


**Podsumowanie procesu Strategicznej
oceny oddziaływania na środowisko
Projektu Strategii Zrównoważonego
Rozwoju Transportu**

Warszawa 2019

Kierownik projektu	mgr inż. Magdalena Załupka	ATMOTERM S.A.
Zespół autorski	mgr inż. Elżbieta Płuska mgr Anna Wahlig mgr inż. Magdalena Załupka	

Spis tabel

Tabela 1. Wykaz opinii organów wskazanych w ustawie ooś.....	3
Tabela 2. Opinie i uwagi właściwych organów opiniujących	4
Tabela 3. Zestawienie uwag i wniosków do "Prognozy oddziaływania na środowisko Projektu Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku" wniesionych w ramach konsultacji społecznych	9
Tabela 4. Zestawienie uwag i wniosków do „Prognozy oddziaływania na środowisko Projektu Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku” wniesionych po terminie konsultacji społecznych	31

Wstęp

Ustawa z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko¹ (dalej: ustawa ooś) w art. 46 nakłada obowiązek przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko projektów polityk, strategii, planów lub programów m.in. w dziedzinie transportu, które wyznaczają ramy dla przyszłych przedsięwzięć opracowywanych lub przyjmowanych przez organy administracji, wyznaczających ramy dla późniejszej realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko. Do takich zaliczyć można Strategię Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku (dalej: SRT lub Strategia). Zgodnie z art. 55 ust. 3 ustawy ooś, do przyjętego dokumentu załącza się pisemne podsumowanie, a zgodnie z art. 42 ust. 2 ww. ustawy ooś organ opracowujący projekt dokumentu wymagającego udziału społeczeństwa rozpatruje uwagi i wnioski i dołącza do przyjętego dokumentu uzasadnienie zawierające informacje o udziale społeczeństwa w postępowaniu oraz o tym, w jaki sposób zostały wzięte pod uwagę i w jakim zakresie zostały uwzględnione uwagi i wnioski zgłoszone w związku z udziałem społeczeństwa.

W związku z powyższym do przyjętego SRT dołącza się niniejsze opracowanie.

W myśl art. 51 ust. 1 organ opracowujący SRT, czyli Minister Infrastruktury, sporządził „Prognozę oddziaływania na środowisko Projektu Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku” (dalej: Prognoza).

Zakres prognozy został uzgodniony z następującymi organami:

- 1) Generalnym Dyrektorem Ochrony Środowiska (pismo z dnia 22 czerwca 2018 r., znak DOOŚ.TSOOŚ.411.4.2018.BW oraz pismo z dnia 15 października 2018 r., znak DOOŚ.TSOOŚ.411.4.2018.BW.2),
- 2) Głównym Inspektorem Sanitarnym (pismo z dnia 15 czerwca 2018 r., znak GIS-HŚ-NS-4311-00034/MO/18 oraz pismo z dnia 16 października 2018 r., znak GIS-HŚ-NS-4311-00055/DS/18),
- 3) Dyrektorem Urzędu Morskiego w Gdyni (pismo z dnia 27 czerwca 2018 r., znak INZ1.1-AC-8103-63/18 oraz pismo z dnia 11 października 2018 r., znak OW.IV.070.022.04.18),
- 4) Dyrektorem Urzędu Morskiego w Słupsku (pismo z dnia 20 czerwca 2018 r., znak OW-B5-074/32/18/ds. oraz pismo z dnia 18 października 2018 r., znak OW-B5-074/32-2/18/ds),
- 5) Dyrektorem Urzędu Morskiego w Szczecinie (pismo z dnia 12 czerwca 2018 r., znak OW.IV.070.022.02.18 oraz pismo z dnia 11 października 2018 roku, znak OW.IV.070.022.04.18)

Głównym celem opracowania Prognozy jest określenie możliwych skutków w środowisku, jakie mogą wystąpić w wyniku realizacji SRT. Oceniana Strategia jest dokumentem określającym ramy rozwoju sektora transportu w Polsce, na którego podstawie mają być realizowane plany szczegółowe. Zarówno określone kierunki interwencji, jak działania wskazane do realizacji są skonstruowane i dobrane w ten sposób, aby ich potencjalne negatywne oddziaływanie na środowisko było zminimalizowane. W przypadku identyfikacji możliwości występowania negatywnych oddziaływań na środowisko wskazano w Prognozie na konieczność

¹ Tekst jednolity: Dz. U. z 2018 r., poz. 799 z późn. zm.

przeprowadzenia dokładnej analizy w tym zakresie na etapie inwestycji lub planów i programów szczegółowych.

Dokument SRT ma charakter strategiczny i został przygotowany w celu zapewnienia rozwoju różnych sektorów transportu wspomagających rozwój gospodarki, a jednocześnie zapewniając ograniczenie negatywnych oddziaływań. Alternatywnym rozwiązaniem jest ograniczenie rozwoju transportu, co niesłoby negatywne skutki dla gospodarki, ludzi, a także środowiska. Dlatego nie rozpatrywano takiego rozwiązania.

Dopiero w przypadku konkretnych projektów strategicznych lub inwestycji rozpatrywać można różne warianty alternatywne.

Zgodnie z art. 54 ust. 1 ustawy oś organ opracowujący dokument wymagający przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko ma obowiązek przedstawić właściwym organom projekt dokumentu wraz z prognozą oddziaływania na środowisko do zaopiniowania. W związku z powyższym, pismem znak: DSW.6.40.SRT.27.1.2018.MKr. z dnia 20 listopada 2018 r. projekt Strategii wraz z Prognozą został dostarczony właściwym organom celem zaopiniowania.

Pisma z prośbą o opinię zostały skierowane do następujących organów:

- 1) Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska
- 2) Główny Inspektor Sanitarny
- 3) Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni
- 4) Dyrektor Urzędu Morskiego w Słupsku
- 5) Dyrektor Urzędu Morskiego w Szczecinie.

Opiniowanie przez w/w organy trwało na przełomie 2018 i 2019 roku. Otrzymano wszystkie 5 opinii. Ponadto wniesione zostały uwagi i wnioski do przedmiotowej Strategii i prognozy. Szczegółowe zestawienie zamieszczono poniżej (Tabela 1).

Tabela 1. Wykaz opinii organów wskazanych w ustawie o oś

lp.	nazwa organu opiniującego	adres	data wydania opinii	znak pisma	opinia
1	Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska	ul. Wawelska 52/54, 00-922 Warszawa	27.12.2018	DOOŚ.TSOOŚ.410.16.2018.BW	z uwagami
2	Główny Inspektor Sanitarny	ul. Targowa 65, 03-729 Warszawa	21.12.2018	GIS-HŚ-NS-4311-00062/ES/18 SK 54348/2018	bez uwag
3	Urząd Morski w Gdyni	ul. Chrzanowskiego 10, 81-338 Gdynia	05.04.2019	INZ1.1-MGw/AD-8103-137/18	bez uwag
4	Urząd Morski w Słupsku	Al. Sienkiewicza 18, 76-200 Słupsk	10.12.2018	OW-B5-074/32-3/18/ds.	pozytywna
5	Urząd Morski w Szczecinie	pl. Stefana Batorego 4, 70-207 Szczecin	28.12.2018	OW.IV.070.071.02.18 OW-IV.070.8.18.AZ(2)	pozytywna

Zbiorcze zestawienie uwag i wniosków, wniesionych do przedmiotowej Prognozy w ramach procesu opiniowania przez właściwe organy, wraz z informacją, w jaki sposób zostały wzięte pod uwagę i w jakim zakresie zostały uwzględnione, przedstawiono w formie tabelarycznej (Tabela 2).

Tabela 2. Opinie i uwagi właściwych organów opiniujących

lp.	opiniujący	rodzaj opinii	odniesienie do prognozy	treść uwagi	odniesienie Wykonawcy do uwag
1	Urząd Morski w Słupsku	bez uwag			
2	Główny Inspektor Sanitarny	bez uwag			
3	Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska	z uwagami	ocena wpływu projektu "Budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską".	W związku z wydaniem przez RDOŚ w Olsztynie decyzji z dnia 5 grudnia 2018 roku (znak: WOOŚ.4211.1.2017.AZ.67) ustalającej środowiskowe uwarunkowania przedsięwzięcia, w przypadku prowadzenia dalszych prac lub wprowadzania zmian do SRT czy Prognozy SRT zaleca się wprowadzenie zmian dążących do uzyskania spójności pomiędzy opracowywanymi dokumentami a wynikami oceny oddziaływania na środowisko przedmiotowego przedsięwzięcia oraz zapisami decyzji.	Uwzględniono
4	Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska	z uwagami	oddziaływanie na obszary Natura 2000	Odnośnie oddziaływania na obszary Natura 2000, w ramach przedmiotowej prognozy wielokrotnie wskazano na możliwość znaczącego negatywnego oddziaływania niektórych z zaplanowanych do realizacji inwestycji na te obszary. W takim przypadku, zgodnie z art. 55 ust. 2 ustawy OOŚ, projekt dokumentu nie może zostać przyjęty, o ile nie zachodzą przesłanki, o których mowa w art. 34 ustawy o ochronie przyrody (t.j. Dz. U. z 2018 r. poz. 1614). Oznacza to konieczność wykazania w dokumencie wymogów nadrzędnego interesu publicznego w odniesieniu do konkretnych działań skutkujących znaczącym negatywnym oddziaływaniem, wykazanie braku alternatyw dla tych działań, a także zaproponowanie adekwatnych działań kompensacyjnych. Powyższe oznacza, że na etapie oceny strategicznej rozstrzygnięte powinny zostać kwestie znaczącego negatywnego oddziaływania na obszary Natura 2000, istotne jest więc uwzględnienie zapisów wydanych decyzji środowiskowych oraz wszystkich dostępnych dokumentów pozwalających zidentyfikować możliwy wpływ.	Wyjaśniono. Doprecyzowano zapisy W prognozie, ze względu na charakter i/lub skalę niektórych planowanych zadań, wskazano jedynie, że istnieje konieczność pogłębionych analiz w dalszych bardziej szczegółowych pracach planistycznych w kontekście wpływu na obszary Natura 2000 co opisano za pomocą określonej skrótowo symboliki. Natomiast co należy podkreślić nie było w żadnym miejscu dokumentu wskazane, że oddziaływanie to będzie znacząco negatywne oraz na jaki konkretnie przedmiot ochrony. W obecnie realizowanych analizach nie odnotowano takich oddziaływań. Fakt ten nie jest możliwy do określenia na tym etapie prac. Na takim poziomie ogólności, jaki prezentuje oceniana SRT wiele aspektów zadań jest nie rozstrzygnięte, brak też jednoznacznych lokalizacji itd. Reasumując na obecnym etapie nie stwierdzono możliwości wystąpienia znaczącego negatywnego oddziaływania na obszary Natura 2000, a wskazano jedynie

