

Podsumowanie strategicznej oceny oddziaływania na środowisko projektu dokumentu strategicznego „Kierunki Rozwoju Transportu Intermodalnego do 2030 r. z perspektywą do 2040 r.”

ZAMAWIAJĄCY

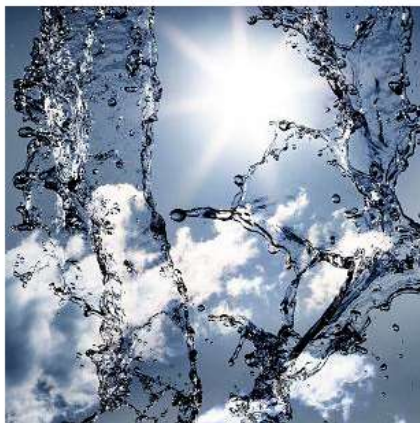
Centrum Unijnych Projektów Transportowych

ETAP

Raport nr 5

DATA / WERSJA: 05.01.2021/02

NUMER DOKUMENTU: JRR 4808-200



Multiconsult

Podsumowanie strategicznej oceny oddziaływania na środowisko projektu dokumentu strategicznego „Kierunki Rozwoju Transportu Intermodalnego do 2030 r. z perspektywą do 2040 r.”

RAPORT METODYCZNY

PROJEKT	Wybrane elementy Strategicznej oceny oddziaływania na środowisko dla projektu dokumentu strategicznego „Kierunki Rozwoju Transportu Intermodalnego”	NUMER DOKUMENTU	4808-200
TYTUŁ	Podsumowanie strategicznej oceny oddziaływania na środowisko	DYREKTOR PROJEKTU	Andrzej Krzyszczak
ZAMAWIAJĄCY	Centrum Unijnych Projektów Transportowych	PRZYGOTOWAŁ	Joanna Borzuchowska Marta Brzozowska Piotr Poborski Marta Podedworna - Łuczak
OSOBA KONTAKTOWA	Ewa Paderewska	DZIAŁ MULTICONSULT POLSKA	Pion Doradztwa Technicznego i Środowiskowego

STRESZCZENIE

Prezentowany stanowi podsumowanie strategicznej oceny oddziaływania na środowisko projektu dokumentu strategicznego „Kierunki Rozwoju Transportu Intermodalnego do 2030 r. z perspektywą do 2040 r.”, przygotowane zgodnie z wymogami wskazanymi w art. 55 ust. 3 w ustawie z dnia 3 października 2008 r. o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko.

02	05.10.2021	Podsumowanie SOOŚ projektu KRTI	Joanna Borzuchowska Marta Brzozowska Marta Podedworna-Łuczak	Piotr Poborski	Andrzej Krzyszczak
WER.	DATA	OPIS	SPORZĄDZIŁ	SPRAWDZIŁ	ZATWIERDZIŁ

SPIS TREŚCI

1	Wprowadzenie	5
1.1	Cel i zakres dokumentu.....	5
1.2	Ustalenia prognozy.....	7
2	Uzasadnienie wyboru przyjętego dokumentu w odniesieniu do rozpatrywanych rozwiązań alternatywnych	8
3	Sposób uwzględnienia w KRTI ustaleń zawartych w prognozie oddziaływania na środowisko	11
4	Sposób uwzględnienia w KRTI opinii właściwych organów	12
5	Udział społeczeństwa	25
5.1	Przebieg procesu udziału społeczeństwa w strategicznej ocenie oddziaływania na środowisko	25
5.2	Uwagi i wnioski zgłoszone do KRTI i prognozy	26
6	Postępowanie transgraniczne	28
7	Sposób uwzględnienia w KRTI propozycji dotyczących metod i częstotliwości przeprowadzania monitoringu skutków realizacji postanowień dokumentu	32

Załączniki

Załącznik nr 1	Pisma w zakresie zakresu i stopnia szczegółowości prognozy oddziaływania na środowisko
Załącznik nr 2	Opinie organów do projektu KRTI wraz z prognozą oddziaływania na środowisko
Załącznik nr 3a	Wnioski i uwagi zgłoszone w ramach udziału społecznego do projektu Prognozy oddziaływania na środowisko
Załącznik nr 3b	Wnioski i uwagi zgłoszone w ramach udziału społecznego do projektu KRTI
Załącznik nr 3c	Wnioski i uwagi zgłoszone w ramach udziału społecznego w trakcie konferencji i spotkania konsultacyjnego 23-11-2020

Spis rysunków

Rysunek 1	Schemat SOOŚ dla projektu KRTI.	6
Rysunek 2	Wykres udziału procentowego podmiotów zgłaszających uwagi.....	27
Rysunek 3	Lokalizacja terminali względem granicy państwa.	29

Spis tabel

Tabela 1	Opinia Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska.....	12
Tabela 2	Opinia Głównego Inspektora Sanitarnego.....	22
Tabela 3	Opinia Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie	23
Tabela 4	Opinia Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni.....	24
Tabela 5	Zestawienie terminali położonych w odległości do 5 km od granicy państwa wraz ze wskazaniem prowadzonych dotychczas procedur oceny oddziaływania na środowisko.....	30

Spis skrótów

BIP	Biuletyn Informacji Publicznej
CUPT, Zamawiający	Centrum Unijnych Projektów Transportowych
DUM	Dyrektor Urzędu Morskiego
Dyrektywa SOOŚ	DYREKTYWA 2001/42/WE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY z dnia 27 czerwca 2001 r. w sprawie oceny wpływu niektórych planów i programów na środowisko
GDOŚ	Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska
GIS	Główny Inspektor Sanitarny
KRTI	Kierunki Rozwoju Transportu Intermodalnego
KOBIZE	Krajowy Ośrodek Bilansowania i Zarządzania Emisjami
OIU	Obiekt Infrastruktury Usługowej https://utk.gov.pl/pl/dostep-do-infrastruktur/dostep-do-infrastruktur/15999,Dostep-do-infrastruktury-uslugowej.html
OOŚ	Ocena oddziaływania na środowisko
OPZ	Opis Przedmiotu Zamówienia
RDOŚ	Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska
SIWZ	Specyfikacja Istotnych Warunków Zamówienia
SOOŚ	Strategiczna Ocena Oddziaływania na Środowisko
SUIKZP	Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego
TOS	Terminal Operating System – system zarządzania terminalem
Ustawa ooś	Ustawa z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko (t.j. Dz. U. z 2020 r. poz. 283)
Wykonawca	Podmiot wyłoniony przez Zamawiającego w postępowaniu na wykonanie wybranych elementów strategicznej oceny oddziaływania na środowisko dla projektu dokumentu strategicznego „Kierunki Rozwoju Transportu Intermodalnego”

1 Wprowadzenie

1.1 Cel i zakres dokumentu

Niniejszy dokument stanowi pisemne podsumowanie, opracowane w myśl art. 55 ust. 3 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko (t.j. Dz. U. z 2020 r. poz. 283), (dalej „ustawa OoŚ”).

„Do przyjętego dokumentu załącza się pisemne podsumowanie zawierające uzasadnienie wyboru przyjętego dokumentu w odniesieniu do rozpatrywanych rozwiązań alternatywnych, a także informację, w jaki sposób zostały wzięte pod uwagę i w jakim zakresie zostały uwzględnione:

- 1) ustalenia zawarte w prognozie oddziaływania na środowisko;*
- 2) opinie właściwych organów, o których mowa w art. 57 i 58;*
- 3) zgłoszone uwagi i wnioski;*
- 4) wyniki postępowania dotyczącego transgranicznego oddziaływania na środowisko, jeżeli zostało przeprowadzone;*
- 5) propozycje dotyczące metod i częstotliwości przeprowadzania monitoringu skutków realizacji postanowień dokumentu.”*

Organem administracji państwowej przyjmującym projekt dokumentu o nazwie „Kierunki Rozwoju Transportu Intermodalnego do 2030 r. z perspektywą do 2040 r.” (dalej „KRTI”) jest Minister Infrastruktury.

„Kierunki Rozwoju Transportu Intermodalnego do 2030 r. z perspektywą do 2040 r.” to dokument wyznaczający kierunki i cele w zakresie rozwoju transportu intermodalnego, który wyznacza ramy dla późniejszej realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko. Projekt tego dokumentu w myśl art. 46 ust. 1 pkt. 2) podlega strategicznej ocenie oddziaływania na środowisko.

Strategiczna ocena oddziaływania na środowisko projektu KRTI rozpoczęła się uzgodnieniem zakresu i stopnia szczegółowości informacji zawartych w prognozie oddziaływania na środowisko. Organami uzgadniającymi były:

- Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska (pismo znak DOOŚ-TSOOŚ.411.10.2020.BW z dnia 29.06.2020 r.),
- Główny Inspektor Sanitarny (pismo znak HŚ.BW.530.1.2020.AM z dnia 29.06.2020 r.),
- Dyrektor Urzędu Morskiego w Szczecinie (pismo znak OW.52001.4.20.AZ(2) z dnia 08.06.2020 r.),
- Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni (pismo znak INZ.8103.37.2020. ASW z dnia 18.06.2020 r.).

Wyżej wymienione pisma stanowią załącznik nr 1 do niniejszego podsumowania.

Następnie, kierując się wymaganiami sformułowanymi we wzmiankowanych stanowiskach, jak również zapisami z projektu KRTI sporządzono Prognozę oddziaływania na środowisko. Główne ustalenia wynikające z przeprowadzonych analiz opisano w rozdziale 1.2.

Projekt KRTI wraz z prognozą poddano udziałowi społecznemu. Opis przebiegu konsultacji społecznych w ramach udziału społeczeństwa znajduje się w rozdziale 5 niniejszego podsumowania.

Oba dokumenty zostały także poddane opiniowaniu przez organy uzgadniające zakres i stopień szczegółowości prognozy. Otrzymano następujące opinie:

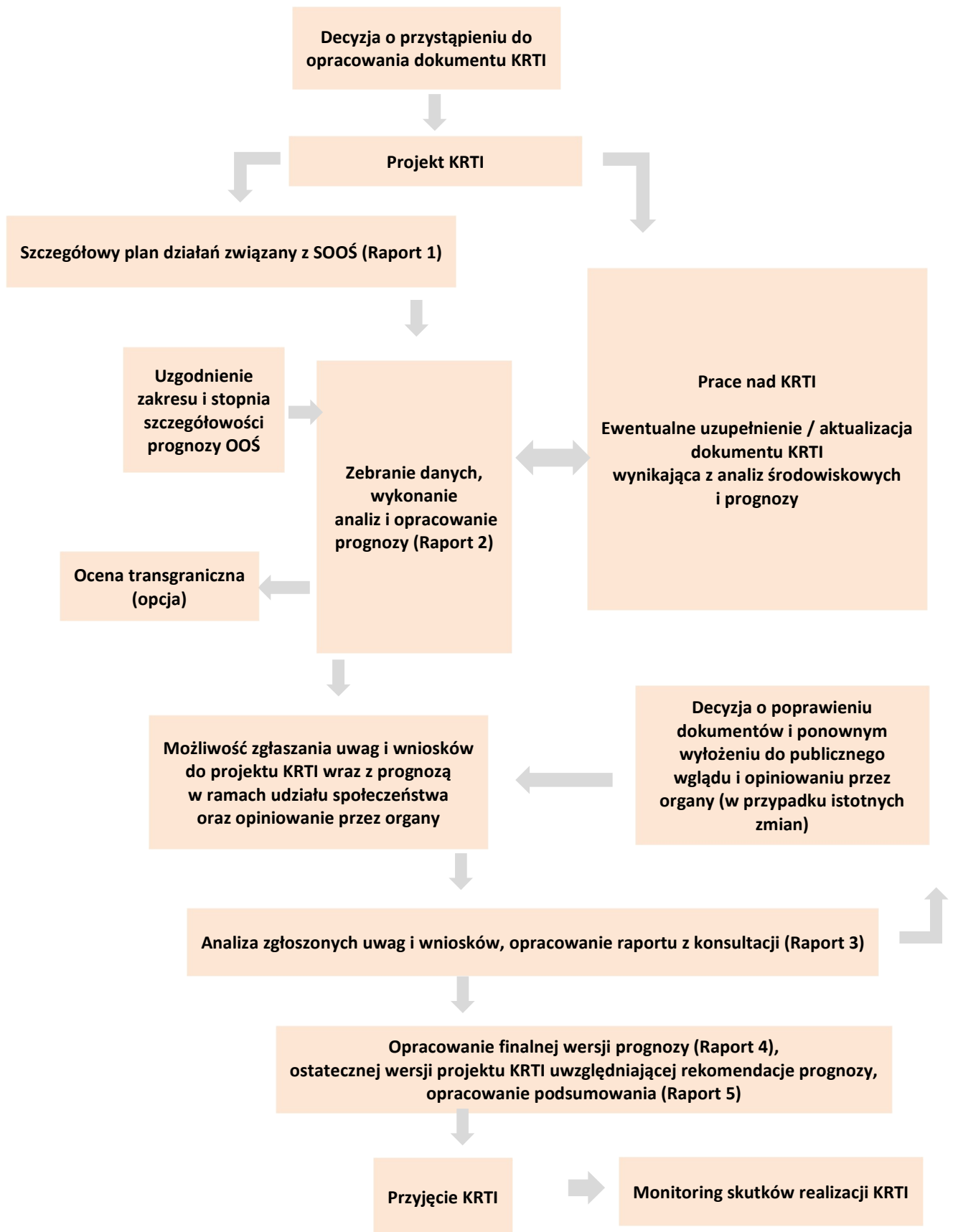
- Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska (pismo znak DOOŚ-TSOOŚ.410.11.2020.BW z dnia 25.11.2020 r.),
- Główny Inspektor Sanitarny (pismo znak HŚ.BW.530.1.2020.KK z dnia 25.11.2020 r.),
- Dyrektor Urzędu Morskiego w Szczecinie (pismo znak OW.52000.2.20.AZ(7) z dnia 25.11.2020 r.),
- Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni (pismo znak INZ.8103.37.2.2020.AD z dnia 25.11.2020 r.).

