

Uwagi zgłoszone w trakcie konsultacji społecznych do Prognozy Oddziaływania na Środowisko Indykatywnego Wykazu Projektów Dużych dla Programu Operacyjnego „Infrastruktura i Środowisko”

	Instytucja zgłaszająca uwagę	Uwaga	Odpowiedź
1	Komisja Europejska	Odniesienie się w dokumencie do kwestii związanych z przystosowaniem się do zmian klimatycznych oraz emisji CO2 jak również uzupełnienie programu o rozdział dotyczący odniesienia się do realizacji przez program zasady zrównoważonego rozwoju.	Dodano na ten temat rozdział do Programu oraz <i>Prognozy</i> .
2	GDDKiA	Przedstawiona Prognoza... odnosi się głównie do oddziaływania na środowisko przyrodnicze. Analiza wpływu na zdrowie i życie ludzi została przedstawiona w marginalnym stopniu. Ponieważ człowiek jest również elementem środowiska (zgodnie z obowiązującymi przepisami) — zagadnienie to powinno być uwzględnione w wykonywanych na potrzeby Prognozy analizach.	Podejście uszczegółowiono w załączniku dot. metodyki.
3	GDDKiA	W przedstawionej Prognozie zawarto nieprawidłowe wnioski odnośnie oddziaływania nowych inwestycji drogowych na zdrowie ludzi (pozytywne oddziaływanie jest pomijane). Z uwagi na fakt wyprowadzenia ruchu tranzytowego z centrów miast oraz „kanalizowanie” ruchu na nowych (odpowiednio zabezpieczonych) przebiegach, nastąpi znaczne zmniejszenie: oddziaływań akustycznych, zanieczyszczenia powietrza, zagrożeń wypadkami, a także ryzyka wystąpienia poważnych awarii. Dodatkowo z uwagi na fakt, że przy budowie nowych inwestycji dotrzymywane są najwyższe standardy w zakresie ochrony środowiska, potencjalne oddziaływania są minimalizowane (np. w zakresie odprowadzania ścieków, ochrony akustycznej, zmian krajobrazu, przerywania korytarzy migracyjnych).	<i>Prognoza</i> ma charakter ostrzegawczy i koncentruje się na potencjalnych zagrożeniach. Niemniej jednak analizowano niektóre z tych oddziaływań w <i>Prognozie</i> .

4	GDDKiA	<p>W Prognozie nie przedstawiono analizy w zakresie możliwości zastosowania rozwiązań alternatywnych. Z uwagi na charakter dokumentu, powinien to być jeden z jego głównych elementów (gdyż tylko przy takim stopniu uogólnienia można pewne elementy oceniać). Formułowanie wniosków, że: „(...) alternatywy (przedsięwzięć) winny być i będą określane na etapie planowania inwestycji.” jest niedopuszczalne.</p>	<p>Zgodnie z art.5 ust.2 dyrektywy 2001/42/WE z dnia 27 czerwca 2001 r. w sprawie oceny wpływu niektórych planów i programów na środowisko „Sprawozdanie dotyczące środowiska, (...) zawiera informacje, które mogą być racjonalnie wymagane, z uwzględnieniem obecnego stanu wiedzy i metod oceny, zawartości i poziomu szczegółowości planu lub programu, jego stadium procesie podejmowania decyzji oraz zakresu, w jakim niektóre sprawy mogą zostać ocenione na różnym etapie tego procesu, w celu uniknięcia powielania oceny.</p> <p>Również art. 9 preambuły ww. dyrektywy precyzuje, iż: (...) Państwa Członkowskie powinny uwzględnić, tam gdzie to stosowne, fakt, że oceny będą prowadzone na różnych szczeblach hierarchii planów i programów.</p> <p>Biorąc powyższe pod uwagę właściwe rozwiązania alternatywne odnoszące się do systemu dróg winny zostać rozpatrzone w trakcie dokumentu strategicznego wyższego rangą niż program operacyjny (tj. strategii dla danego sektora), a w przypadku podjęcia decyzji o realizacji projektu rozwiązanie alternatywne winno być zaproponowane w ramach właściwego raportu z oceny oddziaływania na środowisko. Podawanie alternatyw na poziomie dokumentu prognozy byłoby nieuzasadnione – alternatywny wariant systemowy winien być opracowany w prognozie dla strategii sektorowej. Na etapie przygotowania projektów wszystkie projekty infrastrukturalne będą przedmiotem oceny oddziaływania na środowisko – w prawidłowo przygotowany raport zawiera warianty inwestycji, w przypadku inwestycji drogowej warianty przebiegu trasy. Zgodnie z zapisami prognozy w przypadku rozwiązań dotyczących transportu program sam w sobie zawiera alternatywy – projekty kolejowe, projekty związane ze rozwojem transportu morskiego, przyjaznemu środowisku transportowi miejskiemu w obszarach metropolitalnych, rozwojem transportu intermodalnego.</p>
5	GDDKiA	Przeprowadzona w Prognozie ocena oddziaływania na	Jest to prognoza ostrzegawcza wskazująca potencjalne

		<p>środowisko poszczególnych grup projektów (szczególnie w zakresie budowy dróg) nie jest wystarczająca do formułowania wniosków na temat szczególnie znaczącego oddziaływania na środowisko. W Prognozie przedstawiono jedynie możliwość wystąpienia pewnych konfliktów z uwagi na kolizyjną lokalizację inwestycji (choć w wielu przypadkach dokładna lokalizacja nie jest jeszcze znana), nie przeanalizowano jednak, czy potencjalne konflikty można zneutralizować lub znacznie ograniczyć. W związku z powyższym, niedopuszczalne jest formułowanie takich wniosków bez uwzględnienia między innymi:</p> <p>a) wpływu na zdrowie i życie ludzi, b) wpływu przeprowadzonych działań łagodzących na stwierdzone oddziaływania.</p>	<p>konflikty, a nie rozstrzygająca szczegółowe kwestie, które są wymagane przy ocenie oddziaływania na środowisko poszczególnych inwestycji.</p> <p>Prawdopodobieństwo wystąpienia konfliktu nie jest równoznaczne z pewnością wystąpienia szkód, gdyż może to być konflikt formalno-prawny (np. zakaz realizacji inwestycji na obszarze Natura 2000). Szkody można minimalizować lub eliminować poprzez działania zapobiegające (mitygujące).</p>
6	GDDKiA	<p>W przypadku wielu inwestycji drogowych ostateczny przebieg jest jeszcze nie ustalony. Ponieważ jednym z najważniejszych zagadnień przy lokalizacji inwestycji drogowych jest unikanie konfliktów środowiskowych, to bardzo prawdopodobne jest, że wiele z wymienionych w prognozie konfliktów z obszarami chronionymi uda się uniknąć poprzez odpowiednie wyznaczenie przebiegu drogi, ewentualnie — zminimalizować poprzez zastosowanie środków ochronnych i kompensacji przyrodniczej.</p>	<p>Autorzy <i>Prognozy</i> podzielają ten pogląd i wielokrotnie wskazywano takie podejście w <i>Prognozie</i> dla uniknięcia negatywnych skutków środowiskowych. W szczególności analiza na etapie oceny projektów powinna zapewnić racjonalne warianty przebiegu trasy i uzasadnienie wyboru takiego, który powoduje najmniejsze konflikty środowiskowe. Przy czym konieczne jest analizowanie danego przedsięwzięcia w powiązaniu z całym systemem drogowym, a nie jako odrębnego zadania. Kwestie te winny być szczegółowo przeanalizowane na etapie przygotowania raportu z oceny oddziaływania na środowisko, który powinien również wskazywać adekwatne sposoby kompensacji przyrodniczej, w przypadku gdy kolizja z obszarem cennym przyrodniczo jest nieunikniona.</p>
7	GDDKiA	<p>Przedstawiona w Prognozie ocena zagrożeń bioróżnorodności poszczególnych projektów nie jest wiarygodna. W analizie tej uwzględniono 3 elementy: sieć obszarów Natura 2000, obszary chronione, sieć ECONET-POLSKA. Ponieważ każdy z analizowanych układów składa się w znacznej mierze z tych samych elementów (w większości te same obszary wchodzi do każdego z tych 3</p>	<p>Wykonawca Prognozy nie ocenił skali szkód, jakie wystąpią w środowisku w skutek realizacji danego przedsięwzięcia, lecz zidentyfikowano potencjalne konflikty (m.in. z obszarami Ekologicznej Sieci Natura 2000). Zastosowana w <i>Prognozie</i> metodyka klasyfikacji poziomu zagrożeń miała na celu stworzenie rankingu inwestycji ze względu na możliwość wystąpienia poważnych konfliktów</p>

		systemów), w wielu przypadkach nastąpiło 3-krotne zwiększenie wartości oddziaływania (choć wystąpiła tylko jedna kolizja). Dodatkowo, nie uwzględniono wszystkich potencjalnych kolizji (z obszarami Natura 2000), jakie mogłyby wystąpić.	przyrodniczo – przestrzennych. W żadnym wypadku nie należy traktować tej klasyfikacji jako ilościowej oceny skali możliwych skutków środowiskowych. Szczegółowo kwestię tę rozwinięto w załączniku metodycznym.
8	GDDKiA	Przyjęte w Prognozie kryteria w zakresie oddziaływania na obszary Natura 2000 są nieodpowiednie. Zrozumiałe jest, że z uwagi na brak dokładnych informacji o planowanych do realizacji inwestycjach, należy przyjąć pewne umowne parametry (np. odległość od obszarów Natura 2000), jednak założenie 10 kilometrowego oddziaływania inwestycji drogowych jest niedopuszczalną nadinterpretacją. W zależności od rodzaju inwestycji powinny być uwzględnione odpowiednie zasięgi oddziaływania. W przypadku dróg, realny, bezpośredni zasięg należałoby ograniczyć do około 1 kilometra, z uwzględnieniem wrażliwości przedmiotu ochrony na danym obszarze. Bez uwzględnienia co najmniej tych dwóch elementów, w Prognozie będą pojawiać się błędy i nadinterpretacje, takie jak w przypadku określenia wysokiego stopnia konfliktowości odcinka drogi ekspresowej S7 Lubień-Rabka (projekt nr 201). Odcinek ten położony jest w odległości około 3 km od potencjalnego obszaru „Raba z Mszanką”, którego przedmiotem ochrony są pewne gatunki zwierząt wodnych (między innymi minóg strumieniowy i głowacz białołętwy). W opinii GDDKiA znaczna odległość z jednej strony, a z drugiej — rodzaj wrażliwości przedmiotu ochrony (przede wszystkim na pogorszenie jakości wody w rzekach), nie uprawnia do twierdzeń o wysokim stopniu konfliktowości.	Kryterium odległości 10 km do miejsca realizacji inwestycji miało na celu przede wszystkim zidentyfikowanie, do jakiego stopnia przestrzenna dystrybucja potencjalnych zamierzeń inwestycyjnych powoduje, iż sąsiadują/kolidują one z obszarami systemu Sieci Natura 2000 (już wyznaczonymi lub planowanymi do ustanowienia). Informacja ta zastała wykorzystana przez autorów <i>Prognozy</i> do identyfikacji obszarów potencjalnie narażonych na oddziaływania i do wstępnej oceny negatywnych skutków. Jest oczywiste, że kryterium odległości ma tylko pośrednie znaczenie dla oszacowania skali narażenia, gdyż dla identyfikacji ryzyka konieczne jest w pierwszej kolejności ustalenie wrażliwego receptora czynników oddziałujących oraz drogi narażenia.
9	GDDKiA	W Prognozie nie uwzględniono zagadnienia i problemów związanych ze statusem prawnym potencjalnych ptasich obszarów Natura 2000, na których zgodnie z Dyrektywą Rady nr 79/409/EWG z dnia 2 kwietnia 1979 roku w sprawie ochrony dzikich ptaków nie można lokalizować inwestycji, które negatywnie oddziaływać będą na przedmiot ochrony. Takie rozumienie przepisów Dyrektywy potwierdził Europejski	<i>Prognoza</i> odwołuje się do wymagań prawnych w tym zakresie natomiast dla bardziej klarownego przedstawienia tej kwestii rozwinięto ją w rozdziale 3.

		Trybunał Sprawiedliwości wyrokiem z dnia 2 sierpnia 1993 w sprawa nr C-355/90 przeciwko Hiszpanii.	
10	GDDKiA	W Prognozie niewystarczająco przeanalizowano zagadnienia związane z kumulowaniem oddziaływań (np. w aspekcie migracji zwierząt, realizacji wielu inwestycji w tych samych horyzontach czasowych i tych samych korytarzach transportowych). Nie przedstawiono też wystarczających zaleceń mających ograniczyć występowanie skumulowanych negatywnych oddziaływań.	Kwestie te zostały ocenione adekwatnie do posiadanych informacji. Zespół autorski nie jest w stanie wykonać szczegółowych analiz w tym zakresie zwłaszcza, że nie stwierdzono realizacji wielu przedsięwzięć liniowych w tych samych korytarzach transportowych.
11	GDDKiA	W przedstawionej Prognozie nie przeanalizowano w wystarczający sposób zagadnień związanych z możliwością wystąpienia poważnych awarii. Pomimo zamieszczonych stwierdzeń, że przy pewnych rodzajach inwestycji eksploatacja w niewielki sposób oddziałuje na środowisko, a główne zagrożenia związane są z nadzwyczajnymi wypadkami, nie ujęto tego w analizach. Ponieważ poważne awarie mogą powodować znaczne skutki środowiskowe, ten parametr powinien być także analizowany (choćby na podstawie analiz statystycznych).	Parametr ten był analizowany w analizie pól konfliktów.
12	GDDKiA	W Prognozie w marginalny sposób przedstawiono oddziaływanie na środowisko przyrodnicze przedsięwzięć innych niż liniowe. Prezentacja negatywnych oddziaływań związanych głównie z transportem, bez przedstawienia odniesienia do oddziaływania innych inwestycji jest nieprawidłowa. Jako przykład może służyć opisanie etapu likwidacji inwestycji, gdzie nieuwzględniono innych inwestycji niż liniowe.	Z przeprowadzonej analizy wynika, że ponad 80% zidentyfikowanych zamierzeń inwestycyjnych w ramach projektów proponowanych do realizacji POliŚ realizowanych będzie na terenach miejskich lub w ich bezpośrednim sąsiedztwie, które dla potrzeb niniejszej <i>Prognozy</i> uznano za obszary o niewielkim znaczeniu dla utrzymania bioróżnorodności przyrodniczej w skali kraju. Tymczasem znaczna część inwestycji liniowych, w tym zwłaszcza budowa nowych odcinków dróg, realizowana będzie na obszarach, których utrzymanie bioróżnorodności większe, a dla niektórych nawet kluczowe. Dlatego skoncentrowano się na ocenie skutków środowiskowych tych inwestycji. Również przekształcenia powierzchni, jakie mogłyby wystąpić przy realizacji inwestycji innych niż liniowe, były istotnie mniejsze.
13	GDDKiA	Przedstawione w Prognozie materiały na temat oddziaływania inwestycji drogowych i kolejowych nie upoważniają autorów do formułowania wniosków na temat bardziej negatywnego	W opinii autorów <i>Prognozy</i> oddziaływanie lokalne inwestycji drogowych na zmiany jakości środowiska jest w większości przypadków porównywalne z oddziaływaniem obiektów

		<p>oddziaływania inwestycji drogowych. Bez przeprowadzenia między innymi analizy poważnych awarii, porównania zagadnień związanych z problemem ścieków, blokowania korytarzy migracyjnych, formułowanie takich wniosków wydaje się bezpodstawne.</p>	<p>punktowych tj. oczyszczalni ścieków, obiektów gospodarki odpadami. Jednak już oddziaływanie na funkcjonowanie ekosystemów wydaje się istotnie większe m.in. ze względu na znacznie większą powierzchnię poddaną podwyższonym oddziaływaniom.</p> <p>W tej sytuacji uznano, że realizacja <i>Programu</i> rozwoju infrastruktury drogowej w porównaniu do innych grup przedsięwzięć wskazanych do realizacji w Indykatorywnym Wykazie powodować będzie największe skutki środowiskowe, co nie przesądza, iż oddziaływania te nie będą mieścić się w granicach dozwolonych prawem.</p>
14	GDDKiA	<p>W niektórych miejscach przedstawione w Prognozie informacje mają tendencyjny charakter (szczególnie w aspekcie porównań kolei i transportu drogowego). Jako przykład może posłużyć cytata: „analizy pokazują, że zmniejsza się ekspozycja ludności na hałas kolejowy, co spowodowane jest wymianą taboru kolejowego oraz wyremontowaniem torów”. Tymczasem w odniesieniu do transportu drogowego wykazano, że budowa nowych dróg i wyprowadzanie ruchu z centrów miast ma bardzo ograniczony wpływ na zdrowie ludzi. Niezrozumiale jest również zastosowanie obniżonych wskaźników oddziaływań opisujących konflikty przyrodnicze w przypadku transportu kolejowego.</p>	<p>Oba stwierdzenia zacytowane z <i>Prognozy</i> są prawdziwe. Jest faktem, iż oddziaływanie akustyczne transportu kolejowego zmniejsza się, co pokazują wyniki monitoringu. Modernizacja transportu kolejowego przewidywana w ramach <i>Programu</i> powinna tę tendencję utrwalac, tym bardziej, że <i>Wykaz</i> zasadniczo nie zawiera projektów, które spowodowałyby powstanie nowych szlaków kolejowych. Natomiast wszelkie dostępne Autorom <i>Prognozy</i> analizy znaczenia czynników wpływających na stan zdrowotności populacji wskazują, że oddziaływanie środowiskowe, w tym zanieczyszczenia komunikacyjne, stanowią w zależności od źródła od 5 do 15% czynników powodujących utratę zdrowia lub życia, znacznie ustępując pola czynnikom tj. uwarunkowania genetyczne, dieta i styl życia. Dlatego istotne dla jakości życia ograniczenie uciążliwości komunikacyjnych nie przekłada się w porównywalnym stopniu na ograniczenie skutków zdrowotnych.</p>
15	GDDKiA	<p>W Prognozie zamieszczono nieprawidłowe informacje na temat degradacji gleb oraz zanieczyszczenia ich metalami ciężkimi i niebezpiecznymi związkami organicznymi wzdłuż ciągów komunikacyjnych. Badania i przeprowadzone analizy wykazały, że w przypadku transportu drogowego oddziaływanie na gleby jest znikome. Oddziaływanie takie występuje między innymi w przypadku transportu kolejowego — jednak informacji takich nie zamieszczono w Prognozie.</p>	<p>Zweryfikowano w oparciu o dane dostarczone przez GDDKiA.</p>

