

**Załącznik 5. Uwagi zgłoszone w ramach konsultacji społecznych (dodatkowo uwagi Generalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska) do projektu Prognozy oddziaływania na środowisko projektu programu *Fundusze Europejskie dla Polski Wschodniej 2021-2027* (d. PPW+).  
Konsultacje prowadzono w dniach od 5 marca do 8 kwietnia 2021 r.**

Lp.	Instytucja	Województwo	Rozdział/ Podrozdział	Strona	Uwaga	Uzasadnienie	Odpowiedź Wykonawcy POŚ – Główny Instytut Górnictwa
1.	Urząd Miejski w Radomiu	mazowieckie	<b>4. ANALIZA STANU BIEŻĄCEGO</b>	s. 49	Odnośnie walorów przyrodniczych regionu mazowieckiego regionalnego stosuje się historyczne określenie „Mazowsze”, które nie jest do końca poprawne dla omawianego obszaru.	Region mazowiecki regionalny obejmuje nie tylko Mazowsze, ale także m.in. północną Małopolskę. Może dobrze byłoby stosować kryteria podziału fizyczno-geograficznego, które łatwiej zastosować do określania walorów przyrodniczych, niż nazewnictwo historyczne?	<b>Uwagę uwzględniono</b>  Z tekstu usunięto określenie historyczne „Mazowsze”.
2.	Urząd Miejski w Radomiu	mazowieckie	<b>4.7. Krajobraz</b>	s. 96	W części: „Zachowane dziedzictwo kulturowe, w szczególności w Płocku, Ciechanowie, Pułtusku, Ratowie” sugeruję dodać Radom i Szydłowiec.	Radom to królewskie miasto z zachowanym układem urbanistycznym od wczesnego średniowiecza po XX-lecie międzywojenne, obejmujący liczne zabytki, w tym gotyckie kościoły. Szydłowiec z kolei – jako miasto prywatne – ma unikatowy w skali całego województwa renesansowy ratusz i gotycko-renesansowy zamek.	<b>Uwagę uwzględniono</b>  „Zachowane dziedzictwo kulturowe, w szczególności w Płocku, Ciechanowie, Pułtusku, Ratowie, Radomiu i Szydłowcu”
<b>Uwagi ogólne PKP PLK</b>							
3.	PKP PLK		<b>Uwaga ogólna</b>		W zakresie zaproponowanych minimalizacji oddziaływania projektów z osi priorytetowej 3 <i>Spójna sieć transportowa</i> tylko w części znalazły się rozwiązania dedykowane konkretnie inwestycjom drogowym lub inwestycjom kolejowym. Część minimalizacji wskazanych jest ogólnie dla całej osi.	Należy mieć na uwadze, że zarówno na etapie budowy skala przedsięwzięć drogowych i kolejowych różni się chociażby w zakresie zajętości terenu jak również na etapie eksploatacji występują istotne różnice wynikające ze specyfiki ruchu na drogach i liniach kolejowych.	<b>Uwzględniono</b>  Uszczegółowiono rozwiązania minimalizujące dla potencjalnych oddziaływań negatywnych wskutek realizacji zamierzeń inwestycyjnych dla ruchu kolejowego.
4.	PKP PLK		<b>Uwaga ogólna</b>		W <i>Prognozie</i> wskazano, że <i>„Celem Prognozy jest ocena potencjalnych i rzeczywistych skutków oddziaływania realizacji projektu PPW+ na poszczególne komponenty środowiska z uwzględnieniem możliwych wariantów projektu Programu”</i> . Wydaje się, że o rzeczywistych skutkach realizacji projektu PPW+ będziemy mogli mówić dopiero po jego wdrożeniu.	Na obecnym etapie nie jest określona lista projektów przewidzianych do dofinansowania w ramach PPW+, wariant ich realizacji, zakres poszczególnych inwestycji na co Wykonawca sam wskazuje w treści dokumentu. Dokument nie obejmuje również analiz możliwych wariantów projektu Programu PPW+.  s. 168 „W projekcie PPW+ nie jest określona lista projektów przewidzianych do dofinansowania, dlatego też – zgodnie z zasadą przezorności, w analizach założono jak najszerszą listę potencjalnych	<b>Uwagę uwzględniono</b>

						<p>inwestycji, ich zakres i lokalizację... Jednocześnie, podkreślić trzeba, iż najprawdopodobniej tylko część z inwestycji wskazanych poniżej będzie realizowana w ramach PPW+.”.</p> <p>Również gdy Wykonawca odnosi się do kwestii oddziaływań skumulowanych na s. 154 wskazuje że „...należy zauważyć, iż projekt PPW+ nie zawiera konkretnych informacji na temat liczby, czy też harmonogramu planowanych realizacji”).</p>	
5.	PKP PLK		<b>Uwaga ogólna</b>	<p>s. 117 s. 125 s. 170 s. 129 s. 142 s. 143</p>	<p>Przytoczone w treści prognozy informacje o zakresie projektów kolejowych objętych Programem Polska Wschodnia nie są jednolite. Pojawiają się zarówno stwierdzenia wskazujące, że projekty kolejowe będą dotyczyły jedynie przedsięwzięć po istniejącym śladzie jak również zakładające budowę nowych linii.</p>	<p>W dokumencie należy zweryfikować te zapisy m.in. :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ s. 117. „dotyczących głównie infrastruktury drogowej (budowa i przebudowa dróg krajowych i wojewódzkich, w tym obwodnic drogowych) oraz ponadregionalnej infrastruktury kolejowej (przebudowa, modernizacja, lub rewitalizacja wybranych odcinków linii kolejowych – inwestycje po istniejącym śladzie);</li> <li>▪ s. 125. „...zgodnie z zapisami nie przewiduje się budowy nowych linii kolejowych, planowane inwestycje po istniejącym śladzie”;</li> <li>▪ s. 170. W ramach programu Polska Wschodnia + realizowane będą inwestycje w infrastrukturę kolejową wynikające z Krajowego Programu kolejowego, obejmujące przebudowę, modernizację lub rewitalizację wybranych odcinków linii kolejowych...”;</li> <li>▪ s. 129. „W przypadku nowych linii lub dróg przecinających szerokie cieki...”;</li> <li>▪ s. 142. „W przypadku budowy nowych dróg, linii kolejowych, których oddziaływanie na walory krajobrazowe może być negatywne, zaleca się wykonywanie szczegółowych analiz na aspekty wizualne”;</li> <li>▪ s. 143. W przypadku linii kolejowych ich ostateczna</li> </ul>	<p><b>Zapisy zweryfikowano:</b></p> <p>s. 117 i s. 125 Zgodnie z opisem działania 3.2. w FEPW „Kompleksowe inwestycje obejmą przebudowę, modernizację lub rewitalizację wybranych odcinków linii kolejowych (projekty wynikające z Krajowego Programu Kolejowego), w tym łączących Polskę Wschodnią z regionami ościennymi zapewniając włączenie w krajową i międzynarodową sieć kolejową.”</p> <p><b>Uwagę uwzględniono</b></p> <p>s. 142 – zapis zweryfikowano – usunięto „linii kolejowych” s. 143 – zapis zweryfikowano – zmieniono zapis na „W przypadku nowych szlaków komunikacyjnych...” s. 170 – zdanie pozostawiono bez zmian.</p>

						lokalizacja i realizacja powinna wynikać z analiz wariantowych na etapie planowania i uwzględniać granice złóż surowców mineralnych ...”.	
6.	PKP PLK		<b>Uwaga ogólna</b> Hałas		Hałas jest jednym z kluczowych oddziaływań na środowisko pochodzącym od przedsięwzięć infrastruktury transportowej.	W projekcie prognozy należy poświęcić temu zagadnieniu osobny rozdział (zarówno w rozdziale 4 - Analiza stanu bieżącego, jak i w rozdziale 5 - Ocena skutków realizacji projektu PPW+ z uwzględnieniem oddziaływania na poszczególne elementy środowiska).	<b>Uwagę uwzględniono</b>  Uwzględniono kwestie dotyczące hałasu w rozdziale 4 Analiza stanu bieżącego. Dodany został pod rozdział dotyczący wpływu hałasu w rozdziale 5, dotyczącym wpływu przedsięwzięć na ludzi.
7.	PKP PLK		<b>Uwaga ogólna</b> Klimat		Jako przykłady adaptacji do zmian klimatu w prognozie wymienia się m.in. nasadzenia zieleni (np. s. 126, 225, 260).	Należy z rozwagą podejść do tej propozycji ponieważ, nasadzenia zieleni zbyt blisko ciągów komunikacyjnych obniżają odporność infrastruktury do zmian klimatu (ekstremalne zjawiska - wichury - powodują, że drzewa powalane są na infrastrukturę). Ponadto należy brać pod uwagę przepisy prawa regulujące usytuowanie drzew i krzewów względem linii kolejowych.	s. 126. <b>Uwagę uwzględniono:</b>  „...nasadzenia zgodnie z odpowiednimi standardami w zakresie kształtowania zieleni,..)
8.	PKP PLK		<b>Uwaga ogólna</b> Działania minimalizujące		Propozycje działań minimalizujących potencjalne negatywne oddziaływania na środowisko powinny zostać przedstawione osobno dla projektów kolejowych i osobno - dla projektów drogowych.	Oddziaływania na środowisko pochodzące od tych dwóch rodzajów środków transportu są różne i nie należy wprowadzać identycznego katalogu działań minimalizujących dla przedsięwzięć kolejowych i drogowych.  Podobnie należy zróżnicować ocenę oddziaływania w przedstawioną w rozdziale 5 (np. 5.1 Przewidywane znaczące oddziaływania na różnorodność biologiczną, w tym rośliny i zwierzęta) - np. proszę nie wskazywać efektu barierowego na s. 118 dla wszystkich przedsięwzięć liniowych (czyli również kolejowych).  Jak pokazują badania linie kolejowe nie stanowią bariery dla migracji zwierząt.	<b>Uwagę uwzględniono</b> W rozdziale 5.1.i 5.2. zróżnicowano ocenę wpływu inwestycji kolejowych i drogowych na różnorodność biologiczną i obszary chronione w tym obszary Natura 2000.