Wyżej wymienione pisma stanowią załącznik nr 2 do niniejszego podsumowania.

Poniżej przedstawiono ogólny schemat postępowania w ramach oceny strategicznej. Niniejszy dokument stanowi raport nr 5.

Podsumowanie SOOŚ

„Kierunki Rozwoju Transportu Intermodalnego do 2030 r. z perspektywą do 2040 r.”



Rysunek 1 Schemat SOOŚ dla projektu KRTI.

Źródło: Opracowanie własne.

1.2 Ustalenia prognozy

Realizacja KRTI jest w pełni zgodna z założeniami dokumentów wyższego szczebla, w tym Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku, najważniejszego dokumentu określającego kierunki rozwoju transportu w Polsce. Z uwagi na cele określone w KRTI i nacisk na wykorzystanie transportu kolejowego w transporcie intermodalnym, za dokument najbardziej powiązany z KRTI uznano opracowywany w 2020 r. dokument o nazwie „PKP PLK S.A. – zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku”, w którym to określono priorytety i listę inwestycji w zakresie rozwoju infrastruktury kolejowej w Polsce.

W ramach analiz przeprowadzonych na potrzeby prognozy oddziaływania na środowisko projektu KRTI, posłużono się kilkoma metodami, z których najbardziej istotną była tzw. metoda "przez cele". Dzięki niej w prognozie oceniono wpływ planowanych w KRTI działań na realizację strategicznych celów ochrony środowiska. Cele te zostały wskazane w innych, nadrzędnych względem KRTI dokumentach strategicznych oraz porozumieniach międzynarodowych.

Stwierdzono, że realizacja celów KRTI zmierzająca do wsparcia rozwoju infrastruktury liniowej oraz punktowej wykorzystywanej w przewozach intermodalnych – terminali intermodalnych, centrów logistycznych oraz bocznic kolejowych – pozwoli na pełniejsze wykorzystanie potencjału transportu intermodalnego. O ile uzupełnienie siatki terminali intermodalnych i zwiększenie gęstości ich występowania na sieci transportowej zachęca do wykorzystywania tej formy transportu, o tyle nowe obiekty mogą wiązać się ze zwiększoną, lokalną presją na środowisko. Może to dotyczyć na przykład hałasu i potencjalnej jego kumulacji w rejonie terminali. Odnosząc się do tych zagrożeń stwierdzono, że większość terminali jest zlokalizowana lub planowana w obrębie terenów już przekształconych, a tylko niewielka część w obszarach wrażliwych. Przy czym nawet taka lokalizacja nie przesądza o możliwym wystąpieniu negatywnych skutków dla środowiska, gdyż jest to w dużej mierze zależne od skali i zakresu planowanej inwestycji.

Najistotniejszym, pozytywnym skutkiem realizacji KRTI będzie ograniczenie emisji do powietrza, co jest zgodne z polityką klimatyczną Polski oraz wytycznymi Unii Europejskiej określonymi w *Nowym Europejskim Zielonym Ładzie* (osiągnięcie neutralności energetycznej do 2050 r.). Zastosowanie przewidzianych w KRTI, instrumentów wspierających równowagę transportu drogowego i kolejowego w transporcie ładunków oraz poprawa systemu organizacji i zarządzania transportem intermodalnym, a także przewidziane w projekcie KRTI zachęty fiskalne i rozwój nowoczesnych technologii, będą miały swój wymierny efekt w postaci minimalizacji emisji gazów cieplarnianych w skali kraju, a pośrednio również pozytywny wpływ na zdrowie i życie ludzi oraz środowisko przyrodnicze.

Przeprowadzone na potrzeby prognozy analizy wykazały, że realizacja KRTI jako całości nie będzie miała istotnego negatywnego wpływu na środowisko. Nie zachodzą też przesłanki do stwierdzenia potencjalnych znaczących oddziaływań celów określonych w KRTI na obszary Natura 2000. Zidentyfikowane możliwe oddziaływania w większości będą miały charakter chwilowy, związany z budową/rozbudową terminali lub budową/modernizacją linii kolejowych. Największych oddziaływań można się spodziewać przy realizacji głębokowodnych terminali morskich położonych w rejonie obszarów Natura 2000.

Wymaga podkreślenia, iż projekt KRTI wskazuje warunki rozwoju całego systemu transportu intermodalnego, nie odnosząc się do konkretnych inwestycji i ich lokalizacji. Tym samym o rozbudowie istniejących terminali lub powstaniu nowych i ich usytuowaniu będą decydować poszczególni inwestorzy, uwzględniający nie tylko zapisy KRTI, ale przede wszystkim opłacalność swoich inwestycji. Dlatego niniejsza prognoza ocenia wpływ realizacji poszczególnych celów KRTI na środowisko. Jednakże, z rekomendacji Generalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska, **została ona dodatkowo pogłębiona o informacje dostępne na etapie opracowywania prognozy, dotyczące oddziaływań istniejących oraz planowanych terminali.** W prognozie wskazane zostały istniejące i planowane terminale (dane dostępne na etapie prac nad prognozą). Szczególną uwagę zwrócono na te terminale, które są zlokalizowane lub planowane na obszarach szczególnie wrażliwych pod względem uwarunkowań środowiskowych. W prognozie, w zakresie tych terminali, wskazano potencjalne środki zapobiegawcze, jakie należy wziąć pod uwagę przy ich planowaniu lub rozbudowie. W przypadku budowy/rozbudowy tych terminali

należy zachować szczególną ostrożność oraz przeprowadzić dogłębną ocenę oddziaływania na środowisko, ze zwróceniem uwagi na te właśnie aspekty.

Podsumowując wykonane i przedstawione w prognozie analizy stwierdzono, że realizacja całego KRTI wpłynie pozytywnie na środowisko, w szczególności przyczyniając się do ograniczenia emisji zanieczyszczeń do atmosfery oraz pośrednio wpływając na ograniczenie zmian klimatycznych. Należy jednak pamiętać, że potencjał realizacji działań wskazanych w KRTI jest ściśle uzależniony od realizacji strategii, polityk i planów sektorowych przyjętych i planowanych do przyjęcia dla poszczególnych gałęzi transportu, a intermodalność jest jednym z rozwiązań pomagających łagodzić skutki oddziaływania sektora transportu towarów na środowisko.

2 Uzasadnienie wyboru przyjętego dokumentu w odniesieniu do rozpatrywanych rozwiązań alternatywnych

Zgodnie z art. 51 ust. 2 pkt. 3 lit. b) ustawy OOŚ prognoza oddziaływania na środowisko przedstawia **rozwiązania alternatywne** w stosunku do rozwiązań zawartych w projektowanym dokumencie, wraz z uzasadnieniem ich wyboru. Jednocześnie zawiera ona opis metod oceny prowadzącej do tego wyboru albo wyjaśnienie braku rozwiązań alternatywnych, w tym wskazania napotkanych trudności wynikających z niedostatków techniki lub luk we współczesnej wiedzy.

W prognozie oddziaływania na środowisko opisano potencjalne, przewidywane skutki wynikające z braku realizacji celów określonych w KRTI (wariant nieprzyjęcia dokumentu KRTI). Stwierdzono, że brak aktywnych działań państwa we wsparcie transportu intermodalnego opartego na kolei spowoduje, że o rozwoju transportu w zakresie przewozu towarów decydować będzie jedynie aspekt ekonomiczny oraz ewentualne działania innych państw, realizujących własne cele strategiczne w zakresie transportu towarów. Jednocześnie brak infrastruktury umożliwiającej transport intermodalny oparty na kolei i niewystarczająca liczba i zdolność przeładunkowa terminali intermodalnych może powodować peryferyzację terytorium Polski w transporcie międzynarodowym i wytworzenie alternatywnych łańcuchów transportowych z wyłączeniem Polski, co pociągnie za sobą negatywne skutki społeczno-ekonomiczne. W odniesieniu do transportu krajowego, brak rozwiązań intermodalnych wykorzystujących kolej spowoduje intensyfikację transportu drogowego wraz z dalszym rozwojem logistyki opartej o tę gałąź sektora. Rozwiązanie takie jest sprzeczne z jednym z podstawowych założeń Białej Księgi Transportu opracowanej przez Komisję Europejską, w której nacisk kładziony jest na zwiększenie udziału gałęzi transportu stanowiących alternatywę dla transportu drogowego, tj. kolei i w dalszej kolejności żeglugi. Nieproporcjonalny przyrost pracy przewozowej opartej na transporcie drogowym doprowadzi do pogłębiania się problemów środowiskowych i zdrowotnych w aglomeracjach oraz wzdłuż korytarzy transportowych.

Z uwagi na cel główny postawiony w KRTI, jakim jest *Stworzenie optymalnych warunków dla integracji międzygałęziowej w polskim systemie transportowym i zwiększenia wykorzystania transportu kolejowego w przewozach intermodalnych*, dla szeroko rozumianego podejścia do rozwoju transportu intermodalnego rozważano możliwość realizacji celu przez wzmocnienie intermodalnych łańcuchów logistycznych z wykorzystaniem innych niż kolej gałęzi transportu, które mogłyby prowadzić do rozwoju transportu intermodalnego i częściowo równoważyć dominację transportu drogowego. Analizowano więc rozwój transportu intermodalnego wykorzystującego o żeglugę śródlądową lub opartego o transport lotniczy. Z przeprowadzonych analiz wynika co następuje:

- Pod względem potrzeby, lokalizacji i czasu transport śródlądowy może stanowić istotne uzupełnienie sieci transportu intermodalnego, jednak w rozpatrywanych w KRTI ramach czasowych do 2030 roku nie może być traktowany jako realna alternatywa wobec transportu kolejowego.
 - Obecnie w trakcie przygotowywania jest dokument strategiczny pn. Krajowy Program Żeglugowy do 2030 roku, który zawierać będzie informacje dotyczące obecnie realizowanych projektów. Ponadto planowane jest przygotowanie dwóch kluczowych dokumentów dotyczących transportu śródlądowego, tj. Odrzańskiej Drogi Wodnej (E-30) oraz Drogi Wodnej rzeki Wisły. Dokumenty te są jednak na wczesnym etapie opracowywania i nie są dostępne ich założenia.

Podsumowanie SOOŚ

„Kierunki Rozwoju Transportu Intermodalnego do 2030 r. z perspektywą do 2040 r.”

