

## Załącznik 3a.

Wnioski i uwagi zgłoszone w ramach udziału społecznego do projektu Prognozy oddziaływania na środowisko

Lp.	Data wpłynięcia uwagi lub wniosku	Zgłaszający wniosek/ uwagę	Sposób złożenia uwagi lub wniosku	Treść uwagi lub wniosku wraz z uzasadnieniem	Sposób uwzględnienia uwagi lub wniosku
1.	10-11-2020	Osoba prywatna	Formularz na stronie krti.pl	<p>Zmiana: "upowszechnienie tras Jedwabnego Szlaku omijających Polskę (motywowane ekonomią lub będące wynikiem decyzji politycznych) "</p> <p>Dodajcie szczerze opinie o problemach i chaosie wynikającym z zarządzania przez administrację RP kolejną na swoim terenie.</p> <p>Quote:                      "Transparency                      A point of frustration for shippers and logistics companies is the lack of information, Kowitzki explained. A temporary construction project should not be a problem if it was properly communicated, and this is currently not always happening, he added.                      "Information about construction projects and the expected impact on traffic should be shared with those involved and detailed enough so we can find an alternative for the urgent cargo. We often hear about such situations too late, when they are already in place. More proactivity is needed in such situation."</p> <p>A logistics company from Hong Kong was informed last week that due to a sudden increase in train volumes caused by special trains and an army manoeuvre is causing heavy delays of up to four days on all train connections routed via the border. "As we currently have six full trains on the way with around 210 containers we started to be concerned and sourced more information. One party stated that the delay would be an additional five days, while another said it would be approximately three days and the congestion would last for at least three weeks."</p> <p>Tłumaczenie:                      Przewroczyłość</p>	<p><b>Uwaga oznaczona jako uwaga do Prognozy, natomiast dotyczy ona KRTI</b> – cytowany fragment tekstu to tekst str. 29 KRTI, a nie Prognozy.</p> <p><b>Uwaga nieuwzględniona</b>                      Uwaga jest zbyt szczegółowa na poziomie strategicznym. Zgłoszona uwaga dotyczy problemu eksploatacyjnego: organizacji przewozów (rozkład jazdy) oraz udostępniania informacji przez zarządcę infrastruktury. Problem ten został zidentyfikowany i przedstawiony w słabych stronach analizy SWOT, m.in.: wiele ograniczeń punktowych na sieci kolejowej (pomimo wielu prowadzonych inwestycji), mających negatywny wpływ na prędkość handlową pociągów i mało przewidywalny czas przewozu, a także utrudniających organizację przewozów oraz niewystarczająca jakość usług kolejowych, w tym częste opóźnienia w przewozach, wynikające m.in. z konieczności postojów na granicach czy bocznicach.                      Ponadto w celu usprawnienia przewozów kolejowym między Chinami a Europą podejmowane są działania w ramach wspólnej grupy roboczej ds. organizacji przewozów pociągów kontenerowych w relacji Chiny – Europa. Grupa powstała w ramach podpisanego w 2017 r.</p>

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

Lp.	Data wpłynięcia uwagi lub wniosku	Zgłaszający wniosek/ uwagę	Sposób złożenia uwagi lub wniosku	Treść uwagi lub wniosku wraz z uzasadnieniem	Sposób uwzględnienia uwagi lub wniosku
				<p>Irytacją spedytorów i firm logistycznych jest brak informacji - wyjaśnił Kowitzki. Dodał, że tymczasowy projekt budowlany nie powinien stanowić problemu, jeśli został odpowiednio zakomunikowany, a obecnie nie zawsze tak się dzieje. „Informacje o projektach budowlanych i spodziewanym wpływie na ruch drogowy powinny być udostępniane zainteresowanym i na tyle szczegółowe, abyśmy mogli znaleźć alternatywę dla pilnego ładunku. Często o takich sytuacjach słyszymy zbyt późno, kiedy już mają miejsce. W takiej sytuacji potrzebna jest większa aktywność”.</p> <p>Firma logistyczna z Hongkongu została w zeszłym tygodniu poinformowana, że z powodu nagłego wzrostu wolumenu pociągów spowodowanego przez pociągi specjalne i manewry wojskowe powodują znaczne opóźnienia do czterech dni na wszystkich połączeniach kolejowych przebiegających przez granicę. „Ponieważ obecnie mamy sześć pełnych pociągów w trasie z około 210 kontenerami, zaczęliśmy się martwić i pozyskiwaliśmy więcej informacji. Jedna strona stwierdziła, że opóźnienie wyniesie dodatkowe pięć dni, podczas gdy inna powiedziała, że będzie to około trzy dni, a zatory będą trwać co najmniej trzy tygodnie.”</p> <p><a href="https://www.railfreight.com/specials/2018/09/11/why-malaszewicze-is-the-most-debated-place-on-the-new-silk-road/?gdpr=accept">https://www.railfreight.com/specials/2018/09/11/why-malaszewicze-is-the-most-debated-place-on-the-new-silk-road/?gdpr=accept</a></p> <p>"Container depot location problem in the frame of the Polish part of the New Silk Road"</p> <p>Tłumaczenie: Problem z lokalizacją magazynu kontenerów w ramach polskiej części Nowego Jedwabnego Szlaku <a href="https://www.matec-conferences.org/articles/matecconf/pdf/2020/08/matecconf_eppm2018_02004.pdf">https://www.matec-conferences.org/articles/matecconf/pdf/2020/08/matecconf_eppm2018_02004.pdf</a></p>	<p>siedmiostronnego porozumienia kolei z Białorusi, Chin, Niemiec, Kazachstanu, Mongolii, Polski i Rosji. W ramach grupy działają podzespoły ds. organizacji przewozów i marketingu oraz współdziałania informatycznego. Strona polska reprezentowana jest przez przedstawicieli PKP S.A. i PKP CARGO S.A.</p> <p>Nie poddano diagnozie stanu zarządzania systemem transportu kolejowego towarów, zarówno przez Rząd RO, jak i PKP Cargo. Ocena aktualnych problemów transportu towarów przedstawiona została w KRTI. W świetle obowiązujących przepisów, tak międzynarodowych, jak i krajowych celem prognozy o oddziaływaniu na środowisko jest ocena oddziaływania dokumentu strategicznego na środowisko, nie zaś skuteczność zarządzania czy odpowiednia logistyka.</p> <p>Uwzględniając podniesione argumenty w treści KRTI usunięto nawias, pozostawiono w zagrożeniach jedynie ogólne stwierdzenie, tj. transport towarów z pominięciem Polski. Problem ten został zauważony i przedstawiony w słabych stronach, tj.: wiele ograniczeń punktowych na sieci kolejowej (pomimo wielu</p>

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

Lp.	Data wpłynięcia uwagi lub wniosku	Zgłaszający wniosek/ uwagę	Sposób złożenia uwagi lub wniosku	Treść uwagi lub wniosku wraz z uzasadnieniem	Sposób uwzględnienia uwagi lub wniosku
				<p>"Bizarre situation on the New Silk Road"                      "For example, in September, Polish customers received containers on the railroad route with a total delay amounting to 45 days (adding up the downtime on the Belarus border and the delays in the terminal in Małaszewicze)."</p> <p>Tłumaczenie "Np. We wrześniu do polskich klientów trafiły kontenery na trasie kolejowej z łącznym opóźnieniem wynoszącym 45 dni (sumując przestój na granicy z Białorusią i opóźnienia w terminalu w Małaszewiczach)."  <a href="https://trans.info/en/trans-pacific-transport-affects-global-supply-chain-how-outstanding-deliveries-drive-up-freight-rates-201805">https://trans.info/en/trans-pacific-transport-affects-global-supply-chain-how-outstanding-deliveries-drive-up-freight-rates-201805</a></p>	<p>prowadzonych inwestycji), mających negatywny wpływ na prędkość handlową pociągów i mało przewidywalny czas przewozu, a także utrudniających organizację przewozów oraz niewystarczająca jakość usług kolejowych, w tym częste opóźnienia w przewozach, wynikające m.in. z konieczności postojów na granicach czy bocznicach.</p>
2	20-11-2020	KKT Terminal sp. z o.o.	email	<p><b>Uwaga 1.</b>                      Strona 18: „Jak zauważono powyżej KRTI wyznacza cele w kontekście rozwoju transportu intermodalnego. Jest on oparty o różne gałęzie transportu: drogowy, morski, śródlądowy i kolejowy. Obecnie znaczna część transportu opiera się o transport drogowy. W celu głównym KRTI wskazano na konieczność rozwoju transportu intermodalnego ze zwiększeniem roli transportu kolejowego. Na poziomie strategicznym badano więc, czy inne rodzaje transportu mogą być alternatywą dla rozwoju transportu kolejowego, który przejmie znaczne części przewożonych ładunków. Analizowano więc transport lotniczy i transport oparty o śródlądowe drogi wodne. Oceniono, że transport lotniczy, z uwagi na specyfikę działania, nie może stanowić alternatywy wobec transportu kolejowego. Transport śródlądowy nie będzie zaś stanowić alternatywy wobec transportu kolejowego w horyzoncie czasowym do 2030 roku, dla jakiego wyznaczone są cele w KRTI. Drogi wodne nie są bowiem w pełni dostosowane do pełnienia funkcji transportowych w takiej skali, która zapewniłaby przewóz towarów no takim poziomie, jak kolej”.</p> <p>Strona 29:</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona</b>                      Prognoza odnosi się do założeń przyjętych w projekcie KRTI. Przy tym należy podkreślić, co trafnie uchwycili autorzy uwagi, 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.” Biorąc powyższe pod uwagę założenie, że KRTI jak również prognoza powinny odnosić się do inedykatywnej listy różnego rodzaju inwestycji w zakresie</p>

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

Lp.	Data wpłynięcia uwagi lub wniosku	Zgłaszający wniosek/ uwagę	Sposób złożenia uwagi lub wniosku	Treść uwagi lub wniosku wraz z uzasadnieniem	Sposób uwzględnienia uwagi lub wniosku
				<p><i>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.</i></p> <p><i>Strona 21:</i></p> <p><i>Podstawowym celem strategicznej oceny oddziaływania na środowisko jest rozpoznanie na jak najwcześniejszym etapie możliwych zagrożeń dla środowiska oraz podjęcie działań zapobiegających tym oddziaływaniom. Istotną rolę w procedurze odgrywają także szerokie konsultacje społeczne oraz konsultacje z właściwymi organami administracji.</i></p> <p>KKT Intermodal sp. z o.o. pragnie zwrócić uwagę, na szczególne znaczenie oficjalnego stanowiska Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska zawartego w piśmie z dnia 29 czerwca 2020r. (znak DOOŚTSOOS. 411.10 . 2020 . BW). W stanowisku wskazana, iż "dla Kierunków Rozwoju TI powinna w pełnym zakresie odpowiadać wymaganiom wynikającym z art. 51 ust. 2 ustawy ooś (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 środowiska, dalej "ooś"). według kolejności ustalonej w tym przepisie oraz przy zachowaniu warunków, o których mowa w art. 52 ust. 1 i 2 ww. ustawy. Prognoza ooś <b>powinna odnosić się do pełnej wersji projektowanego dokumentu i obejmować wszystkie planowane działania mogące znacząco oddziaływać na środowisko, niezależnie od ich statusu formalnego, np. prawdopodobieństwa uzyskania przez nie dofinansowania lub prawdopodobieństwa ich realizacji.</b> W myśl art. 52 ust. 1 ustawy ooś analiza zawarta w prognozie ooś powinna zostać dostosowana stopniem szczegółowości do stopnia szczegółowości zapisów projektowanego dokumentu. Zgodnie z art. 52 ust. 2 ustawy ooś, w prognozie ooś dla projektu Kierunków Rozwoju TI zasadne jest odniesienie się do innych dokumentów o charakterze strategicznym z zakresu rozwoju infrastruktury transportowej oraz uwzględnienie informacji zawartych w sporządzonych dla nich</p>	<p>transportu intermodalnego jest bezzasadne. Bezzasadne wydaje się także przekonanie o sprawczej i regulacyjnej mocy obu dokumentów. Brak szczegółowych analiz oddziaływania wszystkich planowanych w kraju terminali żeglugi śródlądowej nie utrudni, ani tym bardziej nie zablokuje możliwości ich budowy czy dofinansowania, tak samo, jak przeprowadzenie takich analiz nie przyspieszy budowy terminali kolejowych.</p> <p>Trudno nie zgodzić się z tezą, iż „<b>prognoza powinna odnosić się do pełnej wersji projektowanego dokumentu i obejmować wszystkie planowane działania mogące znacząco oddziaływać na środowisko, niezależnie od ich statusu formalnego, np. prawdopodobieństwa uzyskania przez nie dofinansowania lub prawdopodobieństwa ich realizacji</b>” Z tego względu stwierdzono, że „transport śródlądowy może stanowić istotne uzupełnienie sieci transportu intermodalnego, <b>jednak w rozpatrywanych w KRTI ramach czasowych do 2030 roku nie może być traktowany jako realna alternatywa wobec transportu kolejowego. W określonym dla tego dokumentu horyzoncie większość inwestycji</b></p>

