

DAP-WŚ.511.3.2020.EP

Sz. P. Andrzej Szweda-Lewandowski
Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska

Sz. P. Jarosław Jan Pinkas
Główny Inspektor Sanitarny

Sz. P. Wiesław Piotrkowski
Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni

Sz. P. Wojciech Zdanowicz
Dyrektor Urzędu Morskiego w Szczecinie

Szanowni Państwo!

Centrum Unijnych Projektów Transportowych (CUPT) otrzymało od Ministra Infrastruktury upoważnienie do opracowania dokumentu strategicznego pod nazwą „Kierunki Rozwoju Transportu Intermodalnego”, którego celem jest sprawne wdrożenie perspektywy finansowej UE 2021 – 2027 dla tej gałęzi transportu, wymagającego przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko (sooś). Konieczność przeprowadzenia sooś dla dokumentów strategicznych (planów, polityk, strategii), w tym dla „Kierunków Rozwoju Transportu Intermodalnego” wynika z zapisów art. 46 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (tekst jedn. Dz. U. 2020 poz. 283, z późn. zm. - ustawa ooś).

Działając na mocy ww. upoważnienia Ministra Infrastruktury oraz art. 53 ust.1 ustawy ooś, zwracamy się z wnioskiem o dokonanie uzgodnienia zakresu i stopnia szczegółowości informacji wymaganych w prognozie oddziaływania na środowisko wymaganej dla „Kierunków Rozwoju Transportu Intermodalnego”. Jednocześnie informuję, że przedmiotowy dokument strategiczny obejmuje obszar całego kraju, w tym obszary morskie (na terenie portów).

W załączeniu przesyłam założenia do ww. dokumentu strategicznego, zgodnie z art. 39 ust. 2 pkt 1 ustawy ooś, oraz upoważnienie Ministra Infrastruktury, o którym wyżej mowa.

Z poważaniem,

Joanna Lech
p.o. Dyrektora CUPT

Załączniki:

1. Założenia do dokumentu „Kierunki Rozwoju Transportu Intermodalnego”
2. Pismo Ministra Infrastruktury znak DTK-7.4602.54.2020 z dnia 14 kwietnia 2020 r.



GENERALNY DYREKTOR OCHRONY ŚRODOWISKA

Andrzej Szweda-Lewandowski

Warszawa, 29-06-2020 r.

DOOŚ-TSOOŚ.411.10.2020.BW

**Pani
Joanna Lech
p.o. Dyrektora Centrum Unijnych
Projektów Transportowych**

Szanowna Pani Dyrektor,

W związku z wnioskiem z dnia 2 czerwca 2020 r., znak: DAP-WŚ.511.3.2020.EP, o dokonanie uzgodnienia zakresu i stopnia szczegółowości informacji wymaganych w prognozie oddziaływania na środowisko dla projektu dokumentu pn. *Kierunki Rozwoju Transportu Intermodalnego*, dalej: *Kierunki Rozwoju TI*, biorąc pod uwagę wyjaśnienia przekazane w piśmie z dnia 17 czerwca 2020 r., znak: DAP-WŚ.511.3.1.2020.EP, na podstawie art. 53 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2020 r. poz. 283 z późn. zm.; dalej: ustawa ooś), przedstawiam następujące stanowisko.

Zgodnie z przedstawionymi przez Centrum Unijnych Projektów Transportowych materiałami, *Kierunki Rozwoju TI* to zestaw działań infrastrukturalnych (budowa, przebudowa, modernizacja) oraz nieinfrastrukturalnych (legislacyjnych, planistyczno-analitycznych, organizacyjnych, fiskalnych, itp.) do 2030 r., z perspektywą do 2040 r., których głównym celem jest „stworzenie warunków dla integracji międzygałęziowej w polskim systemie transportowym i zwiększenie wykorzystania transportu kolejowego w przewozach intermodalnych”. Cel główny będzie realizowany przez cele szczegółowe dotyczące wsparcia intermodalnych łańcuchów logistycznych, działań wzmacniających pozycję konkurencyjną transportu intermodalnego oraz wykorzystanie nowoczesnych technologii wspierających rozwój przewozów intermodalnych. Swoim zasięgiem dokument obejmuje obszar całego kraju, w tym porty morskie, ze szczególnym uwzględnieniem wschodniej części Polski.