- Jak wynika z danych GUS w 2019 roku długość śródlądowych dróg wodnych w Polsce wyniosła 3722 km, z czego zaledwie 206 km (5,5%) spełniało wymagania stawiane drogom o znaczeniu międzynarodowym (klasy IV i V). Pozostałą część dróg wodnych tworzą drogi o znaczeniu regionalnym (klasy I, II i III). Powyższe dane oznaczają, że stopień rozwoju dróg śródlądowych w Polsce jest obecnie niski, zwłaszcza w porównaniu ze stopniem rozwoju innych gałęzi transportu.
- Możliwość transportu towarów z wykorzystaniem żeglugi śródlądowej jest ograniczona przestrzennie. Należy podkreślić, że aktualnie w Polsce, na wybranych odcinkach przewożone są towary masowe. Przewozy skonteneryzowane wymagałyby znacznych nakładów związanych z udrożnieniem dróg wodnych i zainwestowania w tabor.
- Czas przewozu barkami jest wielokrotnie dłuższy i nie jest konkurencyjny wobec transportu kolejowego.
- Mimo, iż transport śródlądowy jest uważany za bardziej proekologiczny środek transportu niż transport drogowy, może on potencjalnie powodować negatywny wpływ na środowisko. Wyzwaniem są wymogi stawiane przez Ramową Dyrektywę Wodną. Ponadto, należy wziąć pod uwagę potencjalny wpływ na obszary chronione, które w Polsce obejmują znaczną część dużych dolin rzecznych (głównie obszary w ramach sieci Natura 2000). Ponadto, w kontekście rozwoju dróg wodnych należy zwrócić uwagę na występujące w Polsce niedobory wody, co może się nasilać na skutek zachodzących zmian klimatu.
- Podobnie, transport lotniczy może stanowić uzupełnienie sieci transportu intermodalnego, nie może jednak stanowić alternatywy wobec rozwoju przewozów kolejowych. W celu integracji poszczególnych gałęzi transportu zaleca się jednak każdorazowo analizę lokalizacji terminali intermodalnych w aspekcie ich współpracy z portami lotniczymi, co pozwoli na całościowy rozwój sieci transportu intermodalnego.
 - Głównym dokumentem o charakterze kierunkowym w tym zakresie jest Program Rozwoju Sieci Lotnisk i Lotniczych Urządzeń Naziemnych przyjęty przez rząd w 2007 roku. W trakcie opracowywania jest obecnie dokument strategiczny pn.: „Polityka Rozwoju Lotnictwa Cywilnego w Polsce do 2030 roku (z perspektywą do 2040 r.)”. Dokument ten jest jednak na wczesnym etapie opracowywania i jego założenia nie są jeszcze znane.
 - Jak wynika z danych GUS w 2019 roku transportem lotniczym przewieziono w Polsce 77 tysięcy ton ładunków, wobec 233 744 tysięcy ton przewiezionych transportem kolejowym. Oznacza to, że transport lotniczy odpowiada za ułamek procenta wszystkich przewożonych w Polsce ładunków.
 - Transport lotniczy jest źródłem znacznej emisji zanieczyszczeń do atmosfery, co poza oddziaływaniem bezpośrednim ma również znaczący wpływ na klimat.
 - Transport lotniczy choć jest najszybszym środkiem spośród wszystkich gałęzi transportu, jest jednocześnie najdroższy ze względu na konieczność ponoszenia m.in. wysokich opłat lotniskowych i paliwa.

Podsumowując, stwierdzono, że w horyzoncie czasowym objętym KRTI (do 2030 r., z perspektywą do 2040 r.) kolej jest jedyną realną alternatywą dla transportu drogowego, o kluczowym znaczeniu w transporcie intermodalnym.

Jak podkreślano na wstępie prognozy, KRTI nie jest dokumentem implementacyjnym zawierającym listę konkretnych przedsięwzięć inwestycyjnych, realizowanych na jego podstawie. Nie stanowi on tym samym szczegółowego strategicznego planu inwestycji, jak również nie zawiera wskazania konkretnych podmiotów odpowiedzialnych za ich realizację i nie określa metod wdrożeń. Tym niemniej, uwzględniając rekomendację Generalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska, w prognozie rozpatrzono, czy dla istniejących i przewidywanych do rozbudowy oraz planowanych terminali zasadne jest poszukiwanie ewentualnych alternatyw lokalizacyjnych.

Na etapie opracowywania prognozy zidentyfikowano terminale, które są zlokalizowane lub planowane na obszarach szczególnie wrażliwych z punktu widzenia środowiska. Są to: terminale istniejące - DCT Gdańsk ID 9, Kąty Wrocławskie ID 15, Terminal kontenerowy Łódź Chojny ID 24, Andrex Logistics Terminal Chryzanów (gm.

Podsumowanie SOOŚ

„Kierunki Rozwoju Transportu Intermodalnego do 2030 r. z perspektywą do 2040 r.”

Narewka) ID 29 oraz planowane - Balticon S.A. ID 58, ZMP Gdynia S.A. ID 59, CCIC Intermodal Depo Dunikowo ID 67, Świnoujście ID 68 oraz Wola Baranowska Treeden ID 70. Z uwagi na brak pełnej wiedzy na temat szczegółowego zakresu planowanych inwestycji (zarówno w aspekcie rozbudowy lub planowanej budowy nowych terminali) w prognozie wskazano ogólne wytyczne i zalecenia, jakie należy wziąć pod uwagę przy planowaniu tych inwestycji.

Dla planowanych terminali, dla których dostępne były materiały środowiskowe np. raport o oddziaływaniu na środowisko, a nie wydane zostały jeszcze decyzje o środowiskowych uwarunkowaniach, w prognozie wskazano wyniki dotychczasowych analiz w zakresie wariantów danej inwestycji. Dotyczy to planowanego terminala ID 68 w Świnoujściu – na etapie opracowywania raportu rozważano różne warianty przedsięwzięcia koncentrujące się na rozwiązaniach związanych z połączeniem drogowym terminala i rozplanowaniem infrastruktury, nie rozpatrując zmiany jego lokalizacji. Dla pozostałych planowanych terminali, o których mowa powyżej, wydano już decyzje o środowiskowych uwarunkowaniach. Wnioski z nich wynikające opisano w kartach terminali umieszczonych w załączniku do prognozy.

Niezależnie od ustaleń z poziomu oceny oddziaływania na środowisko należy podkreślić, że lokalizacja i rozwój części terminali skorelowany jest z realizacją inwestycji poprawiających dostęp kolejowy do portów w Gdyni, Gdańsku, Szczecinie i Świnoujściu. Innymi słowy muszą być one usytuowane w rejonie ww. portów i z tego powodu analiza alternatyw nie obejmowała lokalizacji. W prognozie wskazano, że rozwiązaniem mogącym w pewnym stopniu odciążać porty i terminale w Gdańsku i Gdyni będzie aktywizacja Portu w Elblągu wraz z planowaną infrastrukturą.

Ponadto, w prognozie wskazano, że w ramach identyfikacji nowych lokalizacji dla planowanych terminali należy na jak najwcześniejszym etapie zapewnić uwzględnienie takiego obiektu w procesie planowania przestrzennego. Zgodnie z obowiązującymi przepisami art. 46 ust 1 pkt 1 Ustawy OOOŚ uchwalenie zarówno studium uwarunkowań i kierunków przestrzennego zagospodarowania gminy, jak i miejscowego planu zagospodarowania terenu powinien podlegać strategicznej ocenie oddziaływania na środowisko. W tym ujęciu, w prognozie zarekomendowano dokonanie wyboru lokalizacji odpowiedniej z uwzględnieniem kryteriów środowiskowo – przyrodniczych oraz umożliwiającej powiązanie sieci transportowych. W ten sposób zastosowana została metoda iteracyjna, kolejnych przybliżeń w celu doprecyzowania lokalizacji nowych terminali. Każdy z dokumentów planistycznych powstających w następujących po sobie fazach poddawany byłby ocenie oddziaływania na środowisko. Ponadto lokalizacja i zakres przedsięwzięcia będzie analizowany również w ramach oceny oddziaływania na środowisko na etapie uzyskiwania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla konkretnych inwestycji.

3 Sposób uwzględnienia w KRTI ustaleń zawartych w prognozie oddziaływania na środowisko

W prognozie zaproponowano rozszerzenie przedstawionych w KRTI działań o **sporządzenie możliwie dokładnej prognozy zapotrzebowania na przewozy intermodalne w perspektywie do 30 lat opracowanej na szczeblu ogólnokrajowym** (z uwzględnieniem uwarunkowań związanych z COVID-19) oraz uwzględnienie, poza determinantami lokalizacyjnymi terminali, dodatkowych kryteriów związanych ze sposobem zarządzania terminalami mającymi wpływ na środowisko tj.:

- wdrażanie innowacyjnych systemów zarządzania ruchem transportowym,
- wdrażanie systemów zarządzania TOS (ang. Terminal Operating System), sukcesywnie rozbudowywanych wraz z rozwojem terminala,
- automatyzacja procesów terminalowych, począwszy od systemów organizacji wjazdów i przeglądów na bramie terminalu, po numeryczne zarządzanie operacjami przeładunkowymi. (Istotne jest, aby nowe i modernizowane terminale umożliwiały kompleksowe monitorowanie zużycia energii i śledzenie śladu węglowego, czyli monitorowanie emisji CO₂),
- stosowanie OZE do zasilania w energię,
- stosowanie nisko emisyjnych pojazdów/urządzeń do przeładunku (pojazdy zasilane LNG/CNG, zasilanie wodorowe, elektryczne, hybrydowe).

W KRTI zarekomendowano, w ramach celu 3: Cyfryzacja transportu intermodalnego, podjęcie działań działania z zakresu wdrożeń elektronicznych systemów zarządzania terminalami oraz szersze stosowanie systemów informacyjnych i platform cyfrowych. Jednocześnie Cel 3A określony w KRTI odnosi się wprost do stwarzania warunków do prowadzenia działań w zakresie automatyzacji procesów transportowo-logistycznych. Jednakże, ze względu na zbyt duży stopień szczegółowości warunku dotyczącego wdrożenia TOS, nie wskazano na niego wprost w KRTI. Natomiast zasygnalizowano tam potrzebę działań związanych ze stosowaniem OZE oraz niskoemisyjnych pojazdów. Z uwagi na fakt, że KRTI nie jest dokumentem implementacyjnym i nie określa/narzuca lokalizacji terminali intermodalnych, nie podjęto w nim propozycji określenia kryteriów wyboru takiej lokalizacji. Nie oznacza to jednak, że nie będą one wykorzystane. Przewiduje się, że będzie z nich korzystała jednostka wdrażająca KRTI, o której mowa w Prognozie ooś.

4 Sposób uwzględnienia w KRTI opinii właściwych organów

W ramach strategicznej oceny oddziaływania na środowisko, pozyskano opinie właściwych organów do projektu KRTI wraz z prognozą. Otrzymane opinie zostały przedstawione w załączniku nr 2 do Podsumowania.

Poniżej, w tabelach, zamieszczono treść opinii organów, o których mowa w ustawie ooś, (art 54 ust 1 ustawy ooś), oraz uwagi organów wyrażone w opiniach, wraz z odniesieniem się do tych opinii oraz sposobem uwzględnienia a także wyjaśnieniem przyczyny, dla której odmówiono uwzględnienia uwagi.

Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska

Tabela 1 Opinia Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska

LP	Opinia Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska, znak: DOOŚ-TSOOŚ.410.11.2020.BW, z dnia 25 listopada 2020.	
1	<p>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.</p> <p>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.</p>	
	Uwagi do KRTI	Sposób uwzględnienia uwagi i odniesienie do niej lub przyczyna dla której odmówiono uwzględnienia i uwagi
2	<p>Konieczność bardziej przejrzystego opisu 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</p>	<p>Uwaga uwzględniona</p> <p>Stosowne zmiany zostaną wprowadzone w tekście KRTI, analogicznie jak zrobiono to w rozdz. 4.4 prognozy (tab. 5)</p> <p>Odnośnie pytania o dodatkowe bardziej szczegółowe dokumenty wdrożeniowe należy wskazać, że w ramach prac nad KRTI będą prowadzone dalsze prace analityczne. Na chwilę obecną nie zaplanowano jednak dodatkowych dokumentów wdrożeniowych.</p>

Podsumowanie SOOŚ

„Kierunki Rozwoju Transportu Intermodalnego do 2030 r. z perspektywą do 2040 r.”