Lp.	Data wpłynięcia uwagi lub wniosku	Zgłaszający wniosek/ uwagę	Sposób złożenia uwagi lub wniosku	Treść uwagi lub wniosku wraz z uzasadnieniem	Sposób uwzględnienia uwagi lub wniosku
				<p>prognozach ooś, co ma szczególne znaczenie w analizach dotyczących potencjalnych interakcji oraz kumulacji oddziaływań projektów wymienionych w Kierunkach Rozwoju TI z działaniami i przedsięwzięciami istniejącymi, realizowanymi bądź planowanymi do realizacji, które nie są ujęte w projektowanym dokumencie .</p> <p>Ponadto, jeżeli dla zaplanowanych w projekcie Kierunków Rozwoju TI przedsięwzięć zostały opracowane raporty o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko lub wydane zostały decyzje o środowiskowych uwarunkowaniach, to w prognozie ooś należy również uwzględnić informacje wynikające z tych dokumentów, w celu zapewnienia spójności pomiędzy nimi".</p> <p><b>W kontekście przytoczonego stanowiska organu najbardziej kompetentnego w sprawie w pierwszej kolejności Spółka podnosi, iż dokument strategiczny "Kierunki Rozwoju Transportu Intermodalnego do 2030 r. z perspektywą do 2040 r." w wersji opublikowanej w chwili obecnej nie może być uznany za pełny, gdyż nie obejmuje wszystkich działań mogących znacząco oddziaływać na środowisko .</b></p> <p>Dokument pomija bowiem podstawową kwestię jaką jest transport śródlądowy rzeczny oraz znaczenie terminali intermodalnych obsługujących ten rodzaj transportu. Należy zwrócić uwagę, iż Autorzy Prognozy widzą znaczenie tego rodzaju transportu, o czym świadczą zawarte na str. 88 stwierdzenie, iż "Dla szeroko rozumianego podejścia do rozwoju transportu intermodalnego można rozważyć możliwość realizacji celu przez wzmocnienie intermodalnych łańcuchów logistycznych z wykorzystaniem innych gałęzi transportu, które mogłyby prowadzić do rozwoju transportu intermodalnego i częściowo równoważyć dominację transportu drogowego. Taką opcją może być rozwój transportu intermodalnego opartego o żeglugę śródlądową lub opartego o transport lotniczy. W dalszej części odniesiono się do tych dwóch rodzajów transportu w aspekcie potencjalnej alternatywy wobec rozwoju transportu kolejowego na potrzeby transportu intermodalnego".</p> <p>Dlatego też również Prognoza nie może być uznana za spełniającą wymogi wskazane wart. 52 ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku</p>	<p><b>zaplanowanych na Wiśle i Odrze, koniecznych z punktu widzenia żeglugi śródlądowej może nie zostać ukończona.</b></p> <p>W dokumencie strategicznym, który podlega ocenie, w celu głównym skoncentrowano się na rozwoju transportu kolejowego w zakresie transportu intermodalnego. Nie oznacza to jednak braku możliwości rozwoju terminali opartych o transport śródlądowy. W prognozie oceniono także tego rodzaju terminale i ich rozwój biorąc pod uwagę zapisy KRTI i dostępne na tym etapie dane. Prognoza odnosi się więc do pełnej wersji projektu KRTI i obejmuje wszystkie cele w nim określone i działania, które mogą potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, niezależnie od ich statusu formalnego.</p> <p>Odnosząc się z kolei do sugestii, iż „zasadnie jest odniesienie się do innych dokumentów o charakterze strategicznym z zakresu rozwoju infrastruktury transportowej oraz uwzględnienie informacji zawartych w sporządzonych dla nich prognozach ooś” należy przywołać tu rozdz. 4.4 prognozy traktujący o powiązaniach KRTI z innymi dokumentami oraz rozdz. 7.1 zawierający „wyciąg” najważniejszych wniosków komplementarnych z tezami stawianymi w KRTI.</p>



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

Lp.	Data wpłynięcia uwagi lub wniosku	Zgłaszający wniosek/ uwagę	Sposób złożenia uwagi lub wniosku	Treść uwagi lub wniosku wraz z uzasadnieniem	Sposób uwzględnienia uwagi lub wniosku
				i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz.U. z 2020r. poz. 283 ze zm).	Odnosząc się z kolei do zarzutu, że KRTI „ <i>w wersji opublikowanej w chwili obecnej nie może być uznany za pełny, gdyż nie obejmuje wszystkich działań mogących znacząco oddziaływać na środowisko</i> ” należy podkreślić, iż wg prognozy transport śródlądowy nie będzie stanowił realnej alternatywy dla transportu kolejowego w transporcie intermodalnym w perspektywie czasowej, dla jakiej wyznaczone zostały cele w projekcie KRTI. Ponadto <b>Zgodnie z opinią GDOŚ z dnia 25.11.2020 sporządzoną do projektu KRTI, prognoza ooś, zasadniczo odnosi się do wszystkich elementów wymienionych w art. 51 i 52 ustawy ooś, oraz wcześniejszym, wyżej wspomnianym uzgodnieniu GDOŚ. Opinia GDOŚ nie wskazuje również na jakiegokolwiek braku związane z niedostatecznym uwzględnieniem w treści prognozy w zakresie oddziaływań pochodzących z transportu śródlądowego. Co więcej na stronie 5 przedmiotowej opinii GDOŚ porządkuje informacje na temat istniejących i planowanych dokumentów strategicznych w zakresie żeglugi śródlądowej wskazując na konieczność przeprowadzenia sooś na etapie ich opracowania. Na uwagę zasługują również stanowiska innych właściwych</b>

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

Lp.	Data wpłynięcia uwagi lub wniosku	Zgłaszający wniosek/ uwagę	Sposób złożenia uwagi lub wniosku	Treść uwagi lub wniosku wraz z uzasadnieniem	Sposób uwzględnienia uwagi lub wniosku
					<p>organów administracji włączonych w proces opiniowania dokumentacji w ramach strategicznej oceny oddziaływania na środowisko. W szczególności należy przytoczyć opinię Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie (pismo znak: OW.52000.2.20.AZ(7), z dnia 25 listopada 2020), w świetle której: „projekt dokumentu KRTI nie ma charakteru dokumentu identyfikującego listę planowanych inwestycji. Nie wskazuje on, ani nie narzuca lokalizacji czy też rozmiaru lub parametrów terminali intermodalnych. Dokument ten wyznacza raczej ramy dla rozwoju transportu intermodalnego, wskazując na rodzaje interwencji państwa stymulujące działania niezbędne, aby taki transport otrzymał wsparcie i mógł się rozwijać. Ponadto poszczególne inwestycje w zakresie rozbudowy sieci transportowych takich jak m.in. drogi i linie kolejowe, są określone w innych programach, dla których także przeprowadzana jest strategiczna ocena oddziaływania na środowisko”</p> <p>Z wymienionych powodów zarzut ten wydaje się bezzasadny.</p> <p>Jeśli natomiast chodzi o sugestię – „jeżeli dla zaplanowanych w projekcie Kierunków Rozwoju TI przedsięwzięć zostały opracowane raporty o oddziaływaniu</p>



Lp.	Data wpłynięcia uwagi lub wniosku	Zgłaszający wniosek/ uwagę	Sposób złożenia uwagi lub wniosku	Treść uwagi lub wniosku wraz z uzasadnieniem	Sposób uwzględnienia uwagi lub wniosku
					<p><i>przedsięwzięcia na środowisko lub wydane zostały decyzje o środowiskowych uwarunkowaniach, to w prognozie oś należy również uwzględnić informacje wynikające z tych dokumentów, w celu zapewnienia spójności pomiędzy nimi” – należy zaznaczyć, że dokonano takich analiz. Świadczy o tym fragment rozdz. 6.3 prognozy: „Dla planowanych terminali, dla których dostępne były materiały środowiskowe m.in. 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.”</i></p>
				<p><b>Uwaga 2</b>  <i>Strona 90: „Działania umożliwiające wzmocnienie połączenia portów śródlądowych z lądową siecią transportową pozwolą na rozwinięcie istniejącej sieci transportowej i sprawną obsługę wzrastającego wolumenu ładunków, wspierając przesunięcia międzygałęziowe z transportu drogowego na transport wodny śródlądowy Z zachowaniem znaczenia transportu kolejowego. (...) Z prognoz opracowanych na potrzeby projektu Programu wyników, że największa ilość ładunków będzie transportowana na Odrzańskiej Drodze Wodnej w szczególności na odcinku porty morskie Szczecin i Świnoujście– - Republika Federalna Niemiec, a dla odcinka górnej Odry przewóz ładunków zwiększy się między innymi w obsłudze aglomeracji i terenów przemysłowych (stref gospodarczych) w okolicach Wrocławia, Opola i Gliwic.”</i>                      Strona 91:</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona</b>                      Prognoza odnosi się do potencjalnych oddziaływań, jakie mogą wystąpić na skutek realizacji celów określonych w projekcie KRTI. Trudno się zgodzić z opinią autorów uwagi, że jest to stanowisko arbitralne skoro oddziaływaniu śródlądowych dróg wodnych dotyczy zarówno orzecznictwo Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości (min. wyrok C226/08), jak i wytyczne Komisji Europejskiej w sprawie zrównoważonego rozwoju śródlądowych dróg wodnych oraz</p>

