



**MINISTER INFRASTRUKTURY**

Warszawa, dnia 29 października 2020 r.

Znak sprawy: DTK-7.4602.132.2020

Pan Jarosław Jan Pinkas  
Główny Inspektor Sanitarny

Pan Andrzej Szweda-Lewandowski  
Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska

Pan Wiesław Piotrkowski  
Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni

Pan Wojciech Zdanowicz  
Dyrektor Urzędu Morskiego w Szczecinie

*Szanowni Panowie,*

działając na podstawie art. 54 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (tekst jedn. Dz. U. 2020 poz. 283, z późn. zm.) zwracam się z uprzejmą prośbą o opinię do projektu projektu dokumentu *Kierunki Rozwoju Transportu Intermodalnego w Polsce do 2030 z perspektywą do 2040* wraz z jego prognozą oddziaływania na środowisko.

W załączeniu do niniejszego pisma przekazuję wersję elektroniczną projektu dokumentu *Kierunki Rozwoju Transportu Intermodalnego w Polsce do 2030 z perspektywą do 2040* wraz z jego prognozą oddziaływania na środowisko.

Równocześnie uprzejmie informuję, iż dokumentacja związana z ww. procesem zamieszczana jest na bieżąco na stronie <http://krti.pl/>

*Z poważaniem,*

Dokument podpisany elektronicznie przez:

Andrzej Bittel





# GENERALNY DYREKTOR OCHRONY ŚRODOWISKA

*Andrzej Szweda-Lewandowski*

Warszawa, 25-11-2020 r.

DOOŚ-TSOOŚ.410.11.2020.BW

**Pan**  
**Andrzej Bittel**  
**Sekretarz stanu, Pełnomocnik Rządu ds.**  
**przeciwdziałania wykluczeniu**  
**komunikacyjnemu**  
**Ministerstwo Infrastruktury**

*Szanowny Panie Ministrze,*

W odpowiedzi na pismo z dnia 29 października 2020 r., znak: DTK-7.4602.132.2020, w którym zwrócono się z prośbą o wydanie opinii do projektu dokumentu pn. *Kierunki Rozwoju Transportu Intermodalnego w Polsce do 2030 r. z perspektywą do 2040 r.*, dalej: KRTI, wraz z prognozą oddziaływania na środowisko, na podstawie art. 54 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2020 r. poz. 283 ze zm.; dalej: ustawa ooś), przedstawiam następujące stanowisko.

Na wstępie pragnę zaznaczyć, że w chwili uzgadniania zakresu i stopnia szczegółowości informacji wymaganych w prognozie oddziaływania na środowisko, dalej: prognoza ooś, (pismo z dnia 29 czerwca 2020 r., znak DOOŚ-TSOOŚ.411.10.2020.BW), trwały jeszcze prace nad projektem KRTI, a na potrzeby uzgodnienia zakresu prognozy ooś zaprezentowane zostały jedynie jego ogólne założenia.

Po zapoznaniu się z treścią KRTI można stwierdzić, że jest to dokument o charakterze studialnym, na dość wysokim poziomie ogólności. Co prawda jest to dokument niższego rzędu w stosunku do *Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 r.*, jednak w dalszym ciągu nie precyzuje on dokładnej listy inwestycji w ramach rozwoju transportu intermodalnego w Polsce. Wskazuje on tylko kierunki/ramy rozwoju tej gałęzi transportu. KRTI w dużej mierze stanowi materiał analityczny, przedstawiający stan zastany kolejowego transportu intermodalnego, w tym infrastruktury punktowej, liniowej i taboru wykorzystywanego w przewozach intermodalnych. Dla dokumentu sformułowano cel główny

„stworzenie optymalnych warunków dla integracji międzygałęziowej w polskim systemie transportowym i zwiększenie wykorzystania transportu kolejowego w przewozach intermodalnych” oraz 3 cele szczegółowe. Przykładowe działania przewidziane w ramach Celu 1 to: wsparcie budowy lub rozbudowy terminali intermodalnych; wsparcie rozbudowy i modernizacji sieci kolejowej ze szczególnym uwzględnieniem potrzeb transportu intermodalnego; wsparcie działań w zakresie rewitalizacji, modernizacji i rozbudowy bocznic kolejowych. Realizacja KRTI ma doprowadzić do przeniesienia znacznej części transportu towarów na kolej, co będzie miało pozytywny wpływ na jakość powietrza atmosferycznego, w wyniku ograniczenia liczby zanieczyszczeń emitowanych do atmosfery przez transport drogowy.