9.	PKP PLK		Uwaga ogólna			Należy dokonać korekty numeracji tabel.	
<b>Uwagi szczegółowe PKP PLK</b>							
10.	PKP PLK			s. 15	W Prognozie wskazano, że "Celem Prognozy jest ocena potencjalnych i rzeczywistych skutków oddziaływania realizacji projektu PPW+ na poszczególne komponenty środowiska z uwzględnieniem możliwych wariantów projektu Programu". Wydaje się, że o rzeczywistych skutkach realizacji projektu PPW+ będziemy mogli mówić dopiero po jego wdrożeniu.	Na obecnym etapie nie jest określona lista projektów przewidzianych do dofinansowania w ramach PPW+, wariant ich realizacji, zakres poszczególnych inwestycji na co Wykonawca sam wskazuje w treści dokumentu. Dokument nie obejmuje również analiz możliwych wariantów projektu Programu PPW+.	<b>Powtórka uwagi nr 4</b>
11.	PKP PLK		Rozdział 5	s. 114	ZAPIS: "Szczegółowo przeanalizowano przedsięwzięcia typu B i C.". Należy przeredagować.	Nie przeprowadzono szczegółowej analizy, bo w dokumentacji nie przedstawiono przedsięwzięć objętych programem (lokalizacje oraz nazwy przedsięwzięć).	<b>Uwagę uwzględniono</b> Uszczegółowiono zdanie: Szczegółowo przeanalizowano potencjalne oddziaływania przedsięwzięć typu B i C na poszczególne komponenty środowiska.
12.	PKP PLK		Rozdział 5.1	s. 117	Zapis: " <i>Potencjalne znaczące negatywne oddziaływanie na różnorodność biologiczną, w tym rośliny i zwierzęta, może wynikać z przedsięwzięć infrastrukturalnych, planowanych do realizacji w ramach Osi priorytetowej 3. Spójna sieć transportowa dotyczących głównie infrastruktury drogowej (budowa i przebudowa dróg krajowych i wojewódzkich, w tym obwodnic drogowych) oraz ponadregionalnej infrastruktury kolejowej (przebudowa, modernizacja, lub rewitalizacja wybranych odcinków linii kolejowych - inwestycje po istniejącym śladzie).</i> <b>W przypadku budowy - przedmiotowe przedsięwzięcia – w zależności od parametrów technicznych mogą stanowić przedsięwzięcie mogące zawsze lub potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko</b> ". Proszę przeredagować: w przypadku przebudowy również.		<b>Uwagę uwzględniono</b> „Przedmiotowe przedsięwzięcia – w zależności od parametrów technicznych mogą stanowić przedsięwzięcie mogące zawsze lub potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko”.
13.	PKP PLK		Rozdział 5.3	s. 128	Zapis: "(...) należy ograniczać inwestycje zlokalizowane w pasie szerokości min. 100 m od linii brzegów rzek, jezior i innych zbiorników wodnych". Proszę przeanalizować wszystkie rozdziały dot. analizy oddziaływania na środowisko.	Niektóre zalecenia (jak np. powyżej zacytowane) są niemożliwe do zrealizowania szczególnie w przypadku ciągów transportowych przecinających cieki.	<b>Zapis stosowanie zmodyfikowano:</b> „Z tego względu należy ograniczać do niezbędnego minimum <b>nowe inwestycje (tj. budowa)</b> zlokalizowane w pasie szerokości min. 100 m od linii

							brzegów rzek, jezior i innych zbiorników wodnych". Intencją zapisu jest ograniczenie do niezbędnego minimum inwestycji drogowych w tym pasie (nowe drogi, linie kolejowe). Nie chodzi o budowę mostów. Dodano zdanie wyjaśniające w tym zakresie.
14.	<b>PKP PLK</b>		Rozdział 5.3	s. 129	ZAPIS: " <i>Jednocześnie, ze względu na fakt, iż planowane działania inwestycyjne mogą być zaliczone do przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, szczególną uwagę należy zwrócić na przebieg inwestycji w pobliżu lub w granicach obszarów ochronnych niektórych głównych zbiorników wód podziemnych (GZWP)</i> ". Ze zdania wynika, że w związku z tym, że przedsięwzięcie może wymagać uzyskania decyzji środowiskowej, kluczowe jest zwrócenie uwagi na GZWP. Nie jest to udokumentowany związek.	Nie z faktu formalnej kwalifikacji przedsięwzięcia wynikają potencjalne oddziaływania na GZWP, a z zakresu robót. Mylone tutaj są oddziaływania faktyczne z określeniem wynikającym z przepisów: "przedsięwzięcia mogące znacząco oddziaływać na środowisko".	<b>Zapis stosowanie zmodyfikowano:</b> Jednocześnie, ze względu na fakt, iż <b>planowany zakres działań może kwalifikować się do przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko</b> , szczególną uwagę należy zwrócić na przebieg inwestycji w pobliżu lub w granicach obszarów ochronnych niektórych głównych zbiorników wód podziemnych (GZWP)
15.	<b>PKP PLK</b>		Rozdział 5.3	s. 130	Zapis: " <i>Jednocześnie warto także zwrócić uwagę, że planowane zwiększenie dostępności kolejowej Polski Wschodniej powinno przełożyć się na zmniejszenie udziału transportu drogowego materiałów uciążliwych dla środowiska, a zatem pośrednio realizacja tych projektów pozytywnie wpłynie na zmniejszenie oddziaływań związanych z infrastrukturą drogową</i> ". Należy się odnosić do oddziaływań wynikających z zakładanych inwestycji a nie ich unikania.	Stwierdzenie byłoby prawdziwe w sytuacji gdyby PPW+ dotyczyło jedynie projektów kolejowych. Program zakłada jednak również realizację inwestycji drogowych, więc w jaki sposób to oddziaływanie będzie zmniejszone?	Pomimo realizacji inwestycji drogowych (modernizacja, budowa nowych dróg) oraz innych inwestycji towarzyszących, transport drogowy materiałów uciążliwych dla środowiska nadal potencjalnie stwarza ryzyko oddziaływania związanego z infrastrukturą drogową, zatem utrzymujemy że planowane zwiększenie dostępności kolejowej Polski Wschodniej powinno przełożyć się na zmniejszenie udziału transportu drogowego materiałów uciążliwych dla środowiska, a zatem pośrednio realizacja tych projektów pozytywnie wpłynie na zmniejszenie oddziaływań związanych z infrastrukturą drogową;  <b>Niniejszy zapis uzupełniono o treści zawarte w Prognozie oddziaływania na środowisko</b>

							dla projektu dokumentu „PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (...)”, tj. <b>Realizacja Planu docelowo ma doprowadzić do wzrostu udziału transportu kolejowego w sektorze transportowym, co najprawdopodobniej wpłynie na zmniejszenie udziału transportu samochodowego, generującego znaczne ilości dwutlenku węgla do środowiska. Jednocześnie, w wyniku elektryfikacji linii kolejowych – zmniejszy się udział taboru spalinowego.</b>
16.	PKP PLK		Rozdział 5.4,	s. 130	Zapis: " <i>Projekty realizowane w ramach PPW+, poza wartością merytoryczną, mogą charakteryzować się różnym stopniem oddziaływania na jakość powietrza</i> ". Należy przeredagować by zdanie było logiczne. O jaką wartość merytoryczną i czego tutaj chodzi?		<b>Uwaga uwzględniona</b>  Zdanie usunięte.
17.	PKP PLK		Rozdział 5.5	s. 135	Zapis: " <i>Należy pamiętać także o ulokowaniu projektów w takim miejscu, gdzie ryzyko narażenia na niekorzystne zjawiska będzie jak najmniejsze. Wskazówki te można odnieść do większości działań, w tym przede wszystkim do działań związanych z gospodarką obiegu zamkniętego, tworzeniem zielonych miejsc trzecich, budową sieci transportowej, poprawą efektywności energetycznej, czy działaniami na rzecz uzdrowisk w Polsce Wschodniej</i> ". Proszę przeredagować.	Takie "ułożenie" może dotyczyć projektów infrastrukturalnych polegających na <b>budowie sieci transportowej w nowej lokalizacji</b> - w przypadku, gdy w ramach PW nie będzie realizowanych projektów polegających na budowie nowej infrastruktury transportowej (do zweryfikowania i potwierdzenia) - ze sformułowania należy wykreślić "budową sieci transportowej".	<b>Uwaga uwzględniono</b>  Tekst przeredagowano. W ramach FEPW przewidywane są projekty polegające na budowie drogowej sieci transportowej w nowej lokalizacji.
18.	PKP PLK		Rozdział 5.7	s. 142	Zapis: „ <i>W przypadku budowy nowych dróg, linii kolejowych, których oddziaływanie na walory krajobrazowe może być negatywne, zaleca się wykonywanie szczegółowych analiz wpływu na aspekty wizualne krajobrazu</i> ” – kto i na jakim etapie miałby dokonywać wspomnianej analizy? W ramach oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko określa się, analizuje oraz ocenia bezpośredni i pośredni wpływ danego przedsięwzięcia min. na krajobraz. Czy Wykonawca wskazuje na jakieś dodatkowe działania?		<b>Uwagę uwzględniono</b>  Przebudowa linii kolejowych nie wymaga tego typu opracowań, w związku z powyższym w zdaniu usunięto "linii kolejowych".
19.	PKP PLK		Rozdział 5.8	s. 143	Zapis: " <i>Najistotniejsze negatywne oddziaływania związane z fragmentacją niektórych obszarów mogą wiązać się z budową nowych dróg (np. budowa obwodnic</i>	Czy autor jest pewien, że w ramach programu będą realizowane odcinki linii kolejowych i tory w nowym śladzie, czy nowe stacje kolejowe.	<b>Uwaga uwzględniona.</b> Zmodyfikowano zapis, usuwając informację o torach kolejowych w nowym śladzie.

					<p>miejsowości po nowym śladzie) oraz budową obiektów inżynierskich, w tym: nasypów, estakad, mostów, wiaduktów, a także torów kolejowych w nowym śladzie oraz nowych stacji kolejowych i obiektów technicznych".</p> <p>Proponuje się przeredagować zapis w kontekście planowanych inwestycji kolejowych.</p>	Prosimy o analizę pod tym kątem w całym dokumencie.	Program obejmuje inwestycje w dworce.
20.	PKP PLK		Rozdział 5.10	s. 148	<p>Prace na liniach kolejowych (na obiektach zabytkowych) mogą wpływać również pozytywnie np. poprzez odbudowę (renowację) obiektów zabytkowych. W ostatnim zdaniu na s. 148 wskazano, że należy zwrócić uwagę, iż sąsiedztwo linii kolejowych może negatywnie wpływać na stan zabudowy, na przykład poprzez wibracje zależnie od jakości infrastruktury kolejowej. Wpływ drgań na ludzi /budynki nie zależy tylko od jakości infrastruktury kolejowej, ale również od stanu budynku, materiałów i konstrukcji budynku, typu podłoża i sposobu posadowienia oraz od rodzaju drgań.</p> <p>Na etapie realizacji największe drgania wywołują m.in. wbijanie w grunt pali fundamentowych np. pod wiadukty i mosty, wbijanie ścianek szczelnych, stosowanie drogowych walców wibracyjnych. Na etapie eksploatacji linii kolejowej największe wpływy drgań na budynki i na ludzi w budynkach występują podczas przejazdów pociągów towarowych.</p>		<b>Uwaga uwzględniona</b>
21.	PKP PLK		Rozdział 5.11	s. 152	<p>Zapis: "<i>Kompleksowa ocena oddziaływania na środowisko (w całym cyklu życia) powinna być jednym z kryteriów wsparcia dla tej grupy działań, aby zapewnić zminimalizowanie prawdopodobieństwa wystąpienia oddziaływań.</i>".</p> <p>Proszę przeredagować ten zapis w całym tekście prognozy. Co oznacza wyrażenie "kryterium wsparcia"? Błędne jest z góry założenie, że każdy projekt PPW+ będzie podlegał ooś. O tym decyduje właściwy organ RDOŚ.</p>		Zdanie przeformułowano, aby podkreślić istotność środowiskowej (ekologicznej) oceny cyklu życia (LCA) . Usunięto określenie „kryterium wsparcia”
22.	PKP PLK		Rozdział 7	s. 173	<p>Na początku rozdziału wskazano, że negatywne oddziaływanie będzie występowało głównie na etapie realizacji nowych przedsięwzięć inwestycyjnych w ramach Osi priorytetowej 3... a także przebudowę, modernizację lub rewitalizację wybranych odcinków linii kolejowych.</p> <p>Proponuję wskazać "potencjalne negatywne".</p>	W przypadku prac na istniejących liniach kolejowych nie zawsze będzie to oddziaływanie negatywne, w większości przypadków są to oddziaływania neutralne/ pozytywne.	<b>Uwagę uwzględniono.</b>  Wskazano „potencjalne negatywne oddziaływania”.

