku, pod warunkiem m.in. uzyskania pozytywnych wyników analiz (w tym analizy koszty – korzyści) oraz zapewnienia niezbędnego finansowania”.

Sposób uwzględnienia: Brak uwzględnienia uwagi w treści dokumentu strategicznego.

Czy uwaga wymaga zmiany dokumentu i prognozy: NIE

▪ **GRUPA 4** - prace na liniach kolejowych w rejonie Radomia.

Odpowiedź : „1. Spółka przychyliła się do postulatu dot. ewentualnej reaktywacji linii kolejowych nr 76 i 77. Zadanie obejmujące prace na tych liniach zostało uwzględnione w Zamierzeniach Inwestycyjnych. 2. Wskazane projekty są ujęte w inwestycji pn. "Prace na ciągu linii 22, 25 i 26 na odcinku Koluszki - Tomaszów Maz. - Radom - Łuków", która na etapie realizacji będzie mogła zostać podzielona na oddzielne projekty lub etapy. "Zamierzenia Inwestycyjne" nie określają ścisłej listy inwestycji realizowanych z potencjalnych źródeł finansowania w perspektywie 2021 - 2027. W przypadku ewentualnej realizacji tego projektu będzie on uwzględniał dotychczas wykonane prace i będzie wobec nich komplementarny (np. elektryfikacja). 3. Priorytetem najbliższych działań inwestycyjnych Spółki pozostaje zakończenie modernizacji linii nr 8 na odcinku Warszawa – Radom oraz rozpoczęcie modernizacji odcinka Skarżysko-Kamienna – Kielce – Kozłów, zaś w drugiej kolejności – zwiększenie przepustowości na odcinku Warszawa – Czachówek Południowy. W dalszej perspektywie czasowej Zamierzenia Inwestycyjne przewidują również realizację prac na odcinku Radom – Skarżysko-Kamienna. W ramach realizowanej strategii inwestycyjnej przyjmuje się, że linia nr 8 nie będzie docelowo podstawowym ciągiem komunikacyjnym w przewozach międzyaglomeracyjnych w relacji Warszawa – Kraków. Aktualnie nie zakłada się potrzeby zwiększenia prędkości na linii nr 8 powyżej 160 km/h i jest to zgodne z ustaleniami pomiędzy PKP PLK a CPK.

Sposób uwzględnienia: Brak uwzględnienia uwagi w treści dokumentu strategicznego.

Czy uwaga wymaga zmiany dokumentu i prognozy: NIE

5.2 ROZPATRZENIE UWAG I WNIOSKÓW DOTYCZĄCYCH PROGNOZY OOŚ

Na podstawie przeprowadzonej analizy stwierdzono, że spośród 33 uwag zgłoszonych do treści prognozy ooś na uwzględnienie zasługuje 19 (58%). Konkretnych projektów dotyczyły się zaledwie 3 uwagi wskazujące konieczność uwzględnienia dodatkowej ochrony akustycznej podczas ich realizacji. Uwagi te 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.

Duża część uwag miała charakter techniczny odnoszący się korekcy zastosowanych nazw i terminologii lub aktualizacji spisu tabel. Podobnie jak w poprzednim etapie, pozostała część uwag odnosiła się merytorycznie do elementów zawartych w częściach dotyczących oceny oddziaływań na poszczególne komponenty środowiska jak klimat akustyczny, zasoby naturalne, elementy przyrodnicze, środki minimalizujące, a także oddziaływanie transgraniczne.

Dwie spośród uwzględnionych uwag wiązały się z dokonaniem uzupełnienia zapisów w treści prognozy, w szczególności problemu śmiertelności gatunków chronionych w szczególności bielika oraz śmiertelności zwierząt na torach w szczególności w obrębie korytarzy migracyjnych, w kwestii dotyczącej hałasu uzupełnione zostały rozróżnione dopuszczalne krótkookresowe i długookresowe dopuszczalne poziomy dźwięku, mające zastosowanie do prowadzenia długookresowej polityki w zakresie ochrony przed hałasem. Pozostałe zmiany mają charakter techniczny i nie wpływają merytorycznie na treść prognozy. Nie uwzględnione uwagi dotyczyły działań minimalizujących dla konkretnych przedsięwzięć, metodyki analizy oddziaływania transgranicznego.

Wiele uwag zgłoszonych przez osoby prywatne za pośrednictwem formularza oraz pisemnie jako Stowarzyszenie powtarzało się i dotyczyło w zasadzie jednego projektu „Prace na alternatywnym ciągu transportowym Bydgoszcz – Trójmiasto - etap II”. Strategiczna ocena oddziaływania na środowisko dotyczy całego dokumentu strategicznego. Analiza konkretnych projektów nie jest celem prognozy oddziaływania na środowisko. Służą temu postępowania na etapie uzyskiwania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. 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 1 Sposób rozpatrzenia uwag zgłoszonych do prognozy w ramach ponownych konsultacji społecznych