Na wstępie należy zwrócić uwagę na konieczność bardziej przejrzystego opisanie relacji projektowanego KRTI z innymi dokumentami. Jest to bardzo istotne, ponieważ zakres merytoryczny dokumentu sprawia, że nie jest on z definicji opracowaniem samoistnym. Tymczasem, zarówno w treści projektowanego dokumentu, jak i prognozy ooś, można zauważyć wiele niespójności. Po pierwsze, nie jest jasne, czy w ramach KRTI będą w przyszłości opracowywane dodatkowe, bardziej szczegółowe dokumenty wdrożeniowe, czy może już takie dokumenty istnieją. Taka informacja powinna zostać jasno przedstawiona w treści dokumentu i zaznaczona np. na Schemacie 3 (str. 60 KRTI). Niektóre zapisy sugerują konieczność powstania tego typu dokumentów, na przykład w ramach Celu 1 przewidziano działania: przygotowanie instrumentów wspierających budowę i modernizację terminali intermodalnych (w tym opracowanie programu pomocowego w zakresie wsparcia budowy i modernizacji terminali intermodalnych) czy opracowanie programu wsparcia rozwoju bocznic kolejowych, zaś na str. 13 prognozy ooś napisano, że „KRTI to pierwszy dokument strategiczny, który określać będzie cele związane z rozwojem transportu intermodalnego w Polsce”. Po drugie, brak pewności, które z obowiązujących lub opracowywanych obecnie dokumentów należy traktować jako komplementarne. Na str. 63 KRTI znajduje się stwierdzenie, że „na osiągnięcie zakładanych celów wpływ będą miały również projekty realizowane w ramach innych strategii i programów sektorowych, jak np. realizacja KPK” (Krajowy Program Kolejowy). Jako dokumenty uzupełniające KRTI wymienia również: Program Budowy Dróg Krajowych i Program rozwoju polskich portów morskich do 2030 roku, zaś prognoza ooś: PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. – zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku, Program budowy 100 obwodnic na lata 2020 – 2030 oraz Założenia do planów rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce na lata 2016 – 2020 z perspektywą do roku 2030. Na uwagę zasługuje fakt, że żaden z ww. dokumentów nie stanowi programu dedykowanego bezpośrednio lądowym terminalom intermodalnym, a KRTI nie wskazuje listy planowanych inwestycji w tym zakresie (za wyjątkiem tych określonych w rozporządzeniu nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej jako terminale drogowo-kolejowe). Należy zatem usystematyzować w jakim zakresie i jakie dokumenty stanowią uzupełnienie/dopełnienie KRTI, przy czym ponownie pojawia się pytanie czy zaplanowane jest opracowanie dokumentu wdrożeniowego dotyczącego rozwoju terminali intermodalnych, precyzującego listę inwestycji. Ponadto, należy pamiętać o konieczności zapewnienia merytorycznej spójności między KRTI oraz powiązanymi z nim dokumentami.

Sporządzona dla projektu KRTI prognoza oś, zasadniczo odnosi się do wszystkich elementów wymienionych w art. 51 i 52 ustawy oś oraz w wyżej wspomnianym uzgodnieniu GDOŚ. Dokument nie jest jednak pozbawiony niespójności. W odniesieniu do zaprezentowanych w prognozie oś wyników analiz w zakresie wpływu realizacji postanowień tego dokumentu na środowisko przyrodnicze, zwracamy uwagę na następujące zagadnienia:

- poziom szczegółowości analiz w prognozie oś nie w pełni odpowiada poziomowi szczegółowości zapisów KRTI, wobec tego nie można się zgodzić ze zdaniem na str. 23 prognozy oś *„w ramach prac nad prognozą przyjęto stopień szczegółowości adekwatny do poziomu szczegółowości zapisów projektu KRTI”*. W prognozie oś znajduje się dużo więcej informacji na temat rozwoju transportu intermodalnego niż w KRTI. Przede wszystkim, KRTI nie określa listy konkretnych przedsięwzięć do realizacji, ani nie wskazuje ich lokalizacji. Tymczasem w prognozie oś wskazano lokalizację (np. Rysunek 1 str. 14) i poddano analizie 73 terminale intermodalne (22 planowane i 51 istniejących). Realizacja 3 spośród 22 planowanych do budowy terminali będzie bezpośrednio ingerowała w obszary chronione. Oznacza to, że część przedsięwzięć objętych projektem KRTI będzie stanowiła znaczną ingerencję w środowisko przyrodnicze. Odnośnie pozostałych rodzajów inwestycji prognoza oś wskazuje, że *„Rozwój poszczególnych gałęzi transportu przewidziany jest w innych dokumentach strategicznych”* (str. 17). W prognozie oś zastosowano znacznie większy poziom szczegółowości analiz w stosunku do terminali intermodalnych niż w przypadku innych rodzajów przedsięwzięć, nie stanowiących zasadniczego przedmiotu KRTI, co prawdopodobnie nie jest błędem, ponieważ opis gałęzi transportu wydaje się generalnie stanowić raczej kontekst niż przedmiot dokumentu, jednak zapisy prognozy oś i KRTI nie są w tej kwestii w pełni zrozumiałe. Sprawia to, że nie sposób z całkowitą pewnością stwierdzić, czy w prognozie oś w należyty i kompletny sposób oceniono zawartość KRTI. W tej sytuacji wskazane jest doszczegółowienie zapisów KRTI zgodnie z aktualnym stanem wiedzy i nie budzące wątpliwości wskazanie zakresu przedmiotowego tego dokumentu, w tym zamieszczenie w dokumencie listy inwestycji w zakresie terminali intermodalnych, o których dostępne są już konkretne informacje;
- wpływ realizacji założeń projektu KRTI na obszary Natura 2000 nie został oceniony w sposób jednoznaczny. We wnioskach końcowych napisano, że *„realizacja KRTI jako całości nie będzie miała istotnego negatywnego wpływu na środowisko. Nie zachodzą też przesłanki do zidentyfikowania potencjalnych znaczących oddziaływań celów określonych w KRTI na obszary Natura 2000”*. W prognozie oś nie zidentyfikowano znaczącego negatywnego wpływu na obszary Natura 2000 w odniesieniu do terminali intermodalnych. Nie wiadomo jednak czy takie oddziaływanie nie wystąpi w przypadku inwestycji liniowych, których wsparcie rozwoju wpisane jest jako cel KRTI. Przykładowo, w prognozie oś dla projektu „PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. - zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku” znaczące negatywne oddziaływanie nie zostało wykluczone. Ostatecznie, biorąc pod uwagę niejasności, co do zakresu

