



**INFRASTRUKTURA
I ŚRODOWISKO**
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI



**MINISTERSTWO
INFRASTRUKTURY
I ROZWOJU**

**UNIA EUROPEJSKA
FUNDUSZ SPÓJNOŚCI**



Zamówienie jest współfinansowane przez Unię Europejską ze środków Funduszu Spójności w ramach pomocy technicznej Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko

**Raport z udziału
społeczeństwa w procesie
strategicznej oceny oddziaływania
na środowisko Dokument
Implementacyjny do Strategii
Rozwoju Transportu do 2020
(z perspektywą do 2030 r.)**

Zamawiający:

Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju

Sierpień 2014 r.

Spis treści

Rozdział	Strona
1.1. Informacja ogólna	5
1.2. Podstawa prawna	6
2. Etap I - konsultacje nieformalne	6
2.1. Przebieg konsultacji.....	6
2.2. Zainteresowanie społeczne udziałem w konsultacjach społecznych.....	8
2.2.1. Respondenci.....	8
2.2.2. Tematyka wnoszonych wniosków i uwag.....	9
3. Etap II - udział społeczeństwa w opracowaniu dokumentu zgodnie z ustawą ooś	12
3.1. Przebieg konsultacji.....	12
3.2. Zainteresowanie społeczne udziałem w konsultacjach społecznych.....	14
3.2.1. Respondenci.....	14
3.2.2. Tematyka wnoszonych wniosków i uwag.....	15
4. Podsumowanie konsultacji społecznych wnioski i najważniejsze zagadnienia poruszane w uwagach.....	18
5. Załączniki	23

Spis ilustracji

Rysunek	Strona
Rysunek 2.1. Widok ogólny strony internetowej MIR- ogłoszenie.	7
Rysunek 2.2. Widok ogólny strony internetowej projektu.	8
Rysunek 2.3. Udział społeczeństwa w konsultacjach społecznych w Etapie I-szym.....	9
Rysunek 2.4. Udział wniosków dotyczących problematyki oddziaływania na środowisko projektu Dokumentu Implementacyjnego.	10
Rysunek 2.5. Tematyka wniesionych uwag środowiskowych w Etapie I-szym.....	11
Rysunek 3.2. Widok ogólny strony internetowej NGO – ogłoszenie o konsultacjach	12
Rysunek 3.1. Widok ogólny strony internetowej zakładki "Konsultacje"	13
Rysunek 3.3. Statystyka rozdziału uwag zgłoszonych podczas Etapu II-go.	15
Rysunek 3.4. Rozkład procentowy dotyczący uwag wnoszonych do Prognozy w Etapie II-gim konsultacji.....	15
Rysunek 3.5. Tematyka wniosków i uwag wniesionych w ramach Etapu II-go konsultacji.....	16
Rysunek 4.1. Gałęzie transportu, których dotyczyła największa liczba wniesionych uwag i wniosków w Etapie I-szym.....	19
Rysunek 4.2. Pozostałe gałęzie transportu, które leżały w sferze zainteresowania respondentów w Etapie I-szym.....	19
Rysunek 4.3. Rozkład procentowy wniosków Etapu I uwzględnionych i nieuwzględnionych w ostatecznej wersji DI.	20
Rysunek 4.4. Procentowy rozkład wniosków i uwag zgłaszanych w Etapie II-gim konsultacji.	20
Rysunek 4.5. Statystyka uwzględnionych i nieuwzględnionych uwag do prognozy zgłoszonych w Etapie II-gim konsultacji.	21
Rysunek 4.6. Schemat konsultacji społecznych w ramach procesu prognozy oddziaływania na środowisko projektu DI.....	22

Spis skrótów

DI	Dokument Implementacyjny do Strategii Rozwoju Transportu
ustawa ooś	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 środowisko (Dz. U. Nr 199 poz. 1227 z późn. zm.)
Dyrektywa SEA	Dyrektywa 2001/42/WE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY z dnia 27 czerwca 2001 r. w sprawie oceny wpływu niektórych planów i programów na środowisko
GDDKiA	Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad
GDOŚ	Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska
GIS	Główny Inspektor Sanitarny
KZGW	Krajowy Zarząd Gospodarki Wodnej
NGO	Non governmental organisation (skrót z j. angielskiego określający organizacje pozarządowe)
UM	Urząd Morski
SRT	Strategia Rozwoju Transportu

1. Wstęp

Podstawowym celem niniejszego raportu jest przedstawienie przebiegu i wniosków z przeprowadzonej w okresie od grudnia 2013 roku do kwietnia 2014 roku kampanii informacyjnej oraz konsultacji społecznych w ramach procesu strategicznej oceny oddziaływania środowisko projektu Dokumentu Implementacyjnego. W raporcie zawarto również informacje dotyczące konsultacji społecznych Dokumentu Implementacyjnego.

Dokument Implementacyjny do Strategii Rozwoju Transport do 2020 (z perspektywą do 2030 r.) będąc uszczegółowieniem *Strategii Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku)* określa cele operacyjne do realizacji w latach 2014 – 2020 w obszarze transportu drogowego, kolejowego, morskiego i wodnego śródlądowego przy wykorzystaniu środków funduszy UE. W ślad za celami operacyjnymi zidentyfikowano oraz oszacowano wartości planowanych rezultatów podejmowanych działań.

W oparciu o ustalone cele operacyjne oraz planowane rezultaty opracowano zestaw kryteriów wyboru projektów, które posłużyły do sporządzenia rankingu inwestycji drogowych, kolejowych, morskich i wodnych śródlądowych do dofinansowania ze środków funduszy UE, w tym środków Funduszu Spójności (FS), środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego (EFRR) oraz środków instrumentu „Łącząc Europę” (CEF). Na podstawie przygotowanego rankingu ustalona zostanie ostateczna lista inwestycji, które otrzymają dofinansowanie w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2014-2020 (POIiŚ 2014-2020) oraz w ramach Programu Operacyjnego Polska Wschodnia na lata 2014-2020 (POPW 2014-2020). Należy zaznaczyć, iż wszystkie propozycje projektów do realizacji w okresie 2014-2020 były przygotowywane przy założeniu, że program inwestycyjny objęty POIiŚ 2007-2013 zostanie w całości zrealizowany do 2015 r. Jednak, w przypadku braku możliwości spełnienia tego warunku, w celu zapewnienia spójności sieci transportowej, inwestycje planowane wstępnie ze środków POIiŚ 2007-2013 uzupełnią listę inwestycji do realizacji ze środków POIiŚ 2014-2020 i CEF.

W celu usprawnienia procesu przygotowania oraz wdrożenia projektów transportowych *Dokument Implementacyjny do Strategii Rozwoju Transport do 2020 (z perspektywą do 2030 r.)* określa również podstawowe informacje o planowanych inwestycjach oraz zasadnicze etapy realizacji projektów.

W tym miejscu należy podkreślić, że *Dokument Implementacyjny do Strategii Rozwoju Transport do 2020 (z perspektywą do 2030 r.)* określa sposób realizacji krajowych celów w zakresie sektora transportu i koncentruje się zatem na inwestycjach o charakterze strategicznym dla terytorium całego kraju. Należy jednak również zaznaczyć, że istotnym obszarem kształtowania polityki transportowej pozostaje organizacja transportu publicznego w miastach. Niemniej strategii rozwoju transportu w miastach, określające m.in. cele w zakresie transportu publicznego tworzone są na poziomie lokalnym, a za realizację projektów odpowiedzialne są poszczególne jednostki samorządu terytorialnego. Warto jednak podkreślić, że zgodnie z zasadą polityki spójności 2014-2020 dotyczącą zintegrowanego podejścia terytorialnego, szczególnym instrumentem interwencji w zakresie transportu publicznego będą opracowywane przez władze samorządowe *Strategie Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych*.

W ramach strategicznej oceny oddziaływania na środowisko projektu *DI do Strategii Rozwoju Transport do 2020 (z perspektywą do 2030 r.)* została przygotowana prognoza oddziaływania na środowisko tego projektu dokumentu. Proces Strategicznej oceny oddziaływania na środowisko określony jest w Dziale VI 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. 2013 poz. 1235 z późn. zm.) („ustawa OOS”) i jest wymagany w dyrektywą 2001/42/UE. Przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko wymagają między innymi projekty programów w dziedzinie transportu, opracowywane przez organy administracji.

Prognoza oddziaływania na środowisko ma za zadanie dostarczyć organom podejmującym decyzję w sprawie przyjęcia Dokumentu Implementacyjnego, a także innym organom i społeczeństwu, informacji na temat skutków przyjęcia i wdrożenia lub nie, planowanego dokumentu na środowisko, w tym na zdrowie ludzi. Zakres prognozy określa art. 51 ust. 2 ustawy OOS. Dodatkowo, zakres ten został uszczegółowiony przez Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska, Głównego Inspektora Sanitarnego oraz dyrektorów urzędów morskich.

Przedstawiona do konsultacji prognoza spełnia wymogi określone w:

- art. 51 ustawy OOŚ,
- piśmie Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska (pismo nr DOOŚsoos.411.19.2013.JP-1 z dnia 27 stycznia 2014 r.),
- piśmie Głównego Inspektora Sanitarnego (pismo nr GIS-HŚ-NS-073-125/EN/13 z dnia 31 grudnia 2013 r.),
- piśmie UM Słupsk (pismo OW-B5-074/02/14 z dnia 13 stycznia 2014 r.),
- piśmie UM Szczecin (pismo OW-IV-072/001/04/14 z dnia 13 stycznia 2014 r.),
- piśmie UM Gdynia (pismo INZ/ZP-8316/149/13 z dnia 13.01.2014 r.).

W ramach prac nad prognozą przyjęto stopień szczegółowości adekwatny do poziomu szczegółowości zapisów projektu DI.

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 (Dz.U. 2013 r. poz. 1235 z zmianami późn. zm.)* (ustawa OOŚ), w ramach strategicznej oceny zapewnia się udział społeczeństwa w opracowaniu Dokumentu Implementacyjnego. W przedmiotowym przypadku proces ten był znacznie szerszy niż warunkuje ww. ustawa, ponieważ m.in. był powiększony o konsultacje nieformalne.

1.1. Informacja ogólna

Zgodnie z ustawą ooś organ opracowujący projekt dokumentu poddaje projekt wraz z prognozą oddziaływania na środowisko opiniowaniu przez Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska i Głównego Inspektora Sanitarnego, a w przypadku gdy planowana realizacja danego dokumentu dotyczy obszarów morskich również dyrektora urzędu morskiego. Organ opracowujący projekt dokumentu również **zapewnia możliwość udziału społeczeństwa**, czyli prowadzi tzw. konsultacje społeczne. W myśl ustawy ooś przez podanie informacji do publicznej wiadomości rozumie się

- Udostępnienie informacji na stronie Biuletynu Informacji Publicznej organu właściwego w sprawie,
- Ogłoszenie informacji, w sposób zwyczajowo przyjęty, w siedzibie organu właściwego w sprawie,
- Ogłoszenie informacji poprzez obwieszczenie w sposób zwyczajowo przyjęty w miejscu planowanego przedsięwzięcia a w przypadku projektu dokumentu wymagającego udziału społeczeństwa – w prasie o odpowiednim do rodzaju dokumentu zasięgu,
- Zgodnie z dyrektywą¹ skuteczny udział społeczeństwa w podejmowaniu decyzji umożliwia temu społeczeństwu wyrażenie, a decydentom branie pod uwagę opinii i uwag, które mogą mieć związek z tymi decyzjami, zwiększając w ten sposób odpowiedzialność i przejrzystość procesu podejmowania decyzji oraz wnosząc wkład w publiczną świadomość w zakresie kwestii dotyczących środowiska i w poparcie dla podjętych decyzji. Dyrektywa ta, w ślad za art. 7 konwencji z Aarhus, przewiduje udział społeczeństwa dotyczący planów i programów odnoszących się do środowiska.
- W myśl przywołanych przepisów społeczeństwo jest uprawnione do wyrażania komentarzy i opinii zanim podjęte zostaną decyzje dotyczące planów i programów.
- Przeprowadzając komentarze, uwagi i opinie wyrażone przez społeczeństwo, właściwe władze powinny dołożyć wszelkich starań, aby poinformować społeczeństwo o podjętych decyzjach oraz przyczynach i przemyśleniach, na których oparto te decyzje, w tym informacjach o procesie udziału społeczeństwa.

¹ Dyrektywa 2003/35/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 maja 2003 r. przewidująca udział społeczeństwa w odniesieniu do sporządzania niektórych planów i programów w zakresie środowiska oraz zmieniająca w odniesieniu do udziału społeczeństwa i dostępu do wymiaru sprawiedliwości dyrektywę Rady 85/337/EWG i 96/61/WE

Konsultacje społeczne w ramach ww. procesu strategicznej oceny oddziaływania na środowisko przedmiotowego dokumentu podzielono na dwa etapy. **Pierwszy etap, zakończony w dniu 5 lutego 2014 roku**, dotyczył możliwości wyrażenia opinii nt. projektu *Dokumentu Implementacyjnego do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.)* oraz możliwości zgłoszenia wszelkich innych uwag i wniosków w tym wskazania obszarów, które powinny zostać objęte analizami w przedmiotowej strategicznej ocenie oddziaływania na środowisko.