16	GDDKiA	W przeprowadzonej analizie zagrożenia gleb — nie wyjaśniono, z czego wynikają i na czym polegają zagrożenia. Dlatego też niejasne jest, dlaczego dla niektórych inwestycji określono tak znaczne oddziaływanie.	j.w.
17	GDDKiA	W Prognozie zamieszczono nieprawidłowe informacje na temat oddziaływań dróg na etapie budowy i eksploatacji (np. występowania potencjalnie dalekiego zasięgu zaburzenia stosunków wodnych).	Wskazuje to jedynie na charakter ostrzegawczy, co w żadnym wypadku nie stoi w kolizji z zapewnieniami GDDKiA, iż nowoczesne metody budowy dróg (o ile są stosowane) umożliwiają zredukowanie tego oddziaływania do minimum zarówno w odniesieniu do skali ilościowej jak i przestrzennej.
18	GDDKiA	W Prognozie nie przedstawiono informacji, na temat aktualności danych przedstawianych przy opisie stanu środowiska w Polsce.	Uzupełniono informacje w rozdziale 2.
19	GDDKiA	W Prognozie przedstawiono informację, że używano różnych metod eksperckich — nie wyjaśniono jednak - jakich i na czym one polegały.	„Przez metodę ekspercką rozumie się osąd zespołu wykonawczego oparty na wiedzy i doświadczeniu oraz informacjach z wcześniej wykonanych ocen pojedynczych projektów”.
20	Towarzystwo na rzecz Ziemi	<p>Brak określenia, analizy i oceny stanu środowiska znajdującego się w zasięgu potencjalnego wpływu programu. Autorzy ograniczyli się wyłącznie do ogólnych informacji o stanie środowiska w odniesieniu do całego kraju. W dokumencie znalazły się bardzo ogólne informacje dot.:</p> <ul style="list-style-type: none"> - terenów mieszkalnych i przemysłowych, - otoczenia miast, osiedli i stref przemysłowych, - obszarów użytkowanych rolniczo i na cele leśne, - terenów wchodzących w skład systemu obszarów chronionych, - wód śródlądowych. <p>Pomijając fakt, że w tej części dokument całkowicie nie spełnia wymogów formalnych, gdyż nie odnosi się do konkretnych miejsc, znajdujących się w zasięgu potencjalnego oddziaływania inwestycji, to zupełnie pominięto tu m.in.: zagadnienia stanu przyrody ożywionej, klimatu akustycznego, jakości powietrza atmosferycznego, gleb itp. Tylko dokładne określenie stanu środowiska może stanowić punkt wyjścia do dalszej rzeczowej prognozy. Natomiast jego</p>	W trakcie analizy informacji dostarczonych przez Beneficjentów ustalono, że ewentualne realizacje zamieszczonych w Wykazie 234 projektów oznacza w praktyce realizację co najmniej 1350 zamierzeń inwestycyjnych, co do których w znacznej części nie opracowano, a nawet nie ustalono konkretnej lokalizacji. Zamierzenia te nawet w poszczególnych grupach różnić się będą skalą, technologią, a także charakterystyką otoczenia. Brak części informacji nie mógł być uzupełniony przez ich antycypację na podstawie analizy projektów na dalszym stadium przygotowania dokumentacji ze względu na wskazane wyżej różnice. Wykonawcy Prognozy zdawali sobie sprawę z wynikającego z tego ograniczenia, co do analizy szczegółowych oddziaływań poszczególnych zamierzeń. Wykonawcy, przedkładając Zamawiającemu ofertę na wykonanie pracy zaproponowali podejście, które pozwala na wskazanie generalnych skutków środowiskowych dla poszczególnych typów przedsięwzięć i typów przestrzennych, wychodząc z założenia, że na tym

		brak nie pozwala na jej dokonanie.	etapie przygotowania poszczególnych projektów wykonanie szczegółowej oceny ich oddziaływania na środowisko nie jest możliwe, a co więcej nie jest rolą i nie pozostaje w kompetencji organu programującego (MRR). Szczegółowo tę kwestię omówiono w załączniku z metodologią.
21	Towarzystwo na rzecz Ziemi	<p>Brak analizy i oceny problemów ochrony przyrody na obszarach Natura 2000 oraz innych obszarach uznanych przez Polskę za cenne m.in. parkach narodowych, parkach krajobrazowych i rezerwach znajdujących się w zasięgu potencjalnego oddziaływania programu.</p> <p>Autorzy przedstawili załącznik obejmujący wykaz obszarów europejskiej sieci Natura 2000, z którymi mogą bezpośrednio kolidować inwestycje. Notabene wykaz ten został sporządzony w oparciu o przeprowadzoną ankietę. W praktyce może okazać się, że liczba tych obszarów jest większa niż ta, deklarowana w ankietach. Sam wykaz nie określa w żaden sposób problemów ochrony środowiska przyrodniczego na tych terenach. Pominięto kilka obszarów Natury 2000 wskazanych przez Towarzystwo w poprzedniej ankiecie. Ponadto, nie zidentyfikowano i nie określono problemów dla innych form ochrony przyrody w Polsce, a znajdujących się w zasięgu oddziaływania planowanych przedsięwzięć. To, że część z nich pokrywa się z siecią Natura 2000 nie uprawnia do ich pominięcia.</p>	<p>Nie ma w Polsce żadnych dostępnych informacji, które szczegółowo analizują problem ochrony na obszarach Natura 2000. Jest to jeden z najważniejszych powodów, dla których Polska ma problemy z ustanowieniem tej sieci. Czasochłonne i kosztowne prace inwentaryzacyjne są w trakcie realizacji.</p> <p>Można natomiast przyjąć, że wyniki monitoringu stanu środowiska, których punkty pomiarowe są reprezentatywne dla różnych typów obszarów, dają dobry obraz stanu jakości środowiska na terenie całego kraju.</p> <p>W trakcie analizy projektów proponowanych w <i>Wykazie</i> nie stwierdzono propozycji realizacji inwestycji na terenach parków narodowych i rezerwatów. Także tereny parków krajobrazowych poza walorami krajobrazowymi, nie mają żadnych wyróżniających je aspektów jakości środowiska w stosunku do innych terenów podlegającej umiarkowanej antropopresji.</p> <p>W związku z czym uznano, że biorąc pod uwagę skalę <i>Programu</i> i dystrybucję przestrzenną potencjalnie możliwych do realizacji projektów, przedstawiony stopień generalizacji jest wystarczający. Warto zwrócić uwagę, że zgodnie z przepisami polskiego prawa niedopuszczalne jest oddanie do użytku obiektu kubaturowego, który powodowałby przekroczenie obowiązujących w prawie parametrów jakości środowiska poza terenem, do którego operator takiego obiektu ma tytuł prawny. Odnosi się to w szczególności do obiektów gospodarki wodno – ściekowe i gospodarki odpadami. Istotne ograniczenia nałożone są też w prawie na uciążliwości powodowane przez inwestycje liniowe tj. drogi czy linie elektroenergetyczne. Oddziaływania te są znane,</p>

			<p>tak jak i sposoby ich ograniczania i w opinii Wykonawcy nie było potrzeby, biorąc pod uwagę cel i przeznaczenie dokumentu, rozważanie tych kwestii osobno w stosunku do każdego projektu umieszczonego w Wykazie.</p>
22	Towarzystwo na rzecz Ziemi	<p>Brak określenia, analizy i oceny przewidywanych znaczących oddziaływań na środowisko.</p> <p>W celu spełnienia powyższego wymogu autorzy powinni byli dokonać w pierwszej kolejności oceny stanu środowiska na obszarach znajdujących się w zasięgu potencjalnego wpływu planowanych inwestycji. Powyżej wskazano na brak określenia stanu środowiska w dokumencie. W związku z tym autorzy nie byli w stanie dokonać faktycznej oceny oddziaływania programu na środowisko. Z resztą sami to zauważyli w pkt. 2.1.2, w którym stwierdzili, że „... brak jest możliwości przeprowadzenia prognozy oddziaływania inwestycji, które będą realizowane w konkretnych lokalizacjach”.</p> <p>Jednak praktycznie taka możliwość istnieje, ponieważ znana jest lokalizacja znacznej części zadań. Przywołany cytat właściwie dyskredytuje cały dokument pomimo, że na str. 73 autorzy starają się przekonać, że w prognozie „skoncentrowano się przede wszystkim na identyfikacji zagrożeń dla środowiska biotycznego”. Zidentyfikowano jednak tylko część zagrożeń i określono wyłącznie hipotetycznie zagrożone siedliska, grupy systematyczne organizmów oraz grupy ekologiczne roślin, zamiast konkretnych gatunków.</p> <p>Na tej samej stronie dokumentu autorzy próbują przekonać o słuszności wyłączenia z ”prognozy” obszarów Natura 2000 znajdujących się w odległości dalszej, niż 10 km od miejsca lokalizacji poszczególnych przedsięwzięć. Absurdalność takiego podejścia potwierdza przykład planowanego zbiornika Racibórz na Odrze, którego zasięg bezpośredniego oddziaływania na obszary Natura 2000 będzie obejmował odcinek Odry długości co najmniej 150 km. W związku z tym, jego realizacja niesie ze sobą negatywne oddziaływanie na co</p>	<p>Nie jest prawdą, że w analizie oddziaływania nie brano pod uwagę obszarów położonych w odległości powyżej 10 km, szczególnie w odniesieniu do obiektów hydrotechnicznych. Nie oznacza to, że Wykonawca <i>Prognozy</i> podziela opinie autorów, iż suchy zbiornik Racibórz może oddziaływać na obszary Natura 2000 w odległości 150 km od zapory czołowej.</p> <p>W celu wyjaśnienia ewentualnych nieporozumień uzupełniono załącznik metodyczny.</p>

		<p>najmniej 1 obszar specjalnej ochrony ptaków Natura 2000 powołany przez Ministra Środowiska i 8 potencjalnych obszarów Natura 2000 położonych w dolinie Odry. Tym sposobem autorzy pominęli „tylko” co najmniej 4 ostoje siedliskowe Natura 2000, tj.: „Opolską dolinę Odry”, „Grądy w dolinie Odry”, „Las Pilczycki” oraz „Dolinę Widawy” oraz co najmniej 1 ostoję ptasią „Grądy Odrzańskie”. Takie podejście podważa wiarygodność całego dokumentu, a także celowość jego wykonania. Stosowana metodyka pozbawia możliwości dokonania obiektywnej oceny wpływu inwestycji hydrotechnicznych oraz pozostałych inwestycji liniowych na stan środowiska. Niedopuszczalne jest również, jak to uczyniono, wyłączenie z analizy pozostałych obszarów chronionych w Polsce jak parki narodowe, krajobrazowe itp. W rozdziale 3.4, w oparciu o poniższą skalę autorzy próbują dokonać oceny zagrożeń określonych komponentów środowiska przez obiekty liniowe i obszarowe:</p> <ul style="list-style-type: none"> - wysoki poziom zagrożenia, - umiarkowany stopień zagrożenia, - niski poziom zagrożenia, - brak zagrożenia. <p>Problem tylko w tym, że skala ta nie jest w żaden sposób mierzalna. Cała dokonywana „analiza”, określone stopnie zagrożenia są czysto intuicyjne. Jedyna sensowna informacja jaką uzyskujemy z „prognozy” to potencjalna kolizyjność z wybranymi obszarami Natura 2000.</p>	<p>W metodyce wyjaśniono szczegółowo, co Wykonawca <i>Prognozy</i> rozumie pod tymi pojęciami.</p>
23	Towarzystwo na rzecz Ziemi	<p>Można zgodzić się tylko z jednym poglądem autorów, aby pewne inwestycje jak np. infrastrukturę szkolnictwa wyższego wyłączyć z dokładnej analizy. Nie do przyjęcia jest natomiast twierdzenie, że ponieważ np. nie ma sprecyzowanego przebiegu tras drogowych, w związku z tym fakt ten zwalnia z obowiązku wykonania oceny wpływu na rzeczywiste, a nie potencjalne elementy środowiska. W końcu przebieg większości tras jest doskonale znany. Również dokładnie wiadomo jakie są wskazania lokalizacyjne zapór i stopni wodnych przewidzianych na liście indykatywnej.</p>	<p>Wykonawca <i>Prognozy</i> nie był w stanie ocenić rzeczywistego wpływu na środowisko nie zlokalizowanych przedsięwzięć, natomiast ocena tego typu rzeczywistych wpływów dla niektórych zlokalizowanych przedsięwzięć, była niemożliwa z uwagi na ilość zadań planowanych do realizacji – ponad 1300. Natomiast w ramach <i>Prognozy</i> przygotowano ocenę potencjalnych i najbardziej prawdopodobnych skutków środowiskowych dla poszczególnych typów inwestycji, zarówno zlokalizowanych jak i tych nie zlokalizowanych. Oczywiście jest to, że oceny oddziaływania na środowisko</p>

Skala i różnorodność możliwych oddziaływań inwestycji hydrotechnicznych na środowisko jest powszechnie znana w środowiskach profesjonalnie zajmujących się tą tematyką. Zatem całkowite zbagatelizowanie tego typu przedsięwzięć w „prognozie” to, albo ignorancja, albo brak elementarnej wiedzy wśród wykonawców. Problemowi oddziaływania obiektów hydrotechnicznych na przyrodę dokument poświęca „aż” 1,5 strony A4 pomimo, że działania te wg autorów są „drugą obok dróg kategorią projektów najsilniej negatywnie ingerujących w środowisko przyrodnicze”.

Nawet wśród zagrożonych działaniami hydrotechnicznymi, potencjalnych siedlisk autorzy nie wymieniają wszystkich najważniejszych, o znaczeniu europejskim. Pominięto:

- *6120 ciepłolubne śródlądowe murawy napiaskowe,
- 6440 łąki selernicowe,
- niżowe i górskie łąki świeże użytkowane ekstensywnie,
- *91E0 łągi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe,
- 91F0 łągowe lasy dębowo-wiązowo-jesionowe,
- 9160 grąd subatlantycki,
- 9170 grąd środkowoeuropejski i subkontynentalny.

Na str. 107 pojawia się nawet stwierdzenie, iż przeciwdziałanie erozji wodnej ma zdecydowanie pozytywny efekt ekologiczny. Natomiast wcześniej, w ramach działań mitygacyjnych, sugeruje się ochronę brzegów przed erozją. W woli ścisłości, zabiegi takie mogą być działaniem pozytywnym, ale tylko w określonych sytuacjach. W przeciwnym razie doszlibyśmy do absurdalnego wniosku, iż wszelkie prace przeciwdziałające erozji bocznej rzek są działaniami pożądanymi dla przyrody, gdyż zapobiegają/ograniczają ich meandrowaniu i innym ważnym procesom siedliskowotwórczym.

Jak już wspomniano, zgodnie z Załącznikiem I Dyrektywy 2001/42/WE analiza oddziaływań inwestycji powinna być prowadzona m.in. w odniesieniu do kwestii różnorodności biologicznej, populacji roślin i zwierząt, zdrowia ludzkiego, fauny, flory, powierzchni ziemi, wody, powietrza, czynników

poszczególnych przedsięwzięć będą mogły odpowiedzieć na tego typu pytania w przypadku konkretnych zamierzeń inwestycyjnych oraz w konkretnej lokalizacji.

Kwestie dotyczące zapór rozwinęto w rozdziale 3 *Prognozy*. W opinii Wykonawcy, ilość miejsca poświęcona danemu zagadnieniu nie przesądza o wadze, jaką przywiązuje się jego rzeczywistemu oddziaływaniu na środowisko. W odniesieniu do wymienionych budowli hydrotechnicznych w *Prognozie* wyraźnie wskazano, że jest to druga, po inwestycjach drogowych, kategoria przedsięwzięć najsilniej negatywnie oddziaływujących na środowisko (str. 106). Jednak reagując na te i inne uwagi natury redakcyjnej zmieniono całkowicie strukturę rozdziału 3 tak, aby w sposób maksymalnie adekwatny do informacji zgromadzonych na tym etapie przedstawić różne typy oddziaływań poszczególnych przedsięwzięć.