Lp.	Data wpłynięcia uwagi lub wniosku	Zgłaszający wniosek/ uwagę	Sposób złożenia uwagi lub wniosku	Treść uwagi lub wniosku wraz z uzasadnieniem	Sposób uwzględnienia uwagi lub wniosku
				<p>„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 no skutek zachodzących zmian klimatu. Rozwój śródlądowych dróg wodnych i wpływ na środowisko, a także realizacja poszczególnych projektów na bazie wspomnianych powyżej Programów będzie wymagała dokładnej analizy na etapie oceny strategicznej dla tych programów, a następnie na etapie uzyskiwania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla poszczególnych inwestycji.”</p> <p><b>Pomimo świadomości znaczenia transportu wodnego śródlądowego Prognoza ogranicza się do autorytarnego stwierdzenia, iż może on potencjalnie powodować negatywny wpływ na środowisko.</b></p> <p>Nie jest to argument uzasadniający pominięcie tej kwestii, gdyż założeniem KRTI jest kompleksowa ocena zagadnienia. W przywoływanej w Prognozie (strona 84) kontroli Najwyższej Izby Kontroli (KIN.430.013.2019) NIK wnioskował w szczególności o podjęcie działań w sprawie przygotowania i wdrożenia kompleksowego programu, zapewniającego koordynację działań w zakresie tworzenia warunków dla rozwoju transportu.</p> <p>Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska w swym stanowisku wyrażonym w piśmie z dnia 29 czerwca 2020r. podnosi wyraźnie, iż jako że istnieje prawdopodobieństwo, że część przedsięwzięć objętych projektem Kierunków Rozwoju TI będzie stanowiła znaczną ingerencję w środowisko przyrodnicze (zwłaszcza projekty polegające na budowie nowych szlaków kolejowych i drogowych), w prognozie ooś należy dokonać opisu stanu środowiska w sposób umożliwiający określenie rodzajów i skali przewidywanych oddziaływań oraz określenie zmian spowodowanych realizacją Kierunków Rozwoju TI, które mogą zaistnieć w przyszłości .</p>	<p>zarządzania nimi w kontekście unijnej dyrektywy ptasiej i siedliskowej. Zgodnie z tym ostatnim dokumentem:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• „infrastruktura śródlądowych dróg wodnych musi zostać ulepszona w ekologiczny i zrównoważony sposób. Systemy rzeczne wraz z ich dynamiką stanowią integralną część funkcjonujących ekosystemów. Dynamika ta jest w dużej mierze kształtowana przez różne działania prowadzone na samych rzekach oraz w otaczających je ekosystemach. (...) Tak jak w przypadku wszelkich innych sposobów wykorzystania rzek, rozwój śródlądowych dróg wodnych oraz zarządzanie nimi odbywa się w granicach ustanowionych przez prawodawstwo unijne dotyczące środowiska, w którego skład wchodzi dyrektywa ptasia i siedliskowa (tzw. „dyrektywy naturowe”), a także ramowa dyrektywa wodna. Nadrzędnym celem obydwu dyrektyw unijnych dotyczących środowiska jest ochrona najcenniejszych i zagrożonych siedlisk oraz flory i fauny Europy, w tym również tych zależnych od rzek.” (str. 6/7)</li> <li>• „szkodliwe oddziaływanie może obejmować większy obszar, a nie tylko</li> </ul>

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

Lp.	Data wpłynięcia uwagi lub wniosku	Zgłaszający wniosek/ uwagę	Sposób złożenia uwagi lub wniosku	Treść uwagi lub wniosku wraz z uzasadnieniem	Sposób uwzględnienia uwagi lub wniosku
				<p>Skoro zarówno w dokumencie strategicznym jak i w Prognozie – dopuszczono transport śródlądowy rzeczny jako alternatywną metodę, w dodatku wskazując, iż jest najbardziej proekologicznym środkiem transportu, oczywistym jest, iż Prognoza powinna zawierać kompleksową ocenę tego środka transportu, a zwłaszcza porównanie jego wpływu na środowisko z transportem drogowym i kolejowym. Należy podnieść, iż w Prognozie stwierdzono (Strona 15), iż, "KRTI jest dokumentem rangi krajowej, dotyczy więc obszaru całego państwa. W prognozie, wskazano główne informacje donoszące się do poszczególnych komponentów środowiskowych. Następnie skupiono się na wyszczególnieniu tych aspektów, które mogą mieć znaczenie w kontekście transportu. Wskazano, że głównym problemem ochrony środowiska związanym z transportem jest hałas, dotyczący obszary zabudowy mieszkaniowej. Problem ten w największym stopniu dotyczy transportu drogowego, jednakże ze względu na złą jakość taboru i infrastruktury dotyczy on również kolei". Zupełnie niezrozumiały jest argument, iż, "Transport wodny śródlądowy nie będzie zaś stanowić alternatywy wobec transportu kolejowego w horyzoncie czasowym do 2030 roku, dla jakiego wyznaczone są cele w KRTI. Drogi wodne nie są bowiem w pełni dostosowane do pełnienia funkcji transportowych w takiej skali, która zapewniłaby przewóz towarów na takim poziomie, jak kolei" (strona 18).</p> <p>Po pierwsze założenie takie jest sprzeczne z celem, dla którego powstaje KRTI. Po drugie stanowi dyskryminację najbardziej proekologicznego środka transportu, przynajmniej w przedziale czasowym, którego dotyczy KRTI, po trzecie brak uwzględnienia i oceny możliwości transportu śród lądowego rzeczny wpływa negatywnie na możliwości rozwoju terminali, które zamierzają wykorzystywać ten środek transportu w tym w szczególności na KKT Intermodal sp. z O .O. w Kędzierzynie-Koźlu.</p> <p>Niejako na marginesie – Załącznik 2 do Prognozy Wykaz analizowanych terminali intermodalnych zawiera informację dotyczącą KKT Intermodal sp. z O .O . (ID 60): Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego, Uchwała Nr X111/144/19 Rady Miasta Kędzierzyn Koźle z dnia 26 września 2019 r. ,Wniosek i KIP 14.12.2017 r., znak sprawy OSROS.6220.34.2017.KK.</p>	<p><i>bezpośredni teren realizacji projektów śródlądowych dróg wodnych, np. dalej w górę lub w dół rzeki oraz w głąb obszaru zlewni"</i> (str. 82);</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• „Dunaj i jego dopływy stanowią jeden z najważniejszych systemów dróg wodnych w UE. W celu zwiększenia ich potencjału społeczno-gospodarczego zmieniono wiele naturalnych cech hydrologicznych dorzecza Dunaju. Skutki tych interwencji mogą jednak mieć szkodliwy wpływ na migrację i tarło ryb lub innych gatunków rzecznych.” (str. 99).</li> </ul> <p>Mając powyższe na uwadze podtrzymano stanowisko, że transport śródlądowy wodny może wiązać się z potencjalnym negatywnym wpływem na środowisko. Rozwój śródlądowych dróg wodnych będzie przedmiotem innych dokumentów strategicznych, o których wspomniano w prognozie i strategicznych ocen oddziaływania na środowisko dla tych dokumentów, a które będą wymagały odrębnej strategicznej oceny oddziaływania na środowisko. Z pewnością, prognoza opracowywana w ramach tej procedury spełni wszystkie wymogi formułowane w uwagach.</p>

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

Lp.	Data wpłynięcia uwagi lub wniosku	Zgłaszający wniosek/ uwagę	Sposób złożenia uwagi lub wniosku	Treść uwagi lub wniosku wraz z uzasadnieniem	Sposób uwzględnienia uwagi lub wniosku
				Decyzja o uwarunkowaniach środowiskowych dla inwestycji została wydana. Spółka wyraża gotowość przedłożenia ww. decyzji. Decyzja została wydana dn. 28.09.2018 nr sprawy OSR-OS.6220.34.2017.KK	Odnosząc się do zarzutu dyskryminacji żeglugi śródlądowej ponownie należy podkreślić, iż projekt KRTI nie zakazuje rozwoju terminali śródlądowych i tego typu inwestycje również zostały przeanalizowane w prognozie. Świadczy o tym chociażby fakt, że uwzględniono w prognozie planowany terminal ID 60, o którym mowa w uwadze. Tym niemniej jak sygnalizowano w rozdz. 6.2 prognozy alternatywy dla intermodalnego transportu kolejowego analizowano na podstawie Przewodnika Komisji Europejskiej dotyczącego wdrażania dyrektywy SEA. Powtórzmy, że w jego świetle „w analizie wariantów należy brać pod uwagę następujące aspekty: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Czy alternatywa jest wykonalna? Czy jest ona rozsądna/ realistyczna?</li> <li>• Jakie są szczegółowe ramy czasowe wdrożenia?</li> </ul> Niestety porównanie celów KRTI i dokumentów strategicznych dotyczących śródlądowych dróg wodnych muszą doprowadzić do wniosku, „że 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

Lp.	Data wpłynięcia uwagi lub wniosku	Zgłaszający wniosek/ uwagę	Sposób złożenia uwagi lub wniosku	Treść uwagi lub wniosku wraz z uzasadnieniem	Sposób uwzględnienia uwagi lub wniosku
					<p><i>alternatywa wobec transportu kolejowego.”</i></p> <p>Z uwagi na udostępnienie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla planowanego terminala ID60, decyzja ta zostanie przeanalizowana i wnioski z niej wynikające będą ujęte w ostatecznej wersji prognozy oddziaływania na środowisko do projektu KRTI.</p>
				<p><b>Uwaga 3</b>                  Strona 18,,  <i>”Transport śródlądowy nie będzie zaś stanowić alternatywy wobec transportu kolejowego w horyzoncie czasowym do 2030 roku, dla jakiego wyznaczone są cele w KRTI. Drogi wodne nie są bowiem w pełni dostosowane do pełnienia funkcji transportowych w takiej skali, która zapewniłaby przewóz towarów no takim poziomie, jak kolej.”.</i></p> <p>Łącznie dróg wodnych o znaczeniu regionalnym (klasy Ia-III) zaliczyć należy 3448 km a znaczeniu międzynarodowym 206 km. Podstawowe znaczenie dla żeglugi śródlądowej w Polsce ma Odrzańska Droga Wodna (ODW), do której należą następujące odcinki (dane zaczerpnięte z informacji NIK):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Kanał Gliwicki o długości 41,2 km, klasa III;</li> <li>- Racibórz– - Kędzierzyn-Koźle ( śluza) : 44,4 km, klasa Ia;</li> <li>- Kędzierzyn Koźle– - Brzeg Dolny: 187,1 km, klasa III;</li> <li>- Opatowice– - Wrocław (szlak boczny): 15,4 km, klasa II;</li> <li>- Brzeg Dolny– - ujście Nysy Łużyckiej : 259,8 km, klasa II;</li> <li>- Uj ś cie Nysy Łużyckiej– - ujście Warty: 75,2 km, klasa II;</li> <li>- Ujście Warty– - Ognica: 79,4 km, klasa III;</li> </ul>	<p><b>Uwaga częściowo uwzględniona - wprowadzono zmiany w KRTI</b></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. W związku z powyższym prognoza nie wymaga uzupełnienia.</p>

Lp.	Data wpłynięcia uwagi lub wniosku	Zgłaszający wniosek/ uwagę	Sposób złożenia uwagi lub wniosku	Treść uwagi lub wniosku wraz z uzasadnieniem	Sposób uwzględnienia uwagi lub wniosku
				<p>- Ognica– - przekop Klucz– - Ustowo– - Regalica– - jezioro Dąbie: 44,6 km, klasa Vb;                      - Odra Zachodnia od Widuchowej do granicy z wodami morskimi : 33,6 km, klasa Vb;                      - Przekop Klucz– - Ustowo: 2,7 km, klasa Vb.</p> <p><b>Reasumując dane wykazują, iż część Odry jest żeglowna stale, pozostałe odcinki przy podniesieniu się poziomu rzeki poprzez należyte zarządzanie zbiornikami retencyjnymi już funkcjonującymi oraz tymi w budowie i planowanymi.</b></p>	<p>Podtrzymano opinię, że transport śródlądowy nie będzie stanowić realnej alternatywy wobec transportu kolejowego w horyzoncie czasowym do 2030 roku, dla jakiego wyznaczone są cele w projekcie KRTI. Funkcjonujący obecnie transport wodny nie jest w stanie przejąć transportu towarów w takiej skali i uwzględniając możliwości przestrzenne, jak kolej. W prognozie wskazano również, że planowane jest opracowanie dokumentów strategicznych obejmujących rozwój transportu śródlądowego towarów, które to dokumenty będą wyznaczać cele w tym zakresie. Wydają się to potwierdzać sami autorzy uwagi, którzy wskazują na liczne warunki utrzymania stałej żeglowności Odry, z których część jest dopiero <b>planowana</b>: <b>„część Odry jest żeglowna stale, pozostałe odcinki przy podniesieniu się poziomu rzeki poprzez należyte zarządzanie zbiornikami retencyjnymi już funkcjonującymi oraz tymi w budowie i planowanymi”</b>. Co więcej autorzy uwagi umiejętnie przemilczają istotne okoliczności podniesione w rozdz. 6,2 prognozy, że:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• „stopień rozwoju dróg śródlądowych w Polsce jest obecnie niski, zwłaszcza w porównaniu ze stopniem rozwoju innych gałęzi transportu”</li> </ul>