W drugim etapie, zakończonym w dniu 18 kwietnia 2014 roku zaprezentowana została m.in. prognoza wpływu ww. dokumentu na środowisko i zapewniono udziału społeczeństwa w procesie strategicznej oceny oddziaływania na środowisko, zgodnie z przepisami działu III rozdział 1 i 3 *ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko*

Przeprowadzone zostały również jednodniowe konferencje w wybranych ośrodkach miejskich w kraju. Konferencje odbyły się:

- 21 marca w Rzeszowie w gmachu Podkarpackiego Urzędu Wojewódzkiego,
- 25 marca w Katowicach w gmachu Uniwersytetu Śląskiego, Wydziału Prawa i Administracji,
- 1 kwietnia w Szczecinie w gmachu Zachodniopomorskiego Urzędu Wojewódzkiego,
- 4 kwietnia w Warszawie w gmachu Mazowieckiego Urzędu Wojewódzkiego,

1.2. Podstawa prawna

Prawo krajowe

- Konstytucja Rzeczypospolitej Polskiej tekst uchwalony w dniu 2 kwietnia 1997 r. przez Zgromadzenie Narodowe. (Dz.U. 1997, nr 78 poz. 483)
- 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 środowisko (Dz.U. 2013 r. poz. 1235 zmianami późn. zm.) (ustawa OOS).
- Ustawa z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju (ustawa zppr)

Prawo unijne i międzynarodowe

- Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2001/42/WE z dnia 27 czerwca 2001 r. w sprawie oceny wpływu niektórych planów i programów na środowisko (Dz. Urz. WE L 41 z 14.02.2003)
- Dyrektywa parlamentu Europejskiego i Rady 2003 /35/WE z dnia 26 maja 2003 r. przewidująca udział społeczeństwa w odniesieniu do sporządzania niektórych planów i programów w zakresie środowiska oraz zmieniająca w odniesieniu do udziału społeczeństwa i dostępu do wymiaru sprawiedliwości dyrektywę Rady 85/337/EWG i 96/61/WE (Dz. Urz. UE L 156 z 25.06.2003)
- Konwencja o dostępie do informacji, udziale społeczeństwa w podejmowaniu decyzji oraz dostępie do sprawiedliwości w sprawach dotyczących środowiska sporządzona w Aarhus z dnia 25 czerwca 1998 r. (Dz.u. nr 78 poz. 706)

2. Etap I - konsultacje nieformalne

2.1. Przebieg konsultacji

Etap I miał charakter nieformalny z punktu widzenia wymogów dotyczących procedury strategicznej oceny oddziaływania. Etap ten był realizowany równolegle z konsultacjami społecznymi Dokumentu Implementacyjnego, które wynikają z *ustawy z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju (Dz. U.2006 nr 227, poz. 1658)*. Na tym etapie społeczeństwo w okresie 35 dni czyli od 2 stycznia do 5 lutego 2014 r. mogło zapoznać się z projektem Dokumentu Implementacyjnego, mieli możliwość wniesienia uwag i wniosków dotyczących treści projektu DI oraz kwestii ochrony środowiska. Celem tego etapu konsultacji było również zebranie informacji dotyczących kwestii problemowych z zakresu środowiska i obszarów, które należałoby szerzej lub szczegółowiej ująć w prowadzonych analizach.

Minister Infrastruktury i Rozwoju ogłoszeniem z dnia 19 grudnia 2013 roku (sygn. DF4mkr-0831-2b(30) /13) dokonał zawiadomienia o możliwości zapoznania się z niezbędną dokumentacją sprawy oraz wskazał terminy i miejsca składania uwag i wniosków. Społeczeństwo otrzymało zawiadomienie za pośrednictwem informacji prasowych, tablic ogłoszeniowych urzędów oraz przez strony internetowej Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju, inwestorów i urzędów administracji rządowej oraz samorządowej. Mając powyższe na uwadze zawiadomienie odbyło się w szczególności poprzez:

- zamieszczenie ogłoszenia w gazetach, dwukrotnie w Gazecie Polskiej oraz jednokrotnie w Gazecie Wyborczej,
- zamieszczenie ogłoszenia na stronie BIP i na tablicy ogłoszeń w siedzibie Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju,
- zamieszczenie ogłoszenia na stronie Bazy organizacji pozarządowych <http://wiadomosci.ngo.pl/wiadomosci/950720.html>,
- wysłanie ogłoszenia wraz z zaproszeniem do udziału w konsultacjach społecznych do partnerów społecznych MIR,
- wysłanie ogłoszenia wraz z zaproszeniem do udziału w konsultacjach społecznych do wybranych lokalnych i ogólnopolskich organizacji pozarządowych NGO's,
- przekazanie ogłoszenia do Urzędów Wojewódzkich, Urzędów Marszałkowskich, Starostw, Urzędów Miast na prawach powiatów z prośbą o umieszczenie na stronie BIP i na tablicach ogłoszeń,
- zamieszczenie ogłoszenia na specjalnie stworzonej dla potrzeb strategicznej oceny stronie internetowej www.srt-2020.pl.



Rysunek 2.1. Widok ogólny strony internetowej MIR- ogłoszenie.

Ponadto opracowana została strona internetowa projektu <http://www.srt-2020.pl/>, na której zamieszczone zostały najważniejsze informacje związane z przedmiotem konsultacji oraz inne informacje dotyczące procesu strategicznej oceny oddziaływania na środowisko, w szczególności:

- Projekt Dokumentu Implementacyjnego,
- Ogłoszenia o rozpoczęciu konsultacji,
- Terminy poszczególnych etapów konsultacji,
- Sposoby wnoszenia wniosków i uwag,
- Informacje związane z możliwością zapoznania się z dokumentacją,
- Opinie organów.



Rysunek 2.2. Widok ogólny strony internetowej projektu.

Powyższa strona internetowa na bieżąco jest aktualizowana.

Sposób składania uwag:

- drogą elektroniczną za pośrednictwem ankiety on-line na stronie internetowej projektu <http://www.srt-2020.pl/>.
 - drogą elektroniczną na adresy e-mail.
 - listownie na adres: WS Atkins-Polska Sp. z o.o. ul. Zwycięstwa 10 (44-100), Gliwice (z dopiskiem „Konsultacje społeczne”). Ponadto uwzględniano zgłoszenia na adres Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju, ul. Wspólna 2/4 (00-926), Warszawa lub ul. Chałubińskiego 4/6 00-926, Warszawa.
 - ustnie do protokołu w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju w budynku przy ul. Chałubińskiego 4/6 w Warszawie (pok. nr 501A, budynek B w godzinach od 9.00-15.00).
 - składając wypełnioną ankietę lub pismo bezpośrednio w miejscu, udostępnienia dokumentów:
 - ✓ w siedzibie Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju przy ul. Chałubińskiego 4/6 jw.
 - ✓ za pośrednictwem 16 regionalnych oddziałów Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad.
- Dodatkowo na potrzeby konsultacji społecznych udostępniony został numer telefonu: (22) 390 59 58.
Na potrzeby zebrania opinii opracowane zostały ankiety (on-line oraz PDF), które miały ułatwić respondentom składanie uwag i wniosków.

Dokumentacja sprawy dostępna była w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju w budynku przy ul. Chałubińskiego 4/6 w Warszawie (pok. nr 501A, budynek B w godzinach od 9.00 - 15.00), w siedzibach oddziałów terenowych Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad (adresy i godziny urzędowania dostępne na stronie <http://www.srt-2020.pl/>) oraz na stronie internetowej projektu <http://www.srt-2020.pl/>.

2.2. Zainteresowanie społeczne udziałem w konsultacjach społecznych

2.2.1. Respondenci

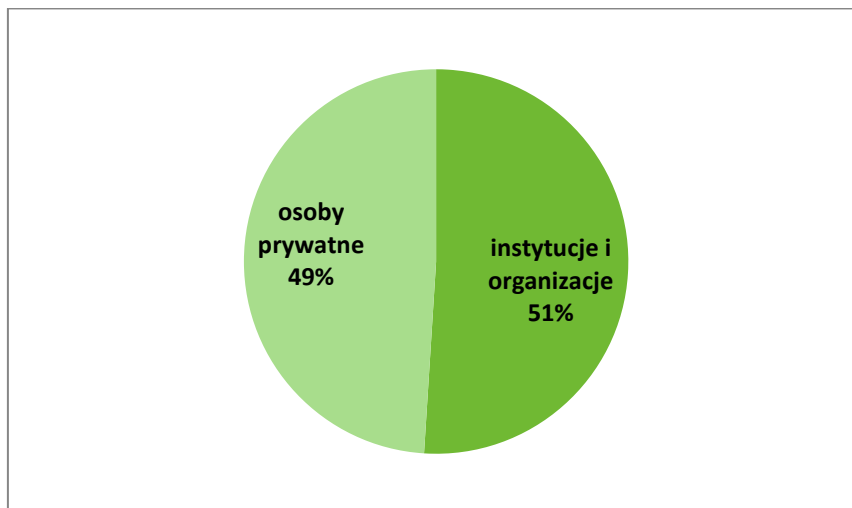
W konsultacjach mogli wziąć udział wszyscy zainteresowani, w tym osoby prywatne. Łącznie zostało zgłoszonych ok. 2843 uwag, z czego 20 wniosków (niektóre się powtarzały) zostało wniesionych przez organizacje bądź osoby prywatne i dotyczyły kwestii ochrony środowiska, które respondenci uznali za istotne na etapie opracowania prognozy oddziaływania na środowisko.

Uwagi zgłaszane były przez:

- Urzędy miast,
- Urzędy gmin,
- Starostwa Powiatowe,
- Urzędy Marszałkowskie,
- Urzędy wojewódzkie,
- Organizacje społeczne o charakterze organizacji proekologicznych,

- Organizacje branżowe,
- Osoby prywatne,
- Uczelnie wyższe techniczne,
- Urzędy morskie,
- Firmy.

Poniżej przedstawiono wykres przedstawiający zaangażowanie społeczne w procesie konsultacji Etapu I.



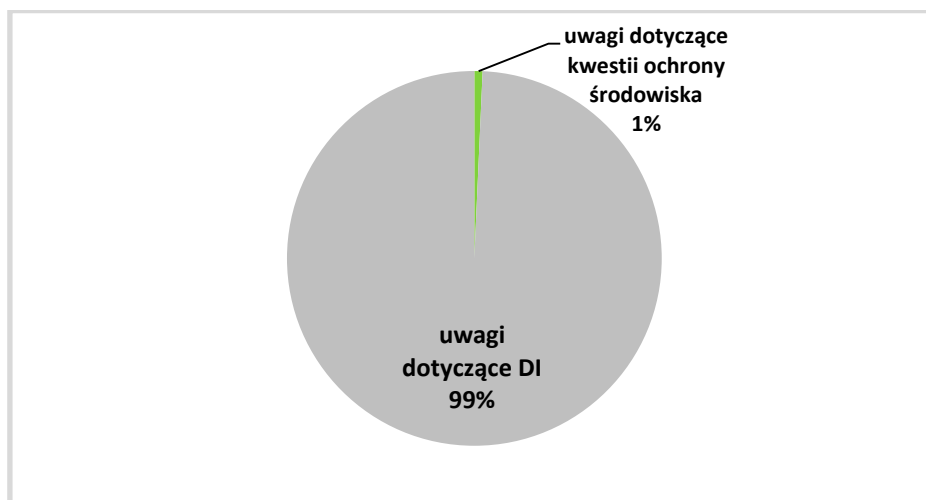
Rysunek 2.3. Udział społeczeństwa w konsultacjach społecznych w Etapie I-szym.

Wśród respondentów, którzy odnieśli się do problematyki ochrony środowiska były następujące organizacje:

- Stowarzyszenie Zielone Mazowsze,
- Fundacja Centrum Zrównoważonego Transportu,
- Marina „LASOKI” Kędzierzyn –Koźle,
- Fundacja „Greenmind” z Warszawy,
- Klub Przyrodników ze Świebodzina,
- Transgraniczny Klaster Berlin-Szczecin-Bałtyk,
- Osoby prywatne – łącznie 16 osób.

2.2.2. Tematyka wnoszonych wniosków i uwag

Respondenci zgłaszali uwagi szczegółowe oraz ogólne. Jak wynika z przeprowadzonych analiz znaczna część uwag i wniosków dotyczyła sektora kolejowego następnie transportu drogowego i dalej śródlądowego. W oparciu o zgłoszone w trakcie konsultacji uwagi, projekt Dokumentu Implementacyjnego do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.) został zmodyfikowany. W trakcie prac nad zmianą brzmienia zapisów DI do SRT wzięto pod uwagę postulaty i uwagi, które zgłoszone zostały w terminie on-line, jak również w formie pisemnej, ustnej lub pocztą elektroniczną.



Rysunek 2.4. Udział wniosków dotyczących problematyki oddziaływania na środowisko projektu Dokumentu Implementacyjnego.

Wnioski dotyczące kwestii środowiska, które według respondentów mogą być istotne na etapie opracowania prognozy, stanowiły 1% wszystkich wniesionych wniosków. Szczegółowe odniesienia do uwag z Etapu I w zakresie ochrony środowiska znajdują się w załączniku. W Etapie pierwszym respondenci skupili się na wniesieniu uwag do projektu Dokumentu Implementacyjnego. Uwagi te w większości dotyczyły konieczności realizacji wskazanych inwestycji. **Raport z konsultacji społecznych projektu Dokumentu Implementacyjnego do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.)** został opublikowany w dniu 08.05 2014 r. i znajduje się do publicznego wglądu na stronach internetowych.