Wobec powyższego należy wskazać, że przygotowywana w ramach strategicznej oceny oddziaływania na środowisko prognoza oddziaływania na środowisko (dalej jako:

prognoza ooś) dla *Kierunków Rozwoju TI* powinna w pełnym zakresie odpowiadać wymaganiom wynikającym z art. 51 ust. 2 ustawy ooś, według kolejności ustalonej w tym przepisie oraz przy zachowaniu warunków, o których mowa w art. 52 ust. 1 i 2 ww. ustawy. Prognoza ooś powinna odnosić się do pełnej wersji projektowanego dokumentu i obejmować wszystkie planowane działania mogące znacząco oddziaływać na środowisko, niezależnie od ich statusu formalnego, np. prawdopodobieństwa uzyskania przez nie dofinansowania lub prawdopodobieństwa ich realizacji. W myśl art. 52 ust. 1 ustawy ooś analiza zawarta w prognozie ooś powinna zostać dostosowana stopniem szczegółowości do stopnia szczegółowości zapisów projektowanego dokumentu. Zgodnie z art. 52 ust. 2 ustawy ooś, w prognozie ooś dla projektu *Kierunków Rozwoju TI* zasadne jest odniesienie się do innych dokumentów o charakterze strategicznym z zakresu rozwoju infrastruktury transportowej oraz uwzględnienie informacji zawartych w sporządzonych dla nich prognozach ooś, co ma szczególne znaczenie w analizach dotyczących potencjalnych interakcji oraz kumulacji oddziaływań projektów wymienionych w *Kierunkach Rozwoju TI* z działaniami i przedsięwzięciami istniejącymi, realizowanymi bądź planowanymi do realizacji, które nie są ujęte w projektowanym dokumencie. Ponadto, jeżeli dla zaplanowanych w projekcie *Kierunków Rozwoju TI* przedsięwzięć zostały opracowane raporty o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko lub wydane zostały decyzje o środowiskowych uwarunkowaniach, to w prognozie ooś należy również uwzględnić informacje wynikające z tych dokumentów, w celu zapewnienia spójności pomiędzy nimi. Zwracamy także uwagę na konieczność zastosowania się do wytycznych Komisji Europejskiej w zakresie uwzględniania problematyki zmian klimatu i różnorodności biologicznej w strategicznej ocenie oddziaływania na środowisko, pn. *Poradnik dotyczący uwzględniania problematyki zmian klimatu i różnorodności biologicznej w strategicznej ocenie oddziaływania na środowisko* z 2013 roku.

Jako że istnieje prawdopodobieństwo, że część przedsięwzięć objętych projektem *Kierunków Rozwoju TI* będzie stanowiła znaczną ingerencję w środowisko przyrodnicze (zwłaszcza projekty polegające na budowie nowych szlaków kolejowych i drogowych), w prognozie ooś należy dokonać opisu stanu środowiska w sposób umożliwiający określenie rodzajów i skali przewidywanych oddziaływań oraz określenie zmian spowodowanych realizacją *Kierunków Rozwoju TI*, które mogą zaistnieć w przyszłości. Prognoza ooś powinna umożliwić identyfikację na jak najwcześniejszym etapie potencjalnych kolizji z obszarami przyrodniczymi, kulturowymi oraz ewentualne konflikty społeczne.

Prognoza ooś powinna określać także wpływ realizacji *Kierunków Rozwoju TI* na stan i funkcjonowanie obszarów podlegających ochronie na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2020 r. poz. 55; dalej jako: ustawa o ochronie przyrody), a w szczególności na cele i przedmioty ochrony obszarów Natura 2000 oraz integralność tych obszarów. Wskazane jest utworzenie zestawienia wszystkich form ochrony przyrody wymienionych w art. 6 ust. 1 ustawy o ochronie przyrody, z którymi mogą kolidować planowane przedsięwzięcia. Przy analizach dotyczących wpływu na środowisko, w tym na obszary Natura 2000, koniecznym jest także wskazanie nie tylko samego charakteru oddziaływań, ale również określenie czy są one znaczące. We wnikliwy sposób należy zbadać kwestię wpływu *Kierunków Rozwoju TI* na obszary Natura 2000, w szczególności na siedliska przyrodnicze oraz gatunki roślin i zwierząt, będące przedmiotami ochrony w tych obszarach. Należy podkreślić, że analizy w powyższym zakresie powinny uwzględniać wszystkie obszary Natura 2000, na które może wpływać dana inwestycja, niezależnie od