		<p>klimatycznych, dóbr materialnych, dziedzictwa kulturowego obejmującego dziedzictwo architektoniczne i archeologiczne, krajobrazu oraz wzajemnych powiązań między powyższymi czynnikami. W stosunku do żadnej grupy „analizowanych” inwestycji warunki te nie zostały spełnione.</p>	<p>Informacje dostarczone przez Beneficjentów nie były wystarczające dla przeprowadzenia analizy obejmującej dziedzictwo architektoniczne i archeologiczne. Można jedynie założyć, że niektóre przedsięwzięcia z zakresu gospodarki wodno-ściekowej potencjalnie mogą mieć wpływ na zabytki infrastruktury technicznej. W przypadku budowy nowych odcinków dróg konieczne jest przeprowadzenie wyprzedzających badań archeologicznych, co jest szczegółowo regulowane przez obowiązujące przepisy prawa i realizowane w praktyce.</p>
24	Towarzystwo na rzecz Ziemi	<p>Brak właściwych rozwiązań alternatywnych oraz propozycji kompensacji przyrodniczej w przypadku negatywnych oddziaływań</p> <p>Propozycje autorów ograniczają się przede wszystkim do wskazania możliwości m.in. zmian lokalizacji inwestycji, technologii jej wykonania, czy też parametrów. Założenie to jest słuszne głównie w odniesieniu do inwestycji drogowych czy też energetycznych, oczyszczalni itp. Ma się natomiast nijak do planowanych przedsięwzięć hydrotechnicznych, zwłaszcza zapór i stopni wodnych, ponieważ nawet zmiana ich lokalizacji w dalszym ciągu będzie powodowała pogorszenie stanu ekosystemów wodnych i od wody zależnych.</p> <p>Warto podkreślić, że traktując ten dokument wyłącznie w kategoriach wytycznych dla beneficjentów (jak sugerują to w pewnym momencie autorzy opracowania) proponowane w nich podejście do zagadnień inwestycji hydrotechnicznych jest</p>	<p>Cały akapit wyraża subiektywną opinię autorów uwagi, do której trudno odnieść się inaczej niż cytując całe akapity z <i>Prognozy</i>. Można jedynie zwrócić uwagę na 2 kwestie. Dyrektywa SEA wymaga przedstawienia w sprawozdaniu z oceny strategicznej „rozsądnych alternatyw dla realizacji zamierzeń z uwzględnieniem celów i uwarunkowań geograficznych”. Nie jest rolą zespołu oceniającego formułowanie innych celów ani priorytetów, a jedynie ocena czy dany cel może być osiągnięty innymi sposobami przynoszącymi porównywalny efekt przy mniejszych kosztach środowiskowych. Ponieważ budzące tak wiele kontrowersji zbiorniki wodne mają wielorakie przeznaczenie, nie tylko cel przeciwpowodziowy, ale także retencje wody i w ograniczonym zakresie produkcję energii odnawialnej, nie istnieją inne rozsądne alternatywy, co nie oznacza że autorzy <i>Prognozy</i> uważają, iż powinny być one realizowane. Rozważane stwierdzenie dotyczy alternatyw osiągnięcia</p>

całkowicie sprzeczne z celami Ramowej Dyrektywy Wodnej (RDW), ponieważ z góry zakłada się realizację konkretnych zbiorników wodnych i wielu innych tradycyjnych przedsięwzięć hydrotechnicznych. Co prawda mówi się, że powinny być one wykonywane wyłącznie w sytuacjach, gdy nie ma innych, mniej ingerujących w środowisko metod zabezpieczenia przeciwpowodziowego, równocześnie jednak nawet w sferze czysto teoretycznej nie proponuje się tu innych, alternatywnych metod ochrony. Wyjątek dot. likwidacji stopnia we Włocławku, choć nie jest to obiekt chroniący przed powodzią.

Podstawowymi celami gospodarki wodnej sformułowanymi w RDW jest:

Osiągnięcie i utrzymanie dobrego stanu wód, ekosystemów wodnych i od wody zależnych.

Zaspokojenie potrzeb wodnych ludności i gospodarki przy poszanowaniu zasad zrównoważonego użytkowania wód.

Ochrona życia i mienia ludności oraz gospodarki przed skutkami wezbrań i suszy.

Dyrektywa w sposób zasadniczy zmienia priorytety gospodarki wodnej. Zgodnie z RDW głównym celem gospodarowania zasobami wodnymi jest uzyskanie/utrzymanie dobrego stanu wód, ekosystemów wodnych i od wody zależnych. Oprócz oczywistych wskaźników chemicznych i fizycznych pozwalających ocenić stopień zanieczyszczenia wód, RDW kładzie szczególny nacisk na skład gatunkowy ekosystemów wodnych i od wody zależnych. Inaczej mówiąc woda (powierzchniowa) bez zanieczyszczeń chemicznych, zawiesin i zanieczyszczeń termicznych jest w świetle kryteriów RDW mało wartościowa ekologicznie, jeśli nie posiada składu gatunkowego właściwego dla danej strefy klimatycznej i określonego charakteru akwenu.

RDW zakazuje działań zmieniających i modyfikujących (pogarszających) stan wód, ekosystemów wodnych i od wody zależnych. Odstąpienie od tego zakazu jest możliwe jeśli

celów, lecz nie ogranicza zastosowania do analizy tych konkretnych przypadków.

spełnione są warunki wymienione w Art. 4 ust. 7. RDW. Szczególnie ważny jest warunek wymieniony w pkt. c) o następującym brzmieniu: „przyczyny tych zmian lub modyfikacji (zmiany i modyfikacje dotyczą stanu wód i ekosystemów) stanowią nadrzędny interes społeczny i/lub korzyści dla środowiska naturalnego i dla społeczeństwa płynące z osiągnięcia celów wymienionych w ust.1 (chodzi o ww. cel główny) są mniejsze niż korzyści dla zdrowia ludzi, utrzymania bezpieczeństwa ludzi lub zrównoważonego rozwoju, wynikające ze zmiany lub modyfikacji”. Inaczej mówiąc RDW dopuszcza czasowe pogorszenia stanu wód i związanych z nimi ekosystemów, jeśli wymaga tego nadrzędny interes społeczny.

W świetle powyższego niektóre cele Priorytetu III Programu Operacyjnego „Infrastruktura i Środowisko znacząco rozmiągają się z celami Dyrektywy Wodnej. Jednym z głównych celów Priorytetu III jest wyrównanie i spowalnianie odpływu wody z terenu kraju. Wyrównanie odpływu można osiągać wyłącznie poprzez budowę zapór i częściowo stopni wodnych. Działanie takie z punktu widzenia dynamiki przyrody dolin rzecznych jest z reguły działaniem niepożądanym dla ekosystemów wodnych i od wody zależnych.

W gospodarce wodnej główne postawione cele (redukcje szkód wywołanych zalaniem, zmniejszenie deficytu wody, produkcja energii, alimentacja drogi wodnej) można zazwyczaj osiągnąć stosując różne, mało inwazyjne dla środowiska metody, a właściwie zestaw metod w odniesieniu do konkretnej zlewni. Takie kompleksowe podejście pozwala na unikanie sytuacji, w której ochrona terenów leżących w górnej części zlewni powoduje zwiększenie zagrożenia powodziowego na obszarach niżej położonych. Do najważniejszych metod można zaliczyć m.in. następujące:

1) W zakresie ochrony przeciwpowodziowej:

- Zagospodarowanie zlewni powyżej terenu zagrożonego w

sposób sprzyjający retencjonowaniu wód powodziowych (np. poprzez renaturalizację obszarów podmokłych, terenów zalewowych dolin oraz renaturyzację koryt rzecznych, zalesienia, właściwą agrotechnikę, budowę suchych zbiorników retencyjnych).

- Opóźnianie spływu (zwiększenie oporów ruchu wody w korytach cieków tam gdzie nie zwiększa to zagrożeń, przywrócenie meandrowania korytom cieków wyprostowanych w wyniku regulacji, likwidacja lub zwiększenie rozstawu wałów przeciwpowodziowych, budowa polderów).
- Zmiana sposobu zagospodarowania terenu zagrożonego zalewem (np. przeniesienie budynków i elementów infrastruktury w bezpieczne miejsce, uszczelnienie budynków lub też usunięcie z pomieszczeń zagrożonych zalaniem instalacji i wyposażenia wrażliwego na skutki zalania).
- Ubezpieczenie zagrożonego mienia (koszty pokrywają wówczas użytkownicy terenu zagrożonego, a nie ogół podatników, co może skutecznie zniechęcić do inwestowania w terenach zalewowych).
- Zorganizowanie sprawnego systemu ostrzeżeń i ewakuacji.
- Nauczenie mieszkańców i użytkowników terenu zagrożonego właściwego zachowania, pozwalającego minimalizować szkody wywołane powodzią.

2) W zakresie gospodarczego wykorzystania wód:

- Oszczędzanie wody np. poprzez stosowanie zamkniętych obiegów wody w przemyśle, ustalanie cen wody zniechęcające do marnotrawstwa, likwidowanie nieszczelności sieci wodociągowej.
- Zmniejszanie zapotrzebowania na wodę poprzez właściwą gospodarkę przestrzenną (przenoszenie wodochłonnych działań gospodarczych w rejony bogate w wodę,

planowanie rozwoju w tych regionach rozwoju działalności wodochłonnej).

- W przypadku konieczności magazynowania wody zamiast tradycyjnych zbiorników gromadzenie wody w bocznych zbiornikach retencyjnych, tzn. zlokalizowanych z boku rzeki.

3) W zakresie produkcji energii

- Korzystanie z energetyki słonecznej, systemów wiatrowych i głównie rozwiązań opartych o biomasę.

Jednym z celów gospodarki wodnej jest również alimentacja wody na potrzeby żeglugi. Twierdzenie w XXI roku, że transport wodny jest przyjazny środowisku i dlatego warto dalej prowadzić użegłownienie rzek m.in. poprzez budowę kolejnych stopni wodnych jest zupełnym nieporozumieniem. Żegluga w Polsce ma aktualnie zaniedbywalne znaczenie transportowe. W Polsce o braku zainteresowania tego rodzaju transportem świadczy fakt, iż drogą wodną górnej Wisły przewozi się głównie piasek nagromadzony w odkładach poniżej stopni wodnych. W Niemczech, gdzie eksploatowane są największe drogi wodne Europy (Ren, Men, Dunaj, Kanał Niemiecki i in.) transportuje się nimi 1,8 % ogólnej masy przewożonych towarów (strona internetowa Ministerstwa Transportu Republiki Federalnej Niemiec, <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/>). Zbudowanie w Polsce dróg wodnych, umożliwiających żeglugę towarową, wymaga kaskadyzacji rzek, co wiąże się z ogromnymi kosztami i zniszczeniem środowiska. Oczywiście wykorzystanie turystyczne rzek należy popierać, ale wartość rekreacyjna szlaku wodnego polega na jego możliwie naturalnym charakterze. Dlatego pomysły budowy stopni wodnych z uwagi na konieczność rozwoju transportu wodnego (taki jest główny cel planowanego stopnia na Wiśle w Niepołomicach) powinny być z góry wykluczone z listy intrygującej, z uwagi na ewidentną sprzeczność z celami Ramowej Dyrektywy Wodnej. Twierdzenie, że stopnie to

		<p>przykłady inwestycji, które mogą teoretycznie otrzymać finansowanie ze środków unijnych, jeśli nie będzie dla nich alternatywnych metod jest niepoważne.</p> <p>Warto w tym miejscu również zwrócić uwagę, że Polska obok przepisów Ramowej Dyrektywy Wodnej, powinna także przestrzegać zaleceń Nowej Konwencji Helsińskiej – Konwencji HELCOM ratyfikowanej w dniu 24 czerwca 1999 r. Zgodnie z Zaleceniem Komisji Helsińskiej nr 19/2 z dnia 26 marca 1998 roku „Ochrona i poprawa populacji dzikiego łososa (<i>Salmo salar</i> L.) w obszarze Morza Bałtyckiego”, w którym m.in. stwierdza się: <i>Pragnąc do 2010 roku osiągnąć dla każdej rzeki łososiowej naturalną produkcję dzikiego łososa o wielkości przynajmniej 50% największego oszacowanego potencjału i bezpiecznych z punktu widzenia genetyki, granicach, zaleca się Rządowi Państw Konwencji Helsińskiej, aby:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Podjęły wszelkie niezbędne wykonalne środki w celu poprawy warunków środowiska w obecnych, potencjalnych rzekach łososiowych, aby ułatwić przyszłą naturalną reprodukcję łososa. Takimi środkami mogą być poprawa ilości i jakości wody, odtworzenia miejsc wychowu, usunięcie stworzonych przez człowieka mechanicznych przeszkód lub zastosowanie innych środków ułatwiających migrację łososa, - Nie budowały żadnych nowych, stałych lub tymczasowych przeszkód mechanicznych, które mogą uniemożliwić migrację w rzekach łososiowych. <p>Tymczasem lista indykatywna obejmuje wiele inwestycji (przykład zapory i stopnie na: Wiśle, Wisłoce, Wisłoku, Łososinie), których realizacja skutecznie uniemożliwi migrację łososiom.</p>	
25	Towarzystwo na rzecz Ziemi	Brak rzeczowego określenia potencjalnych zmian w przypadku braku realizacji projektowanego dokumentu	Listę zweryfikowano i uzupełniono. Jednak ze względu na niekompletne dane dotyczące rzeczowych pozytywnych skutków środowiskowych przedsięwzięć przewidzianych do

		Zagadnieniu poświęcono 6 linijek.	realizacji w ramach Wykazu, oszacowano je w ograniczonym zakresie.
26	Towarzystwo na rzecz Ziemi	Brak opisu przewidywanych środków w zakresie monitoringu programu.	Opisano w załączniku 2.
27	Park Krajobrazowy „Dolina Słupi”	<p>Przedstawiony do konsultacji projekt ubiegający się o umieszczenie na liście projektów kluczowych oraz wsparcie finansowe w ramach osi priorytetowej 1 — Gospodarka wodno- ściekowa, Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko, jest przykładem kompleksowego rozwiązania gospodarki ściekowej w górnym dorzeczu rzeki Słupi i częściowo Łupawy. (...)</p> <p>Jak wykazują badania jakość wód rzek dorzecza Słupi i Łupawy jest niezadowalająca, a zanieczyszczenie rzek wpływa negatywnie na w/w siedliska i gatunki.</p> <p>Dlatego też realizacja inwestycji powinna stać się zadaniem priorytetowym dla ochrony walorów przyrodniczych dolin dorzecza Słupi jak również licznych jezior oraz - pośrednio - wód Bałtyku.</p> <p>Budowa sieci kanalizacji oraz usprawnienie obu oczyszczalni ścieków (w Sulęczynie i Sierakowicach) będzie istotnym elementem porządkowania gospodarki ściekowej w zlewni Słupi i częściowo Łupawy, co powinno zagwarantować odpowiedni stan ekologiczny wody, siedlisk i gatunków żyjących w dorzeczu tej rzeki.</p>	Projekt ubiegający się na listę projektów kluczowych – nie dotyczy.
28	Zielone Mazowsze	Przedmiotowa Prognoza w sposób wyczerpujący analizuje wpływ na środowisko, a zwłaszcza na system przyrodniczy, w tym na system Natura 2000, Indykatory Wykazu w skali mikro- poszczególnych planowanych inwestycji. Niestety w Prognozie całkowicie brakuje analizy oddziaływań w skali makro — globalnych emisji w wyniku realizacji programu.	Uzupełniono w rozdziale 3, adekwatnie do dostępnych informacji.
29	Zielone Mazowsze	Prognoza nie zawiera prognozy zmian emisji zanieczyszczeń do środowiska w wyniku realizacji projektów zawartych w Wykazie. W szczególności dla inwestycji transportowych nie	Przewidywanie przyszłej struktury przewozów osób i towarów wykracza poza zakres niniejszej Prognozy. Wykaz nie zawiera żadnych informacji pozwalających na

		<p>określono wpływu ich realizacji na podział zadań transportowych pomiędzy różne środki transportu i wynikające z niego zmiany wielkości emisji podstawowych zanieczyszczeń, takich jak min.: dwutlenek węgla, tlenki siarki, tlenki azotu, węglowodory, pył zawieszony, hałas.</p> <p>Na podstawie przedmiotowej Prognozy nie można w żaden sposób odpowiedzieć na pytanie, czy po realizacji Programu emisje zanieczyszczeń z transportu zwiększą się, czy zmniejszą się, a nawet czy udział przyjaznych środowisku środków transportu, takich jak kolej, żegluga, czy transport zbiorowy, wzrośnie, czy zmaleje.</p>	<p>przeprowadzenie analizy w tym zakresie.</p> <p>Drogi same w sobie nie są źródłem emisji zanieczyszczeń, lecz pojazdy korzystające z dróg. Poprawa płynności ruchu zmniejsza emisje jednostkowo, ale efekt ten może być zniwelowany poprzez wzrost przewozów, który nie jest jednoznacznie uzależniony od budowy dróg, a wynika z innych procesów gospodarczych. Budowa i modernizacja dróg przyczyni się do łagodzenia wzrostu emisji wobec obserwowanego od wielu lat trendu wzrostu przewozów i konsumpcji paliw.</p> <p>Oszacowanie wpływu realizacji projektów transportowych na zmianę emisji w tym zakresie zostało przedstawione w rozdziale 3.</p>
30	Zielone Mazowsze	<p>Nie określono i nie przeanalizowano celów ochrony środowiska ustanowionych na szczeblu międzynarodowym i krajowym, oraz nie przeanalizowano w jaki sposób analizowany program przyczyni się do realizacji tych celów.</p> <p>W szczególności brakuje analizy wpływu realizacji programu na wypełnienie zobowiązań wynikających z:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Białej Księgi o transporcie Unii Europejskiej; - Protokołu z Kioto, i innych obowiązujących lub planowanych umów dotyczących emisji CO₂; - Ramowej dyrektywy 96/62/WE z 27 września 1996 roku w/s ocen i zarządzania jakością otaczającego powietrza i odpowiednich dyrektyw odnoszących się do wartości dopuszczalnych, w tym dyrektywy 1999/30/WE z 22 kwietnia 1999 roku; - Aktualizacji dyrektywy ws. opakowań i odpadów opakowaniowych (i idącego za nią w ślad projektu rozporządzenia ministra środowiska w sprawie rocznych poziomów odzysku i recyklingu odpadów opakowaniowych i użytkowych); 	<p>Wszystkie wymienione dokumenty stanowią uszczegółowienie analizowanych w <i>Prognozie</i> strategii stanowiących podstawę do formułowania kryteriów ocen. Wykonawca rozwinął ocenę wpływu w rozdziale 3.</p>

