



**MINISTERSTWO INFRASTRUKTURY**

**SPRAWOZDANIE  
MINISTERSTWA INFRASTRUKTURY  
z przebiegu i wyników konsultacji społecznych  
projektu Strategii Rozwoju Transportu  
i Prognozy oddziaływania na środowisko  
projektu Strategii**

**Warszawa, dnia 30 czerwca 2011 r.**

# Spis treści

|           |                                                                                                            |           |
|-----------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>1.</b> | <b>WPROWADZENIE.....</b>                                                                                   | <b>3</b>  |
| <b>2.</b> | <b>ORGANIZACJA I PRZEBIEG KONSULTACJI SPOŁECZNYCH .....</b>                                                | <b>4</b>  |
| 2.1.      | Podstawa prawna.....                                                                                       | 4         |
| 2.2.      | Podmioty odpowiedzialne za organizację oraz nadzór nad konsultacjami społecznymi.....                      | 4         |
| 2.3.      | Porządek oraz forma organizacji konsultacji społecznych .....                                              | 4         |
|           | <i>Forma i sposób informowania społeczeństwa.....</i>                                                      | <i>5</i>  |
|           | <i>Forma zgłaszania oraz zbierania uwag.....</i>                                                           | <i>6</i>  |
|           | <i>Harmonogram spotkań konsultacyjnych.....</i>                                                            | <i>6</i>  |
|           | <i>Przebieg spotkań konsultacyjnych.....</i>                                                               | <i>8</i>  |
| <b>3.</b> | <b>PODSUMOWANIE KONSULTACJI SPOŁECZNYCH, WNIOSKI I NAJWAŻNIEJSZE ZAGADNIENIA PORUSZONE W UWAGACH .....</b> | <b>10</b> |
| 3.1.      | Podsumowanie konsultacji społecznych.....                                                                  | 10        |
| 3.2.      | Wnioski i najważniejsze zagadnienia poruszone w uwagach.....                                               | 14        |
|           | <i>Uwagi do Projektu Strategii Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku) .....</i>      | <i>14</i> |
|           | <i>Uwagi do Prognozy oddziaływania na środowisko projektu Strategii .....</i>                              | <i>20</i> |

## Wykaz użytych akronimów oraz skrótów

**MI** *Ministerstwo Infrastruktury*

**SOOŚ** *Strategiczna Ocena Oddziaływania na Środowisko*

**SRT** *Projekt Strategii Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku)*

**POŚ SRT** *Prognoza oddziaływania na środowisko projektu Strategii*

**Ustawa OOS** *Ustawa z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz.U. 2008 nr 199 poz. 1227, z późn. zm.)*

**Strategia** *Projekt Strategii Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku)*

**Prognoza** *Prognoza oddziaływania na środowisko projektu Strategii*

# 1. Wprowadzenie

Podstawowym celem niniejszego sprawozdania jest przedstawienie przebiegu i wniosków z przeprowadzonej na przełomie kwietnia i maja 2011 r. kampanii informacyjnej oraz konsultacji społecznych projektu *Strategii Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku)* oraz *Prognozy oddziaływania na środowisko projektu Strategii*.

W procedurze opiniowania przez społeczeństwo wskazanych wyżej dokumentów oraz w zorganizowanych w jej ramach spotkaniach konsultacyjnych udział wzięli przedstawiciele samorządu terytorialnego różnych szczebli, reprezentanci instytucji społeczno-gospodarczych oraz osoby prywatne.

Wnioski z konsultacji społecznych oraz wynikające z nich rekomendacje w miarę możliwości zostaną wykorzystane do uzupełnienia i korekty przygotowywanego przez Ministerstwo Infrastruktury projektu SRT oraz *Prognozy* w celu uzyskania możliwie szerokiej aprobaty społeczeństwa, zainteresowanych podmiotów gospodarczych oraz organów wykonawczych odpowiedzialnych w przyszłości za wdrażanie postanowień *Strategii*.

Oficjalne rozpoczęcie konsultacji społecznych miało miejsce w dniu 10 maja 2011 roku w drodze publikacji na stronie internetowej Ministerstwa Infrastruktury projektu SRT oraz POŚ SRT wraz z informacją o przewidzianej formie oraz terminie zgłaszania uwag, jak również o planowanych regionalnych spotkaniach konsultacyjnych.

Pierwsze spotkanie konsultacyjne odbyło się w Krakowie w dniu 16 maja 2011 r. w siedzibie Małopolskiego Urzędu Wojewódzkiego. Cykl 4 spotkań regionalnych zamknęła konferencja podsumowująca w Warszawie zorganizowana 1 czerwca w siedzibie Mazowieckiego Urzędu Wojewódzkiego.

Dzień 1 czerwca był dniem zamykającym okres składania uwag do wskazanych wyżej dokumentów. Uwagi napływały do MI do dnia 8 czerwca włącznie. Ministerstwo podjęło decyzję o ich włączeniu do prezentowanego w niniejszym opracowaniu stanowiska.

Szczegółowy opis przebiegu konsultacji oraz podsumowanie płynących z nich wniosków przedstawiono w dalszej części niniejszego opracowania.

W niniejszym raporcie zaprezentowano w ujęciu syntetycznym zebrane w trakcie konsultacji społecznych uwagi i opinie dotyczące projektu SRT oraz POŚ SRT. Samo sprawozdanie w części wnioskowej stanowi syntezę najważniejszych kwestii/grup zagadnień zgłoszonych w trakcie konsultacji.

## **2. Organizacja i przebieg konsultacji społecznych**

### **2.1. Podstawa prawna**

Zgodnie z art. 54 ust. 2 ustawy z dnia 3 października 2008 r. *o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko* (Dz.U. 2008 nr 199 poz. 1227, z późn. zm.) organ opracowujący projekt dokumentu wymagającego przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko powinien zapewnić, przed jego przyjęciem, możliwość udziału społeczeństwa w procedurze opiniowania i uzgadniania ostatecznego kształtu tego dokumentu. Procedura ta powinna zostać przeprowadzona zgodnie z przepisami działu III rozdziałów 1 i 3 ustawy OOS. Przeprowadzone konsultacje społeczne spełniły również wymogi wynikające z zapisów Ustawy z dnia 6 grudnia 2006r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju.

### **2.2. Podmioty odpowiedzialne za organizację oraz nadzór nad konsultacjami społecznymi**

Zgodnie z wymogami ustawowymi, organem odpowiedzialnym za przeprowadzenie postępowania administracyjnego w zakresie procedury strategicznej oceny oddziaływania na środowisko dla projektu *SRT*, w tym za przeprowadzenie konsultacji społecznych, jest organ opracowujący projekt *Strategii Rozwoju Transportu*, czyli Minister Infrastruktury.

Jednostką doradczą, wspierającą organ prowadzący procedurę SOOS, uczestniczącą w pracach nad dokumentem i oceną skutków środowiskowych jego wdrożenia oraz odpowiedzialną za środowiskowe aspekty merytoryczne procedury SOOS projektu *SRT*, w tym opracowanie *Prognozy oddziaływania na środowisko* dokumentu *SRT*, była zewnętrzna firma konsultingowa - CDM Sp. z o.o.

### **2.3. Porządek oraz forma organizacji konsultacji społecznych**

Zgodnie z art. 39 ustawy z dnia 3 października 2008 r. *o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko* (Dz.U. 2008 nr 199 poz. 1227, z późn. zm.) Minister Infrastruktury podał do publicznej wiadomości, za pośrednictwem witryny internetowej, portalu BIP ministerstwa oraz poszczególnych urzędów wojewódzkich, a także w drodze publikacji prasowych, informację o:

- przystąpieniu do opracowywania projektu *Strategii Rozwoju Transportu* oraz o jej przedmiocie - ogłoszenie na witrynie internetowej MI z dnia **3 września 2010r.** wraz z publikacją dokumentu *Strategia Rozwoju Transportu - Założenia*.
- zapowiadaniem na początek maja rozpoczęciu konsultacji społecznych dokumentów: *Strategia Rozwoju Transportu do 2020 roku* (z perspektywą do 2030 roku) oraz *Prognoza oddziaływania na środowisko* projektu *Strategii Rozwoju Transportu* - ogłoszenie na witrynie internetowej MI z dnia **18 kwietnia 2011 roku**, wraz

z publikacją projektów następujących tekstów: *Strategia Rozwoju Transportu, Diagnoza polskiego transportu (stan w 2009 roku)* - Załącznik nr 1 do SRT, *Słownik pojęć transportowych SRT* - Załącznik nr 2 do SRT, oraz Program konferencji regionalnych.