projektowanego dokumentu, o których wspomniano powyżej, nie wiadomo czy istnieje możliwość wystąpienia znaczącego negatywnego oddziaływania na obszary Natura 2000 w wyniku realizacji założeń KRTI, czy też nie. Wobec tego ocenę w tym zakresie w prognozie ooś dla KRTI należy doprecyzować, po dokonaniu wyjaśnień, co do zakresu samego KRTI, opisanych wyżej. W przypadku identyfikacji znaczącego negatywnego oddziaływania na obszar Natura 2000 lub braku możliwości jego wykluczenia, 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 z dnia 16 kwietnia 2004 r. o *ochronie przyrody* (Dz. U. z 2020 r. poz. 55 ze zm.);

- wątpliwości budzi ocena oddziaływań skumulowanych. W uzgodnieniu zakresu prognozy ooś GDOŚ wskazał, że „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 KRTI z działaniami i przedsięwzięciami istniejącymi, realizowanymi bądź planowanymi do realizacji, które nie są ujęte w projektowanym dokumencie”. Jednak analiza dotycząca oddziaływań skumulowanych wskazuje na niespójności przeprowadzonej oceny. W celu określenia obszarów najbardziej wrażliwych na możliwość kumulacji negatywnych oddziaływań, autorzy prognozy zidentyfikowali obszary tzw. „hot spot-ów”, wskazujących miejsca kumulacji zamierzeń inwestycyjnych wynikających z ocenianego dokumentu (kilka terminali w niedalekiej odległości). Analizy oddziaływań skumulowanych przedstawione w dedykowanym ku temu rozdziale ograniczają się do wpływu kumulacji oddziaływań wynikających z realizacji innych dokumentów strategicznych z oddziaływaniami zidentyfikowanymi w ramach „hot spot-ów”, pomijając możliwość kumulacji negatywnych oddziaływań w miejscach gdzie znajdują się pojedyncze terminale. Taki sposób oceny nie uwzględnia możliwości kumulowania negatywnych oddziaływań na obszarach szczególnie wrażliwych, w tym obszarach chronionych, gdzie planowane są do realizacji nowe terminale. Analizy oddziaływań nowych terminali, również w kontekście skumulowanym znalazły się jednak w zupełnie innych miejscach dokumentu. Przykładowo, ocena oddziaływania realizacji terminala ID 57 Emilianowo k/Bydgoszczy (Obszar Chronionego Krajobrazu Wydmy Kotliny toruńsko-bydgoskiej), również w kontekście skumulowanym, znajduje się w rozdziale dotyczącym oddziaływania na krajobraz, natomiast terminala ID 70 Treeden Group (Obszar Natura 2000 Puszcza Sandomierska PLB180005) w rozdziale dotyczącym oddziaływania na bioróżnorodność. Brak odniesienia się do podobnych analiz w rozdziale dotyczącym oddziaływań skumulowanych utrudnia spójny odbiór dokumentu i sprawia wrażenie jego niekompletności. Należy ponadto podkreślić, że niewłaściwe jest przeniesienie analizy w zakresie oceny oddziaływań skumulowanych na etap postępowań administracyjnych dla przedsięwzięć (str. 169 prognozy ooś). System ocen oddziaływania na środowisko jest dwustopniowy. Analizy powinny być prowadzone zarówno na etapie strategicznym, jak i na etapie

inwestycyjnym, z zachowaniem adekwatności metod i danych do danego etapu. Informacje uzyskane na etapie strategicznym mogą być niezwykle przydatne na etapie realizacji inwestycji;