		<ul style="list-style-type: none"> - Dyrektywy składowiskowej; - Krajowego Planu Gospodarki Odpadami. 	
31	Zielone Mazowsze	<p>Ponieważ w Prognozie zabrakło analizy zmian w wyniku realizacji Programu w podziale zadań transportowych między poszczególne gałęzie transportu, a także zmian w wielkościach emisji zanieczyszczeń, nie można na jej podstawie stwierdzić, czy Program ten będzie przyczyniał się, czy też wręcz przeciwnie, do realizacji postulatów Białej Księgi o transporcie, w tym m.in. przenoszenia ruchu z dróg na kolej.</p>	<p>Kwestie te są przedmiotem szczegółowych rozważań w obowiązującej obecnie Strategii Rozwoju Transportu.</p>
32	Zielone Mazowsze	<p>Ponieważ w Prognozie nie dokonano analizy zmian w wyniku realizacji Programu w wielkościach emisji zanieczyszczeń z transportu, którą można wykonać wyłącznie na podstawie analizy zmian w podziale zadań transportowych, nie można także stwierdzić, czy Program będzie przyczyniał się, czy utrudniał, wywiązanie się z zobowiązań dotyczących emisji dwutlenku węgla.</p> <p>W szczególności analiza powinna uwzględniać przyszłe zobowiązania Polski odnośnie ograniczeń emisji CO₂ w okresie po 2012 roku. Ograniczenia te będą znacznie ostrzejsze niż na okres bieżący i dlatego konieczne jest ścisłe kalkulowanie tego problemu we wszystkich planach i programach wpływających na wielkości emisji CO₂.</p> <p>Zwracamy uwagę, że wprowadzenie dla emisji z transportu nie ma określonych żadnych limitów, ani nie są one objęte systemem handlu emisjami, to jednak emisje te są zaliczane do puli emisji przyznanych krajowi. W związku z tym ewentualny wzrost emisji CO₂ z transportu będzie powodował automatyczne zmniejszenie puli emisji dla przedsiębiorstw przemysłowych i energetycznych. O ile podnoszone są liczne głosy zarówno ze sfer rządowych, jak i z poszczególnych branż i przedsiębiorstw, że limity na okres po 2012 roku są bardzo trudne do dotrzymania i będą powodowały ograniczenie produkcji, bądź spadek jej konkurencyjności, o</p>	<p>Ustosunkowano się do tej kwestii w rozdziale 3 <i>Prognozy</i>. Należy jednak wskazać już na tym etapie, że <i>Program</i> przewiduje wspieranie rozwoju wszystkich elementów infrastruktury transportu i systemów transportu (komunikacja publiczna, transport intermodalny, modernizacja taboru kolejowego). W opinii Wykonawcy <i>Prognozy</i> uzasadniona jest teza, że celem <i>Programu</i> nie jest zwiększenie przewozów transportem samochodowym, ale przede wszystkim reakcja na obserwowany w minionych 15 latach i przewidywany w następnym okresie istotny wzrost ruchu samochodowego.</p>

		tyle ewentualny wzrost emisji z transportu będzie te problemy jeszcze pogłębiał.	
33	Zielone Mazowsze	<p>Już obecnie w wielu miastach notorycznie przekraczane są poziomy stężenia zanieczyszczeń dopuszczalne prawem wspólnotowym. Przykładowo w 2006 roku w Warszawie na stacji pomiarowej w al. Niepodległości (komunikacyjna) przekroczenie dopuszczalne poziomów pyłu zawieszonego PM10 zanotowano w ciągu ponad 100 dni w ciągu roku. Polskim miastom grożą wysokie kary. Prognoza w żaden sposób nie odnosi się do tego problemu i nie analizuje, czy planowane inwestycje, w tym transportowe spowodują złagodzenie, czy wręcz przeciwnie — zaostrzenie tego problemu.</p>	<p>Problem jest ważny, ale zakres dostępnych danych, a także skala realizacji przedsięwzięć w obrębie miast w stosunku do miejskiej sieci drogowej nie pozwala na wyciągnięcie w tym względzie jakichkolwiek racjonalnych wniosków w skali całego kraju. Można jedynie zaznaczyć, że wyprowadzenie ciężkiego ruchu tranzytowego poza miasta może łagodzić oddziaływania w tym zakresie w miastach, zwiększa się stan czystości powietrza, na który wpływają nie tylko oddziaływania komunikacyjne, ale również szereg innych. Uwaga uwzględniona w tekście prognozy.</p>
34	Zielone Mazowsze	<p>Zgodnie z aktualizacją dyrektywy ws. opakowań i odpadów opakowaniowych (i idącym za nią w ślad projektem rozporządzenia ministra środowiska w sprawie rocznych poziomów odzysku i recyklingu odpadów opakowaniowych i użytkowych), do roku 2014 mamy osiągnąć 55% poziom recyklingu i 60% poziom odzysku. Prognoza nie przedstawia żadnej analizy, czy w wyniku realizacji inwestycji z Wykazu poziomy te zostaną osiągnięte.</p> <p>Zwracamy uwagę, że ponieważ spalanie odpadów zalicza się do odzysku, ale nie do recyklingu, znaczy to, że dla spalania pozostaje jedynie 5% margines odpadów opakowaniowych (choć nie jest wcale konieczne, bo można po prostu osiągnąć wyższy wskaźnik recyklingu). Tymczasem Indykatory wykaz przewiduje aż 9 dużych projektów opartych na technologii spalania, na które przeznaczono aż 73% środków (1079 mln euro spośród 1485 mln euro na wszystkie duże projekty w zakresie gospodarki odpadami - bez rekultywacji).</p> <p>Należy zaznaczyć, że wg danych Ministerstwa Środowiska za 2004 r. odpady opakowaniowe stanowią ok. 60% wszystkich odpadów komunalnych (6000 tys. Mg z 10417 tys. Mg). Spośród pozostałej części odpadów kolejną istotną</p>	<p>Uwzględniono przy opisie, modyfikując opis skutków środowiskowych w odniesieniu do systemów segregacji, selektywnej zbiórki i sortowni wskazanych do realizacji w <i>Wykazie</i>.</p> <p>Dotyczy to również odpadów biodegradowalnych.</p> <p>Autorzy <i>Prognozy</i> podzielają tę opinię i uwzględnili tą uwagę przy opisie w rozdziale 3.</p>

		wielkościami frakcją stanowią odpady organiczne (kuchenne, z zieleni miejskiej) - również nadające się bardziej do kompostowania niż do spalania - choćby ze względu na kilkukrotnie niższe koszty inwestycyjne na 1 Mg dla kompostowni niż spalarni.	
35	Zielone Mazowsze	Zgodnie z dyrektywą składowiskową Polska musi osiągnąć pułap 25% redukcji odpadów biodegradowalnych do 2010 i 50% do 2013. Przy polityce koncentracji środków na inwestycjach w spalarnie odpadów, zamiast na innych wielokrotnie tańszych technologiach (segregacja u źródła, sortowanie, kompostowanie, recykling) widać gołym okiem, że Polska nie jest w żaden sposób zdolna dotrzymać tych zobowiązań. Przyjmując koszt inwestycyjny instalacji do spalania na 600 euro/Mg odpadów, za kwotę 1079 mln euro można unieszkodliwić 1,8 mln Mg odpadów komunalnych. Przyjmując, że ok. 50% z tego stanowią odpady biodegradowalne, osiągnięta zostanie redukcja rzędu 0,9 mln Mg tych odpadów. Ilość wytwarzanych odpadów ulegających biodegradacji (wliczając papier) w 1995 r. wyznaczona została przez Ministerstwo Środowiska na poziomie 4,38 mln Mg, czyli wymagany stopień redukcji to 2,19 mln Mg odpadów w 2014r. Co prawda MŚ wyliczyło (?), że w 2004 roku udało się osiągnąć ok. 9% redukcji (0,4 mln Mg), ale między innymi dzięki temu, że w paleniskach domowych prowadzi się (nielegalne) spalanie odpadów. Porządkowanie gospodarki odpadami na obszarach wiejskich spowoduje, że zredukowane w ten sposób odpady trafią przynajmniej częściowo do strumienia odpadów trafiających na składowiska.	j.w.
36	Zielone Mazowsze	Postępowanie przed Komisją Europejską ws. naruszenia przez Polskę postanowień ww. dyrektywy zostało już wszczęte i w roku 2010 należy spodziewać się dotkliwych kar wynikających z naruszenia dyrektyw ws. gospodarki odpadami. Proponowany kształt listy indykatywnej nie przybliży Polski do rozwiązania tego problemu. Zdumienie	Celem <i>Programu</i> jest określenie proponowanych obszarów wsparcia, wśród których znajdują się cele i działania szczegółowe służące unowocześnianiu systemów gospodarki odpadami, w tym zwiększeniu ich selektywności i poziomów odzysku odpadów czy likwidacji niespełniających wymagań składowisk. <i>Wykaz Projektów</i>

		<p>budzi fakt, że autorzy Prognozy w ogóle nie zidentyfikowali tego problemu!</p>	<p><i>Dużych</i> jest jedynie listą wskazującą, jakie projekty o koszcie powyżej 25 mln Euro chcieliby realizować Beneficjenci, ale lista ta nie wyczerpuje zestawienia wszystkich projektów, jakie mogą być i będą realizowane w ramach <i>Regionalnych Programów Operacyjnych</i>. W tej sytuacji trudno byłoby uznać za usprawiedliwione formułowanie krytycznej oceny skutków środowiskowych realizacji <i>Wykazu</i> bez jednoczesnej analizy wszystkich projektów inwestycyjnych np z listy projektów kluczowych lub przewidywanych do realizacji w ramach <i>Regionalnych Programów Operacyjnych</i>, które mogłyby służyć osiągnięciu celów dyrektywy składowiskowej, czy innych dyrektyw odpadowych.</p> <p>Niewielka tego typu ilość projektów wskazana w <i>Wykazie</i> świadczyć może jedynie o tym, że planowane przez samorządy przedsięwzięcia nie przekraczają granicy 25 mln Euro, a zatem nie kwalifikują się do umieszczenia w <i>Wykazie Projektów Dużych</i>.</p> <p><i>Prognoza</i> oddziaływania na środowisko nie jest ani nie może zastąpić ewaluacji ex-ante i ex-post dla krajowych programów strategicznych w dziedzinie gospodarki odpadami, czy gospodarki wodno – ściekowej.</p>
37	Zielone Mazowsze	<p>Zgodnie z Krajowym Planem Gospodarki Odpadami na wszystkie zadania związane tworzeniem regionalnych systemów gospodarki odpadami komunalnymi w latach 2007-13 z funduszy Unii Europejskiej należy przeznaczyć 4,1 mld zł czyli ok. 1 mld euro. Jeśli lista indykatywna i KPGO są wzajemnie spójne, to oznacza, że budowa spalarni pochłonie 100% środków Unii Europejskiej przeznaczonych na tworzenie regionalnych systemów gospodarki odpadami komunalnymi! Jest to całkowicie sprzeczne z określoną w dyrektywach unijnych i ustawie o odpadach hierarchią postępowania z odpadami, w której priorytetem jest unikanie i recykling odpadów. Kosztowne spalarnie pochłoną wszystkie środki, które zainwestowane w tańsze technologie, pozwoliłyby osiągnąć nałożone pułapy.</p>	<p>Na wstępie należy zwrócić uwagę, że <i>Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko</i> nie zastępuje żadnego z programów strategicznych, a w szczególności nie może być ukierunkowany na realizację wszystkich wskazanych w tych programach celów, jak np. zapobieganie powstawaniu odpadów u źródła. Celem POIiŚ w tej dziedzinie jest wsparcie projektów inwestycyjnych, które służyć mają właściwemu zagospodarowaniu i unieszkodliwianiu odpadów, których wytworzenia uniknąć się nie da. Mając pełną świadomość problemów w tym zakresie, Wykonawca w trakcie analizy uwzględnił stanowisko Ministerstwa Środowiska, które zakładało, że (...)” znacząca liczba przedsięwzięć w postaci instalacji do termicznego przekształcania odpadów nie oznacza, że budowane będą</p>

			„samodzielne” instalacje tego typu. Instalacje te będą częścią zakładów zagospodarowania odpadów zapewniających kompleksowe gospodarowanie odpadami (oprócz termicznego przekształcania odpadów także przekształcanie mechaniczno-biologiczne, kompostowanie, demontaż odpadów wielkogabarytowych i odpadów zużytego sprzętu elektrycznego i elektronicznego).”(…)
38	Zielone Mazowsze	Prognoza nie proponuje żadnych konkretnych rozwiązań alternatywnych, zmierzając do stwierdzeń, że Program Operacyjny i Indykatory Wykaz zawierają jedynie słuszne bezalternatywne” zapisy, tak na poziomie obranych priorytetów, jak i na poziomie konkretnych inwestycji. Naszym zdaniem autorzy Prognozy powinni zaproponować alternatywne projekty (choćby w zamian za projekty, których oddziaływanie na środowisko sami określili jako najwyższe), a następnie wykonać porównawczą prognozę wpływu na środowisko dla tak zmodyfikowanego programu.	<i>Indykatory Wykaz Projektów Dużych</i> jest dokumentem wyrażającym intencję Centrum Zarządzającego Programami Operacyjnymi mającą na celu wskazanie, jakie wnioski dotyczące przedsięwzięć spełniających kryteria określone w <i>Programie</i> mogą być przedstawione do zatwierdzenia z pominięciem procedury konkursowej. Lista ta nie wyczerpuje oraz nie przesądza kierunków realizacji w ramach <i>Programu</i> . W tej sytuacji jedyne co można na tym etapie zrobić, to sprawdzić czy dane przedsięwzięcia mieści się czy nie w ramach danego priorytetu <i>Programu</i> . Proponowanie wszystkich alternatyw osiągnięcia tych samych celów jest o tyle utrudnione, że cele wskazane przez beneficjentów są w pełni zgodne z celami Polityki Ekologicznej Państwa, a szczegóły ich realizacji nieokreślone.
39	Zielone Mazowsze	Tym bardziej, że w trakcie konsultacji społecznych Indykatory Wykazu zgłoszono wiele takich propozycji, w tym przez stowarzyszenie Zielone Mazowsze, Centrum Zrównoważonego Transportu, czy Koalicję Lanckorońską. Dlatego też autorzy powinni przeanalizować, jak na prognozowane emisje i realizację celów krajowych i międzynarodowych miałyby zgłaszane propozycje zmiany niektórych projektów: W zakresie gospodarki odpadami: - Planowane zadania związane z budową spalarni odpadów należy bezwzględnie zastąpić kompleksowymi systemami minimalizacji, selektywnej zbiórki, segregacji, sortowania, kompostowania i recyklingu odpadów komunalnych. Systemy te muszą obejmować 100% gmin i mieszkańców	Celem oceny strategicznej był <i>Wykaz</i> , który nie jest dokumentem, a jedynie częścią składową <i>Programu Operacyjnego</i> . Zmiany w <i>Wykazie</i> nie były przedmiotem <i>Prognozy</i> , a zasadność realizacji danych projektów jest w gestii Instytucji Zarządzającej i Pośredniczącej. Nie jest bowiem rolą i celem Autorów <i>Prognozy</i> określenie kolejności czy zasadności realizacji poszczególnych projektów, a jedynie ocena ich skutków środowiskowych. Nie jest również zadaniem ani kompetencją weryfikacja zasadności merytorycznej wydawania środków na określone priorytety, a jedynie ocena ich skutków środowiskowych. Należy również przytoczyć stanowisko Ministerstwa Środowiska, iż „znacząca liczba przedsięwzięć w postaci instalacji do termicznego przekształcania odpadów nie

	<p>objętych danym projektem.</p> <ul style="list-style-type: none">- Zaoszczędzone środki pozostawić poza listą indykatywną dużych projektów tak, by więcej środków mogło być przeznaczonych na mniejsze projekty w terenie, aby objąć wsparciem cały kraj.- Z funduszy Unii Europejskiej powinny w pierwszej kolejności zostać sfinansowane projekty, które zostały przygotowane pod kątem finansowania z Funduszu Spójności (lata 2004-06) i posiadają kompletną dokumentację, a nie zostały zrealizowane z powodu braku środków. <p>W zakresie infrastruktury kolejowej:</p> <ul style="list-style-type: none">- Zmniejszenie zakresu planowanych prac na odcinkach, które przebiegają w terenach górzystych i konfiguracja terenu i tak uniemożliwia osiągnięcie prędkości 160 km/h, bez ponoszenia nieadekwatnych kosztów. (E65 odcinki: Czechowice - Dziedzice - Zebrzydowice i Bielsko Biała — Zwardoń, Linia Warszawa — Kielce, odcinek Skarżysko Kamienna — Kielce, odcinek Psary - Kraków);- Rezygnacja z modernizacji odcinka Poznań - Szczecin linii E59;- Przesunięcie do listy projektów podstawowych następujących projektów rezerwowych:<ul style="list-style-type: none">- Modernizacja Centralnej Magistrali Kolejowej do prędkości 250 km/h,- Zabrze – Kraków;- Zamiana w liście rezerwowej modernizacji odcinka E30 Rzeszów - granica państwa na odcinek Kraków – Rzeszów;- Zmniejszenie zakresu planowanych modernizacji na większości odcinków o rezygnację z modernizacji zawansowanego sterowania ruchem i odpowiednie zmniejszenie planowanych kwot projektów	<p>oznacza, że budowane będą „samodzielne” instalacje tego typu. Instalacje te będą częścią zakładów zagospodarowania odpadów zapewniających kompleksowe gospodarowanie odpadami (oprócz termicznego przekształcania odpadów także przekształcanie mechaniczno-biologiczne, kompostowanie, demontaż odpadów wielkogabarytowych i odpadów zużytego sprzętu elektrycznego i elektronicznego).</p>
--	---	---

(przeprowadzenie w okresie 2007-13 tylko pierwszego etapu modernizacji z modernizacją torów, a bez zdalnego sterowania ruchem i systemów ssp), co pozwoli zaoszczędzić środki na inne pilne projekty;

- Dopisanie do listy podstawowej i przeznaczenie znacznych środków na nowy projekt likwidacji wąskich gardeł, zawierający remonty: linii Kutno - Zgierz, linii Poznań - Bydgoszcz - Tczew, odcinka linii 202 Runowo - Świdwin z budową drugiego toru na odc. Wejherowo - Białogard, linii Warszawa - Pilawa z budową drugiego toru na brakującym odcinku, linii Skarżysko Kamienna - Rzeszów, linii Koniecpol - Opole, remonty punktowe na linii CE59, prace na linii Rail - Baltica, w tym remonty torów i elektryfikacja odcinka Sokółka - Trakiszki, rozbudowa mostu na Bugu do dwóch torów;
- Umieszczenie na liście rezerwowej budowy linii Podłęże – Piekietko;
- Umieszczenie na liście podstawowej budowy kolejowej linii średnicowej w Łodzi.