	<p>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 o oś: 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.</p>	
3	<p>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 (w związku z ujęciem w Prognozie listy terminali)</p>	<p>Wyjaśnienie do zgłoszonych zastrzeżeń KRTI opiera się na dokumentach istniejących, w tym również wskazuje terminale już funkcjonujące. KRTI jest dokumentem kierunkowym, nie stanowi natomiast dokumentu inwestycyjnego. Lokalizacja nowych terminali uzależniona jest w szczególności od indywidualnych decyzji biznesowych inwestorów. Dlatego też w KRTI nie wskazano planowanych inwestycji, a jedynie determinanty ich powstania.</p>
4	<p>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 o oś znajdują się 4 inwestycje</p>	<p>Uwaga uwzględniona w toku prac nad KRTI Na stronie 86 KRTI wskazano na podstawie Rozporządzenia 1315/2013 lokalizacje terminali zarówno w sieci bazowej jak i kompleksowej TEN-T. Wskazanie ogólnych lokalizacji terminali należy uznać za właściwe i umożliwiające przypisanie więcej niż jednego obiektu w danej lokalizacji. Szczególnie dotyczy to miejsc predystynowanych do rozwoju tego typu obiektów jak np. bezpośrednio zaplecze portów morskich.</p>

Podsumowanie SOOŚ

„Kierunki Rozwoju Transportu Intermodalnego do 2030 r. z perspektywą do 2040 r.”

	istniejące (2 Gdańsk, 2 Gdynia) oraz 2 planowane (1 Gdańsk, 1 Gdynia);	
	Sporządzona dla projektu KRTI prognoza ooś , zasadniczo odnosi się do wszystkich elementów wymienionych w art. 51 i 52 ustawy ooś oraz w wyżej wspomnianym uzgodnieniu GDOŚ. Dokument nie jest jednak pozbawiony niespójności.	
	Uwagi do Prognozy o oddziaływania na środowisko	Sposób uwzględnienia uwagi i odniesienie do niej lub przyczyna dla której odmówiono uwzględnienia i uwagi
5	<p>Poziom szczegółowości analiz w prognozie ooś nie w pełni odpowiada poziomowi szczegółowości zapisów KRTI, wobec tego nie można się zgodzić ze zdaniem na str. 23 prognozy ooś „w ramach prac nad prognozą przyjęto stopień szczegółowości adekwatny do poziomu szczegółowości zapisów projektu KRTI”. W prognozie ooś znajduje się dużo więcej informacji na temat rozwoju transportu intermodalnego niż w KRTI.</p> <p>Przede wszystkim, KRTI nie określa listy konkretnych przedsięwzięć do realizacji, ani nie wskazuje ich lokalizacji. Tymczasem w prognozie ooś 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.</p>	<p>Uwaga częściowo uwzględniona</p> <p>Istotnie KRTI nie stanowi dokumentu implementacyjnego i nie zawiera indykatywnego wykazu inwestycji. Niemniej jednak zgodnie z postanowieniem GDOŚ należało uwzględnić informacje dostępne na etapie sporządzania niniejszej prognozy. W uzgodnieniu zakresu i stopnia szczegółowości prognozy wskazano wprost, że w prognozie należy uwzględnić informacje wynikające z raportów o oddziaływaniu na środowisko i decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, o ile zostały wydane, dla przedsięwzięć, których ramy późniejszej realizacji określa KRTI. Biorąc powyższe pod uwagę w Prognozie uwzględniono wnioski wynikające z tego typu dokumentów, o ile były wydane i dostępne, dla wszystkich, zidentyfikowanych na tym etapie, istniejących i planowanych terminali intermodalnych.</p> <p>Zaznaczono to bardzo wyraźnie w rozdz. 3 prognozy: „Należy podkreślić, że projekt KRTI wskazuje warunki rozwoju całego systemu transportu intermodalnego, nie odnosząc się do konkretnych inwestycji i ich lokalizacji. Tym samym o rozbudowie istniejących terminali lub powstaniu nowych i ich usytuowaniu będą decydować poszczególni inwestorzy, uwzględniający nie tylko zapisy KRTI, ale przede wszystkim opłacalność swoich inwestycji. Dlatego niniejsza prognoza ocenia wpływ realizacji poszczególnych celów KRTI na środowisko. Jednakże, z rekomendacji Generalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska, została ona dodatkowo pogłębiona o informacje dostępne na etapie opracowywania prognozy, dotyczące oddziaływań istniejących oraz planowanych terminali.”</p> <p>Potraktowano tę analizę rozszerzająco, traktując te informacje jako wartość dodaną, gdyż analizami objęto nie tylko te terminale, które zostały wspomniane w projekcie KRTI ale również te, o których informacje zaczerpnięto z innych ogólnodostępnych źródeł danych (źródła wskazano w prognozie).</p> <p>Co więcej takie podejście było wymuszone potrzebą zidentyfikowania i prawidłowego opisu kumulacji oddziaływań. Bez pogłębienia informacji na temat oddziaływań terminali intermodalnych nie udało się osiągnąć porównywalnego poziomu szczegółowości, jak zastosowano w dokumentach strategicznych</p>

Podsumowanie SOOŚ

„Kierunki Rozwoju Transportu Intermodalnego do 2030 r. z perspektywą do 2040 r.”

		poświęconych liniom kolejowym, drogom, portom czy Centralnemu Portowi Komunikacyjnemu.
6	<p>Odnosnie pozostałych rodzajów inwestycji prognoza ooś wskazuje, że „Rozwój poszczególnych gałęzi transportu przewidziany jest w innych dokumentach strategicznych” (str. 17).</p> <p>W prognozie ooś 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 ooś i KRTI nie są w tej kwestii w pełni zrozumiałe. Sprawia to, że nie sposób z całkowitą pewnością stwierdzić, czy w prognozie ooś w należyty i kompletny sposób oceniono zawartość KRTI.</p>	<p>Wyjaśnienie do zgłoszonych zastrzeżeń</p> <p>O realizacji przyszłych przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko traktuje rdz. 4.3 prognozy poświęcony celom KRTI. Zgodnie z zawartymi tam informacjami jednym z kluczowych celów dokumentu jest wsparcie rozwoju infrastruktury punktowej rozumianej jako „miejsca składowania oraz przeładunku towarów, do których należą: terminale, centra logistyczne oraz bocznic kolejowe. Cel zakłada powiększanie terminali już istniejących – szczególnie tych zlokalizowanych przy korytarzach sieci TEN-T i na wschodniej granicy Polski oraz budowę nowych centrów logistycznych, zarówno przy portach morskich jak i na terenie całego kraju.”</p> <p>W stosunku do innych celów związanych z rozwojem infrastruktury liniowej czy bocznic kolejowych zauważono, że „do realizacji celu przyczynią się również projekty zawarte w innych strategiach, jak np. w Krajowym Programie Kolejowym” (rozd. 4.3). tym samym rozwój poszczególnych gałęzi transportu nie jest przedmiotem KRTI, a innych dokumentów strategicznych przygotowywanych równoległe do KRTI. Gałęzie transportu stanowią, jak to zauważa GDOŚ, kontekst analiz w niniejszej Prognozie. Dlatego też w Prognozie odniesiono się do wniosków wynikających z prognoz oddziaływania na środowisko do tych innych dokumentów strategicznych.</p> <p>Z kolei w przypadku terminali wykorzystano dostępną dokumentację ooś i wydane dla konkretnych przedsięwzięć decyzje o środowiskowych uwarunkowaniach.</p> <p>Jak wskazał sam Organ, przedstawiony w Prognozie opis poszczególnych gałęzi transportu miał stanowić tło dla realizacji infrastruktury punktowej, jaką stanowią terminale intermodalne. Ich lokalizacja determinowana jest wszakże przede wszystkim dostępnością infrastruktury liniowej i potrzebami rynku i będzie podlegać dynamicznym zmianom. Należy podkreślić, że działania przyjęte w KRTI skupiają się na wsparciu rozwoju transportu intermodalnego, tworząc ramy dla rozwoju całego systemu z naciskiem na wsparcie rozwoju działań i technologii mających w swym założeniu minimalizować wpływ transportu towarów na środowisko.</p>
7	<p>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</p>	<p>Uwaga częściowo uwzględniona</p> <p>Na wstępie należy zaznaczyć, że realizacja/przebudowa/rozbudowa linii kolejowych, które, w opinii GDOŚ, mogą powodować negatywne oddziaływanie na obszary Natura 2000, nie jest ani celem, ani przedmiotem analiz KRTI. Ramy późniejszej</p>

Podsumowanie SOOŚ

„Kierunki Rozwoju Transportu Intermodalnego do 2030 r. z perspektywą do 2040 r.”

	<p>prognozie ooś 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 ooś 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.);</p>	<p>realizacji przedsięwzięć kolejowych ustanawiają wszakże zupełnie inne dokumenty strategiczne. Wsparcie dla rozwoju kolei, o którym mowa w KRTI dotyczy działań niezwiązanych z realizacją infrastruktury, a zakupem nowoczesnego taboru (działanie 1D), edukacji w sektorze kolejowym, promocję transportu (działanie 2B), zwiększeniu nakładów na B+R w zakresie transportu kolejowego, czy też wzroście liczby innowacyjnych rozwiązań na rzecz transportu kolejowego (działanie 3B), etc. Działania te nie będą zatem wywierać negatywnego wpływu w odniesieniu do obszarów Natura 2000.</p> <p>Z kolei, z dostępnych dokumentów wynika, że w przypadku terminali intermodalnych zlokalizowanych w bezpośrednim sąsiedztwie obszarów Natura 2000 i/lub innych obszarów chronionych, prowadzone postępowania ooś wykazały brak znaczącego wpływu na te obszary. Co istotne uwzględniano w nich również oddziaływania skumulowane. (W kartach terminali zamieszczonych w Załączniku 3 Prognozy znajdują się informacje dotyczące wydanych decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach z odniesieniem się do oceny potencjalnego oddziaływania na obszary Natura 2000).</p> <p>Terminale intermodalne lokalizowane są co do zasady przede wszystkim na terenach przeznaczonych pod zabudowę przemysłową lub składową na terenach przekształconych. Najistotniejsze rejony, w których występuje kumulacja oddziaływań zidentyfikowano w obszarach nadbrzeżnych i dotyczy to terminali obsługujących największe ośrodki portowe.</p> <p>W Prognozie, jak i w samym KRTI, uszczegółowiono zakres inwestycji, dla których rzeczony dokument nakreśla ramy późniejszej realizacji. Podkreślono tym samym, że rozwój poszczególnych gałęzi transportu stanowi tło i jest przedmiotem innych dokumentów strategicznych. Analizy więc w zakresie rozwoju poszczególnych gałęzi transportu są przedmiotem innych strategicznych ocen oddziaływania. W niniejszej Prognozie wskazano wnioski z nich wynikające. Doprecyzowano, że realizacja założeń KRTI nie spowoduje możliwości wystąpienia znaczącego negatywnego oddziaływania na obszary Natura 2000.</p>
8	<p>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,</p>	<p>Wyjaśnienie do zgłoszonych zastrzeżeń</p> <p>Na potrzeby sporządzenia Prognozy przeanalizowano dostępne dokumenty strategiczne wraz z prognozami, a wnioski w nich zawarte uwzględniono w dokumencie.</p> <p>Jak zauważył Organ w celu określenia obszarów najbardziej wrażliwych na możliwość kumulacji negatywnych oddziaływań, zidentyfikowano obszary tzw. „hot spot-ów”, wskazujących miejsca kumulacji zamierzeń inwestycyjnych wynikających z ocenianego</p>

<p>realizowanymi bądź planowanymi do realizacji, które nie są ujęte w projektowanym dokumencie”.</p> <p>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;</p>	<p>dokumentu. W miejscach wytypowanych „hot-spotów” dochodzić będzie do kumulowania się oddziaływań związanych z eksploatacją istniejącej i projektowanej infrastruktury liniowej (zarówno kolejowej , jak i drogowej) oraz punktowej (portów i terminali intermodalnych). Transport ma bowiem bezpośredni wpływ na funkcjonowanie infrastruktury związanej z przeładunkiem towarów, zwłaszcza w systemach intermodalnych.</p> <p>Wymaga podkreślenia, że metoda hot spotów została przyjęta w ramach koordynacji działań zespołów autorskich prognoz dla dokumentów kolejowych, drogowych, obejmujących Centralny Port Komunikacyjny oraz KRTI.</p> <p>Odpowiedzią na zastrzeżenia GDOŚ, iż:</p> <ul style="list-style-type: none"> • „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” • „Taki sposób oceny nie uwzględnia możliwości kumulowania negatywnych oddziaływań na obszarach szczególnie wrażliwych, w tym obszarach chronionych, gdzie planowane są do realizacji nowe terminale.”, <p>- mogą być następujące fragmenty prognozy:</p> <ul style="list-style-type: none"> • „Celem tej analizy było zidentyfikowanie tzw. „hot spot-ów”, czyli terminali, które są zlokalizowane w miejscu bardzo wrażliwym pod względem uwarunkowań środowiskowych, a także miejsc, gdzie może dojść do potencjalnej kumulacji negatywnych skutków w środowisku, o której mowa w dalszej części rozdziału. Zarówno w kartach jak i zestawieniu tabelarycznym zamieszczonym w załączniku 2 uwzględniono formy ochrony przyrody położone w buforze 5 km od poszczególnych terminali. Biorąc pod uwagę ograniczone oddziaływanie terminali przeładunkowych, przyjęcie umownego buforu 5 km miało na celu uwzględnienie zasady przezorności i wskazanie obszarów, na których potencjalnie występować może ryzyko kumulowania się oddziaływań związanych z realizacją infrastruktury towarzyszącej, takiej jak bocznice kolejowe, czy drogi stanowiące połączenie z istniejącą siecią transportową.” (rozdz. 3 prognozy);
---	---