Ponadto w dniach **18-28 kwietnia 2011 r.** - Minister Infrastruktury i Podsekretarz Stanu skierowali pisma do Wojewodów i Marszałków 16 regionów z informacją i zaproszeniem do wzięcia udziału w konsultacjach społecznych i konferencjach regionalnych.

- możliwościach zapoznania się z niezbędną dokumentacją sprawy (projekt SRT wraz z załącznikami, *prognoza oddziaływania na środowisko* projektu SRT) oraz o miejscu, w którym jest ona wyłożona do wglądu - ogłoszenie na witrynie internetowej MI, z dnia **10 maja 2011 roku**;
- możliwości składania uwag i wniosków;
- sposobie, terminie oraz miejscu składania uwag i wniosków;
- organie właściwym do rozpatrzenia uwag i wniosków.

Zgodnie z obowiązkami wynikającymi z zapisów ustawy OOŚ, Ministerstwo Infrastruktury, jako organ opracowujący projekt SRT:

- rozpatrzyło uwagi i wnioski zgłoszone w trakcie procesu konsultacji społecznych;
- przygotowało sprawozdanie z przebiegu i wyników przedmiotowych konsultacji społecznych („*Sprawozdanie Ministerstwa Infrastruktury z przebiegu i wyników konsultacji społecznych projektu Strategii Rozwoju Transportu i Prognozy oddziaływania na środowisko projektu Strategii*”).

### **Forma i sposób informowania społeczeństwa**

Minister Infrastruktury, przed przewidzianym na miesiąc maj 2011 r. okresem formalnych konsultacji społecznych, prowadził wyprzedzająco (od drugiej połowy kwietnia) kampanię informacyjną, przede wszystkim z wykorzystaniem Internetu (ogłoszenie na witrynie internetowej Ministerstwa Infrastruktury oraz na stronach internetowych BIP poszczególnych urzędów wojewódzkich i marszałkowskich) oraz w drodze ogłoszeń prasowych.

W celu poinformowania o planowanych konsultacjach jak największego grona zainteresowanych, rozesłano do urzędów marszałkowskich oraz urzędów wojewódzkich, zawiadomienie o prowadzonych pracach nad przygotowaniem *Strategii Rozwoju Transportu* oraz planowanych spotkaniach konsultacyjnych, harmonogramie spotkań oraz terminie składania formularzy z uwagami, z prośbą o upowszechnienie informacji (zamieszczenie informacji na stronach internetowych - BIP).

Równolegle z rozpoczęciem okresu formalnych konsultacji społecznych dokumentu *Strategii* oraz *Prognozy* została przygotowana i rozesłana do mediów publicznych i prywatnych (prasa, radio, telewizja), w tym mediów lokalnych właściwych ze względu na miejsce organizacji spotkań konsultacyjnych, notatka prasowa, informująca o rozpoczętych konsultacjach społecznych, przedmiocie tych konsultacji, planowanych spotkaniach, stanowiąca syntetyczną

informację nt. toczącej się procedury SOOŚ. Równocześnie notatkę przekazano do Konwentów Starostów 16 województw oraz do wszystkich Regionalnych Dyrekcji Ochrony Środowiska.

### **Forma zgłaszania oraz zbierania uwag**

Zgodnie z ustawą OOŚ społeczeństwu należy umożliwić przekazanie uwag lub wniosków w trakcie minimum 21-dniowego okresu konsultacji. Przyjętą formą wnoszenia uwag jest forma: pisemna, ustna do protokołu, lub z użyciem środków komunikacji elektronicznej.

W ramach procedury konsultacji społecznych przewidzianej art. 39 ustawy z dnia 3 października 2008 r. *o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko* (Dz.U. 2008 nr 199 poz. 1227, z późn. zm.) wyznaczono 23-dniowy termin składania uwag (10 maja - 1 czerwca br.), o czym poinformowano w drodze ogłoszenia opublikowanego na witrynie internetowej MI, w dniu 10 maja 2011 roku.

Zgodnie z wymogami prawa, w trakcie konsultacji społecznych zapewniony został wszystkim zainteresowanym bezpośredni dostęp do treści *SRT* oraz *Prognozy* (w wersji wydrukowanej) w siedzibie MI (dokumenty wyłożone w Głównej Bibliotece Komunikacyjnej MI) oraz do wersji elektronicznej dokumentów w drodze ich publikacji na stronie internetowej MI.

Konsultacje miały charakter otwarty. Każda instytucja, organizacja czy obywatel zainteresowany problematyką rozwoju infrastruktury oraz systemów transportowych i oddziaływania tego typu przedsięwzięć na środowisko naturalne miał prawo do wyrażenia swojej opinii.

Spółeczeństwu stworzono możliwość wyrażania opinii, składania uwag i postulatów:

- pisemnie, na miejscu w siedzibie MI;
- drogą elektroniczną, na dedykowanych formularzach konsultacji, przesyłanych na utworzony specjalnie na potrzeby procedury SOOŚ projektu SRT adres e-mail - [konsultacje-SRT@cdm.home.pl](mailto:konsultacje-SRT@cdm.home.pl) (w praktyce uwagi przesyłane były również na skrzynkę elektroniczną MI);
- ustnie podczas regionalnych spotkań konsultacyjnych lub pisemnie na wzorze formularza lub w drodze osobnego stanowiska, składanych podczas zorganizowanych w ramach konsultacji społecznych spotkań regionalnych, bądź przesyłanych pocztą na adres Ministerstwa Infrastruktury, lub pocztą elektroniczną na dedykowaną skrzynkę.

Wszystkie otrzymane uwagi, po zakończeniu okresu konsultacji społecznych podlegają szczegółowej analizie, pod kątem ich możliwości wykorzystania w opiniowanych dokumentach.

### **Harmonogram spotkań konsultacyjnych**

W celu pogłębienia procesu konsultacji, jako swego rodzaju zwieńczenie procedury opiniowania społeczeństwa, w drugiej połowie maja zainicjowano cykl spotkań informacyjnych w wybranych, reprezentacyjnych regionach Polski, umożliwiających udział

oraz wyrażenie opinii zainteresowanym społecznościom lokalnym, organizacjom społecznym, jednostkom administracji państwowej i innym stowarzyszeniom.

Regionalne spotkania konsultacyjne zorganizowano w Krakowie, Szczecinie, Lublinie i Warszawie.

**Rysunek 1 Miejsca organizacji regionalnych spotkań konsultacyjnych**



Poniżej zamieszczono przyjęty harmonogram spotkań konsultacyjnych.

**Tabela 1 Harmonogram przeprowadzonych spotkań konsultacyjnych**

| Miasto   | Termin spotkania | Tematyka wiodąca                                                     | Miejsce spotkania                                                                                                                                                |
|----------|------------------|----------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Kraków   | 16 maja 2011r.   | Transport lądowy (drogowy, kolejowy)                                 | Małopolski Urząd Wojewódzki w Krakowie<br>ul. Basztowa 22<br>31-156 Kraków<br><a href="http://www.malopolska.uw.gov.pl">www.malopolska.uw.gov.pl</a>             |
| Szczecin | 24 maja 2011r.   | Transport wodny (morski, śródlądowy)                                 | Zachodniopomorski Urząd Wojewódzki w Szczecinie<br>ul. Wały Chrobrego 4<br>70-502 Szczecin<br><a href="http://www.szczecin.uw.gov.pl">www.szczecin.uw.gov.pl</a> |
| Lublin   | 27 maja 2011r.   | Transport lotniczy                                                   | Lubelski Urząd Wojewódzki w Lublinie<br>ul. Spokojna 4<br>20-914 Lublin<br><a href="http://www.uw.lublin.pl">www.uw.lublin.pl</a>                                |
| Warszawa | 1 czerwca 2011r. | Strategia Rozwoju Transportu (podsumowanie konferencji regionalnych) | Mazowiecki Urząd Wojewódzki w Warszawie<br>Pl. Bankowy 3/5<br>00-950 Warszawa;<br><a href="http://www.mazowsze.uw.gov.pl">www.mazowsze.uw.gov.pl</a>             |

Głównym celem spotkań konsultacyjnych było umożliwienie zainteresowanym zapoznania się z podstawowymi założeniami oraz przyjętymi kierunkami rozwoju sektora transportu, jak również z prognozowanymi skutkami środowiskowymi tych zmian wraz z możliwością podzielenia się z autorami strategii oraz prognozy swoimi wnioskami, uwagami bądź wątpliwościami.