Lp.	Data wpłynięcia uwagi lub wniosku	Zgłaszający wniosek/ uwagę	Sposób złożenia uwagi lub wniosku	Treść uwagi lub wniosku wraz z uzasadnieniem	Sposób uwzględnienia uwagi lub wniosku
					<ul style="list-style-type: none"> <li>• „możliwość transportu towarów z wykorzystaniem żeglugi śródlądowej jest ograniczona przestrzennie. Jej zasięg ograniczony jest to lokalizacji wzdłuż głównych dróg wodnych. W celu transportu towarów w głąb lądu w dalszym ciągu konieczne jest wykorzystanie innych gałęzi transportu, tj. transportu kolejowego lub drogowego”;</li> <li>• „czas przewozu barkami nie jest konkurencyjny wobec transportu kolejowego”</li> </ul>
				<p><b>Uwaga 4</b>                  Strona 38,                  "Korytarz RF(5 Morze Bałtyckie– - Morze Adriatyckie na osi północ– - południe, który zaczyna się w Gdyni i przebiega przez Tczew, Bydgoszcz ((E65), Warszawę (E65), Katowice, Ostrowę, Wiedeń, Triest do Rawenny"</p> <p>Warto zaznaczyć, iż korytarz RFC5 Bałtyk– - Adriatyk na osi północ– - południe ma dwie gałęzie. Jedna zaczynająca się w Świnoujściu linia kolejowa E59 oraz początek Odrzańskiej Drogi Wodnej i druga zaczynająca się w Gdyni linia kolejowa E65.</p> <p>Korytarz RFC5 Morze Bałtyckie– - Morze Adriatyckie na osi północ– - południe ma początek w dwóch punktach, patrząc od zachodu linia kolejowa E59 stanowi fragment międzynarodowego ciągu transportowego z Malmo– - Ystad do Wiednia, Budapesztu i Pragi. Jest to naj krótsze i najdogodniejsze połączenie Skandynawii z Europą Środkowo-Wschodnią i Bałkanami. Na terenie Polski w skład magistrali E 59 wchodzi: linia kolejowa nr 401 (Świnoujście– - Szczecin Dąbie), linia kolejowa nr 351 (Szczecin Dąbie– - Poznań Główny), linia kolejowa nr 271 (Poznań Główny– - Wrocław Główny), linia kolejowa nr 132 (Wrocław Główny– - Opole Groszowice), linia kolejowa nr 136</p>	<p><b>Uwaga częściowo uwzględniona - wprowadzono zmiany w KRTI</b></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. W</p>

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

Lp.	Data wpłynięcia uwagi lub wniosku	Zgłaszający wniosek/ uwagę	Sposób złożenia uwagi lub wniosku	Treść uwagi lub wniosku wraz z uzasadnieniem	Sposób uwzględnienia uwagi lub wniosku
				<p>(Opole Groszowice - Kędzierzyn-Koźle), linia kolejowa nr 151 (Kędzierzyn-Koźle - Chałupki).</p> <p>Linia E59 ciągnie się wzdłuż Odrzańskiej Drogi Wodnej, która posiada śródlądowe połączenia z portami Szczecin i Świnoujście, Schwedt a także europejskimi drogami wodnymi Niemieckimi, Beneluxu i Francji. Na Odrze znajduje się również największy w Polsce port wodny śródlądowy posiadający ok. 3000 m nabrzeży położonych bezpośrednio przy zlewni rzeki w mieście Kędzierzyn-Koźle oraz Port w Gliwicach.</p>	<p>związku z powyższym prognoza nie wymaga uzupełnienia</p> <p>Podtrzymano opinię, że transport śródlądowy nie będzie stanowił realnej alternatywy wobec transportu kolejowego w horyzoncie czasowym do 2030 roku, dla jakiego wyznaczone są cele w projekcie KRTI. Funkcjonujący obecnie transport wodny nie jest w stanie przejąć transport towarów w takiej skali i uwzględniając możliwości przestrzenne, jak kolej. W prognozie wskazano również, że planowane jest opracowanie dokumentów strategicznych obejmujących rozwój transportu śródlądowego towarów, które to dokumenty będą wyznaczać cele w tym zakresie.</p>
				<p><b>Uwaga 5</b>                      Strona 75:  <i>„ID 60 KKT Intermodal Sp. z o.o.– w buforze 5 km znajduje się 25 ujęć wód podziemnych i 5 ujęć wód powierzchniowych oraz strefa ochrony pośredniej ujęcia wód podziemnych Większyce Zakładu Usług komunalnych Sp. z o.o. w Baborowie w odległości ok. 2 km od terminalu. Najbliżej terminalu zlokalizowane jest ujęcie wód podziemnych Miejskich Wodociągów i Kanalizacji w Kędzierzynie-Koźlu Sp. z o.o., w odległości ok. 1,8 km.”</i></p> <p>Strona 90:  <i>„Z prognoz opracowanych na potrzeby projektu Programu wynika, że największa ilość ładunków będzie transportowana na Odrzańskiej Drodze Wodnej, w szczególności na odcinku porty morskie Szczecin i Świnoujście– - Republika Federalna Niemiec, a dla</i></p>	<p>Uwaga, pomimo cytowanych fragmentów prognozy, dotyczy założeń do KRTI.</p> <p><b>Uwaga nieuwzględniona</b></p> <p>Prognoza ocenia oddziaływanie na środowisko działań określonych w projekcie dokumentu strategicznego, w tym przypadku KRTI. W dokumencie strategicznym, który podlega ocenie, w celu głównym skoncentrowano się na rozwoju transportu kolejowego w zakresie</p>

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

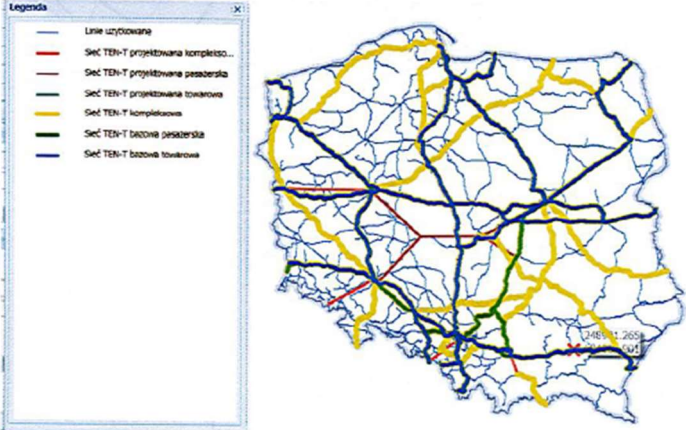
Lp.	Data wpłynięcia uwagi lub wniosku	Zgłaszający wniosek/ uwagę	Sposób złożenia uwagi lub wniosku	Treść uwagi lub wniosku wraz z uzasadnieniem	Sposób uwzględnienia uwagi lub wniosku
				<p><i>odcinka górnej Odry przewóz ładunków zwiększy się między innymi w obsłudze aglomeracji i terenów przemysłowych (stref gospodarczych) w okolicach Wrocławia, Opola i Gliwic. Dla Drogi Wodnej Rzeki Wisły największy prognozowany transport towarów potencjalnie będzie się odbywał no odcinku Bydgoszcz-- Port Morski Gdańsk oraz w obsłudze Portów Morskich Gdańsk i Elbląg, a także w transporcie ładunków przez Zalew Wiślany .”</i></p> <p>Jednym z wartych przeanalizowania procesów w logistyce jest zakres wzajemnego wpływu poszczególnych krajów, wskutek powiązania ponadnarodowych łańcuchów logistycznych. W konsekwencji część wolumenów przeznaczonych m.n.np. dla Francji może być obsługiwana przez kraje sąsiednie lub za pośrednictwem firm działających z obszaru tych państw, co wpływa negatywnie na jej pozycję w powyższych rankingach. Z takim procesem mamy do czynienia również w Polsce. Towary wyprodukowane nad Wisłą są importowane lub przewożone w tranzycie przez polskie firmy często na zasadzie podwykonawstwa, w taki sposób, że organizacją całego łańcucha logistycznego zajmują się podmioty gospodarcze posiadające siedziby za granicą, koncentrujące operacje logistyczne poza Polską. W kraju pozostają wówczas nisko wartościowe operacje logistyczne. Nie jest to z reguły związane z własnością kapitału , tylko miejscem siedziby głównej organizacji logistycznej w procesie czy terenem dystrybucji, miejscem przeładunków lub punktem fizycznego składowania lub magazynowania. To właśnie przychody z magazynowania i usług dodatkowych wskazują na najbardziej zaawansowany segment procesów logistycznych - kształtowania łańcucha dostaw oraz niezbędnej do tego infrastruktury. Oznacza to możliwość kontroli nie tylko własnych przepływów towarów, ale także zagranicznych. Jak wskazują badania, m.in. kontrola przepływów towarów, przekłada się na wielkość przychodów krajowych operatorów logistycznych. Kontrola przepływów towarów i przychody z tym związane, to często pochodna znakomitej jakości infrastruktury krajowej, w tym infrastruktury punktowej, zarówno portów morskich i rzecznych, jak też terminali lądowych, w szczególności uwzględniających możliwości magazynowania.</p>	<p>transportu intermodalnego. Nie oznacza to jednak braku możliwości rozwoju terminali opartych o transport śródlądowy. 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. W związku z powyższym prognoza nie wymaga uzupełnienia.</p>

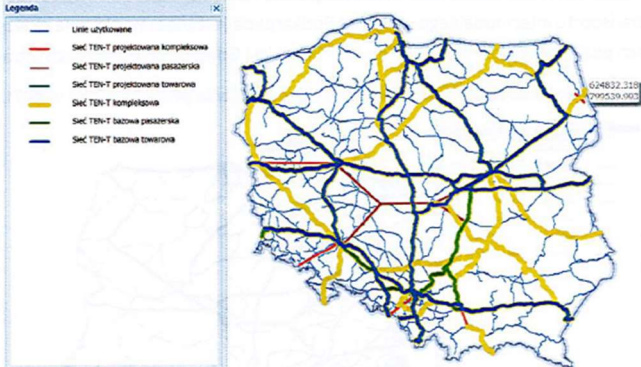
Lp.	Data wplynięcia uwagi lub wniosku	Zgłaszający wniosek/ uwagę	Sposób złożenia uwagi lub wniosku	Treść uwagi lub wniosku wraz z uzasadnieniem	Sposób uwzględnienia uwagi lub wniosku
				<p>Można postawić tezę, iż państwa z najbardziej rozwiniętą infrastrukturą służącą zaawansowanej logistyce takiej jak porty, terminale, magazyny, lotniska, posiadają najsilniejsze, rzadziej największe, przedsiębiorstwa, które zarządzają łańcuchami dostaw. Ich przychody znajdują odzwierciedlenie w pozycji danego państwa w zaawansowanej logistyce–. Ergo - im więcej inwestycji w infrastrukturę służącą budowie i obsłudze długich łańcuchów logistycznych, tym wyżej znajduje się państwo w rankingu państw wysoko rozwiniętych pod względem zaawansowanych procesów transportowych, a więc rozważania dot. prognoz są uzależnione od infrastruktury tych lokalizacji.</p>	
				<p><b>Uwaga 6</b>  <i>Strona 91:</i>  <i>„Włączenie żeglugi śródlądowej do łańcuchów transportowych wymaga rozwoju infrastruktury punktowej - portów śródlądowych i terminali przeładunkowych. Niezbędny jest rozwój sieci terminali przeładunkowych zapewniających uzyskanie efektu sieciowego w ujęciu międzygałęziowym, przyczyniającego się do obniżenia negatywnego oddziaływania transportu na środowisko oraz zdrowie i jakość życia mieszkańców. Jak wynika z założeń do wyżej wymienionego Programu osiągnięcie prognozowanego poziomu ładunków wymaga ok. 19 działających terminali w rejonach o największym potencjalnie do generowania przeładunków na Odrzańskiej Drodze Wodnej: Gliwice, Kędzierzyn-Koźle, Chorula, Opole Groszowice, Opole, Oława, Wrocław, Malczyce, Ścinawa, Głogów, Nowa Sól, Cigacice, Krosno Odrzańskie, Ślubice, Kostrzyn nad Odrą, Gryfino, Police, Szczecin oraz ok. 7 działających stale rejonów potencjalnie wykorzystywanych do przeładunków na Drodze Wodnej Wisły: Płock, Włocławek, Toruń, Bydgoszcz, Chełmno, Korzeniowo, Tczew. Analizując wielkości przeładunków w portach widać wyraźnie, że lokalizacje o największym potencjale to Gdańsk, Bydgoszcz i Toruń.”</i></p> <p>Tworzenie planów strategicznych w Polsce opiera się głównie na trendach, tymczasem aktualna gospodarka domaga się precyzyjnie realizowanych strategii rozwoju, w szczególności w zakresie inwestycji obiektów infrastruktury transportowej</p>	<p>Uwaga, pomimo cytowanych fragmentów prognozy, dotyczy założeń do KRTI.</p> <p><b>Uwaga nieuwzględniona</b>                      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.                      W związku z powyższym prognoza nie wymaga uzupełnienia.</p>