lp.	opiniujący	rodzaj opinii	odniesienie do prognozy	treść uwagi	odniesienie Wykonawcy do uwag
					na zadania na które trzeba zwrócić szczególną uwagę w tym aspekcie na dalszych etapach planowania i ewentualnie (jeśli dalej wystąpi taka konieczność) później na etapie prac nad projektem. W przypadkach, gdy wydane zostały już decyzje środowiskowe dla konkretnych inwestycji możliwe było przeniesienie ich zapisów do przedmiotowej Prognozy.
5	Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska	z uwagami	streszczenie str. 5	zapis „Ogólny stan środowiska jest dobry, za wyjątkiem złego stanu jakości powietrza, wód i niedociągnięć w gospodarce odpadami”. Natomiast we wnioskach (str. 328) napisano „Pomimo znaczących postępów w redukcji presji na środowisko przez rozwój społeczno-gospodarczy, stan środowiska w Polsce nadal nie jest w pełni zadowalający” - należy ujednolicić	Uwzględniono
6	Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska	z uwagami	streszczenie str. 7 i 8	pojęcie rewitalizacji w kontekście odnowy różnego rodzaju obiektów, budynków czy zabytkowych dworców używane jest niezgodnie z definicją zawartą w art. 2 ustawy z dnia 9 października 2015 r. o rewitalizacji (t.j. Dz. U. 2018 poz. 1398)	Wyjaśniono w przypisie Pojęcie rewitalizacja używane jest w streszczeniu w podobnym kontekście, jak w ocenianej Strategii, gdzie mowa m.in. o „rewitalizacji linii oraz bocznic kolejowych”.
7	Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska	z uwagami	ogólnie	należy zaktualizować adresy publikacyjne dla ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (jest: Dz. U. 2017 r. poz. 1405, z późn. zm., powinno być: t.j. Dz. U. 2018 poz. 2081) oraz dla ustawy o ochronie przyrody (jest: t.j. Dz. U. 2018 r. poz. 142, z późn. zm., powinno być: t.j. Dz. U. 2018 poz. 1614)	Uwzględniono
8	Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska	z uwagami	oddziaływania transgraniczne (str. 314)	w prognozie nie stwierdzono możliwości wystąpienia oddziaływania transgranicznego. Jednak część inwestycji potencjalnie może powodować oddziaływanie transgraniczne. Zalecane byłoby zatem przedstawienie kwestii oddziaływań transgranicznych, stosownie do obecnie posiadanej wiedzy o projektach, mogących potencjalnie powodować takie oddziaływania. W prognozie powinny być wskazane inwestycje, w przypadku których kwestia oddziaływań transgranicznych jest obecnie badana lub została przesądzona w ramach oceny oddziaływania na środowisko oraz inwestycje, w przypadku których wiedza na etapie strategicznym jest niewystarczająca do dokonania takiej oceny. Jeżeli zostaną stwierdzone inne sytuacje, powinny one również zostać indywidualnie opisane	Uwzględniono Należy podkreślić, iż w ramach przedmiotowej oceny dokonane zostały analizy w kierunku możliwości transgranicznego oddziaływania na środowisko. Na obecnym etapie planistycznym nie stwierdzono możliwości wystąpienia oddziaływań transgranicznych. W przypadku wielu zadań ujętych w projekcie dokumentu wiedza na etapie strategicznym jest niewystarczająca do dokonania takiej oceny. Zgodnie z zaleceniami rozszerzono opisy wykonanych analiz w tym aspekcie w prognozie aby przedstawić kwestię oddziaływań transgranicznych,

lp.	opiniujący	rodzaj opinii	odniesienie do prognozy	treść uwagi	odniesienie Wykonawcy do uwag
					stosownie do obecnie posiadanej wiedzy o projektach, zadaniach.
9	Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska	z uwagami	oddziaływań na obszary Natura 2000 (str. 145)	błędnie wskazano, że za utrzymanie siedlisk przyrodniczych utworzonych w ramach kompensacji przyrodniczych, jak również za monitoring ich stanu odpowiada sprawujący nadzór nad obszarem Natura 2000 lub regionalny dyrektor ochrony środowiska na terenie znajdującym się poza obszarami Natura 2000. Zgodnie z art. 6 i 7 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (tj. Dz. U. z 2018 r. poz. 799), gdy ocena oddziaływania wykaże negatywny wpływ na środowisko, inwestor musi podjąć wszystkie możliwe środki zapobiegawcze i jest zobowiązany ponieść ich koszty (zasada zapobiegania i przezorności oraz zasada „zanieczyszczający płaci”	Uwzględniono
10	Urząd Morski w Szczecinie	bez uwag			
11	Urząd Morski w Gdyni	bez uwag			

Sposób uwzględnienia zgłoszonych uwag i wniosków

Przygotowany przez Ministerstwo Infrastruktury SRT, zgodnie z art. 46 ustawy ooś wymagał przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko, której elementem jest prognoza oddziaływania na środowisko.

Projekt „Prognozy oddziaływania na środowisko Projektu Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku” został skierowany do konsultacji społecznych i opiniowania przez właściwe organy na podstawie ustawy ooś. Informacja o konsultacjach społecznych ukazała się:

- Na stronie Ministerstwa Infrastruktury <https://www.gov.pl/web/infrastruktura/strategia-rozwoju-transportu-do-2020>,
- w Rzeczpospolitej – wydanie z dnia 9 listopada 2018 roku,
- na tablicy ogłoszeń w Ministerstwie Infrastruktury,
- na Portalu organizacji pozarządowych www.ngo.pl (informacja dostępna pod linkiem <https://szukaj.ngo.pl/?search=konsultacje+spo%C5%82eczne+strategii+zr%C3%B3wnowa%C5%BCo+nego+rozwoju+transportu>)

Zgodnie z wymaganiami ustawy ooś uwagi można było wnosić:

- w formie pisemnej na adres: Ministerstwo Infrastruktury, ul. Chałubińskiego 4/6, 00-928 Warszawa;
- za pomocą środków komunikacji elektronicznej bez konieczności opatrywania ich kwalifikowanym podpisem elektronicznym na adres: konsultacjeSRT@mi.gov.pl lub z wykorzystaniem aplikacji do składania uwag i wniosków: <http://konsultacje.atmoterm.pl/prognozasrt/>
- ustnie do protokołu.

Konsultacje społeczne

Stosownie do art. 54 ust. 2 ustawy ooś w celu zapewnienia udziału społeczeństwa „Projekt Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku” wraz z Prognozą zostały poddane konsultacjom społecznym. Konsultacje społeczne odbywały się w dniach 9-30 listopada 2018 r. włącznie.

W ramach konsultacji społecznych **21 listopada 2018 roku** odbyła się w Warszawie **Konferencja Konsultacyjna** w Hotelu Mercure Warszawa Grand przy ul. Kruczej 28, na której przedstawiona została zawartość prognozy, w tym m.in.:

- analiza aktualnego stanu środowiska,
- wpływ na środowisko w przypadku odstąpienia od realizacji SRT,
- ocena zgodności celów z dokumentami międzynarodowymi, wspólnotowymi i krajowymi,
- oddziaływania pozytywne i negatywne realizacji SRT na poszczególne komponenty środowiska,
- metody ograniczenia negatywnego wpływu na poszczególne komponenty środowiska,
- rozwiązanie alternatywne,
- wnioski i rekomendacje.

Wskazano również kolizje potencjalnych inwestycji z obszarami objętymi ochroną (parkami narodowymi, parkami krajobrazowymi, rezerwatami, obszarami chronionego krajobrazu, obszarami Natura 2000 oraz korytarzami ekologicznymi).

Przez cały czas trwania konsultacji można było zapoznać się z treścią Prognozy SRT, która dostępna była na stronach Ministerstwa Infrastruktury (<https://www.gov.pl/web/infrastruktura/strategia-rozwoju-transportu-do-2020>) oraz Głównej Biblioteki Komunikacyjnej, w budynku Ministerstwa Infrastruktury przy ul. Chałubińskiego 4/6 w Warszawie.

W oparciu o art. 42 ustawy ooś organ przygotowujący projekt dokumentu (Ministerstwo Infrastruktury) rozpatrzył wszystkie uwagi i wnioski, jakie wpłynęły w ramach konsultacji społecznych oraz dołączył uzasadnienie zawierające informacje o udziale społeczeństwa w postępowaniu oraz o tym, w jaki sposób zostały wzięte pod uwagę i w jakim zakresie zostały uwzględnione uwagi i wnioski zgłoszone w związku z udziałem społeczeństwa. Uznane za zasadne uwzględniono, a w przypadku uznania ich za nieuzasadnione wyjaśniono powód nieuwzględnienia.

W wyznaczonym terminie, swoje uwagi i wnioski zgłosiły następujące podmioty:

- 1) Fundacja WWF
- 2) Wójt Gminy Jaktorów
- 3) Burmistrz Grodziska Mazowieckiego
- 4) Fundacja ProKolej (ustnie na Konferencji Konsultacyjnej)
- 5) Rada Gminy Wiskitki.
- 6) Rady Sołeckie Skrzelewa, Maurycewa, Pawłówka oraz OSP w Skrzelewie
- 7) SITK Kraków

Wyżej wymienione podmioty zgłosiły w sumie 29 wniosków i uwag. Nie wpłynęły żadne wnioski czy uwagi do prognozy od osób fizycznych. Informacje w sprawie sposobu uwzględnienia zgłoszonych uwag i wniosków przedstawiono formie tabelarycznej (Tabela 3). Zestawiono również uwagi i wnioski, które wpłynęły po terminie (Tabela 4).

Tabela 3. Zestawienie uwag i wniosków do "Prognozy oddziaływania na środowisko Projektu Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku" wniesionych w ramach konsultacji społecznych

lp.	wnoszący uwagi lub wnioski	treść uwagi	proponowany zapis	uzasadnienie uwagi	odniesienie Wykonawcy do uwag
1	Fundacja ProKolej (wniesione na konferencji konsultacyjnej 21.11.2018 r.)	Prognoza prezentuje podejście powierzchowne i archaiczne - sprowadza się do zestawu tabel. Pozytywnie ocenia rozwój dróg i rozlewanie miast, co jest wbrew światowym tendencjom. Niezauważony został negatywny wpływ żeglugi śródlądowej, która odbywa się po rzekach, które są głównymi korytarzami. Wskazano tylko kolizje.	-	-	Zawartość prognozy jest zgodna zapisami 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 ² , która zawiera transpozycję do prawodawstwa polskiego dyrektywy 2001/42/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 27 czerwca 2001 r. w sprawie oceny wpływu niektórych planów i programów na środowisko (SEA) ³ . Zakres prognozy określony został przez właściwe organy. Stopień szczegółowości prognozy determinowany był przez ogólne zapisy ocenianej Strategii. Rozwój sieci dróg ekspresowych oraz budowę obwodnic wyprowadzających ruch tranzytowy poza tereny zabudowane należy ocenić pozytywnie, przede wszystkim ze względu na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz zmniejszenie oddziaływania transportu samochodowego na ludzi (np. poprzez ograniczenie uciążliwości akustycznej oraz narażenia na komunikacyjne zanieczyszczenia powietrza).

² Tekst jednolity: Dz. U. z 2017 r, poz. 1405 z późn. zm.

³ Dziennik Urzędowy Wspólnot Europejskich L197/30 z dn. 21.07.2001 r.

lp.	wnoszący uwagi lub wnioski	treść uwagi	proponowany zapis	uzasadnienie uwagi	odniesienie Wykonawcy do uwag
					<p>W prognozie nie oceniono pozytywnie zjawiska rozlewania się miast, chociaż zbyt duże zagęszczenie ludności oraz brak dostępności terenów zieleni mogą generować stres u ludzi. Wskazano jedynie na możliwe pozytywne oddziaływania na dobra materialne faktu poprawy dostępności transportowej, ponieważ pozawala to na:</p> <ul style="list-style-type: none"> – wzrost wartości niektórych terenów, – powstanie obszarów rozwoju przedsiębiorczości, – stymulowanie rozwoju infrastruktury komercyjnej i turystycznej.
2	Fundacja WWF	<p>Nie jest właściwe i uzasadnione porównywanie i wartościowanie oddziaływania barierowego przekopu Mierzei Wiślanej, dróg szybkiego ruchu i autostrad oraz rozwój żeglugi śródlądowej. Patrz akapit „Z punktu widzenia projektowanego dokumentu presje od najsilniejszych do najsłabszych będzie wywierać trwała bariera w postaci przekopu Mierzei Wiślanej, następnie budowa dróg szybkiego ruchu i autostrad w pobliżu lub na przecięciu korytarzy ekologicznych, budowa nowych grodzonych linii i kolejowych lub grozdenie istniejących, a także rozwój żeglugi śródlądowej.”</p>	<p>Należy zrezygnować z zapisu: „Z punktu widzenia projektowanego dokumentu presje od najsilniejszych do najsłabszych będzie wywierać trwała bariera w postaci przekopu Mierzei Wiślanej, następnie budowa dróg szybkiego ruchu i autostrad w pobliżu lub na przecięciu korytarzy ekologicznych, budowa nowych grodzonych linii i kolejowych lub grozdenie istniejących, a także rozwój żeglugi śródlądowej.”</p>	<p>Bardzo trudno porównać jest rozmiar tych inwestycji, a tym samym wpływ na przyrodę Dla przykładu, tylko jedna z dróg szybkiego ruchu S19 zwana „Via Carpathia” będzie przecinać wszystkie lądowe główne korytarze na terenie kraju. Wynika to z jej południkowego przebiegu często prostopadłego do przebiegu głównych korytarzy ekologicznych, które bieżą południkowo wschód-zachód. Stąd też oddziaływanie tej inwestycji na łączność ekologiczną będzie znaczące i może hamować migrację dużych ssaków lądowych w tym dużych drapieżników jak wilki i rysie. Również linie kolejowe, przy wzroście prędkości i częstotliwości przejazdu mogą być istotnymi barierami ekologicznymi</p>	<p>Uwzględniona Ocena poszczególnych grup inwestycji, jak również projektów została przedstawiona w macierzy oraz w części opisowej dotyczącej poszczególnych komponentów środowiska. Tam przedstawiono siłę oddziaływania poszczególnych inwestycji i tym samym faktycznie nie ma potrzeby w innej części opracowania dokonywać stopniowania oddziaływania poszczególnych projektów.</p>