L.p.	Zgłaszający uwagę	Streszczenie uwagi	Odniesienie się do uwagi
1.	LC	W związku z planowaną rozbudową linii nr 12 wnioskuje o montaż paneli akustycznych oraz wykorzystanie technologii pozwalających zmniejszyć drgania na odcinku linii w miejscowości Warszówka kilometr 826 828 przy domostwach o numerach 22, 23, 24.	<p>UWAGA NIEUWZGLĘDNIONA</p> <p>W Prognozie nie wskazywano działań minimalizujących dla konkretnych przedsięwzięć. Przygotowano natomiast katalog działań minimalizujących, które powinny być brane pod uwagę przy sporządzeniu dokumentacji niezbędnej do wydania Decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Do takich działań</p>

			należy właśnie zapewnienie ochrony akustycznej zaprojektowanej na podstawie analiz modelowych w toku procedury uzyskiwania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.
2.	Krzysztof Pruski kpruski10@gmail.com	Rozbieżność w określeniu prawdopodobieństwa oddziaływania na dostęp do złóż kopalin dla inwestycji Budowa połączenia Płock -Raciąż - Ostrołęka -Etap II -budowa odcinka Raciąż - Ciechanów -Ostrołęka -prace przygotowawcze	<p>UWAGA UWZGLĘDNIONA</p> <p>Mapa przedstawiona w Raporcie nie uwzględniała wszystkich poprawek wprowadzonych na etapie analizy przestrzennej. W wersji ostatecznej Prognozy zaktualizowano mapę, na której projekt RPO 75 określony jest wysokim prawdopodobieństwem oddziaływania. Prawdopodobieństwo wystąpienia oddziaływań na dostęp do zasobów naturalnych wykonano w oparciu o następujące dane i kryteria:- sposób eksploatacji złoża, przy czym przyjęto, że większy wpływ będzie występował na złoża eksploatowane metodą odkrywkową,- rodzaj przedsięwzięcia, gdzie dla budowy nowych linii przyjęto wyższą istotność oddziaływań niż dla linii rozbudowywanych lub przebudowywanych. Projekt RPO 75 przewiduje budowę nowej linii kolejowej i przecina 4 złoża eksploatowane odkrywkowo. Z tego względu wskazano na wysokie prawdopodobieństwo wystąpienia oddziaływań.</p>
3.	Marek Stolarski	Stwierdzenie o nieistotności oddziaływania polegającego na powodowaniu śmiertelności zwierząt w wyniku kolizji jest nieprawdziwe w przypadku bielików które licznie ulegają wypadkom podczas odżywiania się padliną zwierząt zabitych w wyniku kolizji. Taka sytuacja występuje np. w leśnictwie Rulewo położonym we wschodniej części Borów Tucholskich. Wnoszę o uwzględnienie w dokumencie problemu śmiertelności gatunków chronionych w szczególności bielika jako oddziaływania znaczącego.	<p>UWAGA UWZGLĘDNIONA</p> <p>Dodano odpowiedni akapit w rozdziale 5.1 Prognozy.</p>
4.	Marek Stolarski	Wnoszę o uzupełnienie fragmentu: W związku z planowaną realizacją zadań o charakterze liniowym ... wskazane jest także wykonanie analizy w zakresie - potrzeby rozwoju korytarzy ekologicznych i sieci przejść dla zwierząt po to by uniknąć fragmentacji środowiska i zapewnienia ciągłości szlaków migracyjnych ... o konieczność uwzględnienia środków zapobiegających śmiertelności zwierząt na torach tj. potrzeby rozwoju korytarzy ekologicznych sieci przejść dla zwierząt oraz środków zapobiegających śmiertelności zwierząt po to by uniknąć fragmentacji środowiska śmierci zwierząt w wyniku kolizji i dla zapewnienia ciągłości szlaków migracyjnych	<p>UWAGA UWZGLĘDNIONA</p> <p>Dodano zapis: "- potrzeby uwzględnienia środków zapobiegających śmiertelności zwierząt na torach w szczególności w obrębie korytarzy migracyjnych przeciętych przez linie kolejowe po to, by uniknąć śmierci zwierząt w wyniku kolizji z pociągami"</p>