Poniżej podajemy ścieżki dostępu:

https://www.pois.gov.pl/Dokumenty/kd/Strony/Raport_po_konsultacjach_spoecznych_projektu_Dokumentu_Implementacyjnego_08052014.aspx

https://www.funduszeuropejskie.gov.pl/Dokumenty/kd/Strony/Raport_po_konsultacjach_spoecznych_projektu_Dokumentu_Implementacyjnego_08052014.aspx

https://www.mir.gov.pl/aktualnosci/Transport/Strony/Raport_po_konsultacjach_spoecznych_projektu_Dokumentu_Implementacyjnego_08052014.aspx

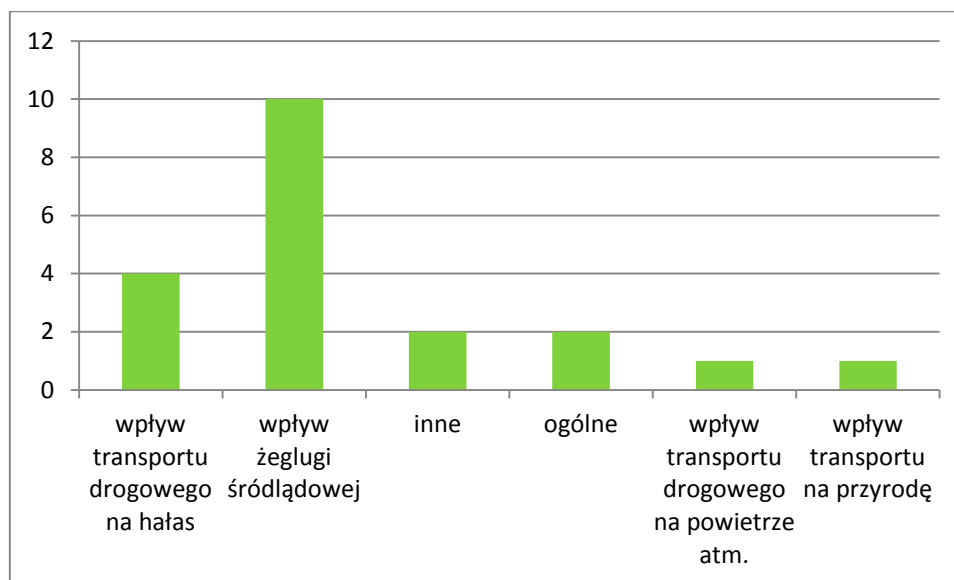
W zakresie części dotyczącej tematyki ochrony środowiska respondenci zgłaszali uwagi szczegółowe oraz ogólne. Poruszane uwagi odnoszące się do kwestii środowiskowych dotyczyły m.in. kwestii hałasu z transportu drogowego, korzystnego (w porównaniu do innych gałęzi transportu) oddziaływania żeglugi śródlądowej oraz emisji zanieczyszczeń do środowiska z poszczególnych środków transportu. Dominowały wnioski związane z transportem wodnym (11 wniosków na 20), poniżej przedstawiamy zakres problematyczny uwag:

- Konieczności uwzględnienie budowy ekranów akustycznych na jednym z odcinków drogi S1 Myślowice – Bielsko-Biała oraz na drodze S51 Olsztyn – Olsztynek,
- Wyrażono oczekiwanie, że prognoza oddziaływania odniesie się do prognozy emisji na podstawie prognozy ruch oraz okres, jaka będzie praca przewozowa,
- Wyrażono oczekiwanie, że prognoza określi potencjalne konflikty poszczególnych projektów z elementami środowiska oraz odniesie się do zmian zachowań transportowych w skali ogólnokrajowej w aspekcie zmian całkowitej emisji zanieczyszczeń z transportu,
- Podniesiono konieczność systemowego podejścia do rozwiązań programowych Odrzańskiej Drogi Wodnej w aspektach ochrony środowiska, społecznym, żywienia gospodarczego,
- Wskazywano, że transport wodny śródlądowy stanowi mniejsze obciążenie dla środowiska niż transport drogowy,
- Wskazano, że istotne jest by transport śródlądowy analizować w kontekście Ramowej Dyrektywy Wodnej i Masterplanów dla dorzecza Wisły i Odry oraz sieci Natura 2000,

- Wskazano na konieczność przeanalizowanie w prognozie niekorzystnego zachwiania równowagi pomiędzy transportem drogowym a pozostałymi gałęziami,
- Wskazano, iż konieczna jest analiza korzyści i strat w aspekcie porównania transportu drogowego, kolejowego i śródlądowego – przeprowadzenia bilansu skutków środowiskowych,
- Wskazano na konieczność zwrócenia uwagi na zachowanie ciągłości szlaków migracji szczególnie przy realizacji projektów dotyczących linii kolejowej E-59 Poznań – Szczecin, drogi S-10 Piła – Szczecin, drogi S-19 Rzeszów – granica państwa,
- Wskazano, iż podwyższenie klasy żeglugowej i regulacji Odry i Wisły, budowa stopnia wodnego poniżej Włocławka, budowa stopnia wodnego Niepołomice jest związane z ryzykiem negatywnego oddziaływania na ekosystem rzeki,
- Zwrócono uwagę, iż prace związane z regulacją dolnej Warty będą przebiegać częściowo w Parku Narodowym i zakłócą warunki wodne w parku,
- Wskazano, że zgłoszone na liście projekty śródlądowe dla Odrzańskiej Drogi Wodnej (ODW) nie pozwolą osiągnąć właściwego efektu systemowego dla: rozwiązań bezpieczeństwa hydrologicznego (susza, powódź), efektu środowiskowego (bilans wodny, ochrona zasobów, niska emisyjność - CO₂, biała energia) oraz efektu gospodarczego (żegluga śródlądowa, ożywienie gospodarcze w rejonie drogi wodnej). Wskazano argumenty przemawiające za koniecznością realizacji projektów związanych z Odrzańską Drogą Wodną w aspekcie zarówno Ramowej Dyrektywy Wodnej jak i w aspekcie problematyki społecznej,
- Wskazano, iż konieczne jest rozpatrzenie innych wariantów przebiegu Wschodniej Obwodnicy Warszawy niż obecny wariant, który wg respondentów ma niekorzystną ocenę pod względem kryterium środowiskowego.

Należy podkreślić, że uwagi szczegółowe dotyczące oddziaływania hałasu komunikacyjnego i przeciwdziałania mu dotyczące projektów już zrealizowanych bądź będących w trakcie realizacji nie dotyczą zakresu Strategicznej oceny oddziaływania dla Dokumentu Implementacyjnego. Ten problem powinien być rozwiązany na etapie projektowania drogi, późniejszych analiz porealizacyjnych oraz podczas konsultacji społecznych raportu oceny oddziaływania dla tych inwestycji. Poziom strategicznej oceny oddziaływania opracowywany jest bowiem na innym poziomie szczegółowości.

Szczegółowe odniesienie do uwag zawiera Załącznik pt. Tabela wniosków/uwag i odpowiedzi - Etap I (uwagi dot. środowiska) i Etap II.



Rysunek 2.5. Tematyka wniesionych uwag środowiskowych w Etapie I-szym.

3. Etap II - udział społeczeństwa w opracowaniu dokumentu zgodnie z ustawą ooś²

3.1. Przebieg konsultacji

Etap II miał charakter konsultacji formalnych zgodnych z ustawą OOŚ. Trwał 28 dni. Został zrealizowany w okresie od 21 marca do 18 kwietnia 2014 r. na podstawie art. 3 ust. 1 pkt. 11 oraz art. 39 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 2013 r., poz. 1235 j.t.).

Ogłoszeniem z dnia z dnia 12 marca 2014 roku (sygn. DPI-V-82106-2-MKR/14) Minister Infrastruktury i Rozwoju dokonał zawiadomienia o możliwości zapoznania się z niezbędną dokumentacją sprawy oraz wskazał terminy i miejsca składania uwag i wniosków. Społeczeństwo otrzymało zawiadomienie za pośrednictwem informacji prasowych, tablic ogłoszeniowych urzędów oraz przez strony internetowe: Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju, inwestorów oraz urzędów administracji rządowej i samorządowej. Mając powyższe na uwadze zawiadomienie odbyło się w szczególności poprzez:

- zamieszczenie ogłoszenia w gazetach, dwukrotnie w Gazecie Polskiej oraz jednokrotnie w Gazecie Wyborczej,
- zamieszczenie ogłoszenia na stronie BIP i na tablicy ogłoszeń w siedzibie Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju,
- zamieszczenie ogłoszenia na stronie Bazy organizacji pozarządowych <http://wiadomosci.ngo.pl/wiadomosci/950720.html>,
- wysłanie ogłoszenia wraz z zaproszeniem do udziału w konsultacjach społecznych do wybranych lokalnych i ogólnopolskich organizacji pozarządowych NGO's,
- przekazanie ogłoszenia do Urzędów Wojewódzkich, Urzędów Marszałkowskich, Starostw, Urzędów miast na prawach powiatów z prośbą o umieszczenie na stronie BIP i na tablicach ogłoszeń,
- zamieszczenie ogłoszenia na specjalnie stworzonej dla potrzeb strategicznej oceny stronie internetowej www.srt-2020.pl.

The screenshot shows the homepage of wiadomosci.ngo.pl. At the top, there is a green banner for 'obywatelskieinfo.ngo.pl' and a white box with the date 'DZIS Irlandia: Dzień Świętego Patryka'. Below the banner is a blue navigation bar with 'ngo.pl' and 'wiadomosci.ngo.pl' logos, along with links for 'kalendarz', 'termin ucieka', 'newsletter', and 'dodaj wiadomość'. The main content area features a headline: 'Konsultacje społeczne w ramach strategicznej oceny oddziaływania na środowisko'. The text below the headline states: 'Minister Infrastruktury i Rozwoju informuje o rozpoczęciu konsultacji społecznych w ramach strategicznej oceny oddziaływania na środowisko projektu Dokumentu Implementacyjnego do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.). Konsultacje trwają od 21 marca do 18 kwietnia 2014 r. Zapraszamy do zapoznania się z dokumentacją oraz składania uwag i wniosków. Szczegółowe informacje znajdują się na stronie projektu <http://www.srt-2020.pl/>.' To the right of the text is a Facebook share button and a 'Lubię to!' button with a count of 29. Below the text are options for 'skomentuj' and 'wersja do druku'. At the bottom left, there is a box with the author's name 'Minister Infrastruktury i Rozwoju' and the date '2014-03-14, 15:27'. At the bottom right, there is a box with the text 'Pliki do pobrania' and 'Ogłoszenie MR skierowane do NGO's' and 'Obwieszczenie MR w sprawie'. On the far right, there is a sidebar with a 'CZY WIESZ, ŻE' section mentioning a financial report and a 'Grafika komputerowa' advertisement for EITCA.

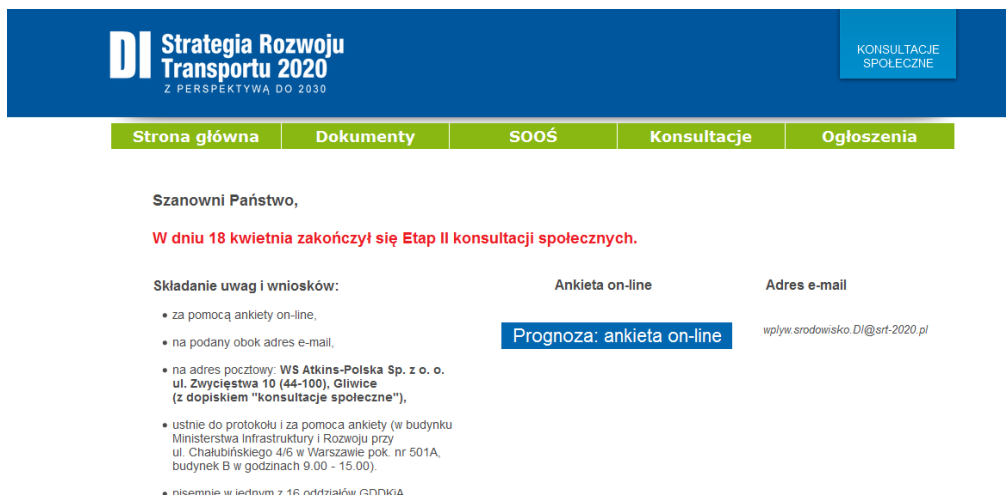
Rysunek 3.1. Widok ogólny strony internetowej NGO – ogłoszenie o konsultacjach

Więcej przykładów ogłoszeń znajduje się w załączniku nr 4.

² 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 środowisko

Została opracowana i przekazana do publicznej informacji strona internetowa projektu (<http://www.srt-2020.pl/>), na której zamieszczone zostały najważniejsze informacje związane z przedmiotem konsultacji oraz informacje techniczne niezbędne do przeprowadzenia konsultacji takie jak:

- Projekt DI,
- Projekt prognozy,
- Ogłoszenia ministra o rozpoczęciu konsultacji,
- Terminy poszczególnych etapów konsultacji,
- Sposoby wnoszenia wniosków i uwag,
- Informacje związane z możliwością zapoznania się z dokumentacją,
- Opinie organów.



Rysunek 3.2. Widok ogólny strony internetowej zakładki "Konsultacje"

Powyższa strona internetowa na bieżąco jest uzupełniana w trakcie realizacji projektu.

Sposób składania uwag:

- drogą elektroniczną za pośrednictwem ankiety on-line na stronie internetowej projektu <http://www.srt-2020.pl/>.
- drogą elektroniczną na adresy e-mail.
- listownie na adres: WS Atkins-Polska Sp. z o.o. ul. Zwycięstwa 10 (44-100), Gliwice (z dopiskiem „Konsultacje społeczne”). Ponadto uwzględniano zgłoszenia na adres Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju, ul. Wspólna 2/4 (00-926), Warszawa lub ul. Chałubińskiego 4/6 00-926, Warszawa.
- ustnie do protokołu w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju w budynku przy ul. Chałubińskiego 4/6 w Warszawie (pok. nr 501A, budynek B w godzinach od 9.00-15.00).
- składając wypełnioną ankietę lub pismo bezpośrednio w miejscu, udostępnienia dokumentów:
 - ✓ w siedzibie Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju przy ul. Chałubińskiego 4/6 jw.
 - ✓ za pośrednictwem 16 regionalnych oddziałów Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad.

Dodatkowo na potrzeby konsultacji społecznych udostępniony został numer telefonu: (22) 390 59 58.

Na potrzeby zebrania opinii opracowane zostały ankiety (on-line oraz PDF), które w szczególności miały ułatwić respondentom składanie uwag i wniosków.

Dokumentacja sprawy dostępna była w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju w budynku przy ul. Chałubińskiego 4/6 w Warszawie (pok. nr 501A, budynek B w godzinach od 9.00 - 15.00), w siedzibach oddziałów terenowych Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad (adresy i godziny urzędowania dostępne na stronie <http://www.srt-2020.pl/>) oraz na stronie internetowej projektu <http://www.srt-2020.pl/>.

Konferencje

Dodatkowo na potrzeby konsultacji zostały zorganizowane cztery konferencje w różnych miastach Polski. Udział w konferencjach wzięły zarówno uprzednio osoby zarejestrowani poprzez stronę projektu jak i osoby niezarejestrowane przybyłe bezpośrednio w dniu konferencji.

Konferencje odbyły się:

- 21 marca w Rzeszowie w gmachu Podkarpackiego Urzędu Wojewódzkiego,
- 25 marca w Katowicach w gmachu Uniwersytetu Śląskiego, Wydziału Prawa i Administracji,
- 1 kwietnia w Szczecinie w gmachu Zachodniopomorskiego Urzędu Wojewódzkiego,
- 4 kwietnia w Warszawie w gmachu Mazowieckiego Urzędu Wojewódzkiego,

Przed każdą z konferencji zapewniono warunki niezbędne do zapoznania się z dokumentacją sprawy. Do wglądu wyłożono każdorazowo dokumentację sprawy czyli w szczególności egzemplarze projektu DI i projektu prognozy.