23.	PKP PLK		Rozdział 7	s. 173	Zapis: „Szczegółowo, działania minimalizujące dla zidentyfikowanych negatywnych oddziaływań krótko- i długoterminowych dla działań inwestycyjnych podejmowanych w ramach projektów Osi priorytetowej 3 omówiono w tabeli poniżej”. Czy na tym etapie możemy mówić o zidentyfikowanych negatywnych oddziaływaniach?	Wydaje się, że do czasu znajomości zakresu poszczególnych projektów, listy projektów, które obejmie Program Polska Wschodnia, rozpoznania przyrodniczego w ich sąsiedztwie należałoby wskazywać na potencjalne oddziaływania negatywne. Jednocześnie z tych samych powodów trudno wskazać szczegółowe działania minimalizujące.	<b>Uwagę uwzględniono.</b>  Zmieniono zapis na: „Katalog działań minimalizujących dla potencjalnych negatywnych oddziaływań krótko- i długoterminowych dla działań inwestycyjnych podejmowanych w ramach projektów Osi priorytetowej 3 przedstawiono w tabeli poniżej.”
24.	PKP PLK		Rozdział 7 katalog działań krajobraz	s. 184	Ad. 1 - lokalizacja inwestycji poza obszarami o istotnych walorach krajobrazowych, cennych przyrodniczo, na obszarach chronionego krajobrazu - a co w sytuacji, jeżeli inwestycja (np. istniejąca linia kolejowa) przebiega przez obszar chronionego krajobrazu? i nie wpływa na zmianę krajobrazu? Zgodnie z art. 24 ustawy o ochronie przyrody zakazy obowiązujące na terenie obszaru chronionego krajobrazu nie obowiązują w przypadku realizacji inwestycji celu publicznego;  Ad. 1. – wprowadzenie zieleni osłonowej, estetyzacja otoczenia inwestycji. W stosunku do linii kolejowych usytuowanie drzew i krzewów sąsiedztwie linii kolejowych wynika z przepisów prawa w szczególności rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 7 sierpnia 2008 r. w sprawie wymagań w zakresie odległości i warunków dopuszczających usytuowanie drzew i krzewów, elementów ochrony akustycznej i wykonywania robót ziemnych w sąsiedztwie linii kolejowej, a także sposobu urządzania i utrzymywania zasłon odśnieżnych oraz pasów przeciwpożarowych (tekst jedn. 2020 poz. 1247), wobec powyższego jako działanie minimalizujące w przypadku linii kolejowych nie powinno się wskazywać zieleni osłonowej.		<b>Uwaga 1</b> Zapis nie dotyczy inwestycji kolejowych. Zapis dotyczy potencjalnych oddziaływań negatywnych dla działań w ramach osi priorytetowej 2: Energia, przyroda, klimat.  <b>Uwaga 2</b> Jw.
25.	PKP PLK		Rozdział 7, Element środowisko przyrodnicze – obszary	s. 185 – 186	W ad. 3 proszę dopisać również ze względu na bezpieczeństwo ruchu kolejowego. Ad. 5 - jakie systemy ograniczenia prędkości/ konstrukcjach spowalniających jazdę autor ma na myśli? czy systemy te dotyczą dróg czy linii	Linie kolejowe są modernizowane w celu zwiększenia prędkości a nie wprowadzania ograniczeń, w celu minimalizacji np. ew. kolizji ze zwierzętami są stosowane np. UOZ	<b>Uwaga 1</b> <b>Uwzględniono.</b> Wprowadzono zapis o bezpieczeństwie ruchu drogowego.



			miejskie		kolejowych?	czy dostosowywane obiekty do funkcji przejść dla zwierząt.	<b>Uwaga 2</b> Wprowadzono podział działań minimalizujących dla potencjalnych negatywnych oddziaływań w zależności od typu inwestycji, tj. inwestycje drogowe i kolejowe.
26.	PKP PLK		Rozdział 7	s. 187 i s. 190	ZAPIS: "stosowanie odpłaszaczy świetlnych (odblaskowe), np. reflektorów, luster, „wilcze oczy” montowane na słupkach, barierach ochronnych lub drzewach w celu ograniczenia kolizji ssaków kopytnych" - działania tego się już nie stosuje. Proszę o usunięcie tego rodzaju środków minimalizujących w odniesieniu linii kolejowych.	Na liniach kolejowych w 2011r. przeprowadzony został monitoring skuteczności zainstalowanych odpłaszaczy odblaskowych. W wyniku przeprowadzonych badań sformułowane zostały następujące wnioski: · Urządzenia odblaskowe nie tworzą tzw. płotu świetlnego ostrzegającego zwierzęta przed przejazdem pociągu. · Impuls świetlny nie wywołuje u zwierząt reakcji ucieczki. Urządzenia odblaskowe zainstalowane przy torach kolejowych nie ostrzegają zwierząt o niebezpieczeństwie, jakim jest przejazd pociągu.	<b>Jw.</b>  Zapis dotyczący odpłaszaczy świetlnych i innych świetlnych oznakowań, przeniesiono do katalogu działań minimalizujących dla potencjalnie negatywnych oddziaływań wskutek inwestycji drogowych
27.	PKP PLK		Rozdział 7	s. 189	ZAPIS: "1) fragmentacja siedliska i efekt barierowy: zajęcie arealu siedliska przez pas drogowy, utrudnienie w przemieszczaniu zwierząt (bariera w postaci drogi, linii kolejowej)" - zapisy w dokumencie i prognozie są niespójne. W jednym miejscu mowa, że program nie obejmuje projektów polegających na budowie nowych linii kolejowych, z drugiej strony Prognoza diagnozuje oddziaływania i wskazuje działania minimalizujące związane właśnie z tego typu projektami. W przypadku braku tworzenia nowych WYGRODZONYCH linii kolejowych pisanie o efekcie barierowym i fragmentacji siedlisk jest zbyt daleko idące.	Proszę zapoznać się z ekspertyzami dot. oddziaływania linii kolejowych na środowisko zamieszczonymi pod linkiem: <a href="https://www.plk-sa.pl/dla-klientow-i-kontrahentow/ochrona-srodowiska/">https://www.plk-sa.pl/dla-klientow-i-kontrahentow/ochrona-srodowiska/</a> Konsekwentnie, proponowane minimalizacje w postaci przejść dla zwierząt powinny być dedykowane tylko infrastrukturze drogowej.	<b>Wykonawca ujednolicił zapisy w całym dokumencie</b> ze wskazaniem, że przyszłe zamierzenia inwestycyjne dla ruchu kolejowego obejmują tylko działania związane z przebudową i rozbudową istniejących linii kolejowych. Wykonawca zwraca uwagę, że z uwagi na brak szczegółowo opisanych inwestycji dla rozbudowy lub przebudowy linii kolejowych – oceniono potencjalny negatywny wpływ na środowisko inwestycji w przebiegu starych linii kolejowych o docelowej prędkości >220km/h, które wymagają wprowadzenia wygrodzień. Działania minimalizujące odpowiadają tak zidentyfikowanym potencjalnym oddziaływaniom negatywnym. Wprowadzono oddzielny opis

							działań minimalizujących dla inwestycji drogowych i kolejowych.
28.	PKP PLK		Rozdział 7	s. 189	4. s. 189 Ad.3 - prace pielęgnacyjne roślinności przy torowisku i pasie drogowym - prowadzone przez Zarządcę linii kolejowych prace pielęgnacyjne roślinności przy torowisku dotyczą jedynie nasadzeń żywopłotów stanowiących stałe zastony odśnieżne; - ograniczone stosowanie herbicydów - zastąpienie sformułowania zapisem „Stosowanie środków ochrony roślin zgodnie z ustawą z dnia 8 marca 2013 r. o środkach ochrony roślin.”.		<b>Uwaga 1</b> Uszczegółowiono zakres prac pielęgnacyjnych: „Prac pielęgnacyjne powinny obejmować regularne wykaszanie i usuwanie chwastów z torowiska, w celu ograniczenia żerowania zwierząt na torowisku” <b>Uwaga 2</b> Wprowadzono zapis dotyczący stosowania środków ochrony roślin zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa. Uszczegółowiono zapis dotyczący ograniczenia stosowania herbicydów: „ograniczenie stosowania herbicydów w miejscach, gdzie wykazano szlaki migracyjne płazów”
29.	PKP PLK		Rozdział 7 oddziaływania długoterminowe – bariera w postaci linii kolejowej,	s. 189	Prowadzone przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. badania wskazują, że linie kolejowe nie stanowią bariery dla przemieszczania się zwierząt i większość z nich swobodnie przekracza torowisko. Zrealizowana w 2015 roku Ekspertyza dotycząca wpływu linii kolejowej na zwierzęta oraz szlaki migracji dla projektów inwestycyjnych z perspektywy 2014-2020 - część nr 1 Ssaki wskazuje, m.in. że: • Większość odnotowanych zwierząt kopytnych na filmach z fotopułapek wykazuje ostrożne i spokojne przejście przez linie kolejowe; • Torowisko nie stanowi fizycznej przeszkody dla odnotowanych gatunków dużych i średnich dzikich zwierząt.	Opracowanie udostępnione jest na stronie internetowej PKP PLK pod adresem: <a href="https://www.plk-sa.pl/files/public/user_upload/pdf/Ochrona_srodowiska/19.04.2017/Ekspertyza_PKP_ETAP_III_mini.pdf">https://www.plk-sa.pl/files/public/user_upload/pdf/Ochrona_srodowiska/19.04.2017/Ekspertyza_PKP_ETAP_III_mini.pdf</a>	<b>Uwagę uwzględniono</b>  Wprowadzono szczegółowe wyjaśnienia odnoszące się do zidentyfikowanego potencjalnego oddziaływania negatywnego w postaci wystąpienia efektu bariery w zależności od typu przedsięwzięcia w zakresie infrastruktury kolejowej (rozdział 5 i 7) oraz zaproponowano zakres działań minimalizujących w zależności od typu zamierzenia inwestycyjnego dla ruchu kolejowego.
30.	PKP PLK		Rozdział 7	s. 190	Należy usunąć działania minimalizujące w postaci: "-stosowanie repelentów naturalnych lub chemicznych z zapachem człowieka, rysia lub wilka, przeznaczonych do ograniczania kolizji z udziałem ssaków kopytnych"; "-oświetlenie tras kolejowych jako czynnik odstraszający dla fotofobnych gatunków"; "- oznakowanie przewodów linii trakcyjnej dla ich lepszej widoczności przez przelatujące ptaki";	Na liniach kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. obowiązuje lista produktów dopuszczonych do stosowania na liniach kolejowych. Nie ma możliwości stosowania dowolnych produktów/rozwiązań, które mogą mieć wpływ na bezpieczeństwo prowadzenia ruchu kolejowego. Dopuszczenie do stosowania	<b>Uwaga 1 dot. repelentów Uwzględniono</b>  <b>Uwaga 2 dot. gatunków fotolubnych</b> Wyjaśnienie jw. Wprowadzono zapis dotyczący zastosowania środków odstraszających dedykowanych dla ruchu kolejowego, m.in. urządzenia typu