- Autorzy prognozy ooś posługują się sformułowaniem „istotny wpływ”, podczas gdy ustawa ooś wskazuje na konieczność identyfikacji znaczących oddziaływań. Prosimy o stosowanie nomenklatury ustawowej;
- projekt KRTI wspomina o 39 istniejących terminalach, jednak na potrzeby prognozy ooś wykorzystano dane udostępniane przez Urząd Transportu Kolejowego (UTK) oraz dostępne na stronie <http://www.intermodal-terminals.eu/>. Efektem tego zabiegu jest przeprowadzenie oceny dla 51 istniejących terminali, jednak bez wskazania, które terminale zostały wskazane jako priorytety inwestycyjne w KRTI;
- projekt KRTI wskazuje „w celu wykorzystania w pełni zalet transportu intermodalnego oraz zlikwidowania pojawiających się przestojów ładunków należy kontynuować wsparcie dla rozbudowy istniejących terminali położonych przede wszystkim na sieci TEN-T” (str. 66 KRTI), jednak nie wskazano jednoznacznie, które z wymienionych w projekcie KRTI czy jego prognozie terminali należą do sieci TEN-T. Dla przykładu: w sieci bazowej, której budowa ma zakończyć się do 2030 r., we wspomnianym wcześniej rozporządzeniu nr 1315/2013 została wskazana lokalizacja „Gdynia/Gdańsk”. Nie jest to jednoznaczne, gdyż w tych miejscowościach zgodnie z załącznikiem 2 do prognozy ooś znajdują się 4 inwestycje istniejące (2 Gdańsk, 2 Gdynia) oraz 2 planowane (1 Gdańsk, 1 Gdynia);
- wszystkie zapisy dotyczące dokumentów, dla których równolegle prowadzona jest strategiczna ocena oddziaływania na środowisko np. *PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. – zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku czy Program Budowy 100 Obwodnic na lata 2020 – 2030* należy zweryfikować pod kątem poprawności ze względu na niedawno wydane opinie GDOŚ (pismo z dnia 27 października 2020 r., znak: DOOŚ-TSOOŚ.410.7.2020.TW/KSz oraz pismo z dnia 3 listopada 2020 r., znak: DOOŚ-TSOOŚ.410.10.2020.TW);
- na str. 101 prognozy ooś przedstawiona jest informacja „W 2016 r. rząd przyjął Założenia do planów rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce na lata 2016-2020 z perspektywą do roku 2030. Dokument ten nie podlegał ocenie strategicznej”. Należy doprecyzować, że Założenia zostały przyjęte bez oceny strategicznej w wersji skróconej, jako koncepcja polityczna. Na str. 16 przyjętych Założeń przedstawiona została informacja: „W celu realizacji Założeń do planów rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce na lata 2016–2020 z perspektywą do roku 2030 MG MiŻS opracuje koncepcje oraz studia wykonalności dla poszczególnych śródlądowych dróg wodnych oraz brakujących połączeń. Dokumenty te będą procedowane zgodnie z wymogami prawnymi, w tym zostaną poddane strategicznym ocenom oddziaływania na środowisko”;

- w treści prognozy ooś często pojawiają się niejasne sformułowania typu „*Realizacja celów KRTI wpłynie generalnie pozytywnie na bezpieczeństwo ludzi.*” (str. 110) czy „*Na etapie eksploatacji wpływ terminala nie powinien generować znaczących negatywnych oddziaływań*” (str. 123). Tego typu zapisy uniemożliwiają właściwe zinterpretowanie wyników oceny w kontekście obowiązującego prawa, należy je skonkretyzować;

Podsumowując, biorąc pod uwagę powyższe uchybienia, w tym zwłaszcza fakt niepełnego udokumentowania braku możliwości wystąpienia znaczącego negatywnego oddziaływania na obszary Natura 2000 w związku z realizacją projektu KRTI, warunkiem koniecznym dla przyjęcia projektu KRTI jest dokonanie korekt i uzupełnień w prognozie ooś zgodnie z treścią niniejszego pisma.

*Z poważaniem,*

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





## GŁÓWNY INSPEKTOR SANITARNY

HŚ.BW.530.1.2020.KK

Warszawa, dnia 25 listopada 2020 r.

**Pan  
Andrzej Bittel  
Sekretarz Stanu  
w Ministerstwie Infrastruktury**

*Szanowny Panie Ministrze,*

w odpowiedzi na pismo Pana z dnia 29 października 2020 r. znak DTK-7.4602.132.2020 dotyczące opiniowania na podstawie art. 54 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko<sup>1</sup> projektu dokumentu pn. *Kierunki Rozwoju Transportu Intermodalnego w Polsce do 2030 z perspektywą do 2040* wraz z jego prognozą oddziaływania na środowisko uprzejmie proszę o przyjęcie następujących uwag do przedłożonych dokumentów.

*Kierunki Rozwoju Transportu Intermodalnego w Polsce do 2030 z perspektywą do 2040* to dokument strategiczny, który będzie określać cele związane z rozwojem transportu intermodalnego w Polsce – transportu opartego na przewozach towarów za pomocą różnych środków. Głównym celem przedmiotowego dokumentu jest stworzenie optymalnych warunków dla integracji międzygałęziowej w polskim systemie transportowym i zwiększenia wykorzystania transportu kolejowego w przewozach intermodalnych. Obecnie towary przewożone są w Polsce głównie transportem drogowym. Realizacja programu ma więc doprowadzić do przeniesienia znacznej części transportu towarów na kolej, jako środka bardziej przyjaznego środowisku.