		<ul style="list-style-type: none"> • „Biorąc pod uwagę efekty działań wynikających z KRTI, analizę potencjalnych oddziaływań skumulowanych ograniczono głównie do następujących aspektów: <ul style="list-style-type: none"> - potencjalnej kumulacji hałasu, - potencjalnej kumulacji związanej z fragmentacją terenu i wpływem na korytarze ekologiczne, - potencjalnej kumulacji związanej z uszczupleniem siedlisk i wpływem na obszary chronione, związanej z funkcjonowaniem terminali i sieci transportowych występujących lub planowanych w bliskim ich sąsiedztwie.” (rozd. 8 prognozy); • „na etapie oceny strategicznej, przeanalizowano możliwość wystąpienia tego typu sytuacji wskazując rejony, gdzie potencjalnie może dojść do kumulacji związanej z emisją hałasu ze źródeł przemysłowych jakimi są terminale oraz kolejowych i drogowych. Obszary te opisano w tabeli jako tzw. hot-spoty – oznaczając w ten sposób rejony skupisk największych terminali intermodalnych, ujętych w KRTI oraz infrastruktury liniowej. Zlokalizowane są one w rejonach największych aglomeracji z zapleczem przemysłowym – warszawskiej – Hot spot nr 6, poznańskiej – Hot spot nr 5, łódzkiej – Hot spot nr 4, wrocławskiej – Hot spot nr 3, w dużych portach morskich Gdańsk i Świnoujście - Hot spot nr 1 i 2).” (rozd. 8 prognozy) • „Potencjalna kumulacja oddziaływań związanych ze zwiększeniem presji na korytarze ekologiczne może występować w szczególności w rejonie korytarzy, na których przebiegu zlokalizowane są terminale tj. Korytarza Puszcza Białowieska - istniejący terminal drogowo-kolejowy Andrex Logistics w Siemianówce (gm. Narewka) (ID 29), Korytarzem Puszcza Bydgoska – planowany terminal drogowo-kolejowy Emilianowo w m. Emilianowo k/Bydgoszczy (ID 57), Korytarzem Lasy Wolińskie - Planowany terminal kolejowo-morski w Świnoujściu (ID 68) – Hot spot 2.” (rozd. 8 prognozy) • „Jak widać na rysunku nr 7 przedstawiającym lokalizację terminali i korytarzy transportowych na tle obszarów włączonych do sieci Natura 2000 i korytarzy migracyjnych można wskazać, że największa kumulacja oddziaływań występować będzie w rejonach nadmorskich w pobliżu terminali morskich
--	--	--

		<p>w rejonie Gdańska Hot spot 1, zwłaszcza w odniesieniu do obszaru Natura 2000 Zatoka Pucka PLB220005 oraz w rejonie Świnoujścia Hot spot 2, położonego w rejonie obszaru Wolin i Uznam PLH320019 oraz Ostoja na Zatoce Pomorskiej PLH990002.” (rozdz. 8 prognozy).</p> <p>Odnosząc się natomiast do uwagi GDOŚ, że:</p> <ul style="list-style-type: none"> • „Hot spoty” wskazują jedynie „miejsca kumulacji zamierzeń inwestycyjnych wynikających z ocenianego dokumentu (kilka terminali w niedalekiej odległości)” • pomijając możliwość kumulacji negatywnych oddziaływań w miejscach gdzie znajdują się pojedyncze terminale.” <p>Należy zwrócić uwagę na opisy poszczególnych terminali zawarte w kartach dołączanych do prognozy. Wskazano tam bowiem pozycje „Inne inwestycje istniejące i planowane” i tak np. w przypadku Terminalu Kąty Wrocławskie wskazano, że terminal ten znajduje się przy linii kolejowej, wchodzącej w skład Europejskiego Korytarza Transportowego RFC8. W zamierzeniach inwestycyjnych PKP PLK w perspektywie 2021-2027 z uwzględnieniem ram do roku 2030 linia kolejowa nr 274, przebiegająca w odległości ok 1,8 km od terminalu została wymieniona jako projekt ponadregionalny. W odległości ok 2 km od terminalu przebiega autostrada A4.</p> <p>Powyższe miało znaczenie przy typowaniu tej inwestycji jako tzw. „hot-spotu”.</p> <p>Założenia, a przede wszystkim działania realizowane zgodnie z założeniami przyjętymi w KRTI, mają mieć wymiar ogólnokrajowy. Zgodnie z wytycznymi Białej Księgi w pełni funkcjonująca multimodalna sieć bazowa TEN-T oraz jej wysoka jakość i przepustowość oczekiwana jest do 2050 r. Również do 2050 r. wszystkie najważniejsze porty morskie powinny mieć dobre połączenie z kolejowym transportem towarów. Terminale intermodalne stanowią jedynie jedno z ogniw systemu intermodalnego transportu towarów i również postrzegane i oceniane były w ten sposób.</p> <p>Nie sposób na etapie Prognozy przewidzieć lokalizację wszystkich terminali, jakie mogą powstać w ciągu najbliższych 10 -20 lat w wyniku wsparcia oferowanego w ramach działań uwzględnionych w KRTI. Wskazując lokalizacje „hot-spotów” wybrano miejsca, w których ze względu na zagęszczenie różnorodnych inwestycji infrastrukturalnych, których skumulowane oddziaływanie może manifestować się w większym obszarze na poziomie regionu. Z kolei świadomie</p>
--	--	--

		<p>pominięto w rozdziale przypadki pojedynczych terminali, których potencjalne oddziaływania skumulowane wciąż odnosić się będą do bliskiego ich sąsiedztwa, a znaczenie będzie mieć wymiar lokalny.</p> <p>Tym samym biorąc pod uwagę fakt, że KRTI nie zawiera indykatywnego wykazu inwestycji sposób oceny, w tym również oceny oddziaływań skumulowanych, wydaje się być adekwatnym dla aktualnego etapu i stanu wiedzy na temat rozwoju systemu transportu intermodalnego. Warto również mieć na uwadze, że przy błyskawicznym tempie rozwoju nowych technologii, trudno ocenić potencjał zmian (i ich wpływu na środowisko), jakie mogą zajść w perspektywie do 2040 r.</p> <p>Zakładane na etapie KRTI działania mają pomóc w minimalizacji oddziaływania transportu intermodalnego towarów w szerokim wymiarze. Odzwierciedlenie zmian znajdzie się na poziomie infrastruktury punktowej, jak i całego systemu zarządzania transportem, co z kolei będzie miało znaczenie dla funkcjonowania poszczególnych gałęzi transportu i dedykowanej im infrastruktury.</p> <p>Od tego jak sprawnie zarządzany będzie to system zależęć będzie jego wpływ na środowisko w skali globalnej. Oddziaływanie pojedynczych terminali wciąż będzie miało znaczenie w skali lokalnej. Stąd odwołania do ocen oddziaływania sporządzanych dla konkretnych inwestycji. Jak wykazano bowiem, dotychczasowe doświadczenia wskazują, że w dużej mierze stopień i zasięg oddziaływania terminali zależny jest od sposobu ich zarządzania oraz wdrożonych technologii.</p>
9	<p>Autorzy prognozy oś postępują się sformułowaniem „istotny wpływ”, podczas gdy ustawa oś wskazuje na konieczność identyfikacji znaczących oddziaływań. Prosimy o stosowanie nomenklatury ustawowej;</p>	<p>Uwaga uwzględniona W Prognozie wprowadzono stosowną korektę i „istotny wpływ” zamieniono na „znaczące oddziaływanie”.</p>
10	<p>Projekt KRTI wspomina o 39 istniejących terminalach, jednak na potrzeby prognozy oś 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;</p>	<p>Wyjaśnienie do zgłoszonych zastrzeżeń W Prognozie pozostawiono analizy w zakresie 51 terminali, ponieważ tyle zidentyfikowano w trakcie opracowania dokumentu. Zgodnie z informacją z rozdz. 4.1. prognozy: „aktualnie na terenie Polski funkcjonuje 51 terminali intermodalnych, z których większość jest skoncentrowana wokół aglomeracji i terenów przemysłowych, a także przy portach morskich i granicy z Białorusią.” Posłużenie się taką liczbą przypadków miało zapewnić jak najpełniejszy obraz realnych i możliwych oddziaływań na środowisko.</p> <p>O różnicy dotyczącej ilości terminali w KRTI i prognozie informowano w rozdz. 3: „Wymaga podkreślenia, iż liczba analizowanych terminali w prognozie jest większa aniżeli wymieniona w KRTI (KRTI wspomina o 39 istniejących terminalach</p>

Podsumowanie SOOŚ

„Kierunki Rozwoju Transportu Intermodalnego do 2030 r. z perspektywą do 2040 r.”

		<p>intermodalnych). W prognozie wykorzystano dane udostępniane przez Urząd Transportu Kolejowego (UTK) oraz dostępne na stronie http://www.intermodal-terminals.eu/. Należy podkreślić, że listy analizowanych terminali nie można traktować jako zamkniętej. Jest ona bowiem aktualna w momencie sporządzania prognozy.”</p> <p>Dodatkowo rozszerzono zapisy w tym rozdziale.</p> <p>Z kolei w KRTI zostały uwzględnione jedynie funkcjonujące terminale mające status OIU (zawarte w rejestrze UTK). Decyzje o lokalizacji terminali są decyzjami biznesowymi, KRTI nie wskazuje lokalizacji nowych terminali, a jedynie warunki, które powinny być spełnione przy wyborze lokalizacji.</p>
11	<p>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);</p>	<p>Wyjaśnienie do zgłoszonych zastrzeżeń</p> <p>Na stronie 86 KRTI wskazano na podstawie Rozporządzenia 1315/2013 lokalizacje terminali zarówno w sieci bazowej jak i kompleksowej TEN-T. Wskazanie ogólnych lokalizacji terminali należy uznać za właściwe i umożliwiający przypisanie więcej niż jednego obiektu w danej lokalizacji. Szczególnie dotyczy to miejsc predystynowanych do rozwoju tego typu obiektów jak np. bezpośrednie zaplecze portów morskich.</p>
12	<p>Wszystkie zapisy dotyczące dokumentów, dla których równoległe 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);</p>	<p>Wyjaśnienie do zgłoszonych zastrzeżeń</p> <p>Prace nad ostateczną wersją prognozy dla dokumentu o nazwie „PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. – zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku” nie zostały ukończone. Także dla Programu budowy 100 Obwodnic na lata 2020-20130 trwają aktualnie prace nad aktualizacją prognozy. W związku z tym nie można było uwzględnić uwagi.</p>
13	<p>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 MGMIŻŚ opracuje koncepcje oraz studia wykonalności dla poszczególnych śródlądowych dróg wodnych oraz brakujących połączeń. Dokumenty te będą procedowane zgodnie z wymogami prawnymi, w tym</p>	<p>Uwaga uwzględniona</p> <p>W treści Prognozy wprowadzono wskazane wyjaśnienia.</p>

Podsumowanie SOOŚ

„Kierunki Rozwoju Transportu Intermodalnego do 2030 r. z perspektywą do 2040 r.”

	zostaną poddane strategicznym ocenom oddziaływania na środowisko”;	
14	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;	Uwaga uwzględniona W treści Prognozy wprowadzono rozszerzenia pozwalające na doprecyzowanie przytoczonych sformułowań.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie opinii organu.