W zakresie infrastruktury drogowej.

Rezygnacja z projektów o najwyższym wg Prognozy wpływie na system przyrodniczy, w tym:

- S8 odcinek Wyszaków - Białystok i Białystok - granica państwa i zastąpienie go drogą Via Baltica w przebiegu najkorzystniejszym z godnie z wykonywaną oceną oddziaływania na środowisko dla tego programu;
- Budowa drogi S19 — brak prognozowanych potoków ruchu uzasadniających budowę drogi ekspresowej;
- Budowa drogi S3;
- Budowa drogi S7, odc. Radom — Jędrzejów;
- Przebudowa drogi nr 16 Olsztyn – Augustów.

40	Zielone Mazowsze	<p>Naszym zdaniem prognoza sporządzona jest niezgodnie z wymogami ustawy, w sposób wybiórczy. Razi na przykład w odniesieniu do inwestycji liniowych (transportowych) dokonanie głębszej analizy wyłącznie pod kątem wpływu na obszary przyrodnicze z ledwie lakonicznym zaznaczeniem innych elementów środowiska (gleby, krajobraz, itp.), bez dokonywania jakichkolwiek ilościowych analiz. Prognoza wygląda tak, jakby transport w ogóle nie wpływał na stan powietrza atmosferycznego. Jest to skandaliczne w kraju, w którym z powodu emisji spalin na astmę, alergię, choroby górnych dróg oddechowych, nowotwory umierają dziesiątki tysięcy ludzi rocznie, a na niektóre z nich zaczynają chorować już dzieci.</p>	<p>Do tej kwestii Wykonawca odniósł się w metodologii, wskazując na trudności formalno-prawne, jakie spowodowała zmiana stanowiska Komisji Europejskiej. Początkowo podczas opracowywania <i>Prognozy do Programu Operacyjnego</i> Komisja nie widziała potrzeby analizowania listy indykatywnej. W dniu 30 IV br. Komisja zmieniła stanowisko uznając, że <i>Prognoza</i> powinna objąć także listę indykatywną, gdyż stanowi ona integralną część <i>Programu</i>. Ponieważ w <i>Prognozie do Programu Operacyjnego</i> poruszona została większość kwestii związanych z oddziaływaniem na środowisko poszczególnych typów inwestycji, przy opracowywaniu <i>Prognozy dla Indykatywnego Wykazu</i>, aby nie powtarzać wcześniejszych stwierdzeń, skoncentrowano się przede wszystkim na ocenie najważniejszych zagrożeń. Niemniej jednak wychodząc na przeciw tej i podobnym opiniom, w zmodyfikowanym rozdziale 3 przywołano ustalenia z poprzedniej <i>Prognozy</i>.</p>
41	Zielone Mazowsze	<p>W konsekwencji dochodzi do takich absurdów, że z <i>Prognozy</i> można wyciągnąć wniosek, że najbardziej negatywne dla środowiska projekty kolejowe, są niemal tak samo negatywne, jak najbardziej negatywne projekty drogowe (6 punktów wobec 8-9), bo oddziaływanie na system przyrodniczy było jedynym kryterium analizowanym w sposób quasi-ilościowy. Choć i z analizą wpływu na obszary przyrodnicze trudno się zgodzić, bo analizuje ona jedynie przebieg danej inwestycji przez, lub w pobliżu, obszarów o różnym stopniu ochrony. A przecież przebieg autostrady przez taki obszar ma zupełnie inny wpływ niż przebieg linii kolejowej. Linie kolejowe nie emitują spalin do obszaru chronionego, emisje hałasu są krótkotrwałe, a bariera dla migracji zwierząt również nie jest ciągła (kilka — kilkanaście pociągów na godzinę). W dodatku praktycznie wszystkie linie kolejowe są to linie już istniejące, gdzie oddziaływania na środowisko już istnieją i w wyniku modernizacji praktycznie mogą się tylko zmniejszyć (mniejszy hałas w wyniku wymiany torów i budowy ekranów</p>	<p>Wywołanie takiego wrażenia nie było intencją Autorów <i>Prognozy</i>. Zapisy zostały zweryfikowane i w miarę potrzeb zmodyfikowane.</p>

		akustycznych, czy poprawa migracji zwierząt w wyniku budowy przejść ekologicznych), natomiast w zakresie dróg są to projekty budowy w całości nowych lokalizacjach. Zupełnie przy tym nie uwzględniono jak zmniejszą się emisje z transportu samochodowego w wyniku realizacji inwestycji kolejowej i przejęcia części ruchu.	
42	Zielone Mazowsze	Razi także lakoniczność potraktowania wielu elementów prognozy. Przykładowo rozdział 3.7 Skutki rezygnacji z realizacji proponowanych projektów – zawiera jedynie 7 (!) wierszy tekstu.	Listę zweryfikowano i uzupełniono. Jednak ze względu na niekompletne dane dotyczące rzeczowych pozytywnych skutków środowiskowych przedsięwzięć przewidzianych do realizacji w ramach <i>Wykazu</i> , oszacowano je w ograniczonym zakresie.
43	Zielone Mazowsze	<p>Wnosimy o powtórne sporządzenie Prognozy, uzupełnionej o wyżej wymienione elementy w tym:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Pogłębione analizy - w ujęciu ilościowym - wpływu Programu na wszystkie elementy środowiska, ze szczególnym uwzględnieniem powietrza atmosferycznego. Odnośnie transportu niezbędne będzie uprzednie sporządzenie prognozy wpływu realizacji proponowanych inwestycji na podział zadań transportowych w skali kraju; 2. Rzetelne analizy wpływu Programu na realizację celów krajowych i międzynarodowych ochrony środowiska ze szczególnym uwzględnieniem umów międzynarodowych i zobowiązań unijnych, w tym wymienionych powyżej; 3. Przedstawienie co najmniej jednego zestawu projektów alternatywnych, w tym uwzględniającego postulaty zgłoszone na wszystkich etapach konsultacji społecznych, w tym przedstawione powyżej. Następnie dokonanie analizy porównawczej oddziaływania na środowisko dla tak zmodyfikowanego Programu, w tym podziału zadań transportowych i emisji zanieczyszczeń z transportu w skali kraju. 4. Ponadto Prognoza powinna operować analizami ilościowymi w zakresie wszystkich najważniejszych elementów środowiska, oceniać wpływ inwestycji na 	<p>Ad.1. Sprawy zanieczyszczenia powietrza atmosferycznego zostały uwzględnione w <i>Prognozie</i>. Ocena wpływu realizacji proponowanych inwestycji na podział zadań transportowych w skali kraju nie jest przedmiotem <i>Prognozy</i>.</p> <p>Ad.2. Rzetelne analizy wpływu <i>Programu</i> na realizację celów krajowych i międzynarodowych ochrony środowiska ze szczególnym uwzględnieniem umów międzynarodowych i zobowiązań unijnych zostały wykonane w takim stopniu, na jaki pozwalała szczegółowość informacji dostępnych na tym etapie programowania.</p> <p>Ad.3. Postulat świadczy o niezrozumieniu istoty listy indykatywnej. Lista nie jest wyrazem woli Instytucji Zarządzającej, co do zestawu projektów koniecznych do realizacji, a jedynie zestawieniem propozycji Beneficjentów odpowiedzialnych za realizację poszczególnych celów Strategii Rozwoju Kraju. W tej sytuacji stworzenie listy alternatywnej nie może mieć charakteru działania administracyjnego np decyzji Rządu, tylko zmienionej woli poszczególnych Beneficjentów. Dodatkowo należy stwierdzić, że część przedsięwzięć zamieszczonych w <i>Wykazie</i> będzie realizowana ze względu na ciążące na Polsce zobowiązania prawne np w zakresie transeuropejskich korytarzy transportowych.</p> <p>Ad.4. Zgadzamy się z Postulatem pod warunkiem</p>

		<p>wszystkie istotne dla danego typu inwestycji elementy środowiska, a nie praktycznie tylko na system przyrodniczy.</p> <p>Stowarzyszenie deklaruje udział i pomoc na wszystkich etapach sporządzania Prognozy ze szczególnym uwzględnieniem identyfikacji rozwiązań alternatywnych w zależności od wyników dokonanych prognoz ilościowych.</p>	<p>dostępności informacji do przeprowadzenia analiz ilościowych w zakresie najważniejszych elementów środowiska. Stopień przygotowania projektów nie umożliwia przeprowadzenia tak szczegółowych analiz.</p>
44	RZGW Poznań	<p>Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Poznaniu po zapoznaniu się z przedmiotowym dokumentem przedstawionym na stronach internetowych Ministerstwa Rozwoju Regionalnego wnioskuje o skreślenie projektu „Budowa zbiornika Wielowieś Klasztorna na Prośnie z listy (Lp. 6 załącznika nr 9) projektów konfliktowych i obszarami Europejskiej Sieci Natura 2000 tj.:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Lasy Żerkowsko-Czeszewskie – PLH300020 2. Ostoja Nadwarciańska - PLH300009 3. Rogalińska Dolina Warty - PLH300012. <p>Uzasadnienie:</p> <p>Planowany zbiornik Wielowieś Klasztorna położony będzie km 93.0 rzeki Proсны (przekrój zapory czołowej). Podstawowe cele budowy zbiornika są następujące:</p> <ul style="list-style-type: none"> • redukcja fali powodziowej rzeki Proсны do wielkości nieszkodliwej dla miasta Kalisza, tj. $Q = 120 \text{ m}^3/\text{s}$ (tzw. woda dziesięcioletnia $Q_{10\%}$); • retencjonowanie wód wezbraniowych, a następnie alimentacja rzeki Proсны poniżej zbiornika w celu m.in. zagwarantowania przepływu biologicznego i poprawy stanu sanitarnego; • zabezpieczenie potrzeb przemysłu i gospodarki komunalnej w rejonie miasta Kalisza; • zabezpieczenie potrzeb wodnych dla rolnictwa (nawodnienia); 	

- prowadzenie racjonalnej gospodarki rybackiej;
- energetyczne wykorzystanie piętrzenia na zbiorniku;
- turystyczne i sportowo-rekreacyjne wykorzystanie zbiornika i terenów przyległych.

W przekroju zapory czołowej (km 93) rzeka Proсна posiada zlewnię o powierzchni 2350 km² i przepływ średni roczny (SSQ) w wysokości 9.16 m³/s. W przekroju ujściowym do rzeki Warty (km 0 Proсны; km 348 Warty) będą wypadkowa oddziaływania zbiornika i zlewni położonej poniżej. Z biegiem rzeki wpływ zbiornika będzie malał, natomiast zlewni położonej poniżej będzie wzrastał, osiągając dominację w przekroju ujściowym. Warto w tym miejscu podkreślić, że zbiornik nie wyrównuje przepływów do przepływu średniego, lecz redukuje fale powodziową do wielkości nieszkodliwej dla miasta Kalisza i alimentuje głębokie niżówki, korelując w ten sposób z naturalnym reżimem hydrologicznym.

Proсна uchodzi do Warty w 348 km jej biegu. Powierzchnia zlewni Warty w tym przekroju wynosi 20736,28 km², natomiast przepływ średni ca 75 m³/s. Upraszczając całe zagadnienie można powiedzieć, że Warta w tym miejscu jest rzeką 4-krotnie większą od Proсны przy jej ujściu i prawie 10-krotnie większą od Proсны w przekroju zbiornika Wielowieś Klasztorna. I tutaj rodzą się zasadnicze pytania:

1. Jaki jest konflikt zbiornika Wielowieś Klasztorna z obszarem Natura 2000 - Ostoja Nadwarciańska, oddalonym od 93 do 141 km - licząc biegiem rzeki, który nb. prawie w całości położony jest w dolinie Warty powyżej Ujścia Proсны?
2. Jaki jest konflikt zbiornika Wielowieś Klasztorna z obszarami Natura 2000 położonymi w dolinie Warty (rzeka niższego rzędu), tj. Lasy Żerkowsko-Czeszewskie i Rogalińska Dolina Warty, oddalonymi licząc biegiem rzeki odpowiednio o ca 98 km i 151 km?
3. Jakimi kryteriami zdefiniowano konflikt zbiornika Wielowieś

Klasztorna z w/w obszarami Natura 2000?

Nie można zaprzeczyć, że wybudowanie zbiornika Wielowieś Klasztorna będzie miało wpływ na hydrologię Warty w rejonie w/w obszarów Natura 2000, ale należy jednocześnie wskazać jego skalę w porównaniu z innymi czynnikami i dopiero na tym tle wyspecyfikować zagrożenia i zdefiniować obszary konfliktu. Stoimy na stanowisku, że zbiornik Wielowieś Klasztorna nie będzie zagrożeniem dla obszarów Natura 2000, ponieważ jego wpływ na zmianę obecnego reżimu hydrologicznego Warty będzie niewielki. Reżim ten, prócz naturalnych zjawisk hydrometeorologicznych, kształtowany jest obecnie przez szereg czynników antropogenicznych, spośród których należy w szczególności wymienić:

- eksploatację zbiornika Jeziorsko;
- eksploatację odkrywkowych kopalni węgla brunatnego;
- zasilanie układów chłodzenia zespołu elektrowni Patnów-Adamów-Konin;
- zrzuty wód deszczowych i roztopowych systemami kanalizacyjnymi z aglomeracji Łódzkiej (poprzez Ner) i miasta Konina;
- pobory wód dla celów przemysłowych, komunalnych i rolniczych.

Nie można oprzeć się wrażeniu, że autorzy przedmiotowego dokumentu w sposób arbitralny, na zasadzie „domniemania winy, uznali negatywny wpływ planowanego zbiornika Wielowieś Klasztorna na obszary Natura 2000 położone w środkowym odcinku rzeki Warty. Posługując się cyt. wyżej zasadą można bez przeszkód również wykazać negatywny wpływ zbiornika Wielowieś Klasztorna na obszar Natura 2000 - Ujście Warty. W dokumencie nie zaproponowano żadnego kryterium (poza odległością 10 km), umożliwiającego obiektywną ocenę a następnie gradację oddziaływań i zagrożeń tego typu inwestycji na odcinku rzeki położone

Wykonawca *Prognozy* zastosował właśnie takie podejście, które nie przesądza o możliwości rzeczywistego wystąpienia konfliktu, a jedynie wskazuje na konieczność ustosunkowania się do tej kwestii w dokumentacji wnioskowej o przyznanie wsparcia. Zdajemy sobie sprawę, że układ hydrologiczny Warta-Noteć podlega wielu skomplikowanym oddziaływaniom, wśród których potencjalne oddziaływanie zbiornika Wielowieś Klasztorna mogłoby zostać uznane za mało istotne. Jednak przeprowadzenie szczegółowej analizy wykraczało poza

		<p>poniżej oraz na odcinki rzeki niższego rzędu (odbiorniki). Wyrażamy pogląd, że dokument ten, mający znaczenie strategiczne dla przyszłej realizacji PO „Infrastruktura i Środowisko”, powinien zawierać i posługiwać się jasnym kryterium (np. hydrologicznym), umożliwiającym ocenę wpływu inwestycji z zakresu gospodarki wodnej na obszary chronione, w tym obszary Natura 2000. W przeciwnym wypadku potencjalni beneficjenci projektów PO „Infrastruktura i Środowisko” – osi priorytetowej III zmuszeni zostaną do przeprowadzenia żmudnej i kosztownej procedury oceny oddziaływania na środowisko, często prowadzonej w celu udowodnienia braku wspomnianej wyżej „domniemanej winy”. Należy podkreślić, że dla części projektów wykonano lub wykonuje się raporty oddziaływania na środowisko, które nie uwzględniają konfliktów z obszarami Natura 2000, wyszczególnionych w załączniku nr 9 przedmiotowego dokumentu.</p> <p>Reasumując należy zweryfikować załącznik nr 9 przedmiotowego dokumentu dla projektów osi priorytetowej III, w oparciu o jasne kryterium (lub kryteria) hydrologiczne.</p>	<p>zakres <i>Prognozy</i>. W treści <i>Prognozy</i> uwzględniono stanowisko RZGW i organizacji ekologicznych.</p>
45	Klub Przyrodników	<p>Z uznaniem przyjmujemy sam fakt wykonania prognozy oddziaływania na środowisko listy indykatywnej. Projekt prognozy oceniamy generalnie pozytywnie — jako rzetelnie i dobrze przygotowany.</p> <p>Nasze wątpliwości budzi jednak, dlaczego ocenie została podana tylko lista „dużych” projektów, a nie cała lista projektów „kluczowych”. Uważamy, że cała lista indykatywna - tak projektów > 25 mln Euro, jak i projektów kluczowych < 25 mln Euro powinna być poddana ocenie.</p>	<p>Zgodnie z decyzją Komisji Europejskiej przedmiotem <i>Prognozy</i> miała być jedynie lista projektów dużych jako dokument stanowiący integralną część PO Infrastruktura i Środowisko. W związku z tym zgodnie z mandatem KE przekazany w dniu 30 kwietnia br. ocenie strategicznej podlega również indykacyjny wykaz dużych projektów..</p>
46	Klub Przyrodników	<p>W prognozie wyrażono tezę, że największe niebezpieczeństwo negatywnych oddziaływań na środowisko związane jest z projektami „liniowymi”, głównie transportowymi, przecinającymi przyrodnicze obszary chronione; na drugim miejscu natomiast postawiono</p>	<p>O takiej hierarchii zagrożeń zadecydowała skala projektów i pewność ich realizacji. Większość zbiorników retencyjnych natomiast znajduje się na liście rezerwowej. Niemniej jednak autorzy <i>Prognozy</i> podzielają tę opinię, co znalazło odzwierciedlenie w <i>Prognozie dla Programu Operacyjnego</i></p>