Lp.	Data wpłynięcia uwagi lub wniosku	Zgłaszający wniosek/ uwagę	Sposób złożenia uwagi lub wniosku	Treść uwagi lub wniosku wraz z uzasadnieniem	Sposób uwzględnienia uwagi lub wniosku
				<p>i logistycznej. Niderlandy w planowaniu na poziomie ogólnopaństwowym objęły elementy lokalne. W badaniach realizowanych w latach (2014-2016) Holendrzy uwzględnili zamknięcie kopalni piasku i kruszyw w południowych Niderlandach (-1,75 mln ton rocznie), otwarcie nowej w prowincji Flevolanod (+1,75 mln rocznie). import kruszyw z Belgii, otwarcie elektrowni węglowej Eemshaven, zamknięcie innych przynoszących straty, otwarcie elektrowni na biomasę w Utrechcie, zamknięcie papierni w Nijmegen czy otwarcie fabryki cukru w Treneuzen.</p> <p><b>Uwaga 7</b>                      Załącznik 2 do prognozy:                      ID60 Rodzaj transportu: kolejowy, samochodowy, wodny śródlądowy,                      Nazwa terminala: KKT Intermodal Sp. z O.O.                      Roczna możliwość przeładunkowa (TE U): 100.000 TEU                      Stan: projekt w realizacji Postępowanie w sprawie decyzji środowiskowej: decyzja została wydana dn. 28.09.2018 nr sprawy OSR-OS.6220.34.2017.KK                      Kierunki w SUIKZ: Terminal znajduje się na terenach przemysłowych i położony jest bezpośrednio na terenie śródlądowego portu rzeczno Kędzierzyn-Koźle</p> <p><b>Uzasadnienie</b>                      Informacje zawarte w prognozie nie obrazują w pełni potencjału transportowego Polski na osi –północ - południe. Porty morskie Szczecin-Świnoujście oraz rzeczny KKT</p>	<p>Podtrzymano opinię, że transport śródlądowy nie będzie stanowić realnej alternatywy wobec transportu kolejowego w horyzoncie czasowym do 2030 roku, dla jakiego wyznaczone są cele w projekcie KRTI. Funkcjonujący obecnie transport wodny nie jest w stanie przejąć transportu towarów w takiej skali i uwzględniając możliwości przestrzenne, jak kolej. W prognozie wskazano również, że planowane jest opracowanie dokumentów strategicznych obejmujących rozwój transportu śródlądowego towarów, które to dokumenty będą wyznaczać cele w tym zakresie.</p> <p><b>Uwaga uwzględniona</b>                      Przekazane w uwadze informacje dotyczące planowanego terminala ID60 zostaną uwzględnione w ostatecznej wersji prognozy.</p>

Lp.	Data wpłynięcia uwagi lub wniosku	Zgłaszający wniosek/ uwagę	Sposób złożenia uwagi lub wniosku	Treść uwagi lub wniosku wraz z uzasadnieniem	Sposób uwzględnienia uwagi lub wniosku
				<p>mają lepsze położenie niż Hamburg versus Duisburg w kontekście rozwoju transportu –Bałtyk - Adriatyk biorąc pod uwagę fakt, iż światowe przepływy strategiczne w Europie koncentrują się na linii Alp i Karpat. Należy również wziąć pod uwagę plany południowych sąsiadów, którzy chcą mieć dostęp do swojego portu w Szczecinie, gdzie od 1949 roku eksploatują nabrzeże z przyległym terenem 300 m długości i 100 m szerokości. W Hamburgu umowa pomiędzy państwami oraz pomiędzy portem i czeskimi firmami kończy się w 2028 roku .</p> <p>Umowa z 1919 roku dzierżawy na 99 lat zawarta w Trakcie wersalskim wygasta w 2018 roku. Ponadto ilość kontenerów na Śląsku zapełni korytarz E59 zarówno w ramach transportu kolejowego jak i śródlądowego wodnego.</p> <p><b>Zmiany w załącznikach mają charakter redakcyjny oraz uzupełniający.</b></p>	
3	26-11-2020	PCC Intermodal	mailem	<p><u>Wnosimy o uwzględnienie w Prognozie oddziaływania na środowisko (przed wszystkim w zał. nr 3 do Prognozy Lokalizacja terminali intermodalnych uwzględnionych w KRTI, na tle uwarunkowań środowiskowych i innych inwestycji transportowych) planowanych do utworzenia terminali w Ropczycach (woj. podkarpackie) oraz Sokółce (woj. podlaskie).</u></p> <p>Opis zaawansowania prac nad powstaniem w/w terminali przedstawiono poniżej.</p> <p><b>Ropczyce</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Inwestycja jest zgodna z miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego;</li> <li>• Opracowana została koncepcja oraz <b>wydana została prawomocna decyzja środowiskowa dla inwestycji;</b></li> <li>• Zabezpieczony został teren pod inwestycję (o powierzchni kilkunastu ha);</li> <li>• Obecnie trwa proces skomunikowania obszaru objętego MPZP pod względem drogowym.</li> </ul> <p>W ramach planowanej do realizacji inwestycji przewiduje się wybudowanie nowoczesnego ogólnie dostępnego terminala intermodalnego wraz z m.in. budynkiem biurowym, budynkiem technicznym, halą napraw, strefą wjazdową, parkingami dla samochodów osobowych</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona</b></p> <p>Należy podkreślić, że KRTI nie jest dokumentem implementacyjnym i nie zawiera indykatywnej listy projektów. Projekt KRTI nie definiuje zamkniętej listy terminali intermodalnych, a wręcz przeciwnie, wskazuje, że o ich powstawaniu i lokalizacji w dużej mierze zadecydują czynniki rynkowe. Nie przesądza zatem o realizacji jakiegokolwiek terminala, z pewnością także nie zamyka drogi do realizacji terminali, które nie zostały uwzględnione/wymienione w Prognozie. Działania opisane w KRTI odnoszą się do projektów infrastrukturalnych, jak również do działań wspierających rozwój transportu intermodalnego z dużym naciskiem na tzw. działania miękkie, których korzystać mogą w przyszłości również wskazane terminale.</p>



Lp.	Data wpłynięcia uwagi lub wniosku	Zgłaszający wniosek/ uwagę	Sposób złożenia uwagi lub wniosku	Treść uwagi lub wniosku wraz z uzasadnieniem	Sposób uwzględnienia uwagi lub wniosku
				<p>i ciężarowych oraz placami składowymi. Na terminalu przewiduje się docelowo posadowienie suwnic oraz wybudowanie torów podsuwnicowych i przeładunkowych .</p> <p>Ropczyce zlokalizowane są w województwie podkarpackim, w bazowej sieci TEN-T, co przedstawiono na poniższej mapie. W województwie podkarpackim zlokalizowane są obecnie jedynie dwa obiekty intermodalne, w tym jeden to niewielki Depot kontenerowy użytkowany przez PCC Intermodal w miejscowości Kolbuszowa. Potencjał rozwoju transportu intermodalnego w rejonie Podkarpacia jest znaczny, głównie ze względu na potok ładunków w relacjach portowych (do/z portów morskich Gdańska i Gdyni), jak i w relacjach intra-europejskich. Planowana inwestycja bardzo dobrze wpisuje się we wszystkie założenia przedstawione w KRTI.</p>  <p>Źródło: <a href="http://mapa.plk-sa.pl/">http://mapa.plk-sa.pl/</a></p> <p><b>Sokółka</b>                      Zabezpieczony został teren pod inwestycję o powierzchni ponad 22 ha;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Trwają końcowe prace nad uchwaleniem Studium Zagospodarowania Przestrzennego, z uwzględnieniem planowanej inwestycji terminalowej.</li> </ul>	<p>Podobne stanowisko zajął Dyrektor Urzędu Morskiego w Szczecinie (pismo znak: OW.52000.2.20.AZ(7), z dnia 25 listopada 2020 – obszernie cytowane w odpowiedzi na uwagę nr 1)</p>

Lp.	Data wpłynięcia uwagi lub wniosku	Zgłaszający wniosek/ uwagę	Sposób złożenia uwagi lub wniosku	Treść uwagi lub wniosku wraz z uzasadnieniem	Sposób uwzględnienia uwagi lub wniosku
				<ul style="list-style-type: none"> <li>Jednocześnie prowadzone są prace koncepcyjne i przygotowawcze. W ramach planowanej do realizacji inwestycji przewiduje się wybudowanie transgranicznego terminala intermodalnego wraz z budynkiem biurowym, budynkiem technicznym, halą napraw, strefą wjazdową, parkingami dla samochodów osobowych i ciężarowych oraz placami składowymi. Na terminalu przewiduje się posadzenie suwnic przeładunkowych oraz wybudowanie torów terminalowych i torów odstawczych (zarówno do obsługi składów normalno i szeroko-torowych). Sokółka zlokalizowana jest w województwie podlaskim, w bazowej sieci TEN-T, co przedstawiono na poniższej mapie. Obecnie nie funkcjonuje tam żaden terminal intermodalny, co stanowi wąskie gardło w przewozach trans-granicznych na szlaku Wschód-Zachód. Planowana inwestycja jest potrzebna z punktu widzenia rozwoju zarówno rejonu Podlasia jak i poprawy przepustowości w ramach Nowego Jedwabnego Szlaku. Planowana inwestycja wpisuje się w założenia przedstawione w KRTI.</li> </ul>  <p>Źródło: <a href="http://mapa.plk-sa.pl/">http://mapa.plk-sa.pl/</a></p>	
4	30-11-2020	Stowarzyszenie na rzecz rozwoju żeglugi	Formularz na stronie krti.pl	<p><b>Uwaga 1</b>                  Wniosek do Zał. Nr 2 Tabela terminali- dopisać terminale intermodalne Gorzyczki, woj. śląskie; Kędzierzyn-Koźle, woj. opolskie; Czernica woj. dolnośląskie; Malczyce, woj. dolnośląskie; Głogów woj. dolnośląskie; Gorzów Wkp., woj. lubuskie; Kostrzyn</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona</b>                  Prognoza odnosi się do potencjalnych oddziaływań, jakie mogą wystąpić na skutek realizacji celów i działań</p>