lp.	wnoszący uwagi lub wnioski	treść uwagi	proponowany zapis	uzasadnienie uwagi	odniesienie Wykonawcy do uwag
				(ostatecznie będą musiały być wygradzone).	
3	Fundacja WWF	We wnioskach należy dodać punkt odnoszący się do wpływu infrastruktury liniowej na stan zachowania siedlisk oraz niepokojenie gatunków, a także łączność ekologiczną	„Infrastruktura liniowa (zarówno drogowa jak i kolejowa) może mieć istotne oddziaływanie na stan zachowania siedlisk, niepokojenie gatunków oraz osłabienie drożności, utratę łączności ekologicznej przecinanego obszaru”	Jednym z najważniejszych aspektów rozwoju transportu jest modernizacja oraz budowa nowych odcinków liniowej infrastruktury transportowej (drogi i kolej). Z modernizacją i budową nowych odcinków infrastruktury liniowej wiąże się zwiększenie jej przepustowości o prędkości poruszania się pojazdów. Z związku tym infrastruktura ta może w istotny sposób oddziaływać na środowisko przyrodnicze. Dlatego we wnioskach podsumowujących należy dodać punkt odnoszący się do tego problemu.	Uwzględniona częściowo Zasadniczo przychylnono się do opinii wyrażonej w uwadze. Ze względu na fakt, iż większość działań SRT oraz zidentyfikowanych oddziaływań będzie dotyczyło infrastruktury drogowej i kolejowej zdecydowano się na dodanie we wnioskach zapisu: „Rozwój infrastruktury liniowej (zarówno drogowej jak i kolejowej) może mieć wpływ na stan zachowania siedlisk, niepokojenie gatunków oraz osłabienie drożności i utratę łączności ekologicznej przecinanego obszaru. Z tego względu należy na właściwym etapie mając na uwadze ich optymalną skuteczność wdrażać działania minimalizujące, a także rzetelnie stosować zalecenia w zakresie ograniczenia negatywnego wpływu inwestycji na etapie realizacji i eksploatacji.”
4	Fundacja WWF	Tak sformułowany wniosek: „Realizacja Strategii jako całości nie wpłynie znacząco na obszary Natura 2000, choć nie można uniknąć pewnych kolizji konkretnych inwestycji. Na podstawie analiz przeprowadzonych w niniejszej Prognozie stwierdzono, że Strategia powinna zostać zrealizowana.” <u>jest nie uprawniony.</u>	Proponujemy zapis: <i>Realizacja Strategii może mieć potencjalnie znaczący wpływ na zachowanie spójności sieci obszarów Natura 2000 oraz bezpośredni wpływ część obszarów chronionych. Stąd też konieczne jest podejmowanie działań minimalizujących negatywny wpływ np. poprzez wybór najmniej uciążliwych przyrodniczo wariantów rozwiązań.</i>	Wniosek ten należy zmienić ponieważ jest sprzeczny z zapisami znajdującymi się w tym dokumencie Np. na str. 147 jest następująca konstatacja: „W zakresie inwestycji drogowych należy uznać, że potencjalne oddziaływania, które mogłyby mieć istotny wpływ na obszary sieci Natura 2000, mogą dotyczyć niemal połowy obszarów Natura 2000 w kraju.” Na str. 156:	Uwzględniona częściowo. Wykonawca nie uważa, aby zapis we wnioskach był sprzeczny z przytoczonymi zapisami z treści dokumentu (str. 147 i 156). Fakt, iż jakiegokolwiek oddziaływanie na obszary Natura 2000 dotyczyć będzie niemal połowy obszarów na terenie kraju, nie oznacza znaczącego negatywnego wpływu na te obszary jako całości, w ujęciu krajowym (jak należy traktować Strategię) jak również spójności sieci. Niektóre obszary Natura 2000 będą w większym stopniu narażone na negatywne oddziaływanie, niektóre w

lp.	wnoszący uwagi lub wnioski	treść uwagi	proponowany zapis	uzasadnienie uwagi	odniesienie Wykonawcy do uwag
				„Ze względu na duże powierzchnie zajmowane przez obszary Natura 2000 dużym problemem wynikającym z rozwoju liniowych elementów infrastruktury transportowej jest kwestia zachowania spójności sieci Natura 2000. Pojęcie spójności sieci obszarów Natura 2000 dotyczy zarówno wyznaczonych obszarów ptasich i siedliskowych, tworzących najważniejsze ogniwa sieci, jak i łączących je korytarzy ekologicznych.”	mniejszym. Należy pamiętać, iż w przypadku tej formy ochrony przyrody sam fakt realizacji danej inwestycji na terenie obszaru nie oznacza negatywnego wpływu na przedmioty ochrony. W przypadku oddziaływania na obszary Natura 2000 istotne będą kwestie lokalizacji, a także analizy dotyczące celów ochrony przedmiotów ochrony w każdym z obszarów. Dlatego dokonano częściowe uwzględnienie uwagi dodając we wnioskach zdanie: „Należy zwrócić uwagę, iż niektóre zaplanowane inwestycje mogą wpływać na część obszarów Natura 2000 stąd też zasadne jest podejmowanie działań minimalizujących ten wpływ np. poprzez wybór najmniej uciążliwych przyrodniczo wariantów rozwiązań lub inny właściwy dla danej sytuacji pakiet działań. Niemniej jednak z uwagi na ogólny charakter niniejszej oceny uwarunkowany ogólnym charakterem założeń ocenianego dokumentu zasadne jest aby na te przypadki zwrócić większą uwagę na kolejnych etapach prac planistycznych gdzie dostępność danych na temat planowanych zadań jest odpowiednio większa
5	Fundacja WWF	Zdanie „Również w odniesieniu do przyrody ożywionej odciążenie dróg istniejących przyczyni się znacząco do zminimalizowania ich oddziaływania, przede wszystkim na korytarze	„Również w odniesieniu do przyrody ożywionej odciążenie dróg istniejących może przyczyni się do zminimalizowania ich	Przed wykonaniem tych inwestycji trudno jest wyrokować jaki będzie ostateczny bilans ewentualnych zysków i strat dla środowiska przyrodniczego. Dużo będzie zależało	Uwzględniona częściowo. Biorąc pod uwagę skalę zaplanowanych działań można niemal z pewnością stwierdzić, iż zmniejszenie natężenia ruchu na istniejących odcinkach dróg poprzez

lp.	wnoszący uwagi lub wnioski	treść uwagi	proponowany zapis	uzasadnienie uwagi	odniesienie Wykonawcy do uwag
		<i>ekologiczne.</i> ” Jest zbyt śmiałym stwierdzeniem. Dlatego proponujemy je złagodzić.	<i>oddziaływania, przede wszystkim na korytarze ekologiczne.</i> ”	od przyjętych rozwiązań i wykonawstwa.	włączenie nowych dróg pomoże zmniejszyć negatywne oddziaływanie w szczególności na migrację gatunków zwierząt. Dlatego częściowo uwzględniono uwagi usuwając słowo znaczące.
6	Fundacja WWF	W wykazie dokumentów międzynarodowych pominięto bardzo ważną publikację Komisji Europejskiej z roku 2012: „Wytyczne w sprawie transportu śródlądowego i sieci Natura 2000. Zrównoważony rozwój śródlądowych dróg wodnych i zarządzanie nimi w kontekście dyrektywy ptasiej i siedliskowej UE „ http://ec.europa.eu/environment/nature/natura2000/management/docs/iwt_pl.pdf		Celem Wytycznych jest “wyjaśnić, w jaki sposób najlepiej zapewnić, aby działania związane z żeglugą śródlądową były zgodne z ogólną polityką UE w zakresie ochrony środowiska, w szczególności z prawodawstwem dotyczącym przyrody.” http://europa.eu/rapid/press-release_IP-12-1114_en.htm Pominięcie tego ważnego dokumentu w Prognozie OŚ SRT rzutuje silnie na jakość merytoryczną i końcowe wnioski Prognozy dotyczące środowiskowych skutków rozwoju żeglugi śródlądowej.	Uwzględniona częściowo. Wspomniane wytyczne szerzej można wykorzystać na kolejnych etapach prac: programów szczegółowych oraz projektowania konkretnych inwestycji. Natomiast oceniana strategia jest dokumentem ogólnym, który przewiduje dopiero powstanie planów/programów służących rozwojowi żeglugi śródlądowej. Dodano w prognozie w rozdziale poświęconym rozwiązaniom minimalizującym wpływ na środowisko (rozdział 4.7) informacji o zasadności stosowania zapisów wskazanych „Wytycznych...” w trakcie sporządzania planów szczegółowych lub projektów inwestycyjnych dotyczących żeglugi śródlądowej.
7	Fundacja WWF	W wykazie dokumentów międzynarodowych pominięto bardzo ważne publikacje Komisji Europejskiej z roku 2017 podsumowujące przegląd wdrażania polityki ochrony środowiska UE w Polsce. http://ec.europa.eu/environment/eir/country-reports/index2_en.htm		KE wśród największych wyzwań dla Polski uznała poprawę wdrażania Ramowej Dyrektywy Wodnej (RDW) stwierdzając, iż: „Należy dostosować gospodarkę wodną do celów RDW, w szczególności w odniesieniu do planowania inwestycji w sektorach związanych z żeglugą, ochroną przeciwpowodziową oraz energetyką wodną”. Pominięcie tego dokumentu wskazuje, że Prognozie nie zostały	Uwzględniona częściowo. Wspomniany dokument jest dokumentem roboczym służb KE: „Przegląd wdrażania polityki ochrony środowiska UE Sprawozdanie na temat państwa – POLSKA”. Ustawa oś w art. 51 ust. 2 pkt 2 ppkt e wskazuje, że prognoza oddziaływania na środowisko ocenia „cele ochrony środowiska ustanowione na szczeblu międzynarodowym, wspólnotowym i krajowym, istotne z punktu widzenia projektowanego dokumentu, oraz

lp.	wnoszący uwagi lub wnioski	treść uwagi	proponowany zapis	uzasadnienie uwagi	odniesienie Wykonawcy do uwag
				<p>wzięte pod uwagę zalecenia KE, aby w szczególności zadbać o to, by inwestycje związane z żeglugą śródlądową nie spowodowały pogorszenia stanu ekologicznego rzek.</p>	<p><i>sposoby, w jakich te cele i inne problemy środowiska zostały uwzględnione podczas opracowywania dokumentu</i>". Dlatego, stosowanie do zapisów ustawy taka ocena została wykonana. W tekście prognozy dla jasności przedmiotowej kwestii proponujemy dodajemy ocenę zgodności SRT z aPGW.</p>
8	Fundacja WWF	<p>Niezgodny ze stanem faktycznym zapis brzmiący: „Ponadto stwierdza się, że działania przedstawione w SRT nie są sprzeczne z celami dokumentów strategicznych na poziomie międzynarodowym oraz Polski”</p>	<p>Zamiana zapisu brzmiącego: „Ponadto stwierdza się, że działania przedstawione w SRT nie są sprzeczne z celami dokumentów strategicznych na poziomie międzynarodowym oraz Polski” Na zapis brzmiący: „Ponadto stwierdza się, że działania przedstawione w SRT mogą być sprzeczne z celami dokumentów strategicznych na poziomie międzynarodowym oraz Polski, w szczególności w odniesieniu do celów związanych z ochroną bioróżnorodności i osiągnięcia dobrego stanu wód.”</p>	<p>Prognoza generalnie bardzo silnie zaniżyła ocenę negatywnego wpływu na środowisko planów budowy międzynarodowych towarowych dróg wodnych o międzynarodowych standardach.</p>	<p>Uwzględniona częściowo. Należy podkreślić, iż ocena wpływu na środowisko budowy międzynarodowych towarowych dróg wodnych o międzynarodowych standardach przeprowadzona będzie na etapie planowanego programu dla tego obszaru transportu, gdzie dostępność danych na temat zakresu i rodzaju inwestycji umożliwiła będzie opracowanie wniosków pozwalających na dokładniejsze analizy w tym aspekcie. Obecna ocena dysponuje wstępnymi założeniami w związku z tym kwestię tę rozstrzygnąć powinien kolejny dokument planistyczny planowany przez MGMiŻŚ. Proponujemy uwzględnić uwagę wprowadzając zapis w następującej formie: „Ponadto stwierdza się, że działania przedstawione w SRT nie są sprzeczne z celami dokumentów strategicznych na poziomie międzynarodowym oraz Polski. W przypadku planów budowy śródlądowych dróg wodnych o międzynarodowych standardach kwestia ta będzie analizowana na dalszych etapach prac planistycznych.</p>