tego, czy przedsięwzięcie realizowane jest w granicach obszaru, czy poza nim. Uwzględnienia wymaga także wpływ przedsięwzięć na powiązania między obszarami Natura 2000. W przypadku identyfikacji znaczącego negatywnego oddziaływania na obszary Natura 2000 w rozumieniu art. 3 ust. 1 pkt 17 ustawy o oś lub braku możliwości wykluczenia tego oddziaływania, należy podkreślić, że zgodnie z art. 55 ust. 2 ustawy o oś, projekt dokumentu nie może zostać przyjęty, jeżeli ze strategicznej oceny oddziaływania na środowisko wynika, że jego realizacja może znacząco negatywnie oddziaływać na obszary Natura 2000, a nie zostaną spełnione łącznie wszystkie przesłanki, o których mowa w art. 34 ustawy o ochronie przyrody. Zgodnie ze wspomnianym przepisem można zezwolić na realizację dokumentu mogącego znacząco negatywnie oddziaływać na obszary Natura 2000, jeśli przemawiają za tym niezbędne wymogi nadrzędnego interesu publicznego, w tym wymogi o charakterze społecznym lub gospodarczym. Powyższa przesłanka może zostać uznana tylko w przypadku braku rozwiązań alternatywnych oraz przy zapewnieniu wykonania kompensacji przyrodniczej niezbędnej do zagwarantowania spójności i właściwego funkcjonowania sieci obszarów Natura 2000. W przypadku gdy znaczące negatywne oddziaływanie dotyczy siedlisk i gatunków priorytetowych, nadrzędny interes publiczny odnosi się wyłącznie do: ochrony zdrowia i życia ludzi, zapewnienia bezpieczeństwa powszechnego i uzyskania korzystnych następstw o pierwszorzędym znaczeniu dla środowiska przyrodniczego. W sytuacji gdy przyjęcie dokumentu, który może znacząco negatywnie oddziaływać na siedliska i gatunki priorytetowe, wynika z innych koniecznych wymogów nadrzędnego interesu publicznego, przed przyjęciem dokumentu, wymagane jest uzyskanie opinii Komisji Europejskiej. Mając na uwadze przytoczone przepisy, w przypadku stwierdzenia znaczącego negatywnego oddziaływania na obszary Natura 2000, należy w prognozie wyraźnie wykazać i uzasadnić istnienie wymienionych przesłanek.

Zgodnie z treścią art. 51 ust. 2 pkt 3 ustawy o oś, prognoza o oś powinna także w sposób uzasadniony i racjonalny przedstawić rozwiązania mające na celu zapobieganie, ograniczanie lub kompensację przyrodniczą negatywnych oddziaływań na środowisko, mogących być rezultatem realizacji projektowanego dokumentu. W przypadku konieczności zastosowania kompensacji przyrodniczej, musi ona dotyczyć tych działań, które wiążą się z naprawą negatywnego oddziaływania na środowisko, zwłaszcza na cele i przedmioty ochrony obszaru sieci Natura 2000. Stąd ważnym jest, aby wskazane zostało, których przedmiotów ochrony znaczące negatywne oddziaływanie może dotyczyć i zaproponować odpowiednie działania kompensujące. Niewłaściwe jest przeniesienie analizy w tym zakresie na etap wydawania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla konkretnych przedsięwzięć lub na procedurę oceny oddziaływania przedsięwzięcia na obszar Natura 2000. Warto zauważyć, że obowiązek odpowiedniej kompensacji szkód w środowisku nie dotyczy jedynie negatywnego oddziaływania na obszary Natura 2000. W odniesieniu do innych walorów przyrodniczych zastosowanie znajduje art. 75 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. *Prawo ochrony środowiska* (Dz. U. z 2019 r. poz. 1396). Należy także przeprowadzić dogłębną analizę rozwiązań alternatywnych dla planowanych inwestycji. W tym miejscu trzeba zauważyć, że tzw. wariant zerowy (nierealizowanie przedsięwzięcia) nie jest wariantem alternatywnym, gdyż w ogóle nie oddziałuje on na środowisko.

W związku z planowaną realizacją zadań o charakterze liniowym, dotyczących budowy, przebudowy i modernizacji linii drogowych oraz kolejowych, oprócz analizy wpływu na różnorodność biologiczną, wskazane jest także wykonanie analizy w zakresie:

- potrzeby rozwoju korytarzy ekologicznych i sieci przejść dla zwierząt po to by uniknąć fragmentacji środowiska i jednocześnie zapewnić ciągłość szlaków migracyjnych – tym celu należy dokładnie określić i przeanalizować położenie korytarzy ekologicznych, w tym tras migracji gatunków priorytetowych;
- skumulowanego wpływu oddziaływań realizacji *Kierunków Rozwoju TI* z istniejącą infrastrukturą na funkcjonowanie obszarów chronionych, w tym obszarów Natura 2000 oraz na możliwości migracyjne zwierząt;
- oceny wpływu planowanych przedsięwzięć na cele środowiskowe jednolitych części wód powierzchniowych i podziemnych oraz ekosystemy zależne od wód.

Zaleca się potraktowanie ze szczególną uwagą analiz o charakterze przestrzennym oraz przedstawienie lokalizacji planowanych działań na tle innych form wykorzystywania przestrzeni (np. korytarzy ekologicznych czy obszarów chronionych) na mapach. Podobne zalecenie dotyczy wszelkich innych istotnych zjawisk o charakterze przestrzennym oraz interakcji tych zjawisk.

Ze względu na lokalizację niektórych przedsięwzięć w rejonie granic państwa, należy wnikliwie zbadać możliwość spowodowania przez realizację postanowień projektowanego dokumentu znaczących oddziaływań na środowisko o charakterze transgranicznym i uzasadnić wnioski wyciągnięte w tym zakresie.

Propozycje w zakresie metod monitoringu skutków realizacji zadań wynikających z *Kierunków Rozwoju TI* powinny być opracowane tak, aby pozwoliły na zbadanie rzeczywistych skutków środowiskowych realizacji postanowień tego dokumentu, m.in. na określenie, czy właściwie oceniono skalę i zasięg oddziaływania na środowisko poszczególnych działań, w tym na przedmioty ochrony obszarów Natura 2000 oraz na ocenę skuteczności zaproponowanych działań minimalizujących.