Podczas konferencji zaprezentowano informacje dotyczące udziału społeczeństwa w konsultacjach – miejsca, w których dostępne są dokumenty oraz sposób zgłaszania uwag i wniosków. Następnie zaprezentowano wyniki prognozy oddziaływania DI na środowisko.

Na konferencji zapewniono uczestnikom możliwość wniesienia uwag i wniosków, które były dyskutowane na bieżąco. Odpowiedzi udzielali przedstawiciele Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju oraz eksperci wykonawcy prognozy – firm WS Atkins – Polska Sp. z o.o. oraz FPP Consulting Sp. z o.o. Formalnie na konferencjach za pośrednictwem formularza wniesiono łącznie cztery uwagi.

3.2. Zainteresowanie społeczne udziałem w konsultacjach społecznych

3.2.1. Respondenci

W Etapie II zgłoszono łącznie 267 uwag w 52 wnioskach przez 32 respondentów, wśród których były organizacje pozarządowe, urzędy administracji lokalnej, posłowie, mieszkańcy zaangażowani w działalność społeczną i prywatne osoby. Wśród respondentów byli również inwestorzy odpowiedzialni za projekty zgłoszone do DI.

Zaangażowanie stowarzyszeń i organizacji pozarządowych:

- Stowarzyszenie POLARIS OPP „Ciemne niebo” Sopotnia Wielka,
- Stowarzyszenie na rzecz Ochrony Środowiska i Zasobów Naturalnych „Woda i Przyroda” WIP, Warszawa,
- Stowarzyszenie Miłośników Bierunia,
- Stowarzyszenie Miłośników Ziemi Niepołomickiej,
- Górnośląskie Towarzystwo Przyrodnicze,
- Stowarzyszenie Pracownia Na Rzecz Wszystkich Istot, Bystra,
- Stowarzyszenie „Greenmind”, Warszawa.

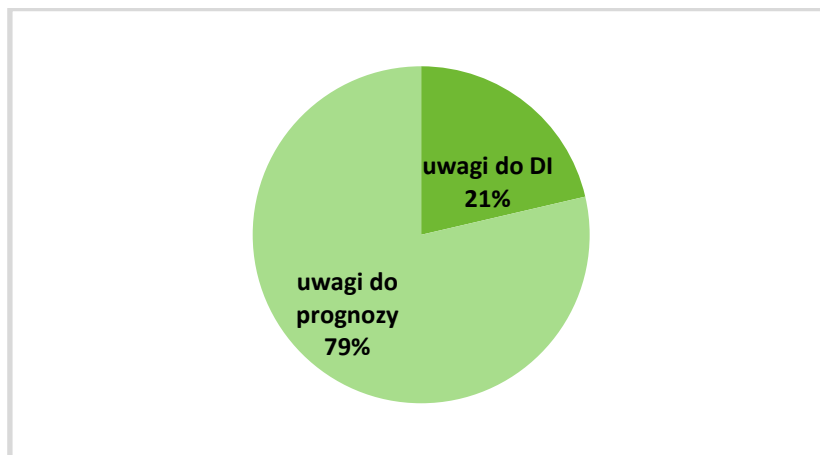
Ponadto w konsultacjach wzięły udział osoby prywatne, posłowie na Sejm oraz przedstawiciele administracji lokalnej.

Podczas konsultacji społecznych uwagi zostały wniesione również przez inwestorów, którzy zgłosili ponad 70 uwag.

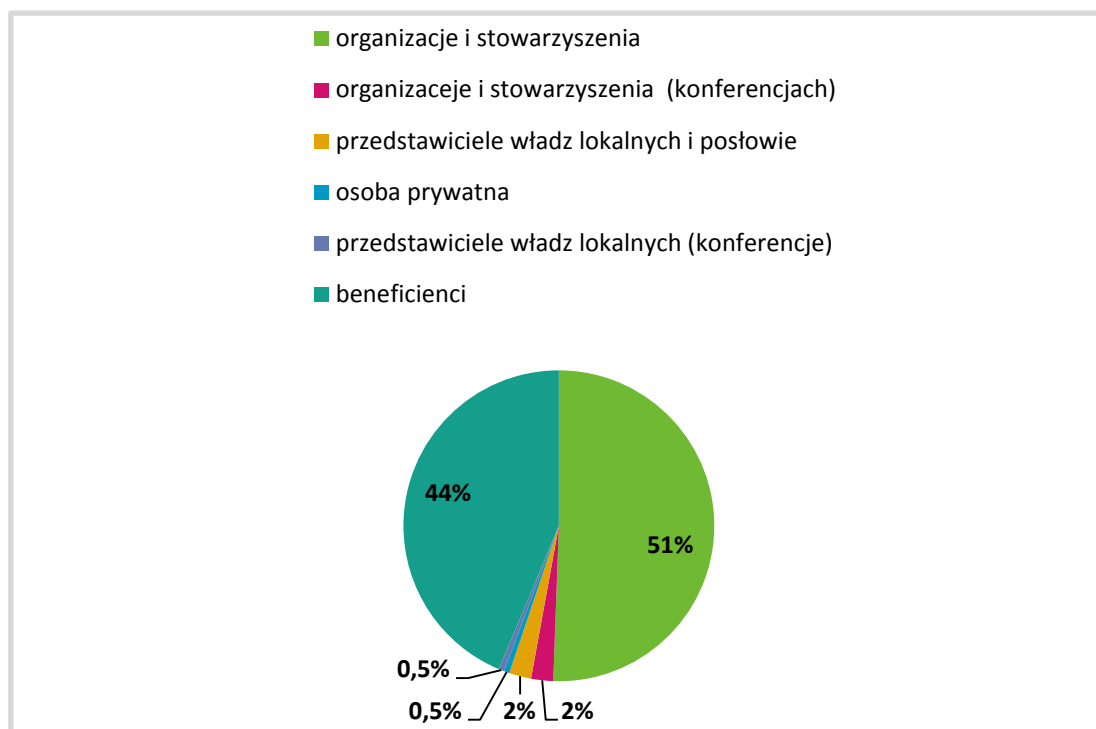
Ze strony inwestorów w konsultacjach wzięli udział:

- Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad,
- Krajowy Zarząd Gospodarki Wodnej,
- RZGW Oddział Kraków,
- RZGW Oddział Szczecin,
- RZGW Oddział Gdańsk.
- Zarząd Morskiego Portu Gdańsk SA

Na poniższych wykresach przedstawiono statystykę rozdziału uwag zgłoszonych podczas Etapu II oraz rozkład procentowy dotyczący uwag wnoszonych do Prognozy w Etapie II konsultacji.



Rysunek 3.3. Statystyka rozdziału uwag zgłoszonych podczas Etapu II-go.



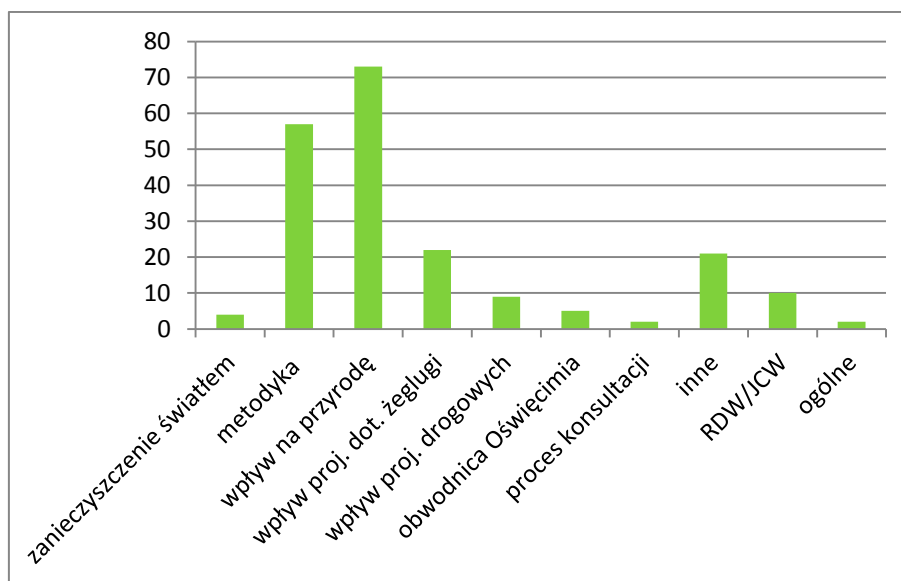
Rysunek 3.4. Rozkład procentowy dotyczący uwag wnoszonych do Prognozy w Etapie II-gim konsultacji.

Szczegółowe odniesienia do zgłoszonych uwag znajdują się w załączniku do niniejszego Raportu pt. Tabela wniosków/uwag i odpowiedzi - Etap I (uwagi dot. środowiska) i Etap II.

3.2.2. Tematyka wnoszonych wniosków i uwag

Najczęściej zgłaszane uwagi dotyczyły kwestii metodycznych opracowania prognozy zarówno w zakresie analiz przyrodniczych jak i analiz dotyczących wpływu projektów dotyczących żeglugi śródlądowej. Ponadto respondenci podejmowali tematykę dotyczącą wpływu projektów związanych z torami wodnymi na jednolite części wód (JCW) i spełnienie warunków Ramowej Dyrektywy Wodnej (RDW). Wielu respondentów wносиło uwagi dotyczące zmian w tekście prognozy.

Niektóre wnioski dotyczyły kilku aspektów łącznie. Poniżej przedstawiono statystyczne ujęcie tematyki wnoszonych uwag i wniosków.



Rysunek 3.5. Tematyka wniosków i uwag wniesionych w ramach Etapu II-go konsultacji

Zainteresowanie udziałem w konferencjach

Konferencje będące częścią II Etapu konsultacji społecznych cieszyły się niewielkim zainteresowaniem. Najczęściej wykorzystywanym instrumentem zgłaszania uwag i zapoznawania się z dokumentacją sprawy była droga elektroniczna.

Poniżej zestawienie uczestników konferencji w poszczególnych lokalizacjach:

Rzeszów – Przedstawiciele społeczni, jedna osoba prywatna, przedstawiciel inwestora - PKP PLK, oraz Przedstawiciele Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju, Przedstawiciele wykonawcy - WS Atkins oraz FPP Consulting.

Katowice - Przedstawiciele Śląskiego Urzędu Marszałkowskiego, przedstawiciele inwestorów RZGW Kraków, PKP PLK, przedstawiciele organizacji społecznych Stowarzyszenia Pracownia Na Rzecz Wszystkich Istot, Stowarzyszenia POLARIS OPP Program Ciemne Niebo, Górnośląskie Towarzystwo Przyrodnicze, oraz Przedstawiciele Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju, Przedstawiciele wykonawcy - WS Atkins oraz FPP Consulting.

Szczecin - Przedstawiciele Zarządu Portu Morskiego Gdańsk S.A., GDDKiA w Szczecinie, Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A., Stowarzyszenia Gmin Powiatów i Województw 'Droga S11", Rady Interesariuszy Portu Szczecin, PKP PLK S.A., RZGW w Poznaniu, Urzędu Morskiego w Szczecinie, Urzędu Morskiego w Gdyni, Urzędu Morskiego w Słupsku, Rady Kapitanów, AM-Centrum Żegluga Śródlądowej, RZGW Szczecin, BDGiM M. Bączkowski oraz Przedstawiciele Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju, Przedstawiciele wykonawcy - WS Atkins oraz FPP Consulting.

Warszawa - przedstawiciele GDDKiA, Urzędu Miasta Płock, Zarządu Portu Morskiego Kołobrzeg Sp. z o.o., PKP PLK S.A., Urzędu Miejskiego w Elblągu, Zespołu ds. Projektów i Zamówień Publicznych ze Starachowic, Stowarzyszenia Miłośników Ziemi Niepołomickiej oraz Przedstawiciele Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju, Przedstawiciele wykonawcy - WS Atkins oraz FPP Consulting.

Główne zagadnienia poruszane przez uczestników poszczególnych konferencji:

Rzeszów – w trakcie konferencji otwierającej wykonawca przedstawił prezentacje dotyczące przygotowanej prognozy oddziaływania na środowisko w tym głównych założeń, metodyki, a także wniosków z niej wynikających. Zostały omówione kwestie dotyczące udziału społeczeństwa w procesie konsultacji społecznych. W trakcie dyskusji poruszane były problemy ogólne dotyczące projektu dokumentu oraz jego oceny.

Katowice - tematem wiodącym była kwestia wpływu infrastruktury drogowej i kolejowej na płazy. Wnioski były zgłoszone i dyskutowane przez przedstawiciela NGO's specjalizującego się w problematyce ochrony herpetofauny.

- Zgłoszono potrzebę monitoringu płazów zarówno przed rozpoczęciem inwestycji jak i w trakcie realizacji prac budowlanych.
- Wskazano na konieczność stosowania zabezpieczeń, które ograniczą przedostanie się płazów na drogi.
- Wskazano na konieczność stosowania odpowiednich zabezpieczeń by płazy nie przedostawały się do kanalizacji deszczowej i dalej separatorów.
- Wskazano ponadto na wyniki Strategicznej oceny oddziaływania dla Projektu Budowy Dróg Krajowych 2011 – 2015 jako źródła informacji na potrzeby Prognozy dla DI.

Szczegółowe uwagi zostały przesłane na adres e-mail dedykowany konsultacjom (patrz załącznik pt. Tabela wniosków/uwag i odpowiedzi - Etap I (uwagi dot. środowiska) i Etap II.)

Drugim tematem zgłoszonym podczas konferencji była konieczność odniesienia się do kwestii zanieczyszczenia światłem. Przedstawiciel organizacji Polaris „Ciemne Niebo” zwrócił uwagę, iż zanieczyszczenie światłem ma niekorzystny wpływ nie tylko na zwierzęta nocne, ale i ludzi oraz naukę. Wskazano na najnowsze badania naukowe w zakresie niekorzystnego wpływu na środowisko.

Podczas konferencji przekazano dokument zawierający opis oddziaływań oraz informacje dotyczące konieczności uwzględniania zanieczyszczenia światłem w ocenach oddziaływania i projektach budowlanych. Uwagi zostały przesłane za pośrednictwem poczty, poczty e-mail, oraz ankiety on – line. (patrz załącznik pt. Tabela wniosków/uwag i odpowiedzi - Etap I (uwagi dot. środowiska) i Etap II.).