lp.	wnoszący uwagi lub wnioski	treść uwagi	proponowany zapis	uzasadnienie uwagi	odniesienie Wykonawcy do uwag
9	Fundacja WWF	Niezgodny ze stanem faktycznym zapis brzmiący: „rozpoczęcie zagospodarowania dolnej Wisły poprzez zainicjowanie budowy stopnia wodnego poniżej Włocławka (pilne w krótkim okresie ze względu na zagrożenie bezpieczeństwa stopnia wodnego we Włocławku)”	Zamiana zapisu brzmiącego: „rozpoczęcie zagospodarowania dolnej Wisły poprzez zainicjowanie budowy stopnia wodnego poniżej Włocławka (pilne w krótkim okresie ze względu na zagrożenie bezpieczeństwa stopnia wodnego we Włocławku)” Na zapis brzmiący: „zagospodarowania dolnej Wisły poprzez zainicjowanie budowy stopnia wodnego poniżej Włocławka”	Bezpieczeństwo Stopnia wodnego Włocławek nie jest zagrożone. Stopień w latach 2013 - 2015, za kwotę ok. 115 mln PLN, został wyremontowany w ramach realizacji zadania finansowanego ze środków POIS o nazwie „Poprawa stanu technicznego i bezpieczeństwa powodziowego Stopnia Wodnego Włocławek - Projekt POIS.03.01.00-00-012/11”, dzięki czemu nastąpiła poprawa stanu technicznego obiektów Stopnia Wodnego Włocławek https://warszawa.rzgw.gov.pl/wiadomosci/aktualnosci/stopien-wodny-wloclawek-po-remoncie Ponadto należy stwierdzić, iż nawet zakładając, że dla zapewnienia trwałego bezpieczeństwa stopnia wodnego Włocławek rzeczywiście konieczne jest podniesienie poziomu zwierciadła wody poniżej stopnia do rzędnej 46.0 m. n. p. m, to cel ten nie wymaga budowy kolejnej zapory zlokalizowanej ok. 40 km poniżej stopnia Włocławek. Taki sam efekt podniesienia poziomu wody i „podparcia” stopnia Włocławek może być osiągnięty poprzez budowę niewielkiego stopnia piętrzącego położonego w odległości kilkuset metrów poniżej zapory stopnia Włocławek. Rozwiązanie takie, nie	Uwaga nie dotyczy zagadnienia oceny oddziaływania na środowisko. W przytoczonej tabeli 14 w prognozie wymienia się działania wskazane do realizacji w SRT.

lp.	wnoszący uwagi lub wnioski	treść uwagi	proponowany zapis	uzasadnienie uwagi	odniesienie Wykonawcy do uwag
				<p>powodujące żadnych dodatkowych negatywnych skutków środowiskowych dla doliny Wisły poniżej stopnia, WWF Polska postulowała już w roku 2001: https://www.wwf.pl/sites/default/files/2017-07/Studium%20kompleksowego%20rozwi%C4%85zania%20problem%C3%B3w%20stopnia%20i%20zbiornika%20W%C5%82oc%C5%82awek.pdf</p> <p>Próg pełniący funkcję podniesienia poziomu zwierciadła wody poniżej stopnia Włocławek do optymalnego poziomu został już wykonany przez instytucję zarządzającą rzeką Wisłą, tj. Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Warszawie</p>	
10	Fundacja WWF	<p>W podrozdziale tym całkowicie pominięto negatywne oddziaływania planowanych towarowych śródlądowych dróg wodnych o międzynarodowej klasie (co najmniej IV) na obszary chronione:</p> <ul style="list-style-type: none"> - całkowite lub bardzo poważne zniszczenie całego łańcucha obszarów chronionych między Warszawą a Gdańskiem: 8 obszarów Natura 2000, park krajobrazowy, 10 rezerwatów przyrody; - bardzo poważne naruszenie integralności kompleksu obszarów Natura 2000 i parku krajobrazowego ciągnącego się w całej dolinie Bugu; 	<p>Dodanie akapitu o następującym brzmieniu: „Budowa planowanych towarowych śródlądowych dróg wodnych o międzynarodowej klasie (co najmniej IV) w dolinach Wisły, Bugu, Odry, Warty i Noteci wiąże się z ryzykiem silnego negatywnego oddziaływania na obszary chronione leżące w dolinach korytach i dolinach tych rzek.</p>	<p>Pominięcie w Prognozie OŚ SRT tak ważnego aspektu rozwoju transportu silnie negatywnie rzutuje na jakość merytoryczną i końcowe wnioski Prognozy dotyczące środowiskowych skutków rozwoju żeglugi śródlądowej. W spisie literatury brak jest ważnego opracowania z 2016 r. pt. „Wstępna ocena ryzyka oddziaływania rządowej „Strategii Rozwoju Śródlądowych Dróg Wodnych w Polsce na lata 2016-2020 z perspektywą do 2030 r.” na przyrodnicze obszary chronione” (P. Pawlaczyk, red.) http://www.kp.org.pl/pl/gospodarka-wodna/opinie-klubu-przyrodnikow-w-</p>	<p>Uwzględniona częściowo.</p> <p>Dodano zapis: „Na kolejnym etapie prac planistycznych związanym z dostępnością bardziej szczegółowych danych w zakresie planowanego zadania dotyczącego budowy planowanych śródlądowych dróg wodnych o międzynarodowej klasie (co najmniej IV) zasadne są szczegółowsze analizy celem wyjaśnienia możliwości wystąpienia negatywnego oddziaływania na obszary chronione leżące w dolinach tych rzek”.</p>

lp.	wnoszący uwagi lub wnioski	treść uwagi	proponowany zapis	uzasadnienie uwagi	odniesienie Wykonawcy do uwag
		<p>- bardzo poważne zniszczenie obszaru Natura 2000 na Wiśle odcinku Dęblin – Warszawa w przypadku wyboru wariantu drogi wodnej E40 omijającego Bug;</p> <p>- podważenie integralności całego łańcucha obszarów chronionych wzdłuż Odry: 16 obszarów Natura 2000 i 4 parki krajobrazowe, od granicy czeskiej aż do Szczecina;</p> <p>- poważne negatywne oddziaływanie na 6 obszarów Natura 2000 w dolinie Warty i Noteci.</p> <p>Ponadto należy podkreślić, że naruszona przez realizację planów budowy dróg wodnych spójność sieci Natura 2000 w korytach i dolinach wielkich polskich rzek nie mogłaby zostać przywrócona w wyniku działań kompensacyjnych.</p>		<p> sprawach-gospodarki-wodnej/1968-wstepna-ocena-ryzyka-oddziaływania-rzadowej-strategii-rozwoju-srodladowych-drog-wodnych-w-polsce-na-lata-2016-2020-z-perspektywa-do-2030-r-na-przyrodnicze-obszary-chronione</p> <p>Autorzy Prognozy wydają się również być nieświadomi, iż ma miejsce silny sprzeciw środowisk naukowych i przyrodniczych organizacji pozarządowych wobec planów rozwoju towarowych śródlądowych dróg wodnych wynikający głównie z zagrożenia, jakie te plany stwarzają dla obszarów Natura 2000 i innych obszarów chronionych w dolinach dużych rzek. Sprzeciw ten został wyrażony w postaci stanowiska Komitetu Biologii Środowiskowej i Ewolucyjnej PAN, uchwały Polskiego Towarzystwa Hydrobiologicznego oraz stanowiska Koalicji Ratujmy Rzeki: http://kbsie.pan.pl/images/dokumentyKBSiE/Stanowisko-KBSiE-o-Wisle-17.10.2016.pdf</p> <p>http://www.pth.home.pl/pobierz/Uchwala_PTH_1_wrzes_2018.pdf</p> <p>http://www.ratujmyrzeki.pl/dysk_KRR/dokumenty/PL_Stanowisko%20KRR_2</p>	

lp.	wnoszący uwagi lub wnioski	treść uwagi	proponowany zapis	uzasadnienie uwagi	odniesienie Wykonawcy do uwag
				017.05_Budowa%20drog%20wodnych.pdf	
11	Fundacja WWF	W podrozdziale tym w odniesieniu do ssaków jest wymienione negatywne oddziaływanie w postaci „powstawania barier w przemieszczaniu się zwierząt” lecz pomija się ten typ oddziaływania w przypadku inwestycji związanych z żeglugą śródlądową.	Dodanie w tym podrozdziale akapitu o następującym brzmieniu: „Negatywne oddziaływanie w postaci powstawania barier w przemieszczaniu się ssaków dotyczy również inwestycji związanych z żeglugą śródlądową. Powstanie zbiorników zaporowych (Malczyce na Odrze i zbiornik poniżej Włocławka na Wiśle) wiąże się z powstaniem bariery migracyjnej dla ssaków wędrujących dolinami rzeczny. Zbiorniki zaporowe zajmują bowiem obszar doliny wykorzystywany jako szlak migracyjny. Ponadto prace regulacyjne związane z kanalizacją koryt rzek likwidujące płycizny i łachy stworzą barierę utrudniającą ssakom pokonywanie koryta rzeki – skanalizowane rzeki i nowe zbiorniki zaporowe pogłębią funkcję bariery migracyjnej jaką stanowią duże rzeki.	Silnie zaniżane jest negatywne oddziaływanie inwestycji związanych z żeglugą śródlądową, co rzutuje na błędne końcowe wnioski Prognozy.	Uwzględniona częściowo. Dodano akapit o następującym brzmieniu: „Negatywne oddziaływanie w postaci powstawania barier w przemieszczaniu się ssaków może dotyczy również inwestycji związanych z żeglugą śródlądową. Aspekt ten powinien zostać szerzej przeanalizowany na kolejnych etapach planistycznych”
12	Fundacja WWF	Wśród negatywnych oddziaływań inwestycji związanych z żeglugą śródlądową pomijana jest utrata siedlisk lęgowych i żerowisk wskutek kanalizacji koryt rzecznych.	Dodanie w tym podrozdziale akapitu o następującym brzmieniu: „Silne negatywne oddziaływania inwestycji związanych z żeglugą śródlądową będą również polegały na utracie siedlisk lęgowych i żerowisk wskutek budowy	Silnie zaniżane jest negatywne oddziaływanie inwestycji związanych z żeglugą śródlądową, co rzutuje na błędne końcowe wnioski Prognozy.	Uwzględniona częściowo. Zmieniono kwalifikację na czerwony w matrycy. W Prognozie opisano możliwe negatywne oddziaływanie na gatunki ptaków - w tym inwestycji związanych z żeglugą. Jednak na obecnym etapie nie przesadza się o ich wystąpieniu. Wymieniono problemy