Na każdej z konferencji regiony reprezentowane były przez marszałka lub wicemarszałka, wojewodów, ich zastępców lub członków Zarządu Województwa. W konferencjach regionalnych brały udział delegacje z Ministerstwa Infrastruktury, na których czele stał przedstawiciel kierownictwa resortu, w randze Podsekretarza Stanu.

W konferencjach regionalnych udział brały również lokalne media.

Członkowie kierownictwa MI w trakcie konferencji brali udział w indywidualnych wywiadach, w trakcie których przekazywali informacje na temat konsultowanego dokumentu oraz odpowiadali na pytania dziennikarzy dotyczące zapisów projektu SRT.

### **Przebieg spotkań konsultacyjnych**

Spotkania konsultacyjne składały się z 2 części:

**I część** spotkań obejmowała prezentacje dokumentów będących przedmiotem konsultacji:

- najważniejszych zapisów projektu *Strategii Rozwoju Transportu*;
- uszczegółowionych zagadnień przedstawionych w *SRT*, dotyczących konkretnych podsektorów (Kraków - transport lądowy, Szczecin - transport wodny, Lublin - transport lotniczy, Warszawa - podsumowanie konferencji regionalnych);
- głównych zapisów i wniosków płynących z prognozy oddziaływania na środowisko projektu Strategii Rozwoju Transportu.

Treść wszystkich wygłaszanych na spotkaniach prezentacji była sukcesywnie publikowana przez cały okres konsultacji na witrynie internetowej MI. Na spotkaniach udostępniano do wglądu wydruki dokumentu *Strategii* oraz *Prognozy*, a także przygotowane na potrzeby *Prognozy* materiały kartograficzne w postaci map obrazujących prognozowany stan infrastruktury transportowej oraz potencjalne kolizje przyrodniczo-przestrzenne pomiędzy liniową infrastrukturą transportową (drogi, linie kolejowe), a siecią korytarzy ekologicznych, obszarów Natura 2000 oraz innych obszarów prawnie chronionych (parki narodowe, rezerваты przyrody, parki krajobrazowe).

**II część** spotkań przeznaczona była na debatę publiczną umożliwiającą uczestnikom wygłoszenie opinii nt. prezentowanych dokumentów oraz wysłuchanie wyjaśnień i/lub komentarzy przedstawicieli MI i *Konsultanta* odpowiedzialnego za zagadnienia środowiskowe.

Swoje uwagi można było również zgłosić pisemnie na formularzach rozdawanych przed rozpoczęciem spotkania, podczas rejestracji uczestników spotkania, zbieranych po zakończeniu debaty publicznej.

Przeprowadzone spotkania cieszyły się umiarkowanym zainteresowaniem. Łącznie w 4 regionalnych spotkaniach konsultacyjnych udział wzięło 152 reprezentantów zainteresowanych organizacji, stowarzyszeń, osób prywatnych oraz przedstawicieli jednostek administracji publicznej. Swoje stanowiska i opinie nt. konsultowanych dokumentów zgłosiło w trakcie debat publicznych 31 uczestników spotkań.

### 3. Podsumowanie konsultacji społecznych, wnioski i najważniejsze zagadnienia poruszone w uwagach

#### 3.1. Podsumowanie konsultacji społecznych

Łącznie przez cały okres trwania konsultacji wpłynęło 75 wniosków (formularze, uwagi ustne składane podczas spotkań konsultacyjnych, uwagi przesłane bezpośrednio na adres MI oraz przesłane na elektroniczną skrzynkę pocztową) wystosowanych przez przedstawicieli organizacji, stowarzyszeń, działających zarówno na poziomie lokalnym, jak i krajowym, reprezentantów jednostek administracji państwowej wszystkich szczebli oraz osoby prywatne.

**Tabela 2** Nadesłana korespondencja z uwagami - statystyka

|                                                      | Pisemnie na formularzach | Ustnie <sup>1</sup> | Drogą elektroniczną | RAZEM     |
|------------------------------------------------------|--------------------------|---------------------|---------------------|-----------|
| Spotkanie konsultacyjne w Krakowie - 16.05.2011 r.   | 0                        | 5                   | -                   | 5         |
| Spotkanie konsultacyjne w Szczecinie - 24.05.2011 r. | 2                        | 10                  | -                   | 12        |
| Spotkanie konsultacyjne w Lublinie - 27.05.2011 r.   | 1                        | 3                   | -                   | 4         |
| Spotkanie konsultacyjne w Warszawie - 01.06.2011 r.  | 4                        | 13                  | -                   | 17        |
| Skrzynka elektroniczna - konsultacje-SRT@cdm.home.pl | -                        | -                   | 37                  | 37        |
| Skrzynka elektroniczna, fax lub adres pocztowy MI    | -                        | -                   | 15                  | 15        |
| <b>RAZEM</b>                                         | <b>7</b>                 | <b>31</b>           | <b>52</b>           | <b>90</b> |

Tematyka otrzymanych w trakcie konsultacji projektu *Strategii* oraz *Prognozy* uwag i komentarzy odnosiła się do:

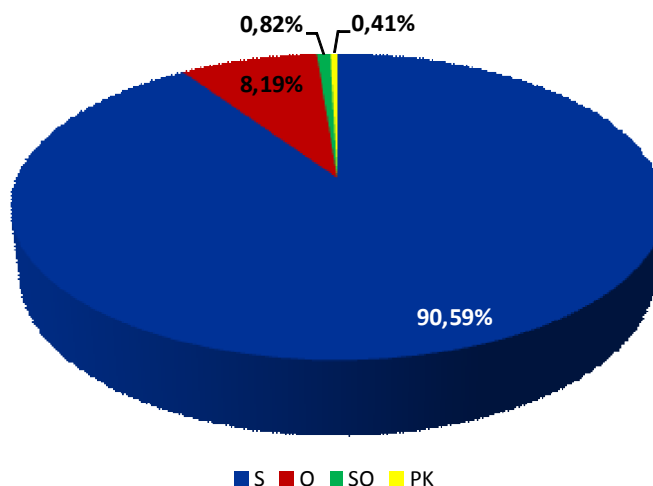
- zagadnień ogólnych oraz szczegółowych względem zapisów projektu *Strategii Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku)*;
- zagadnień ogólnych oraz szczegółowych względem zapisów *Prognozy Oddziaływania na Środowisko projektu Strategii Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku)*;
- uwag technicznych dotyczących błędów redakcyjnych znalezionych w dokumentach;
- uwag innych, najczęściej organizacyjnych, nie dających się zaklasyfikować do żadnej z ww. grup.

<sup>1</sup> Część zgłoszonych na spotkaniach konsultacyjnych uwag ustnych przekazana została również w formie pisemnego stanowiska lub na formularzach, dlatego też sumaryczna liczba uwag w tabeli jest wyższa od liczby wskazanej wcześniej, która stanowi unikalną liczbę niezależnych adresatów i nie uwzględnia uwag dublujących się (zgłoszonych ustnie oraz złożonych na piśmie).

W trakcie konsultacji do opiniowanych dokumentów *Strategii* i *Prognozy* zgłoszono łącznie ponad 750 uwag.

Zdecydowana większość uwag odnosiła się do projektu *Strategii* (ok. 91% wszystkich uwag). Uwagi do treści *Prognozy* stanowiły nieco ponad 8% wszystkich zgłoszonych uwag.