Szczecin – Zagadnieniem, które było szeroko dyskutowane była kwestia żeglugi śródlądowej. Przedstawiciele organizacji związanych z żeglugą zwrócili uwagę na konieczność reaktywowania żeglugi śródlądowej. Wskazywano, że połączenia Odrą i Wisłą mogą zapewnić dogodny ekologiczny i ekonomicznie uzasadniony sposób transportu konkurencyjny dla taboru samochodowego i kolejowego. Zwrócono uwagę, że opracowania organizacji ekologicznych dotyczące wpływu żeglugi śródlądowej na środowisko są niekompetentne i szkodzą żegludze.

Wskazano, że inwestowanie w żeglugę śródlądowa jest sposobem na rozwój gospodarczy i ochronę środowiska. Wskazano ponadto, że projekty związane z żeglugą śródlądowa są proekologiczne, bowiem polegają na przywróceniu infrastruktury, która kiedyś funkcjonowała i nie wiąże się z ingerencją w środowisko tak jak nowe drogi czy kolej.

Warszawa – podczas konferencji w Warszawie uczestnicy wskazali na konieczność korzystania z wiedzy organizacji pozarządowych w procesie opracowywania dokumentów rangi DI i prognozy do DI. Wskazano, że organizacje takie posiadają bogatą bazę danych, która może stanowić źródło wiedzy dla konsultantów.

Kolejnym zagadnieniem była kwestia wzięcia w prognozie pod uwagę inwestycji tzw. tłowych, które bez względu na DI będą realizowane. Uczestnik zainteresował się tym zagadnieniem, bowiem nie widział czy autorzy przeanalizowali kwestie wzajemnych oddziaływań inwestycji z DI i inwestycji z poza DI. Innym zagadnieniem poruszonym przez uczestnika była kwestia ujęcia w prognozie wpływu na środowisko inwestycji tzw. „pozabudowlanych” czyli budowy systemów zarządzania (sterowania) ruchem i wpływu tego typu inwestycji na ochronę środowiska.

W trakcie konferencji przedstawiciel organizacji pozarządowej wskazał na konieczność realizowania inwestycji związanej ze stopniem wodnym w Niepołomicach. Podkreślono, że inwestycja ta ma znaczący wpływ w perspektywie do 2030 r. przy założeniu realizacji Kanału Śląskiego na rozwój lokalnego przemysłu (Huta Sędzimir, Specjalna Strefa Ekonomiczna w Niepołomicach) w aspekcie transportu drogami śródlądowymi elementów wielkogabarytowych i kontenerów, przez co nastąpi odciążenie innych środków komunikacji. Zwrócono ponadto uwagę na kwestie zwiększenia środków finansowych z 90 mln na 590 mln na drogę wodną Odrę i wpływ zwiększenia finansowania na skutki środowiskowe tej inwestycji.

Szczegółowe pytania przedstawiciela tej organizacji zostały przesłane pocztą do MIR i są ujęte w zestawieniu (patrz załącznik pt. Tabela wniosków/uwag i odpowiedzi - Etap I (uwagi dot. środowiska) i Etap II.).

Szczegółowe odniesienia do zgłoszonych uwag znajdują się w załączniku do niniejszego Raportu pt. Tabela wniosków/uwag i odpowiedzi - Etap I (uwagi dot. środowiska) i Etap II.

4. Podsumowanie konsultacji społecznych wnioski i najważniejsze zagadnienia poruszane w uwagach

Konsultacje społeczne zarówno Etapu I jak i Etapu II cieszyły się sporym zainteresowaniem, a ich wieloetapowość i pozwalała na uczestnictwo zainteresowanych osób i instytucji w procesie przygotowania dokumentu, mając znaczny wpływ na cały proces jak i dokument.

Konsultacje były powszechnie dostępne. Społeczeństwo miało możliwość zapoznania się z dokumentami w wersji elektronicznej, w wersji papierowej w 16 oddziałach GDDKiA i w siedzibie Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju oraz podczas czterech konferencji.

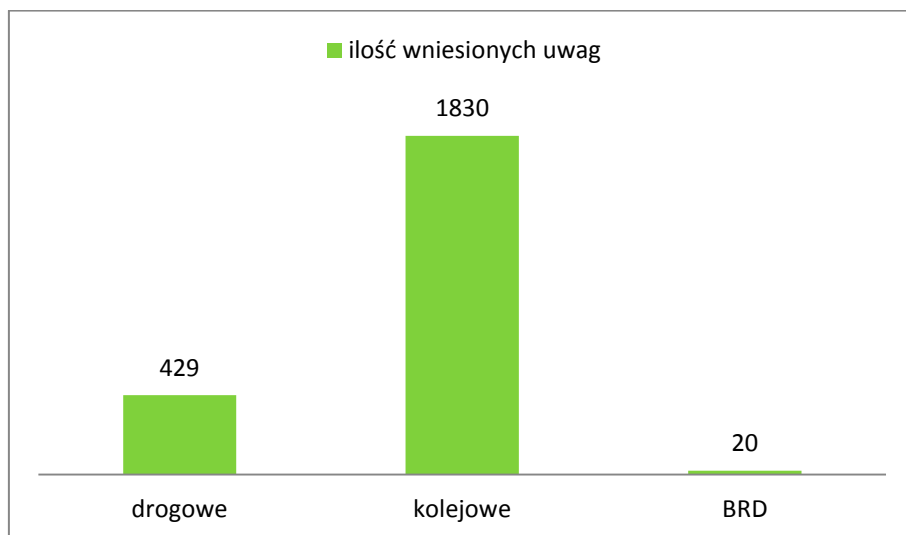
Wniesione uwagi zostały szczegółowo rozpatrzone przez organ prowadzący strategiczną ocenę oddziaływania na środowisko - Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju z uwzględnieniem opinii ekspertów przygotowujących prognozę oddziaływania dokumentu na środowisko.

W konsultacjach wzięli udział przedstawiciele administracji terenowej, posłowie na Sejm, organizacje i stowarzyszenia branżowe, organizacje związane z ochroną środowiska oraz organizacje lokalne wspierające rozwój terenu, na którym działają.

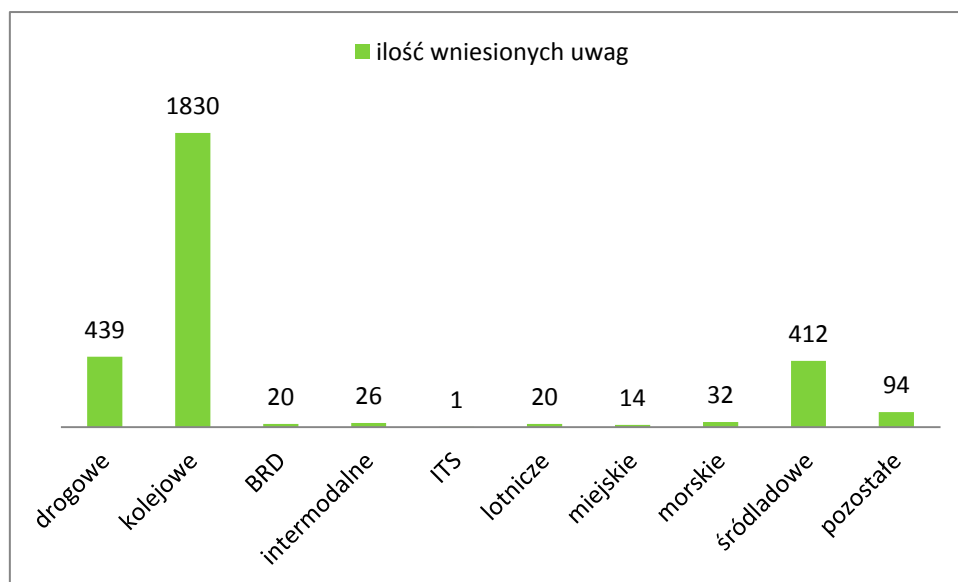
Łącznie wniesiono ponad 3000 uwag i wniosków, w etapie pierwszym zgłoszono 2843, natomiast w etapie drugim 267 uwag w 52 przesłanych wnioskach. Szczegółowe odniesienie do uwag zamieszczono odpowiednio w załączniku tabelarycznym pt. Tabela wniosków/uwag i odpowiedzi - Etap I (uwagi dot. środowiska) i Etap II oraz Raporcie z konsultacji społecznych projektu Dokumentu Implementacyjnego do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.) opublikowanym w dniu 08.05 2014 r. (https://www.pois.gov.pl/Dokumenty/kd/Strony/Raport_po_konsultacjach_spoecznych_projektu_Dokumentu_Implementacyjnego_08052014.aspx)

Najważniejsze zgłoszone uwagi w Etapie I obejmowały następujące zagadnienia:

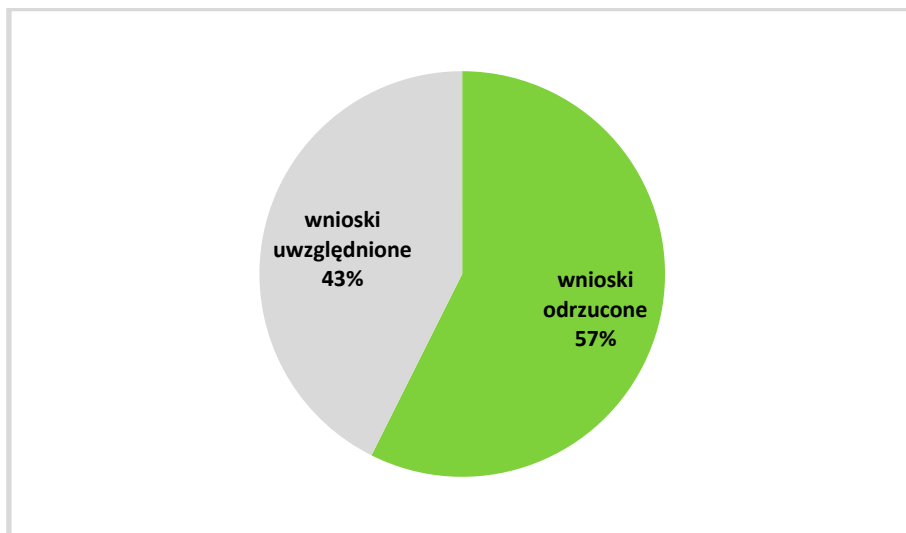
- ✓ chęć wyrażenia poparcia dla realizacji inwestycji, które znalazły się w rankingu projektów Dokumentu Implementacyjnego;
- ✓ prośby o uzupełnienie rankingu projektów o dodatkowe inwestycje;
- ✓ modyfikacja treści Dokumentu Implementacyjnego w zakresie kolejności poszczególnych inwestycji w rankingu projektów;
- ✓ modyfikacja zakresu prac przewidzianych do realizacji w ramach poszczególnych inwestycji wymienionych w DI;
- ✓ inne (dotyczące usunięcia niektórych pozycji z rankingu inwestycji, doprecyzowania kryteriów wyboru projektów i in.).



Rysunek 4.1. Gałęzie transportu, których dotyczyła największa liczba wniesionych uwag i wniosków w Etapie I-szym.



Rysunek 4.2. Pozostałe gałęzie transportu, które leżały w sferze zainteresowania respondentów w Etapie I-szym.



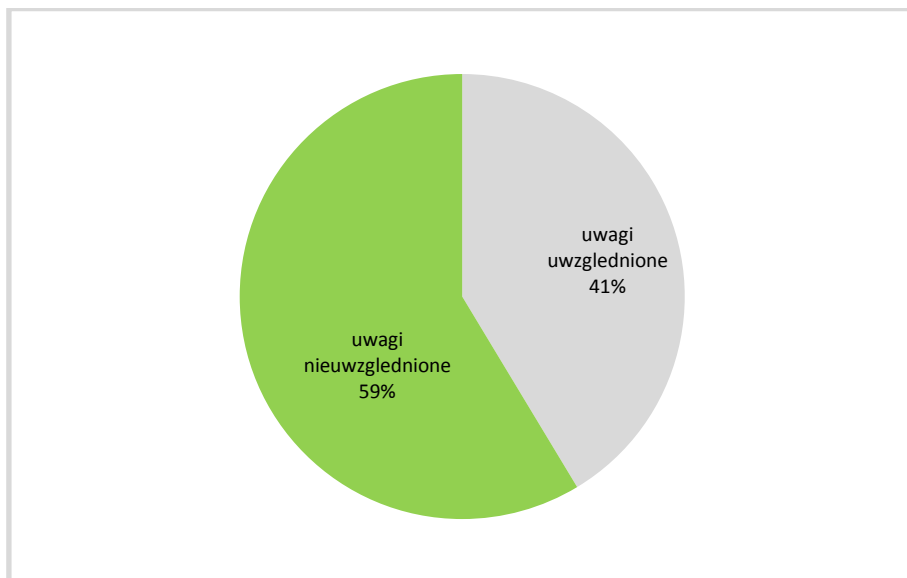
Rysunek 4.3. Rozkład procentowy wniosków Etapu I uwzględnionych i nieuwzględnionych w ostatecznej wersji DI.

Najważniejsze uwagi w etapie II obejmowały następujące zagadnienia

- Wpływ infrastruktury na obszary Natura 2000,
- Wpływ inwestycji śródlądowych na środowisko naturalne,
- Wpływ infrastruktury drogowej na płazy i gady,
- Uwagi dotyczące przyjętej metodyki analiz i przedstawiania danych.



Rysunek 4.4. Procentowy rozkład wniosków i uwag zgłaszanych w Etapie II-gim konsultacji.



Rysunek 4.5. Statystyka uwzględnionych i nieuwzględnionych uwag do prognozy zgłoszonych w Etapie II-gim konsultacji.