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

Lp.	Data wpłynięcia uwagi lub wniosku	Zgłaszający wniosek/ uwagę	Sposób złożenia uwagi lub wniosku	Treść uwagi lub wniosku wraz z uzasadnieniem	Sposób uwzględnienia uwagi lub wniosku
		śródlądowej i dróg wodnych RADA KAPITANOW ZEGLUGI ŚRODLADOWEJ		nad Odrą woj. lubuskie; Police woj. zachodnio-pomorskie. Uwaga: wszystkie wskazane terminale mają dostęp drogowy, kolejowy, oraz wodny śródlądowy;	określonych w projekcie KRTI. Projekt KRTI nie definiuje zamkniętej listy terminali intermodalnych, a wręcz przeciwnie, wskazuje, że o ich powstawaniu i lokalizacji w dużej mierze zadecydują czynniki rynkowe. Nie przesądza zatem o realizacji jakiegokolwiek terminala, z pewnością także nie zamyka drogi do realizacji terminali obsługujących żeglugę śródlądową (część z nich również przeanalizowano w Prognozie)
				<p><b>Uwaga 2</b>                      Uwagi do Prognozy                      SOOS_KRTI_22.10.2020 brak w opracowaniu właściwej oceny transportu wodnego śródlądowego w odniesieniu do całości zagadnienia skutkuje nieporozumieniem i wykrzywieniem wartości. Negatywny wpływ na stan wód gruntowych mają działania eksploatacyjne-utrzymania torowisk w transporcie kolejowym. Dodatkowo hałas i wibracja. W odniesieniu do transportu kołowego przydrożne rowy i system drenażu skutkuje nadmiernym wprowadzeniem do wód gruntowych i podziemnych dużych ilości wody o zanieczyszczeniu mechanicznym i chemicznym. Tylko transport wodny śródlądowy nie tworzy barier w migracji zwierząt.</p> <p>Rada Kapitanów jako stowarzyszenie opiniotwórcze protestuje przeciwko przedstawionym w KRTI i jego załącznikach, gdzie ekspozowane są błędne programowe a w konsekwencji błędne założenia strategiczne i planistyczne co przekłada się w prostej linii na szkody gospodarcze i środowiskowe naszego kraju. Szerszych informacji znajdziecie państwo na naszym portalu <a href="http://www.radakapitanow.pl">www.radakapitanow.pl</a></p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona</b>                      Właściwa ocena transportu wodnego śródlądowego będzie przedmiotem odrębnych analiz realizowanych dla dokumentów strategicznych dedykowanych rozwojowi tej gałęzi transportu.</p> <p>Prognoza odnosi się do potencjalnych oddziaływań, jakie mogą wystąpić na skutek realizacji celów określonych w projekcie KRTI.</p> <p>KRTI zakłada działania wspierające rozwój transportu intermodalnego, nie ujmuje działań infrastrukturalnych, nie zawiera także indykatywnego wykazu inwestycji. Co więcej zgodnie z przyjętymi w rozdz. 6.2. żegluga śródlądowa nie może stanowić realnej alternatywy dla kolejowego transportu intermodalnego w założonych ramach czasowych. Z tego względu nie</p>

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

Lp.	Data wpłynięcia uwagi lub wniosku	Zgłaszający wniosek/ uwagę	Sposób złożenia uwagi lub wniosku	Treść uwagi lub wniosku wraz z uzasadnieniem	Sposób uwzględnienia uwagi lub wniosku
					<p>porównywano analizowano oddziaływań terminali „rzecznych” i nie porównywano ich z oddziaływaniem terminali kolejowych.</p> <p>Na marginesie wymaga podkreślenia, że aspekt oddziaływania linii kolejowych i terminali na wody podziemne został szczegółowo przedstawiony w rozdz. 5.7 prognozy. Z kolei o wpływie przedsięwzięć kolejowych na migrację zwierząt i możliwości jego ograniczenia traktuje szczegółowo rozdz. 7.4 prognozy.</p>
5	30-11-2020	Senat Komisja infrastruktury	mailem	<p><b>Uwagi i wnioski</b></p> <p>Biorąc pod uwagę fakt, iż w streszczeniu Prognozy oddziaływania na środowisko dla projektu dokumentu strategicznego na stronie 15 zostało napisane, że „KRTI jest dokumentem rangi krajowej, dotyczy, więc obszaru całego państwa. W prognozie, wskazano główne informacje donoszące się do poszczególnych komponentów środowiskowych. Następnie skupiono się na wyszczególnieniu tych aspektów, które mogą mieć znaczenie w kontekście transportu. Wskazano, że głównym problemem ochrony środowiska związanym z transportem jest hałas, dotyczący obszary zabudowy mieszkaniowej. Problem ten w największym stopniu dotyczy transportu drogowego, jednakże ze względu na złą, jakość taboru i infrastruktury dotyczy on również kolei” uchybieniem merytorycznym jest brak uwzględnienia w strategii rozwoju transportu znaczenia żeglugi śródlądowej, a w szczególności Odrzańskiej Drogi Wodnej, podparty uzasadnieniem, iż „transport śródlądowy nie będzie zaś stanowić alternatywy wobec transportu kolejowego w horyzoncie czasowym do 2030 roku, dla którego wyznaczone są cele w KRTI.” na stronie 18. W opinii autorów KRTI obecny stan techniczny śródlądowych dróg wodnych nie zapewnia możliwości ich wykorzystania do pełnienia funkcji transportowych w takiej skali, która zapewniłaby przewóz towarów na poziomie zbliżonym do wolumenu ładunków transportowanych koleją. W związku z</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona</b></p> <p>Celem głównym przyjętym przez autorów KRTI jest stworzenie optymalnych warunków dla integracji międzygałęziowej w polskim systemie transportowym i zwiększenie wykorzystania transportu kolejowego w przewozach intermodalnych. Część działań przewidzianych w KRTI odnosi się do transportu kolejowego, ale jego założenia nie wykluczają, czy też nie ograniczają możliwości rozwoju żeglugi śródlądowej. Jeśli będzie ona atrakcyjna dla rynku, będą też powstawać terminale intermodalne przy portach rzecznych, a ich znaczenie będzie rosnąć.</p> <p>Istotą założeń KRTI jest realizowanie nowoczesnych terminali, na których wdrażane będą technologie umożliwiające ich sprawne funkcjonowanie i jednoczesną</p>

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

Lp.	Data wpłynięcia uwagi lub wniosku	Zgłaszający wniosek/ uwagę	Sposób złożenia uwagi lub wniosku	Treść uwagi lub wniosku wraz z uzasadnieniem	Sposób uwzględnienia uwagi lub wniosku
				<p>przytoczoną argumentacją nasuwa się pytanie:, jaki jest cel tworzenia niekompletnego dokumentu o ograniczonej zawartości merytorycznej. Po pierwsze przyjęcie takiego kryterium jest sprzeczne z celem, dla którego powstaje KRTI, po drugie stanowi dyskryminację najbardziej proekologicznego środka transportu, po trzecie brak uwzględnienia i oceny możliwości śródlądowego transportu rzeczno wpływa negatywnie na możliwości rozwoju terminali rzecznych m.in. portu Gliwice i portu Kędzierzyn – Koźle, które swobodnie mogłyby konkurować z portami rzeczno Renu. Biorąc również pod uwagę fakt, iż Rzeczpospolita Polska otrzymała pożyczkę z Banku Światowego na sfinansowanie kosztów Projektu Ochrony Przeciwpowodziowej w Dorzeczu Odry i Wisły i zamierza przeznaczyć część środków z tej pożyczki na płatności związane z kontraktem 1B.1/1 (a): Odbudowa zabudowy regulacyjnej rzeki Odry - przystosowanie do III klasy drogi wodnej, na odcinku od miejscowości Ścinawa do ujścia Nysy Łużyckiej – Etap II (przetarg miał już miejsce), prezentowanie subiektywnej opinii, iż śródlądowy transport rzeczny w okresie najbliższych dziesięciu lat nie będzie mógł stanowić alternatywnego środka uzupełniającego transport drogowy lub kolejowy jest błędne. W odniesieniu do wybranych grup towarowych żegluga śródlądowa pozwala na uzyskanie znaczącej przewagi zarówno w ujęciu ekonomicznym jak również w zakresie negatywnego oddziaływania na środowisko w porównaniu do transportu drogowego czy kolejowego. Z analizy raportu NIK, w którym znajdują się dane dot. klas żeglowności odcinków Odry wynika, iż z portu Gliwickiego, przez port Kędzierzyn – Koźle do Brzegu Dolnego Odra ma klasę III a więc jest cały rok żeglowna, a wyżej wymieniony projekt reguluje rzekę do granicy niemieckiej u ujścia Nysy Łużyckiej, 15 km od Gubina. To jest około 400 km spławnej rzeki, która nie jest ujęta w planach. Łączenie transportu drogowego czy kolejowego z transportem śródlądowym pozwoli na znaczące obniżenie negatywnego oddziaływania na środowisko.</p> <p>Dokument nie ujmując Odrzańskiej Drogi Wodnej niejako deprecjonuje drugą gałąź korytarza RFC5, który ma swój początek w porcie Świnoujście z linią kolejową E59. Rozwój portów morskich Szczecin/Świnoujście jest absolutnym priorytetem we włączaniu Polski w światowe przepływy strategiczne nie mniej ważnym niż rozbudowa</p>	<p>minimalizację wpływu ich działalności na środowisko. Cel 1A: Wsparcie rozwoju infrastruktury punktowej dotyczy wszystkich rodzajów terminali intermodalnych (w tym także tych, które będą pozwalały łączyć transport rzeczny, drogowy i kolejowy). Działania wspierające przewidziane w KRTI nakierowane na rozwój i modernizację infrastruktury liniowej istotnie skupiają się na transporcie kolejowym.</p> <p>Działania „miękkie” mające wspierać rozwój transportu intermodalnego nie mogą być postrzegane jedynie przez pryzmat projektów infrastrukturalnych, bo to nie ich wpływ na środowisko podlega ocenie. Projekty infrastrukturalne ujmowane w strategiach rozwoju poszczególnych gałęzi transportu, w tym również żeglugi śródlądowej, oceniane będą w ramach innych opracowań. Szereg działań mających sprzyjać rozwojowi technologii i projektów B+R może wspomagać transport intermodalny, jako całość, a to z kolei oznacza wsparcie również dla elementów pozwalających na obsługę żeglugi.</p> <p>Przy założeniu, że spełnione zostaną określone warunki i zrealizowane zostaną inwestycje zapewniająca pełną żeglowność Odrzańskiej i Wiślanej drogi wodnej,</p>



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

Lp.	Data wpłynięcia uwagi lub wniosku	Zgłaszający wniosek/ uwagę	Sposób złożenia uwagi lub wniosku	Treść uwagi lub wniosku wraz z uzasadnieniem	Sposób uwzględnienia uwagi lub wniosku
				<p>Małaszewicz wraz z budową kolejnego mostu kolejowego na Bugu. Komisja Infrastruktury kieruje uwagę na stanowisko Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska zawarte w piśmie z dnia 29 czerwca 2020r. (znak DOOŚ-TSOOŚ.411.10.2020.BW). W/w dokumencie wskazano, iż dla Kierunków Rozwoju TI powinna w pełnym zakresie odpowiadać wymaganiom wynikającym z art. 51 ust. 2 ustawy ooś, według kolejności ustalonej w tym przepisie oraz przy zachowaniu warunków, o których mowa w art. 52 ust. 1 i 2 ww. ustawy. Prognoza ooś powinna odnosić się do pełnej wersji projektowanego dokumentu i obejmować wszystkie planowane działania mogące znacząco oddziaływać na środowisko, niezależnie od ich statusu formalnego, np. prawdopodobieństwa uzyskania przez nie dofinansowania lub prawdopodobieństwa ich realizacji. W myśl art. 52 ust. 1 ustawy ooś analiza zawarta w prognozie ooś powinna zostać dostosowana stopniem szczegółowości do stopnia szczegółowości zapisów projektowanego dokumentu. Zgodnie z art. 52 ust. 2 ustawy ooś, w prognozie ooś dla projektu Kierunków Rozwoju TI zasadne jest odniesienie się do innych dokumentów o charakterze strategicznym z zakresu rozwoju infrastruktury transportowej oraz uwzględnienie informacji zawartych w sporządzonych dla nich prognozach ooś, co ma szczególne znaczenie w analizach dotyczących potencjalnych interakcji oraz kumulacji oddziaływań projektów wymienionych w Kierunkach Rozwoju TI z działaniami i przedsięwzięciami istniejącymi, realizowanymi bądź planowanymi do realizacji, które nie są ujęte w projektowanym dokumencie. Ponadto, jeżeli dla zaplanowanych w projekcie Kierunków Rozwoju TI przedsięwzięć zostały opracowane raporty o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko lub wydane zostały decyzje o środowiskowych uwarunkowaniach, to w prognozie ooś należy również uwzględnić informacje wynikające z tych dokumentów, w celu zapewnienia spójności pomiędzy nimi. Przytaczając stanowisko organu wynika, iż dokument strategiczny „Kierunki Rozwoju Transportu Intermodalnego do 2030 r. z perspektywą do 2040 r.” w wersji opublikowanej tym bardziej trudno uznać za kompletny. Autorzy prognozy rozumieją jednak znaczenie tego rodzaju transportu, o czym świadczy zawarte na str. 88 stwierdzenie, iż „Dla szeroko rozumianego podejścia do rozwoju transportu intermodalnego można rozważyć możliwość realizacji celu</p>	<p>transport wodny mógłby stanowić wsparcie przewozów towarów, w tym również przewozów intermodalnych (także kontenerowych), niemniej jednak jego udział w transporcie towarów ogółem nie pozwoli na przypisanie tej gałęzi transportu wiodącej roli w transporcie towarów. Ta może przypaść kolei, której żegluga nigdy nie miała całkowicie zastępować. Należy podkreślić, że Prognoza sporządzana jest dla konkretnego dokumentu (tu KRTI) i ocenia działania ujęte w tym dokumencie. W przedmiotowym przypadku ocenie podlegają zatem działania, które nie odnoszą się do realizacji konkretnych elementów infrastruktury, a jedynie mają stanowić wsparcie dla jej rozwoju, ale również wsparcie dla projektów B+R, nowych technologii, mechanizmów fiskalnych, etc. Działania związane z realizacją infrastruktury ujęte są w dokumentach strategicznych przeznaczonych dla poszczególnych gałęzi transportu i również podlegają ocenie wpływu na środowisko. Zgodnie z opinią GDOŚ (właściwego organu dokonującego uzgodnień w zakresie SOOŚ) z dnia 25.11.20 r. sporządzona do projektu KRTI prognoza ooś, zasadniczo odnosi się do wszystkich elementów wymienionych w</p>