Z poważaniem,

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



GŁÓWNY INSPEKTOR SANITARNY

HŚ.BW.530.1.2020.AM

Warszawa, dnia 29 czerwca 2020

**Pani
Joanna Lech
p.o Dyrektora
Centrum Unijnych
Projektów Transportowych**

Szanowna Pani Dyrektor,

odpowiadając na wniosek z dnia 3 czerwca 2020 r., (znak: DAP-WŚ.511.3.2020.EP) złożony na podstawie upoważnienia Ministra Infrastruktury z dnia 14 kwietnia 2020 r. (znak: DTK-7.4602.54.2020) w trybie art. 53 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. *o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko* (Dz. U. 2020 poz. 283, z późn. zm.-ustawa ooś) dla projektu dokumentu strategicznego pod nazwą „*Kierunki Rozwoju Transportu Intermodalnego*” (dalej: Dokument strategiczny), przedstawiam następujące stanowisko.

Podstawy funkcjonowania transportu intermodalnego określone zostały w szeregu dokumentów o charakterze strategicznym oraz pośrednio w przepisach prawa. W *Dokumencie strategicznym* wskazano, iż kluczowym dokumentem określającym szczegółowo wizję rozwoju transportu jest *Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 r*¹. Głównym celem krajowej polityki transportowej przedstawionej w *Strategii* jest zwiększenie dostępności transportowej kraju oraz poprawa bezpieczeństwa uczestników ruchu i efektywności sektora transportowego przez utworzenie spójnego, zrównoważonego, innowacyjnego i przyjaznego użytkownikom systemu transportowego na poziomie krajowym, europejskim i globalnym. Realizacja tego celu wiąże się z wdrażaniem sześciu kierunków interwencji właściwych dla każdej gałęzi transportu. W *Strategii* system towarowych przewozów intermodalnych wskazany został jako szczególnie perspektywiczny, biorąc pod uwagę cel i zadania polityki transportowej państwa.

¹ Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku, dokument przyjęty przez Radę Ministrów w dniu 24 września 2019 r.

Najważniejszymi elementami transportu intermodalnego warunkującymi jego dalszy rozwój według autorów ww. *Strategii* są m.in.:

- sieć węzłów przeładunkowych (terminali intermodalnych i multimodalnych);
- sieć powiązań komunikacyjnych między żeglugą śródlądową a innymi gałęziami transportu poprzez budowę sieci optymalnie skomunikowanych terminali intermodalnych oraz stref aktywności;
- dobrze funkcjonujące porty morskie z dobrze rozwiniętą infrastrukturą dostępową;
- efektywna współpraca przewoźników kolejowych z operatorami transportu intermodalnego.

Na podstawie dokumentów strategicznych oraz perspektyw rozwojowych dla transportu intermodalnego w *Dokumencie strategicznym* określono wizję wzrostu znaczenia Polski w globalnych łańcuchach dostaw. Zgodnie z treścią *Dokumentu strategicznego* znaczenie Polski w globalnych łańcuchach dostaw może rosnąć pod warunkiem wykorzystania przewagi jaką jest położenie naszego kraju na przecięciu głównych europejskich korytarzy towarowych RCF5, RCF8 i RFC11. Korytarz łączący porty na Morzu Bałtyckim z lądowym zapleczem oraz krajami sąsiadującymi nabiera istotnego znaczenia. Coraz większe potoki ruchu można również zauważyć w drugim korytarzu, gdzie przede wszystkim realizowane są ładunki między Chinami a Europą, a nasz kraj pełni tu przede wszystkim funkcję kraju tranzytowego. Ponadto sprawna sieć kolejowa na głównych szlakach stanowi determinantę rozwoju dla transportu intermodalnego.

Celem *Dokumentu strategicznego* jest stworzenie warunków dla integracji międzygałęziowej w polskim systemie transportowym i zwiększenia wykorzystania transportu kolejowego w przewozach intermodalnych. Cel główny będzie realizowany przez cele szczegółowe dotyczące wsparcia intermodalnych łańcuchów logistycznych, działań wzmacniających pozycję konkurencyjną transportu intermodalnego oraz wykorzystanie nowoczesnych technologii wspierających rozwój przewozów intermodalnych.

Celem strategicznej oceny oddziaływania na środowisko, w ramach której opracowuje się prognozę oddziaływania na środowisko, jest m.in. przeanalizowanie, w jaki sposób i w jakim stopniu realizacja ustaleń projektowanego dokumentu może powodować negatywne lub pozytywne skutki na środowisko. Chociaż działania przewidziane w projekcie *Dokumentu strategicznego* mają wpłynąć na stworzenie warunków dla integracji międzygałęziowej w polskim systemie transportowym i zwiększenia wykorzystania transportu kolejowego w przewozach intermodalnych, to jednak rodzaje planowanych inwestycji mogą powodować oddziaływania niekorzystne dla środowiska, a także-pośrednio lub bezpośrednio- uciążliwe, bądź niekiedy nawet wpływać negatywnie na stan zdrowia ludzi.