		...„Śmiertelność zwierząt w niektórych przypadkach jest znaczącym oddziaływaniem linii kolejowej na przyrodę. Jest tak np. w przypadku bielików które ulegają licznie wypadkom podczas odżywiania się padliną innych zwierząt zabitych w wyniku kolizji. Taka sytuacja występuje np. w leśnictwie Rulewo położonym we wschodniej części Borów Tucholskich.	
5.	Mieszkaniec Pępowa	Nie dokonano analizy rzeczywistych oddziaływań uruchomienia linii kolejowej 201 w miejscowości Pępowa. Po uruchomieniu zmodernizowanej linii planowane jest zwiększenie ruchu kolejowego w tym transportu towarowego. Linia kolejowa graniczy bezpośrednio z moją działką. Bez ekranów akustycznych nie wyobrażam sobie mieszkania i życia w bezpośrednim sąsiedztwie transportu towarowego. Bez ekranów akustycznych nie wyobrażam sobie mieszkania i życia w bezpośrednim sąsiedztwie transportu towarowego	<p>UWAGA NIEUWZGLĘDNIONA</p> <p>W Prognozie nie wskazywano działań minimalizujących dla konkretnych przedsięwzięć. Przygotowano natomiast katalog działań minimalizujących, które powinny być brane pod uwagę przy sporządzeniu dokumentacji niezbędnej do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Do takich działań należy właśnie zapewnienie ochrony akustycznej zaprojektowanej na podstawie analiz modelowych w toku procedury uzyskiwania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Takie działanie opisane jest w tab. Nr 31 w Prognozie.</p>
6.	Lokalna Organizacja Turystyczna Szczyt Wieżyca	Według nas łamią Państwo prawo i zasady konsultacji społecznych ograniczając wypowiedzi tylko do 1000 znaków co pokazuje Państwa negatywny stosunek do tych konsultacji. Nasze uwagi prześlemy kurierem lub pocztą.	<p>UWAGA NIEUWZGLĘDNIONA</p> <p>Ograniczenie długości wypowiedzi w formularzu wynikała z uwarunkowań technicznych, nie była to jednak jedyna droga składania uwag i wniosków, zatem wymogi ustawowe względem prowadzenia konsultacji zostały w pełni zachowane. Ponadto, w przypadku dłuższych uwag, zawsze istniała możliwość wysłania formularza kilkakrotnie. Wszystkie uwagi, również te przesłane drogą pocztową, zostały przeanalizowane i rozpatrzone</p>
7.	CPK Sp. z o.o.	Zastąpienie określenia „szprychami CPK/tzw. szprychami CPK” określeniem „Inwestycjami Towarzyszącymi CPK” Określenie to będzie zgodne z nomenklaturą stosowaną w obowiązujących dokumentach ustawa z dnia 10 maja 2018 r. o Centralnym Porcie Komunikacyjnym Dz.U. 2018 poz. 1089 oraz rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 26 stycznia 2021 r. w sprawie wykazu Inwestycji Towarzyszących w zakresie Centralnego Portu Komunikacyjnego Dz.U. 2021 poz. 225.	<p>UWAGA UWZGLĘDNIONA</p> <p>Skorygowano zapisy w Prognozie we wskazanych miejscach</p>
8.	CPK Sp. z o.o.	"...wykorzystano wyniki opracowanych dotychczas dokumentacji środowiskowych i / lub uzyskanych decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla LK nr 7 Warszawa – Lublin projekt nr 2 FS Prace na linii kolejowej nr 7 Warszawa Wschodnia Osobowa – Dorohusk na odcinku Warszawa – Otwock – Dęblin	<p>UWAGA UWZGLĘDNIONA</p> <p>Wykreślono wskazany projekt</p>

		– Lublin etap II - faza II projekt nr 7 CPK Prace na linii 7 na odcinku Lublin – Dorohusk Wnioskujemy o usunięcie projektu CPK Prace na linii 7 na odcinku Lublin – Dorohusk "	
9.	CPK Sp. z o.o.	Koncepcja realizacji CPK Wnioskujemy o podanie pełnego, prawidłowego tytułu Koncepcja przygotowania i realizacji inwestycji Port Solidarność - Centralny Port Komunikacyjny dla Rzeczypospolitej Polskiej Przywołanie w pierwszym wystąpieniu pełnego tytułu dokumentu.	UWAGA UWZGLĘDNIONA Skorygowano zapis w rozdziale 2.1 Prognozy
10.	CPK Sp. z o.o.	Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju Należy usunąć opis tego dokumentu już nie obowiązuje	UWAGA UWZGLĘDNIONA Usunięto fragment o powiązaniach z Koncepcją Przestrzennego Zagospodarowania Kraju w rozdziale 2.2
11	CPK Sp. z o.o.	322 projekty posiadają określoną lokalizację umożliwiającą ujęcie ich w analizach przestrzennych. Dla 39 projektów o charakterze multilokalizacyjnym nie wskazano konkretnej lokalizacji. Brakiem przypisanych lokalizacji z tych samych powodów charakteryzuje się również część projektów związanych z CPK. Wnioskujemy ostatniego zdania („Brakiem [...] CPK.”) i uwzględnienie 19 projektów związanych z CPK w grupie „posiadają określoną lokalizację umożliwiającą ujęcie ich w analizach przestrzennych.	UWAGA NIEUWZGLĘDNIONA To, że projekty wskazano na mapie nie oznacza, że ich przebieg jest znany (określony). Projekty o kategorii "budowa", opierające się jedynie o przebieg wariantowy czy intencyjny tj. przybliżony jedynie do jakiegoś fragmentu lub korytarza klasyfikowano jako przedsięwzięcia o przebiegu przybliżonym uwzględniając ten fakt w analizach przestrzennych.
12.	CPK Sp. z o.o.	Projekty związane ze szprychami CPK – projekty których zakres i realizacja związana jest z koncepcją budowy Centralnego Portu Komunikacyjnego. Wstępnie proponowane źródło finansowania – FS. Wnioskujemy o zastąpienie przez: Projekty należące do Inwestycji Towarzyszących CPK – projekty, których zakres i realizacja związana jest z koncepcją budowy Centralnego Portu Komunikacyjnego. Wstępnie proponowane źródło finansowania – FS (np. FEnIKS, CEF).	UWAGA UWZGLĘDNIONA Skorygowano wskazane zapisy w Prognozie.
13.	CPK Sp. z o.o.	Ważną grupą inwestycji PKP PLK S.A. są te związane z tzw. szprychami CPK. Koncepcja CPK jest obecnie przedmiotem debaty publicznej i licznych uwag w kontekście zrównoważonego rozwoju kraju Por. Stanowisko Komitetu Przestrzennego Zagospodarowania Kraju Polskiej Akademii Nauk w sprawie Strategicznego Studium Lokalizacyjnego CPK, 5 marca 2020, Warszawa. Wnioskujemy o usunięcie przypisu przywołującego stanowisko KPZK PAN	UWAGA UWZGLĘDNIONA Uzupełniono zapisy Prognozy.
14.	CPK Sp. z o.o.	W celu zwiększenia bezpieczeństwa ... rozważyć możliwość wykorzystania lokalnych centrów sterowania które ograniczają ryzyko błędu generowanego przez czynnik ludzki podczas zapewnienia bezpiecznego przejazdu przez linie kolejowe. Zastosowanie tego typu rozwiązań rozważyć należy w szczególności dla nowo planowanych linii kolejowych oraz tych gdzie nastąpił znaczący wzrost natężenia ruchu.	UWAGA UWZGLĘDNIONA Usunięto odniesienie do LCS-ów oraz przypis, które wynikały z pomyłki na etapie łączenia fragmentów przygotowanego opracowania. W uaktualnionej wersji pozostawiono odniesienie do nowych urządzeń