lp.	wnoszący uwagi lub wnioski	treść uwagi	proponowany zapis	uzasadnienie uwagi	odniesienie Wykonawcy do uwag
			<p>zbiorników zaporowych i kanalizacji koryt rzecznych. W przypadku Wisły dolnej i środkowej kanalizacja koryta spowoduje wymarcie największych krajowych populacji rybitwy czubatej, rzecznej, białoczelnej, mewy siwej, sieweczki rzecznej, obroźnej i brodzieńki piskliwego. Negatywny wpływ kanalizacji koryt wystąpi również w przypadku ptaków siewkowych migrujących wzdłuż dużych rzek”.</p>		<p>poruszone przez Fundację WWF: „<i>Negatywne oddziaływania na gatunki ptaków w największym stopniu dotyczą bezpośredniego zajmowania siedlisk ptaków na potrzeby budowy infrastruktury. W największym stopniu zagrożone zajmowaniem terenów lęgowych oraz żerowisk czy miejsc odpoczynku na trasach przelotu, będą obszary dolin rzecznych, w okolicy zbiorników wodnych oraz terenów nadmorskich. Eksploatacja infrastruktury, która została zaplanowana w dokumencie może spowodować oddziaływania powodujące:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>zmianę miejsc lęgowych;</i> • <i>ryzyko utraty lęgów na skutek regulacji stanu wód w rzekach w celu utrzymania poziomu umożliwiającego żeglugę;</i> • <i>konieczności zmiany tras migracji;</i> • <i>fragmentację siedlisk, co może doprowadzić do osłabienia populacji na skutek pogorszenia bazy pokarmowej oraz konieczność wydłużenia tras przelotów na miejsca żerowania (znaczny wydatek energetyczny);</i> • <i>wzrost śmiertelności osobników na skutek kolizji z pojazdami i wysokimi obiektami infrastruktury: mostami, barierami, ekranami oraz z liniami elektroenergetycznymi towarzyszącymi infrastrukturze transportu drogowego i kolejowego;</i> • <i>wzrost śmiertelności na skutek kolizji ze statkami powietrznymi;</i> • <i>płoszenie.</i>” <p>Oдноśnie całkowitego wymarcia populacji gatunków wymienionych przez autora uwagi,</p>

lp.	wnoszący uwagi lub wnioski	treść uwagi	proponowany zapis	uzasadnienie uwagi	odniesienie Wykonawcy do uwag
					nie można kategorycznie stwierdzić, iż do tego dojdzie. Rozwój żeglugi śródlądowej prawdopodobnie może pociągnąć za sobą negatywne konsekwencje, jeśli chodzi o warunki bytowania ptaków w dolinach rzecznych, jednak na obecnym etapie opracowania zasadne jest zwrócenie uwagi na ten aspekt przy kolejnych analizach planistycznych, gdzie będzie szersza wiedza na temat inwestycji.
13	Fundacja WWF	Pominięte zostało negatywne oddziaływanie rozwoju żeglugi śródlądowej na ryby polegające na: - powstaniu nowych zbiorników zaporowych działających jako bariery migracyjnej dla ryb; - degradacji siedlisk osiadłych i migrujących ryb wskutek kanalizacji koryt rzek; - zwiększonej śmiertelności osobników dorosłych	Dodanie w tym podrozdziale akapitu o następującym brzmieniu: „Silne negatywne oddziaływanie inwestycji związanych z żeglugą śródlądową będą również polegały na powstaniu nowych zbiorników zaporowych działających jako fizyczne i behawioralne bariery migracyjnej dla ryb (Malczyce na Odrze, zbiornik na Wiśle poniżej Włocławka), degradacji siedlisk osiadłych i migrujących ryb, wskutek kanalizacji koryt dużych rzek; zwiększona śmiertelność osobników dorosłych i młodocianych powodowana przemieszczaniem się statków (barek i jednostek pasażerskich) korytami rzek. Oddziaływanie te mogą również znacząco ograniczyć szanse powodzenia trwających od wielu lat programów reintrodukcji i restytucji wymarłych w Polsce	Silnie zaniżane jest negatywne oddziaływanie inwestycji związanych z żeglugą śródlądową, co rzutuje na błędne końcowe wnioski Prognozy. Należy podkreślić, że zbiorniki zaporowe stanowią barierę migracyjną dla ryb nie tylko z uwagi na konieczność pokonania zapory. Sam zbiornik zaporowy również stanowi poważną barierę migracyjną, szczególnie silnie negatywnie oddziałująca na młodociane formy gatunków wędrownych. Więcej informacji: publikacja „Zbiornik zaporowy jako bariera behawioralna i migracyjna dla ryb wędrownych” (Mikołajczyk T, Nawrocki P., 2018) http://www.infish.com.pl/wydawnictwo/KR/KR_numer/KR2018/Abstract18_05_02.html	Uwzględniona częściowo. Oddziaływanie inwestycji związanych z żeglugą śródlądową mogą również polegać na powstaniu nowej infrastruktury działającej jako fizyczne i behawioralne bariery migracyjne dla ryb, degradacji siedlisk osiadłych i migrujących ryb. Może nastąpić zwiększona śmiertelność osobników dorosłych i młodocianych powodowana przemieszczaniem się statków (barek i jednostek pasażerskich) korytami rzek. (wymaga szczegółowszej oceny na etapie planowania i/lub projektowania inwestycji)”.

lp.	wnoszący uwagi lub wnioski	treść uwagi	proponowany zapis	uzasadnienie uwagi	odniesienie Wykonawcy do uwag
			gatunków ryb, takich jak jesiotr ostronosy i łoś.		
14	Fundacja WWF	Zawężony zakres negatywnych oddziaływań inwestycji transportowych w akapicie poświęconym korytarzom migracyjnym ryb	Zamiana punktu obecnie brzmiącego: „wprowadzanie obiektów hydrotechnicznych w korytach rzek i przekształcanie morfologii koryt rzecznych, obniżenie stopnia ich naturalności przez stosowanie umocnień, co może prowadzić do pogorszenia bytowania ryb i możliwości ich rozrodu” zastąpić punktem „wprowadzanie obiektów hydrotechnicznych w korytach rzek, zwłaszcza przegród poprzecznych, przekształcanie morfologii koryt rzecznych, obniżenie stopnia ich naturalności przez stosowanie umocnień, co może prowadzić do znaczącego pogorszenia warunków bytowania ryb i możliwości ich rozrodu, w szczególności gatunków ryb wędrownych dwuśrodowiskowych”	Na negatywne oddziaływania inwestycji związanych z towarową żeglugą śródlądową szczególnie silnie będą narażone gatunki minogów i ryb wędrownych dwuśrodowiskowych: minóg morski i rzeczny, jesiotr ostronosy, łoś, troć wędrowną, certa, parposz. Oddziaływania te mogą być na tyle silne, że spowodują wymarcie rozradzających się populacji tych gatunków i/lub spowodują uniemożliwienie reintrodukcji lub restytucji gatunków, który przestały rozradzać się w Polsce.	Uwaga nieuwzględniona. Kwestia znaczenia tego wpływu powinna zostać rozstrzygnięta na kolejnych etapach planowania tych zadań z uwagi na dostępność danych na ich temat.
15	Fundacja WWF	Bardzo silnie zaniżona intensywność i skala negatywnych oddziaływań, wypaczająca końcową ocenę wpływu rozwoju sektora żeglugi śródlądowej na różnorodność biologiczną, rośliny, zwierzęta i obszary Natura 2000	Zamiana fragmentu zadania obecnie brzmiącego: „faza realizacji: - negatywne oddziaływanie (umiarkowane, potencjalne)” na „faza realizacji: - negatywne oddziaływanie (silne, niemożliwe do uniknięcia i kompensacji)”	Jak wskazywano we wcześniejszych uwagach, budowa towarowych dróg wodnych o międzynarodowych standardach (co najmniej IV klasa) na polskich rzekach (Wiśle, Bugu, Odrze, Warcie i Noteci) jest niemożliwa bez bardzo silnych, wręcz drastycznych zmian hydromorfologii koryt rzecznych prowadzących do wielkoobszarowej	Uwzględniona częściowo. Prognoza rozpatruje oddziaływanie na środowisko w kontekście krajowym. Biorąc pod uwagę brak strategii dot. żeglugi śródlądowej oraz prognozy oddziaływania na środowisko dla tego dokumentu, nie można kategorycznie wskazywać, że pewne oddziaływania będą miały miejsce. Z tego

lp.	wnoszący uwagi lub wnioski	treść uwagi	proponowany zapis	uzasadnienie uwagi	odniesienie Wykonawcy do uwag
			<p>Zamiana punktu obecnie brzmiącego: „- ryzyko zmian morfologicznych w korytach rzecznych” na punkt brzmiący: „- poważne niekorzystne zmiany morfologiczne w korytach rzecznych”</p> <p>W akapicie dotyczącym fazy eksploatacji dodać punkt brzmiący: „- zwiększona śmiertelność ryb, zwłaszcza osobników młodocianych ze względu na wzmożony ruch statków”</p>	<p>degradacji i zaniku chronionych siedlisk i wymarcia najważniejszych krajowych populacji chronionych gatunków.</p>	<p>względnie częściowo uwzględniono zgłoszone uwagi. Zamiana fragmentu zadania obecnie brzmiącego: „faza realizacji: - <i>negatywne oddziaływanie (umiarkowane, potencjalne)</i>” na „faza realizacji: - <i>negatywne oddziaływanie (silne potencjalne)</i>”</p> <p>Zamiana punktu obecnie brzmiącego: „- <i>ryzyko zmian morfologicznych w korytach rzecznych</i>” na punkt brzmiący: „- <i>ryzyko niekorzystnych zmian morfologicznych w korytach rzecznych</i>”</p> <p>W akapicie dotyczącym fazy eksploatacji dodano punkt brzmiący: „- <i>możliwość zwiększonej śmiertelności ryb, zwłaszcza osobników młodocianych ze względu na wzmożony ruch statków</i>”</p>
16	Fundacja WWF	<p>Pominięcie b. ważnych negatywnych oddziaływań na ludzi budowy towarowych dróg wodnych o międzynarodowych standardach (co najmniej IV klasa) na polskich rzekach (Wiśle, Bugu, Odrze, Warcie i Noteci), przy jednoczesnym zawyżaniu pozytywnych oddziaływań</p>	<p>Dodanie akapitu o następującym brzmieniu: „Budowa towarowych dróg wodnych o międzynarodowych standardach (co najmniej IV klasa) na polskich rzekach (Wiśle, Bugu, Odrze, Warcie i Noteci) będzie się wiązała ze wzrostem zagrożenia powodzią wskutek ograniczenia zdolności retencyjnej dolin rzecznych spowodowanej progowaniem rzek i budową zbiorników zaporowych. Poważne</p>	<p>Negatywne konsekwencje rozwoju sektora żeglugi dla bezpieczeństwa powodziowego i jakości wody oraz turystyki i rekreacji są notorycznie pomijane lub bagatelizowane w argumentacji zwolenników rozwoju żeglugi śródlądowej.</p>	<p>Uwzględniona częściowo. Częściowo uwzględniono uwagi poprzez wprowadzenie zapisów nie tak kategorycznych, ponieważ na etapie oceny SRT, gdy nie są dostępne jeszcze plany i programy szczegółowe, zakresy czy charakter inwestycji (dot. rozwoju żeglugi śródlądowej) takie stwierdzenia są nieuprawnione: „W przypadku ochrony przeciwpowodziowej nie można stwierdzić, że budowa dróg wodnych zwiększy zagrożenie powodzią. Na ten aspekt zostanie zwrócona szczególna uwaga przy opracowywaniu programów</p>