W związku z powyższym w opinii Głównego Inspektora Sanitarnego prognoza oddziaływania na środowisko dla projektu *Dokumentu strategicznego*, powinna zostać sporządzona zgodnie z art. 51 ust. 2 oraz art. 52 ust. 1 i 2 *ustawy o oś*, oraz obejmować ocenę jakościową i ilościową wpływu realizacji ustaleń przedmiotowego *Dokumentu strategicznego* na poszczególne komponenty środowiska, a w zakresie kompetencji Głównego Inspektora Sanitarnego dać rzetelną ocenę oddziaływania na stan zdrowia ludzi (zwłaszcza zamieszkujących tereny na trasie linii kolejowych, dróg oraz w pobliżu terminali intermodalnych), w szczególności w aspekcie:

- narażenia na hałas, wibracje i zanieczyszczenia powietrza;
- zagrożeń dla ujęć i źródeł wody przeznaczonej do spożycia przez ludzi z uwzględnieniem obszarów stref ochronnych tych ujęć;
- zagrożeń dla wód podziemnych w szczególności Głównych Zbiorników Wód Podziemnych zlokalizowanych na terenie kraju (należy uwzględnić przy tworzeniu ww. dokumentu nakazy, zakazy i ograniczenia związane z ochroną zasobów wody);
- oddziaływania na gleby, zwłaszcza użytkowane rolniczo;
- zachowania dopuszczalnych poziomów hałasu na terenach chronionych akustycznie, zwłaszcza na terenach zabudowy mieszkaniowej/siedlisk ludzkich, zabudowy związanej ze stałym lub czasowym pobytem dzieci i młodzieży (jednostki oświatowe) oraz terenach rekreacyjnych;
- zapewnienia odpowiednich standardów jakości powietrza atmosferycznego.

Prognoza powinna również odnosić się do pełnej wersji projektowanego dokumentu i obejmować wszystkie planowane działania, również te rezerwowe i dodatkowe, mogące znacząco oddziaływać na środowisko zarówno w fazie realizacji, jak i eksploatacji. Jeżeli na dalszym etapie prac projekt dokumentu zostanie rozszerzony o dodatkowe zapisy, istotne z punktu widzenia adekwatności strategicznej oceny oddziaływania na środowisko, również powinny zostać uwzględnione w prognozie.

Dodatkowo, ze względu na skalę przedsięwzięcia, należy zwrócić szczególną uwagę, aby opracowana prognoza oddziaływania na środowisko dla przedmiotowego dokumentu zawierała rzetelnie sporządzone streszczenie w języku niespecjalistycznym, pozwalające wszystkim zainteresowanym, także tym nieposiadającym specjalistycznej wiedzy z zakresu ochrony środowiska, zapoznać się z wynikami i wnioskami.

Ponadto, w przypadku zidentyfikowania ryzyka wystąpienia negatywnych oddziaływań na zdrowie i życie ludzi, związanych z realizacją działań przewidzianych w „*Kierunkach Rozwoju Transportu Intermodalnego*”, należy w prognozie oddziaływania na środowisko dla projektu przedmiotowego dokumentu, w sposób szczególny odnieść się do możliwych metod ich skutecznej eliminacji bądź maksymalnego ograniczenia.

Należy mieć na uwadze, iż stosownie do brzmienia art.3 ust. 2 *ustawy* ooś, ilekroć w ustawie jest mowa o oddziaływaniu na środowisko, rozumie się przez to również oddziaływanie na zdrowie ludzi.

Z poważaniem

z up. Głównego Inspektora Sanitarnego

Marek Kuciński

Dyrektor Generalny

/dokument podpisany elektronicznie/



URZĄD MORSKI W SZCZECINIE

Pl. Stefana Batorego 4, 70-207 Szczecin

tel.: +48 91 4342474, fax: +48 91 4344656, e-mail: sekretariat@ums.gov.pl

Znak: OW.52001.4.20.AZ(2)

Szczecin, dnia 8 czerwca 2020 r.

Szanowna Pani

Joanna Lech

p.o. Dyrektora Centrum Unijnych
Projektów Transportowych

Plac Europejski 2
00-844 Warszawa

dot.: uzgodnienia zakresu i stopnia szczegółowości informacji wymaganych w prognozie oddziaływania na środowisko dla projektu dokumentu strategicznego pn. „Kierunki Rozwoju Transportu Intermodalnego w Polsce do 2030 r. z perspektywą do 2040 r.”.