		Nieprawidłowy zapis dotyczący lokalnych centrów sterowania.	sterowania ruchem.
15.	CPK Sp. z o.o.	Analiza dokumentacji środowiskowej i uzyskanych dotąd decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla niektórych projektów wskazanych na listach Planu, np. w pozycji 13 FS (Prace w ciągu C–E 65 na odcinku Zduńska Wola - Inowrocław - Tczew LCS Zduńska Wola Karsznice) i 7 CPK (Prace na linii 7 na odcinku Lublin - Dorohusk) potwierdza powyższe założenia. Wnioskujemy o usunięcie ze zdania fragmentu „i 7 CPK (Prace na linii 7 na odcinku Lublin – Dorohusk	UWAGA UWZGLĘDNIONA Wykreślono wskazany projekt
16.	CPK Sp. z o.o.	Pod uwagę wzięto dokumenty wprost identyfikujące listy projektów inwestycyjnych (Ryc. 39):– Strategiczne Studium Lokalizacyjne Inwestycji Centralnego Portu Komunikacyjnego. Wykorzystano informacje przestrzenne o korytarzach planowanej nowej infrastruktury kolejowej i drogowej, przy czym projekty nr 12, 13, 18 CPK175 oraz 36, 49 i 65 FS176, które są niejako częścią wspólną obu dokumentów wykluczono z tego elementu analizy w celu uniknięcia dublowania oceny175 Budowa linii: Kraśnik – Rzeczyca, Stary Garbów – Zbydniów i Szczecin Dąbie - Szczecin Port Centralny 176 Prace na ciągu E 20 na odcinku Poznań Główny - Kunowice (granica państwa), Prace na linii kolejowej nr 25 na odcinku Tomaszów Mazowiecki - Skarżysko Kamienna i Zwiększenie przepustowości na odcinku Warszawa Wschodnia- Nasielsk (Kątno/Świercze)Usunięcie ze zdania w tekście dokumentu fragmentu, przypisu 176 oraz wyrazu „niejako”)	UWAGA UWZGLĘDNIONA CZĘŚCIOWO Przeformułowano fragment dotyczący użycia określenia niejako. Natomiast pozostawiono resztę elementów. Przebiegi przytoczonych projektów 36, 49 i 65 FS wg. danych GIS odcinkowo pokrywają się z przedsięwzięciami definiowanymi przez SSL CPK.
17.	CPK Sp. z o.o.	"Identyfikacja projektów o potencjale oddziaływania transgranicznego – wśród wymienionych w rozdziale inwestycji nie zostały wymienione projekty które również obejmują odcinki w pobliżu granicy państwa 7 CPK Prace na linii 7 na odcinku Lublin – Dorohusk 8 CPK Prace na linii 69 na odcinku Krasnystaw - Wólka Orłowska oraz Bełżec - Hrebenne granica państwa. Przedmiotowe projekty obejmują odcinki w pobliżu granicy państwa."	UWAGA NIEUWZGLĘDNIONA Przy delimitacji projektów o potencjale oddziaływania transgranicznego posługiwano się kryterium 1 km odległości przebiegu od granicy. Przebiegi obu wskazanych projektów są poza tym buforem.
18.	Roman Synowski	Niezgodne oznaczenie numery tabel w spisie z numerami tabel w treści Prognozy Na str. 219 Prognozy w tabeli 18 przedstawiono „Dopuszczalny długookresowy średni poziom dźwięku dla drogi lub linii kolejowej”. Natomiast na str. 327 Prognozy w spisie tabel informuje się że poziomy te przedstawia tabela 11.	UWAGA UWZGLĘDNIONA Zaktualizowano spis tabel w rozdziale 7.
19.	CPK Sp. z o.o.	Wnioskujemy o zastąpienie „FS” przez „FS np. FENIKS CEF Linie przewidziane do budowy przez CPK są położone m.in. w obrębie korytarzy sieci bazowej TEN-T co kwalifikuje je do finansowania z CEF	UWAGA UWZGLĘDNIONA Skorygowano zapis w streszczeniu.
20.	CPK Sp. z o.o.	Projekty związane ze szprychami CPK – projekty których zakres i realizacja związana jest z koncepcją budowy Centralnego Portu Komunikacyjnego. Wstępnie proponowane źródło finansowania – FS.	UWAGA UWZGLĘDNIONA