				<p><i>"Stosowanie repelentów naturalnych lub chemicznych z zapachem człowieka, rysia lub wilka, przeznaczonych do ograniczania kolizji z udziałem ssaków kopytnych"</i> - rozwiązania tego typu nie były dotychczas stosowane na liniach kolejowych, czy Wykonawca dysponuje badaniami skuteczności tego typu rozwiązań przy drogach i liniach kolejowych innych zarządców.</p> <p>Zarządca linii kolejowych nie będzie odstraszać gatunków fotofobnych poprzez oświetlanie linii kolejowych. Linia kolejowa nie stanowi dla nich istotnego zagrożenia.</p> <p>Należy mieć na uwadze, że natężenie ruchu na liniach kolejowych w nocy jest mniejsze niż w ciągu dnia. Zalecenie oświetlenia tras poza oczywistymi względami ekonomicznym budzi również wątpliwości natury przyrodniczej, czy oświetlenie tras nie będzie powodowało efektu barierowego linii kolejowej przekraczanej dotychczas przez te gatunki.</p> <p>Dodatkowo w dalszej części opracowania Wykonawca wskazuje, że jednym z negatywnych długoterminowych oddziaływań na jakość życia i zdrowie mieszkańców jest oddziaływanie polegające na zanieczyszczeniu oświetleniem i proponuje minimalizację tego typu oddziaływań min. poprzez ograniczenie oświetlenia jedynie do powierzchni, która tego wymaga.</p> <p>Zarządca kolejowy nie będzie oznaczać przewodów linii trakcyjnych w celu poprawy jej widoczności przez ptaki. W propozycjach minimalizacji wskazane zostały rozwiązania dotychczas nie stosowane na liniach kolejowych, co do których istnieją poważne wątpliwości natury technicznej oraz w zakresie bezpieczeństwa prowadzenia ruchu kolejowego przy zastosowaniu tego typu rozwiązań. Ponadto nie jest udowodnione, że występują kolizje ptaków z sieciami trakcyjnymi.</p> <p>Wśród minimalizacji kolizji ze zwierzętami Wykonawca wskazuje na zastosowanie odplaszaczy świetlnych (odblaskowych), np. reflektorów, luster, „wilcze oczy”. Na liniach</p>	<p>produktów/rozwiązań obarczone jest procedurą dopuszczenia. Proponuję przewidzieć w prognozie środki minimalizujące wyłącznie takie, których skuteczność jest potwierdzona.</p>	<p>UOZ.</p> <p><b>Uwaga 3</b> dot. kolizji z ptakami Zgodnie z opracowaniem pn.: Wpływ napowietrznych sieci elektroenergetycznych średniego i wysokiego napięcia, w tym również kolejowych sieci trakcyjnych, na ptaki” (autorstwa Maniakowski M. i in. 2013 na zlecenie GDOŚ) po analizie raportów OOŚ i KIP dotyczących linii kolejowych w 60 % wskazano na możliwy wpływ linii elektroenergetycznych na ptaki. W większości wpływ został uznany za nieznaczący. W jednej KIP zawarto zalecenia dotyczące stosowania rozwiązań zabezpieczających ptaki przed kolizjami z liniami w postaci znaczników na trasie migracji lub innego regularnego przemieszczania się ptaków oraz w celu zmniejszenia prawdopodobieństwa porażenia ptaków na liniach średnich napięć, zalecono zastosowanie rozwiązań utrudniających porażenie ptaków, np. izolatorów wiszących luźno lub odpowiednio długich, które są rozciągnięte na przewodach.</p> <p>Zgodnie z ekspertyzą PKP pn. „Ekspertyza dotycząca wpływu linii kolejowych na zwierzęta oraz szlaki ich migracji dla projektów inwestycyjnych z perspektywy 2014-2020” – ptaki z 2016r. w katalogu działań minimalizujących wymienia się stosowanie osłon izolatorów stojących do użytku zewnętrznego, bądź też rurowych osłon izolatorów o długości nie mniejszej niż 60 cm.</p>
--	--	--	--	---	---	--

					<p>kolejowych w 2011r. przeprowadzony został monitoring skuteczności zainstalowanych odplaszaczy odblaskowych. W wyniku przeprowadzonych badań sformułowane zostały następujące wnioski:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Urządzenia odblaskowe nie tworzą tzw. płotu świetlnego ostrzegającego zwierzęta przed przejazdem pociągu.</li> <li>• Impuls świetlny nie wywołuje u zwierząt reakcji ucieczki.</li> <li>• Urządzenia odblaskowe zainstalowane przy torach kolejowych nie ostrzegają zwierząt o niebezpieczeństwie, jakim jest przejazd pociągu.</li> </ul>		<p>Uwagę wraz ze stosowanym zapisem uwzględniono w Prognozie.</p> <p><b>Uwaga 4</b> dot. odplaszaczy świetlnych Wyjaśnienie jw.</p>
31.	PKP PLK		Rozdział 7	s. 190	<p>Zapis "- okresowe zamykanie dróg (ograniczenie kolizji płazów z okresie migracji sezonowych)";". Warunek chyba nie do końca przemyślany. Drogi nie mogą być "zamykane" na czas migracji płazów.</p>		<p>Wykonawca zaleca działania minimalizujące zgodnie z katalogiem działań zawartych w Kurek R.T. (2010) „Poradniku projektowania przejść dla zwierząt i działań ograniczających śmiertelność fauny przy drogach” zweryfikowanym merytorycznie przez GDOŚ, zaleca w ramach działań minimalizujących okresowe zamykanie dróg, tj. okresowe (w godzinach wieczornych i nocnych) zamykanie odcinków dróg lokalnych, o małym natężeniu ruchu, celem ograniczenia kolizji z udziałem płazów w okresach masowych migracji sezonowych. Zamykanie drogi powinno odbywać się ze wskazaniem zalecanych objazdów, przez zastosowanie ruchomych szlabanów oraz znaków ostrzegawczych i zakazu. Zapis dotyczący okresowego zamykania dróg – uszczegółowiono w oparciu o informacje powyżej.</p> <p>Dla inwestycji kolejowych zgodnie z ekspertyzą na zlecenie PKP Polskie Koleje Państwowe S.A. pn. „Ekspertyza dotycząca wpływu linii kolejowych na</p>

							zwierzęta oraz szlaki ich migracji dla projektów inwestycyjnych z perspektywy 2014-2020” – płazy i gady” z 2016r. wskazano następujące działania minimalizujące: <ul style="list-style-type: none"> <li>• w miejscach migracji płazów podsypka z kruszywa nie powinna przylegać ściśle do szyn, co umożliwi przechodzenie płazów pod torami. Szczelina powinna występować symetrycznie po obu stronach torowiska.</li> </ul> W przytoczonej ekspertyzie szczegółowo omówiono stosowanie rozwiązań minimalizujących w zależności od rozmieszczenia siedlisk płazów.
32.	PKP PLK		Rozdział 7	s. 191	Zapis: "Ad. 1. - emisję pyłów, powstających podczas jazdy pociągów (tarcie kół o szyny, okładzin hamulcowych i zużycia elementów składu pociągów) zminimalizować można poprzez szlifowanie szyn w celu usunięcia wad powstałych na etapie budowy oraz poprzez utrzymywanie w dobrym stanie tras kolejowych." Emisja ta nie jest na tyle istotna, by musiała być minimalizowana.	Szyn nie szlifuje się ani w celu ograniczenia emisji substancji do powietrza ani w celu ograniczenia hałasu. Jest to działanie, które wynika z potrzeby bezpieczeństwa i utrzymania linii kolejowej w dobrym stanie i jest regulowane instrukcjami wewnętrznymi Spółki. Nie może być traktowane jako działanie minimalizujące. Ponadto niejasne jest, jakie wady powstałe na etapie budowy można usunąć poprzez szlifowanie szyn.	Działanie minimalizujące dotyczy utrzymywania tras kolejowych w dobrym stanie, m.in. poprzez szlifowanie szyn, co znajdzie odzwierciedlenie w ograniczeniu emisji zanieczyszczeń wskutek tarcia kół o szyny.  Wykonawca poprzez usunięcie wad rozumiał usunięcie wszelkich usterek, które mogą powodować wzmożone tarcie podczas jazdy pociągów i wzmożoną emisję pyłów.
33.	PKP PLK		Rozdział 7 Jakość powietrza i klimat, oddziaływanie długoterminowe	s. 192	Zapis: "Ad.2. - na etapie eksploatacji nie przewiduje się występowania uciążliwości związanych z emisją zanieczyszczeń z modernizowanej linii kolejowej. Modernizowana linia jest w pełni zelektryfikowana." Prosimy o usunięcie sformułowania: "z modernizowanej linii kolejowej. Modernizowana linia jest w pełni zelektryfikowana".		<b>Uwzględniono usunięcie zapisu:</b> „modernizowana linia jest w pełni zelektryfikowana”. <b>Wprowadzono zapis:</b> „Ad. 2. - stosowanie układów oczyszczania spalin i filtrów.”
34.	PKP PLK		Rozdział 7, Wody powierzchniowe i podziemne, oddziaływanie	s. 194	Zapis: "Ad. 1. - stosowanie urządzeń oczyszczających wody spływające z terenu torowiska, w postaci separatora i osadników. Osady i odpady powstałe wskutek oczyszczania wód, powinny być wywożone i unieszkodliwiane przez wykwalifikowaną firmę,		Wnioskodawca zgadza się z przytoczonymi przepisami i interpretacjami prawnymi. Równie ważne, z punktu widzenia ochrony środowiska, jest przeprowadzenie przez PKP PLK S.A. badań