Szanowna Pani Dyrektor,

Działając na podstawie:

- art. 57 ust. 2, w związku z art. 53 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2020 poz. 2083, z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą ooś”;
- art. 42 ust. 2 pkt 31 lit. a ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (Dz. U. z 2019 r. poz. 2169, z późn. zm.),

w odpowiedzi na wystąpienie z dnia 2 czerwca 2020 r., znak: DAP-WŚ.511.3.2020.EP (wpłynęło 3 czerwca br. przez Elektroniczną Platformę Usług Administracji Publicznej ePUAP), w sprawie jak w nagłówku,

uzgadniam

zakres i stopień szczegółowości informacji wymaganych w prognozie oddziaływania na środowisko dla projektu dokumentu strategicznego pn. „Kierunki Rozwoju Transportu Intermodalnego w Polsce do 2030 r. z perspektywą do 2040 r.”, zwanego dalej „projektem dokumentu KRTI”, wskazując, że oprócz informacji zawartych w art. 51 ust. 2 ustawy ooś należy odnieść się i uwzględnić następujące uwagi:

1. Prognoza oddziaływania na środowisko powinna w pełnym zakresie odpowiadać wymaganiom wynikającym z art. 51 ust. 2 ustawy ooś przy zachowaniu warunków, o których mowa w art. 52 ust. 1 ww. ustawy.
2. W prognozie oddziaływania na środowisko należy zwrócić szczególną uwagę na diagnozę stanu środowiska na obszarach objętych przewidywanym znaczącym



oddziaływaniem, określenie przewidywanych znaczących oddziaływań oraz przedstawienie rozwiązań mających na celu zapobieganie lub ograniczenie negatywnych oddziaływań mogących być rezultatem realizacji *projektu dokumentu KRTI*.

3. W prognozie oddziaływania na środowisko należy przeanalizować wpływ realizacji *projektu dokumentu KRTI* na poszczególne elementy środowiska, a w szczególności należy zwrócić uwagę na oddziaływanie ustaleń dokumentu na istniejące i projektowane obszary chronione, w tym na cele, przedmioty i zakazy obowiązujące w odniesieniu do form ochrony przyrody i otulin, o których mowa w *art. 6 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2020 r. poz. 55, z późn. zm.)*, zwanej dalej „*ustawą o ochronie przyrody*”, a także na cele ochrony przyrody wymienione w *art. 2 ust. 2 ww. ustawy*.
4. W prognozie oddziaływania na środowisko należy dokonać oceny *projektu dokumentu KRTI* w odniesieniu do zakazów i ograniczeń wynikających z aktów prawnych obowiązujących w obszarach chronionych, w szczególności wynikających z *art. 33 ustawy o ochronie przyrody*. W prognozie należy dokonać także oceny w kontekście wskazań i zaleceń zwartych w ustanowionych i w projektowanych planach zadań ochronnych lub planach ochrony dla obszarów Natura 2000.
5. Przy sporządzaniu prognozy oddziaływania na środowisko zalecanym jest zachowanie układu chronologicznego zawartego w *art. 51 ust. 2 ustawy ooś*.
6. Należy zwrócić uwagę, że prognoza oddziaływania na środowisko powinna określać, analizować i oceniać cele ochrony środowiska ustanowione na szczeblu międzynarodowym, wspólnotowym i krajowym - istotne z punktu widzenia *projektu dokumentu KRTI*.
7. Prognoza oddziaływania na środowisko powinna identyfikować, analizować i ocenić oddziaływania generowane zapisami *projektu dokumentu KRTI* na jednolite części wód powierzchniowych i podziemnych oraz obejmować analizę możliwości nieosiągnięcia celów środowiskowych zawartych w planach gospodarowania wodami na obszarze dorzeczy dla zidentyfikowanych części wód.

Jednocześnie informuję, że zgodnie z *art. 51 ust 2 pkt 1 lit. f ustawy ooś* prognoza oddziaływania na środowisko musi zawierać oświadczenie autora, a w przypadku gdy jej wykonawcą jest zespół autorów - kierującego tym zespołem o spełnieniu wymagań, o których mowa w *art. 74a ust. 2*, stanowiące załącznik do prognozy.

W myśl *art. 55 ust. 2 ustawy ooś* projekt dokumentu nie może zostać przyjęty, jeżeli ze strategicznej oceny oddziaływania na środowisko wynika, że jego realizacja może znacząco negatywnie oddziaływać na obszary Natura 2000, a nie zostaną spełnione wszystkie przesłanki, o których mowa w *art. 34 ust. 1 i 2 ustawy o ochronie przyrody*. Zgodnie ze wspomnianym przepisem, jeżeli przemawiają za tym konieczne wymogi nadrzędnego interesu publicznego, w tym wymogi o charakterze społecznym lub gospodarczym i wobec braku rozwiązań alternatywnych, właściwy miejscowo regionalny dyrektor ochrony środowiska, a na obszarach morskich - dyrektor właściwego urzędu morskiego, może zezwolić na realizację planu lub działań, mogących znacząco negatywnie oddziaływać na cele ochrony obszaru Natura 2000 lub obszary znajdujące się zapewniając wykonanie kompensacji przyrodniczej niezbędnej do zapewnienia spójności i właściwego funkcjonowania sieci obszarów Natura 2000. W przypadku gdy znaczące negatywne oddziaływanie dotyczy siedlisk i gatunków priorytetowych, powyższe zezwolenie może zostać udzielone wyłącznie w celu:

- ochrony zdrowia i życia ludzi;
- zapewnienia bezpieczeństwa powszechnego;
- uzyskania korzystnych następstw o pierwszorzędym znaczeniu dla środowiska przyrodniczego;

- wynikającym z koniecznych wymogów nadrzędnego interesu publicznego, po uzyskaniu opinii Komisji Europejskiej.