		Wnioskujemy o zastąpienie.	Skorygowano zapis w streszczeniu.
21.	Roman Synowski	Niepoprawne oznaczenie numeru tabel w spisie i treści Prognozy. Na str. 327 Prognozy w spisie tabel informuje się że zadania inwestycyjne dla których zidentyfikowano wysokie ryzyko wystąpienia oddziaływań na klimat akustyczny przedstawia tabela 13 w treści Prognozy str. 229 jest to tabela 20.	UWAGA UWZGLĘDNIONA Zaktualizowano spis tabel w rozdziale 7
22.	Roman Synowski	Tabela nr 20 zawiera 3 projekty 35 RPO Lubelska Kolej Aglomeracyjna budowa 39 FS Dostosowanie wrocławskiego węzła kolejowego do parametrów sieci bazowej TEN-T budowa oraz 141 RPO Odbudowa połączenia kolejowego do Jastrzębia Zdroju – połączenie Żory – Orzesze - Katowice budowa. Pominięcie zadania inwestycyjnego wymienionego w Projekcie „Prace na alternatywnym ciągu transportowym Bydgoszcz – Trójmiasto - etap II”. Dla tego zadania wykonany był raport oddziaływania na środowisko oraz przeprowadzono szerokie konsultacje społeczne. Dodatkowo wykonane zostały specjalistyczne opinie z zakresu hałasu i wibracji gdzie wykazano poważne zagrożenie dla klimatu akustycznego oraz potencjalne możliwości negatywnego oddziaływania wibracji zarówno na etapie budowy jak i eksploatacji linii kolejowej.	UWAGA NIEUWZGLĘDNIONA Strategiczna ocena oddziaływania na środowisko dotyczy całego dokumentu strategicznego. Analiza konkretnych projektów nie jest celem prognozy oddziaływania na środowisko. Służą temu postępowania na etapie uzyskiwania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.
23.	Roman Synowski	W Prognozie wskazano że uwzględniono wyniki konsultacji społecznych oraz opinie różnych organów. W Prognozie brak wykazu przeprowadzonych konsultacji społecznych i uzyskanych opinii organów z przypisaniem do poszczególnych projektów. Nie uwzględniono licznych uwag przedstawionych w konsultacjach społecznych dla zadania inwestycyjnego.	UWAGA NIEUWZGLĘDNIONA A Analizowany projekt dokumentu wraz z projektem prognozy OOŚ w okresie 16.10 do 13.11.2020 poddany został opiniowaniu organów i konsultacjom społecznym w trybie i zakresie określonym ustawie OOŚ. W wyniku wspomnianych konsultacji doszło do zmiany zapisów projektu dokumentu, których efektem była konieczność aktualizacji również projektu prognozy oraz powtórzenia procesu opiniowania i konsultacji społecznych zaktualizowanych projektów dokumentów. Strategiczna ocena oddziaływania na środowisko dotyczy całego dokumentu strategicznego. Analiza konkretnych projektów i prowadzonych dla nich postępowań administracyjnych, w tym przywoływanie uzyskanych opinii organów i konsultacji społecznych na etapie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach - nie jest celem prognozy oddziaływania na środowisko. Służą temu postępowania na etapie uzyskiwania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.
24.	Roman Synowski	Nie może ona jednak zastąpić indywidualnych ocen i analiz którym będą podlegać poszczególne projekty na podstawie art. 71 ustawy OOŚ	UWAGA NIEUWZGLĘDNIONA Uwaga nie precyzuje, o jakie zadanie inwestycyjne chodzi. Przywołany fragment Prognozy odnosi się do celu

			<p>prowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko.</p>
25.	Roman Synowski	<p>Jeżeli dla wymienionych w projekcie zamierzeń inwestycyjnych PKP PLK S.A. przedsięwzięć zostały opracowane raporty o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko lub wydane zostały decyzje o środowiskowych uwarunkowaniach to w prognozie OOS należy również uwzględnić informacje wynikające z tych dokumentów.</p>	<p>UWAGA NIEUWZGLĘDNIONA</p> <p>Zgodnie z przyjętą metodyką przeprowadzona w Prognozie analiza studiów przypadków miała na celu identyfikację i określenie skali typowych oddziaływań związanych z inwestycjami kolejowymi do wykorzystania w dalszych analizach i oparta została na dokumentacji, do której autorzy uzyskali dostęp. Temu aspektowi służą indywidualne inwestycyjne oceny oddziaływania na środowisko prowadzone w toku procesu inwestycyjnego na znacznie wyższym poziomie szczegółowości w trybie określonym w Ustawie OOS.</p>
26.	Roman Synowski	<p>W Prognozie jako studia przypadków wykorzystano wyniki opracowanych dotychczas dokumentacji środowiskowych i / lub uzyskanych decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach</p>	<p>UWAGA NIEUWZGLĘDNIONA</p> <p>Zgodnie z założeniami metodycznymi w Prognozie nie analizowano wszystkich Raportów OOS i decyzji środowiskowych dla przedsięwzięć wskazanych w dokumencie, a jedynie studia przypadków wybranych projektów, które miały na celu jedynie zidentyfikowanie i określenie typowych oddziaływań poszczególnych kategorii interwencji, które były potem podstawą analiz przestrzennych przeprowadzonych dla wszystkich przedsięwzięć. Jako studia przypadków autorzy wykorzystali dokumentację, do której uzyskali dostęp. Strategiczna ocena oddziaływania na środowisko dotyczy całego dokumentu strategicznego. Analiza konkretnych projektów nie jest celem prognozy oddziaływania na środowisko. Służą temu postępowania na etapie uzyskiwania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.</p>
27.	Roman Synowski	<p>Wskazano propozycje minimalizacji negatywnych skutków oddziaływania środowisko. Wnioski zawarte w Prognozie są ogólnikowe i w żaden sposób nie przedstawiają istotnych informacji dla odbiorcy zainteresowanego konkretnym zadaniem inwestycyjnym. Działania minimalizujące powinny być określone już na etapie oceny oddziaływania na środowisko a nie na etapie eksploatacji</p>	<p>UWAGA NIEUWZGLĘDNIONA</p> <p>W Prognozie, z uwagi na skalę dokumentu i możliwy do uwzględnienia stopień szczegółowości ocen i analiz, nie wskazywano działań minimalizujących dla konkretnych przedsięwzięć. Zgodnie z przyjętą metodyką wskazano natomiast katalog działań minimalizujących, które powinny być brane pod uwagę przy sporządzeniu dokumentacji niezbędnej do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla</p>

