



**Projekt Funduszu Spójności nr 2004/PL/16/C/PA/001
„Pomoc techniczna dla sektora transportu w Polsce”**

Niniejszy projekt pomaga zmniejszyć gospodarcze i społeczne nierówności między obywatelami Unii Europejskiej

Na podstawie art. 48 ust. 4 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199, poz. 1227 z późn. zm.), Minister Infrastruktury informuje o odstąpieniu od przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko projektu *Dokumentu implementacyjnego do 2015 roku porządkującego wdrażanie Master Planu dla transportu kolejowego w Polsce do 2030 roku*, stosownie do art. 48 ust.1 ww. ustawy.

Minister Infrastruktury, w związku z art. 48 ust. 1 i 2 ww. ustawy, a także wzięwszy pod uwagę uwarunkowania określone w art. 49 ww. ustawy, wystąpił do właściwych organów: Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska (zgodnie z art. 57 pkt 1 ww. ustawy) oraz Głównego Inspektora Sanitarnego (zgodnie z art. 58 pkt 1 ww. ustawy) o uzgodnienie odstąpienia od przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko projektu *Dokumentu implementacyjnego do 2015 roku porządkującego wdrażanie Master Planu dla transportu kolejowego w Polsce do 2030 roku*.

Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska oraz Główny Inspektor Sanitarny uzgodnili odstąpienie od przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko projektu *Dokumentu implementacyjnego do 2015 roku porządkującego wdrażanie Master Planu dla transportu kolejowego w Polsce do 2030 roku*.

UZASADNIENIE

W nawiązaniu do art. 48 ust 3 ww. ustawy, Minister Infrastruktury informuje, że wzięwszy pod uwagę poniższe uwarunkowania, określone w art. 49 ww. ustawy, odstąpienie od konieczności przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko dla *Dokumentu implementacyjnego* jest w pełni zasadne i celowe:

- 1) charakter działań przewidzianych w *Dokumencie implementacyjnym*, w szczególności:
 - a) stopień, w jakim *Dokument* ustala ramy dla późniejszej realizacji przedsięwzięć, w odniesieniu do usytuowania, rodzaju i skali tych przedsięwzięć,
 - b) powiązania z działaniami przewidzianymi w innych dokumentach,
 - c) przydatność w uwzględnieniu aspektów środowiskowych, w szczególności w celu wspierania zrównoważonego rozwoju oraz we wdrażaniu prawa wspólnotowego w dziedzinie ochrony środowiska,
 - d) powiązania z problemami dotyczącymi ochrony środowiska;
- 2) rodzaj i skalę oddziaływania na środowisko, w szczególności:
 - a) prawdopodobieństwo wystąpienia, czas trwania, zasięg, częstotliwość i odwracalność oddziaływań,
 - b) prawdopodobieństwo wystąpienia oddziaływań skumulowanych lub transgranicznych,
 - c) prawdopodobieństwo wystąpienia ryzyka dla zdrowia ludzi lub zagrożenia dla środowiska;
- 3) cechy obszaru objętego oddziaływaniem na środowisko, w szczególności:
 - a) obszary o szczególnych właściwościach naturalnych lub posiadające znaczenie dla dziedzictwa kulturowego, wrażliwe na oddziaływania, istniejące przekroczenia standardów jakości środowiska lub intensywne wykorzystywanie terenu,
 - b) formy ochrony przyrody w rozumieniu *ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody* oraz obszary podlegające ochronie zgodnie z prawem międzynarodowym,

Działanie związane z odstąpieniem od konieczności przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko dla *Dokumentu implementacyjnego* umotywowane jest faktem, iż strategicznej ocenie oddziaływania na środowisko poddawane były: Program Operacyjny *Infrastruktura i Środowisko, Master Plan dla transportu kolejowego w Polsce do 2030 roku, Program budowy i uruchomienia przewozów kolejami dużych prędkości w Polsce* będące formalną podstawą planowanych oraz realizowanych inwestycji.

W opinii Ministra Infrastruktury, każda inwestycja zaplanowana w *Master Planie dla transportu kolejowego w Polsce do 2030 roku* i ujęta w jego harmonogramie wykonawczym – *Dokumencie implementacyjnym* powinna zostać poddana odrębnej procedurze badania oddziaływania na środowisko, o ile tylko obowiązek taki wynika z *ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale*

społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko oraz przepisów wykonawczych.

Opracowanie *Dokumentu implementacyjnego* jest wymogiem określonym w Programie Operacyjnym *Infrastruktura i Środowisko*, który precyzuje, że powinien on powstać po przyjęciu przez Radę Ministrów strategicznego biznes planu dla sektora kolejowego. Planem takim jest *Master Plan dla transportu kolejowego w Polsce do 2030 roku*, przyjęty Uchwałą nr 277/2008 Rady Ministrów z dnia 19 grudnia 2008 r.

Dokument implementacyjny nie będzie zawierał żadnych dodatkowych rozwiązań, ani założeń, lecz wyłącznie systematyzował proces wdrażania *Master Planu dla transportu kolejowego w Polsce do 2030 roku* w odniesieniu do zaplanowanych w nim przedsięwzięć w perspektywie do roku 2015.

Dokument implementacyjny stanowi wyłącznie uszczegółowienie działań *Master Planu dla transportu kolejowego w Polsce do 2030 roku* w omawianym horyzoncie czasowym i nie może być rozpatrywany samodzielnie, w oderwaniu od treści *Master Planu dla transportu kolejowego w Polsce do 2030 roku*, który jest formalną podstawą opracowania tego *Dokumentu*.

Rodzaj i skala oddziaływania na środowisko *Dokumentu implementacyjnego* nie wykraczają poza założenia przyjęte dla *Master Planu dla transportu kolejowego w Polsce do 2030 roku*.

Nie występuje zatem konieczność przeprowadzenia dodatkowej i odrębnej strategicznej oceny oddziaływania na środowisko wyłącznie dla *Dokumentu implementacyjnego*, gdyż powielalaby ona założenia oceny sporządzonej uprzednio dla *Master Planu dla transportu kolejowego w Polsce do 2030 roku*, w szczególności w odniesieniu do obszaru objętego oddziaływaniem na środowisko oraz cech tego obszaru.

Strategiczna ocena oddziaływania na środowisko *Dokumentu implementacyjnego* nie wniosłaby nic ponad już przyjęte i wiadome rozstrzygnięcia w tym zakresie.

Przyjęty w *Dokumencie implementacyjnym* horyzont czasowy jest spójny z okresem obowiązywania Strategii Rozwoju Kraju 2007-2015.