**Rysunek 2** Przedmiot uwagi - statystyka

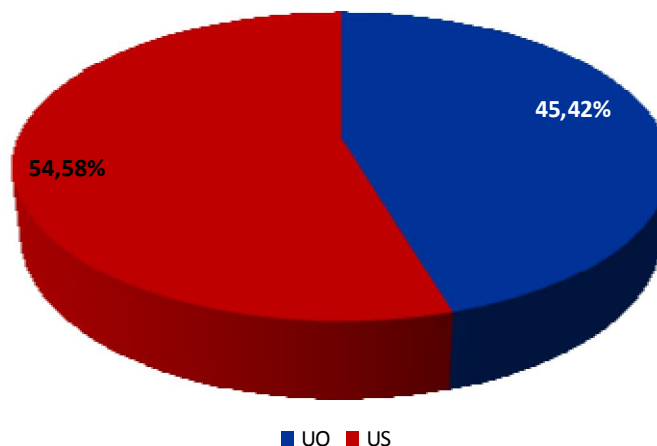


S - uwagi do Strategii, O - uwagi do Prognozy, SO - uwagi do Strategii i Prognozy, PK - procedura konsultacji

Uwagi ogólne do konsultowanych dokumentów odnosiły się najczęściej do ich konstrukcji, zakresu tematycznego, stopnia szczegółowości, przyjętych założeń i rozwiązań metodycznych oraz wniosków. Istotna część uwag do *Strategii* dotyczyła obszaru finansowania, monitorowania skutków realizacji jej zapisów, spójności wewnętrznej oraz zewnętrznej dokumentu, zasadności i/lub kompleksowości przyjętych celów oraz kierunków działań.

Uwagi szczegółowe miały w głównej mierze charakter redakcyjny lub porządkujący. Wnioskowano o doprecyzowanie niektórych zagadnień, aktualizację danych statystycznych. Znaczną część uwag szczegółowych stanowiły również postulaty w zakresie uzupełnienia listy wskazanych w *Strategii* priorytetowych przedsięwzięć inwestycyjnych.

**Rysunek 3** Charakter uwagi - statystyka



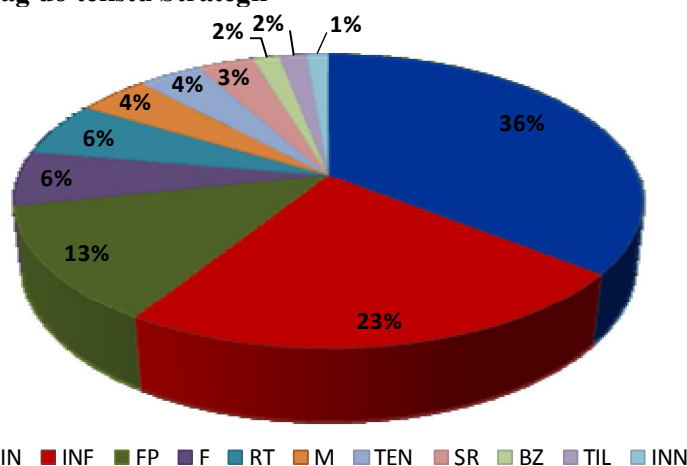
UO - uwaga ogólna, US - uwaga szczegółowa

Tabele poniżej zawierają wykaz tematyczny zastrzeżeń i uwag zgłoszonych w trakcie przeprowadzonych konsultacji.

**Rysunek 4 Wykaz tematyczny uwag zgłoszonych do tekstu *Strategii* - statystyka**

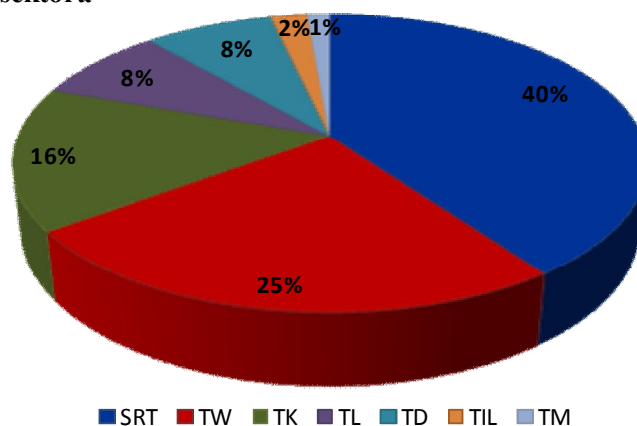
| Zagadnienie                                                                                            | Udział % w ogólnej liczbie zgłoszonych uwag |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------|
| inne (uwagi szczegółowe, również redakcyjne odnoszące się bezpośrednio do zapisów dokumentu Strategii) | 36                                          |
| infrastruktura                                                                                         | 23                                          |
| spójność z innymi dokumentami                                                                          | 13                                          |
| finansowanie                                                                                           | 6                                           |
| rynki transportowe/przewoźnicy                                                                         | 6                                           |
| monitoring                                                                                             | 4                                           |
| sieć TEN-T                                                                                             | 4                                           |
| środowisko                                                                                             | 3                                           |
| bezpieczeństwo                                                                                         | 2                                           |
| transport intermodalny i logistyka                                                                     | 2                                           |
| innowacje/nowoczesne rozwiązania technologiczne                                                        | 1                                           |

**Rysunek 5 Udział % poszczególnych grup tematycznych uwag w ogólnej liczbie zgłoszonych uwag do tekstu Strategii**



IN - inne, INF - infrastruktura, FP - spójność z innymi dokumentami, F - finansowanie, RT - rynki transportowe/przewoźnicy, M - monitoring, TEN - sieć TEN-T, SR - środowisko, BZ - bezpieczeństwo, TIL - transport intermodalny i logistyka, INN - innowacje/nowoczesne rozwiązania technologiczne

**Rysunek 6 Udział % uwag w ogólnej liczbie zgłoszonych uwag to tekstu Strategii - wg sektora**

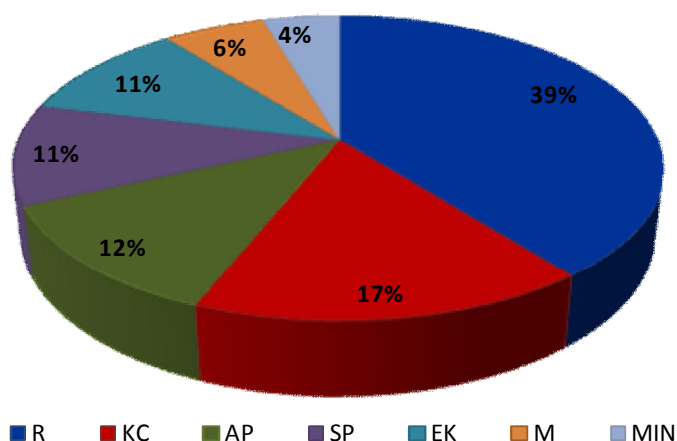


SRT - Strategia Rozwoju Transportu jako całość, TW - transport wodny śródlądowy oraz morski, TK - transport kolejowy, TL - transport lotniczy, TD - transport drogowy, TIL - transport intermodalny i logistyka, TM - transport miejski

**Rysunek 7 Wykaz tematyczny uwag zgłoszonych do tekstu *Prognozy* - statystyka**

| Zagadnienie                   | Udział % w ogólnej liczbie zgłoszonych uwag |
|-------------------------------|---------------------------------------------|
| Uwagi redakcyjne/porządkujące | 39                                          |
| Uwagi kierunkowe/rzeczowe     | 17                                          |
| Analizy przyrodnicze          | 12                                          |
| Analizy spójności             | 11                                          |
| Uwagi aksjologiczne           | 11                                          |
| Metodyka oraz wnioski         | 6                                           |
| Rekomendacje                  | 5                                           |

**Rysunek 8 Udział % poszczególnych grup tematycznych uwag w ogólnej liczbie zgłoszonych uwag do tekstu *Prognozy***



R - Uwagi redakcyjne/porządkujące, KC - Uwagi kierunkowe/rzeczowe, AP - Analizy przyrodnicze, SP - Analizy spójności, EK - Uwagi aksjologiczne, M - Metodyka oraz wnioski, MIN - Rekomendacje

Otrzymane wnioski i uwagi uzasadnione merytorycznie, zostaną uwzględnione w ostatecznej wersji dokumentu *Strategii* i *Prognozy*. Część otrzymanych wniosków i uwag zgłaszanych zwłaszcza podczas spotkań konsultacyjnych oraz za pośrednictwem formularzy internetowych, należała do grupy zagadnień szczegółowych, znacznie wykraczających poza przyjęty w *Strategii* poziom szczegółowości planowania, bardziej adekwatny i możliwy do uwzględnienia na etapie opracowywania programów wykonawczych do *Strategii* oraz na poziomie raportów oddziaływania na środowisko pojedynczych przedsięwzięć. Takie wnioski i postulaty nie mogły zostać przyjęte na obecnym etapie planowania. Odpowiedni czas na ich rozpatrzenie stanowił będzie etap konsultacji dokumentów wykonawczych formułowanych dla potrzeb realizacji nowej *Strategii Rozwoju Transportu* po jej przyjęciu przez Radę Ministrów.