		<p>potencjalne konflikty z projektami hydrotechnicznymi.</p> <p>W naszej opinii - mimo niewątpliwego ryzyka konfliktów między rozbudową sieci transportowej a ochroną przyrody - konflikt między projektami hydrotechnicznymi (gł. duże zbiorniki zaporowe) a wymogami ochrony środowiska i różnorodności biologicznej powinien być tymczasem wysunięty na pierwsze miejsce. O ile bowiem konflikty między budową dróg a obszarami chronionej przyrody, w tym siecią Natura 2000, są w większości przypadków możliwe do rozwiązania na drodze odpowiedniego wariantowania przebiegu drogi, to większość konfliktów między dużymi budowlami hydrotechnicznymi a wymogami ochrony przyrody jest niemożliwa do usunięcia.</p> <p>Sugerujemy zwrócenie w prognozie szczególnej uwagi na ten fakt.</p>	„Infrastruktura i Środowisko”.
47	Klub Przyrodników	<p>Sugerujemy szczególne zaakcentowanie konieczności przeprowadzenia w procedurach OOS indywidualnych projektów rzetelnej analizy wariantów lokalizacyjnych (a nie tylko wariantów realizacyjnych) zwłaszcza dotyczących przebiegu projektowanych dróg. Brak rzetelnej analizy takich wariantów będzie powodował istotne konflikty z wymogami ochrony przyrody i środowiska, podczas gdy rzetelna analiza wariantów przebiegu dróg pozwoli takich konfliktów uniknąć.</p>	<p>Celem <i>Prognozy</i> była ocena skutków środowiskowych proponowanych przez potencjalnych Beneficjentów projektów do realizacji w ramach POliŚ, a nie ponowne weryfikowanie poszczególnych strategii sektorowych.</p>
48	Klub Przyrodników	<p>Oprócz projektów „kubaturowych”, „liniowych” i „powierzchniowych” na liście indykatywnej znajdują się projekty, które należałoby określić jako „rozproszone”. Jest to np. projekt małej retencji wody w lasach (poz. 116), albo projekt utrzymania potoków górskich (poz. 117). Projekty te są sumą wielkiej liczby małych, położonych w różnych miejscach inwestycji.</p> <p>Sugerujemy zwrócenie w prognozie uwagi na szczególny charakter tych projektów i problemy, jakie będą związane z oceną ich oddziaływania na środowisko. Małe inwestycje cząstkowe składające się na te projekty mogą - rozpatrywane</p>	Uwzględniono uwagę w całości w treści <i>Prognozy</i> .

		<p>pojedynczo - nawet nie wymagać procedury oceny oddziaływania na środowisko, ale ich suma - jaką jest projekt - na pewno istotne oddziaływanie na środowisko wywiera. Co więcej, projekty te nie są wolne od ryzyka oddziaływania negatywnego. Prawidłowa ocena oddziaływania takich, „rozproszonych” projektów na środowisko będzie wymagała podejścia dotąd rzadko stosowanego w Polsce, a wymaganego przez dyrektywę UE — oceny oddziaływania „oddziałujących na środowisko wspólnie z innymi przedsięwzięciami”. Oznacza to, że konieczne będzie rozwiązanie istotnych problemów metodycznych związanych z opracowaniem takiej OOS. Fakt ten powinien być zaakcentowany w ocenie listy indykatywnej.</p>	
49	Klub Przyrodników	<p>Nietrafna jest teza, że projekty służące retencji wody „mają jednoznacznie pozytywne oddziaływanie na środowisko”. Projekty te mogą mieć pozytywne oddziaływanie, nie są jednak także wolne od ryzyka negatywnego wpływu na różnorodność biologiczną - np. na hydrogeniczne ekosystemy i siedliska przyrodnicze, ekosystemy cieków, ichtiofaunę, torfowiska itp.</p>	<p>Teza znalazła odzwierciedlenie w treści <i>Prognozy</i>. Autorzy <i>Prognozy</i> nie definiowali tezy o jednoznacznie pozytywnym oddziaływaniu na środowisko projektów służących retencji wody.</p>
50	Klub Przyrodników	<p>Sugerujemy zwrócenie w prognozie uwagi, że niektóre projekty z listy indykatywnej wydają się w ogóle nie do pogodzenia z wymogami ochrony środowiska i wymienienie takich, najbardziej konfliktowych, elementów listy. Są to:</p> <ul style="list-style-type: none"> - budowa zbiornika Kąty-Myscowa na Wisłocze, która naruszyłaby obszar parku narodowego; zgodnie z obecnie obowiązującym prawem nie ma możliwości wydania zezwolenia na takie przedsięwzięcie; - budowa zbiornika retencyjnego Rudawka Rymanowska na Wisłoku, która nieuchronnie zniszczyłaby integralność obszaru Natura 2000 Ostoja Jaśliska, zgłoszonego przez Polskę w marcu b.r. do Komisji Europejskiej; straty jakie spowodowałaby taka lokalizacja zbiornika są niemożliwe do skompensowania; 	<p>Uwagę wykorzystano do modyfikacji rozdziału 3.</p>

		<ul style="list-style-type: none"> - budowa zbiornika Młynne na Łososinie, bardzo silnie konfliktowa z ochroną istotnej ostoi ichtiofauny; - budowa stopnia wodnego w Nieszawie; - przekop Mierzei Wiślanej. 	
51	Klub Przyrodników	<p>Cennym elementem oceny jest „ranking” projektów drogowych i kolejowych pod względem „potencjalnego ryzyka oddziaływania” na obszary Natura 2000. Zwracamy jednak uwagę, że przy oddziaływaniu takich projektów liniowych na sieć Natura 2000 trzeba brać pod uwagę nie tylko przecięcia z obszarami lub przebieg zbliżony do obszarów Natura 2000, ale także przecięcia z korytarzami ekologicznymi łączącymi obszary. Inwestycje liniowe mogą bowiem oddziaływać na przyrodę jako bariery ekologiczne. Wyznaczenia najważniejszych korytarzy dokonało Ministerstwo Środowiska w 2005 r. i odpowiednie opracowanie jest tam do dyspozycji. Proponujemy uzupełnienie oceny o ten aspekt.</p>	Przytoczone elementy były przedmiotem oceny w sieci ECONET.
52	Klub Przyrodników	<p>Zwracamy uwagę na bardzo wysokie ryzyko środowiskowe, związane z kilkoma dalszymi inwestycjami. Nie jesteśmy pewni, czy możliwe jest ich pogodzenie z wymogami ochrony środowiska. Wątpliwości nasze dotyczą w szczególności projektów:</p> <p>a) Rekultywacja na cele przyrodnicze terenów zdegradowanych, popoligonowych i powojkowych zarządzanych przez PGL LP (pozycja 112). Wpływ tego projektu na środowisko może być bardzo pozytywny lub bardzo negatywny, zależnie od szczegółów jego sformułowania. Tereny popoligonowe i powojkowe zarządzane przez DGLP mają duże i wymagające ochrony walory przyrodnicze, walory te są jednak związane z otwartymi ekosystemami nieleśnymi (np. wrzosowiska) — dla ich ochrony konieczne jest jednak, by kierunkiem „rekultywacji na cele przyrodnicze” nie było zalesianie.</p>	Na kwestię tę Wykonawca <i>Prognozy</i> zwrócił uwagę w <i>Prognozie</i> do <i>Programu Operacyjnego „Infrastruktura i Środowisko”</i> . Podzielając opinię autorów uwagi, Wykonawca powtórzył ją w <i>Prognozie Wykazu Indykatywnego</i> .
53	Klub Przyrodników	<p>b) Zwiększanie możliwości retencyjnych ekosystemów leśnych oraz przeciwdziałanie przyczynom suszy w</p>	Wykonawca <i>Prognozy</i> podziela pogląd autorów uwagi. Uwaga została uwzględniona w rozdziale 3.

		<p>ekosystemach leśnych na terenach nizinnych (pozycja 115). Zadanie to - o ile zostanie prawidłowo zaplanowane, może mieć bardzo pozytywne oddziaływanie na środowisko, istotne są jednak obawy, że praktyczna realizacja może polegać na budowie zbiorników wodnych kosztem cennych przyrodniczo ekosystemów wodno-błotnych: takie podejście w niewielkim tylko stopniu zwiększyłoby retencję, a spowodowałoby istotne straty przyrodnicze.</p>	
54	Klub Przyrodników	<p>c) Przeciwdziałanie erozji wodnej na terenach górskich związanej z spływem wód opadowych, utrzymanie potoków górskich i związanej z nimi infrastruktury w dobrym stanie (pozycja 116), a także ochrona od powodzi Kotliny Kłodzkiej (pozycja 121). Zadania te - o ile zostaną prawidłowo zaplanowane, może mieć bardzo pozytywne oddziaływanie na środowisko, istotne są jednak obawy, że praktyczna realizacja może polegać na „technicznej zabudowie potoków górskich”, w tym także na terenach leśnych; „ciężkiej” regulacji potoków i na budowie zbiorników wodnych i zapór - co może spowodować istotne straty przyrodnicze.</p>	<p>Wykonawca <i>Prognozy</i> podziela pogląd autorów uwagi. Uwaga została uwzględniona w rozdziale 3.</p>
55	Klub Przyrodników	<p>d) Poprawa bezpieczeństwa przeciwpowodziowego Wisły Środkowej od Koszyc do Płocka (poz. 117). Jest to najcenniejszy przyrodniczo odcinek Wisły, a jego walory przyrodnicze polegają właśnie na „dzikości” i nieuregulowaniu, co umożliwia tworzenie się łąch. Obawiamy się że pod hasłem „poprawy bezpieczeństwa, przeciwpowodziowego” mogą kryć się próby wzmożonej regulacji rzeki na tym odcinku, co spowodowałoby istotne straty przyrodnicze.</p>	<p>Wykorzystano jako generalną uwagę w odniesieniu do wszystkich projektów związanych z poprawą bezpieczeństwa przeciwpowodziowego.</p>
56	Klub Przyrodników	<p>e) Ekologiczne bezpieczeństwo stopnia wodnego Włocławek (poz. 123). Obawiamy się że w zadaniu tym „ukryta” jest budowa zapory na Wiśle w Nieszawie. Straty przyrodnicze, jakie spowodowałaby taka inwestycja, były już wielokrotnie podnoszone. Wprawdzie zapis zadania w podpunkcie (a) sugeruje, że są rozważane rozwiązania alternatywne, ale zapis punktów (b) i (c) wskazuje właśnie na zamiar realizacji zapory w Nieszawie. Zwracamy uwagę, że dotychczas</p>	<p>Projekt ten budzi kontrowersje, a jego alternatywą może być rozebranie tamy. Jednak decyzja o wyborze realizowanego wariantu musi być oparta na bardzo pogłębionej analizie skutków zarówno środowiskowych, jak i społeczno-gospodarczych.</p>

		udowodniono już wyczerpująco, że istnieją alternatywne wobec zapory w Nieszawie rozwiązania problemu bezpieczeństwa.	
57	Klub Przyrodników	f) Zabezpieczenie brzegów Morza Bałtyckiego od strony otwartego morza będących w administracji Urzędu Morskiego w Gdyni wraz z zabezpieczeniem klifów (poz. II. 53) oraz modernizacja i budowa umocnień brzegowych, sztuczne zasilanie wraz z budowlami wspomagającymi na odcinku od granicy Niemiec do Dźwirzyna wraz z zabezpieczeniami klifów (poz. II. 54). Uważamy za właściwą obecną politykę ochrony wybrzeża, polegającą na obronie zainwestowanych odcinków brzegu morskiego (tam gdzie za linią brzegu są miejscowości), ale na dopuszczeniu naturalnych procesów na długich odcinkach nie zurbanizowanych. Obawiamy się, że projekty oznaczałyby znaczne wzmożenie „technicznego zabezpieczenia brzegu morskiego”, w tym próby stabilizacji klifów i wydm - co byłoby w konflikcie z potrzebami ochrony walorów przyrodniczych wybrzeża, nieodłącznie związanymi z ich naturalną dynamiką. Wzmożona stabilizacja wydm i klifów poza odcinkami zabudowanymi znalazłaby się także w istotnym konflikcie z obszarami Naturą 2000.	Projekty kluczowe – nie dotyczy niniejszej <i>Prognozy</i> .
58	Klub Przyrodników	W przypadku pozostałych inwestycji, w tym infrastruktury transportowej, mogą wystąpić konflikty środowiskowe, jednak prawdopodobnie są one możliwe do rozwiązania na drodze prawidłowego zaprojektowania inwestycji (w tym wyboru właściwych wariantów lokalizacyjnych).	Wykonawca <i>Prognozy</i> zgadza się z opinią autorów uwagi.
59	Klub Przyrodników	Popieramy inwestycje polegające na porządkowaniu gospodarki wodno-ściekowej wskazanych dorzeczy (z zastrzeżeniem, że ich szczegółowe zaprojektowanie również musi uwzględniać konieczność zachowania cennych siedlisk przyrodniczych i siedlisk gatunków).	Uwaga ma charakter ogólny. Kryterium to było uwzględniane w analizie projektów z dziedziny gospodarki wodno – ściekowej.
60	Klub Przyrodników	Naszym zdaniem istnieje potrzeba opracowania listy projektów kluczowych również dla Osi V Programu, dotyczącej ochrony różnorodności biologicznej. Chociaż projekty te będą z reguły mniej kosztowne niż projekty w	Uwaga nie dotyczy <i>Prognozy</i> .

		<p>innych osiach Programu Operacyjnego, to na pewno można wskazać w Polsce działania, które są kluczowe dla osiągnięcia celów Osi V. Nie rozumiemy dlaczego nie podjęto dotychczas próby wskazania działań kluczowych w tej osi i dlaczego nie zainicjowano dyskusji na ten temat.</p>	
61	Wojewoda Podkarpacki	<p>W odniesieniu do wątpliwości budzi wskazana lokalizacja drogi ekspresowej S-74. Prognoza oraz załączniki do niej wskazują na przebieg drogi na odcinku Opatów-Rzeszów. Należy zauważyć, że projektowany przebieg drogi:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Stoi w sprzeczności z rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 15 maja 2004 r., w sprawie autostrad i dróg krajowych (Dz.U. 128, poz. 1334, z późn. zm.), które określa przebieg drogi następująco: S-12 (Sulejów) – Kielce – Opatów – Tarnobrzeg – Stalowa Wola – S-19 (Nisko), (przebieg drogi ww. rozporządzenia wyznaczony został z wykorzystaniem korytarza pomiędzy Specjalnymi Obszarami Ochrony Ptaków „Lasy Janowskie” i „Puszcza Sandomierska” Natura 2000, co minimalizuje szkodliwe oddziaływanie na środowisko i jest rozwiązaniem optymalnym). 2. Spowoduje konieczność budowy dodatkowego odcinka drogi do miasta Rzeszów, podczas gdy połączenie drogi S-74 z S-19 w miejscowości Nisko, ogranicza tę konieczność posiadając tą samą funkcjonalność oraz przebieg przez tereny mniej konfliktowe, w obrębie istniejącej strefy komunikacyjnej. 3. Powoduje konieczność wytyczenia drogi ekspresowej przez projektowany Obszar Specjalnej Ochrony Ptaków „Puszcza Sandomierska” Natura 2000, powodując konflikt z zasobami przyrodniczymi środowiska lub potrzebę ominięcia obszaru Natura 2000 szerokim łukiem od zachodu, co stoi w konflikcie z planowanym przebiegiem autostrady A-4. <p>Mając na względzie uwarunkowania zawarte w punkcie 3 niezrozumiałym wydaje się wskazanie w załączniku 12 do przedmiotowej prognozy „Ocena potencjalnego zagrożenia dla środowiska projektów z wykazu PO IS”, iż projektowana droga ekspresowa, jako jedyna w województwie</p>	<p>Zmieniono klasyfikację drogi w analizie.</p> <p>Uwaga została uwzględniona w <i>Prognozie</i>.</p>

		podkarpackim, będzie posiadać neutralny wpływ na obszary Natura 2000, podczas gdy pozostałe przedsięwzięcia o tym charakterze SA charakteryzowane jako wpływające silnie- i średnio silnie na obszary Natura 2000. Należy nadmienić, że w porównaniu z drogą S-74, oddziaływanie projektowanej autostrady A-4 oceniane jest jako średnio silne, podczas gdy realny wpływ na obszar Natura 2000 możliwy będzie tylko w miejscu przekroczenia drogi przez koryto rzeki (obszar Natura 2000), wpływ ten można prawie całkowicie wyeliminować dzięki właściwym rozwiązaniom technicznym.	
62	Ministerstwo Środowiska	Odnosząc się do samego wykazu dużych projektów należy zaznaczyć, że znacząca liczba instalacji do termicznego przekształcania odpadów nie oznacza, że budowane będą „samodzielnie” instalacje tego typu. Instalacje te będą częścią zakładów zagospodarowania odpadów zapewniających kompleksowe gospodarowanie odpadami (oprócz termicznego przekształcania odpadów, także przekształcanie mechaniczno-biologiczne, kompostowanie, demontaż odpadów wielkogabarytowych i odpadów zużytego sprzętu elektrycznego i elektronicznego).	Uwaga została uwzględniona w wersji Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko przekazanego do KE w dniu 16 lipca br. jako odpowiedź na zapytanie robocze KE.
63	Ministerstwo Środowiska	str. 41 – drugi akapit od góry – w związku z trwającymi pracami nad nowelizacją ustawy o ochronie przyrody nie jest jeszcze przesądzone, czy pozostanie obowiązek tworzenia planów ochrony dla każdego obszaru Natura 2000. W przypadku braku takiego obowiązku, zapisy dotyczące działań ochronnych dla siedlisk przyrodniczych i siedlisk gatunków o znaczeniu dla Wspólnoty wprowadzone zostaną do innych obowiązujących planów (k.. planu urządzenia lasu) i te plany powinny brane pod uwagę w procesie analiz.	Uwagę uwzględniono w treści <i>Prognozy</i> .
64	Ministerstwo Środowiska	str. 51 – drugi i czwarty wers od góry – uwaga do planów ochrony analogiczna jak w pkt.1. Wydaje się, że postulowane wyprzedzenie opracowania planów ochrony (o ile będą realizowane) może być zrealizowane dla niewielkiej ilości realizowanych przedsięwzięć inwestycyjnych.	Uwagę uwzględniono w treści <i>Prognozy</i> .
65	Ministerstwo Środowiska	str. 60 – piąty akapit od góry – należy rozważyć uaktualnienie danych, wg stanu na kwiecień 2007 roku wyznaczono 107	Uwagę uwzględniono w treści <i>Prognozy</i> .