lp.	wnoszący uwagi lub wnioski	treść uwagi	proponowany zapis	uzasadnienie uwagi	odniesienie Wykonawcy do uwag
			<p>przekształcenia hydromorfologii rzek związanych z budową towarowych dróg wodnych będą również skutkowały pogorszeniem jakości wody w rzekach wskutek ograniczenia zdolności rzek do samooczyszczania się. Zjawisko to będzie szczególnie nasilone w przypadku fragmentów rzek zmienionych w zbiorniki zaporowe, gdzie będzie dochodziło do zakwitów sinic.</p> <p>Żegluga towarowa będzie się również wiązała z utratą dotychczasowych unikatowych walorów rekreacyjnych dużych rzek, w szczególności ze znaczącym ograniczeniem możliwości ich wykorzystania do kajakarstwa oraz żeglugi rekreacyjnej opartej na odtwarzaniu zanikłych polskich tradycji szkatniczych.</p>		<p>rozwoju dróg wodnych. Ochrona przeciwpowodziowa to nie tylko wykorzystanie zdolności retencyjnej doliny, ale również prawidłowe gospodarowanie wodą na stopniach wodnych i redukcja fali powodziowej.</p> <p>Ponadto, w programach szczegółowych należy rozważyć zastosowanie działań minimalizujących, szczególnie w przypadku fragmentów rzek zmienionych w zbiorniki zaporowe, aby ograniczyć ryzyko zakwitów sinic.</p> <p>Natomiast trudno jednoznacznie ocenić na podstawie ogólnych zapisów STR (bez programów szczegółowych), czy faktycznie rozwój żeglugi śródlądowej będzie się wiązał z utratą dotychczasowych unikatowych walorów rekreacyjnych dużych rzek. Dlatego proponuje się dodać zapis o „zwrócenie uwagi w planach szczegółowych na kwestie ochrony i rozwoju walorów rekreacyjnych dużych rzek, w szczególności możliwości ich wykorzystania do kajakarstwa oraz żeglugi rekreacyjnej”</p>
17	Fundacja WWF	Całkowite pominięcie omówionych w uwadze wyżej oddziaływań negatywnych oraz zawyżanie oddziaływań pozytywnych.	Dodanie omówienia oddziaływań negatywnych opisanych w uwadze wyżej; Usunięcie zapisów brzmiących: „- aktywizację społeczno-gospodarczą obszarów sąsiadujących,	Negatywne oddziaływania omówiono w uwadze wyżej. Odnosnie „aktywizacji społeczno-gospodarczą obszarów sąsiadujących”: z uwagi na nieznaczące (w porównaniu z transportem samochodowym i kolejowym) planowane wielkości	Uwzględniona częściowo Z uwagi na deficyt wody budowa zbiorników zaporowych powinna poprawić dostępność ludności do wody. Dlatego proponuje się częściowe uwzględnienie uwagi poprzez zmianę zapisu „możliwa poprawa

lp.	wnoszący uwagi lub wnioski	treść uwagi	proponowany zapis	uzasadnienie uwagi	odniesienie Wykonawcy do uwag
			- poprawa dostępności wody dla ludności”	ładunków, które będą przewożone drogami wodnymi, nie ma pewności, że rozwój sektora żeglugi śródlądowej będzie miał zauważalny wpływ na aktywizację społeczno-gospodarczą obszarów sąsiadujących z rzekami. Jak wspomniano wyżej, rozwój żeglugi śródlądowej może skutkować pogorszeniem dostępności wody dla ludności, ze względu na pogorszenie się jakości wody w rzekach, która będzie skutkiem kaskadyzacji lub progowania rzek.	<i>dostępności wody dla ludności”</i> oraz dodanie możliwych oddziaływań negatywnych: - <i>możliwe pogorszenie jakości wody w rzekach na skutek kaskadyzacji co może wpłynąć na proces samooczyszczania rzek.</i>
18	Fundacja WWF	Całkowite pominięcie w treści rozdziału szeregu znaczących negatywnych oddziaływań związanych z rozwojem sektora żeglugi śródlądowej.	Uzupełnienie rozdziału o wyczerpujący opis negatywnych oddziaływań omówionych w uwagach wyżej.	Rozdział ten bardzo poważnie wypacza rzeczywisty obraz negatywnych oddziaływań na wody związanych z rozwojem sektora żeglugi śródlądowej. Jest to konsekwencja systematycznego zaniżania zakresu i intensywności negatywnych oddziaływań na wody związanych z rozwojem sektora żeglugi śródlądowej w poprzedzających rozdziałach Prognozy (szczegóły – patrz uwagi wyżej).	Uwaga nieuwzględniona Stopień szczegółowości oceny w prognozie jest adekwatny do ogólnych zapisów SRT w tym aspekcie i jednakowy dla wszystkich komponentów. Szczegółowe analizy powinny być prowadzone na etapie konkretnych programów. Opis oddziaływania na wody innych programów związanych z rozwojem transportu wodnego śródlądowego jest zgodny z zapisami prognoz oddziaływania na środowisko oceniających konkretne programy.
19	Fundacja WWF	Całkowite pominięcie w tabeli szeregu znaczących negatywnych oddziaływań związanych z rozwojem sektora żeglugi śródlądowej.	Uzupełnienie tabeli o kompletne zestawienie negatywnych oddziaływań omówionych w uwagach wyżej.	Informacje zawarte w tabeli bardzo poważnie wypaczają rzeczywisty obraz negatywnych oddziaływań na wody związanych z rozwojem sektora żeglugi śródlądowej. Jest to konsekwencja systematycznego zaniżania zakresu i intensywności negatywnych oddziaływań na wody związanych z	Uwzględniona częściowo Stopień szczegółowości oceny w prognozie jest adekwatny do ogólnych zapisów SRT i jednakowy dla wszystkich komponentów. Szczegółowe analizy powinny być prowadzone na etapie konkretnych programów.

lp.	wnoszący uwagi lub wnioski	treść uwagi	proponowany zapis	uzasadnienie uwagi	odniesienie Wykonawcy do uwag
				rozwojem sektora żeglugi śródlądowej w poprzedzających rozdziałach Prognozy (szczegóły – patrz uwagi wyżej).	Proponuje się uzupełnienie oceny (tabela 20, Lp. 1.5) o możliwe oddziaływania negatywne: - <i>możliwe pogorszenie jakości wody w rzekach wskutek ograniczenia zdolności rzek do samooczyszczania się w przypadku przekształceń hydromorfologicznych rzek związanych z budową śródlądowych dróg wodnych, (wymaga szczegółowszej oceny na etapie planowania i/lub projektowania inwestycji)</i> . - <i>możliwy wzrost ryzyka zakwitów sinic w przypadku fragmentów rzek zmienionych w wyniku kaskadyzacji (wymaga szczegółowszej oceny na etapie planowania i/lub projektowania inwestycji)</i> ".
20	Fundacja WWF	Znaczące zaniżenie negatywnych zmian krajobrazowych związanych z poważną degradacją lub całkowitą utratą unikatowych na skalę Europy krajobrazów dużych polskich rzek o wysokim stopniu naturalności, np. krajobraz Wisły pomiędzy Dęblinem z Płockiem, z licznymi łachami i wyspami, które znikną po budowie towarowej drogi wodnej.	Uzupełnienie tabeli o opis skali utraty unikatowych walorów krajobrazowych dużych polskich rzek o wysokim stopniu naturalności.		Uwzględniona Uzupełniono opis oddziaływań na krajobraz w części dotyczącej rozwoju żeglugi śródlądowej o wskazanie ryzyka utraty walorów krajobrazowych najbardziej naturalnych dolin rzecznych, na skutek ingerencji związanej z prowadzeniem inwestycji.
21	Fundacja WWF	Niekompletne informacje o emisji gazów cieplarnianych związanym z rozwojem sektora żeglugi śródlądowej, mogące błędnie sugerować istotne znaczenie rozwoju tego sektora transportu dla ograniczenia emisji gazów cieplarnianych.	Uzupełnienie akapitu dot. wpływu rozwoju żeglugi śródlądowej na klimat o: - informację o marginalnej skali ograniczenia przewozów towarów transportem samochodowych i związanej z tym marginalnej skali ograniczenia emisji CO ₂ ;	Śródlądowa żegluga towarowa jest w stanie przejąć zaledwie ok. 1,9% towarów przewożonych transportem samochodowym. Spodziewana redukcja emisji CO ₂ wynosi zaledwie od 1 – 1,5% emisji CO ₂ z transportu samochodowego. Ponadto zbiorniki zaporowe generują znaczące ilości metanu z osadów dennych – gazu o	Uwzględniona częściowo Na etapie oceny ogólnych zapisów SRT wszelkie rozważania o wpływie lub nie zmian wykorzystania różnych gałęzi transportu na klimat mają charakter hipotetyczny. Przede wszystkim dlatego, że nie są znane zapisy programów szczegółowych, a ponadto trudno kategorię ocenić, czy i jak zmieni się struktura wykorzystania do przewozów

lp.	wnoszący uwagi lub wnioski	treść uwagi	proponowany zapis	uzasadnienie uwagi	odniesienie Wykonawcy do uwag
			<p>- informację o spodziewanym wzroście emisji metanu z dna zbiorników zaporowych wybudowanych na dużych rzekach dla potrzeb żeglugi towarowej.</p> <p>W Prognozie powinna być również podana informacja o emisji CO2 związanej z wielkoobszarowymi pracami ziemnymi niezbędnymi do budowy dróg wodnych.</p>	<p>znacznie silniejszym efekcie cieplarnianym niż CO2. Zatem wpływ rozwoju żeglugi śródlądowej na ograniczenie emisji gazów cieplarnianych z transportu należy uznać za nieznaczący (marginalnie pozytywny lub nawet negatywny). W tym kontekście znacząco korzystniej kształtuje się wpływ na emisję CO2 przejścia części przewozów samochodowych przez kolej.</p> <p>Więcej informacji: Żurek R. 2017 „Opinia przyrodnika o polskich planach rozwoju żeglugi śródlądowej”. Gospodarka Wodna.</p>	<p>towarowych różnych form transportu. Realizacja poszczególnych programów ma stwarzać możliwości lub zachęcać do wykorzystania różnych form transportu, szczególnie niskoemisyjnego. Dlatego w prognozie wskazano potencjalnie pozytywne oddziaływania.</p> <p>Szczegółowa ocena powinna zostać przeprowadzona na etapie oceny programu Rozwój sektora żeglugi śródlądowej lub konkretnych inwestycji.</p> <p>Proponuje się uzupełnić opis wpływu żeglugi śródlądowej:</p> <p>„Na etapie przygotowania programu szczegółowego zasadne jest zwrócenie uwagi na kwestie wpływ emisji metanu z ewentualnych planowanych zbiorników zaporowych.”</p>
22	Fundacja WWF	Niekompletne informacje o emisji gazów cieplarnianych związanym z rozwojem sektora żeglugi śródlądowej, mogące błędnie sugerować istotne znaczenie rozwoju tego sektora transportu dla ograniczenia emisji.		Uzasadnienie analogiczne do uwagi wyżej.	Nieuwzględniona j.w.
23	Fundacja WWF	W całym tekście Prognozy poprzedzającym tab. 31 zaniżano zakres i nasilenie negatywnych oddziaływań związanych z rozwojem sektora żeglugi śródlądowej. W konsekwencji w tabeli 31 również wystąpił ten sam systematyczny błąd w postaci zaklasyfikowania oddziaływań do kategorii „możliwe oddziaływanie negatywne” lub „oddziaływanie	<p>W odniesieniu do oddziaływań rozwoju sektora żeglugi śródlądowej: negatywne oddziaływanie powinno być wskazane w kolumnach:</p> <ul style="list-style-type: none"> - różnorodność biologiczna, Natura 2000 - zwierzęta - rośliny 	<p>Uzasadnienie dla proponowanej w niniejszej uwadze klasyfikacji oddziaływań związanych z rozwojem sektora żeglugi śródlądowej przedstawiono w uwagach wyżej, gdzie omawiano poszczególne aspekty rozwoju tego sektora transportu.</p> <p>W przypadku zabytków i dóbr materialnych możliwe oddziaływanie</p>	Uwzględniona częściowo Zostanie zmienione stosownie do odniesienia do uwag.