Cel główny będzie realizowany przez cele szczegółowe dotyczące wsparcia multimodalnych łańcuchów logistycznych, działań wzmacniających pozycję konkurencyjną transportu intermodalnego wobec innych gałęzi transportu oraz wykorzystanie nowoczesnych

---

<sup>1</sup> Dz. U. z 2020 r. poz. 283, z późn. zm.

technologii wspierających organizację i rozwój przewozów intermodalnych. Najważniejszymi elementami transportu intermodalnego warunkującymi jego dalszy rozwój 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.

Wykorzystanie nowoczesnych technologii, wprowadzenie w szerszej skali procesów automatyzacji i cyfryzacji w logistyce dostaw poprawi efektywność działania transportu intermodalnego, wzmacniając jego konkurencyjność. Relatywnie niska efektywność funkcjonowania terminali intermodalnych oraz brak ujednoczonych i kompatybilnych na poziomie międzynarodowym systemów informacyjnych w lądowych i morsko-lądowych łańcuchach intermodalnych należą do podstawowych barier ograniczających rozwój transportu intermodalnego w Europie.

Załączona prognoza oddziaływania na środowisko zawiera szereg wskazań mających na celu przeciwdziałanie potencjalnym negatywnym oddziaływaniom, wynikającym z ustaleń *Kierunków Rozwoju Transportu Intermodalnego Polsce do 2030 z perspektywą do 2040*, na poszczególne elementy środowiska. Opiniowany dokument w sposób szczegółowy odnosi się do oddziaływań na stan zdrowia oraz warunki i jakość życia ludzi, w tym w zakresie zagadnień dotyczących ujęć i źródeł wody przeznaczonej do spożycia przez ludzi z uwzględnieniem obszarów stref ochronnych tych ujęć, standardów jakości powietrza atmosferycznego, zagrożeń dla wód podziemnych oraz narażenia mieszkańców na hałas, wibracje i zanieczyszczenie powietrza.

Należy jednak wskazać, że *Prognoza oddziaływania na środowisko dla projektu dokumentu strategicznego pn. Kierunki Rozwoju Transportu Intermodalnego Polsce do 2030 z perspektywą do 2040* w sposób niewystarczający odnosi się do zagadnień związanych z klimatem akustycznym w bezpośrednim sąsiedztwie planowanych inwestycji, w aspekcie 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.

Uprzejmie informuję, że na konieczność uwzględnienia powyższych elementów wskazano w piśmie z dnia 29 czerwca 2020 r. znak HŚ.BW.530.1.2020.AM, dotyczącym uzgodnienia zakresu i stopnia szczegółowości informacji wymaganych w prognozie oddziaływania na środowisko dla projektu dokumentu *Kierunki Rozwoju Transportu Intermodalnego*.

W ocenie Głównego Inspektora Sanitarnego *Prognoza oddziaływania na środowisko dla projektu dokumentu strategicznego pn. Kierunki Rozwoju Transportu Intermodalnego do 2030 r. z perspektywą do 2040 r.* powinna zostać uzupełniona o informacje dotyczące potencjalnego oddziaływania planowanych inwestycji na tereny chronione akustycznie, w szczególności tereny zabudowy mieszkaniowej/siedlisk ludzkich, zabudowy związanej ze stałym lub czasowym pobytem dzieci i młodzieży (jednostki oświatowe) oraz terenach rekreacyjnych, z uwzględnieniem kwestii zachowania dopuszczalnych poziomów hałasu.

Jednocześnie należy wskazać, że *Kierunki Rozwoju Transportu Intermodalnego do 2030 r. z perspektywą do 2040 r.* wyznaczają ogólne ramy dla ewentualnej realizacji inwestycji, które mogą zakwalifikować się do przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko. W takim przypadku inwestycje te będą wymagać uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, a także mogą wymagać przeprowadzenia postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko wynikającego z przepisów 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*. W ramach takiej oceny, o ile jej przeprowadzenie okaże się konieczne dla konkretnych inwestycji, dokonana powinna być szczegółowa analiza jakościowa oraz ilościowa wpływu danego przedsięwzięcia na środowisko, w tym na zdrowie ludzi.

Z poważaniem

z up. Głównego Inspektora Sanitarnego  
Krzysztof Saczka  
Zastępca Głównego Inspektora Sanitarnego

/dokument podpisany elektronicznie/





# URZĄD MORSKI W GDYNI

www.umgdy.gov.pl

INZ.8103.37.2.2020.AD

za dowodem doręczenie

Gdynia, 25.11.2020 r.