		obszarów specjalnej ochrony ptaków OSOP (3 obszary morskie), obejmujących obszar ok. 11,8% pow. kraju (3686 tys. ha) oraz 286 specjalnych obszarów ochrony siedlisk SOOS (2 obszary morskie), obejmujących obszary ok. 5,1% pow. kraju (1586 tys. ha). Łącznie utworzono 393 obszary Natura 2000, z których 9 obszarów specjalnej ochrony ptaków i specjalnych obszarów ochrony siedlisk ma pokrywające się granice.	
66	Ministerstwo Środowiska	str. 122 – ostatni akapit od góry przeniesiony na str. 123 – w związku z realizowaną obecnie inwentaryzacją przyrodniczą należy przewidywać, że mogą zostać wyznaczone nowe obszary Natura 2000 w granicach innych aniżeli te z propozycji organizacji pozarządowych.	Uwagę uwzględniono w treści <i>Prognozy</i> .
67	Ministerstwo Środowiska	str. 138 – szósty podpunkt od góry – uwaga analogiczna jak w pkt. 1.	Uwagę uwzględniono w treści <i>Prognozy</i> .
68	WWF Polska W imieniu OTOP Polska Polska Zielona Sieć	Czas przeznaczony na przeprowadzenie procesu oceny strategicznej od zlecenia wykonania prognozy w dniu 1 marca do dnia ogłoszenia konsultacji 8 czerwca - jest zbyt krótki na dostarczenie materiału w pełni odpowiadającego wymaganiom stawianym w dyrektywie 2001/42/WE. Także 21 dniowy czas na konsultacje społeczne, choć zgodny z ustawą Prawo ochrony środowiska, wydają się być mało adekwatny do złożoności problemu, a tym samym naraża proces na niską efektywność.	Należy pamiętać, że prognoza oddziaływania na środowisko dla Indykatywnego wykazu jest dokumentem uzupełniającym prognozę oddziaływania na środowisko dla PO Infrastruktura i Środowisko. Proces przygotowania prognozy dla programu operacyjnego trwał od lutego do końca listopada 2006 roku, a w pracach nad koncepcją metodologiczną raportu brali udział przedstawiciele organizacji pozarządowych (WWF, Instytut na Rzecz Ekorozwoju). Należy pamiętać, że przedstawiciele tych organizacji w toku prac w ramach grupy roboczej powołanej dla oceny ex-ante oraz prognozy oddziaływania na środowisko dla PO Infrastruktura i Środowisko w lutym 2006 r., przed sporządzeniem specyfikacji istotnych warunków zamówienia dla jej wykonania, nie zgłaszali potrzeby wykonania prognozy dla indykatywnego wykazu dużych projektów. W ramach prac ww. grupy nie zgłaszano również uwag do czasu trwania konsultacji społecznych. Prognoza oddziaływania na środowisko dla Indykatywnego wykazu w założeniu Zamawiającego uszczegóławia ww. dokument – Wykonawca w pełni mobilizując zespół

			<p>ekspercki dokonał analizy projektów za pomocą ankiet w ramach, których należało wypełnić ponad 400 pól/pytań. Pytania te były w dużym stopniu związane z wykonanie w przyszłości oceny oddziaływania na środowisko dla tych konkretnych zamierzeń.- tym samym dysponował materiałem niezbędnym do wykonania rzetelnej analizy na potrzeby dokumentu. Informacja odnośnie metodologii wykonania badania jest zawarta w przedmiotowej prognozie oddziaływania na środowisko.</p> <p>Należy podkreślić, że żadne z Państw Członkowskich nie przygotowało dotychczas dokumentu o równym stopniu szczegółowości na potrzeby programowania 2007 -2013, odnoszącego się do tak dużej ilości zamierzeń inwestycyjnych (234).</p> <p>Zapisy art. 6 ust 2. Dyrektywy 2001/42/WE nie precyzują minimalnego czasu niezbędnego dla konsultacji społecznych ww. dokumentu niemniej jednak należy pamiętać, że Indykatory wykaz dużych projektów został opublikowany w styczniu br.. Uwagi do wykazu były przekazywane do MRR sukcesywnie od stycznia do końca czerwca br. te spośród uwag, których charakter był nierozzerwalnie związany z wpływem realizacji na środowisko projektów umieszczonych w Wykazie zostały przekazane Wykonawcy prognozy celem wykorzystania przy opracowaniu dokumentu (m. in uwagi zgłoszone przez WWF pismem z dnia 18 kwietnia br.).</p> <p>W związku z powyższym należy przyjąć, że czas, w którym wykaz był konsultowany był wystarczający, a biorąc pod uwagę ilość postulatów zgłoszonych w jego trakcie konsultacji przez zainteresowanych wskazuje, że proces ten cechowała wysoka efektywność.</p>
69	WWF Polska W imieniu OTOP Polska Polska Zielona	Prognoza/ocen strategiczna winna być procesem równoległym do procesu tworzenia listy indykatoryjnej projektów dużych a nie li tylko i dokumentem. W przeciwnym razie Prognoza , jako narzędzie do podejmowania decyzji w	W przypadku indykatoryjnego wykazu projektów został on opracowany dopiero po konsultacjach społecznych prognozy oddziaływania na środowisko dla programu a jego kształt jest zbieżny z wnioskami z raportu końcowego dla

	Sieć	<p>zgodzie z zasadą zrównoważonego rozwoju , traci swą efektywność a przeciw art. 17 rozporządzenia ogólnego 1083/2006 mówi:</p> <p>„Cele funduszy osiągnane są w ramach zrównoważonego rozwoju oraz propagowania na poziomie Wspólnoty celu, jakim jest ochrona i poprawa jakości środowiska naturalnego, określonego w art. 6 Traktatu.</p>	<p>prognozy.</p> <p>Przyjęty przez Radę Ministrów w dniu 3 stycznia 2007 r. wykaz był jedynie wstępną propozycją.</p> <p>Jednocześnie należy pamiętać, że wykaz ten ma charakter indykatywny, co oznacza, iż nie jest to ostateczna lista projektów, które otrzymają wsparcie w ramach PO Infrastruktura i Środowisko, dokument ten pokazuje jedynie zidentyfikowane na etapie przygotowania programu duże projekty, których ewentualna realizacja będzie się wpisywać w jego cele główne oraz szczegółowe. Fakt umieszczenia projektu w wykazie nie oznacza automatycznego uzyskania dofinansowania – decyzja o przyznaniu dofinansowania jest uzależniona od spełnienia przez projekt wymogów formalnych i merytorycznych dotyczących przygotowania odpowiedniej dokumentacji i gotowości do wdrożenia, zgodnych z kryteriami zatwierdzonymi przez Komitet Monitorujący oraz akceptacji wniosku o dofinansowanie wraz z wymaganymi załącznikami przez Instytucję Zarządzającą a także Komisję Europejską. Powyższe zasady zostały uregulowane w ramach <i>Wytycznych Ministra Rozwoju Regionalnego w zakresie jednolitego systemu zarządzania i monitoringu projektów indywidualnych zgodnych z art. 28 ust. 1 pkt 1 Ustawy z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju</i> przyjętych w dniu 11 czerwca br. Członkami Komitetu Monitorującego będą również przedstawiciele organizacji pozarządowych.</p>
70	WWF Polska W imieniu OTOP Polska Polska Zielona Sieć	<p>Pragniemy zwrócić uwagę na rozbieżności pomiędzy prognozą, wraz z procesem jej powstawania ,a wymaganiami dyrektywy 2001/42/WE/ w sprawie oceny wpływu niektórych planów oraz programów na środowisko.</p> <p>a. z Art. 5(1) W przypadku gdy na mocy art. 3 ust. 1 wymagana jest ocena wpływu na środowisko , przygotowuje się sprawozdanie , w którym zostanie zidentyfikowany , opisany i oszacowany potencjalny znaczący wpływ na</p>	<p>a)Zgodnie z art.5 ust.2 dyrektywy 2001/42/WE z dnia 27 czerwca 2001 r. w sprawie oceny wpływu niektórych planów i programów na środowisko „Sprawozdanie dotyczące środowiska, (...) zawiera informacje, które mogą być</p>

środowisko wynikający z realizacji planu lub programu oraz rozsądne rozwiązania alternatywne uwzględniające cele i geograficzny zasięg planu lub programu.(...).

Zdaniem składającego uwagi w Prognozie nie zawarto rozwiązań alternatywnych. Delegowanie poszukiwań takich rozwiązań na etap oceny indywidualnych projektów, jak to ma miejsce w prognozie , jest nieuzasadnione i niezgodne z zapisami dyrektywy 2001/42/WE.

b) z załącznikiem I dyrektywy (Art. 5(1)): (...) Informacje , które mają być podane są określone w załączniku I), a szczególności :

(f) *potencjalny znaczący wpływ (Wpływ ten powinien obejmować wpływ wtórny, skumulowany, synergistyczny, krótko-, średnio- i długoterminowy, stały i tymczasowy, pozytywny i negatywny) na środowisko , w tym w odniesieniu*

racjonalnie wymagane, z uwzględnieniem obecnego stanu wiedzy i metod oceny, zawartości i poziomu szczegółowości planu lub programu, jego stadium procesie podejmowania decyzji oraz zakresu, w jakim niektóre sprawy mogą zostać ocenione na różnym etapie tego procesu, w celu uniknięcia powielania oceny.

Również art. 9 preambuły ww. dyrektywy precyzuje, iż:

(...) Państwa Członkowskie powinny uwzględnić, tam gdzie to stosowne, fakt, że oceny będą prowadzone na różnych szczeblach hierarchii planów i programów.

Biorąc powyższe pod uwagę właściwe rozwiązania alternatywne odnoszące się do systemu dróg winny zostać rozpatrzone w trakcie dokumentu strategicznego wyższego rangą niż program operacyjny (tj. strategii dla danego sektora), a w przypadku podjęcia decyzji o realizacji projektu rozwiązanie alternatywne winno być zaproponowane w ramach właściwego raportu z oceny oddziaływania na środowisko.

W ramach wykazu ujęto 234 projekty (ponad 1300 zamierzeń inwestycyjnych) wskazanie rozwiązań alternatywnych dla każdego z nich, biorąc pod uwagę różny stopień ich zaawansowania oraz wiedzy dostępnej na ich temat, byłoby nieuzasadnionym nadużyciem.

Jeśli coś jest zgodne z celami Programu to można rozważać jedynie wariant zerowy, czyli odstępianie od realizacji danego przedsięwzięcia. Wszystkie projekty znajdujące się na Indykatorywnym Wykazie Dużych Projektów mieszczą się we wskazaniach Programu, co do realizacji jego celów.

b) Wpływy skumulowane i wtórne itp. były analizowane na tyle na ile pozwalały na to dane dostarczone przez Beneficjentów Wykonawcy Prognozy. W celu lepszego przedstawienia tych zagadnień zmodyfikowano rozdział 3.

do kwestii różnorodności biologicznej, populacji, zdrowia ludzkiego, fauny, flory, powierzchni ziemi, wody, powietrza, czynników klimatycznych, dóbr materialnych, dziedzictwa kulturowego(...) krajobrazu oraz wzajemne powiązania między powyższymi czynnikami.

Nie można uznać, by informacje zawarte w Prognozie (potencjalne inwestycje konfliktowe, informacje ogólne o skutkach oddziaływań) wyczerpywały w satysfakcjonującym stopniu wymagania zapisów dyrektywy w tym zakresie co do oceny potencjalnego wpływu. Prognoza nie odnosi się do większości elementów środowiska oraz wzajemnych powiązań między nimi.

g) *przewidywane środki w celu zapobiegania, redukcji i w jak największym stopniu kompensacji ewentualnego znaczącego niepożądanego wpływu na środowisko wynikającego z realizacji planu lub programu.* Nie można uznać, że zalecenia realizacyjne – rozmyte i nieadekwatne do faktycznych znaczących oddziaływań wychodziły naprzeciw tym wymaganiom.

(h) *opis uzasadnienia wyboru przyjętych rozwiązań alternatywnych (...)*

Prognoza nie zawiera takiego opisu. Rozważania na temat alternatyw są rozmyte, a przecież Prognoza dotyczy listy indykatywnej zawierającej w większości konkretne projekty, lub deleguje się poszukiwanie alternatyw na etap oceny indywidualnych projektów, co jest niezgodne z wymaganiami prawa wspólnotowego.

(i) *opis uzasadnienia wyboru przyjętych rozwiązań alternatywnych (...)*

Brak jest takiego opisu.

c) art. 6 (1) *Projekt planu bądź programu i sprawozdanie dotyczące środowiska (...) zostają udostępnione organom określonym w ust. 3 niniejszego artykułu i społeczeństwu*

Należy zatem rozumieć, że zgodnie z dyrektywą konsultacjom winna podlegać łącznie i lista indykatywna

c) Przedstawiciel MRR odnosił się w swojej wypowiedzi do konsultacji społecznych przewidzianych w trybie art. 6 ust. 1 ustawy z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju, zgodnie z którym: „*Strategia rozwoju kraju, strategie sektorowe, strategie rozwoju województwa,*

projektów dużych planowanych w ramach Programu Operacyjnego „Infrastruktura i Środowisko” i projekt prognozy do niej. Tymczasem na konferencji w dniu 22 czerwca br. przedstawiciel Ministerstwa Rozwoju Regionalnego wyjaśniał, że konsultacje listy i konsultacje Prognozy traktowane są przez resort jako dwa oddzielne procesy. Takie podejście jest nieuzasadnione ze względu na wspomniane zapisy dyrektywy oraz na efektywność procesu konsultacji oraz rezultat końcowy: powstanie listy indykatywnej akceptowanej społecznie i wychodzącej naprzeciw uwarunkowaniom środowiskowym. Wydaje się więc zasadnym rozszerzenie materiału prognozy o uwagi zgłaszane do listy indykatywnej w zakresie aspektów środowiskowych.

d) z Art. 6 (2): *Organy określone w ust. 3 oraz społeczeństwo (...) mają odpowiednio wczesną i realną możliwość we właściwych ramach czasowych, wyrażania swojej opinii o projektach planów i programów oraz towarzyszącym im sprawozdaniu dotyczącym środowiska przed przyjęciem planu bądź programu lub poddaniem go procedurze ustawodawczej.* Uzasadnienie jak w pkt. 4 (c) niniejszych uwag. Dodatkowo pragniemy zwrócić uwagę na fakt zbyt krótkiego czasu przeznaczonego na konsultacje oraz fakt, że lista indykatywna której Prognoza dotyczy została zatwierdzona przez Radę Ministrów zanim dopełniono warunków o których mowa w art. 6 (2) dyrektywy. Wierzymy, że mimo tego, zarówno konsultacje listy, jak i konsultacje Prognozy staną się podstawą do realnych zmian w zbiorze projektów dużych, lub założeń (przebieg, lokalizacja, sposób realizacji celu) projektów, planowanych do dofinansowania w ramach Programu Operacyjnego „Infrastruktura i Środowisko” w

programy operacyjne oraz plany wykonawcze podlegają konsultacjom z jednostkami samorządu terytorialnego, partnerami społecznymi i gospodarczymi oraz Komisją Wspólną Rządu i Samorządu Terytorialnego.

Natomiast w przypadku procesu konsultacji w trybie ustawy Prawo ochrony środowiska i zgodnie z dyrektywą 2001/42/WE konsultacje dokumentu wraz z prognozą są traktowane jako jeden proces, z zastrzeżeniem, że lista projektów jest indykatywna i tym samym jej obecny kształt może ulec w przyszłości zmianom – np. po zatwierdzeniu przez Komitet Monitorujący PO liŚ kryteriów oceny projektów. W przypadku uwag zgłoszonych w trakcie konsultacji społecznych, zgodnych z ustawą o zasadach prowadzenia polityki rozwoju materiały te zostały włączone do przygotowania prognozy oddziaływania na środowisko.