			e długotermino we	<p>posiadająca odpowiedni sprzęt i zezwolenie na wykonywanie tych prac.</p> <p>Ad. 2. - stosowanie urządzeń oczyszczających:</p> <p>a) zbiorniki retencyjne, zbiorniki infiltracyjno-retencyjne, zbiorniki infiltracyjne</p> <p>b) rowy infiltracyjne, rowy trawiaste i powierzchnie trawiaste,</p> <p>c) piaskowniki, osadniki, separatory substancji ropopochodnych."</p> <p>Biorąc pod uwagę przepisy rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 12 lipca 2019 r. w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego oraz warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu do wód lub do ziemi ścieków, a także przy odprowadzaniu wód opadowych lub roztopowych do wód lub do urządzeń wodnych - wody opadowe lub roztopowe (z terenów kolejowych) mogą być wprowadzane do wód lub do urządzeń wodnych, z wyjątkiem przypadków, o których mowa w art. 75a ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. - Prawo wodne, bez oczyszczania.</p> <p>Ponadto PKP PLK S.A. przeprowadziła badania wód opadowych i roztopowych pochodzących z obszarów kolejowych, na podstawie badań stwierdzono m.in. brak zawartości stężeń węglowodorów ropopochodnych. Nie jest uzasadnione projektowanie separatorów substancji ropopochodnych na etapie przygotowania inwestycji.</p> <p>Projektowanie systemów odwodnienia i wyposażanie ich w separatory każdorazowo powinno być potwierdzone wynikami badań jakości wód opadowych w zakresie węglowodorów ropopochodnych uzasadniającymi stosowanie separatorów (wyniki zamieszczono w opracowaniu pn. <i>Analiza składu jakościowego wód opadowych i roztopowych pochodzących z obszarów kolejowych</i>, które jest dostępne na stronie internetowej:  <a href="https://www.plk-sa.pl/files/public/user_upload/pdf/Ochrona_srodowiska/2019/Analiza_wod_opadowych_i_roztopowych.pdf">https://www.plk-sa.pl/files/public/user_upload/pdf/Ochrona_srodowiska/2019/Analiza_wod_opadowych_i_roztopowych.pdf</a></p>	<p>dotyczących zawartości zawiesiny ogólnej i węglowodorów ropopochodnych.</p> <p>Zwracamy jednak uwagę, że spełnienie warunku określonego w paragrafie 17 ust. 2 Rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 12 lipca 2019 r. w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego oraz warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu do wód lub do ziemi ścieków, a także przy odprowadzaniu wód opadowych lub roztopowych do wód lub do urządzeń wodnych oraz brak przekroczenia dopuszczalnej zawartości węglowodorów ropopochodnych nie wyklucza występowania w wodach opadowych lub roztopowych substancji wymienionych w wykazie I i II cytowanego Rozporządzenia (a wg którego węglowodory ropopochodne znajdują się w tym wykazie, zatem należą do substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego, powodujących zanieczyszczenie wód).</p> <p>Warto również zwrócić uwagę na zapisy Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dn. 10 września 1998 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie (Dz. U. 1998 nr 151 poz. 987), zgodnie z którymi w paragrafie 47 ust. 4 <b>zaleca się stosowanie urządzeń utylizacyjnych substancje szkodliwe występujące w wodach opadowych.</b></p>
--	--	--	-------------------------	--	--

						<p>W związku z powyższym proponujemy zmianę brzemienia zapisów Ad. 1. oraz Ad. 2:</p> <p><i>Ad. 1. - stosowanie urządzeń oczyszczających wody spływające z budowli kolejowych (zgodnie z par. 3 pkt. 1 wg Dz. U. 1998 nr 151 poz. 987), w postaci separatora i osadników, o ile zastosowanie mają stosowne przepisy Ustawy z dnia 20 lipca 2017r. Prawo Wodne oraz przepisy Rozporządzenia z dnia 12 lipca 2019 r. w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego oraz warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu do wód lub do ziemi ścieków, a także przy odprowadzaniu wód opadowych lub roztopowych do wód lub do urządzeń wodnych. Osady i odpady powstałe wskutek oczyszczania wód, powinny być wywożone i unieszkodliwiane przez wykwalifikowaną firmę, posiadającą odpowiedni sprzęt i zezwolenie na wykonywanie tych prac.</i></p> <p><i>Ad. 2. - stosowanie urządzeń oczyszczających, o ile zastosowanie mają stosowne przepisy Ustawy z dnia 20 lipca 2017r. Prawo Wodne oraz przepisy Rozporządzenia z dnia 12 lipca 2019 r. w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego oraz warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu do wód lub do ziemi ścieków, a także przy odprowadzaniu wód opadowych lub roztopowych do wód lub do urządzeń wodnych:</i></p> <p>d) zbiorniki retencyjne, zbiorniki</p>
--	--	--	--	--	--	---

							infiltracyjno-retencyjne, zbiorniki infiltracyjne e) rowy infiltracyjne, rowy trawiaste i powierzchni trawiaste, piaskowniki, osadniki, separatory substancji ropopochodnych."
35.	PKP PLK		Rozdział 7	s. 195	Zapis: "- przestrzeganie zakazu deponowania odpadów powstających w trakcie prac budowlanych - usuwanie wszelkich odpadów po zakończeniu prac budowlanych." Warunek niezrozumiały. Proszę o weryfikację zapisu.	W trakcie budowy nie występuje zjawisko deponowania. Należy mieć na uwadze, że proces budowlany nie może przebiegać bez czasowego magazynowania odpadów. Bez tego prowadzenie prac budowlanych w wielu przypadkach nie byłoby możliwe.	<b>Uwagę uwzględniono</b>
36.	PKP PLK		Rozdział 7	s. 195	Zapis: "- ponowne wykorzystanie materiału wydobywanego w miejscu inwestycji; rozścielenie warstwy próchniczej na powierzchni terenu." Nie zawsze jest taka możliwość (wykorzystanie wydobywanego materiału w miejscu inwestycji). O jakie "rozścielenie" chodzi?	Nie zawsze warstwa próchnicza jest zdejmowana. Miejsce realizacji inwestycji NIE SŁUŻY LOKOWANIU NA NIM WARSTWY PRÓCHNICZEJ.	<b>Wprowadzono odrębny katalog działań minimalizujących dla inwestycji kolejowych.</b> Zapis dotyczy innych inwestycji.
37.	PKP PLK		Rozdział 7	s. 195	Zapis: "- prowadzenie prac odtworzeniowych rzędnych terenu i jego ukształtowania." Warunek wydaje się błędnie napisany.	Proszę o bardzo wnikliwą analizę i poprawę zaproponowanych minimalizacji.	<b>Uwagę uwzględniono</b>
38.	PKP PLK		Rozdział 7	s. 195	ZAPIS: "Ad.1. - ograniczyć stosowanie herbicydów na rzecz np. koszenia lub ręcznego usuwania roślinności na odcinkach." Należy uszczegółowić o jakie odcinki chodzi?	Raczej roślinność nie będzie ręcznie usuwana "na odcinkach". Należy wykreślić z prognozy takie sformułowania.	Wykonawca wskazał, iż działanie minimalizujące dotyczy odcinków skrzyżowań z ciekami.  Ponadto wskazane jest ograniczenie stosowania herbicydów na rzecz ręcznego usuwania roślinności na odcinkach migracji płazów.
39.	PKP PLK		Rozdział 7 krajobraz - oddziaływani a krótkotermin owe	s. 196	Jako działanie minimalizujące wskazano estetyzację placów budowy? W jaki sposób autorzy wyobrażają sobie to działanie? Proponujemy usunięcie zapisu dot. estetyzacji placów budowy.		<b>Uwagę uwzględniono</b>  Wskazano w katalogu działań minimalizujących estetyzację otoczenia inwestycji na etapie eksploatacji.
40.	PKP PLK		Rozdział 7	s. 196	Zapis: "- prowadzenie systematycznej oceny poziomu hałasu w czasie prowadzenia robót (monitoring);" - jak to sobie wyobraża autor prognozy? Do czego miałyby być porównywane wyniki takiej oceny?	Poziomy dopuszczalne hałasu określone są przez prawo dla etapu EKSPLOATACJI. Proponujemy usunięcie zapisu.	<b>Uwagę uwzględniono</b>
41.	PKP PLK		Rozdział 7	s. 197	ZAPIS: "Szlifowanie szyn w celu usunięcia wad		<b>Uwagę uwzględniono</b>



			Ad.1		<p>powstałych na etapie budowy. " Proponujemy usunięcie zapisu.</p> <p>- na etapie budowy montowane są raczej nowe szyny, raczej na etapie eksploatacji odbywa się szlifowanie szyn</p> <p>- oprócz ekranów akustycznych stosowane są również absorbery przyszynowe.</p>		
42.	PKP PLK		Rozdział 7	s. 197	<p>Zapis: "- eliminowanie z placu budowy źródeł o nadmiernej hałaśliwości;"</p> <p>- proszę doprecyzować.</p>		<p><b>Uwzględniono.</b></p> <p>Zapis zmodyfikowano: „podejmowanie działań organizacyjnych, sprzyjających ograniczaniu emisji hałasu do środowiska, unikanie nakładania się i sumowania oddziaływań o jednym charakterze”.</p>
43.	PKP PLK		Rozdział 7	s. 197	<p>Zapis: "- w miarę możliwości stosowanie urządzeń podlegających ograniczeniu emisji hałasu, unikanie zagęszczenia urządzeń pracujących równocześnie na małym obszarze."</p> <p>Warunek do usunięcia. O jakie urządzenia podlegające ograniczeniu hałasu chodzi? Nie ma czegoś takiego.</p>	<p>Nie unika się zagęszczenia urządzeń pracujących równocześnie na małym obszarze - potrzeba zastosowania określonego urządzenia wynika z technologii robót.</p>	<p><b>Uwaga 1</b></p> <p>Wykaz urządzeń podlegających ograniczeniu emisji hałasu znajduje się w załączniku 1 do Rozp. Ministra Gospodarki z dn. 21.12.2005r. w sprawie zasadniczych wymagań dla urządzeń używanych na zewnątrz pomieszczeń w zakresie emisji hałasu dla środowiska. Dz.U. nr 263, poz. 2202</p> <p><b>Uwaga 2</b></p> <p>Uwzględniono. Zapis zmodyfikowano: „podejmowanie działań organizacyjnych, sprzyjających ograniczaniu emisji hałasu do środowiska, unikanie nakładania się i sumowania oddziaływań o jednym charakterze”.</p>
44.	PKP PLK		Rozdział 7	s. 203	<p>Zapis: „W przypadku stwierdzenia obecności tych gatunków w pobliżu realizacji przedsięwzięcia, w celu minimalizacji potencjalnych oddziaływań negatywnych należy stosować strefy ochronne zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 6 października 2014 w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt, Dz.U. 2014 poz. 1348, odpowiednio dla gatunków”.</p>	<p>Wykonawca realizujący przedsięwzięcie „nie stosuje stref ochronnych” ale w przypadku ich występowania w rejonie planowanego przedsięwzięcia musi uzyskać zezwolenia na odstępstwa od zakazów, o których mowa w art. 60 ust. 6 ustawy o ochronie przyrody. Strefy ochronne ostoju, miejsc rozrodu i regularnego</p>	<p><b>Wprowadzono zapis:</b> „W przypadku stwierdzenia obecności tych gatunków w pobliżu realizacji przedsięwzięcia, w celu minimalizacji potencjalnych oddziaływań negatywnych należy prowadzić działania inwestycyjne z uwzględnieniem stref ochronnych określonych</p>