lp.	wnoszący uwagi lub wnioski	treść uwagi	proponowany zapis	uzasadnienie uwagi	odniesienie Wykonawcy do uwag
		pozytywne” zamiast do kategorii „negatywne oddziaływanie”	<ul style="list-style-type: none"> - wody - krajobraz - ludzi możliwe oddziaływanie negatywne oddziaływanie powinno być wskazane w kolumnach: <ul style="list-style-type: none"> - powietrze - klimat - zabytki - dobra materialne 	negatywne oddziaływanie wiąże się ze wzrostem zagrożenia powodzią, będącego konsekwencją kanalizacji koryt rzecznych i budowy zbiorników zaporowych dla potrzeb żeglugi.	
24	Wójt Gminy Jaktorów	1. Nie zgadzam się z nie wykazaniem negatywnego oddziaływania na ludzi projektów wymienionych w Lp. 1.1 w tabeli 18.		Budowa nowych linii kolejowych na terenie gminy Jaktorów, w związku z planowaną realizacją CPK w sąsiedniej gminie Baranów, będzie negatywnie oddziaływać na ludzi w trakcie budowy jak i eksploatacji poprzez: <ul style="list-style-type: none"> - emisję hałasu, - fragmentaryzację siedlisk - utrudnienie komunikowania się z dotychczasowymi sąsiadami - duże zmiany w organizacji ruchu spowodowane przerwaniem ciągu dróg lokalnych. 	<p>Uwzględniona częściowo</p> <p>W punkcie 1.1 tab. 18 oceniano Krajowy Program Kolejowy do roku 2023. Zgodnie z informacjami z PLK obejmuje on modernizację i remonty istniejących linii kolejowych. Natomiast ocena programu „Budowa Centralnego Portu Komunikacyjnego” znajduje się w punkcie 1.6. Wskazano tam oddziaływania negatywne:</p> <p>„- na etapie realizacji inwestycji: emisja hałasu i spalin podczas wykonywania prac; zmiany w organizacji ruchu drogowego związane z realizacją inwestycji;</p> <p>- na etapie eksploatacji CPK: uciążliwa emisja hałasu (wymaga szczegółowej oceny na etapie prognozy oddziaływania na środowisko programu)”.</p> <p>Proponuje się dodanie w tym punkcie możliwych negatywnych oddziaływań:</p> <p>„- ewentualne zmiany w organizacji ruchu w przypadku przerwania ciągu dróg lokalnych,</p> <p>- możliwa fragmentacja osad (terenów zabudowanych) prowadząca do utrudnień w</p>

lp.	wnoszący uwagi lub wnioski	treść uwagi	proponowany zapis	uzasadnienie uwagi	odniesienie Wykonawcy do uwag
					<i>komunikowaniu się z dotychczasowymi sąsiadami”.</i>
25	Wójt Gminy Jaktorów	2. Nie zgadzam się z nie wykazaniem negatywnego oddziaływania na ludzi projektów wymienionych w Lp. 1.6. w tabeli 18.		Budowa i eksploatacja CPK będzie negatywnie oddziaływać na ludzi poprzez: - masowy napływ nowych mieszkańców nie związanych z miejscową społecznością gminy i jej problemami (zerwanie więzi społecznych) - likwidacja naturalnego spichlerza pól rolnych pochodzących z upraw na terenie planowanych pod CPK - pogorszenie warunków życia i zdrowia mieszkańców w okolicy CPK.	Uwzględniona częściowo Zmieniono częściowo zapis jako możliwe negatywne oddziaływania na społeczność lokalną. Wzrost populacji lokalnej niesie ze sobą również pozytywne elementy związane z rozwojem społecznym i gospodarczym. Pogorszenie warunków życia i zdrowia mieszkańców okolic CPK jest tezą nieuzasadnioną.
26	Wójt Gminy Jaktorów	3. Nie zgadzam się z ograniczoną identyfikacją potencjalnych negatywnych oddziaływań projektu wymienionego w L.p. 1.1 w tabeli 24.		Krajobraz pozostanie trwale przekształcony nie tylko w fazie realizacji, ale też i w fazie eksploatacji. Trwałe przekształcenie krajobrazu na terenie gminy Jaktorów jest zakazane w związku z istniejącą ochroną poprzez: Bolimowsko-Radziejowski Obszar Chronionego Krajobrazu oraz Zespół Przyrodniczo-Krajobrazowy „Wydmy Między borowskie”. Niezgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju nastąpi też zubożenie istniejącej sieci osadniczej oraz ingerencja w zabytkowy układ urbanistyczny.	Uwzględniona częściowo Proponuje się doprecyzowanie obecnego zapisu: <i>„możliwe negatywne oddziaływanie na krajobraz w fazie realizacji i eksploatacji - zostanie częściowo przekształcony i mogą pojawić się w nim obiekty stanowiące dominanty przestrzenne, np. mosty, wiadukty itp.”</i> Niemniej jednak należy zwrócić uwagę, iż dominanta nie jest z definicji elementem pejoratywnym, prowadzącym do dekompozycji przestrzeni. Może być czynnikiem krystalizacji układu przestrzennego m.in. wyróżniającym się pewnymi cechami z otoczenia i dzięki temu stanowiącą punkt orientacyjny (identyfikujący w przestrzeni).
27	Wójt Gminy Jaktorów	4. Nie zgadzam się z niewykazaniem negatywnego oddziaływania projektu		Budowa nowych linii kolejowych związanych z CPK będzie negatywnie	Uwzględniona częściowo

lp.	wnoszący uwagi lub wnioski	treść uwagi	proponowany zapis	uzasadnienie uwagi	odniesienie Wykonawcy do uwag
		wymienionego w L.p. 1.1 w tabeli 29 na dobra materialne i zabytki.		oddziaływać w fazie budowy jak i w fazie eksploatacji poprzez: - spadek wartości nieruchomości znajdujących się w sąsiedztwie nowych linii kolejowych, - zwiększony ruch na drogach gminnych w trakcie budowy nowych linii kolejowych powodujący zniszczenie dróg i konieczność poniesienia przez gminę kosztów ich naprawy	W punkcie 1.1 tab. 29 oceniano Krajowy Program Kolejowy do roku 2023. Zgodnie z informacjami z PLK obejmuje on modernizację i remonty istniejących linii kolejowych. Natomiast ocena programu „Budowa Centralnego Portu Komunikacyjnego” znajduje się w punkcie 1.6, gdzie wskazano szereg oddziaływań negatywnych, w tym również spadek wartości nieruchomości. Proponuje się dodanie w tym punkcie (Lp. 1.6 w tabeli 29) możliwych negatywnych oddziaływań: – <i>zwiększony ruch na drogach gminnych w trakcie realizacji CPK i inwestycji towarzyszących mogący powodować uszkodzenie dróg lokalnych.</i> <i>Niemniej jednak należy podkreślić, iż ewentualne uszkodzenia infrastruktury gminnej spowodowane działaniami wykonawcy są co do zasady usuwane na koszt Wykonawcy.</i>
28	Burmistrz Grodziska Mazowieckiego	Realizacja założeń SRT na terenie gminy Grodzisk Mazowiecki spowoduje działania, które będą negatywnie wpływać na środowisko przyrodnicze. Jeżeli człowiek jest również elementem środowiska, to planowane inwestycje CPK będą zdecydowanie negatywnie oddziaływać na środowisko człowieka. Wieloaspektowe oddziaływanie samego CPK lokalizowanego w gminie Baranów na granicy z gminą Grodzisk Mazowiecki (w tym bezpośrednio na miejscowość		Główne korytarze infrastrukturalne dotyczące istniejącej komunikacji kolejowej oraz planowanej drogowej (autostrada i drogi wojewódzkie) były podstawą planowania i budowania zrównoważonego rozwoju obszaru gminy. Wyznaczono korytarze ekologiczne w tym obszary Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu. Wyznaczono również obszary urbanizowane i zurbanizowane.	SRT nie wyznacza lokalizacji nowych linii kolejowych. Dokładny przebieg i lokalizacja nowych linii kolejowych nie zostały na obecnym etapie wyznaczone. Zostaną wskazane w ramach procesu inwestycyjnego obejmującego ocenę oddziaływania na środowisko uwzględniając ważny interes społeczny.

lp.	wnoszący uwagi lub wnioski	treść uwagi	proponowany zapis	uzasadnienie uwagi	odniesienie Wykonawcy do uwag
		<p>Izdebnu Kościelne) będzie negatywnie oddziaływać na:</p> <ul style="list-style-type: none"> - zdrowie i bezpieczeństwo mieszkańców znacząco pogarszając warunki życia, - zwiększenie zanieczyszczeń i hałasu, - ograniczenie gospodarowania przestrzenią, - uciążliwość akustyczną dla zabudowy mieszkaniowej. 		<p>Autostrada A-2 jako podstawowy korytarz infrastrukturalny została wytyczona kilkadziesiąt lat temu „po nowym śladzie” w obszarach rolniczej przestrzeni po to, aby nie ingerować w zurbanizowaną strukturę gminy. Obszary otoczenia Autostrady były odpowiednio kształtowane w dokumentach planistycznych uwzględniając eliminowanie negatywnego oddziaływania na środowisko przyrodnicze i zamieszkania (oddziaływanie na zdrowie i życie mieszkańców w jej otoczeniu osób). Planowane, na terenie Gminy Grodzisk Mazowiecki, komponenty kolejowe (Kolej Dużych Prędkości czy linia towarowa od Grójca do CPK) i drogowe związane z CPK, zostały wyznaczone w zurbanizowanych obszarach gminy, a także w Warszawskim Obszarze Chronionego Krajobrazu, co spowoduje degradację środowiska przyrodniczego chronionego ustaleniami obowiązujących planów zagospodarowania przestrzennego.</p>	
29	Rada Gminy Wiskitki	<p>Opinia negatywna Rady Gminy na temat Prognozy, ze względu na: "zdecydowanie szkodliwy wpływ na zdrowie i życie mieszkańców Gminy Wiskitki oraz znaczne pogorszenie warunków życia i degradację środowiska</p>			<p>W Prognozie wskazano możliwe negatywne oddziaływania na poszczególne komponenty środowiska, w tym na zdrowie ludzi budowy Centralnego Portu Komunikacyjnego (rozdział 4.4, tabele 16, 18, 20, 22, 24, 26, 29, 31). Nie ma natomiast w ocenianej Strategii</p>

lp.	wnoszący uwagi lub wnioski	treść uwagi	proponowany zapis	uzasadnienie uwagi	odniesienie Wykonawcy do uwag
		naturalnego w związku z potencjalnie planowanymi inwestycjami transportowymi na terenie Gminy Wiskitki (budowa nowych linii kolejowych i drogowych) oraz związanych z propozycją lokalizacji Centralnego Portu Komunikacyjnego na terenie gmin Teresin, Baranów w tym również g. Wiskitki".			jednoznacznego wskazania lokalizacji CPK oraz lokalizacji związanych z nim inwestycji drogowych i kolejowych. W tym zakresie szczegółowa ocena zatem była niemożliwa.

Tabela 4. Zestawienie uwag i wniosków do „Prognozy oddziaływania na środowisko Projektu Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku” wniesionych po terminie konsultacji społecznych

lp.	wnoszący uwagi lub wnioski	treść uwagi	odniesienie Wykonawcy do uwag
1	Rady Sołeckie Skrzelewa, Maurycewa Pawłówka oraz Ochotniczej Straży Pożarnej w Skrzelewie	Brak analiz wskazujących, że podana w Strategii Rozwoju Transportu proponowana lokalizacja Centralnego Portu Komunikacyjnego jest optymalna	SRT i realizowana dla niej prognoza oddziaływania na środowisko nie jest dokumentem czy decyzją określającą lokalizację danej inwestycji. Dlatego szczegółowe analizy o których mowa w uwadze przeprowadzone będą w kolejnych etapach procesu inwestycyjnego. Oceniania SRT ma charakter ogólny i stopień szczegółowości niniejszej Prognozy jej wpływu na środowisko jest adekwatny do stopnia szczegółowości SRT. Oceniana Strategia nie wskazuje jednoznacznie lokalizacji CPK. Odnosi się jedynie do uchwały nr 173/2017 Rady Ministrów z dnia 7.11.2017 r. w sprawie przyjęcia „Koncepcji przygotowania i realizacji inwestycji Port Solidarność – Centralny Port Komunikacyjny dla Rzeczypospolitej Polskiej”, w której wskazano potencjalne miejsca lokalizacji CPK oraz prowadzono analizy, które z nich jest najbardziej optymalne. Przedmiotowa uchwała RM stanowi, że ta koncepcja inwestorska jest zgodna z polityką Rządu RP.
2	Rady Sołeckie Skrzelewa, Maurycewa Pawłówka oraz Ochotniczej Straży Pożarnej w Skrzelewie	Nieuwzględnienie czynnika społecznego jako istotnego elementu wpływającego na możliwości budowy i przewidywany termin realizacji poszczególnych komponentów CPK	Szczegółowe analizy w tym zakresie będą prowadzone na etapie przygotowanie inwestycji. Nie jest przedmiotem Prognozy do SRT ocena wpływu poszczególnych przedsięwzięć. W przedmiotowej Prognozie wskazano na możliwe negatywne oddziaływanie CPK na poszczególne komponenty środowiska (w tym na ludzi) na etapie realizacji i na etapie eksploatacji inwestycji (rozdział 4). W dniu 25/06/2019