Lp.	Data wpłynięcia uwagi lub wniosku	Zgłaszający wniosek/ uwagę	Sposób złożenia uwagi lub wniosku	Treść uwagi lub wniosku wraz z uzasadnieniem	Sposób uwzględnienia uwagi lub wniosku
				<p>przez wzmocnienie intermodalnych łańcuchów logistycznych z wykorzystaniem innych gałęzi transportu, które mogłyby prowadzić do rozwoju transportu intermodalnego i częściowo równoważyć dominację transportu drogowego. Taką opcją może być rozwój transportu intermodalnego opartego o żeglugę śródlądową lub opartego o transport lotniczy. W dalszej części odniesiono się do tych dwóch rodzajów transportu w aspekcie potencjalnej alternatywy wobec rozwoju transportu kolejowego na potrzeby transportu intermodalnego”.</p> <p>Prognoza nie może być uznana za dokument spełniającą wymogi wskazane w art. 52 ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz.U. z 2020r. poz. 283 ze zm.) ponadto dokument nie uwzględnia nowych lokalizacji uzasadnionych z punktu widzenia przemysłowego jak również strategicznego państwa. Koncentruje się na istniejących już rozwiązaniach nie analizując tworzenia nowych korytarzy, co jest planowane przez Komisję Europejską na lata 2021-2027. Komisja Infrastruktury Senatu RP wskazuje na konieczność obowiązkowego uzupełnienia Prognozy o niezbędne informacje oraz wnioski stanowiące załącznik do niniejszego pisma.</p>	<p>art. 51 i 52 ustawy ooś, oraz w wyżej wspomnianym uzgodnieniu GDOŚ. Opinia GDOŚ nie wskazuje również na jakiegokolwiek braki związane z niedostatecznym uwzględnieniem w treści prognozy w zakresie oddziaływań pochodzących z transportu śródlądowego. Co więcej na stronie 5 przedmiotowej opinii GDOŚ porządkuje informacje na temat istniejących i planowanych dokumentów strategicznych w zakresie żeglugi śródlądowej wskazując na konieczność przeprowadzenia sooś na etapie ich opracowania. Istotne w tym kontekście wydają się także stanowiska pozostałych organów opiniujących projekt KRTI i prognozy oddziaływania na środowisko. W szczególności należy przytoczyć opinię Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie (pismo znak: OW.52000.2.20.AZ(7), z dnia 25 listopada 2020), w świetle której: „projekt dokumentu KRTI nie ma charakteru dokumentu identyfikującego listę planowanych inwestycji. Nie wskazuje on, ani nie narzuca lokalizacji czy też rozmiaru lub parametrów terminali intermodalnych. Dokument ten wyznacza raczej ramy dla rozwoju transportu intermodalnego, wskazując na rodzaje interwencji państwa stymulujące działania niezbędne, aby taki transport otrzymał</p>

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

Lp.	Data wpłynięcia uwagi lub wniosku	Zgłaszający wniosek/ uwagę	Sposób złożenia uwagi lub wniosku	Treść uwagi lub wniosku wraz z uzasadnieniem	Sposób uwzględnienia uwagi lub wniosku
					<p>wsparcie i mógł się rozwijać. Ponadto poszczególne inwestycje w zakresie rozbudowy sieci transportowych takich jak m.in. drogi i linie kolejowe, są określone w innych programach, dla których także przeprowadzana jest strategiczna ocena oddziaływania na środowisko”</p> <p>Na koniec należy ponownie podkreślić, że KRTI nie blokuje rozwoju terminali rzecznych, a jedynie stwierdza, że w założonych ramach czasowych żegluga śródlądowa nie będzie stanowić alternatywy dla kolei. W rozdz. 6.2 Prognozy autorzy wskazali, że::</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• „stopień rozwoju dróg śródlądowych w Polsce jest obecnie niski, zwłaszcza w porównaniu ze stopniem rozwoju innych gałęzi transportu”</li> <li>• „możliwość transportu towarów z wykorzystaniem żeglugi śródlądowej jest ograniczona przestrzennie. Jej zasięg ograniczony jest to lokalizacji wzdłuż głównych dróg wodnych. W celu transportu towarów w głąb lądu w dalszym ciągu konieczne jest wykorzystanie innych gałęzi transportu, tj. transportu kolejowego lub drogowego”;</li> </ul>

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

Lp.	Data wpłynięcia uwagi lub wniosku	Zgłaszający wniosek/ uwagę	Sposób złożenia uwagi lub wniosku	Treść uwagi lub wniosku wraz z uzasadnieniem	Sposób uwzględnienia uwagi lub wniosku
					<ul style="list-style-type: none"> <li>„czas przewozu barkami nie jest konkurencyjny wobec transportu kolejowego”.</li> </ul> <p>Co znamienne, także sama spółka KTT Terminal w swoim stanowisku wskazuje, że żegluga śródlądowa nie może być traktowana jako gotowa i konkurencyjna alternatywa dla transportu kolejowego. Zdaniem spółki „dostępne dane potwierdzają, że część Odry jest żeglowna stale, natomiast pozostałe odcinki przy podniesieniu się poziomu rzeki poprzez należyte zarządzanie zbiornikami retencyjnymi już funkcjonującymi oraz tymi w budowie i planowanymi.</p>
6	30-11-2020	Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście	Formularz na stronie krti.pl	<p>Dodanie do załącznika nr 2 do Prognozy oddziaływania na środowisko dla projektu dokumentu strategicznego- „Kierunki Rozwoju Transportu Intermodalnego do 2030 r. z perspektywą do 2040 r.” „Wykaz analizowanych terminali intermodalnych”, PLANOWANEJ INWESTYCJI NA TERMINALU PROMOWYM W ŚWINOUJŚCIU. Widoczne w Id 44 działanie, dotyczy obecnej perspektyw 2014-2020, tj.:</p> <p>„Przystosowanie infrastruktury Terminalu Promowego w Świnoujściu do obsługi transportu intermodalnego”. Inwestycja zostanie ukończona w roku 2022.</p> <p><u>Prośba o dodanie nowego działania Id, dotyczy inwestycji planowanej do roku 2027.: „Rozbudowa Terminalu Promowego w porcie w Świnoujściu”</u></p> <p>Główne założenia inwestycji:</p> <p>Inwestycja związana jest z rozbudową południowej części Terminala Promowego w Świnoujściu, poprzez budowę dwóch niezależnych, nowych stanowisk promowych (możliwość realizacji w dwóch fazach: nabrzeże 1 - pierwsza faza, nabrzeże 2 - druga faza projektu) wzdłuż obszarów posiadających bezpośredni dostęp do akwenów żeglownych na linii około 500m.</p>	<p><b>Uwaga uwzględniona</b></p> <p>Wykonawca rozszerzy zapisy w treści dokumentu dla tego przedsięwzięcia o informacje wskazane przez Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.</p>

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

Lp.	Data wpłynięcia uwagi lub wniosku	Zgłaszający wniosek/ uwagę	Sposób złożenia uwagi lub wniosku	Treść uwagi lub wniosku wraz z uzasadnieniem	Sposób uwzględnienia uwagi lub wniosku
				<p>Planowany zakres inwestycji w Basenie Bałtyckim obejmuje: Budowę punktu odpraw armatorskich, budowę dwóch stanowisk promowych o długości całkowitej około 250 - 270 m każde, wyposażone w rampy najazdowe o szerokości 40,0m i nośności 180 ton (możliwość budowania ramp najazdowych bocznych). Będą to kolejne, nowe stanowiska promowe o parametrach zbliżonych do funkcjonującego stanowiska promowego nr 1. Dodatkowo planowana jest budowa trzech bocznic kolejowych po 300,0m długości każda, poszerzenie Basenu Bałtyckiego do szerokości 185m na całej długości, przeniesienie Bazy Oznakowania Nawigacyjnego Urzędu Morskiego, załadowanie basenu BON oraz zakup gruntu od spółek Energopol oraz Euroterminal. Integralną częścią inwestycji jest budowany w obecnej perspektywie (2014-2020) parking buforowy o łącznej liczbie 285 miejsc postojowych dla pojazdów ciężarowych, w bezpośrednim sąsiedztwie Basenu Bałtyckiego. Jego funkcja, do czasu rozbudowy Terminala Promowego w porcie w Świnoujściu o nowe nabrzeża (w ramach dwóch faz), będzie ograniczać się do redukcji odczuwalnego obecnie braku miejsc parkingowych na terenie terminala. Inwestycja wymagać będzie przeniesienia Bazy Oznakowania Nawigacyjnego w Świnoujściu i odtworzenie jej w innej lokalizacji.</p> <p>Zgłaszane przez ZMPSiŚ uzupełnienie listy stanowiącej załącznik 2 (Wykaz analizowanych terminali intermodalnych) o dodatkowe zadanie, związane jest z planowaną do realizacji inwestycji. Przedsięwzięcie ma na celu zintensyfikowania funkcji intermodalnej na Terminalu Promowym w Świnoujściu. Inwestycja będzie realizowana ze wsparciem środków UE na lata 2021-2027 (2030)</p>	
7	30-11-2020	Państwowe Gospodarstwo Wodnego Wody Polskie	Formularz na stronie	<p>Szanowni Państwo!</p> <p>Poniżej przesyłam uwagi i wnioski Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie w ramach konsultacji społecznych, które dotyczą uzyskiwania m.in. opinii i stanowisk od instytucji i osób zainteresowanych wyłożoną do wglądu dokumentacją. Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie (dalej PGW P) wypełnia zadania określone w art. 240 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne (Dz.U. z 2020 r. poz. 310). W ramach tych zadań zajmują się m.in. ochroną przed powodzią i suszą,</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona</b></p> <p>Prognoza odnosi się do potencjalnych oddziaływań, jakie mogą wystąpić na skutek realizacji celów i działań określonych w projekcie KRTI. Projekt KRTI nie definiuje zamkniętej listy terminali intermodalnych, a wręcz przeciwnie,</p>