Rysunek 4.6. Schemat konsultacji społecznych w ramach procesu prognozy oddziaływania na środowisko projektu DI

Etap konsultacji/ Czas trwania	Przedmiot konsultacji	Sposób zgłaszania uwag	Miejsce udostępnienia dokumentów
<p>Etap I 02.01.2014 r. – 05.02.2014 r. czas trwania 35 dni</p>	<p>Konsultacje społeczne: - projektu <i>Dokumentu Implementacyjnego do Strategii Rozwoju Transportu do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.)</i> - wpływu na środowisko projektu <i>Dokumentu Implementacyjnego do Strategii Rozwoju Transportu do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.)</i></p>	<p>Zgodnie z art. 40 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. Społeczeństwo ma możliwość wnieść uwagi oraz wnioski:</p> <ul style="list-style-type: none"> • w formie pisemnej; • ustnie do protokołu; • za pomocą środków komunikacji elektronicznej bez konieczności opatrywania ich bezpiecznym podpisem elektronicznym. 	<p><u>W formie elektronicznej:</u> strona internetowa projektu http://www.srt-2020.pl/</p> <p><u>W formie papierowej:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • siedziba Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju, • siedziby 16 oddziałów regionalnych GDDKiA.
<p>Etap II 21.03.2014 r. – 18.04.2014 r. czas trwania: 28 dni</p>	<p>Udział społeczeństwa na podstawie art. 3 ust. 1 pkt. 11 oraz art. 39 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 2013 r., poz. 1235 j.t.) w ramach realizowanej strategicznej oceny oddziaływania na środowisko.</p> <p>W ramach tego etapu konsultacji zorganizowane zostaną spotkania konsultacyjne/konferencje w 4 miastach:</p> <p style="text-align: center;">21 marca –Rzeszów 25 marca - Katowice 1 kwietnia - Szczecin 4 kwietnia – Warszawa</p>	<p>Zgodnie z art. 40 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. Społeczeństwo ma możliwość wnieść uwagi oraz wnioski</p> <ul style="list-style-type: none"> • w formie pisemnej; • ustnie do protokołu; • za pomocą środków komunikacji elektronicznej bez konieczności opatrywania ich bezpiecznym podpisem elektronicznym. 	<p><u>W formie elektronicznej:</u> strona internetowa projektu http://www.srt-2020.pl/</p> <p><u>W formie papierowej:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • siedziba Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju, • siedziby 16 oddziałów regionalnych GDDKiA.
<p>Etap III Informacja o terminie powiadomienia zostanie wskazana zgodnie z opisanym <i>Sposobem powiadomiania o danym etapie konsultacji</i></p>	<p>Podanie do wiadomości publicznej informacji o przyjętym dokumencie wraz ze wskazaniem miejsca i terminu, w którym można zapoznać się z jego treścią zgodnie z art. 43 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.</p>	<p style="text-align: center;">-</p>	<p><u>W formie elektronicznej:</u> strona internetowa projektu http://www.srt-2020.pl/</p> <p><u>W formie papierowej:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • siedziba Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju, • siedziby 16 oddziałów regionalnych GDDKiA

5. Załączniki

- Załącznik 1.** Tabela wniosków/uwag i odpowiedzi - Etap I (uwagi dot. środowiska) i Etap II.
- Załącznik 2.** Dokumentacja fotograficzna z przebiegu konferencji.
- Załącznik 3.** Wybrana dokumentacja fotograficzna z przebiegu konsultacji społecznych.
- Załącznik 4.** Wybrane ogłoszenia w mediach związane z procesem konsultacji
- Załącznik 5.** Zainteresowanie społeczne ogłoszeniami zamieszczonymi w Bazie Organizacji NGO's.

Załącznik 2. Dokumentacja fotograficzna z przebiegu konferencji



Rzeszów - wyłożenie dokumentacji do wglądu.



Rzeszów – uczestnicy konferencji.



Rzeszów – prezydium.



Katowice - wyłożenie dokumentacji do wglądu.



Katowice - uczestnicy Konferencji.



Katowice – prezydium.



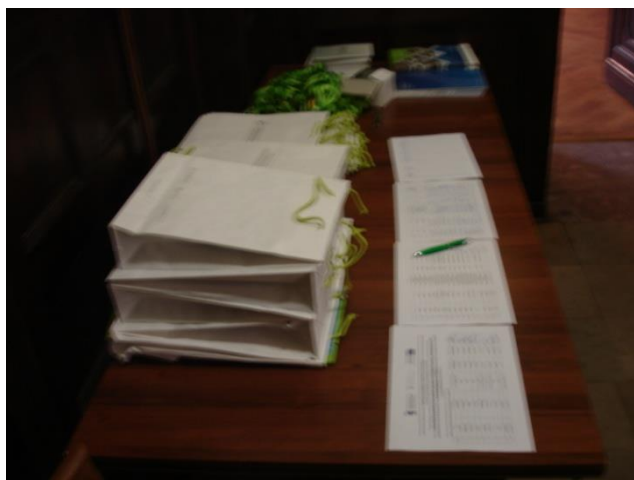
Szczecin – wyłożenie dokumentacji do wglądu.



Szczecin – uczestnicy konferencji.



Szczecin – prezydium.



Materiały konferencyjne.



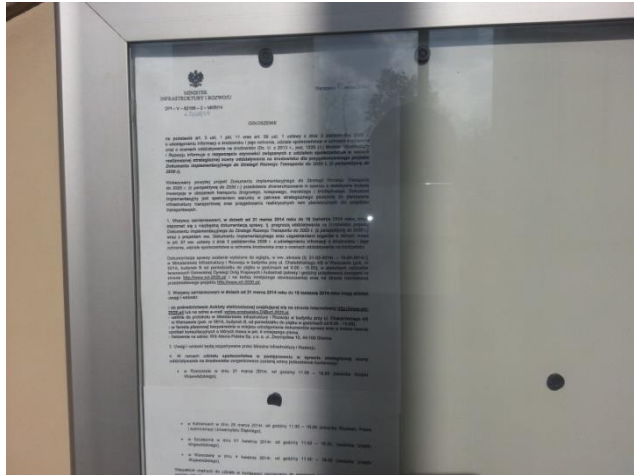
Warszawa – uczestnicy konferencji.



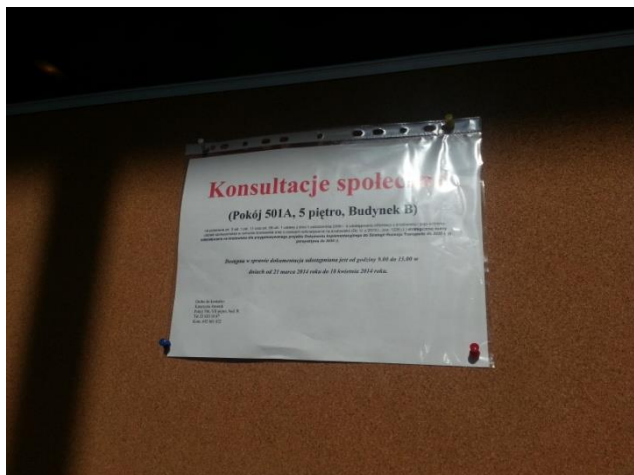
Warszawa – prezydium.

Załącznik 3. Wybrana dokumentacja fotograficzna z przebiegu konsultacji społecznych.

Organizacja konsultacji społecznych w siedzibie Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju.



Organizacja konsultacji w siedzibie MIR – ogłoszenie.

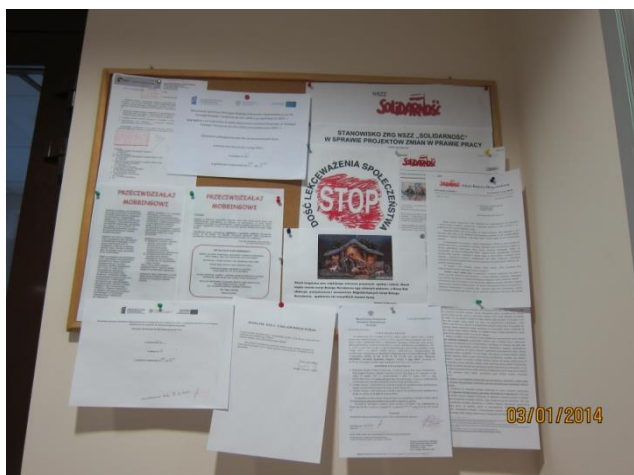


Organizacja konsultacji w siedzibie MIR.



Organizacja konsultacji w siedzibie MiR – udostępnienie dokumentów.

Organizacja konsultacji społecznych w oddziałach GDDKiA.



Ogłoszenie o konsultacjach w GDDKiA Oddział w Łodzi.



Wyłożenie dokumentacji w jednym z oddziałów GDDKiA.



Wyłożenie dokumentacji.



Ogłoszenie na drzwiach w jednym z oddziałów GDDKiA.

Załącznik 4. Ogłoszenia w mediach związane z procesem konsultacji

KURIER.eu Lubie to! 7,3 tys.

KOLEJOWY

Wiadomości | Bilet ZTM – KM - WKD w 2014 r. | Koleje Dolnośląskie zagrają z WOSP | Wydarzenia 2013: powstanie superministerstwa | Wydarzenia 2013: prywatyzacja PKP Cargo

PKP cargo LOGISTICS

Twoje lokalizacje: Strona główna > Informacje > Biznes

Partner działu:

30.12.2013 09:17
Kurier Kolejowy

Konsultacje listy inwestycji kolejowych do 2020 r.

Od 2 stycznia do 5 lutego 2014 r. potrwać konsultacje społeczne projektu Dokumentu Implementacyjnego do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.).

Fot. Rafał Wilgusiak

Dokument Implementacyjny jest częścią Strategii Rozwoju Transportu do 2020 (z perspektywą do 2030 roku). Wskazuje on priorytetowe inwestycje w obszarach transportu drogowego, kolejowego, morskiego i śródlądowego (wodnego).

Projekt Dokumentu wraz z formularzem on-line zgłaszania uwag dostępny jest na stronie www.srt-2020.pl.

Na liście inwestycji kolejowych znalazły się 64 przedsięwzięcia:

1. Prace na linii kolejowej C-E 59 na odcinku Wrocław Brochów / Grabiszyn - Głogów - Zielona Góra - Rzepin - Szczecin Podjuchy.
2. Prace na podstawowych ciągach pasażerskich (E 30 i E 65) na obszarze Śląska, etap I: linia E 65 na odc. Będzin - Katowice - Tychy - Czechowice Dziedzice - Zebrydowice, wraz z zabudową ERTMS na odcinku do Zawiercia.
3. Prace na linii kolejowej E 30 na odcinku Kędzierzyn Koźle - Opole Zachodnie.
4. Prace na podstawowych ciągach pasażerskich (E 30 i E 65) na obszarze Śląska, etap II: linia E 30 na odc. Katowice - Chorzów Batory.
5. Prace na linii kolejowej E 59 na odcinku Poznań Główny- Szczecin Dąbie.
6. Prace na linii kolejowej nr 8, odcinek Warka - Radom (Lot: C, D, E).
7. Prace na linii kolejowej E 59 na odcinku Wrocław – Poznań, etap IV, odcinek granica województwa dolnośląskiego - Czempin.
8. Prace na linii E 75 na odcinku Sadowne - Białystok wraz z robotami pozostałymi na odcinku Warszawa Rembertów - Sadowne.
9. Poprawa przepustowości linii kolejowej E 20 na odcinku Warszawa - Kutno, etap II: Budowa nowej linii kolejowej

Kurier Kolejowy Lubie to!

7.306 osób lubi obiekt Kurier Kolejowy.

System szynny w otulinie
System ERS - mocowanie szyn w konstrukcji bezpodspykowej

LEXUS Wyrzedaż 2013
5-gwiazdkowa wyprzedaż w Lexusie trwa. Przyjdź i dowiedz się więcej!

Penire Plus
Oblicz obwód i wykonaj zadanie Gra dla dwojga, która wciąga!

[Akcontests](#)

CENTRUM UNIJNYCH PROJEKTÓW TRANSPORTOWYCH

AKTUALNOŚCI

DROGI

KOLEJE

TRANSPORT LOTNICZY

TRANSPORT MORSKI I RZECZNY

POZOSTAŁE

INFRASTRUKTURA I ŚRODOWISKO
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI

Ruszyły konsultacje społeczne projektu Dokumentu Implementacyjnego do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 roku

Dzisiaj rozpoczynają się konsultacje społeczne projektu Dokumentu Implementacyjnego do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku). Proces konsultacji będzie przebiegał dwuetapowo, pierwszy etap będzie trwał w okresie 02.01 - 05.02.2014. Więcej informacji na temat przebiegu procesu konsultacji znajdują Państwo [tutaj](#).

O NAS / Akty prawne / Finansowanie, rozliczanie / Kontrola / FAQ / Informacja i Promocja / Linki / Kontakt / Mapa serwisu

INFRASTRUKTURA I ŚRODOWISKO
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI

UNIA EUROPEJSKA
FUNDUSZ SPÓJNOŚCI
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO

bip biuletyn informacji publicznej

Urząd Marszałkowski Województwa Małopolskiego

WM > BP w Małopolsce > Biuletyn > Urząd Marszałkowski Województwa Małopolskiego > Konsultacje projektów > Programy i projekty > Strategiczna ocena oddziaływania na środowisko projektu Dokumentu Implementacyjnego do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r.

Strategiczna ocena oddziaływania na środowisko projektu Dokumentu Implementacyjnego do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r.

Minister infrastruktury i rozwoju zawiadamia o rozpoczęciu procedury strategicznej oceny oddziaływania na środowisko dla projektu *Dokumentu implementacyjnego do Strategii Rozwoju Transportu do roku 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.)*.

Pierwszym etapem będzie zapewnienie Państwu możliwości wyrażenia opinii na temat projektu *Dokumentu implementacyjnego do Strategii Rozwoju Transportu do roku 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.)* oraz możliwości zgłoszenia wszelkich uwag i wniosków, w tym wskazania obszarów, które zdaniem Państwa powinny zostać objęte analizami w strategicznej ocenie oddziaływania na środowisko.

Wszyscy zainteresowani, **w dniach od 2 stycznia 2014 r. do 5 lutego 2014 r.**, mają możliwość zapoznania się z niezbędną dokumentacją sprawy oraz składania uwag i wniosków.

Strona internetowa poświęcona strategicznej ocenie oddziaływania na środowisko dla projektu Dokumentu implementacyjnego do Strategii Rozwoju Transportu do roku 2020 r.