			tych przedsięwzięć
28.	Roman Synowski	Wskazano propozycje minimalizacji negatywnych skutków oddziaływania środowisko. Ocena oddziaływania inwestycji na społeczeństwo musi być zgodnie z prawem dokonana i zatwierdzona na etapie przed realizacyjnym. Jest to jedyna metoda która wyeliminuje negatywne oddziaływanie inwestycji na społeczeństwo i pozwoli inwestorowi na uniknięcie niepotrzebnych kosztów.	UWAGA NIEUWZGLĘDNIONA I tak w myśl zapisów Ustawy OOŚ się dzieje. Nie można jednak mylić roli strategicznej oceny oddziaływania na środowisko prowadzonej na poziomie krajowym z inwestycyjną oceną oddziaływania na środowisko prowadzoną dla poszczególnych przedsięwzięć.
29.	Roman Synowski	Wskazano propozycje minimalizacji negatywnych skutków oddziaływania środowisko. Odejmowanie od 2 do 3 dB przy dziennych pomiarach hałasów przez niektórych projektantów i autorów reprezentujących PKP PLK S.A. podczas opracowywania Raportów Oceny Oddziaływania na Środowisko argumentując to błędem pomiaru jest niedopuszczalne i powinno stanowić podstawę dyskwalifikacji takiego projektanta i autora.	UWAGA NIEUWZGLĘDNIONA Poprawki takie stosowane są zgodnie z metodyką określoną w obowiązującym prawie: Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 16 czerwca 2011 r. w sprawie wymagań w zakresie prowadzenia pomiarów poziomów substancji lub energii w środowisku przez zarządzającego drogą, linią kolejową, linią tramwajową, lotniskiem lub portem.
30.	Roman Synowski	Brak wyraźnego rozróżnienia na poziom dopuszczalnych hałasów które stanowią wskaźniki dla ustalania i kontroli warunków korzystania ze środowiska w odniesieniu do jednej doby dla hałasu komunikacyjnego drogowy kolejowy oraz dopuszczalnych wskaźników dla oceny długookresowej	UWAGA UWZGLĘDNIONA Dodano akapit w rozdziale 5.8 oraz tabelę nr 19.
31.	Stowarzyszenie Lokalna Organizacja Turystyczna "Szczyt Wieżyca" ul. Szymbarskich Zakładników 1, 83-315 Szymbark	<p>Uwagi dotyczą linii kolejowej wymienionej w Projekcie (tabela 1, lp. 5) „Prace na alternatywnym ciągu transportowym Bydgoszcz – Trójmiasto - etap II”.</p> <p>Sumując pozycje w tabelach otrzymujemy łącznie 382 przedsięwzięcia. Nasuwa się pytanie czy 39 przedsięwzięć nie było analizowanych? Jeżeli tak, to jakie? Być może zostały one pogrupowane w celu analizy według przyjętego klucza, ale właśnie streszczenie w języku niespecjalistycznym powinno zawierać takie informacje. Następnym faktem wartym odnotowania jest opracowana w Prognozie tabela 20, na str. 229 zatytułowana „Projekty planu inwestycji kolejowych PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., dla których zidentyfikowano wysokie ryzyko wystąpienia oddziaływań na klimat akustyczny”. Pominięcie w tym zestawie istotnego zadania inwestycyjnego wymienionego w Projekcie „Prace na alternatywnym ciągu transportowym Bydgoszcz – Trójmiasto - etap II” jest poważnym uchybieniem, Ponadto stwierdza się błędy w spisie tabel.</p> <p>Na str. 327 Prognozy w spisie tabel informuje się, że zadania inwestycyjne, dla których zidentyfikowano wysokie ryzyko wystąpienia oddziaływań na klimat akustyczny przedstawia</p>	<p>UWAGI UWZGLĘDNIONE CZĘŚCIOWO</p> <p>Uwagi powielają się z poprzednio wyrażonymi. Dodano informację o projektach do streszczenia, zaktualizowano spis tabel i dodano tabelę ze wskaźnikami hałasu</p>