Główny Inspektor Sanitarny

Tabela 2 Opinia Głównego Inspektora Sanitarnego

Lp.	Opinia Głównego Inspektora Sanitarnego, znak HŚ.BW.530.1.2020.KK, z dnia 25 listopada 2020 r.	
	Uwaga do Prognozy o oddziaływania na środowisko	Sposób uwzględnienia uwagi i odniesienie do niej lub przyczyna dla której odmówiono uwzględnienia i uwagi
1	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>	<p>Uwaga częściowo uwzględniona</p> <p>Przeanalizowano dostępne dokumenty planistyczne na poziomie SUIKZP oraz wydane decyzje o środowiskowych uwarunkowaniach wskazując w każdej z kart terminali, zamieszczonych w Załączniku 3, usytuowanie danego obiektu względem terenów zabudowanych, w tym wymagających ochrony akustycznej. W kartach poszczególnych terminali wskazano warunki nakreślone w decyzjach środowiskowych/przywołując zapisy o braku oddziaływania na klimat akustyczny.</p> <p>Także w treści Prognozy oraz w Tabeli 2 Terminale zlokalizowane w obszarze szczególnie wrażliwym pod względem środowiska zawarto informacje o bliskim sąsiedztwie obszarów zabudowy mieszkaniowej (m.in. Terminal Kąty Wrocławskie ID 15, Terminal Kontenerowy Łódź Chojny ID 21).</p> <p>Należy podkreślić, że z dotychczasowej praktyki i analiz dostępnych dokumentów, w tym także informacji pozyskanych od operatorów terminali, analizy map hałasowych oceniających stan akustyczny środowiska na terenie aglomeracji miejskich obejmujących hałas przemysłowy wynika, że terminale intermodalne nie stanowią źródła ponadnormatywnego hałasu na terenach wymagających ochrony akustycznej.</p> <p>W przypadku terminali planowanych, dla których nie przeprowadzona została procedura oceny oddziaływania na środowisko rozszerzono opisy w kartach poszczególnych obiektów wskazując ograniczenia na jakie, przyszły inwestor będzie musiał zwrócić uwagę planując inwestycję.</p>

Podsumowanie SOOŚ

„Kierunki Rozwoju Transportu Intermodalnego do 2030 r. z perspektywą do 2040 r.”

	<p>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.</p>	
--	---	--

Źródło: Opracowanie własne na podstawie opinii organu.

Dyrektor Urzędu Morskiego w Szczecinie

Tabela 3 Opinia Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie

LP	Opinia Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie, Znak: OW.52000.2.20.AZ(7), z dnia 25 listopada 2020	
	<p>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.</p>	
	Uwaga do KRTI	Sposób uwzględnienia uwagi i odniesienie do niej lub przyczyna dla której odmówiono uwzględnienia i uwagi
1	<p>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.</p> <p>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 rzecznoego 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 rzecznoego jest o wiele lepsza niż transportu drogowego.</p> <p>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</p>	<p>Uwaga uwzględniona</p> <p>W KRTI zostanie wydzielony osobny podrozdział dedykowany żegludze śródlądowej, którego celem jednak nie będzie kreowanie polityki państwa w tym obszarze (planowany jest odrębny dokument strategiczny dla tej gałęzi transportu), ani wskazywanie konkretnych inwestycji. Potencjał wykorzystania żeglugi śródlądowej w przewozach intermodalnych w Polsce został oceniony jako bardzo niski w stosunku do nakładów inwestycyjnych, które należałoby ponieść. Z tych względów w KRTI nie zawarto szczegółowych działań dotyczących tej gałęzi transportu.</p>

Podsumowanie SOOŚ

„Kierunki Rozwoju Transportu Intermodalnego do 2030 r. z perspektywą do 2040 r.”

	<p>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.</p> <p>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.</p>	
--	---	--

Źródło: Opracowanie własne na podstawie opinii organu.

Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni

Tabela 4 Opinia Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni

Lp.	Opinia Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni, znak NZ.8103.37.2.2020.AD, z dnia 25 listopada 2020 r.
	opiniuje pozytywnie przedstawiony projekt dokumentu „Kierunki Rozwoju Transportu Intermodalnego w Polsce do 2030 z perspektywą do 2040” wraz z prognozą oddziaływania na środowisko ww. dokumentu
1	Prognoza oddziaływania na środowisko dokumentu „Kierunki Rozwoju Transportu intermodalnego w Polsce do 2030 z perspektywą do 2040” uwzględnia uzgodniony zakres 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”

Źródło: Opracowanie własne na podstawie opinii organu.

5 Udział społeczeństwa

5.1 Przebieg procesu udziału społeczeństwa w strategicznej ocenie oddziaływania na środowisko

Udział społeczeństwa w procesie strategicznej oceny oddziaływania zapewniony został zgodnie z postanowieniami art. 54 ust. 2 ustawy OOŚ.

Udział społeczeństwa w procedurze strategicznej oceny oddziaływania na środowisko został zapewniony poprzez przeprowadzenie konsultacji społecznych i informowanie społeczeństwa o przystąpieniu do nich. Projekt KRTI wraz z Prognozą został udostępniony w następujący sposób:

- na stronie internetowej www.krti.pl, poświęconej strategicznej ocenie oddziaływania na środowisko (zakładka „Konsultacje społeczne”)
- na stronie internetowej www.cupt.gov.pl (zakładka Branże → Transport Intermodalny → Kierunki rozwoju transportu intermodalnego),
- na stronie internetowej www.mi.gov.pl (zakładka Ministerstwo Infrastruktury → Co robimy → Programy i projekty → Inne dokumenty strategiczne → Kierunki rozwoju transportu intermodalnego do 2030 r. z perspektywą do 2040 r.),
- w siedzibie Multiconsult Polska Sp. z o.o. przy ul. Bonifraterskiej 17 w Warszawie (w dni robocze w godz. od 8.00 do 16.00),
- w siedzibie Ministerstwa Infrastruktury przy ul. Chałubińskiego 4/6 w Warszawie w bud. B (w dni robocze w godz. od 8.00 do 16.00).

Wszystkie lokalizacje, w których wyłożone były dokumenty były dostępne dla osób z niepełnosprawnością. Strony internetowe, na których znajdowały się dokumenty były dostosowane do wymagań dostępności dla osób z niepełnosprawnością.

Ogłoszenia Ministra Infrastruktury z dnia 20 października 2020 r. o możliwości zapoznania się z materiałem oraz składania uwag i wniosków zostały zamieszczone na:

- tablicy ogłoszeń Ministerstwa Infrastruktury i CUPT w dniu wydania;
- na stronie internetowej CUPT w serwisie BIP, na stronach Ministerstwa Infrastruktury oraz na stronie krti.pl prowadzonej przez Multiconsult Polska, bezzwłocznie;
- w Gazecie Polskiej Codziennie (jako w codziennej prasie ogólnopolskiej) w dniu 23 października 2020r.

Każda zainteresowana osoba mogła zapoznać się z projektem dokumentu strategicznego i prognozą i zgłosić swoje uwagi i wnioski w terminie od 26 października 2020 r. do 30 listopada 2020r.

Uwagi i wnioski były zbierane w następujący sposób:

- za pośrednictwem ankiety on – line na stronie www.krti.pl,
- za pomocą środków komunikacji elektronicznej na adres e – mail: konsultacje@krti.pl (bez konieczności opatrywania ich kwalifikowanym podpisem elektronicznym),
- pisemnie na adres pocztowy: Multiconsult Polska Sp.z o.o. ul. Bonifraterska 17, 00-203 Warszawa z dopiskiem „konsultacje KRTI” oraz Ministerstwo Infrastruktury ul. Chałubińskiego 4/6 Warszawa – z dopiskiem „konsultacje KRTI”,

Podsumowanie SOOŚ

„Kierunki Rozwoju Transportu Intermodalnego do 2030 r. z perspektywą do 2040 r.”

- ustnie do protokołu oraz pisemnie w dni robocze w godzinach 8.00 – 16.00 przy ul. Bonifraterskiej 17 w Warszawie (Multiconsult Polska Sp. z o.o., Budynek Northgate, piętro 10) oraz przy ul. Chałubińskiego 4/6 w Warszawie (Bud. B Ministerstwa Infrastruktury).

Zarówno możliwość składania uwag i wniosków poprzez e-mail oraz formularz internetowy a także dostęp do miejsc, gdzie można było złożyć lub zgłosić osobiście uwagi i wnioski, był dostosowany do potrzeb osób z niepełnosprawnością.

Ponadto, zorganizowano także konferencję i spotkanie konsultacyjne w formule online na platformie konferencyjnej i transmitowane na kanale youtube. Dostępne dla wszystkich zainteresowanych. Informacja o organizacji konferencji i spotkania konsultacyjnego została zawarta w obwieszczeniu Ministra Infrastruktury z dnia 20 października 2020 r. i doszczegółowienie w ogłoszeniu Ministra Infrastruktury z dnia 19 listopada 2020 r. Ogłoszenie to ukazało się w prasie (Gazeta Polska Codziennie w dniu 19 listopada 2020 r.), także na stronie krti.pl i na stronach oraz na kanałach społecznościowych Ministerstwa Infrastruktury i CUPT (20 listopada 2020 r.). Podczas spotkania konsultacyjnego i konferencji także były zgłaszane uwagi i wnioski w ramach konsultacji społecznych. Treść konferencji i spotkania tłumaczona była na język migowy.

W dniu 30 listopada 2020 r. zakończono termin, w którym można było składać uwagi i wnioski do dokumentów w ramach konsultacji społecznych.

5.2 Uwagi i wnioski zgłoszone do KRTI i prognozy

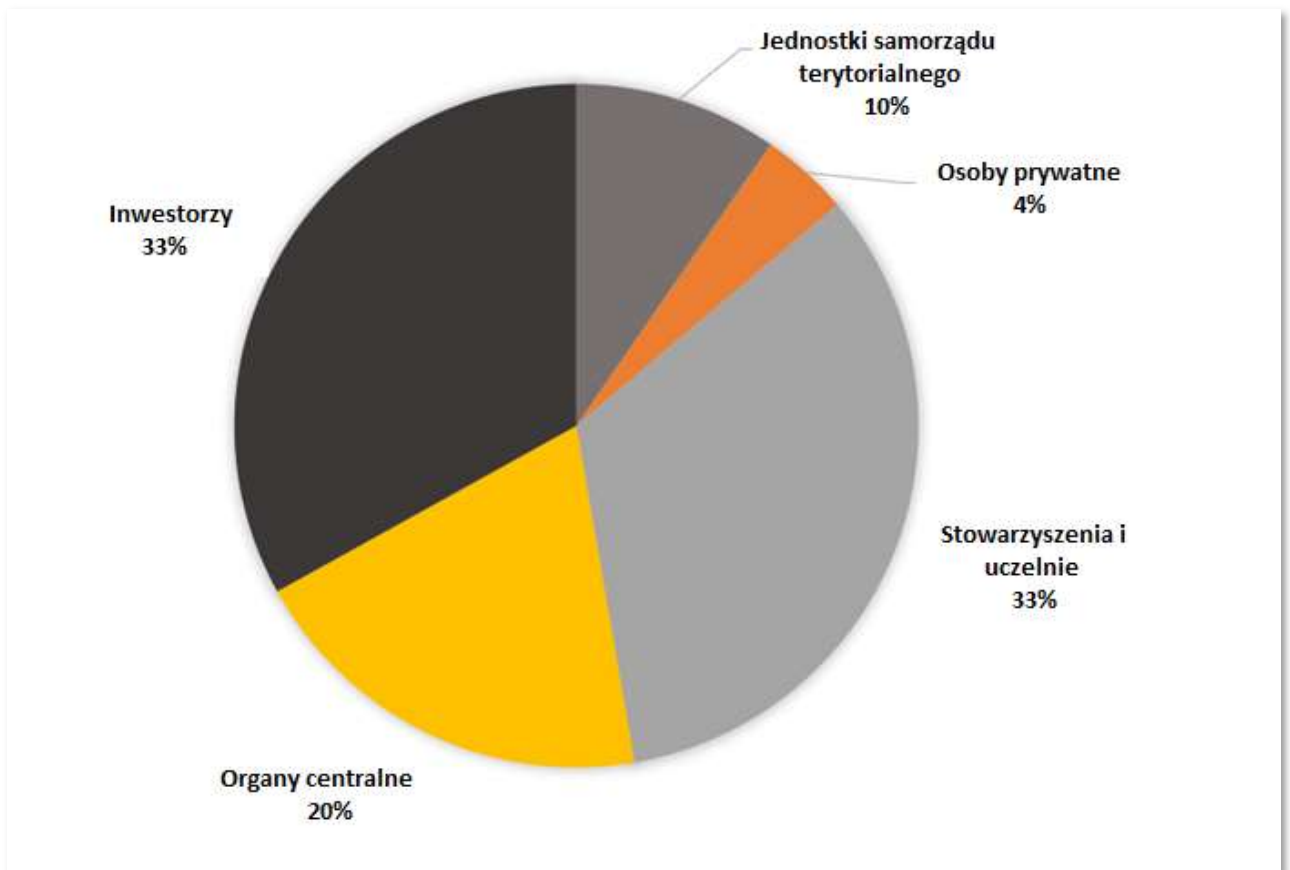
Od dnia 26 października do 30 listopada 2020 r. zgłoszono łącznie 239 wniosków i uwag. Zestawienie uwag i wniosków oraz sposób uwzględniania ich w Prognozie i KRTI, a także powody, dla których nie uwzględniono uwag i wniosków, zostały przedstawione w załącznikach 3a, 3b i 3c do Podsumowania. Załącznik 3a – zawiera uwagi i wnioski do Prognozy, załącznik 3b – uwagi i wnioski do KRTI, załącznik 3c zawiera uwagi i wnioski złożone podczas spotkania konsultacyjnego i konferencji, które odbyły się 23 listopada 2020 r.