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

Dotyczy: opinii projektu dokumentu „Kierunki Rozwoju Transportu Intermodalnego w Polsce do 2030 z perspektywą do 2040” wraz z prognozą oddziaływania na środowisko ww. dokumentu.

Działając zgodnie z wymogami określonymi w art. 46 ust. 1 i 2 oraz art. 54 ust. 1, w związku z art. 57 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 (Dz. U. z 2020 poz. 2083, z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą ooś” oraz z 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 pismo z dnia 29 października znak DTK-7.4602.132.2020

Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni  
opiniuje pozytywnie

przedłożony projekt dokumentu „Kierunki Rozwoju Transportu Intermodalnego w Polsce do 2030 z perspektywą do 2040” wraz z prognozą oddziaływania na środowisko ww. dokumentu

## Uzasadnienie

Ministerstwo Infrastruktury pismem znak DTK-7.4602.132.2020 z dnia 29 października 2020 r. (data wpływu: 30.10.2020 r.) wystąpiło do Dyrektora Urzędu Morskiego o opinię projektu dokumentu „Kierunki Rozwoju Transportu Intermodalnego w Polsce do 2030 z perspektywą do 2040” wraz z prognozą oddziaływania na środowisko ww. dokumentu.

Zgodnie z wymogami art. 46 ust. 2 ustawy ooś, projekty polityk, strategii, planów lub programów opracowywane lub przyjmowane przez organy administracji, wyznaczające ramy dla późniejszej realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, wymagają przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania. Zgodnie z wymogami art. 57 ust. 2 ustawy ooś, w przypadku gdy planowana realizacja danego dokumentu dotyczy

ul. Chrzanowskiego 10, 81-338 Gdynia ☎ (058) 355 3431  
fax: (058) 661 66 97

obszarów morskich, organem właściwym w sprawach opiniowania i uzgadniania w ramach strategicznych ocen oddziaływania na środowisko jest Dyrektor Urzędu Morskiego.

Prognoza oddziaływania na środowisko dokumentu „Kierunki Rozwoju Transportu Intermodalnego w Polsce do 2030 z perspektywą do 2040” uwzględnia uzgodniony zakres i stopień szczegółowości informacji wymaganych w prognozie wskazany w piśmie Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni z dnia 16 czerwca 2020 r. znak INZ.8103.37.2020.ASW oraz zawiera informacje i analizy potrzebne do przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko, o których mowa w art. 51 ust. 2, art. 52 ust. 1 i 2 ustawy ooś.

W związku z powyższym Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni opiniuje bez uwag przedłożoną dokumentację prognozy oddziaływania na środowisko projektu dokumentu „Kierunki Rozwoju Transportu Intermodalnego w Polsce do 2030 z perspektywą do 2040”.

Z up. DYREKTORA  
URZĘDU MORSKIEGO W GDYNI

*mgr inż. Jacek Kosmólski*  
Główny Inspektor  
Inspektoratu Nadzoru Zabudowy  
i Zagospodarowania Przestrzennego

Otrzymują:

1. Adresat;
2. INZ a/a.

Kopia:

1. IOŚ w/m;

Zgodnie z art. 13 ogólnego rozporządzenia o ochronie danych osobowych z dnia 27 kwietnia 2016 r. (Dz. Urz. UE L 119 z 04.05.2016) informujemy, iż:

1) administratorem Pani/Pana danych osobowych jest Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni, ul. Chrzanowskiego 10, 81-338 Gdynia; 2) kontakt z Inspektorem Ochrony Danych: Artur Bojarski – [iod@umgdyn.gov.pl](mailto:iod@umgdyn.gov.pl); 3) Pani/Pana dane osobowe przetwarzane będą w związku z realizacją obowiązku prawnego ciążącego na administratorze (art. 6 ust. 1 lit. c) oraz wykonywaniem przez administratora zadań realizowanych w interesie publicznym lub sprawowania władzy publicznej powierzonej administratorowi (art. 6 ust. 1 lit. e) na podstawie: Ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej oraz Ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego; 4) odbiorcami Pani/Pana danych osobowych będą wyłącznie podmioty uprawnione do uzyskania danych osobowych na podstawie przepisów prawa oraz podmioty, które przetwarzają dane na zlecenie administratora tj. dostawcy usług IT; 5) Pani/Pana dane osobowe przechowywane będą do chwili realizacji zadania, do którego zostały zebrane a następnie, jeśli chodzi o materiały archiwalne, przez czas wynikający z przepisów ustawy z dnia 14 lipca 1983 r. o narodowym zasobie archiwalnym i archiwach (Dz.U. 2018 r. poz. 217 ze zm.); 6) posiada Pani/Pan prawo żądania od administratora dostępu do danych osobowych oraz uzyskania ich kopii, prawo do ich sprostowania, usunięcia lub ograniczenia przetwarzania, prawo do wniesienia sprzeciwu wobec przetwarzania; 7) ma Pani/Pan prawo wniesienia skargi do organu nadzorczego – Prezesa Urzędu Ochrony Danych Osobowych; 8) podanie danych osobowych w zakresie wymaganym ww. ustawodawstwem jest obligatoryjne, brak podania danych uniemożliwi załatwienie Pani/Pana sprawy.