Rząd określa kierunki rozwoju kraju, natomiast beneficjenci konkretne sposoby realizacji, które mieszczą się również w ich kierunkach rozwoju.

Zgodnie z informacjami posiadanymi przez Wykonawcę proces konsultacji społecznych POliŚ trwa już 3 lata (od 2004 r.), gdy podjęto pierwsze prace nad Narodowym Planem Rozwoju.

Cele były wielokrotnie omawiane i modyfikowane. W tym kontekście czas konsultacji społecznych można uznać za stosunkowo krótki, choć konsultacje te trwają od stycznia br. Istotne jest jednak to, że Wykaz jest tylko uszczegółowieniem *Programu* - i to w ograniczonym zakresie, gdyż nie obejmuje wszystkich projektów niezbędnych do realizacji - przyjętej w *Programie Operacyjnym* strategii osiągnięcia założonych celów w zakresie rozwoju infrastruktury technicznej.

Dla niektórych projektów, z którymi wiąże się duże

		<p>latach 2007-2013. Apelujemy o rezygnację z inwestycji szkodliwych dla środowiska, zwłaszcza stojących w konflikcie z obszarami Natura 2000. Dokonanie zmian na etapie oceny strategicznej, a nie na etapie ocen indywidualnych projektów, pozwoli zmniejszyć ilość konfliktów społecznych i środowiskowych oraz zwiększy efektywność pozyskiwania i wydatkowania środków UE. Jest to o tyle istotne, że na tym etapie podejście w skali makro umożliwi pełniejszą analizę rozwiązań alternatywnych. Co na etapie poszczególnych projektów jest wielce utrudnione, szczególnie dla inwestycji liniowych np. w osi priorytetowej VI umieszczono 4 projekty dotyczące drogi S-3 obejmujące odcinek pomiędzy Szczecinem a Lubawką i poszukiwanie alternatyw, ze względu na konflikty z obszarami Natura 2000, powinno być przedmiotem oceny strategicznej obejmującej cały odcinek a nie ocen dla projektów indywidualnych rozłącznie, bowiem w tym drugim przypadku poszukiwanie rozwiązań ekologicznie bezpiecznych jest mniej skuteczne lub wręcz niemożliwe (podobnie dla pozostałych inwestycji liniowych listy).</p>	<p>prawdopodobieństwo wystąpienia konfliktów środowiskowych, zaproponowano w <i>Prognozie</i> dalsze analizy i konsultacje społeczne, np. w przypadku drogi S-8, gdzie zidentyfikowano dużą ilość konfliktów.</p>
71	<p>WWF Polska W imieniu OTOP Polska Polska Zielona Sieć</p>	<p>Pragniemy zwrócić uwagę na brak w prognozie oceny wynikającej z Art. 6 dyrektywy 92/43/EWG w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory. Należy podkreślić, że wskazywanie w Prognozie potencjalnych konfliktów z obszarami sieci Natura 2000 jest krokiem w dobrym kierunku lecz nie wyczerpuje wymagań stawianych w dyrektywie 92/43/EWG. Zgodnie z wytycznymi Komisji Europejskiej „Ocena planów lub programów znacząco oddziałujących na obszary Natura 2000. Wytyczne metodyczne dotyczące przepisów Art. 6(3) i 6 (4) Dyrektywy Siedliskowej 92/43/EWG.</p>	<p>Zgodnie z przywołanym wcześniej art. 9 preambuły dyrektywy 2001/42/WE z dnia 27 czerwca 2001 r. w sprawie oceny wpływu niektórych planów i programów na środowisko informacje zawarte w Prognozie muszą być adekwatne do stopnia przygotowania planu lub programu oraz jego zawartości.</p>
72	<p>WWF Polska W imieniu OTOP Polska Polska Zielona Sieć</p>	<p>Składający uwagi pragną zwrócić uwagę na brak w Prognozie oceny działań skumulowanych. O ile inwestycje, zwłaszcza liniowe, zostały umieszczone w ramach listy indykatywnej oddzielnie, o tyle Prognoza powinna oceniać je łącznie. Brak oceny wpływu skumulowanego narusza zapisy dyrektywy 2001/42/WE oraz Art. 6 dyrektywy 92/43/EWG (w odniesieniu</p>	<p>Efekty skumulowane na tyle na ile było to możliwe zostały uwzględnione i uzupełnione w Prognozie.</p>

		do obszarów Natura 2000)	
73	MRiRW – Piotr Łysoń	Czy w ramach oceny badane było: - wpływ czasu realizacji projektów infrastrukturalnych na środowisko,	Nie było.
74	MRiRW – Piotr Łysoń	- wpływ realizacji różnych wariantów przebiegu S-8 na środowisko na odcinku Wrocław – A1;	Przeanalizowano – wnioski zostały zawarte w prognozie.
75	MRiRW – Piotr Łysoń	- możliwości jakie stwarza koordynacja inwestycji kolejowych w POLiŚ z inwestycjami w zakresie kolejowej komunikacji publicznej w RPO, które stworzyłyby możliwość większej mobilności wahałowej mieszkańców obszarów wiejskich, a zarazem zastąpienie części ruchu samochodowego komunikacją publiczną z wykorzystaniem – węzłów publicznych i połączeń kolejowych? Jeśli tak to jaki był wynik badania?	Wykonano tego typu ocenę w Prognozie dla Programu Operacyjnego. Inwestycje kolejowe sklasyfikowano go jako jednoznacznie korzystne dla optymalizacji równowagi transportu.
76	Urząd Miasta Torunia – Bernard Kwiatkowski	Dotyczy budowy mostu drogowego z dojazdami w ciągu drogi krajowej nr 1 (E75). Proszę o podanie czy wymogiem jest opracowanie opcji i analizy kosztów dla innych lokalizacji. Czy studium wykonalności powinno ten problem rozwiązać, czy oddzielne opracowanie?	Uwaga nie dotyczy <i>Prognozy</i> . Na etapie oceny oddziaływania na środowisko konieczne jest wskazanie analizowanych wariantów i uzasadnienie wyboru jednego z nich.
77	Miejski Zarząd Dróg w Toruniu	Czy Prognoza oddziaływania na środowisko dla Programu Operacyjnego ustosunkowuje się w jakiś sposób do zmian na liście indykatorywnych projektów? Czy sugeruje zmiany na liście związane z jednostkową analizą środowiskową poszczególnych projektów, jej zaawansowaniem i wynikami co mogłoby w znaczący sposób wpłynąć na oddziaływania na środowisko całości Programu.	Nie był to cel Prognozy, lecz leży to w kompetencji organu programującego (MRR). Prognoza nie sugeruje zmian na liście, wskazując tylko na wysoki poziom konfliktowości niektórych odcinków dróg. Ponieważ jest to Indykatorywny Wykaz, a nie zamknięta lista i projekty te będą jeszcze podlegały dalszej procedurze weryfikacji oceny, można się spodziewać, że w przypadku braku wystarczających wyjaśnień dotyczących możliwości unikania konfliktów lub odpowiedniej kompensacji, nie zostaną one ostatecznie zatwierdzone do realizacji.
78	Koalicja Lanckorońska – Krzysztof Rytel	1. Ocena bardzo dobrze ocenia oddziaływanie poszczególnych projektów – czyli w skali mikro. Niestety brakuje analizy w skali makro, czy w wyniku realizacji wszystkich inwestycji zwiększą się, czy zmniejszą emisje, np. transportowe – do atmosfery. Jakie będą emisje SO ₂ , CO ₂ , w tym z lotnictwa – w tym zakresie nie dokonano żadnej analizy	Uzupełniono w rozdziale 3, adekwatnie do dostępnych informacji.

		ilościowej.	
79	Koalicja Lanckorońska – Krzysztof Rytel	2. Ocena nie odpowiada jak ten Program przyczynia się do realizacji zobowiązań międzynarodowych, w tym: <ul style="list-style-type: none"> - Protokół z Kioto; - dyrektywa dot. składowania odpadów; - dyrektywa o odpadach opakowaniowych. 	Celem Programu nie jest realizacja Protokołu z Kioto, ale można się spodziewać, że przyczyni się on do ograniczenia wzrostu emisji. W przypadku dyrektyw dot. składowisk odpadów i odpadów opakowaniowych wpływ jest jednoznacznie pozytywny, jakkolwiek projekty z Wykazu stanowią tylko część niezbędnych i planowanych w tym zakresie działań.
80	Koalicja Lanckorońska – Krzysztof Rytel	Czy wnioski złożone w trakcie konsultacji doczekają się jakiejś odpowiedzi, np. w postaci raportu z konsultacji umieszczonego w Internecie, czy też jak w poprzednich konsultacjach – kompletny brak odpowiedzi?	Odpowiedź na Stanowisko pozarządowych organizacji ekologicznych w sprawie projektu <i>Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko</i> „Jakie środowisko dla środowiska” zostało opublikowane na stronach internetowych Ministerstwa Rozwoju Regionalnego w grudniu 2006 r. (a pismem z dnia 5 grudnia 2006 r. zostało przekazane pisemnie na ręce Pani Joanny Furmagi, Prezesa Zarządu Polskiej Zielonej Sieci, wraz z podziękowaniami dla organizacji pozarządowych wzięcie udziału w konsultacjach) – dokument ten jest dostępny na stronie internetowej www.funduszspojnosci.gov.pl w zakładce PO Infrastruktura i Środowisko – Oddziaływanie Programu na środowisko.
81	Podkarpacki Urząd Wojewódzki – Andrzej Kulig	Prognoza oddziaływania na środowisko winna zostać skorygowana poprzez: <ul style="list-style-type: none"> - bardziej szczegółowe określenie zasięgu oddziaływania przedsięwzięć na obszary Natura 2000 – proponowane kryterium odległości 10 km jest zbyt restrykcyjne. Ostre kryteria wywołują istotne konflikty społeczne sprzyjając negatywnym oddziaływaniom na elementy przyrody np. niszczenie siedlisk przed rozpoczęciem procesu inwestycji, 	Kryterium odległości 10 km do miejsca realizacji inwestycji miało na celu przede wszystkim zidentyfikowanie, do jakiego stopnia przestrzenna dystrybucja potencjalnych zamierzeń inwestycyjnych powoduje, iż sąsiadują/kolidują one z obszarami systemu Sieci Natura 2000 (już wyznaczonymi lub planowanymi do ustanowienia). Informacja ta zastała wykorzystana przez autorów <i>Prognozy</i> do identyfikacji obszarów potencjalnie narażonych na oddziaływania i do wstępnej oceny negatywnych skutków. Jest oczywiste, że kryterium odległości ma tylko pośrednie znaczenie dla oszacowania skali narażenia, gdyż dla identyfikacji ryzyka konieczne jest w pierwszej kolejności ustalenie wrażliwego receptora czynników oddziałujących oraz drogi narażenia.
82	Podkarpacki Urząd	- brak jest pozytywnego kryterium oddziaływania przedsięwzięć tzw. proekologicznych na formy ochrony	Kryteria pozytywne i negatywne zostały zastosowane w macierzowej analizie pól konfliktów, ale nie dotyczyły one

	Wojewódzki – Andrzej Kulig	w tym Natura 2000,	konkretnych obszarów Europejskiej Sieci Natura 2000, ale ogólnego wpływu planowanych do realizacji projektów na bioróżnorodność.
83	Podkarpacki Urząd Wojewódzki – Andrzej Kulig	- nie uwzględniono obciążenia tras komunikacyjnych nie posiadających środków łagodzących	Uwzględniono w ostatecznej wersji Prognozy.
84	Podkarpacki Urząd Wojewódzki – Andrzej Kulig	- oszacowania negatywnych oddziaływań A-4 na tereny Natura 2000 wydają się zbyt duże wobec przebiegu trasy istniejącym korytarzem ekologicznym. Podobnie nadmierne oddziaływania wskazano dla drogi S19 na terenie woj. podkarpackiego	Wyników analizy z Prognozy nie należy odczytywać jako oszacowania rzeczywistej skali skutków środowiskowych, a jedynie jako określenie prawdopodobnego wystąpienia potencjalnych konfliktów.
85	NFOŚiGW – Wanda Galikowska - Kopacka	Koszty uniknięcia i rekompensat, czy je oszacowano?	Nie było to celem <i>Prognozy</i> .
86	NFOŚiGW – Wanda Galikowska - Kopacka	Jak dalej zostanie wykorzystany opracowany dokument?	Zgodnie z opinią Ministra Środowiska przekazaną w trybie art. 43 ust. 1 ustawy Prawo ochrony środowiska : „Zalecenia i rekomendacje będące wynikiem analiz przeprowadzonych w ramach prognozy oddziaływania na środowisko powinny zostać uwzględnione przy realizacji przedsięwzięć znajdujących się w Indykatorywnym wykazie dużych projektów dla Programu Operacyjnego „Infrastruktura i Środowisko”. Dodatkowo zgodnie z zał. XXI do rozporządzenia Komisji (WE) nr 1828/2006 z dnia 8 grudnia 2006 r. ustanawiającego szczegółowe zasady wykonania rozporządzenia Rady (WE) nr 1083/2006 ustanawiającego przepisy ogólne dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego oraz Funduszu Spójności oraz rozporządzenia (WE) nr 1080/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, w zał I Wniosku o potwierdzenia pomocy na mocy art. 39 DO 41 Rozporządzenia (WE) NR 1083/2006 dla projektów finansowanych z EFRR, FS - INWESTYCJE W INFRASTRUKTURĘ odniesienie się do wyników prognozy

			jest wymagane przy wypełnianiu obowiązkowego punktu F 3.3 Analizy oddziaływania na środowisko, dotyczący stosowania dyrektywy 2001/42/WE w sprawie strategicznej oceny środowiska.
87	NFOŚiGW Wanda Galikowska - Kopacka	– ocena oddziaływania i jej wpływ na harmonogram i logistykę działań?	Harmonogramy podane przez Wnioskodawców w ankietach na podstawie, których opracowano prognozę będą przedmiotem weryfikacji na etapie oceny merytorycznej wniosków – należy przyjąć, że znaczna ich część została oszacowana wstępnie dlatego też na tym etapie dane te nie mogą posłużyć do opracowania harmonogramu realizacji wszystkich projektów.
88	NFOŚiGW Wanda Galikowska - Kopacka	– Czy badano też oddziaływania transgraniczne Programu?	W <i>Prognozie do Programu Operacyjnego IiŚ</i> odniesiono się do transgranicznego oddziaływania <i>Programu</i> w rozdziale 4.2.5.
89	NFOŚiGW Wanda Galikowska - Kopacka	– Priorytet I i II – relacje pomiędzy oceną Programu a KPOŚK i KPGO?	Nie było to przedmiotem Prognozy.
90	Wwf – Marta Babicz	Czy Wykonawca projektu Prognozy oddziaływania na środowisko dla Indykatywnego wykazu dużych projektów w ramach POIiŚ otrzymał uwagi zgłoszone podczas prowadzonych w marcu i kwietniu br. konsultacji społecznych? Jeśli tak, jak je wykorzystał?	Wykonawca otrzymał zgłaszane w trakcie tych konsultacji uwagi i odniósł się do nich w ostatecznej wersji <i>Prognozy</i> w rozdziale 1.4.3.
91	Klub Gaja	Klub Gaja zwraca się do Pani Minister (Pani Grażyny Gęsickiej) jako strażnika efektywności wydatkowania funduszy unijnych, o ścisłą kontrolę wydatków Ministerstwa Środowiska i Krajowego Zarządu Gospodarki Wodnej na zadania związane z rozwiązaniem problemu stabilności stopnia wodnego Włocławek. Prosimy również o podniesienie na forum Rządu tematu konsekwencji kolejnego konfliktu z Komisją Europejską na płaszczyźnie złamania art. 6 dyrektywy oraz do usunięcia budowy stopnia Nieszawa z listy projektów indykatywnych PO Infrastruktura i Środowisko.	Projekt pn. <i>Ekologiczne bezpieczeństwo stopnia wodnego Włocławek</i> został umieszczony w Indykatywnym Wykazie na liście projektów rezerwowych. Jako zadania w ramach projektu przewidziano: a) budowa stopnia wodnego lub stałego proggu b) zwiększenie bezpieczeństwa powodziowego i przeciwdziałania erozji na Wiśle od Nieszawy do Torunia c) modernizacja wałów przeciwpowodziowych w Dolinie Ciechocińskiej d) modernizacja stopnia wodnego we Włocławku.

			Natomiast na Wykazie nie wskazano imiennie projektu budowy stopnia Nieszawa. Obecnie projekt dotyczący Włocławka jest przedmiotem oceny ekspertów Inicjatywy JASPERS (wspólna inicjatywa KE, EBOiR oraz EBI). Sposób zabezpieczenia stopnia wodnego Włocławek przed katastrofą będzie podlegał szczegółowej analizie w oparciu o wielowariantową analizę sposobu jego realizacji.
92	Klub Gaja	Wierzimy, że pani Minister swoim autorytetem wesprze proces wypracowania najkorzystniejszego środowiskowo, społecznie i ekonomicznie rozwiązania problemów stopnia Włocławek i że będzie to proces zgodny z najlepszymi europejskimi standardami : jawny, z pełnym poszanowaniem wszystkich jego uczestników i pełnego respektowania polskiego i unijnego prawa środowiskowego. Klub Gaja deklaruje aktywne włączenie się do tego procesu.	Wszystkie projekty infrastrukturalne realizowane w ramach PO Infrastruktura i Środowisko będą zgodne z zapisami prawa krajowego jak i unijnego. Każda inicjatywa obywatelska wspierająca ten proces będzie traktowana z należytą starannością przez Ministerstwo Rozwoju Regionalnego.