Z 239 uwag zgłoszonych w trakcie konsultacji tylko 15 dotyczyło prognozy (ok. 6 %), a pozostałe 224 dotyczyło KRTI (ok. 94 %).

Podczas trwania konsultacji zebrano uwagi i wnioski zarówno od osób prywatnych jak i z jednostek samorządu terytorialnego, organów centralnych (ministerstw, Senatu i urzędów takich jak: Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie i Urząd Transportu Kolejowego), od inwestorów, stowarzyszeń oraz uczelni wyższych. Procentowy udział uwag złożonych przez poszczególne grupy przedstawia poniższy rysunek.

Podsumowanie SOOŚ

„Kierunki Rozwoju Transportu Intermodalnego do 2030 r. z perspektywą do 2040 r.”



Rysunek 2 Wykres udziału procentowego podmiotów zgłaszających uwagi.

Źródło: Opracowanie własne.

Zestawienie uwag i wniosków zgłoszonych w ramach udziału społeczeństwa wraz z odniesieniem się do tych uwag znajduje się w załącznikach 3a, 3b i 3c do niniejszego Podsumowania.

Uwzględnione uwagi i wnioski zostały wprowadzone do prognozy i do KRTI, zgodnie z odpowiednimi odpowiedziami do tych uwag.

Na skutek zgłoszonych wniosków i uwag dokonano następujących zmian w dokumentach:

- zmiany w projekcie KRTI: Zmiany nie miały wpływu na wnioski końcowe. Opis zmian został zamieszczony w tabeli stanowiącej zestawienie wniosków i uwag zgłoszonych w czasie konsultacji społecznych do projektu KRTI (załącznik 1b)
- zmiany w prognozie: Zmiany nie miały wpływu na zakres prowadzonych analiz i na wnioski końcowe. Opis zmian został zamieszczony w tabeli stanowiącej zestawienie wniosków i uwag zgłoszonych w czasie konsultacji społecznych do prognozy (załącznik 1a).

6 Postępowanie transgraniczne

Projekty planów i programów (oraz wszelkie ich modyfikacje), które potencjalnie mogą wywierać znaczący wpływ na środowisko, w tym zdrowie ludzi, podlegają w ramach SOOŚ ocenie pod kątem ryzyka wystąpienia znaczącego transgranicznego oddziaływania na środowisko. Jest to wymóg przewidziany w prawie krajowym, wynikający z przepisów prawa międzynarodowego - Konwencji EKG ONZ o ocenach oddziaływania na środowisko w kontekście transgranicznym sporządzonej w Espoo dnia 25 lutego 1991 r. oraz Dyrektywy 2001/42/WE w sprawie ocen wpływu niektórych planów i programów na środowisko.

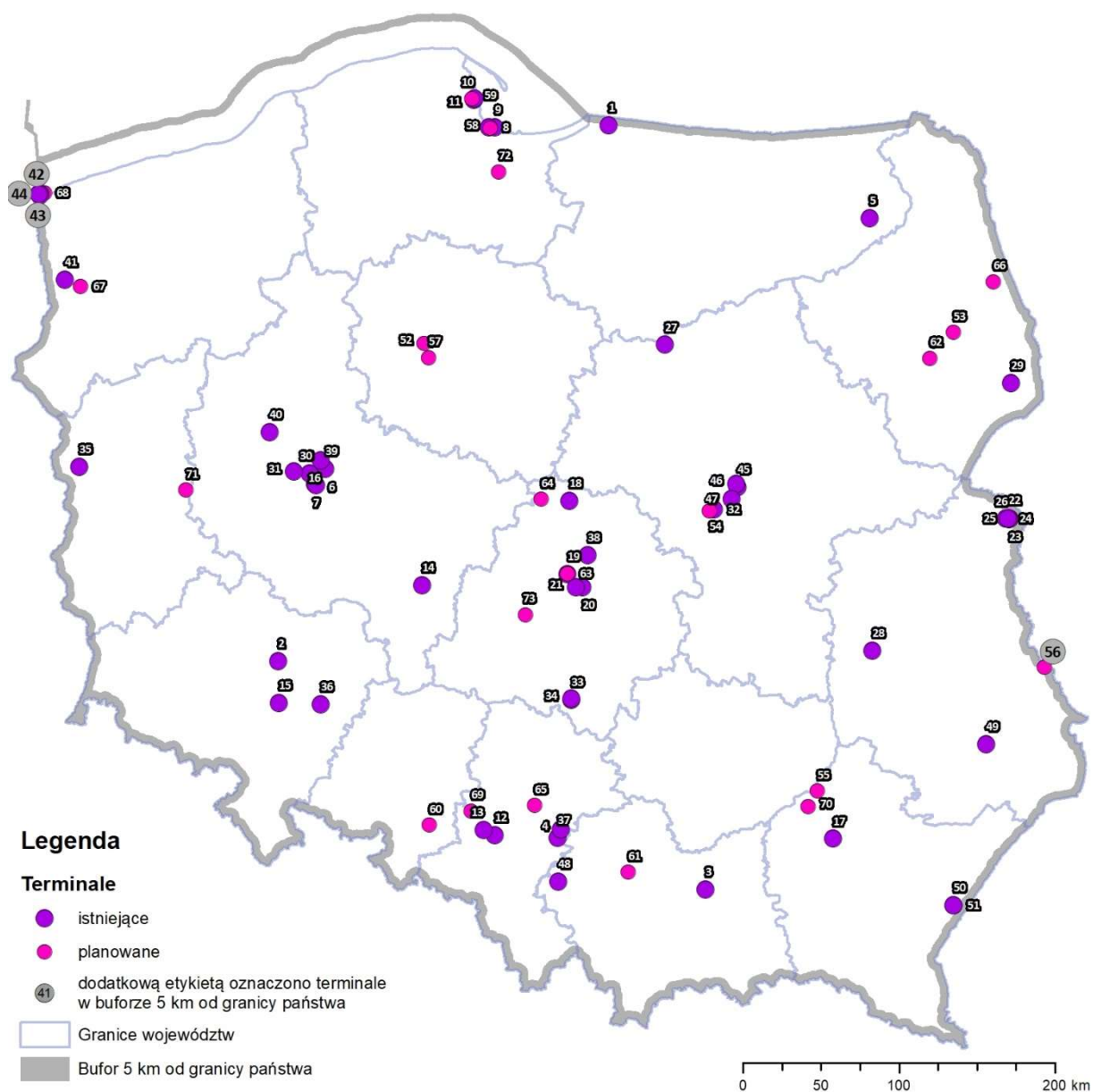
W kontekście celów określonych w KRTI, rozwój transportu intermodalnego w Polsce nie będzie miał negatywnego wpływu na środowisko i zdrowie ludzi na terytoriach państw ościennych. Oddziaływania związane z rozwojem terminali i przeniesieniem znacznych ładunków z dróg na linie kolejowe będą głównie pozytywne, zaś ich zasięg będzie ograniczony do miejsc planowanych inwestycji. Oddziaływania o większej skali to głównie pozytywny wpływ związany z ograniczeniem emisji do powietrza na skutek przejęcia części transportu towarów przez ruch kolejowy.

Biorąc pod uwagę dotychczasowe doświadczenia krajowe oraz międzynarodowe, w przypadku przedsięwzięć polegających na budowie i funkcjonowaniu terminali intermodalnych nie należy spodziewać się ponadnormatywnych oddziaływań na środowisko występujących poza terenem terminali. W prognozie przeanalizowano jednak potencjalne oddziaływania w kontekście transgranicznym w stosunku do terminali położonych najbliżej polskiej granicy.

Kierując się posiadanymi na tym etapie prognozy OOŚ informacjami założono, że wszystkie planowane terminale realizowane będą w całości na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. Niektóre z terminali intermodalnych są zlokalizowane lub planowane w rejonie granicy państwa. Są to zarówno terminale drogowe – kolejowe, jak i śródlądowe i związane z portami morskimi. Wskazano je na poniższym rysunku oznaczając pasem w kolorze szarym obszar do 5 km od granicy państwa.

Podsumowanie SOOŚ

„Kierunki Rozwoju Transportu Intermodalnego do 2030 r. z perspektywą do 2040 r.”



Rysunek 3 Lokalizacja terminali względem granicy państwa.

Źródło: Opracowanie własne.

W poniższym zestawieniu tabelarycznym przedstawiono wykaz terminali intermodalnych położonych w rejonach przygranicznych.

Tabela 5 Zestawienie terminali położonych w odległości do 5 km od granicy państwa wraz ze wskazaniem prowadzonych dotychczas procedur oceny oddziaływania na środowisko

ID	RODZAJ TRANSPORTU	NAZWA TERMINALA	MIEJSCOWOŚĆ	ODL. OD GRANICY PAŃSTWA, KIERUNEK	PAŃSTWA SĄSIADUJĄCE	STAN	INFORMACJA W ZAKRESIE DECYZJI ŚRODOWISKOWEJ	NAZWA PRZEDSIĘWZIĘCIA	INNE DODATKOWE INFORMACJE
42	drogowy, kolejowy, morski, śródlądowy	OT Port Świnoujście - Terminal Kontenerowy	Świnoujście	4 km W	Niemcy	istniejący	Brak informacji w bazie danych	Brak danych	Terminal funkcjonuje od 1991 roku
43	drogowy, kolejowy, morski, śródlądowy	EURO TERMINAL REAL ESTATE Sp. z o.o	Świnoujście	3,8 km W	Niemcy	istniejący	Decyzja RDOŚ w Szczecinie nr sprawy WONS-OŚ.4211.11.20178.KS, 18.05.2018	Rozbudowa terminalu intermodalnego położonego w porcie morskim oraz zakup urządzeń niezbędnych do jego funkcjonowania w celu m.in. umożliwienia masowego przeładunku oraz składowania ładunków przewożonych w kontenerach, obsługi statków RO-Ro oraz drobnicy	Postępowanie transgraniczne – brak, ze wzgl. na lokalny zasięg zidentyfikowanych oddziaływań (Terminal funkcjonuje od 1992 roku)
44	drogowy, kolejowy, morski, śródlądowy	Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A	Świnoujście	3,2 km W	Niemcy	istniejący	Decyzja RDOŚ w Szczecinie WONS-OŚ.4211.19.2014.KS, 09.03.2015	Przystosowanie infrastruktury terminalu promowego w Świnoujściu do obsługi transportu intermodalnego	Postępowanie transgraniczne – brak ze wzgl. na lokalny zasięg zidentyfikowanych oddziaływań (Terminal funkcjonuje od 1966 roku jako terminal promowy)
56	drogowy, kolejowy	Dorohusk/Okopy	Dorohusk/Okopy	1,9 km E	Ukraina	planowany	Procedura uzyskiwania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach nie została jeszcze wszczęta	Brak danych	Brak

Źródło: opracowanie własne

Podsumowanie SOOŚ

W prognozie bardziej szczegółowo omówiono cztery terminale położone najbliżej granicy Państwa wyszczególnione w powyższej tabeli. Spośród czterech analizowanych terminali, trzy to terminale istniejące zlokalizowane w odległości od 3,2 do 4 km od granicy państwa. Jak wynika z danych przedstawionych w powyższej tabeli, w trakcie prowadzonych dotychczas postępowań oceny oddziaływania na środowisko dla tych terminali przeładunkowych analizy oddziaływań w kontekście transgranicznym nie wykazały by jakiegokolwiek aspekt negatywnego wpływu planowanych inwestycji mógł być odczuwalny poza granicami Polski.