Mając na uwadze przytoczone powyżej przepisy, w przypadku stwierdzenia znaczącego oddziaływania na obszary Natura 2000, należy w prognozie wyraźnie wskazać i uzasadnić istnienie wymienionych przesłanek.

Uzasadnienie

Pani Joanna Lech - p.o. Dyrektora Centrum Unijnych Projektów Transportowych, pismem z dnia 2 czerwca 2020 r., znak: DAP-WŚ.511.3.2020.EP (wplynęło 3 czerwca br. przez Elektroniczną Platformę Usług Administracji Publicznej ePUAP), wystąpiła do Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie o uzgodnienia zakresu i stopnia szczegółowości informacji wymaganych w prognozie oddziaływania na środowisko dla projektu dokumentu strategicznego pn. „*Kierunki Rozwoju Transportu Intermodalnego w Polsce do 2030 r. z perspektywą do 2040 r.*”, którego celem jest sprawne wdrożenie perspektywy finansowej UE 2021 - 2027 dla tej gałęzi transportu. Dokument stanowić będzie część wypełnienia, postawionego przez Komisję Europejską warunku ex-ante kwalifikowalności wydatków w sektorze transportu i finansowania ich z budżetu UE w perspektywie finansowej 2021-2027.

Zgodnie z wymogami *art. 57 ust 2 ustawy ooś*, w przypadku gdy planowana realizacja danego dokumentu dotyczy obszarów morskich, organem właściwym w sprawach opiniowania i uzgadniania w ramach strategicznych ocen oddziaływania na środowisko jest także dyrektor urzędu morskiego.

W związku z powyższym Dyrektor Urzędu Morskiego w Szczecinie przedkłada niniejsze uzgodnienie do wykorzystania zgodnie z *art. 53 ustawy ooś*.

Z poważaniem

Wojciech Zdanowicz

Dyrektor Urzędu Morskiego

w Szczecinie

/podpisano kwalifikowalnym podpisem elektronicznym/

Otrzymują:

1. Adresat (ePUAP)
2. OW a/a w/m (eDOK)

Do wiadomości:

1. PO (eDOK)

5200120004-2

az/DU



ZAŚLUBIN POLSKI Z MORZEM
POLSKIEJ ADMINISTRACJI MORSKIEJ
POLSKIEGO SZKOLNICTWA MORSKIEGO



MGMiZS
Ministerstwo Gospodarki Morskiej
i Żeglugi Śródlądowej



#PolskaMorska

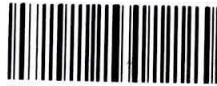
#100LatPolskiMorskiej

**DYREKTOR
URZĘDU MORSKIEGO W GDYNI**

ul. Chrzanowskiego 10, 81-338 Gdynia
tel. 58 355-33-33 fax 58 620-67-43

INZ.8103.37.2020.ASW

Za dowodem doręczenia



Ministerstwo Infrastruktury

RPW/22575/2020 P

Data: 2020-06-23

Gdynia, 18.06.2020r.

POSTANOWIENIE

Na podstawie art. 57 ust. 2, w związku z art. 53 ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz.U. z 2020r. poz. 283 ze zm.) i art. 42 ust. 2 pkt 31) lit. a) ustawy z dnia 21 marca 1991r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (Dz. U. z 2019r. poz. 2169 ze zm.) oraz zgodnie z art. 123 ustawy z dnia 14 czerwca 1960r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2020r. poz. 256 ze zm.)

na wniosek Centrum Unijnych Projektów Transportowych w Warszawie, działającego w imieniu Ministra Infrastruktury – pismo znak DAP-WŚ.511.3.2020.EP z 02.06.2020r. (data wpływu 03.06.2020r.)

postanawiam

uzgodnić poniższy zakres i stopień szczegółowości informacji wymaganych w prognozie oddziaływania na środowisko projektu dokumentu strategicznego pn. **Kierunki Rozwoju Transportu Intermodalnego**.