### **3.2. Wnioski i najważniejsze zagadnienia poruszone w uwagach**

#### **Uwagi do Projektu Strategii Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku)**

Uwagi zebrane w trakcie konsultacji społecznych kierowane do treści *Strategii* zebrano w 11 grup tematycznych:

##### **1. Infrastruktura transportowa**

Rozwój infrastruktury transportowej w perspektywie najbliższych 20 lat był przedmiotem dużego zainteresowania uczestników konsultacji. Wiele postulatów wносиło o uwzględnienie większej ilości inwestycji w określone gałęzie transportu, często kosztem innych rodzajów transportu. Zgłoszono liczne sugestie dotyczące wprowadzenia do i tak obszernego tekstu projektu SRT szczegółowych uzupełnień, które są niewykonalne w przyjętym horyzoncie czasowym pod względem finansowym i technicznym. Często też nie znajdują uzasadnienia w świetle prognozowanej wielkości i struktury zapotrzebowania na transport. W szczególności nie mogą zostać uwzględnione propozycje uzupełnień SRT o dodatkowe priorytetowe szanse rozwoju niektórych sfer transportu motywowane wąskimi interesami gałęziowymi lub terytorialnymi.

Uczestnicy konsultacji społecznych odnosili się do konieczności uszczegółowienia w projekcie Strategii Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku) zapisów odnoszących się do zasad i procedur współdziałania między jednostkami różnych szczebli administracji transportowej, które często stały w sprzeczności z wystarczająco jasnymi pryncypiami sprawdzonego w Unii Europejskiej systemu subsydiarności. Za określone zadania transportowe odpowiedzialność najskuteczniej ponoszą instytucje lokalne i regionalne (przykładowo: za zmniejszanie kongestii drogowej i ulicznej, za likwidację zagrożeń i uciążliwości środowiskowych, za usuwanie przyczyn powtarzających się wypadków, za integrację intermodalną infrastruktury punktowej itp.).

Inne wnioski zgłaszane w trakcie konsultacji społecznych odnosiły się do planów rozwoju infrastruktury transportowej, które w ocenie partnerów społecznych powinny być jak najbardziej związane z trendami w zakresie zmian zapotrzebowania na przewozy. Argumentowano, że nie mają uzasadnienia olbrzymie wydatki inwestycyjne np. na nowe drogi czy lotniska, tam gdzie nie ma zapotrzebowania (aktualnie i w przyjętej perspektywie czasowej).

Liczne postulaty odnoszące się do uwzględnienia w Strategii projektów inwestycyjnych mających na celu rozwój poszczególnych gałęzi transportu nie będą mogły być włączone do dokumentu z uwagi na ich zbyt szczegółowy charakter. Postulaty te mogą natomiast być wykorzystane w przyszłości, przy opracowaniu programowych dokumentów gałęziowych.

##### **2. Spójność z innymi dokumentami**

W wielu uwagach formułowano zarzut o niespójności Strategii z innymi dokumentami krajowymi i unijnymi, w szczególności z zapisami zawartymi w projekcie *Koncepcji Zagospodarowania Przestrzennego (KPZK)* i w *Białej Księdze - Plan utworzenia jednolitego*

*europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportowego.*

Autorzy Strategii dołożyli starań, by dokument wpisywał się w obowiązujący porządek prawny, zarówno polski jak i europejski. Dotyczy to również przyjętych wcześniej dokumentów programowych transportowych, o ile zapisy w nich zawarte wpisywały się w postanowienia SRT. Tworząc projekt SRT dokładnie przeanalizowano wszystkie istniejące dokumenty powiązane (nadrzędne i podrzędne) i uwzględniono wszystkie zawarte w nich postanowienia o charakterze bezwzględnie obowiązującym. Odminną interpretację niektórych postanowień innych dokumentów zastosowano w przypadkach pojawienia się nowych faktów i czynników udokumentowanych statystycznie lub wprowadzonych w życie mocą obowiązujących aktów prawnych lub decyzji wykonawczych. Kryterium przesądzającym o stopniu spójności z innymi dokumentami jest zachowanie w całej treści SRT jednoznacznej wykonalności sformułowanego celu głównego, jakim jest zwiększenie dostępności transportowej, poprawa bezpieczeństwa uczestników ruchu i efektywności sektora transportowego, poprzez tworzenie spójnego, zrównoważonego i przyjaznego użytkownikowi systemu transportowego w wymiarze krajowym, europejskim i globalnym. Cel ten nie może być kwestionowany, gdyż jego istota jest ściśle wpisana w strategię ogólną rozwoju kraju, w której system transportowy musi tworzyć nowe impulsy rozwojowe, a nie być czynnikiem hamującym lub deficytowym.

Relacja pomiędzy Koncepcją Przestrzennego Zagospodarowania Kraju a strategiami horyzontalnymi, w tym SRT jest następująca: KPZK stanowi, wspólnie z Długookresową Strategią Rozwoju Kraju, ramę dla innych dokumentów strategicznych. Wskazuje przesłanki i pożądane kierunki inwestycji dla podejmowanych decyzji w ramach dziewięciu strategii zintegrowanych oraz innych dokumentów strategicznych i operacyjnych. Projekt KPZK wskazuje kierunki działań o charakterze inwestycyjnym, nie przesądzając o strukturze wydatków i nie określając nakładów finansowych, co pozostaje domeną dokumentów średniookresowych i operacyjnych, w tym SRT. Powyższe, elastyczne podejście do relacji pomiędzy KPZK a konkretnymi planami inwestycyjnymi resortów (przede wszystkim w zakresie możliwości finansowania planów rozwojowych) zostało zapisane w projekcie „Koncepcji”.

Dlatego też kierunki rozbudowy infrastruktury nakreślone w KPZK są przede wszystkim wskazaniem pełnych potrzeb w zakresie dostępności transportowej regionów, które będą mogły być realizowane w przyszłości, w przypadku zaistnienia stosownych możliwości finansowych, organizacyjnych, formalnych itp. Zakres działań prorozwojowych w zakresie transportu, sformułowany w projekcie Strategii został natomiast dostosowany do aktualnych możliwości finansowych państwa i opracowanych wstępnie priorytetów kolejnej perspektywy budżetowej Unii Europejskiej. Z tego względu część zapisów Strategii może różnić się od postulowanych kierunków inwestycyjnych w zakresie infrastruktury transportowej zawartych w projekcie KPZK, co w świetle powyższych zapisów KPZK nie oznacza jednak sprzeczności pomiędzy tymi dokumentami.

W dłuższej perspektywie, realizacja potrzeb kraju w zakresie zwiększenia dostępności transportowej, w możliwie najpełniejszej skali, jest wspólnym celem obydwu dokumentów.

Wiele zapisów zawartych w Strategii jest zbieżnych z postulatami projektu Białej Księgi. Oba dokumenty mówią o potrzebie zapewnienia dostępności, realizacji unijnej swobody przepływu osób i rzeczy, konieczności rozwoju sieci TEN-T. Zatem Strategia Rozwoju Transportu akcentuje te elementy europejskiej polityki transportowej, które są najpilniejsze do realizacji mając na uwadze potrzeby społeczności zamieszkałej na terytorium RP.