lp.	wnoszący uwagi lub wnioski	treść uwagi	odniesienie Wykonawcy do uwag
			roku została ukonstytuowana Rada Społeczna ds. CPK, której zadaniem będzie włączenie czynnika społecznego w procesie realizacji inwestycji.
3	Rady Soteckie Skrzelewa, Maurycewa Pawłówka oraz Ochotniczej Straży Pożarnej w Skrzelewie	Nieuwzględnienie wpływu proponowanej lokalizacji CPK na gospodarkę rolną: utrata gleb wysokiej klasy, likwidacja dużej liczby zaawansowanych technologicznie gospodarstw, wpływ inwestycji na zaopatrzenie rynku aglomeracji warszawskiej w produkty rolne	Szczegółowe analizy w tym zakresie będą prowadzone na etapie przygotowania inwestycji. Nie jest przedmiotem Prognozy do SRT ocena oddziaływania realizacji poszczególnych przedsięwzięć. W przedmiotowej Prognozie wskazano oddziaływanie CPK na poszczególne komponenty środowiska (w tym na powierzchnię ziemi, krajobraz, dobra materialne, rośliny, zwierzęta, bioróżnorodność) na etapie realizacji i na etapie eksploatacji inwestycji (rozdział 4).
4	Rady Soteckie Skrzelewa, Maurycewa Pawłówka oraz Ochotniczej Straży Pożarnej w Skrzelewie	Naruszenie ustawy o ochronie gruntów rolnych i leśnych	Prognoza oddziaływania na środowisko jest dokumentem przygotowanym zgodnie z ustawą 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 (t.j.: Dz. U z 2018 r., poz. 2081 z późn. Zm.). Niezrozumiałe jest w jakim sensie narusza ona ustawę o ochronie gruntów rolnych i leśnych.
5	Rady Soteckie Skrzelewa, Maurycewa Pawłówka oraz Ochotniczej Straży Pożarnej w Skrzelewie	Negatywną opinię wyrażamy ze względu na zdecydowanie szkodliwy wpływ na zdrowie i życie mieszkańców Gminy Teresin oraz znaczne pogorszenie warunków życia i degradację środowiska naturalnego w związku z potencjalnie planowanymi inwestycjami transportowymi na terenie gminy Teresin (budowa nowych linii kolejowych i drogowych) oraz związaną z tym propozycją lokalizacji Centralnego Portu Komunikacyjnego na terenie gmin Baranów, Wiskitki w tym również gm. Teresin.	Oceniana Strategia nie wskazuje jednoznacznie lokalizacji CPK. Odnosi się jedynie do uchwały nr 173/2017 Rady Ministrów z dnia 7.11.2017 r. w sprawie przyjęcia „Koncepcji przygotowania i realizacji inwestycji Port Solidarność – Centralny Port Komunikacyjny dla Rzeczypospolitej Polskiej”, w której wskazano potencjalne miejsca lokalizacji CPK oraz prowadzono analizy, które z nich jest najbardziej optymalne. Dokładny przebieg i lokalizacja nowych linii kolejowych nie zostały na obecnym etapie wyznaczone. Zostaną wskazane w ramach procesu inwestycyjnego obejmującego ocenę oddziaływania na środowisko uwzględniającą ważny interes społeczny. Oceniania SRT ma charakter ogólny i stopień szczegółowości Prognozy jest adekwatny do stopnia szczegółowości SRT.
6	Rady Soteckie Skrzelewa, Maurycewa Pawłówka oraz Ochotniczej Straży Pożarnej w Skrzelewie	Brak faktycznych kosztów tej inwestycji we wszystkich trzech etapach i z jakich źródeł będą finansowane, czy wyłącznie będzie to kapitał Polski?	Przedmiotem prognozy oddziaływania na środowisko SRT nie są kwestie finansowania inwestycji.
7	Rady Soteckie Skrzelewa, Maurycewa Pawłówka	Brak odwiertów geologicznych i oceny przydatności terenu pod tę inwestycję	Przedmiotem prognozy oddziaływania na środowisko SRT nie są kwestie związane z odwiertami geologicznymi dla poszczególnych inwestycji. Oceniania w Prognozie SRT ma charakter ogólny strategiczny, a stopień szczegółowości Prognozy jest

lp.	wnoszący uwagi lub wnioski	treść uwagi	odniesienie Wykonawcy do uwag
	oraz Ochotniczej Straży Pożarnej w Skrzelewie		adekwatny do stopnia szczegółowości SRT. Kolejne aspekty w procesie planowania poszczególnych zadań będą rozstrzygane na etapie następnych prac planistycznych i przygotowawczych.
8	Rady Soteckie Skrzelewa, Maurycewa Pawłówka oraz Ochotniczej Straży Pożarnej w Skrzelewie	<p>Ze względu na braki dokumentów, analiz, koncepcji budowy samego lotniska na terenie gmin Baranów, Teresin, Wiskitki budowa węzła kolejowego – Baranów na tym etapie jest nie zasadna i błędna, ponieważ brak jest takich dokumentów jak:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Brak aktualnych analiz wskazujących na zasadność budowy hubu lotniczego wobec alternatywnej możliwości, jaką jest duoport składający się z lotniska Modlin oraz lotniska im, F. Chopina 2. Brak pomiaru wiatru- siły, kierunku, natężenia itp. 3. Brak raportu ekologicznego fauny i flory 4. Brak raportu oddziaływania lotniska na środowisko 5. Brak raportu migracji zwierzyny łownej i chronionej na objętym obszarze 6. Stanowisko Izby Rolniczej jest negatywne o zmianie przeznaczenia gruntów 7. Brak wypisu i wrysu z miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego 8. Brak decyzji o warunkach zabudowy 9. Brak decyzji o lokalizacji inwestycji celu publicznego 10. Brak planu generalnego lotniska 11. Brak prognozy i planu organizacji ruchu lotniczego na lotnisku i w jego rejonie 12. Brak projektu zagospodarowania terenu lotniska 13. Brak dokumentu stwierdzającego prawo dysponowania nieruchomością na cele budowy lotniska 14. Brak mapy z naniesionymi ograniczeniami wysokości zabudowy na lotnisku i w jego otoczeniu 15. Brak profili pól wznoszenia i podejścia samolotów 16. Brak decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach 	SRT ma charakter ogólny. Jej zadaniem jest kształtowanie polityki transportowej na terenie całego kraju. Na tej podstawie przygotowywane będą programy i projekty szczegółowe. Wtedy powinny zostać przeprowadzone szczegółowe analizy – na etapie planowania konkretnych inwestycji.
9	Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad o/Szczecin	W dokumencie PROGNOZA ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO Projektu Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku z 8 listopada 2018 roku (...). Na mapkach na stronach str. 334, 337, 340 w województwie zachodniopomorskim brak jest aktualnie planowanej	Uwaga uwzględniona.

lp.	wnoszący uwagi lub wnioski	treść uwagi	odniesienie Wykonawcy do uwag
		<p>sieci drogowej. Na załączonych mapach do Prognozy nie ma Zachodniej Obwodnicy Szczecina a także aktualnego przebiegu dróg S6 i S11.</p> <p>Proszę o naniesienie brakującego przebiegu Zachodniej Obwodnicy Szczecina oraz korektę przebiegu dróg S6 i S11., tak aby raport oddziaływania był zgodny z samą strategią (gdzie sieć drogowa jest zaznaczona poprawnie).</p>	
10	SITK Kraków	<p>Prognozę oddziaływania na środowisko Projektu Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku trudno nazwać w pełni satysfakcjonującym dokumentem. Składa się na to wiele powodów, które w skrócie zostaną niżej omówione. To raczej wstępny materiał do prognozy. Autorzy pofatygowali się i zebrali dużo informacji bardzo ogólnych często niewiele mających wspólnego z transportem. W zakresie np. hałasu nie można w ogóle mówić o prognozie. Gdyby śledzili literaturę i dane, których jest już dużo to przynajmniej mogliby coś napisać, jak zmienia się stan środowiska w Polsce w związku z realizacją programu budowy dróg. W przypadku hałasu, dzięki wynikom z map akustycznych (realizowanych od ponad 15 lat) wiemy bardzo dużo nt. tych zmian. Prognoza oznacza analizę tego co może się stać w przypadku realizacji konkretnego programu. Spodziewać się zatem należy wyników wielu analiz ze wskazaniem wyników o charakterze ogólnym.</p> <p>Potrzebne jest oszacowanie wielkości emisji zanieczyszczeń począwszy od stanu obecnego aż po horyzont prognozy uwzględniając pośrednie okresy. Nic nie wiemy z prognozy jak będzie się kształtował poziom zanieczyszczenia i hałasu po uwzględnieniu programu elektromobilności i zmian technicznych w wyniku wymiany parku samochodowego. Tymczasem autorzy bardzo ogólnie scharakteryzowali stan zanieczyszczenia środowiska nie wnikając jaki jest udział transportu w tym zanieczyszczeniu. Aby jednak zrealizować taki cel prognozy trzeba mieć odpowiednie dane wejściowe nt. polityki. Należy obawiać się, że autorzy prognozy nie otrzymali wystarczających informacji wejściowych. Proszę spojrzeć choćby na ocenę budowy Centralnego Portu Komunikacyjnego (str. 228, poz. 1.6 tabeli). W typowej ocenie strategicznej takiego programu powinny być</p>	<p>Zawartość prognozy jest zgodna zapisami 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, która zawiera transpozycję do prawodawstwa polskiego dyrektywy 2001/42/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 27 czerwca 2001 r. w sprawie oceny wpływu niektórych planów i programów na środowisko (SEA) . Zakres prognozy określony został przez właściwe organy.</p> <p>Niezasadne jest porównywanie SRT do PBDKiA z uwagi na fakt, iż jest on o wiele bardziej szczegółowy jak również umiejscowiony na innym etapie planowania. Zatem stopień szczegółowości ocenianych zadań jest znacząco różny. Należy w tym miejscu podkreślić, iż stopień szczegółowości prognozy determinowany jest przez zapisy SRT. Prognoza nie ocenia aspektów, które w SRT nie było wskazane jak np. szczegółowe lokalizację poszczególnych inwestycji. Dalsze dokumenty na kolejnych etapach planowania będą zwracać odpowiednio szersze i szczegółowsze informacje na podstawie których będzie można dokonywać bardziej szczegółowych analiz.</p>

lp.	wnoszący uwagi lub wnioski	treść uwagi	odniesienie Wykonawcy do uwag
		<p>podane choćby zajęta powierzchnia i charakterystyka poszczególnych oddziaływań na poszczególne zasoby i komponenty środowiska. Z tego choćby względu program nie spełnia wymogów Dyrektywy ocenowej. Jako przykład Prognozy zawierającej znaczną część istotnych danych do podjęcia dalszych decyzji można przeglądnąć przykładową Prognozę Oddziaływania na Środowisko dla Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2008-2012. Wtedy też było za mało czasu i danych a jednak udało się wskazać zagrożenia i podać podstawowe dane ilościowe dotyczące tych zagrożeń. Słabym punktem wszelkiego rodzaju tego typu prognoz na poziomie krajowym jest brak rozwiązań alternatywnych (głównie lokalizacyjnych). Wtedy wykonuje się prognozę „jedynie słusznych rozwiązań i lokalizacji”.</p>	

Sposób uwzględnienia wyników postępowania dotyczącego transgranicznego oddziaływania na środowisko

Postępowanie dotyczące transgranicznego oddziaływania na środowisko nie było przeprowadzane. Realizacja zadań ujętych w projekcie SRT nie wskazuje na możliwość negatywnego transgranicznego oddziaływania na środowisko, mogącego objąć terytorium państw trzecich (rozdział 4.6 Prognozy).

Sposób uwzględnienia propozycji dotyczących metod i częstotliwości przeprowadzania monitoringu skutków realizacji postanowień dokumentu

Ocena stanu realizacji zadań określonych w SRT będzie przeprowadzana w formie monitoringu strategicznego oraz operacyjnego. Opis sposobu monitorowania realizacji określono w rozdziale 11.2 SRT oraz rozdziale 5.1 Prognozy.