					Należy dokonać korekty zapisu – należy stosować strefy ochronne.	przebywania zwierząt ustala i likwiduje w drodze decyzji administracyjnych regionalny dyrektor ochrony środowiska.	w Rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 6 października 2014 w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt, Dz.U. 2014 poz. 1348, odpowiednio dla gatunków”
45.	PKP PLK		Rozdział 7	s. 203 – 205	W Prognozie wskazuje się lokalizacje poszczególnych przedmiotów ochrony poszczególnych obszarów Natura 2000 w Polsce Wschodniej. Z podanych lokalizacji i odległości tak naprawdę nie wynika – np. jakiego obszaru to przedmiot ochrony. Proponuje się wstawienie poglądowych map zawierających granice obszaru, lokalizacje poszczególnych przedmiotów ochrony (jeżeli takie dane są pozyskane z RDOŚ). Należy także dodatkowo wyjaśnić, czy w PZO / SDF dla poszczególnych obszarów wskazano zagrożenia wynikające z modernizacji linii kolejowych. Na s. 204 proszę podać aktualny tekst jednolity ustawy Prawo Ochrony Środowiska (tekst jedn. Dz. U. 2020 poz. 1219 z późn zm.).		<b>Wprowadzono odpowiednie zmiany w dokumencie</b>
46.	PKP PLK		Rozdział 9	s. 217 - 219, Tabela 289	<b>"Wskaźniki środowiskowe" przewidziane w tabeli służące do monitorowania wdrażania PPW+ wymagają pogłębionej analizy i przeformułowania:</b> <u>Oś priorytetowa: spójna sieć transportowa:</u> - wskaźnik "długość budowanych nowych lub przebudowanych odcinków infrastruktury kolejowej dla której wykorzystano rozwiązania OZE" wymaga zmiany.	Po pierwsze, transport kolejowy uzależniony jest od dostaw energii w sieci energetycznej i nie ma wpływu na wykorzystanie w swoim Energy-mix odnawialnych źródeł energii dla zastosowań trakcyjnych. Działania przedsiębiorstw energetycznych nie są związane z realizacją programu PPW+. Po drugie, jaki związek ma długość linii z wykorzystaniem OZE ze spójnością sieci transportowej? Po trzecie, należy zweryfikować, czy w ramach PPW+ budujemy nowe odcinki linii kolejowych.	<b>Uwaga uwzględniona.</b> Zaproponowany wskaźnik nie jest adekwatny do zakresu wsparcia w FEPW i nie będzie możliwy do monitorowania. Wskaźnik usunięto.
47.	PKP PLK		Rozdział 9	s. 221-222, tabela „3029”	a) <u>Kryterium:</u> Spełnienie zasady zrównoważonego rozwoju, <u>Opis stosowalności:</u> "podnoszenie świadomości ekologicznej społeczeństwa"  - należy rozważyć usunięcie kryterium. Podmioty realizujące projekty PPW+ nie prowadzą działań w zakresie podnoszenia świadomości ekologicznej społeczeństwa - jest to zadanie innych jednostek.		<b>Uwaga częściowo uwzględniona</b> <b>Ad a) Uwaga nie została uwzględniona.</b> Zrównoważone inwestycje i informacja o nich również wywołują efekt edukacyjny i wpływają na świadomość ekologiczną odbiorców/użytkowników.

				<p>b) <u>Kryterium</u>: Wpływ projektu na poprawę zdolności do adaptacji do zmian klimatu i reagowania na ryzyko powodziowe, <u>Opis stosowalności</u>: Zdolność do reagowania i adaptacji do zmian klimatu, w tym rozwój błękitno-zielonej infrastruktury, wpływ na ryzyko powodziowe (zgodnie z dyrektywą 2007/60/WE), w tym zgodność z Planem przeciwdziałania skutkom suszy, właściwym Miejskim Planem Adaptacji do Zmian Klimatu.</p> <p>- zaproponowany zakres oceny nie przystaje do opisu stosowalności i kryterium: "Deklaracja opisowa oraz zaświadczenie Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie potwierdzające zgodność z celami środowiskowymi określonymi dla jednolitych części wód".</p> <p>c) <u>Kryterium</u>: Wpływ projektu na obszary Natura 2000 oraz szlaki migracyjne zwierząt, <u>Zakres oceny</u>: Deklaracja opisowa oraz zaświadczenie/deklaracja organu odpowiedzialnego za monitorowanie obszarów Natura 2000</p> <p>- proszę uwzględnić zapis, że deklaracja jest zbędna, gdy właściwa ocena przeprowadzona została na etapie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.</p> <p>d) W tabeli przywołano nieobowiązującą ustawę Prawo wodne - obowiązuje ustawa z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne (tekst jedn. Dz. U 2021 poz. 310 z późn. zm.).</p>	<p><b>Ad. b) Uwaga została uwzględniona.</b> W opisie zaznaczono „deklarację opisową”, gdzie beneficjent ma opisać projekt w kontekście adaptacji do zmian klimatu a zaświadczenie Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie stanowi odrębny dokument związany z gospodarką wodną. Celowo zostało zastosowane kompleksowe podejście do kwestii wodnych. Mając to na względzie doprecyzowano nazwę kryterium.</p> <p><b>Ad. c) Uwaga nie została uwzględniona.</b> W przypadku przedsięwzięć mogących zawsze znacząco oddziaływać na środowisko oraz mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko przeprowadzenie postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko nie oznacza zawsze, że przeprowadzono również ocenę oddziaływania na obszary Natura 2000. Nawet jeżeli w raporcie OOS i w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach odniesiono się do kwestii obszarów Natura 2000 i stwierdzono, że przedsięwzięcie nie będzie miało wpływu na te obszary np. z uwagi na odległość od obszarów Natura 2000 – to taka sytuacja nie stanowi oceny oddziaływania na obszary Natura 2000 i oznacza konieczność wystąpienia o deklarację.<sup>1</sup></p> <p><b>Ad. d) Uwaga została</b></p>
--	--	--	--	--	---

<sup>1</sup> Wytyczne w zakresie dokumentowania postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięć współfinansowanych z krajowych lub regionalnych programów operacyjnych, Warszawa, 19 października 2015

48.	PKP PLK		Rozdział 10 - rekomendacje dla rozwiązań mających na celu zapobieganie, ograniczanie lub kompensacje przyrodniczą negatywnych oddziaływań na środowisko	s. 229	<p>Brakuje odniesienia do Karty Informacyjnej Przedsięwzięcia, która również może stanowić podstawę do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, w której zostaną nałożone m.in środki minimalizujące.</p> <p><b>pkt 2</b> - propozycje działań minimalizujących powinny odnosić się również do etapu ewentualnej likwidacji przedsięwzięcia. Raport oś powinien być sporządzony w oparciu o aktualne dane, z uwzględnieniem danych o stanie powietrza, klimacie akustycznym. W raporcie oś nie tylko analizuje się i ocenia oddziaływanie przedsięwzięcia na powietrze czy klimat akustyczny ale również na formy ochrony przyrody itd.;</p> <p><b>pkt 5</b> - prace na obiektach istniejących będą mniej oddziaływać na środowisko niż w przypadku realizacji obiektów nowych;</p> <p><b>pkt 6</b> - należy wyjaśnić, o jakich nowo powstałych ekosystemach tutaj mowa? Kto powinien prowadzić monitoring.</p>		<p><b>uwzględniona.</b> Zaktualizowano o obowiązującą ustawę</p> <p><b>Pkt. 2 – zmodyfikowano zapisy w dokumencie.</b> Wprowadzono informację o potrzebie wskazania w KIP (Karcie Informacji Przedsięwzięcia) działań minimalizujących potencjalne negatywne oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko, Zgodnie z art. 66 ust.6 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.2008.199.1227 t.j. Dz. U. z 2021.247].” Raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko powinien uwzględniać oddziaływanie przedsięwzięcia na etapach jego realizacji, eksploatacji lub użytkowania oraz likwidacji”, dlatego też zapis w pkt. 2 zmodyfikowano .</p> <p><b>Pkt 5:</b> rodzaj i skala potencjalnych oddziaływań przedsięwzięcia na środowisko wynika bezpośrednio z zakresu i skali planowanych działań. Bez zdefiniowania charakteru inwestycji nie można przesądzać, że prace na obiektach istniejących będą mniej oddziaływać na środowisko niż prace realizowane na obiektach nowopowstałych.</p> <p><b>Pkt 6 – zmieniono zapis dotyczący nowopowstałych ekosystemów.</b> W kwestii podmiotów odpowiedzialnych za monitoring uszczegółowiono zapis. [Kwestie monitoringu środowiska reguluje Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska [ Dz. U. 2001 Nr 62 poz. 627; t.j. Dz. U.</p>
-----	---------	--	---	--------	--	--	--