Zakres Prognozy:

Prognoza oddziaływania na środowisko dla projektu dokumentu strategicznego pn. **Kierunki Rozwoju Transportu Intermodalnego**, zwanej dalej „dokumentem strategicznym” powinna być opracowana zgodnie z wymogami art. 51 ust. 2 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko z uwzględnieniem poniższego:

- 1) Określając wpływ realizacji *dokumentu strategicznego* (zgodnie z art. 51 ust. 2 pkt 2 lit e tiret nr 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko) należy uwzględnić wpływ na wartości przyrodnicze polskich obszarów morskich.
- 2) Określając wpływ realizacji *dokumentu strategicznego* na zwierzęta i rośliny (zgodnie z art. 51 ust. 2 pkt 2 lit e tiret nr 3 i 4 ww. ustawy) należy uwzględnić wpływ na rośliny i zwierzęta występujące w wodach morskich.
- 3) Określając wpływ realizacji *dokumentu strategicznego* na wodę (zgodnie z art. 51 ust. 2 pkt 2 lit e tiret nr 5 ww. ustawy) należy uwzględnić wpływ na czystość wód morskich, w tym – na realizację celów wynikających z Ramowej Dyrektywy Wodnej.
- 4) Określając wpływ realizacji *dokumentu strategicznego* na powierzchnię ziemi (zgodnie z art. 51 ust. 2 pkt 2 lit e tiret nr 7 ww. ustawy) należy uwzględnić wpływ na dno morskie.
- 5) Określając wpływ realizacji *dokumentu strategicznego* na zabytki (zgodnie z art. 51 ust. 2 pkt 2 lit e tiret nr 11 ww. ustawy) należy uwzględnić wpływ na wraki statków.
- 6) Określając wpływ *dokumentu strategicznego* na zależności między poszczególnymi elementami środowiska i oddziaływaniami na te elementy (zgodnie z art. 51 ust. 2 pkt 2 lit e tiret nr 13) należy uwzględnić procesy wzajemnego oddziaływania morze – ląd (integralność ekosystemów morskich i lądowych), na co może mieć wpływ rozbudowa / modernizacja portów.

- 7) Określając wtórne oddziaływania *dokumentu strategicznego* na środowisko, o czym mowa w art. 51 ust. 2 pkt 2 lit e ww. ustawy, należy uwzględnić wpływ eksploatacji portów na środowisko morskie, w tym – na ryzyko związane w rozlewami olejowymi.

Stopień szczegółowości:

- 1) Prognoza powinna określać skumulowany wpływ inwestycji na obszarach morskich, planowanych do realizacji w ramach *dokumentu strategicznego* na środowisko morskie.

Uzasadnienie

Centrum Unijnych Projektów Transportowych w Warszawie pismem znak DAP-WŚ.511.3.2020.EP z dnia 02.06.2020r. wystąpiło do Dyrektora Urzędu Morskiego o uzgodnienie zakresu i stopnia szczegółowości informacji wymaganych w prognozie oddziaływania na środowisko dla projektu dokumentu strategicznego pn. *Kierunki Rozwoju Transportu Intermodalnego*.

Do pisma dołączone były założenia do ww. projektu dokumentu strategicznego, zgodnie z art. 39 ust. 2 pkt 1 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko.

Zgodnie z wymogami art. 46 pkt 2 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, strategii w dziedzinie transportu wyznaczające ramy dla późniejszej realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, wymagają przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko.

Zgodnie z wymogami art. 57 ust 2 ww. ustawy, w przypadku gdy planowana realizacja danego dokumentu dotyczy obszarów morskich, organem właściwym w sprawach opiniowania i uzgadniania w ramach strategicznych ocen oddziaływania na środowisko jest m.in. dyrektor urzędu morskiego.

W związku z faktem, że *dokument strategiczny* zakłada realizację inwestycji zlokalizowanych na obszarach morskich (na terenie portów), Prognozę należy opracować zgodnie z wymogami art. 51 ust. 2 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, uwzględniając potencjalny wpływ na środowisko morskie.

Informacje zawarte w Prognozie, zgodnie z art. 52 ust 1 ww. ustawy powinny być dostosowane do zawartości i stopnia szczegółowości *dokumentu strategicznego*. Nie jest wymagane określanie wpływu poszczególnych inwestycji na środowisko, gdyż praktycznie każde przedsięwzięcie będzie wymagało uzyskania decyzji o uwarunkowaniach środowiskowych. Na etapie procedury oceny oddziaływania na środowisko będą określone, analizowane oraz oceniane oddziaływania konkretnych przedsięwzięć na poszczególne elementy środowiska.

Na niniejsze postanowienie służy stronom zażalenie do **Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej w Warszawie** za pośrednictwem **Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni** w terminie 7 dni od daty otrzymania.



Z up. DYREKTORA
URZĘDU MORSKIEGO W GDYNI

[Signature]
mgr inż. *[Signature]* Kosmowski
Główny Inspektor
Inspektoratu Nadzoru Zabudowy
i Zagospodarowania Przestrzennego

Otrzymują:

1. Centrum Unijnych Projektów Transportowych w Warszawie, Plac Europejski 2,
00-844 Warszawa
2. INZ a/a

Do wiadomości:

1. Ministerstwo Infrastruktury, ul. Chałubińskiego 4/6, 00-928 Warszawa