Jednakże z uwagi na fakt, że Biała Księga nie była upubliczniona w okresie zamknięcia pierwszego projektu SRT, autorzy Strategii nie mogli bezpośrednio odnieść się do dokumentu europejskiego.

### **3. Finansowanie**

W opiniach pojawiły się komentarze na temat zbyt ogólności zapisów dotyczących źródeł finansowania realizacji postanowień Strategii.

Mając na względzie aktualne możliwości finansowe państwa oraz oczekując na decyzje Komisji Europejskiej w zakresie priorytetów kolejnej perspektywy budżetowej Unii Europejskiej, finansowanie realizacji działań rozwojowych w dziedzinie transportu, zapisanych w Strategii będzie przedmiotem odrębnych studiów.

### **4. Rynki transportowe/przewoźnicy**

Uwagi odnosiły się do zbyt ogólnego uwzględnienia problematyki podmiotów działających w branży transportowej, w szczególności armatorów floty żeglugi śródlądowej. Poruszano również kwestie kreowania popytu na usługi transportowe nowej generacji (intermodalność, logistyka), nieuczciwej konkurencji na rynku, rosnących kosztów dostępu do infrastruktury, itd.

Przekazane uwagi są przedmiotem analizy. Postulaty, które są zbyt szczegółowe, mogą być wykorzystane przy opracowaniu programowych dokumentów gałęziowych.

### **5. Monitoring i wskaźniki**

Przedstawiono szereg uwag odnoszących się do systemu wdrażania i monitoringu, jak również wskaźników realizacji SRT, wraz z propozycjami rozszerzenia zapisów oraz listy wskaźników. Postulowano o ulepszenie systemu zarządzania infrastrukturą transportową i usługami.

Zagadnienia te są przedmiotem wnikliwej analizy i zostaną rozwinięte w końcowym tekście Strategii, bądź staną się przedmiotem odrębnych studiów.

### **6. Sieć TEN-T**

Liczne uwagi w zakresie sieci TEN-T wiązały się z postulatami włączenia do sieci nowych odcinków transportowych z poszczególnych gałęzi. Wskazywano również m.in. na potrzebę uzupełnienia zamieszczonych w tekście map.

Strona polska opracowała i przekazała w kwietniu 2010 r. kompleksowy materiał, zawierający liczne propozycje uzupełnienia sieci TEN-T na terytorium naszego kraju, będący wynikiem zarówno uzgodnień wewnątrzresortowych, jak i dwukrotnie przeprowadzonych konsultacji społecznych w powyższym zakresie. Aktualnie, w ramach prac Komisji Europejskiej, ma miejsce proces konsultacji z państwami członkowskimi w układzie dwu- i /

lub wielostronnym, w trakcie którego Polska zabiega o uwzględnienie możliwie jak największej liczby zgłoszonych wcześniej propozycji modyfikacji tej sieci. Wspomniane konsultacje mogą mieć znaczący wpływ na wytyczne i docelowy kształt samej sieci TEN-T. Jednocześnie ich zakończenie przewidziane jest na początek II połowy bieżącego roku. Wówczas Komisja przedłoży do dalszej procedury decyzyjnej w UE projekt aktu prawnego (decyzja lub rozporządzenie) w zakresie rewizji wytycznych w sprawie Transeuropejskiej Sieci Transportowej. Wiążące decyzje w tej sprawie zapadną z chwilą przyjęcia wspomnianego aktu przez Radę UE i Parlament Europejski, co może nastąpić w 2012 roku. Aktualne mapy będące wynikiem prac w ramach UE zostaną załączone do ostatecznego tekstu SRT. Tym samym wskazane zostaną inwestycje w zakresie infrastruktury transportowej, których realizacja będzie konieczna w perspektywie do 2030r.

## **7. Środowisko**

W uwagach dotyczących ochrony środowiska, z jednej strony zwracano uwagę na potrzebę bardziej zdecydowanych działań ograniczających negatywny wpływ transportu na środowisko (również na promowanie proekologicznych gałęzi transportu), z drugiej strony - na zagrożenia dla kondycji branży transportowej powodowane rosnącymi wymaganiami KE oraz środowisk ekologicznych (m.in. koszty zewnętrzne, alternatywne paliwa, itd.).

Uwagi są obecnie przedmiotem analizy mającej na celu pogodzenie w końcowym tekście Strategii rozbieżnych stanowisk różnych środowisk opiniujących SRT w kontekście problematyki ochrony środowiska.

## **8. Bezpieczeństwo**

W uwagach odnoszących się do bezpieczeństwa w transporcie postulowano m.in. o doprecyzowanie zapisów SRT, ich uzupełnienie o istotne systemy i działania zwiększające bezpieczeństwo oraz korektę zamieszczonych statystyk.

Zagadnienia te są przedmiotem analizy i zostaną rozwinięte w końcowym tekście Strategii, bądź staną się przedmiotem odrębnych studiów

## **9. Transport intermodalny i logistyka**

W uwagach dotyczących transportu intermodalnego wyrażano postulaty zwiększenia inwestycji w infrastrukturę łączącą poszczególne gałęzie transportu (w tym włączenia żeglugi wodnej śródlądowej) oraz przedstawiono potrzebę rozwiązań systemowych sprzyjających rozwojowi tej gałęzi transportu (zasady dostępu do infrastruktury, opłaty, in.)

Postulaty odnoszące się do uwzględnienia w Strategii projektów inwestycyjnych będą trudne do zrealizowania z uwagi na ogólny charakter dokumentu. Postulaty te mogą natomiast być wykorzystane w przyszłości, przy opracowaniu programowych dokumentów gałęziowych. Zapisy dotyczące systemu zarządzania transportem zostaną rozwinięte w końcowym tekście Strategii, bądź staną się przedmiotem odrębnych studiów.

## **10. Innowacje/nowoczesne rozwiązania technologiczne**

W uwagach dotyczących innowacyjności transportu wyrażano m.in. potrzebę uzupełnienia zapisów o brakujące inteligentne systemy transportowe, zwiększenia inwestycji w rozwój nowych technologii w ścisłej współpracy z jednostkami badawczo - rozwojowymi i ośrodkami akademickimi. Pojawiły się też postulaty powiązania innowacyjnych systemów

transportowych z systemami pobierania opłat z tytułu generowania tzw. kosztów zewnętrznych transportu.

W zależności od dostępnej wiedzy, zapisy rozszerzające tematykę wdrażania nowych technologii w transporcie, w tym systemów zarządzania transportem zostaną włączone do końcowego tekstu Strategii, bądź staną się przedmiotem odrębnych studiów.

#### **11. Inne uwagi szczegółowe, również redakcyjne odnoszące się bezpośrednio do zapisów dokumentu *Strategii* (przyjęta terminologia, dane statystyczne, in.);**

Przekazano liczne uwagi odnoszące się do struktury Strategii, sformułowanych w niej celów - (celu głównego i celów szczegółowych), stosowanej w dokumencie terminologii, wykorzystanych danych statystycznych, bądź potrzeby korekt redakcyjnych. Zgłoszone sugestie poprawy redakcji i zapisów w tekście projektu SRT są w kilku przypadkach słuszne (dotyczy to np. powtórzonych pkt. 1 i 5 w tabeli 7 zawierającej strategiczne kierunki działań w zakresie modernizacji i przestrzennego rozmieszczenia infrastruktury prezentuje tabela, większego wyeksponowania innowacyjnych elementów sieci drogowej lepiej dostosowanej do ruchu pojazdów z napędem alternatywnym, uwzględnienie potrzeby tworzenia i modernizacji lotnisk typu cargo i niektóre inne sugestie).