W przypadku planowanego terminala w Dorohusku brak dokładnych danych o zakresie i lokalizacji przedsięwzięcia znacząco utrudnia ocenę jego potencjalnego oddziaływania. Mając tak skąpe dane można było jedynie odwołać się do doświadczeń wynikających z realizacji innych obiektów pełniących funkcję terminali oraz danych literaturowych. Terminal planowany jest w odległości około 1,9 km od granicy państwa. Przybliżoną lokalizację terminala w Dorohusku przedstawiono na poniższych rysunkach. Najbliższa zabudowa może znajdować się w odległości ok. 100 m od terminala, jednakże to tylko szacunki oparte o orientacyjną lokalizację tej planowanej inwestycji. Zgodnie z przyjętymi założeniami terminal będzie zlokalizowany na terenach kolejowych. Ze względu na umiejscowienie w terenie przekształconym, mając na uwadze przewidywany lokalny zasięg oddziaływań, nie należy spodziewać się znaczących negatywnych oddziaływań na obszary chronione Natura 2000 położone w granicach państwa – Dolina Środkowego Bugu (PLB060003) w odległości ok 0,5 km i Poleska Dolina Bugu (PLH060032) w odległości około 3,1 km. Nie będzie także oddziaływać na obszary chronione na terytorium Ukrainy włączone do sieci Emerald, która jest odpowiednikiem sieci Natura 2000 w krajach nie będących członkami Unii Europejskiej. Obszarem położonym najbliżej granicy jest obszar Zakhidne Pobuzhzhia UA0000167 – jego szacunkowa odległość od planowanego terminala w Dorohusku to ok. 2,0 km. Ponieważ zarówno budowa jak i eksploatacja terminala nie powinny powodować ponadnormatywnego zanieczyszczenia środowiska poza terenem do którego Inwestor bądź operator terminala będzie posiadał tytuł prawny, nie należy spodziewać się zakłóceń, czy też zaburzeń na terenach położonych poza granicami kraju. Terminal nie powinien mieć także wpływu na zabytki historyczne oraz krajobraz poza granicami kraju.

Pomimo odległości wykraczającej poza wstępnie przyjęty bufor 5 km omówiono również planowany terminal w Świnoujściu (ID 68). Przyjmowana wstępnie lokalizacja oznacza, że położony byłby w odległości ok. 6 km od granicy państwa. Ze względu na brak wystarczających informacji na temat planowanego terminala wraz z torem podejściowym zapewniającym dostęp od strony morza oraz potencjalnie kumulujących się z nim oddziaływań, wiedza o możliwym oddziaływaniu jest niepełna. Najbliższa zabudowa mieszkaniowa oddalona jest o około 2 km od planowanej lokalizacji. Terminal planowany jest w obrębie trzech obszarów Natura 2000. Z niepublikowanych jeszcze analiz opracowywanych dla terminala wynika, że oddziaływania związane z realizacją i eksploatacją przedmiotowego przedsięwzięcia należy uznać w całości jako nie generujące oddziaływań mogącego mieć charakter transgraniczny.

Wyniki analizy i przytoczone powyżej wnioski, wskazały, że nie należy spodziewać się znaczących oddziaływań powodowanych przez budowę i funkcjonowanie tych terminali, poza granicami państwa.

Podsumowując, biorąc pod uwagę charakter zaproponowanych w projekcie KRTI celów i działań, oceniono, że ich realizacja nie będzie wywoływać skutków środowiskowych poza granicami Polski. Nie było więc potrzeby prowadzenia postępowania transgranicznego. Szczegółowe odniesienie się do tego zagadnienia znajduje się w Prognozie oddziaływania na środowisko, w rozdziale 9.

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

Dążenie do osiągnięcia celu głównego wiązać się będzie ze zmniejszonym oddziaływaniem na środowisko. Ograniczenie emisji zanieczyszczeń i wpływu na środowisko nie zostało bezpośrednio sformułowane jako cel KRTI, jednakże konieczność wzięcia pod uwagę aspektów środowiskowych w organizacji transportu towarów została wskazana w dokumencie strategicznym.

W związku z powyższym, w ramach monitoringu realizacji celów KRTI należy rozważyć również elementy związane z kontrolą wpływu realizacji KRTI na środowisko. Ze względu na ogólny i nieinwestycyjny charakter dokumentu, zakres i stopień szczegółowości wskaźników monitoringu powinien zostać, w razie potrzeby dopasowany/doprecyzowany/uzupełniony przez jednostkę wdrażającą KRTI, o której mowa w prognozie ooś. Będzie ona miała do dyspozycji szereg wskaźników do monitorowania zaproponowanych w prognozie jako kryteria do oceny skutków realizacji postanowień KRTI w kontekście środowiskowym. Przedstawiono je poniżej.

Wskaźniki do monitorowania i źródło danych

Poziom krajowy

Istotnym wskaźnikiem na poziomie krajowym byłyby udział zanieczyszczeń objętych limitami emisji (SO₂, NO_x, niemetanowych lotnych związków organicznych, pyłu PM_{2,5}) z transportu towarów w ogólnej emisji w tych grupach w sektorze transportu. Krajowe emisje poszczególnych zanieczyszczeń powietrza raportowane są w cyklach rocznych oparciu o obowiązującą strukturę źródeł emisji w układzie NFR (Nomenclature for Reporting) i ujmowane są Krajowym bilansie emisji zanieczyszczeń opracowywanym przez Instytut Ochrony Środowiska – Państwowy Instytut Badawczy, Krajowy Ośrodek Bilansowania i Zarządzania Emisjami. W kategorii źródeł spalanie paliw ujmowane są emisje z transportu (lotniczego, drogowego, kolejowego, żeglugi i innych). Są to wskaźniki najistotniejsze z punktu widzenia wdrażania założeń transportu intermodalnego oraz polityki UE nakierowanej na osiągnięcie neutralności klimatycznej do 2050 r.

Z analiz przeprowadzonych w ramach realizacji projektu COMBINE Combined Transport in Europe: Scenario-based Projections of Emission Saving Potentials¹ wynika, że zmiana modalna w transporcie towarowym w 28 krajach UE nie jest w stanie znacząco obniżyć całkowitej emisji gazów cieplarnianych w sektorze transportu. Nawet w przypadku bardzo optymistycznych scenariuszy przesunięcia modalnego i stałej całkowitej wielkości przewozów redukcja emisji szacowana jest na ok. 6,5% w 2030 r. (w porównaniu z 2017 r.). Analiza trendów emisji opracowywanych przez KOBiZE mogłaby pozwolić na weryfikację faktycznego potencjału transportu intermodalnego w obniżaniu emisji gazów cieplarnianych. W kontekście neutralności klimatycznej równie ważna wydaje się także miara sukcesywnego zwiększania się udziału, wykorzystywanej na potrzeby transportu kolejowego, energii elektrycznej pochodzącej ze źródeł odnawialnych. Kolejnym wskaźnikiem może być więc udział energii ze źródeł odnawialnych w przeliczeniu na tonokilometr przetransportowanych ładunków. Dane tego rodzaju musiałyby pochodzić bezpośrednio ze spółek PKP PLK S.A. oraz PKP Cargo S.A.

Kolejnym elementem monitorowania na poziomie krajowym może być analiza map akustycznych i generalnych pomiarów hałasu (porównanie zmian klimatu akustycznego wzdłuż sieci kolejowej i drogowej).

Istotnym wskaźnikiem monitorującym poprawę bezpieczeństwa transportu może być liczba wypadków z udziałem pojazdów ciężarowych (drogi) oraz pociągów towarowych (kolej), przewożących towary niebezpieczne. Źródłem danych jest GIOŚ. W kontekście analiz wpływu na ludzi, do rozważenia może być także monitorowanie liczby wypadków śmiertelnych z udziałem ludzi na drogach i liniach kolejowych. Źródłem danych jest Komenda Główna Policji.

Wymienione powyżej wskaźniki posłużą do opracowania szczegółowej metodyki monitoringu przez jednostkę powołaną do wsparcia rozwoju transportu intermodalnego w Polsce. Z uwagi na nieinwestycyjny charakter KRTI (dokument nie narzuca ani lokalizacji terminali, ani ich liczby), jak również istotną, acz zmienną rolę otoczenia rynkowego, trudno przewidzieć na obecnym etapie tempo rozwoju tej gałęzi transportu, jak również dostępność wzmiankowanych danych czy wiarygodność ich źródeł. Tym samym podjęto decyzję, aby dobór wskaźników monitoringowych, określenie ich szczegółowości i zakresu, nastąpiło na etapie wdrażania KRTI.

¹ Combined Transport in Europe: Scenario-based Projections of Emission Saving Potentials Malte Jahn, Paul Schumacher, Jan Wedemeier, André Wolf, Hamburg Institute of International Economics (HWWI) | 2020 ISSN 1861-504X; COMBINE -Strengthening Combined Transport in the Baltic Sea Region is co-funded by The Baltic Sea Region Programme 2014-2020 Priority Transport, 3.1. Interoperability, EUSBSR flagship <https://projects.interreg-baltic.eu/projects/combine-190.html>

Poziom lokalny

Działania z zakresu monitoringu mogłyby być również rozszerzone o dodatkowe elementy z zakresu wdrażania innowacyjnych rozwiązań technologicznych i technicznych lub logistycznych na poziomie poszczególnych terminali, które mogą się przekładać na minimalizację oddziaływania terminali na środowisko. Źródłem danych byłoby operatorzy poszczególnych terminali.

W kontekście założeń Programu, planowany monitoring skutków środowiskowych powinien być skoncentrowany na wskaźnikach wpływających zwłaszcza na:

- stan jakości powietrza:
 - pomiar stężeń tlenków azotu, dwutlenku siarki, pyłu zawieszonego, dwutlenku węgla (w przypadku instalacji z emisją zorganizowaną);
 - wykorzystanie OZE (liczba terminali wykorzystujących na potrzeby zasilania OZE w pełni, bądź przy współzasilaniu ich udział procentowy);
 - udział pojazdów wykorzystywanych na potrzeby transportu towarów spełniających najbardziej rygorystyczne normy emisyjne;
 - wdrożenie numerycznego systemu zarządzania operacjami kontenerowymi (przekłada się na spadek zużycia paliw i w konsekwencji spadek emisji do powietrza);
 - wdrożenie inteligentnych systemów zarządzania ruchem (przekłada się na zmniejszenie kongestii na drogach dojazdowych).
- stan jakości klimatu akustycznego:
 - rejestracja przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku;
- stan jakości wód powierzchniowych:
 - rejestracja awarii, które mogły prowadzić do uwolnienia zanieczyszczeń do środowiska wodnego (w przypadku terminali morskich i śródlądowych);
- stan zachowania przedmiotów ochrony na terenach objętych obszarowymi formami ochrony przyrody:
 - monitoring skuteczności wdrażanych działań kompensacyjnych/łagodzących w zakresie ustanowionym przez właściwe organy ochrony środowiska w decyzjach o środowiskowych uwarunkowaniach.

Jak już zauważono powyżej rzucone wskaźniki posłużą do opracowania szczegółowej metodyki monitoringu przez jednostkę powołaną do wsparcia rozwoju transportu intermodalnego w Polsce. Z uwagi na nieinwestycyjny charakter KRTI (dokument nie narzuca ani lokalizacji terminali, ani ich liczby), jak również istotną, acz zmienną rolę otoczenia rynkowego, trudno przewidzieć na obecnym etapie tempo rozwoju tej gałęzi transportu, jak również dostępność wzmiankowanych danych czy wiarygodność ich źródeł. Tym samym podjęto decyzję, aby dobór wskaźników monitoringowych, określenie ich szczegółowości i zakresu, nastąpiło na etapie wdrażania KRTI.

Częstotliwość monitorowania

Monitorowanie procesu realizacji działań ujętych w KRTI powinien odbywać okresowo w cyklach 5 letnich, na podstawie kolejnych publikowanych danych oraz danych otrzymane od operatorów terminali.

Podmiot monitorujący

Zgodnie ze wskazaniami KRTI monitorowanie celów powinno odbywać się na poziomie ministra właściwego ds. transportu, ministra właściwego ds. gospodarki morskiej, ministra właściwego ds. żeglugi śródlądowej. W KRTI wskazano również na potrzebę utworzenia wyodrębnionej jednostki odpowiedzialnej za transport intermodalny, która koordynowałaby wdrażanie działań związanych z transportem intermodalnym. Jednostka taka mogłaby również monitorować wpływ realizacji działań ujętych w KRTI na środowisko za pomocą wskaźników zaproponowanych powyżej. Mając na uwadze przytoczone przesłanki, uwzględniając planowane powołanie jednostki koordynującej wdrażanie KRTI, odpowiedzialnej także za monitoring, w samym KRTI nie wprowadzono opisanych powyżej rekomendacji.