Link do strony <http://www.srt-2020.pl/>

Ze szczegółami dotyczącym konsultacji społecznych dokumentu można zapoznać się tutaj

Opracowanie: Jarosław Kostrzewa, Wprowadzenie: Paweł Świercz, 2013-12-31

Menu podmiotowe

- Sejmik
- Zarząd
- Urząd
- Strategia
- Budżet i finanse
- Prawo
- Sprawy
- Oświadczenia majątkowe
- Programy i granty
- Konsultacje projektów
 - Projekt budżetowy
 - Plan zagospodarowania przestrzennego
 - Programy i projekty
 - Konsultacje projektów aktów prawa miejscowego z sektorem organizacyjnym

Pobierz

Programy i projekty

- Strategiczna ocena oddziaływania na środowisko projektu Dokumentu Implementacyjnego do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r.
- Konsultacje społeczne projektu Małopolskiego Programu Profilaktyki i Rozwiązywania Problemów Alkoholowych na lata 2014-2020
- Konsultacje społeczne nowego projektu indywidualnego MRPO, Działanie 4.2.
- Konsultacje społeczne projektu Małopolskiego Programu Przeciwdziałania Narkomanii na lata 2014-2020
- Konsultacje społeczne projektu Małopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2014-2020 w ramach strategicznej oceny oddziaływania na

Strona internetowa Urzędu Marszałkowski Województwa Małopolskiego.

W celu realizacji usług i funkcji na witrynach internetowych Urzędu Marszałkowski Województwa Zachodniopomorskiego stosujemy pliki cookies. Korzystanie z witryny bez zmiany ustawień dotyczących plików cookies oznacza, że będą one zapisywane w urządzeniu wyświetlającym stronę internetową. Mogą Państwo dokonać w każdym czasie zmiany ustawień dotyczących zapamiętywania plików cookies.

Więcej szczegółów w [Polityce plików cookies](#). Zamknij

Strona główna | Urząd Marszałkowski | bip | Newsletter

Pomorz Zachodnie

Urząd Marszałkowski Województwa Zachodniopomorskiego
Program Regionalny dla rozwoju Pomorza Zachodniego

O programie | Konkursy | Wdrażanie programu | Monitoring i ewaluacja | Inicjatywy wspólnotowe | Promocja | Kontakt

Inne wiadomości

Wszystkie artykuły

Powrót

WZP / RPO / Inne wiadomości /

Inne wiadomości

Konsultacje społeczne projektu Dokumentu Implementacyjnego do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.)

2 stycznia 2014 r. ruszają konsultacje społeczne projektu Dokumentu Implementacyjnego do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.).

Konsultacje potrwać do 5 lutego 2014 r.

W ramach konsultacji Dokumentu Implementacyjnego każdy może wnieść swoje uwagi lub wnioski dotyczące kwestii ochrony środowiska, które pomogą w opracowaniu Programu oddziaływania na środowisko do Dokumentu Implementacyjnego.

Jednocześnie istnieje możliwość zgłaszania uwag dotyczących samego Dokumentu Implementacyjnego.

Szczegółowe informacje dotyczące konsultacji oraz Projekt Dokumentu wraz z formularzem on-line zgłaszania uwag dostępne są na stronie www.srt-2020.pl

2013-12-30 powrót >

Polityka prywatności | Kontakt z Administratorem Portalu | Formaty plików do pobrania

PROGRAM REGIONALNY NARODOWA STRATEGIA SPÓRNOŚCI

Pomorz Zachodnie

UNIA EUROPEJSKA EUROPEJSKI FUNDUSZ ROZWOJU REGIONALNEGO

Strona internetowa Urzędu Marszałkowski Województwa Zachodniopomorskiego.

The screenshot shows the website of the General Directorate of National Roads and Motorways (GDDKiA). The header includes the GDDKiA logo and the text "Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad". A search bar is located in the top right corner. The main navigation menu includes links for "Strona główna", "Oddziały", "Kontakt", "Serwis GDDKiA", "Serwis dla kierowców", "Zamówienia publiczne", "GDDKiA TV", and "ViaTOLL". A yellow banner at the top provides contact information: "InfoPasek - tel. 19 111. Infolinia drogowa GDDKiA 19 111. W przypadku niektórych operatorów sieci komórkowych konieczne jest poprzedzenie numeru".

The main content area features a sidebar with a menu of categories such as "Informacje", "Bezpieczeństwo Ruchu Drogowego", "O urzędzie", "Akty prawne", "Drogi i mosty", "Fundusze Europejskie", "Współpraca GDDKiA z jednostkami samorządowymi", "Prognozy i analizy ruchu", "Systemy Branżowe", "Systemy Diagnostyki Sieci Drogowej", "Pomoc de minimis", "Linki", "Internetowe Biuro Prasowe", and "Sprawdź na mapie przygotowanie dróg i autostrad".

The main article is titled "Serwis GDDKiA • Aktualności" and is dated "02-01-2014". The headline is "Konsultacje społeczne projektu Dokumentu Implementacyjnego". The text of the article states: "2 stycznia rozpoczęły się konsultacje społeczne projektu Dokumentu Implementacyjnego do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.), które potrwać do 5 lutego br. Szczegółowe informacje wraz z projektem Dokumentu Implementacyjnego oraz formularzem zgłaszania uwag on-line dostępne są na stronie www.srt-2020.pl". Below the text is a small image of a road stretching into the distance.

Strona internetowa GDDKiA.

NADZIEJA KAZIMIERZA WIEKIEGO
RAZKÓR SZYBKI
MOŻNA BYĆ POLIĄC
POSKRĘCO-ŁOŻYŃCZYKI

SMOLEŃSK \ Siedztwo w sprawie katastrofy smoleńskiej

Blamaż Służby Wywiadu Wojskowego

Naczelną Prokuraturę Wojskową na swojej stronie internetowej zamieściła opinię SWW w sprawie smoleńskiej brozoj, do której zostały załączone zdjęcia satelitarne. Okazało się jednak, że opinia zawiera poważny błąd, który dyskwalifikuje wiarygodność tego dokumentu.

Maciej Marosz

Opinia Służby Wywiadu Wojskowego w sprawie smoleńskiej brozoj miała podważyć ustalenia prof. Chrisa Gieszwskiego, który wykazał, że brozoja w Smoleńsku była zlamana jeszcze przed katastrofą z 10 kwietnia 2010 r. Okazało się jednak, że opinia SWW jest niewiarygodna, co wykazali m.in. blogerzy publikujący na Słonie24. Korowalci oni opublikowane fotografie. Ta, która jest datowana na 5 kwietnia, jest identyczna z tą datowaną na 12 kwietnia 2010 r. – Po zapoznaniu się z załącznikami do komunikatu NFW, czyli opinii SWW,

do której załączono zdjęcia satelitarne, zauważyłem błąd: drugie na stronie opinii zdjęcie, opisane jako wykonane 5 kwietnia 2010 r., w rzeczywistości jest zdjęciem satelitarnym wykonanym 12 kwietnia 2010 r. – mówi nam Stanisław Zagrodzki, który jako jeden z pierwszych zauważył błąd. Stanisław Zagrodzki jest kuzynem Ewy Bąkowskiej, która agnieszka pod Smoleńskiem, i od początku śledztwa włączył się w działania zmierzające do ustalenia przyczyn tragedii.

Jak podał wcześniej portal Niezależna.pl, w swojej opinii Służba Wywiadu Wojskowego stwierdziła, że słynna smoleńska bro-

zoja została zlamana między 5 a 12 kwietnia 2010 r. Na dowód tego opublikowano analizę zawierającą m.in. fotografie satelitarne terenu lotniska z 5 kwietnia 2010 r. Po naszej publikacji ujawniającej blamaż SWW, do sprawy odniosła się Naczelną Prokuratura Wojskowa, która zadeklarowała, że zoządu wyjątkowo od instytucji odpowiedzialnej za przygotowanie opinii. – W nawigacji do komunikatu z dnia 23.12.2013 r. dotyczącego opinii instytucji specjalistycznej – Służby Wywiadu Wojskowego – w przedmiocie analizy teletelekomunikacyjnej zobrazowania i ortofotomapy satelitar-



Prof. Piotr Gieszwski wykazał, że brozoja w Smoleńsku była zlamana przed katastrofą (fot. Maciej Jędrzejko, Gazeta Wyborcza)

nej WW-1 z dnia 5.04.2010 r. oraz zobrazowania i ortofotomapy satelitarnej WW-2 z dnia 12.04.2010 r. rjofnu lotniska Smoleńsk Północny, zamieszczonej na stronie Naczelnej Prokuratury Wojskowej, uprzejmie informuję, iż w związku z dostarczonymi niejasnościami dotyczącymi podpisu pod zdjęciem nr 2 na stronie 2 opinii (kwarta-

tośnośności dat wykonania zdjęć) Wojskowa Prokuratura Okręgowa w Warszawie podjęła czynności zmierzające do uzyskania stanowiska instytucji opiniującej w przedmiotowej sprawie – czytamy w komunikacie p.o. rzecznika prasowego NFW ppik. Janusza Wójcika.

Gazeta.pl

Nasze drogie bobry i wilki

PRZYRODA \ Według danych Generalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska nasz kraj w minionym roku wydał ponad 14 mln zł na usuwanie szkód spowodowanych przez bobry. Jeszcze w 2009 r. było to o połowę mniej. Rosnie także wysokość szkód powodowanych przez wilki.

Jacek Łaziniowski

W Polsce kilkadziesiąt gatunków ssaków jest objętych ścisłą bądź częściową ochroną. Objęcie taką szczególną opieką oznacza, że za wszystkie szkody spowodowane przez zwierzęta tych gatunków odpowiada budżet państwa, który wypłaca poszkodowanym rekompensaty. Kwoty te z roku na rok są coraz wyższe. W 2013 r. kwota takich odszkodowań zbliżyła się do 15 mln zł. To ponad milion złotych więcej niż w roku 2012 i aż 7 mln więcej niż w 2009 r. Zdecydowana większość szkód, które pokrywa państwo, jest spowodowana

przez bobra europejskiego – jego działalność kosztowała nas ponad 14 mln zł. Największy gryzoł Eurazji, którego waga ciała może sięgnąć do 29 kg, przy długości 110 cm, szczególnie daje się we znaki rolnikom. W wyniku budowania przez bobry tam na rzekach i spietrzania poziomu wody często zalewane są nadbrzeżne tereny uprawne.

Robiły coraz częściej domagają się rozwiązania problemu uciążliwych sąsiadów. Przedstawiciele Podlaskiej Izby Rolniczej wystosowali list do ministra środowiska Macieja Grabowskiego, aby ten podjął odpowiednie działania. Zdaniem rolników ko-

nieczne jest wpisanie bobra na listę gatunków łownych. „Obowiązujące obecnie prawo łowieckie oraz ustawy o ochronie przyrody i ochronie zwierząt nie spełniają swoich zadań w zakresie ograniczenia rozmiarów szkód wyrządzanych w uprawach rolnych oraz sposobu szacowania strat i wielkości należących odszkodowań. Bobra objęto ochroną, ponieważ niemal nie było go przed laty w naszym środowisku, jednak obecnie jego liczebność jest spora” – można przeczytać w piśmie do ministra podpisanym przez Grzegorza Leszczyńskiego, prezesa Podlaskiej Izby Rolniczej.

Populacja bobrów według różnych szacunków wynosi w Polsce od 18 do 45 tys. Więcej niż wcześniej problemów sprawiają również wilki. Wraz z rosnącą populacją tych drapieżników coraz częściej zdarzają się wypadki ich ataków na zwierzęta hodowlane. W 2013 r. Polska na szkody spowodowane przez watahy wilków wydała 400 tys. zł. W związku z coraz częstszymi incydentami pojawiają się głosy, aby regulować liczbę wilków, których na naszym terytorium jest obecnie ok. 950 sztuk.



Minister Infrastruktury i Rozwoju

działając na podstawie art. 39 ust 1 w związku z art. 54 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 2008 r. Nr 199, poz. 1227 z późn. zm.) zawiadamia, że rozpoczął się proces strategicznej oceny oddziaływania na środowisko projektu Dokumentu Implementacyjnego do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.). Wszyscy zainteresowani od 02.01 – 05.02.2014 r. mają możliwość zapoznania się z dokumentacją sprawy oraz składania uwag i wniosków.

Dokumentacja dostępna jest na stronie projektu <http://www.srt-2020.pl>, w siedzibie przy ul. Chałubińskiego 4/6 w Warszawie (pok. nr 501A, budynek B w godzinach od 9.00-15.00) oraz w siedzibach oddziałów terenowych Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad (szczegóły na stronie projektu).

Uwagi i wnioski prosimy zgłaszać składając wypełnioną ankietę w miejscu udostępnienia dokumentów

na adres pocztowy: WS Atkins-Polska Sp. z o.o., ul. Zwycięstwa 10, 44-100 Gliwice z dopiskiem "konsultacje społeczne"

ustnie do protokołu (w siedzibie Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju przy ul. Chałubińskiego 4/6 w Warszawie pok. nr 501A, budynek B w godzinach od 9.00-15.00),

elektronicznie za pośrednictwem ankiety on-line umieszczonej na stronie projektu lub na adres: projekt.dokumentu.DI@sr-2020.pl, wplyw.srodowisko.DI@sr-2020.pl

12 reklama

Wtorek 18 marca 2014 Gazeta Wyborcza wyborcza.pl

Wyšli SMS o treści BUZDYM na 75 250
opłata 6,15 zł z VAT

plus

PLAY

Całkowity dochód netto z usługi operacyjnej przeznaczony na cele statutowe Fundacji

Prezydent Wrocławia
ogłasza
ul. Paprotnej / Złotygrodzkiej

Planujemy przetarg sfinansowany na sprzedaż nieruchomości (zestawienie nieruchomości), położonej we Wrocławiu przy:
ul. Paprotnej / Złotygrodzkiej

Planujemy, w dniach od 4/21, 4/23, 4/25, 4/27, 4/29, 4/30, 5/1, 5/2, 5/3, 5/4, 5/5, 5/6, 5/7, 5/8, 5/9, 5/10, 5/11, 5/12, 5/13, 5/14, 5/15, 5/16, 5/17, 5/18, 5/19, 5/20, 5/21, 5/22, 5/23, 5/24, 5/25, 5/26, 5/27, 5/28, 5/29, 5/30, 5/31, 6/1, 6/2, 6/3, 6/4, 6/5, 6/6, 6/7, 6/8, 6/9, 6/10, 6/11, 6/12, 6/13, 6/14, 6/15, 6/16, 6/17, 6/18, 6/19, 6/20, 6/21, 6/22, 6/23, 6/24, 6/25, 6/26, 6/27, 6/28, 6/29, 6/30, 7/1, 7/2, 7/3, 7/4, 7/5, 7/6, 7/7, 7/8, 7/9, 7/10, 7/11, 7/12, 7/13, 7/14, 7/15, 7/16, 7/17, 7/18, 7/19, 7/20, 7/21, 7/22, 7/23, 7/24, 7/25, 7/26, 7/27, 7/28, 7/29, 7/30, 7/31, 8/1, 8/2, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 8/7, 8/8, 8/9, 8/10, 8/11, 8/12, 8/13, 8/14, 8/15, 8/16, 8/17, 8/18, 8/19, 8/20, 8/21, 8/22, 8/23, 8/24, 8/25, 8/26, 8/27, 8/28, 8/29, 8/30, 8/31, 9/1, 9/2, 9/3, 9/4, 9/5, 9/6, 9/7, 9/8, 9/9, 9/10, 9/11, 9/12, 9/13, 9/14, 9/15, 9/16, 9/17, 9/18, 9/19, 9/20, 9/21, 9/22, 9/23, 9/24, 9/25, 9/26, 9/27, 9/28, 9/29, 9/30, 10/1, 10/2, 10/3, 10/4, 10/5, 10/6, 10/7, 10/8, 10/9, 10/10, 10/11, 10/12, 10/13, 10/14, 10/15, 10/16, 10/17, 10/18, 10/19, 10/20, 10/21, 10/22, 10/23, 10/24, 10/25, 10/26, 10/27, 10/28, 10/29, 10/30, 10/31, 11/1, 11/2, 11/3, 11/4, 11/5, 11/6, 11/7, 11/8, 11/9, 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/18, 11/19, 11/20, 11/21, 11/22, 11/23, 11/24, 11/25, 11/26, 11/27, 11/28, 11/29, 11/30, 12/1, 12/2, 12/3, 12/4, 12/5, 12/6, 12/7, 12/8, 12/9, 12/10, 12/11, 12/12, 12/13, 12/14, 12/15, 12/16, 12/17, 12/18, 12/19, 12/20, 12/21, 12/22, 12/23, 12/24, 12/25, 12/26, 12/27, 12/28, 12/29, 12/30, 12/31, 2014 r.