Ponadto część uwag przekazanych w ramach konsultacji społecznych SRT i powiązanej z nią Prognozy Oddziaływania na Środowisko odnosiła się do metodologii opracowania prognozy zapotrzebowania na transport w Polsce, a także skonstruowania jej na podstawie dotychczasowych trendów rozwoju systemu transportowego. Metoda przyjęta dla sporządzenia przedmiotowej prognozy nie jest prostą ekstrapolacją trendów lub prostą pochodną prognozowanej wielkości PKB. W pełnym tekście prognozy zostało w części metodologicznej wyjaśnione, że wielkość zapotrzebowania na poszczególne rodzaje usług transportowych w różnych układach (gałęziowych, funkcjonalnych, przestrzennych) będzie zależała od całego kompleksu czynników makroekonomicznych, sektorowych, gałęziowych, technologicznych, organizacyjnych, środowiskowych i społecznych. Wielkość tego zapotrzebowania będzie wypadkową zmian w transportochłonności różnych sfer gospodarki, oddziaływania polityki ekologicznej, ekologicznej i innowacyjnej, zmian w koncepcjach logistycznych i stylu życia gospodarstw domowych. W ujęciu graficznym niektóre dotychczasowe trendy wzrostowe ulegną wygaśnięciu lub przejściu w fazę spadkową, powstaną nowe rodzaje usług transportowych nie mające w przeszłości odpowiednika (nie można ich ekstrapolować), inaczej będą kształtowały się trendy zapotrzebowania na transport w dekadzie 2010-2020, a inaczej w dekadzie 2020-2030 (w tej pierwszej będzie miało miejsce uzdrawianie struktury popytu na transport w świetle możliwości technicznych systemu transportowego, w drugiej dekadzie pojawi się nowa jakość w postaci kolei dużych prędkości, nowej zdolności transportowej lotnictwa, transportu intermodalnego i żeglugi śródlądowej). Ustalenia prognostyczne nie mogą być sporządzane na życzenie, według oczekiwań określonego środowiska. Są wielkościami obiektywnymi i należy je zaakceptować niezależnie od tego czy odpowiadają naszym oczekiwaniom lub życzeniom (tak jest w przypadku zapotrzebowania na przejazdy transportem zbiorowym w miastach, które w prognozie mają tendencję spadkową, ale znacznie wolniejszą niż to się działo w minionej

dekadzie, a wyhamowanie spadku wymaga stosowania skutecznych instrumentów zwiększania atrakcyjności i użyteczności autobusów czy tramwajów).

Inną grupę uwag przekazywanych w trakcie konsultacji społecznych stanowiły zarzuty, że w projekcie SRT nie uwzględnia się problemu kosztów zewnętrznych transportu. Są one zagadnieniem powszechnie znanym i dotychczasowe ustalenia ich wielkości oraz sposobów internalizacji znajdują zastosowanie zarówno w polityce transportowej państwa, jak i w konsultowanym projekcie SRT. Porównania poziomu kosztów zewnętrznych generowanych przez poszczególne gałęzie transportu nie mogą jednak być przesłanką do stosowania prostych ograniczeń funkcjonowania i rozwoju gałęzi oraz form transport pod tym względem dotychczas kosztownych. Problem tych kosztów najskuteczniej rozwiąże się nie za pomocą instrumentów administracyjnych czy fiskalno-cenowych lecz za pomocą instrumentów technologicznych, innowacyjnych, organizacyjnych i pozwalających na radykalne zmniejszenie liczby nieszczęśliwych wypadków w transporcie.

Część z przekazywanych uwag miała charakter zbyt szczegółowy, aby mogła zostać wykorzystana w ramach opracowywania *Strategii Rozwoju Transportu do 2020r.* (z perspektywą do 2030r.) - przykładowo: *„dopięcie obwodnicy Krakowa”*, *„zbyt mała częstotliwość ruchu pociągów (co 8 minut) na odcinku Podłęże-Piekielko”* lub *„problemy prawne, uniemożliwiające prowadzenie pociągu z prędkością powyżej 130 km/h przez jednego maszynistę”*). Niektóre z uwag zostały sformułowane w nieprecyzyjny sposób, bez podania konkretnych propozycji rozwiązań (typu: *„żegluga śródlądowa jako przedłużenie żeglugi morskiej”*), lub miały charakter dygresyjny i nieistotnymi dla realizacji strategii (typu: *„nie przewiduje podjęcia się rozwiązań prawnych umożliwiających realizację tej Strategii”*). Część zgłaszanych postulatów zawierała sugestie, których uwzględnienie mogłoby wypaczyć sens Strategii (przykładowo: *„włączenie do SRT danych, które mogłyby być wykorzystane do opracowywania biznesplanów”* lub *„uwzględnić kompatybilność SRT z działaniami innych krajów”*); inne stanowiły propozycje nielogiczne, np.: *„niezrozumiałe jest ujęcie w dokumencie turystyki w kontekście żeglugi śródlądowej”*), lub motywowane partykularnym interesem (przykładowo: *„dobrze byłoby włączyć terminal w Nadstawnie”* lub *„Kiedy będzie pobudowana północna obwodnica*

Niezależnie od powyższego, opinie i wnioski przekazane w ramach tej części konsultacji społecznych są poddawane analizie pod kątem ich zasadności i możliwości uwzględnia w tekście końcowym SRT,

### **Informacja o sposobie wykorzystania wniosków z konsultacji społecznych projektu Strategii Rozwoju Transportu**

Po wnikliwej analizie wszystkich uwag i komentarzy otrzymanych w toku konsultacji międzyresortowych i społecznych projekt *Strategii Rozwoju Transportu* zostanie poddany szczegółowej kontroli i ulegnie modyfikacji w takim stopniu, w jakim nowe zapisy mogą odpowiadać charakterowi ogólnemu dokumentu, jakim jest *Strategia*.

## **Uwagi do Prognozy oddziaływania na środowisko projektu Strategii**

Po szczegółowej analizie treści uwag adresowanych do tekstu *Prognozy* zagregowano je w 7 grup tematycznych:

### **1. Uwagi redakcyjne/porządkujące**

zwracające uwagę na konieczność uzupełnienia, dostosowania do stanu faktycznego lub doprecyzowania opisów/informacji graficznych prezentowanych w *Prognozie*;

### **2. Uwagi kierunkowe/rzeczowe**

mające w głównej mierze charakter postulatów zmiany (modyfikacji/uzupełnienia/przeredagowania) kierunków działań oraz celów również w zakresie realizacji przedsięwzięć inwestycyjnych;

### **3. Analizy przyrodnicze**

zastrzeżenia względem szczegółowości i kompleksowości analiz w zakresie oddziaływań na bioróżnorodność, obszary chronione, cel, przedmiot oraz integralność obszarów Natura 2000;

### **4. Analizy spójności**

Stanowiące w głównej mierze postulaty w zakresie uzupełnienia listy dokumentów powiązanych z dokumentem *Strategii*, poddawanych w *Prognozie* analizie spójności.

### **5. Uwagi aksjologiczne**

zwracające uwagę na konieczność podkreślenia rangi i funkcji transportu wodnego śródlądowego oraz kolei, jako przyjaznych środowisku gałęzi transportu;

### **6. Metodyka oraz wnioski**

uwagi względem przyjętej metodyki oraz wniosków sformułowanych w *Prognozie*;

### **7. Rekomendacje**

zalecenia względem uzupełnienia wskazanych w *Prognozie* działań zapobiegawczych, ograniczających, kompensacyjnych.

### ***Uwagi redakcyjne/porządkujące***

Ta najliczniejsza grupa uwag odnosi się do szczegółowych zapisów *Prognozy*. Najwięcej postulatów w zakresie aktualizacji informacji lub uzupełnienia danych sformułowanych zostało w odniesieniu do diagnozy stanu infrastruktury transportowej: śródlądowej, kolejowej, drogowej oraz lotniczej. Podczas opiniowania dokumentu *Prognozy* zwracano również uwagę na konieczność aktualizacji map obrazujących lokalizację istniejącej infrastruktury transportowej oraz przedsięwzięć, których realizacja została zaplanowana w uchwalonych do tej pory planach oraz programach wykonawczych.

W trakcie konsultacji postulowano również o aktualizację listy obszarów chronionych oraz weryfikację granic niektórych z nich. Uwagi dotyczyły obszarów chronionego krajobrazu oraz parków krajobrazowych.

Większość uwag zebranych w tej grupie uznano za zasadne, końcowa wersja *Prognozy* (uwzględniająca wyniki konsultacji społecznych) będzie zawierała stosowne zmiany.