							z 2020 r. poz. 1219, 1378, 1565, 2127, 2338]
49.	PKP PLK		Rozdział 10	s. 229	<p>a) Zapis: "W raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko powinny znaleźć się odpowiednie propozycje działań minimalizujących na etapie budowy i eksploatacji inwestycji. Raport oddziaływania na środowisko powinien być sporządzany w oparciu o aktualne dane, z uwzględnieniem danych o stanie powietrza, klimacie akustycznych. W przypadku braku danych, rekomenduje się przeprowadzenie pomiarów kontrolnych."</p> <p>Proszę zmienić "w raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko" na "w dokumentacji środowiskowej opracowywanej na potrzeby uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach". Nie każda inwestycja będzie musiała mieć ocenę oddziaływania na środowisko. A minimalizacje można nakładać również w decyzjach wydawanych na podstawie kart informacyjnych przedsięwzięcia.</p> <p>b) Zapis: "Wskazane jest przed przystąpieniem do inwestycji wykonanie inwentaryzacji przyrodniczych (zgodnie z typami inwentaryzacji wymienionymi w załączniku do Rozdziału 7). Inwentaryzacja powinna obejmować pełen okres wegetacyjny." "Termin wykonania raport oddziaływań na środowisko powinien być tak dobrany, aby możliwe było wykonanie inwentaryzacji przyrodniczej pełnego okresu wegetacyjnego."</p> <p>- nie dysponując wiedzą na temat zakresu i lokalizacji potencjalnych projektów, nie należy wprowadzać tak generalnego warunku. Powinno to dotyczyć jedynie projektów zlokalizowanych w cennym obszarze przyrodniczym przy jednoczesnym zakresie robót o charakterze budowy/rozbudowy (a nie przebudowy).</p> <p>Nie wszystkie projekty będą musiały mieć ocenę oddziaływania na środowisko. Zwłaszcza z uwagi na informację na s. 170: "W ramach Programu Polska Wschodnia+ realizowane będą inwestycje w infrastrukturę kolejową wynikające z Krajowego Programu</p>		<p><b>Pkt a) zmodyfikowano zapis zgodnie ze wskazaniem</b> na „w dokumentacji środowiskowej opracowywanej na potrzeby uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach”</p> <p><b>Pkt b)</b> wprowadzony zapis ma charakter zalecenia i dotyczy jedynie przedsięwzięć dla których w myśl ustawy z dnia 3 października 2008 r. [Dz.U.2008.199.1227 t.j. Dz. U. z 2021.247] konieczne jest sporządzenie raportu o oddziaływaniu przedsięwzięć na środowisko.</p> <p>Wykonywanie inwentaryzacji przyrodniczych w pełnym cyklu rocznym, traktowane jest jako tzw. „dobra praktyka”. Wykonywanie inwentaryzacji przyrodniczych w pełnym cyklu rocznym, ze względu na różne terminy obserwacji organizmów chronionych, począwszy od okresu wegetacji, rozrodu przez okresy migracji czy po okres zimowania. Dopiero w ten sposób przeprowadzona inwentaryzacja pozwala zweryfikować z dużym prawdopodobieństwem charakter danego obszaru i jego wykorzystanie przez interesujące nas (potencjalnie narażone) gatunki bądź siedliska.</p> <p>Pkt) „Proszę poprawić cały dokument i przypisać, kto miałby odpowiadać za realizację poszczególnych rekomendacji...” – wskazanie</p>

					<p><i>Kolejowego, obejmujące przebudowę, modernizację lub rewitalizację wybranych odcinków linii kolejowych".</i></p> <p>c) Zapis: <i>"Rekomenduje się wprowadzenie systemu monitorowania stanu gatunków i siedlisk będących przedmiotem ochrony w „nowo powstałych” ekosystemach. Monitoring powinien być prowadzony z uwzględnieniem pór roku, w których dany gatunek bytuje."</i></p> <p>- Proszę poprawić cały dokument i przypisać, kto miałby odpowiadać za realizację poszczególnych rekomendacji. Przykładowo powyższa rekomendacja nie powinna być adresowana do beneficjentów programu takich jak PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.</p>		<p>podmiotów odpowiedzialnych za realizację rekomendacji nie jest przedmiotem przeprowadzanej OOŚ [ustawa z dnia 3 października 2008 r. [Dz.U.2008.199.1227 t.j. Dz. U. z 2021.247]</p>
50.	PKP PLK		Rozdział 10 Rekomendacja dla rozwiązań mających na celu adaptację i mitygację zmian klimatu	s. 230	<p>Zapis <i>"Pkt 7 Wprowadzenie zieleni izolacyjnej, nasadzeń drzew i krzewów"</i></p> <p>W przypadku linii kolejowych jest to tak naprawdę niemożliwe, co wynika z przepisów prawa, w szczególności bezpieczeństwa ruchu kolejowego w związku z usytuowaniem drzew i krzewów w sąsiedztwie linii kolejowych.</p>		<p>Zapis nie dotyczy inwestycji kolejowych. Zapis dotyczy potencjalnych oddziaływań negatywnych dla działań w ramach osi priorytetowej 2: Energia, przyroda, klimat.</p>
51.	PKP PLK		Rozdział 10	s. 230	<p>Zapis: <i>"Rekomenduje się podejmowanie działań technicznych i organizacyjnych w zakresie: 1. Ograniczania przepustowości ciągów wprowadzających ruch do centrów miast i budowę sieci dobrze skomunikowanych parkingów buforowych."</i></p> <p>Proszę uzupełnić "ciągów wprowadzających ruch DROGOWY".</p>	<p>To ruch drogowy jest istotnym źródłem emisji CO2 do atmosfery.</p>	<p>Ruch drogowy jest kluczowym jednak nie jedynym źródłem emisji zanieczyszczeń do powietrza.</p>
52.	PKP PLK		Załącznik 1,	s. 254	<p>Efekt bariery - jw. Prowadzone przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. badania wskazują, że linie kolejowe nie stanowią bariery dla przemieszczania się zwierząt i większość z nich swobodnie przekracza torowisko.</p>		<p><b>Uwzględniono</b></p>
53.	PKP PLK		Załącznik 1	s. 258	<p>Proszę przeredagować zdanie: <i>W wyniku nowych inwestycji drogowych i modernizacji linii kolejowych może wzrosnąć ryzyko wypadków drogowych, co zminimalizować można dzięki podejmowanym środkom łagodzącym takim jak stosowanie ograniczeń prędkości, spowalniacze na pasie drogowym, inteligentnego oświetlenia</i></p>	<p>Modernizacja linii kolejowych przyczynia się do poprawy bezpieczeństwa ruchu kolejowego, pieszego, czy drogowego, np. poprzez budowę bezkolizyjnych wiaduktów i przejść (kładki dla pieszych lub przejść podziemnych).</p>	<p><b>Uwzględniono</b></p>

54.	PKP PLK		Zał. 5	s. 302	<i>przejsć.</i> O jakim KPK do 2030 jest mowa w zdaniu?: ...który jak wskazano w dokumencie jest w pełni komplementarny z priorytetami inwestycyjnymi wskazanymi w Krajowym Programie Kolejowym do 2030. Taki dokument jeszcze nie powstał.		Uwzględniono
-----	---------	--	--------	--------	---	--	--------------

**Zestawienie odpowiedzi Wykonawcy Prognozy do uwag zgłoszonych przez Generalną Dyрекcję Ochrony Środowiska  
(pismo DOOŚ-TSOOŚ.410.1.2021.BW z dnia 31 marca 2021 r.)**

I.p.	Uwaga GDOŚ	Komentarz
<b>Dot. oddziaływania na obszary chronione, w tym Natura 2000</b>		
1.	... na str. 114 napisano „W większości przypadków planowane w Programie interwencje mają charakter mało inwazyjny lub wręcz pomijalny dla środowiska (typ A). Szczegółowo przeanalizowano przedsięwzięcia typu B i C”. Przez przedsięwzięcia z kategorii B i C, zgodnie z Tabelą 223 należy rozumieć typy projektów mogące dotyczyć przedsięwzięć w rozumieniu Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r. poz. 1839). W rozdziale 5.2. dotyczącym przewidywanych oddziaływań na obszary chronione, w tym obszary Natura 2000 analizom poddano jednak tylko wpływ inwestycji drogowych i kolejowych na te obszary, pomijając pozostałe typy projektów zaliczonych do kategorii B i C (np. rozwój infrastruktury elektroenergetycznej). Niezbędne jest uzupełnienie tych analiz.	<b>Uwagę uwzględniono</b>  Uzupełniono analizy: W związku z realizacją przedsięwzięć planowanych do wykonania w ramach Osi priorytetowej 2 Energia, przyroda, klimat, obejmujących budowę nowych lub przebudowę odcinków sieci dystrybucyjnych, inwestycji w tradycyjną infrastrukturę (np. sieci trakcyjne, układ torowy, zajezdnie, przystanki) oraz przedsięwzięć towarzyszących, jak np. węzły przesiadkowe, ścieżki rowerowe, wymiana oświetlenia ulicznego, czy też projektów obejmujących przedsięwzięcia infrastrukturalne w ramach adaptacji do zmian klimatu i kreowania zielonych miejsc trzecich nie przewiduje się potencjalnego negatywnego oddziaływania na obszary chronione, w tym obszary Natura 2000, gdyż realizacja projektów z 2 osi priorytetowej w ramach PPW+ będzie w głównej mierze następowała na obszarze terenów miast, które obejmują głównie ekosystemy antropogeniczne. Kierując się jednak zasadą przezorności, w sytuacji gdy planowane inwestycje byłyby zlokalizowane w pobliżu obszaru chronionego, potencjalne negatywne oddziaływanie może mieć miejsce podczas fazy realizacji inwestycji i może obejmować płoszenie zwierząt, chwilowe zwiększenie emisji zanieczyszczeń, wzmożony hałas, natomiast będzie ono miało charakter chwilowy i odwracalny.
2	W przypadku inwestycji drogowych przytoczono wnioski z prognoz dla Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 (z perspektywą do 2025 r.) oraz Programu Budowy 100 Obwodnic na lata 2020-2030, na podstawie których stwierdzono, że realizacja założeń PPW+ nie spowoduje znaczącego negatywnego oddziaływania na obszary Natura 2000. Przedstawiony wniosek należy zweryfikować, ponieważ do ww. dokumentów niedawno wydane zostały opinie GDOŚ (pismo z dnia 27 października 2020 r., znak: DOOŚ-SOOŚ.410.7.2020.TW/KSz oraz pismo z dnia 3 listopada 2020 r., znak: DOOŚ-SOOŚ.410.10.2020.TW), w których zakwestionowano brak możliwości wystąpienia znaczącego negatywnego oddziaływania na obszary Natura 2000 w wyniku realizacji postanowień tych dokumentów.	<b>Analizy uzupełniono zgodnie z uwagami.</b>
3	Dodatkowo na str. 123 i 124 prognozy wskazano, że w wyniku realizacji założeń ww. dokumentów „nie można uniknąć pewnych kolizji konkretnych inwestycji” z obszarami Natura 2000. Żeby zlikwidować wynikające z powyższego nieścisłości należy sporządzić i zamieścić w prognozie zestawienie wszystkich obszarów Natura 2000, z którymi może wystąpić kolizja z wyniku realizacji założeń PPW+	<b>Uwagę uwzględniono</b>  Dokonano zestawienia tabelarycznego projektów dot. obwodnic, których realizacja może wiązać się z oddziaływaniem na Obszary Natura 2000 na obszarze Polski Wschodniej i regionu mazowieckiego regionalnego.
4	W przypadku inwestycji kolejowych, jako że PPW+ nie przewiduje	<b>Rozdział uzupełniono o wymagane analizy</b> przytaczając zapisy z prognozy dla istniejących dokumentów z