		<p>tabela 13, w treści Prognozy (str. 229) jest to tabela 20. Autorzy Prognozy przedstawili w tabeli wartości dopuszczalne długookresowe średniego poziom dźwięku wyrażone wskaźnikami LDWN (poziom dzienny – wieczorowo – nocny) oraz LN (poziom nocny). Natomiast podczas pomiarów kontrolnych hałasu i opracowywania raportów oddziaływania na środowisko dla poszczególnych zadań inwestycyjnych, określone są wskaźniki mające zastosowanie do ustalania i kontroli warunków korzystania ze środowiska w odniesieniu do jednej doby. Te wskaźniki posiadają niższe wartości. Wydaje się, że w Prognozie wyraźnie należało podkreślić te różnice, ponieważ dla wielu zainteresowanych nie są one znane, a właśnie w raportach i pomiarach kontrolnych będzie prowadzona ocena akustyczna przy zastosowaniu wskaźników odniesionych do jednej doby o niższych wartościach dopuszczalnych</p>	
32.	<p>Stowarzyszenie Lokalna Organizacja Turystyczna "Szczyt Wieżycy" ul. Szymbarskich Zakładników 1, 83-315 Szymbark</p>	<p>Str. 8 Prognozy czytamy - „W projekcie Prognozy uwzględniono również zmiany wynikające z przeprowadzonych konsultacji społecznych i uzyskanych opinii organów do jej inicjalnej wersji”. W Prognozie brak wykazu przeprowadzonych konsultacji społecznych i uzyskanych opinii organów z przypisaniem do poszczególnych projektów.</p> <p>W prognozie str. 9 stwierdza się – „Nie może ona jednak zastąpić indywidualnych ocen i analiz, którym będą podlegać poszczególne projekty na podstawie art. 71 ustawy OOS”. Uwaga: Zapis zasadny, należało szeroko zapoznać się z już opracowanymi raportami i uwagami krytycznymi.</p> <p>Str. 15 Prognozy czytamy – „Należy też podkreślić, iż z uwagi na różny stopień szczegółowości danych o planowanych przedsięwzięciach, w Prognozie zastosowano różny poziom szczegółowości analiz dla poszczególnych działań... Uwaga: Mimo istniejącej dokumentacji środowiskowej oraz szeregu uwag i protestów społecznych, opracowanych dodatkowych ekspertyz w zakresie akustyki i wibracji, istotne dla Stowarzyszenia zadanie inwestycyjne nie jest tu uwzględnione, mimo, że jest ono wymienione w Planie.</p> <p>Str. 16 czytamy – „Prognoza została wykonana zgodnie z zakresem wskazanym w artykule 51 ust. 2 ustawy OOS, przy zachowaniu warunków, o których mowa w art.52 ust. 1 i 2 ustawy”. Uwaga: Wszystkie wnioski Prognozy w cytowanym wyżej zakresie są ogólnikowe i nie stanowią istotnych informacji dla odbiorcy zainteresowanego konkretnym zadaniem inwestycyjnym</p> <p>Str. 152 czytamy: „Działaniem minimalizującym negatywne oddziaływanie na społeczeństwo (występujące na etapie eksploatacji wybudowanych i zmodernizowanych tras kolejowych) może być wykorzystanie technologii pozwalających zmniejszyć drgania oraz przyczyniających się do poprawy klimatu akustycznego. Podstawowym działaniem pozwalającym na obniżenie emitowanego hałasu jest poprawa stanu torowiska. Do redukcji hałasu i</p>	<p>UWAGI NIEUWZGLĘDNIONE</p> <p>Uwagi powielają się z poprzednimi.</p> <p>Uwaga dot. str. 8 – tożsama z uwagą nr 23, uwaga dot. str. 9 – tożsama z uwagą nr 24, uwaga dot. str. 15 – tożsama z uwagą nr 26, uwaga dot. str. 16 – tożsama z uwagą nr 25, uwaga dot. str. 152 – tożsama z uwagą nr 27, kolejna - tożsama z uwagą nr 27, kolejna - tożsama z uwagą nr 28, kolejna - tożsama z uwagą nr 29.</p>

		<p>wibracji pochodzących z linii kolejowych przyczyniać się może zastosowanie m.in.: długich szyn bezстыkowych z przytwierdzeniem sprężystym do podkładu, podkładek oraz mat wibroizolacyjnych, jak również okresowe szlifowanie szyn. Jako działanie minimalizujące stosuje się absorbery przyszynowe, a najbardziej wskazanymi działaniami w celu istotnego zmniejszenia hałasu i drgań wzdłuż linii kolejowej są dbałość o stan taboru, zastosowanie nakładek i mat antywibracyjnych oraz szlifowanie szyn. Dopiero po tych zabiegach wprowadzenie ekranów akustycznych na wytypowanych odcinkach umożliwi zachowanie dopuszczalnych poziomów dźwięku w środowisku”.</p> <p>Uwaga: Jest to przykład kolejnych ogólnikowych sformułowań mało istotnych dla osób zainteresowanych poszczególnymi projektami, których oddziaływanie na środowisko będzie bezpośrednio ich dotyczyło. Przede wszystkim działania minimalizujące powinny być określone już na etapie oceny oddziaływania na środowisko, a nie na etapie eksploatacji. Jak inwestor wyobraża sobie zastosowanie długich szyn bezстыkowych z przytwierdzeniem sprężystym, gdy dopiero podczas eksploatacji okaże się, że inwestycja negatywnie oddziałuje na społeczeństwo? Przecież to absurd. Wszystkie wymienione działania minimalizujące muszą być zaplanowane i zrealizowane przed oddaniem inwestycji do użytkowania, a podstawą tego planowania muszą być wytyczne z raportu o oś.</p>	
33.	<p>Stowarzyszenie Lokalna Organizacja Turystyczna "Szczyt Wieżyca" ul. Szymbarskich Zakładników 1, 83-315 Szymbark</p>	<p>Analizowana Prognoza [2] oddziaływania na środowisko jest elementem postępowania w sprawie Strategicznej Oceny Oddziaływania na Środowisko. Określono w niej prawdopodobne skutki środowiskowe, jakie może wywołać realizacja zamierzeń inwestycyjnych całego Planu [1]. Z tego powodu posiada ona ogólnikowy charakter, uniemożliwiający uzyskanie bardziej szczegółowych informacji odnośnie poszczególnych zadań inwestycyjnych. Nie może ona zastąpić indywidualnych ocen i analiz, którym powinny podlegać poszczególne zadania inwestycyjne. Analiza dokumentu wykazała brak konsekwencji w realizacji założeń przyjętych przez autorów Prognozy, co opisano i wykazano wyżej. Próba odśledzenia odniesienia się w Prognozie do projektu bezpośrednio wpływającego w przyszłości na bliskie Stowarzyszeniu środowisko „Prace na alternatywnym ciągu transportowym Bydgoszcz – Trójmiasto - etap II” zakończyła się niepowodzeniem.</p>	<p>UWAGA NIEUWZGLĘDNIONA</p> <p>Wyszukiwanie nazwy projektu w Prognozie nie mogło przynieść rezultatu ponieważ w jej tekście posługiwano się kodami projektów. Wskazany projekt otrzymał kod „5 FS” i pod nim występuje w Prognozie. Przykładowo można go znaleźć w rozdziale 5.1.6, gdzie zidentyfikowano wysokie prawdopodobieństwo jego oddziaływania na grupy form ochrony przyrody o niskim reżimie ochronnym, przez co konieczne jest w przypadku jego realizacji uwzględnienie działań, o których mowa w rozdziale 5.14, tab. 31.</p> <p>Ponadto nie można się zgodzić z uwagą o zbyt ogólnym charakterze Prognozy. Podkreślić należy, że wszystkie projekty oceniono wieloaspektowo przy pomocy analiz przestrzennych w oparciu o przyjęte założenia metodyczne. Szczegóły dotyczące ocen wszystkich projektów zawarto w załącznikach tabelarycznych do prognozy, natomiast w jej tekście odnoszono się do tych, dla których stwierdzono wysokie prawdopodobieństwo wystąpienia oddziaływania.</p> <p>Podkreślić należy, że Prognoza opracowywana dla dokumentu poziomu krajowego nie może być zbiorem 382 indywidualnych ocen oddziaływania na środowisko</p>