ul. Chrzanowskiego 10, 81-338 Gdynia ☎ 58 355 3431  
fax: 58 661 66 97

100  
LAT

ZASŁUBIN POLSKI Z MORZEM  
POLSKIEJ ADMINISTRACJI MORSKIEJ  
POLSKIEGO SZKOŁNICTWA MORSKIEGO



MGMZS  
Marszewska Gospodarka Morskiej  
Zeglugi Śródmiejskiej

100 LAT  
Polska Morska

#PolskaMorska

#100LatPolskiMorskiej



## 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.52000.2.20.AZ(7)

Szczecin, dnia 25 listopada 2020 r.

Szanowny Pan

**Andrzej Bittel**

Sekretarz Stanu

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

dot.: opinii do projektu dokumentu pn. „Kierunki Rozwoju Transportu Intermodalnego w Polsce do 2030 z perspektywą do 2040” wraz z jego prognozą oddziaływania na środowisko.

Szanowny Panie Ministrze,

działając na podstawie:

- art. 57 ust. 2, w związku z art. 54 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 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 29 października 2020 r., znak: DTK-7.4602.132.2020 (wplynęło 29 października br. przez Elektroniczną Platformę Usług Administracji Publicznej ePUAP), w sprawie jak w nagłówku, informuję, że

### opiniuję pozytywnie

przedłożony projekt dokumentu pn. „Kierunki Rozwoju Transportu Intermodalnego w Polsce do 2030 z perspektywą do 2040” wraz z jego prognozą oddziaływania na środowisko.

### Uzasadnienie

1. Projekt dokumentu pn. „Kierunki Rozwoju Transportu Intermodalnego w Polsce do 2030 z perspektywą do 2040”, zwanego dalej „projektem dokumentu KRTI” określa cele związane z rozwojem transportu intermodalnego w Polsce, tj. transportu opartego na przewozach towarów za pomocą różnych środków. Obejmuje zestaw działań infrastrukturalnych (budowa, przebudowa, modernizacja) oraz nieinfrastrukturalnych (legislacyjnych, planistycznoanalitycznych, organizacyjnych, fiskalnych, itp.) do 2030 r., z perspektywą do 2040 r.
2. Projekt dokumentu KRTI uwzględnia cele postawione w szeregu dokumentach o charakterze strategicznym na poziomie ogólnounijnym i krajowym.



Głównym celem strategicznym określonym w *projekcie dokumentu KRTI* jest stworzenie optymalnych 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. Swoim zasięgiem dokument ten obejmuje obszar całego kraju, w tym porty morskie, ze szczególnym uwzględnieniem wschodniej części Polski.

Obecnie towary przewożone są w Polsce głównie transportem drogowym, a realizacja zapisów dokumentu ma przyczynić się przeniesienia znacznej części transportu towarów na kolej, jako środka bardziej przyjaznego środowisku, tak aby transport drogowy dotyczył jedynie pierwszej i ostatniej mili, a nie odbywał się na całej drodze ładunku, powodując zatory komunikacyjne.

3. *Projekt dokumentu KRTI* identyfikuje działania zmierzające do rozwoju określonych gałęzi transportu i uwzględnianie potrzeby w ramach ich przyszłego dofinansowania w perspektywie finansowej 2021 - 2027.

Przedmiotem opracowania było:

- a) zidentyfikowanie kluczowych tras kolejowych oraz określenie lokalizacji terminali kontenerowych istotnych dla przewozów intermodalnych i określenie podstawowych działań w zakresie ich modernizacji/budowy,
  - b) określenie potrzeb w zakresie taboru kolejowego służącego przewozom skonteneryzowanym,
  - c) określenie potrzeb w zakresie wyposażenia technicznego terminali,
  - d) określenie potrzeb w zakresie rozwoju systemów telematycznych i informacyjnych związanych z transportem ładunków wykorzystujących intermodal,
  - e) określenie działań eliminujących bariery rozwoju przewozów intermodalnych, w tym opracowanie planu likwidacji barier prawnych i infrastrukturalnych do korzystania z kolejowych przewozów towarowych.
4. Należy wskazać, że *projekt dokumentu KRTI* nie ma charakteru dokumentu identyfikującego listę planowanych inwestycji. Nie wskazuje on, ani nie narzuca lokalizacji czy też rozmiaru lub parametrów terminali intermodalnych. Dokument ten wyznacza raczej ramy dla rozwoju transportu intermodalnego, wskazując na rodzaje interwencji państwa stymulujące działania niezbędne, aby taki transport otrzymał wsparcie i mógł się rozwijać. Ponadto poszczególne inwestycje w zakresie rozbudowy sieci transportowych takich jak np. drogi i linie kolejowe, są określone w innych programach, dla których także przeprowadzana jest strategiczna ocena oddziaływania na środowisko.
  5. Po zapoznaniu się z *projektem dokumentu KRTI* nie wnosimy uwag do jego zapisów, jednakże dodatkowo wskazujemy, że mało uwagi poświęca się w nim koncepcji rozwoju żeglugi śródlądowej, która niewątpliwie jest jednym z najtańszych i najbardziej ekologicznych gałęzi w łańcuchach dostaw.