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

Lp.	Data wplynięcia uwagi lub wniosku	Zgłaszający wniosek/ uwagę	Sposób złożenia uwagi lub wniosku	Treść uwagi lub wniosku wraz z uzasadnieniem	Sposób uwzględnienia uwagi lub wniosku
				<p>planowaniem, przygotowaniem projektów i realizacją inwestycji oraz utrzymaniem i eksploatacją obiektów hydrotechnicznych. Równie ważnym elementem działalności Wód Polskich jest budowa infrastruktury na rzekach pozwalającej na rozwój śródlądowego transportu wodnego, w tym udział w pracach nad Programem Rozwoju Odrzańskiej Drogi Wodnej i Programem Rozwoju Drogi Wodnej Rzeki Wisły, których celem jest zrównoważony rozwój gospodarki wodnej na szlakach żeglugowych. Biorąc pod uwagę powyższe oraz nawiązując do konsultacji społecznych dotyczących rozwoju transportu intermodalnego prosimy o uwzględnienie roli jaką ma do spełnienia transport wodny w ramach zadań ujętych w dokumencie: Kierunki Rozwoju Transportu Intermodalnego w Polsce do 2030 z perspektywą do 2040 (KRTI) oraz Prognozy oddziaływania na środowisko dla projektu dokumentu strategicznego „Kierunki Rozwoju Transportu Intermodalnego do 2030 r. z perspektywą do 2040 r.” (Prognoza). Naszym zdaniem nie ma możliwości w sposób pełny rozwijać transport intermodalny bez uwzględnienia ogromnej roli dróg wodnych .PGW WP przez najbliższe lata będzie kontynuować kolejne inwestycje rozwojowe na rzecz transportu śródlądowego, które do tej pory były współfinansowane ze środków Banku Światowego, Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko, Programów Regionalnych oraz ze środków własnych. W perspektywie do 2030 r. powstaną nowe stopnie wodnej m.in. na Odrze (Lubiąż i Ścinawa) wchodzące w skład międzynarodowej drogi wodnej E30 oraz na rzece Wiśle w miejscowości Siarzewo, który będzie elementem drogi wodnej E-40 i musi być ściśle powiązany projektowo z kolejnymi stopniami kaskady Wisły: Solec Kujawski, Chełmno, Grudziądz i Gniew. Głównym celem rozwoju śródlądowych dróg wodnych istotnych z punktu widzenia transportowego jest ich budowa lub zmodernizowanie do parametrów co najmniej IV klasy żeglowności oraz spełnienie wymogów infrastruktury transportu wodnego śródlądowego dla sieci TEN – T. Co jak już wspomniano jest nieodzownym komponentem rozwoju transportu intermodalnego w Polsce.</p> <p>Należy przypomnieć, że w 2017 r. została ratyfikowana przez Prezydenta RP konwencji AGN - europejskie porozumienie o głównych śródlądowych drogach wodnych o znaczeniu międzynarodowym – , która została omówiona w niewielkim stopni w ww. dokumentach. Porozumienie AGN ma na celu przede wszystkim rozwój</p>	<p>wskazuje, że o ich powstawaniu i lokalizacji w dużej mierze zadecydują czynniki rynkowe. Nie przesądza zatem o realizacji jakiegokolwiek terminala, z pewnością także nie zamyka drogi do realizacji terminali obsługujących żeglugę śródlądową (część z nich również przeanalizowano w Prognozie).</p> <p>Nie umniejsza to roli jaką pełnić może transport śródlądowy. Istotnie część działań ujętych w KRTI dedykowana jest kolei. Zapewnienie dostępu kolejowego do terminali obsługujących żeglugę może wpływać na zwiększenie ich funkcjonalności. Podkreślić należy, że pozostałe działania ujęte w KRTI w dużej mierze skupiają się na wspieraniu rozwoju terminali realizowanych na potrzeby rozwoju transportu intermodalnego – dotyczy to wszystkich rodzajów terminali nie wykluczając terminali obsługujących żeglugę.</p> <p>Wszelkie inne działania mające na celu wsparcie rozwoju transportu intermodalnego będą miały pozytywny wpływ również na sprawne funkcjonowanie żeglugi.</p> <p>Należy podkreślić, że Prognoza sporządzana jest dla konkretnego</p>

Lp.	Data wpłynięcia uwagi lub wniosku	Zgłaszający wniosek/ uwagę	Sposób złożenia uwagi lub wniosku	Treść uwagi lub wniosku wraz z uzasadnieniem	Sposób uwzględnienia uwagi lub wniosku
				<p>międzynarodowego transportu na śródlądowych drogach wodnych w Europie. Na terytorium Polski znajdują się trzy szlaki wodne w ramach europejskiego systemu śródlądowych dróg wodnych o znaczeniu międzynarodowym. Są to: Droga wodna E40, łącząca Morze Bałtyckie od Gdańska z Morzem Czarnym w Odessie, Droga wodna E30, przebiegająca Odrzańską Drogą Wodną, łącząca Morze Bałtyckie w Świnoujściu z Dunajem w Bratysławie, Droga wodna E70, łącząca Odrę z zalewem Wiślanym i stanowiąca część europejskiego szlaku komunikacyjnego wschód-zachód łączącego Kłajpedę z Rotterdamem.</p> <p>Podsumowując, po analizie dwóch przedmiotowych dokumentów tj. KRTI oraz Prognozy zdaniem PGW WP powyższe kwestie nie zostały należycie przeanalizowane i zawarte w treści dokumentów. Transport śródlądowy na drogach wodnych jest jednym z podstawowych elementów szeroko pojmowanego transportu intermodalnego. W niniejszych dokumentach w dużej mierze nie został dostrzeżony niewątpliwie ogromny potencjał transportu rzeczno-żelaznicznego. Autorzy głównie skupili się na bardzo ważnym potencjale transportu kolejowego, ale niemal zupełnie pominięto wpływ rozwoju dróg wodnych na potencjał transportowy np. na rozwój polskich portów morskich, co było i jest wielokrotnie podnoszone przez zarządy portów Szczecin Świnoujście i Port Gdański. Prosimy zatem o dopracowanie zarówno KRTI jak i Prognozy pod względem udziału żeglugi śródlądowej w rozwoju transportu intermodalnego.</p> <p>Deklarujemy daleko idącą współpracę w przygotowaniu materiałów do KRTI i Prognozy oraz aktywny udział w konsultacjach społecznych dotyczących rozwoju transportu wodnego śródlądowego.</p>	<p>dokumentu (tu KRTI) i ocenia działania ujęte w tym dokumencie. W przedmiotowym przypadku ocenie podlegają działania, które nie odnoszą się do realizacji konkretnych elementów infrastruktury, a jedynie mają stanowić wsparcie dla jej rozwoju, ale również wsparcie dla projektów B+R, nowych technologii, mechanizmów fiskalnych, etc. Działania związane z realizacją infrastruktury ujęte są w dokumentach strategicznych dedykowanych poszczególnym gałęziom transportu i również podlegają ocenie wpływu na środowisko.</p> <p>Rozwój śródlądowych dróg wodnych będzie przedmiotem innych dokumentów strategicznych, o których wspomniano w prognozie i strategicznych ocen oddziaływania na środowisko sporządzanych dla tych dokumentów.</p>
8.	30-11-2020	Związek Polskich Armatorów Śródlądowych	Mailem	<p>Mamy także uwagi co do <b>Załącznika 2 do Prognozy: Wykaz analizowanych terminali intermodalnych:</b></p> <p>Na 73 pozycje terminali intermodalnych związanych z transportem śródlądowym wymienionych jest tylko sześć, z czego połowa znajduje się w Świnoujściu:                      9 drogowy, kolejowy, morski, śródlądowy DEEPWATER CONTAINER TERMINAL GDAŃSK Gdańsk                      11 drogowy, kolejowy, morski, barkowy BCT - BAŁTYCKI TERMINAL KONTENEROWY Gdynia</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona</b></p> <p>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</p>



Lp.	Data wpłynięcia uwagi lub wniosku	Zgłaszający wniosek/ uwagę	Sposób złożenia uwagi lub wniosku	Treść uwagi lub wniosku wraz z uzasadnieniem	Sposób uwzględnienia uwagi lub wniosku
				41 drogowy, kolejowy, morski, śródlądowy DB PORT SZCZECIN Sp. z o. o. Szczecin 42 drogowy, kolejowy, morski, śródlądowy OT Port Świnoujście - Terminal Kontenerowy Świnoujście 43 drogowy, kolejowy, morski, śródlądowy EURO TERMINAL REAL ESTATE Sp. z o.o Świnoujście 44 drogowy, kolejowy, morski, śródlądowy Terminal Promowy w Świnoujściu Świnoujście <u>Perspektywicznie - brakuje portów rzecznych wzdłuż Odry i Wisły. Np. Port w Malczycach.</u>	decyzji biznesowych inwestorów. W dokumencie KRTI nie wskazano planowanych inwestycji, a jedynie determinanty ich powstania. Wskazano na podstawie Rozporządzenia 1315/2013 lokalizacje terminali zarówno w sieci bazowej jak i kompleksowej TEN-T. W Prognozie istotnie rozszerzono listę terminali intermodalnych uwzględnionych w ocenie. Należy jednak pamiętać, że uwzględniono dane aktualne na chwilę sporządzania dokumentu i wielokrotnie podkreślano, że nie jest to lista zamknięta. Prognoza odnosi się do potencjalnych oddziaływań, jakie mogą wystąpić na skutek realizacji celów i działań określonych w projekcie KRTI. Projekt KRTI nie definiuje zamkniętej listy terminali intermodalnych, a wręcz przeciwnie, wskazuje, że o ich powstawaniu i lokalizacji w dużej mierze zadecydują czynniki rynkowe. Nie przesądza zatem o realizacji jakiegokolwiek terminala, z pewnością także nie zamyka drogi do realizacji terminali obsługujących żeglugę śródlądową (część z nich również przeanalizowano w Prognozie). Potraktowano tę analizę rozszerzająco, traktując te informacje jako wartość dodaną, gdyż analizami objęto nie tylko te terminale, które zostały wspomniane w

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

Lp.	Data wpłynięcia uwagi lub wniosku	Zgłaszający wniosek/ uwagę	Sposób złożenia uwagi lub wniosku	Treść uwagi lub wniosku wraz z uzasadnieniem	Sposób uwzględnienia uwagi lub wniosku
					<p>projekcie KRTI, ale również te, o których informacje zaczerpnięto z innych ogólnodostępnych źródeł danych (źródła wskazano w prognozie).</p> <p>Zadaniem KRTI nie jest również wskazywanie lokalizacji portów rzecznych perspektywicznych dla rozwoju wzdłuż Odry i Wisły. Wskazania takie powinny odbywać się na etapie planów dotyczących ściśle rozwoju żeglugi śródlądowej. Oczywiście takie plany powinny zostać poddane strategicznej ocenie oddziaływania na środowisko z uwzględnieniem oddziaływań skumulowanych z innymi programami dotyczącymi rozwoju transportu. Dopiero na podstawie wytypowanych w tych dokumentach lokalizacji poszczególnych portów będzie możliwe odniesienie się do możliwości tworzenia terminali intermodalnych w tych portach. W tym kontekście analizy zamieszczone w Prognozie nie blokują możliwości lokalizacji portów a w nich docelowo lokalizacji terminali intermodalnych.</p> <p>Wskazanie ogólnych lokalizacji terminali należy uznać za właściwe i umożliwiająca przypisanie więcej niż jednego obiektu w danej lokalizacji. Szczególnie dotyczy to miejsc predystynowanych do rozwoju tego</p>

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

Lp.	Data wpłynięcia uwagi lub wniosku	Zgłaszający wniosek/ uwagę	Sposób złożenia uwagi lub wniosku	Treść uwagi lub wniosku wraz z uzasadnieniem	Sposób uwzględnienia uwagi lub wniosku
					typu obiektów jak np. bezpośrednio zaplecze portów morskich