### ***Uwagi kierunkowe/rzeczowe***

Postulaty zakwalifikowane do tej grupy uwag dotyczyły uzupełnienia lub modyfikacji kierunków działań wskazanych w samym projekcie *Strategii*. Odnosiły się przede wszystkim do obszaru transportu wodnego śródlądowego, w tym zwłaszcza konieczności rozszerzenia przedsięwzięcia związanego z budową połączenia wodnego Dunaj-Odra-Łaba o odgałęzienie do górnej Wisły.

Uwzględnienie w treści *Prognozy* przedmiotowych postulatów powinno zostać poprzedzone wprowadzeniem stosownych zapisów w treści *Strategii*. Dokument będzie zawierał postulowane zapisy jeżeli Ministerstwo Infrastruktury jako organ opracowujący *Strategię*, uzna je za uzasadnione i wprowadzi stosowne zapisy w dokumencie SRT.

### ***Analizy przyrodnicze***

Uwagi w tej grupie stanowiły zastrzeżenia względem kompleksowości oraz szczegółowości przeprowadzonych analiz przyrodniczych. Zwrócono uwagę na brak uszczegółowionych analiz oraz wniosków w zakresie oddziaływania na bioróżnorodność, poszczególne gatunki zwierząt oraz siedliska roślin najbardziej narażone i mające znaczenie dla Wspólnoty oraz na integralność obszarów Natura 2000.

Biorąc pod uwagę ogólnikowość zapisów *SRT* (brak sformułowania kompletnej i zamkniętej listy przedsięwzięć inwestycyjnych) oraz jej strategiczny ogólnokrajowy charakter, przyjęto w *Prognozie* pewne założenia metodyczne, zgodne z zapisami art. 52 ust. 1 i 2 ustawy OOS<sup>2</sup>.

W analizach oddziaływania na bioróżnorodność oraz obszary chronione przyjęto podstawowe założenie, że największy wpływ na ww. komponenty środowiska będzie miała realizacja oraz docelowa eksploatacja infrastruktury transportowej liniowej. Z tego też względu prezentowane w *Prognozie* wnioski oparto w dużej mierze na wynikach i wnioskach z prognoz oddziaływania na środowisko Programu Budowy Dróg Krajowych 2011-2015, Programu budowy i uruchomienia przewozów Kolejami Dużych Prędkości w Polsce oraz projektu Master Planu dla Transportu Kolejowego w Polsce do 2030 roku.

Ponowna analiza oddziaływań przedsięwzięć przewidzianych ww. dokumentach była nieuzasadniona i niemożliwa z uwagi na zakres przedmiotowy *Strategii*, jej ogólnokrajowy charakter oraz ograniczenia czasowe oraz metodyczne (konieczność przeanalizowania

---

<sup>2</sup> **Art. 52.**

1. Informacje zawarte w prognozie oddziaływania na środowisko, o których mowa w art. 51 ust. 2, powinny być opracowane stosownie do stanu współczesnej wiedzy i metod oceny oraz dostosowane do zawartości i stopnia szczegółowości projektowanego dokumentu oraz etapu przyjęcia tego dokumentu w procesie opracowywania projektów dokumentów powiązanych z tym dokumentem.

2. W prognozie oddziaływania na środowisko, o której mowa w art. 51 ust. 1, uwzględnia się informacje zawarte w prognozach oddziaływania na środowisko sporządzonych dla innych, przyjętych już, dokumentów powiązanych z projektem dokumentu będącego przedmiotem postępowania.

różnych wariantów realizacyjnych możliwa do przeprowadzenia na etapie wykonywania studium korytarzowego poprzedzającego uzyskanie decyzji środowiskowej dla konkretnego przedsięwzięcia inwestycyjnego). W związku z powyższym w części ocennej *Prognozy* przytoczono wyniki badań i analiz przeprowadzonych i prezentowanych w innych opracowanych już prognozach.

Niemniej jednak w celu doprecyzowania i skonkretyzowania zapisów *Prognozy* w tym obszarze rozszerzona zostanie część wnioskowa *Prognozy*, dodany zostanie szerszy komentarz w zakresie wniosków płynących z analiz kolizji przyrodniczo-przestrzennych, wpływu na przedmiot i cel ochrony obszarów mających znaczenie dla Wspólnoty oraz ich integralność.

### ***Analizy spójności***

Ta grupa uwag zawiera postulaty w zakresie uzupełnienia listy dokumentów powiązanych z dokumentem *Strategii*, które poddano w *Prognozie* analizie spójności.

Znaczną część uwag w tym obszarze uznano za zasadną. Analizy spójności zostaną rozszerzone o wskazane dokumenty.

### ***Uwagi aksjologiczne***

Zainteresowane środowiska zwracały uwagę na konieczność podniesienia rangi i nadania priorytetu realizacyjnego przedsięwzięciom z zakresu rozwoju infrastruktury wodnej śródlądowej oraz kolejowej. We wnioskach podkreślano proekologiczny charakter tych gałęzi transportu i ich rolę w rozwijaniu intermodalnych systemów transportu.

Postulaty te uznano za słuszne. W *Prognozie* wprowadzone zostaną stosowne zapisy podkreślające relatywnie niższą presję środowiskową wywieraną przez przedmiotowe gałęzie transportu, w porównaniu z infrastrukturą drogową. Pamiętać należy jednak, że środowiskowe aspekty nie są jedynym czynnikiem brany pod uwagę przy formułowaniu priorytetów realizacyjnych poszczególnym przedsięwzięć inwestycyjnych.

### ***Metodyka oraz wnioski***

Uwagi w tym obszarze odnoszą się do części ocennej oraz wnioskowej *Prognozy*. Postuluje się w nich m.in. rozszerzenie typologii przedsięwzięć, konieczność uwzględnienia zależności pomiędzy rozwojem infrastruktury, a wzrostem popytu, konieczność pogłębienia analiz w kierunku prognozy emisji zanieczyszczeń.

Część ze zgłoszonych postulatów uznano za bezpodstawną lub niemożliwą do uwzględnienia przy obecnym stanie wiedzy, możliwą do rozważenia na etapie analizy i oceny zapisów programów wykonawczych do przedmiotowej *Strategii*.

### ***Rekomendacje***

Sformułowane uwagi odnoszące się do proponowanych w *Prognozie* działań minimalizujących, ograniczających lub kompensujących negatywne oddziaływania miały charakter szczegółowych zaleceń odnoszących się do realizacji konkretnych przedsięwzięć inwestycyjnych oraz konieczności rozwinięcia pojęcia oraz zasad prowadzenia kompensacji przyrodniczych.

Rekomendacje w zakresie realizacji inwestycji zostały już wcześniej uwzględnione w treści *Prognozy*. Dokument zostanie natomiast uzupełniony o uszczegółowione zapisy dotyczące procedur kompensacji przyrodniczych oraz możliwe rozwiązania w zakresie ograniczania uciążliwości akustycznej portów lotniczych i wykonywanych na ich terenie operacji lotniczych.

### **Wnioski wynikające z konsultacji społecznych**

Przeprowadzone konsultacje społeczne spotkały się z dużym zainteresowaniem ze strony partnerów społecznych, wynikającym z wciąż znacznych potrzeb w zakresie rozbudowy infrastruktury transportowej. Zapewniły także udział społeczeństwa w podejmowaniu decyzji poprzez zastosowanie zasady subsydiarności, czyli rozwiązywania problemów na możliwie najniższym szczeblu oraz zasady partnerstwa, czyli jak najwcześniejszego podejmowania efektywnej współpracy na rzecz zrównoważonego rozwoju transportu przez wszystkie zainteresowane podmioty (władze, przedsiębiorców, społeczeństwo). Przyczyni się to do zminimalizowania występowania ewentualnych konfliktów społecznych oraz do zwiększenia zaufania społeczeństwa do działań podejmowanych przez organy publiczne.

Pozytywną stroną przeprowadzonych konsultacji jest poznanie aktualnych nastrojów i oczekiwań społecznych, nawet jeśli autorzy opinii nie reprezentują całego spectrum środowisk gospodarczych, instytucjonalnych, naukowych i społecznych, związanych ze sferą szeroko rozumianego transportu. Nastroje te są jednym z czynników warunkujących (w sposób subiektywny) praktyczne wdrażanie i realizację *Strategii*.