Transport śródlądowy i jego globalny udział to ok 25% całkowitych przewozów w krajach z dobrze rozwiniętą tą gałęzią gospodarki. Jednostki żeglugi śródlądowej mają niskie zużycie energii, także niemal mały udział w emisji gazowych i stałych zanieczyszczeń wydzielanych przez cały transport towarowy. Również hałas pochodzący z ruchu statku rzeczno-godowego ma wartości poniżej dopuszczalnej granicy czyniąc drogi wodne nieporównywalnie ciche w stosunku do autostrad czy kolei. Ponadto biorąc pod uwagę aspekt ekonomiczny to opłacalność transportu rzeczno-godowego jest o wiele lepsza niż transportu drogowego.



Bardzo ważną kwestią do rozważenia powinna być również sprawa rozwoju portów rzecznych, stoczni i innych firm, które w obrębie tych portów prowadzą lub mogłyby prowadzić produkcję swoich wyrobów. Jest to na tyle istotne, że spora część firm przed podjęciem decyzji o rozpoczęciu działalności bierze pod uwagę lokalizację i związaną z tym możliwość szybkiego i taniego transportu do odbiorców. Dobre rozwiązania dotyczące transportu śródlądowego z pewnością przyczyniają się do tworzenia nowych firm i zakładów, a co za tym idzie, miejsc pracy.

Ponadto analizą powinna być również objęta sprawa udrażniania śródlądowych dróg wodnych, połączeń między rzekami, a także budowa rzecznych terminali intermodalnych, bowiem wraz z rozwojem żeglugi śródlądowej podniesie się również prestiż i znaczenie polskich portów morskich. Spowoduje to budowę nowych nabrzeży i infrastruktury portowej, budowę nowych nowoczesnych jednostek do obsługi tych portów, a także powstawanie nowych miejsc pracy.

6. Celem przeprowadzonej procedury strategicznej oceny oddziaływania na środowisko, w ramach której opracowano *prognozę oddziaływania na środowisko*, było m.in. przeanalizowanie, w jaki sposób i w jakim stopniu realizacja ustaleń *projektu dokumentu KRTI* może powodować negatywne lub pozytywne skutki na środowisko.

W przedstawionej *prognozie oddziaływania na środowisko* wskazano główne informacje donoszące się do poszczególnych komponentów środowiskowych. Dokument ten podsumowuje wyniki przeprowadzonych analiz w zakresie zbieżności *projektu dokumentu KRTI* z zasadą zrównoważonego rozwoju, a także innymi strategiami, politykami, programami i planami w dziedzinie transportu, obowiązującymi na szczeblu międzynarodowym, krajowymi, regionalnym i lokalnym. Ważnym celem *prognozy oddziaływania na środowiska* była identyfikacja ewentualnego wpływu na środowisko wdrożenia *projektu dokumentu KRTI* oraz przedstawienie propozycji działań zapobiegawczych, czy ograniczających ten wpływ.

Zwrócono uwagę na wyszczególnienie tych aspektów, które mogą mieć znaczenie w kontekście transportu. Wskazano, że głównym problemem ochrony środowiska związanym z transportem jest hałas, dotyczący obszary zabudowy mieszkaniowej. Problem ten w największym stopniu dotyczy transportu drogowego, jednakże ze względu na złą jakość taboru i infrastruktury dotyczy on również kolei.

7. Po zapoznaniu się z prognozą oddziaływania na środowisko do *projektem dokumentu KRTI* stwierdza się, że uwzględnia ona uzgodniony zakres i stopienia szczegółowości informacji wymaganych w prognozie wskazany m.in. w piśmie Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie z dnia 8 czerwca 2020 r., znak: OW.52001.4.20.AZ(2).

Mając na uwadze powyższe informacje oraz *art. 57 ust 2 ustawy ooś*, zgodnie z którym, 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 - zaopiniowano pozytywnie przedłożony projekt dokumentu pn. „*Kierunki Rozwoju Transportu Intermodalnego w Polsce do 2030 z perspektywą do 2040*” wraz z jego *prognozą oddziaływania na środowisko*.

W związku z powyższym Dyrektor Urzędu Morskiego w Szczecinie przedkłada niniejszą opinię do wykorzystania zgodnie z *art. 54 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:

3. IRM (eDok)
4. KPd (eDok)
5. KPdr (eDok)
6. KPe (eDok)
7. KPk (eDok)
8. KPn (eDok)
9. KPt (eDok)
10. OŚ (eDok)
11. ON (eDok)
12. DBM (eDOK)
13. GPG (eDOK)
14. TI (eDOK)
15. PO (eDOK)

5200020002-7

az/DU