	<p>budowy nowych linii kolejowych, tylko ich przebudowę i modernizację, na str. 125 prognozy sformułowano następujący wniosek „przyjmuje się, że ich realizacja nie będzie generowała istotnych, negatywnych zmian w środowisku przyrodniczym, w tym nie będzie istotnie negatywnie oddziaływać na obszary prawnie chronione” (str. 125). Należy wyjaśnić na jakiej podstawie wyciągnięto taki wniosek (należy przytoczyć odpowiednie zapisy z prognoz dla istniejących dokumentów z zakresu rozwoju infrastruktury kolejowej lub dokonać analizy oddziaływania tego typu inwestycji na poszczególne elementy środowiska przyrodniczego). Podsumowując, należy zweryfikować główny wniosek przedstawiony w rozdziale 5.2., zgodnie z którym nie zidentyfikowano możliwości wystąpienia znaczących negatywnych oddziaływań na obszary chronione, w tym obszary Natura 2000 w wyniku realizacji postanowień PPW+;</p>	<p>zakresu rozwoju infrastruktury kolejowej - Prognoza oddziaływania na środowisko dla projektu dokumentu „PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. – zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku. Zweryfikowano i uzupełniono odpowiednie zapisy.</p>
5	<p>... na str. 3 napisano:          „oddziaływania transgraniczne – w rozdziale 6 prognozy wskazano, że „w przypadku analizowanego PPW+ brak jest podstaw do jednoznacznej identyfikacji ryzyka wystąpienia znaczących negatywnych oddziaływań na kraje sąsiednie, które implikowałyby konieczność przeprowadzania dla niego tzw. postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko” (str. 172 prognozy), zaś we wnioskach na str. 227 napisano, że „realizacja przedsięwzięć drogowych i kolejowych może powodować potencjalne lokalne oddziaływania transgraniczne na środowisko w związku z emisją hałasu, zanieczyszczeń powietrza, zanieczyszczeń wód powierzchniowych i podziemnych oraz gleb podczas prowadzenia prac na odcinkach przygranicznych (oddziaływania bezpośrednie) oraz w pobliżu odcinków kolidujących z korytarzami ekologicznymi o randze międzynarodowej (oddziaływania pośrednie)”. Należy uspołnić wnioski w tym zakresie. Ponadto w opracowaniu kilkakrotnie pojawia się sformułowanie „oddziaływania transgraniczne”, które jest sformułowaniem błędnym;</p>	<p><b>Uwagę uwzględniono</b></p> <p>Zgodnie z zaleceniem uspołniono zapis w zakresie transgranicznego oddziaływania. Poprawiono zapisy z „transgraniczny” na „transgraniczny”: stanowiące ewidentne omyłki pisarskie.</p>
6	<p>monitoring – zaplanowana metodyka monitoringu skutków realizacji postanowień PPW+ na środowisko przyrodnicze, która zakłada badanie tendencji zmian wskaźników ex ante (przed rozpoczęciem interwencji), on-going (realizowane na etapie wdrażania programu) oraz ex post (po zakończeniu realizacji PPW+) jest poprawna. Jednak zaproponowane w Tabeli 289 wskaźniki środowiskowe nie pozwolą na uzyskanie informacji o faktycznym wpływie realizacji postanowień PPW+ na środowisko przyrodnicze oraz na ocenę skuteczności zaproponowanych działań minimalizujących/kompensacyjnych, ponieważ nie mają one charakteru środowiskowego. Na str. 205 prognozy napisano „Wprowadzenie środków kompensacyjnych wymaga monitorowania ich skuteczności w trakcie i po wdrożeniu (...)”, jednak brak dedykowanego wskaźnika. Monitoring powinien umożliwić weryfikację wniosków, które przedstawiono w prognozie. Przykładowo, w prognozie wskazano, że działania przewidziane w PPW+ przyczynią się w perspektywie</p>	<p><b>Uwagę uwzględniono</b></p> <p>W punkcie uzupełniono opis o propozycje 5 wskaźników opisujących jakość środowiska oraz działania minimalizujące/kompensacyjne mających charakter kontekstowy dla działań FEPW.</p>



	długoterminowej do poprawy jakości powietrza oraz pozytywnie wpłyną na zdrowie mieszkańców poprzez zmniejszenie emisji dwutlenku węgla. Nie zaproponowano jednak wskaźnika, który umożliwiłby zbadanie i potwierdzenie tego wniosku. Wobec tego wskazane jest rozszerzenie listy wskaźników monitoringowych o typowo środowiskowe;	
7	... na str. 4 napisano: „środowiskowe kryteria wyboru projektów – jako jedno z kryteriów zaproponowano „wpływ projektu na obszary Natura 2000 oraz szlaki migracyjne zwierząt” – należy doprecyzować jaki rodzaj wpływu projektu na te obszary jest wymagany/rekomendowany;”	<b>Uwagę uwzględniono</b>  W tabeli dookreślono kryterium
8	... na str. 3 napisano: „oddziaływania transgraniczne – w rozdziale 6 prognozy wskazano, że „w przypadku analizowanego PPW+ brak jest podstaw do jednoznacznej identyfikacji ryzyka wystąpienia znaczących negatywnych oddziaływań na kraje sąsiednie, które implikowałyby konieczność przeprowadzania dla niego tzw. postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko” (str. 172 prognozy), zaś we wnioskach na str. 227 napisano, że „realizacja przedsięwzięć drogowych i kolejowych może powodować potencjalne lokalne oddziaływania transgraniczne na środowisko w związku z emisją hałasu, zanieczyszczeń powietrza, zanieczyszczeń wód powierzchniowych i podziemnych oraz gleb podczas prowadzenia prac na odcinkach przygranicznych (oddziaływania bezpośrednie) oraz w pobliżu odcinków kolidujących z korytarzami ekologicznymi o randze międzynarodowej (oddziaływania pośrednie)”. Należy uspoźnić wnioski w tym zakresie. Ponadto w opracowaniu kilkakrotnie pojawia się sformułowanie „oddziaływania transgeniczne”, które jest sformułowaniem błędnym;	<b>Uwagę uwzględniono</b>  Zgodnie z zaleceniem uspoźniono zapis w zakresie transgranicznego oddziaływania. Poprawiono zapisy z „transgeniczny” na „transgraniczny”: stanowiące ewidentne omyłki pisarskie.
9	należy doprecyzować co należy rozumieć przez wniosek „Założenia zawarte w PPW+ odnośnie nakreślonych w nim działań, wskazują, iż realizacja wspieranych przez Program projektów będzie miała pozytywny wpływ na zmiany klimatu” (str. 133 prognozy);	<b>Uwaga uwzględniona</b>  Doprecyzowano w tekście, iż chodzi zarówno o zwiększenie potencjału adaptacyjnego obszarów miejskich do zachodzących zmian klimatu, jak i lokalny wpływ na spowolnienie tych zmian poprzez minimalizację emisji gazów cieplarnianych do atmosfery.
10	oddziaływania transgraniczne – w rozdziale 6 prognozy wskazano, że „w przypadku analizowanego PPW+ brak jest podstaw do jednoznacznej identyfikacji ryzyka wystąpienia znaczących negatywnych oddziaływań na kraje sąsiednie, które implikowałyby konieczność przeprowadzania dla niego tzw. postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko” (str. 172 prognozy), zaś we wnioskach na str. 227 napisano, że „realizacja przedsięwzięć drogowych i kolejowych może powodować potencjalne lokalne oddziaływania transgraniczne na środowisko w związku z emisją hałasu, zanieczyszczeń powietrza, zanieczyszczeń wód powierzchniowych i podziemnych oraz gleb podczas prowadzenia prac na odcinkach przygranicznych (oddziaływania bezpośrednie) oraz w	<b>Uwagę uwzględniono</b>  Zgodnie z zaleceniem uspoźniono zapis w zakresie transgranicznego oddziaływania. Poprawiono zapisy z „transgeniczny” na „transgraniczny”: stanowiące ewidentne omyłki pisarskie.

	<p>pobliżu odcinków kolidujących z korytarzami ekologicznymi o randze międzynarodowej (oddziaływania pośrednie)". Należy uspoźnić wnioski w tym zakresie. Ponadto w opracowaniu kilkakrotnie pojawia się sformułowanie „oddziaływania transgeniczne”, które jest sformułowaniem błędnym;</p>	
11	<p>Tabelę stanowiącą zestawienie oddziaływań poszczególnych typów przedsięwzięć na poszczególne komponenty środowiska (załącznik 9) należy przedstawić w podziale na etap budowy i realizacji. Zastosowany w legendzie podział na oddziaływania dominujące pozytywne i negatywne jest niejasny. Nie wiadomo, czy słowo „dominujące” oznacza częstość występowania czy siłę oddziaływania (oddziaływanie znaczące) czy jeszcze jakąś inną jego charakterystykę. Metodyka podziału oddziaływań na kategorie powinna być precyzyjnie wyjaśniona. Przedstawienie oddziaływań w tabeli powinno być zgodne z tym opisem. Jeżeli możliwe jest wystąpienie oddziaływań znaczących, pozytywnych lub negatywnych, powinny one zostać wyróżnione w tabeli. Ponadto należy zapewnić odpowiednią czytelność tabeli, ponieważ część treści w chwili obecnej jest poucinana;</p>	<p><b>Tabela została zweryfikowana z uwzględnieniem zmian w dokumencie FEPW.</b></p>
12	<p>Wśród załączników mapowych brakuje mapy przedstawiającej lokalizację planowanych na terenie Polski Wschodniej obwodnic</p>	<p><b>Uwagę uwzględniono</b></p> <p>Planowane inwestycje związane z budową obwodnic wymienionych w Programie Budowy 100 Obwodnic na lata 2020-2030 wraz ze wskazaniem potencjalnych kolizji przestrzennych z obszarami Natura 2000 na obszarze Polski Wschodniej i regionu mazowieckiego regionalnego przedstawiono na zał. mapowym.</p>
13	<p>na mapach przedstawiających przebieg linii kolejowych na tle obszarów Natura 2000 i korytarzy ekologicznych (załączniki mapowe nr 5 i 6) należy zaznaczyć odcinki istniejące, w realizacji, w przetargu lub inne kategorie w miarę posiadanych informacji (ze szczególnym uwzględnieniem Wschodniej Magistrali Kolejowej), podobnie jak to zrobiono w przypadku załączników mapowych nr 3 i 4, dotyczących infrastruktury drogowej.</p>	<p><b>Uwagę uwzględniono</b></p> <p>Załączniki mapowe opracowano na podstawie Prognozy oddziaływania na środowisko dla projektu dokumentu „PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. – zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku. Kategorie zamierzeń inwestycyjnych dotyczących infrastruktury kolejowej przedstawiono w podziale na inwestycje dotyczące budowy, rozbudowy i przebudowy na tle obszarów Natura 2000 oraz korytarzy ekologicznych.</p>