			odnoszących do poszczególnych projektów, bo nie taka jest jej rola, o czym autorzy wielokrotnie w jej tekście wspominali.
--	--	--	---

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

6. WNIOSKI Z PONOWNYCH KONSULTACJI SPOŁECZNYCH I DALSZE DZIAŁANIA

6.1 WNIOSKI Z PONOWNYCH KONSULTACJI SPOŁECZNYCH

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

- 1) W ciągu 21 dni trwania ponownych konsultacji, tj. od 23 marca do 12 kwietnia 2021 r., wpłynęło 286 uwag, 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) Zdecydowana większość uwag i wniosków (88%) dotyczyła 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.
- 3) Zamierzenia inwestycyjne planowane przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. są generalnie pozytywnie odbierane przez społeczeństwo, stowarzyszenia, jednostki administracyjne.
- 4) Podczas trwania ponownych konsultacji tylko 2% stanowiły uwagi negatywne. Najwięcej uwag zgłoszonych do dokumentu to uwagi wielowątkowe, w których postulowano np. o rewitalizację i elektryfikację linii kolejowej, czy dobudowę drugiego toru. Niewiele mniej dotyczyło budowy nowych odcinków linii kolejowych. Liczną grupę stanowiły również uwagi o charakterze technicznym odnoszącym się korekcy zastosowanych nazw i terminologii.
- 5) Uwagi zgłoszone do prognozy oddziaływania na środowisko dotyczyły różnych zagadnień: przyrody, hałasu, środków minimalizujących oraz dokumentacji środowiskowej. Podobnie jak w dokumencie liczną grupę stanowiły również uwagi o charakterze technicznym odnoszącym się korekcy zastosowanych nazw i terminologii.
- 6) 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.
- 7) Prawie połowa wszystkich uwag pochodziła od osób prywatnych. Jednostki administracyjne zgłosiły 22% wszystkich uwag, a stowarzyszenia - 19%. Społeczeństwo przejawiało największe zainteresowanie inwestycjami w granicach wielu województw, a także województwa mazowieckiego, wielkopolskiego oraz śląskiego. Stwierdzono, że na rozpatrzenie zasługuje 134 zgłoszonych uwag. Część uwag zgłoszonych było ponownie i już zostały przyjęte lub uwagi dotyczyły zakresu projektu, wobec czego nie było konieczne wprowadzanie zmian w dokumencie.

6.2 DALSZE DZIAŁANIA

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

- 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).

7. WYKAZ ZAŁĄCZNIKÓW

Załącznik nr 1a – Obwieszczenie o ponownych konsultacjach społecznych z dnia 22 marca 2021 r.

Załącznik nr 1b – Obwieszczenie o ponownych konsultacjach społecznych – BIP Spółki

Załącznik nr 1c – Obwieszczenie o konsultacjach społecznych – tablica ogłoszeń Spółki

Załącznik nr 1d – Obwieszczenie o konsultacjach społecznych – Rzeczpospolita (Nr 67)

Załącznik nr 1e – Informacja prasowa – link

Załącznik nr 1f – Informacja prasowa

Załącznik nr 1g – Formularz elektroniczny (dokument)

Załącznik nr 1h - Formularz elektroniczny (prognoza)

Załącznik nr 1i – Obwieszczenie o konsultacjach społecznych – Ministerstwo Infrastruktury

Załącznik nr 2 – Punkt przy kancelarii w siedzibie Spółki wyposażony w kanapę i stół

Załącznik nr 3 – Tabelaryczne zestawienie uwag