Minister Infrastruktury i Rozwoju

zajmując na podstawie art. 3 ust. 1 pkt. 11 oraz art. 39 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 2013 r., poz. 1235 i.t.), informuje o rozpoczęciu czynności oddziaływania na środowisko projektu Dokumentu Implementacyjnego do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.).

Wszyscy zainteresowani w dniach od 21.03 do 18.04.2014 r. mają możliwość zapoznać się z dokumentacją sprawy oraz skłonić uwagi i wnioski.

Dokumentacja sprawy dostępna będzie od 21.03 do 18.04.2014 r. na stronie projektu <http://www.srt-2020.pl>, w siedzibie Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju przy ul. Chałubińskiego 4/6 w Warszawie (pok. nr 501A, budynek B, od pon. do pt. od godz. 9.00 - 15.00) oraz w siedzibach oddziałów terenowych Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad (adresy i godziny urzędowania na stronie projektu).

Uwagi i wnioski można zgłaszać:

- za pośrednictwem ankiety on-line umieszczonej na stronie projektu lub na adres wplyw.srodowisko.dl@str-2020.pl,
- w formie pisemnej w miejscu udostępnienia dokumentów,
- na adres pocztowy: WS Aktywność Społ. z o.o. ul. Życieństwa 10, 44-100 Gliwice z dopiskiem "konsultacje społeczne Etap II",
- w formie pisemnej w siedzibie Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju adres jak wyżej.

W ramach ww. konsultacji zapraszamy na konferencje w Rzeszowie, Katowicach, Szczecinie i Warszawie. Zgłoszenia o uczestnictwie w konferencji proszę przesyłać na adres: konferencje@str-2020.pl

Poczta Polska

OBWIESZCZENIE O PRZETARGU U NA SPRZEDAŻ

W oparciu o Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 13 lutego 2014 r. (Dz. Urz. nr 101), zamierzamy na drodze przetargu sfinansowanego na sprzedaż nieruchomości (zestawienie nieruchomości), położonej we Wrocławiu przy:
ul. Paprotnej / Złotygrodzkiej

Planujemy, w dniach od 4/21, 4/23, 4/25, 4/27, 4/29, 4/30, 5/1, 5/2, 5/3, 5/4, 5/5, 5/6, 5/7, 5/8, 5/9, 5/10, 5/11, 5/12, 5/13, 5/14, 5/15, 5/16, 5/17, 5/18, 5/19, 5/20, 5/21, 5/22, 5/23, 5/24, 5/25, 5/26, 5/27, 5/28, 5/29, 5/30, 5/31, 6/1, 6/2, 6/3, 6/4, 6/5, 6/6, 6/7, 6/8, 6/9, 6/10, 6/11, 6/12, 6/13, 6/14, 6/15, 6/16, 6/17, 6/18, 6/19, 6/20, 6/21, 6/22, 6/23, 6/24, 6/25, 6/26, 6/27, 6/28, 6/29, 6/30, 7/1, 7/2, 7/3, 7/4, 7/5, 7/6, 7/7, 7/8, 7/9, 7/10, 7/11, 7/12, 7/13, 7/14, 7/15, 7/16, 7/17, 7/18, 7/19, 7/20, 7/21, 7/22, 7/23, 7/24, 7/25, 7/26, 7/27, 7/28, 7/29, 7/30, 7/31, 8/1, 8/2, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 8/7, 8/8, 8/9, 8/10, 8/11, 8/12, 8/13, 8/14, 8/15, 8/16, 8/17, 8/18, 8/19, 8/20, 8/21, 8/22, 8/23, 8/24, 8/25, 8/26, 8/27, 8/28, 8/29, 8/30, 8/31, 9/1, 9/2, 9/3, 9/4, 9/5, 9/6, 9/7, 9/8, 9/9, 9/10, 9/11, 9/12, 9/13, 9/14, 9/15, 9/16, 9/17, 9/18, 9/19, 9/20, 9/21, 9/22, 9/23, 9/24, 9/25, 9/26, 9/27, 9/28, 9/29, 9/30, 10/1, 10/2, 10/3, 10/4, 10/5, 10/6, 10/7, 10/8, 10/9, 10/10, 10/11, 10/12, 10/13, 10/14, 10/15, 10/16, 10/17, 10/18, 10/19, 10/20, 10/21, 10/22, 10/23, 10/24, 10/25, 10/26, 10/27, 10/28, 10/29, 10/30, 10/31, 11/1, 11/2, 11/3, 11/4, 11/5, 11/6, 11/7, 11/8, 11/9, 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/18, 11/19, 11/20, 11/21, 11/22, 11/23, 11/24, 11/25, 11/26, 11/27, 11/28, 11/29, 11/30, 12/1, 12/2, 12/3, 12/4, 12/5, 12/6, 12/7, 12/8, 12/9, 12/10, 12/11, 12/12, 12/13, 12/14, 12/15, 12/16, 12/17, 12/18, 12/19, 12/20, 12/21, 12/22, 12/23, 12/24, 12/25, 12/26, 12/27, 12/28, 12/29, 12/30, 12/31, 2014 r.

Gazeta Polska codziennie

InsERT nexo

UKRAINA \ Referendum na Krymie

Rosja rozdziera Ukrainę

Wczoraj na Krymie odbyło się referendum w sprawie przyłączenia półwyspu do Rosji. Według wstępnych wyników 93 proc. mieszkańców półwyspu głosowało za. Zarówno Ukraina jak i wszystkie państwa UE oraz USA uznają referendum za nielegalne.

Wczorajsze referendum rozpoczyna 21 marca rozgrywkę na półwyspie. Wcześniej zawiązywano premier Antonia Salmerę i Robert Fico. Przewyborcza

Bojkot spółki Ruch SA trwa!

Przeciwko działaniu spółki Ruch SA ograniczającym wolność prasy przyłączona do gazetek, a także ochrony praw człowieka. Dorota Głowacka z Obserwatorium Wolności Medlow nie ma wątpliwości, że bezprawne działanie Ruchu musi być wyjaśnione.

Minister Infrastruktury i Rozwoju

zajmując na podstawie art. 3 ust. 1 pkt. 11 oraz art. 39 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 2013 r., poz. 1235 i.t.), informuje o rozpoczęciu czynności oddziaływania na środowisko projektu Dokumentu Implementacyjnego do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.).

Wszyscy zainteresowani w dniach od 21.03 do 18.04.2014 r. mają możliwość zapoznać się z dokumentacją sprawy oraz skłonić uwagi i wnioski.

Dokumentacja sprawy dostępna będzie od 21.03 do 18.04.2014 r. na stronie projektu <http://www.srt-2020.pl>, w siedzibie Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju przy ul. Chałubińskiego 4/6 w Warszawie (pok. nr 501A, budynek B, od pon. do pt. od godz. 9.00 - 15.00) oraz w siedzibach oddziałów terenowych Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad (adresy i godziny urzędowania na stronie projektu).

Uwagi i wnioski można zgłaszać:

- za pośrednictwem ankiety on-line umieszczonej na stronie projektu lub na adres wplyw.srodowisko.dl@str-2020.pl,
- w formie pisemnej w miejscu udostępnienia dokumentów,
- na adres pocztowy: WS Aktywność Społ. z o.o. ul. Życieństwa 10, 44-100 Gliwice z dopiskiem "konsultacje społeczne Etap II",
- w formie pisemnej w siedzibie Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju adres jak wyżej.

W ramach ww. konsultacji zapraszamy na konferencje w Rzeszowie, Katowicach, Szczecinie i Warszawie. Zgłoszenia o uczestnictwie w konferencji proszę przesyłać na adres: konferencje@str-2020.pl

Alexander Kłos

ONZ już kilka miesięcy temu przestał liczyć, ile ofiar pochłonął syryjski konflikt. Tymczasem działacze praw człowieka oceniają, że zginęło w nim ponad 140 tys. osób. Do tego dochodzi zniszczenie dwóch części kraju i gigantyczna liczba uchodźców. Wysoki komisarz Narodów Zjednoczonych do spraw uchodźców (UNHCR) António Guterres poinformował, że w wyniku walk ponad 9 mln Syryjczyków, czyli ponad 40 proc. obywateli, zostało zmuszonych do opuszczenia swoich domów. Co najniebezpieczniej: w Syrii jest potężna i zapewnia dyktando do rządzącego kraju. Chciałby opóźnić sily kontrolując większość terytorium niż armia Asada, to jednak jest ono mniej zaawansowane. Szacuje się, że dysponują one oddziałami wyznaczonymi nawet do 150 tys. ludzi, z tego co dalszą bojowników pochodzi z zagranicy. Armia prezydenta, przysięgającej lojalnością wrogą, jest wspierana przez libański Hezbollah i oddziały skłone przez Iran. Assad wciąż ciężko się na armie międzynarodowej, których weto uniemożliwia jakikolwiek działanie Rady Bezpieczeństwa ONZ.

ri to siewisko przybrało na silę, gdyż zwiększa się liczba muzeum w Europie i coraz większy procent z nich się realizuje.

W rejonie konfliktów wyjeżdżają coraz model wyzawcy Alkaida, większość z nich urodziła się i wychowała na Starym Kontynencie. Władci nich jest też wielu konwertytów, Euro-żydów z niebieskimi oczami i blond włosami. Prawdą nie trzeba wielkich akłhadów finansowych, by znaleźć się w centrum wojny, np. w Syrii. Dlatego kraj ten wprowadził obowiązek wzywać dla przyjeżdżających, co ma pomóc zastopować stały napływ uchodźców. Tym bardziej że wśród nich znajduje się wielu nast latków - podkresła dr Bartoszewicz.

Ekspertka zwraca uwagę, że powracający do Europy bogotwócy to obecnie jedno z największych zagrożeń, stawiane na równi z niebezpieczeństwem terroryzmu.

— Ci ludzie widzieli śmierć, krwę. Oni nie tyli, ale będą umieli odnieść się do społeczeństwa, ale nie będą chcieli tego zrobić. Pamiętajmy, że w tym sposobie powołał Alkaida - to byli ludzie, którzy wrócili z konfliktu w Afganistanie - zaznacza dr Bartoszewicz.

(BKC. Fox News, Washington Post)

Załącznik 5. Zainteresowanie społeczne ogłoszeniami zamieszczonymi w Bazie Organizacji NGO's

Etap I

ngo.pl

ekspozycja informacji w portalu ngo.pl

Ekspozycja odbyła się w dwóch ok. 7-dniowych okresach: na początku stycznia, oraz na przełomie stycznia i lutego 2014 r.

Ekspozowana była informacja:

Minister Infrastruktury i Rozwoju zawiadamia, że trwa proces SOOŚ projektu DI do SRT 2020 r.

tytuł na stronie głównej:

Minister Infrastruktury i Rozwoju zaprasza do oceny Strategii Rozwoju Transportu

tytuł w kalendarzu:

Proces strategicznej oceny oddziaływania na środowisko projektu Dokumentu Implementacyjnego do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r.

<http://wiadomosci.ngo.pl/wiadomosci/950720.html>

Ekspozowana informacja odnotowała **252 odsłony** (najwięcej odsłon 2, 7, 28 i 30 stycznia). Poniższy wykres pokazuje w jakich dniach informacja odnotowała najwięcej odsłon.



1

ngo.pl

ekspozycja informacji w portalu ngo.pl

Ekspozycja odbyła się w marcu i kwietniu 2014 r. Informacja eksponowana była na stronie głównej portalu ngo.pl (w centralnej kolumnie, w sekcji **Aktualności**).

Eksponowana była informacja:

Konsultacje społeczne w ramach strategicznej oceny oddziaływania na środowisko

<http://wiadomosci.ngo.pl/wiadomosci/968243.html>

Eksponowana informacja odnotowała **121 odsłon** (najwięcej odsłon 17, 19 i 21 marca). Poniższy wykres pokazuje w jakich dniach informacja odnotowała największą odsłon.



Jadwiga Ronikier
WS Atkins – Polska Sp z o.o.
ul. Bonifraterska 17
00-517 Warszawa

Jadwiga.Ronikier@atkinglobal.pl
Telephone (+48) 22 246 07 20
Fax. (+48) 22 246 07 01

© Atkins Ltd except where stated otherwise.

The Atkins logo, 'Carbon Critical Design' and the strapline
'Plan Design Enable' are trademarks of Atkins Ltd